

EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS
WROCLAW 8 - 10.07.1988

REGULATIONS REGLEMENT



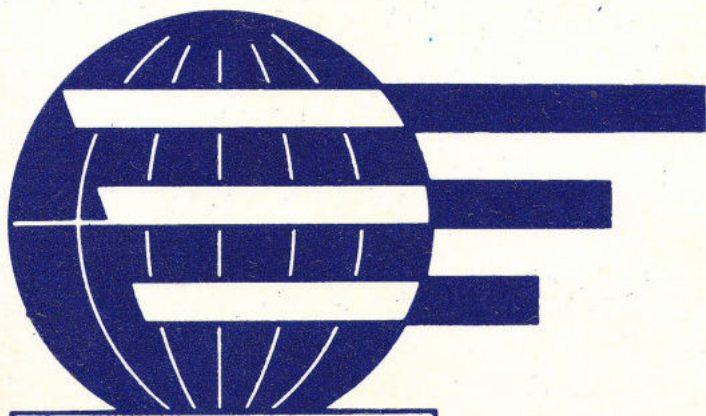
REGULAMIN

**45 RAID
POLSKI**





ETC EAST TRADING COMPANY AB



ORBIS

OKRĘG WROCŁAW



POLISH MOTORING FEDERATION

45th POLISH RALLY
July 8-10 1988
WROCLAW

REGULATIONS

ORGANIZED BY:
AUTOMOBILKLUB DOLNOŚLAŃSKI

FISA visa No e32/26.04.88

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

45ème RALLYE DE POLOGNE
du 8 au 10 juillet 1988
WROCLAW

REGLEMENT

ORGANISATION
AUTOMOBILKLUB DOLNOŚLAŃSKI

visa de la FISA No e32/26.04.88

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

45 RAJD POLSKI
8-10 lipca 1988
WROCLAW

REGULAMIN

ORGANIZATOR:
AUTOMOBILKLUB DOLNOŚLAŃSKI

Nr wizy FISA No e32/26.04.88

Article 1	I. PROGRAMME
Articles 2-9	II. ORGANIZATION
Articles 10-14	III. GENERAL CONDITIONS
Articles 15-20	IV. COMPETITORS' OBLIGATIONS
Articles 21-23	V. RUNNING OF THE EVENT
Articles 24-28	VI. SCRUTINEERING — PENALTIES
	VII. PROTESTS — APPEALS — CLASSIFICATION — PRIZES — APPENDICES

I. PROGRAMME

Sunday May 8th, 1988	Entries open
Wednesday June 8th, 1988	Issuing of the Road Book
Sunday June 26th, 1988	Closing date for entries
Friday July 1st, 1988	Publication of the entry list
Thursday July 7th, 1988	Technical Scrutineering (BT-1) Service Station „SPOLMOT”, 2, Nasypowa Street
15h00-19h00	Closing date for entries for cups
20h00	Announcement of the starting list
22h00	
Friday July 8th, 1988	
12h00	Start of the 1st crew to the 1st leg, Hotel „Wrocław”
16h50	Regrouping in Bielawa — Sporting Stadium
22h30	Finish of the 1st leg — Hotel „Wrocław”
Saturday July 9th, 1988	
9h00	Start of the 1st crew to the 11nd leg, Hotel „Wrocław”
15h30	Finish of the 45th POLISH RALLY Hotel „Wrocław”
15h30	Final Scrutineering (BT-2) Service Station „SPOLMOT”, 2, Nasypowa Street
21h00	Publication of the provisional results of the rally on the notice board in the Rally Office
22h00	Publication of the official results of the 45th POLISH RALLY on the notice board, Rally Office
Sunday July 10th, 1988	
11h00	Prize Giving, Closing Ceremony of the 45th Polish Rally, Hotel „Wrocław”

Art. 1	I. Programme
Art. 2 à 9	II. Organisation
Art. 10 à 14	III. Modalités Générales
Art. 15 à 20	IV. Obligations Générales
Art. 21 à 23	V. Déroulement de l'épreuve
Art. 24 à 28	VI. Vérifications techniques — Pénalisations
	VII. Réclamations — Appels — Classements — Récompenses — Annexes

I. PROGRAMME

dimanche, 8 mai 1988	— Ouverture des engagements
mercredi, 8 juin 1988	— Distribution du carnet d'itinéraire (road book)
dimanche, 26 juin 1988	— Clôture des engagements
vendredi, 1 ^{er} juillet 1988	— Publication de la liste des engagements
jeudi, 7 juillet 1988	
15 h 00 — 19 h 00	— Vérification technique (BT), Station de Service « SPOLMOT », Wrocław, ul. Nasypowa 2
20 h 00	— Clôture des engagements
22 h 00	— Publication de la liste de départ
vendredi, 8 juillet 1988	
12 h 00	— Départ du premier concurrent à la 1 ^{ère} étape, Hôtel « WROCLAW »
16 h 50	— Regroupement à Bielawa, Stade Sportif
22 h 30	— Arrivée de la 1 ^{ère} étape, Hôtel « Wrocław »
samedi, 9 juillet 1988	
9 h 00	— Départ du premier concurrent à la 11 ^{ème} étape, Hôtel « WROCLAW »
15 h 30	— Arrivée du 45 ^{ème} Rallye de Pologne, Hôtel « WROCLAW »
15 h 30	— Vérification technique finale
21 h 00	— Publication des résultats provisoires au tableau d'affichage devant le Bureau du Rallye
22 h 00	— Publication des résultats officiels au tableau d'affichage devant le Bureau du Rallye
dimanche, 10 juillet 1988	
11 h 00	— Distribution des prix et cérémonie de clôture du 45 ^{ème} Rallye de Pologne, Hôtel « Wrocław ».

Artykuł 1	I — Program
Artykuł 2—9	II — Organizacja
Artykuł 10—14	III — Warunki ogólne
Artykuł 15—20	IV — Obowiązki ogólne
Artykuł 21—23	V — Przebieg imprezy
Artykuł 24—28	VI — Badanie techniczne — Kary
	VII — Protesty — Odwołania — Klasyfikacja — Nagrody — Aneksy

I. PROGRAM

niedziela 8 maja 1988 r.	— otwarcie listy zgłoszeń
środa 8 czerwca 1988 r.	— udostępnienie notatek nawigacyjnych
niedziela 26 czerwca 1988 r.	— zamknięcie listy zgłoszeń
piątek 1 lipca 1988 r.	— opublikowanie listy zgłoszeń
czwartek 7 lipca 1988 r.	
15.00—19.00	— badanie techniczne — Stacja Obsługi Samochodów SPOLMOT Wrocław, ul Nasypowa 2
20.00	— zamknięcie listy zgłoszeń zespołów
22.00	— ogłoszenie listy startowej
piątek 8 lipca 1988 r.	
12.00	— start I zawodnika do I etapu sprzed Hotelu „Wrocław”
16.50	— przegrupowanie w Bielawie Stadion Sportowy
22.30	— meta I etapu — przed Hotelem „Wrocław”
sobota 9 lipca 1988 r.	
9.00	— start I zawodnika do II etapu
15.30	— meta 45 RP — przed Hotelem „Wrocław”
15.30	— końcowe badania techniczne
21.00	— opublikowanie prowizorycznych wyników na tablicy ogłoszeń rajdu
22.00	— opublikowanie oficjalnych wyników na tablicy ogłoszeń rajdu
niedziela 10 lipca 1988 r.	
11.00	— rozdanie nagród i ceremonia zamknięcia 45 Rajdu Polski — Hotel „Wrocław”

RALLY OFFICE

- till July 3rd, 1988 (Sunday) it will be open from 8h00 to 2100 in the office of Automobilklub Dolnośląski in Wrocław, Świerczewskiego 95, phone 44-67-79 and 44-42-99, telex 00715355
- from July 4th, 1988 (Monday) it will be open from 8h00 to 22h00 in the Rally Headquarters at the Hotel "WROCLAW", Powstańców Śląskich, phone 44-67-79, telex 0715355 or 0715252

The official notice board will be located at the Hotel "WROCLAW" in front of the Rally Office. The localization of the notice board in Bielawa will be given in the official bulletin N° 1.

II. ORGANIZATION

Art. 1. DEFINITION

1. The Organizer of the 45th Polish Rally which will take place between July 8—10th, 1988 is the Sporting Authority of Automobilklub Dolnośląski in Wrocław upon the commission of ZG PZMot in Warsaw.

The event will be run in compliance with :

- a/ the International Sporting Code and its appendices of the Fédération Internationale de L'Automobile (FIA),
 - b/ the Championship Regulations of the Fédération Internationale du Sport Automobile (FISA),
 - c/ National Sporting Code of Polish Motoring Federation (PZMot),
 - d/ Polish Highway Code,
 - e/ present regulations.
2. Organizing Committee

Clerk of the Course
Assistant Clerks

Zbigniew Jarosz
Andrzej Polański
Andrzej Mędrcki
Andrzej Zapał

Chief Scrutineer
Competitors' Relations Officer
Press Relations Officer
Safety Officer
Chief Medical Officer

Arkadiusz Winter
Joanna Leszkiewicz
Kazimierz Łuczak
Andrzej Mędrcki
Iwona Cybakow

3. Rally authorities
Stewards of the Meeting:
Chairman
Members:

Mieczysław Kamieński (PL)
Mieczysław Grzegorzczak (PL)
Josef Vojcik (CS)
Walter Karow (DDR)
Jorma Tapola (SF)
Jonathan Lord (GB)
Erdogan Zorlu (TR)

ASN Observer

Edmund Oprocha

BUREAU DU RALLYE

Jusqu'au 3 juillet 1988 (dimanche), le bureau du rallye sera ouvert de 8 h 00 à 21 h 00 au siège de l'Automobilklub Dolnośląski à Wrocław, ul. Świerczewskiego 95, tel. : 44-67-79 et 44-42-99, tlx 0715355.

A partir du 4 juillet 1988 (lundi), le bureau du rallye fonctionnera de 8 h 00 à 22 h 00 à l'hôtel « WROCLAW », ul. Powstańców Śląskich, tel. : 44-67-79, tlx 0715252 et 0715355.

Le Tableau d'Affichage du Rallye sera situé à l'hôtel «WROCLAW», devant le Bureau du Rallye. La localisation du Tableau d'Affichage à Bielawa sera annoncée dans le Communiqué N° 1.

II. ORGANISATION

Art. 1. — PRINCIPES D'ORGANISATION

1. L'Automobilklub Dolnośląski d'après l'ordre de la Société Polonaise des Moteurs (Polski Związek Motorowy) à Varsovie organise le 45^{ème} Rallye de Pologne qui se déroulera du 8 au 10 juillet 1988.

L'épreuve sera disputée conformément aux prescriptions :

- a) du Code Sportif Internationale et ses annexes de la Fédération Internationale de L'Automobile FIA,
- b) de la Fédération Internationale du Sport Automobile FISA,
- c) du Code du Sport Automobile PZMot,
- d) du Code de la Route de Pologne,
- e) du présent règlement.

2. Comité d'Organisation

Directeur de l'Epreuve : Zbigniew Jarosz

Directeurs Adjoints : Andrzej Polański
Andrzej Mędrcki
Andrzej Zapał

Commissaire Technique : Arkadiusz Winter

Chargé des Relations avec les concurrents : Joanna Leszkiewicz

Chargé des Relations avec la presse : Kazimierz Łuczak

Responsable de la Protection du parcours : Andrzej Mędrcki

Chef du Service Médical : Iwona Cybakow

3. Officiels de l'Epreuve

Collège des Commissaires Sportif :

Président — Mieczysław Kamieński (PL)

Membres : — Mieczysław Grzegorzczak (PL)

- Josef Vojcik (CS)
- Walter Karow (DDR)
- J. Tapola (SF)

Observateurs de la FIA :

- J. Lord (GB)
- E. Zorlu (TR)

Observateur ZG PZMot. — Edmund Oprocha

BIURO RAJDU

Do dnia 3 lipca 1988 r. (niedziela) biuro rajdu jest czynne od godz. 8.00—21.00 w lokalu Automobilklubu Dolnośląskiego we Wrocławiu, ul. Świerczewskiego 95, tel. 44-67-79 i 44-42-99, tlx 0715355.

Od dnia 4 lipca 1988 r. (poniedziałek) biuro rajdu będzie czynne od godz. 8.00—22.00 w Hotelu WROCLAW, ul. Powstańców Śl. tel. 44-67-79, tlx 0715252 oraz 0715355.

Tablica ogłoszeń Rajdu znajdować się będzie w Hotelu WROCLAW przed pomieszczeniem Biura Rajdu. Lokalizacja tablicy ogłoszeń na przerwie w Bielawie podane będzie w Komunikacie Nr 1.

II. ORGANIZACJA

Art. 1. ZASADY

1. Organizatorem 45 Rajdu Polski, który odbędzie się w dniach 8-10 lipca 1988 r. jest Automobilklub Dolnośląski we Wrocławiu na zlecenie ZG PZMot Warszawa.

Impreza zostanie rozegrana zgodnie z postanowieniami przepisów:

- a) Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA i jego załączników,
- b) Międzynarodowej Federacji Sportu Samochodowego FISA,
- c) Kodeksu Sportu Samochodowego PZMot.
- d) Kodeksu Drogowego PRL,
- e) niniejszego regulaminu.

2. Komitet Organizacyjny:

Komandor Rajdu
V-ce Komandorzy

Zbigniew Jarosz
Andrzej Polański
Andrzej Mędrcki
Andrzej Zapał

Komisarz techniczny

Rzecznik zawodników

Rzecznik prasowy

Kierownik Zabezpieczenia

Kierownik Służby Medycznej

Arkadiusz Winter
Joanna Leszkiewicz
Kazimierz Łuczak
Andrzej Mędrcki
Iwona Cybakow

3. Władze Rajdu:

przewodniczący
członkowie

Mieczysław Kamieński (PL)
Mieczysław Grzegorzczak (PL)
Josef Vojcik (CS)
Walter Karow (DDR)

Obserwatorzy FIA

Jorma Tapola (SF)
Jonathan Lord (GB)

Obserwator ZG PZMot.

Erdogan Zorlu (TR)
Edmund Oprocha

III. GENERAL CONDITIONS

Art. 2. ELIGIBILITY

The 45th Polish rally counts for the European Rally Championship for Drivers (coef. 2.).

Art. 3. Description

The route of the 45th Polish rally is 773 km with 27 special stages (OS) and it is divided into 2 legs.

The detailed description of the itinerary is presented in the Appendix N° V to the present regulations.

The schedule of the routes as well as the special stages, time controls, all possible breakdowns are described in the Time Card as well as in the Road Book.

The interval between each car shall be 1 minute.

The official time throughout the event will be given by Polish Radio.

Art. 4. ELIGIBLE VEHICLES

1. An entrant wishing to enter a vehicle for this event must ensure, that, at the time of scrutineering, the vehicle is homologated according to the prescriptions of Appendix "J" of the International Sporting Code for the Groups mentioned below.

The cars of more than 300 HP will not be allowed to start. The following cars only may participate in the rally:

- Touring cars (Group A)
- Production cars (Group N).

The results shall be announced for each group and class.

2. Production cars (Group N) shall be split into the following number of cubic capacity classes:

1st class	up to	1300 cc
2nd class	1300 cc —	1600 cc
3rd class	1600 cc —	2000 cc
4th class	over	2000 cc

3. Touring cars (Group A) shall be split up into the following number of cubic capacity classes:

5th class	up to	1300 cc
6th class	1300 cc —	1600 cc
7th class	1600 cc —	2000 cc
8th class	over	2000 cc

4. Cars entered in a group containing fewer than 8 cars will compete for the general classification only..

5. The Organizers allow cars to have additional lower protection fitted under the condition that they comply with the requirements of the FIA Appendix "J".

Art. 5. ELIGIBLE COMPETITORS

1. Any person or legal entity holding a FIA International Competitor's licence valid for 1988 is eligible.

III. MODALITES GENERALES

Art. 2. ELIGIBILITE

Le 45^{ème} Rallye de Pologne constitue :

— l'Epreuve au Championnat d'Europe des Conducteurs, coefficient 2.

Art. 3. DESCRIPTION

Le 45^{ème} Rallye de Pologne représente un parcours de 773 km qui contient 27 épreuves de classement (OS) et qui est divisé en deux étapes. La description détaillée du parcours se trouve dans

l'Annexe No V. L'itinéraire, les épreuves de classement (OS), les contrôles horaires (PKC) ainsi que les repos sont décrits dans le carnet de contrôle et le carnet d'itinéraire (road book).

L'intervalle entre chaque voiture sera de 1 minute.

L'heure officielle de l'épreuve est l'heure annoncée par la Radio Polonaise.

Art. 4. VEHICULES ADMIS

1. Sont admis les véhicules homologués, à la date de la vérification technique qui répondent aux prescriptions de l'Annexe « J » du Code Sportif Internationale pour les groupes annoncés ci-dessous.

Les voitures de la puissance dépassant 300 CV ne seront pas admises au départ de l'épreuve.

Sont admis au rallye :

- les voitures de production : groupe N
- les voitures de tourisme : groupe A

La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.

2. Les voitures de production du groupe N seront réparties en classes suivantes de cylindrée :

- 1^{ère} classe : jusqu'à 1300 cm³
- 2^{ème} classe : de 1300 cm³ jusqu'à 1600 cm³
- 3^{ème} classe : de 1600 cm³ jusqu'à 2000 cm³
- 4^{ème} classe : au-dessus de 2000 cm³.

3. Les voitures de tourisme du groupe A seront réparties en classes suivantes de cylindrée :

- 5^{ème} classe : jusqu'à 1300 cm³
- 6^{ème} classe : de 1300 cm³ jusqu'à 1600 cm³
- 7^{ème} classe : de 1600 cm³ jusqu'à 2000 cm³
- 8^{ème} classe : au-dessus de 2000 cm³

4. Les véhicules engagés dans un groupe comprenant moins de 8 partants ne participeront qu'au classement général.

5. L'Organisateur permet d'employer dans les voitures des protections inférieures supplémentaires sous réserve qu'elles remplissent les exigences de l'Annexe J.

Art. 5. CONCURRENTS ADMIS

1. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence internationale de concurrent valable pour l'année 1988.

III. WARUNKI OGÓLNE

Art. 2. RODZAJ IMPREZY

45 Rajd Polski stanowi:

— eliminację Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy Kierowców (współczynnik 2).

Art. 3. Charakterystyka imprezy:

Trasa 45 Rajdu Polski wynosi 773 km z 27 odcinkami specjalnymi (OS) i podzielona jest na 2 etapy. Szczegółowy opis trasy zawiera załącznik nr V.

Trasa rajdu: OS-y, PKC oraz wszelkie przerwy opisane są w karcie drogowej i notatkach nawigacyjnych.

Odstępy czasowe pomiędzy poszczególnymi załogami wynosić będą 1 minutę. Oficjalnym czasem imprezy jest czas podawany przez Polskie Radio.

Art. 4. POJAZDY DOPUSZCZONE DO ZAWODÓW

1. Zawodnik zgłaszający samochód do imprezy musi zapewnić, że w momencie badania technicznego samochód jest homologowany zgodnie z przepisami załącznika „J” Międzynarodowego Kodeksu Sportowego dla grup podanych poniżej.

Do startu nie będą dopuszczone samochody o mocy powyżej 300 KM.

Do rajdu dopuszcza się następujące samochody:

- samochody seryjne grupa N
- samochody turystyczne grupa A

Wyniki ogłoszone będą dla każdej grupy i klasy.

2. Samochody produkcyjne grupy N będą podzielone na następujące klasy, w zależności od pojemności skokowej silnika:

- klasa I — do 1300 ccm
- klasa II — od 1300 ccm do 1600 ccm
- klasa III — od 1600 ccm do 2000 ccm
- klasa IV — powyżej 2000 ccm.

3. Samochody turystyczne grupy A będą podzielone na następujące klasy, w zależności od pojemności skokowej silnika:

- klasa V — do 1300 ccm
- klasa VI — od 1300 ccm do 1600 ccm
- klasa VII — od 11600 ccm do 2000 ccm
- klasa VIII — powyżej 2000 ccm.

4. Jeżeli w grupie startuje mniej niż 8 samochodów, to wyniki zalicza się tylko w klasyfikacji generalnej.

5. Organizator zezwala na stosowanie w samochodach dodatkowych dolnych osłon pod warunkiem, że spełniają one wymogi załącznika „J”.

Art. 5. ZAWODNICZY DOPUSZCZENI DO UDZIAŁU W RAJDZIE

1. Do udziału w rajdzie dopuszczona będzie każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca międzynarodową licencję zawodnika ważną na rok 1988.

2. Where the entrant is a legal entity, or in any case not part of the crew, the first driver named on the entry form will be held responsible for all liabilities and obligations of the entrant, throughout the whole competition.

3. Any incorrect, fraudulent or unsporting action, carried out by the Competitor or members of the crew will be judged by the Stewards of the Meeting who will impose penalties which may go as far as exclusion.

Art. 6. ENTRY FORMS — ENTRIES

1. Anybody wishing to take part in the 45th Polish Rally must send the attached entry form duly completed to the Rally Secretariat — Automobilkлуб Dolnośląski, 95 Świerczewskiego, 50—016 Wrocław, phone : 44-67-79, telex 0715355 ad wr pl, before the 26th of June, 1988. Details concerning the co-driver can be sent in up to July 6th, 1988.

The changing of a single crew member must be approved by the Organizing Committee. The changing of two crew members may only be authorized after approval from the FISA.

2. For foreign entrants, the entry form must be stamped by the entrant's National Sporting Authority.
For Polish entrants the entry form must be stamped by their clubs.

3. No amendments may be made to the entry form, except in the cases provided for in the present regulations. However, the entrant may freely replace the car declared on the entry form by another from the same Group and the same Class, up to the moment of scrutineering.

4. Should it turn out, at the time of scrutineering, that a vehicle does not correspond, in its presentation to the group and/or class in which it was entered, this vehicle may, upon the proposal of the Scrutineers, be transferred to the appropriate group and/or class upon the decision of the Panel of the Stewards of the Meeting.

5. By the very fact of signing the entry form the entrant, as well as the crew members, submit themselves to the sporting jurisdiction specified in the International Sporting Code and the prescriptions of the present regulations only.

6. The Organizing Committee reserves the right to refuse the entry of an entrant or a driver without having to give reasons for the refusal (Art. 74 of the International Sporting Code). However, in accordance with Art. III. 10 of the Common Organizing Conditions, it must send its ASN a detailed dossier giving reasons for this refusal, when the driver concerned has been classified in the World or European Championship during the previous 2 years.

7. The number of entrants is fixed at 100.

2. Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au 1^{er} conducteur déclaré sur le Bulletin d'Engagement.

3. Toute manoeuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse entreprise par le Concurrent ou les membres de l'Equipage sera jugée par le Collège des Commissaires Sportif qui prononcera toute éventuelle pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Art. 6. DEMANDE d'ENGAGEMENT — INSCRIPTIONS

1. Toute personne qui désire participer au 45^{ème} Rallye de Pologne doit adresser au secrétariat du rallye — Automobilkлуб Dolnośląski, ul. Świerczewskiego 95, 50-016 Wrocław, tel. : 44-67-79, tlx 0715355 od pl wr — la demande d'engagement ci-jointe, dûment complétée, avant le 26 juin 1988. Les détails relatifs au co-équipier peuvent être complétés jusqu'au 6 juillet 1988. Le changement d'un seul membre de l'équipage doit être approuvé par le Comité d'Organisation. Le changement des 2 membres de l'équipage ne peut être autorisé qu'après agrément de la FISA.

2. Pour les concurrents étrangers le Bulletin d'engagement doit être obligatoirement visé par l'Autorité Sportive Nationale du Concurrent.
Pour les concurrents polonais le Bulletin d'engagement doit être visé par le Club du Concurrent.

3. Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra librement remplacer le véhicule déclaré par un autre de même groupe et de même classe.

4. S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas dans sa configuration de présentation aux Groupe et/ou Classe dans lesquels il a été engagé ce véhicule pourra, sur proposition du Commissaire Technique, être mûté par décision du Collège des Commissaires Sportifs dans les Groupe et/ou Classe rectificatifs.

5. Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif Internationale, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement.

6. Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un concurrent ou d'un conducteur sans avoir à en donner les raisons (Art. 74 du C.S.I.). Il devra cependant conformément à l'Art. III. 10 des Conditions d'Organi-

2. Jeżeli zawodnik jest osobą prawną lub nie jest członkiem załogi, to pierwszy kierowca podany w zgłoszeniu będzie odpowiedzialny za wszystkie wykroczenia i zobowiązania zgłaszającego w czasie trwania zawodów.

3. Każde nieprawidłowe, nieuczciwe lub niesportowe działania zawodnika lub członka załogi będzie oceniane przez Zespół Komisarzy Sportowych, który nałoży kary do wykluczenia z rajdu włącznie.

Art. 6. ZGŁOSZENIE — FORMULARZ ZGŁOSZENIA

1. Każdy pragnący uczestniczyć w 45 Rajdzie Polski musi przestać wypełnione zgłoszenie na załączonym do niniejszego regulaminu druku do sekretariatu rajdu — Automobilkлуб Dolnośląski, ul. Świerczewskiego 95, 50-016 Wrocław, telefon: 44-67-79, tlx 0715355 ad pl wr do dnia 26 czerwca 1988r.

Dane dotyczące pilota można przestać do dnia 6 lipca 1988 r. Zmiana jednego z członków załogi musi być zaakceptowana przez Komitet Organizacyjny. Zmiana obu członków załogi może być jedynie przyjęta po otrzymaniu zgody FISA.

2. Zgłoszenia zawodników zagranicznych muszą być potwierdzone przez narodowe władze sportowe kraju zawodnika. Zgłoszenia zawodników krajowych muszą być potwierdzone przez macierzysty klub zawodnika.

3. W formularzu zgłoszeniowym nie wolno dokonywać żadnych zmian z wyjątkiem tych, które przewiduje niniejszy regulamin. Zawodnikom wolno jest zmieniać samochód podany w formularzu zgłoszenia na inny, tej samej grupy i tej samej klasy aż do badania technicznego.

4. W razie stwierdzenia w czasie odbioru technicznego, że samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie do której został zgłoszony, może on na wniosek Komisarza Technicznego decyzją Zespołu Komisarzy Sportowych, zaliczony zostać do grupy i klasy właściwej.

5. Przez podpisanie formularza zgłoszenia, zgłaszający jak również wszyscy członkowie załogi podporządkowują się postanowieniom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego oraz niniejszego regulaminu.

6. Komitet Organizacyjny zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia zgłoszenia zgłaszającego lub kierowcy, bez obowiązku podania przyczyn odmowy (art. 74 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego). Jednakże zgodnie z art. III. 10. Podstawowych Warunków Organizacji Imprez, Komitet Organizacyjny musi przestać narodowym władzom sportowym szczegółową dokumentację podając w niej

Art. 7. ENTRY FEES — INSURANCE

1.1. For the entrants from the hard currency zone :

- a/ 40 U\$ dollars for a crew with the optional advertising proposed by the Organizers,
- b/ 55 U\$ dollars for a crew without this optional advertising proposed by the Organizers,
- c/ 60 U\$ dollars for a manufacturer's or a club team,
- d/ 20 U\$ dollars for a service car.

1.2. For the Polish entrants and those from socialistic countries :

- a/ 8 000 zł for a crew with the optional advertising proposed by the Organizers,
- b/ 12 000 zł for a crew without the optional advertising proposed by the Organizers,
- c/ 12 000 zł for a manufacturer's or a club team,
- d/ 3 000 zł for a service car.

2. The entry applications will only be accepted if accompanied by the total entry fees or by the receipt issued by the entrant's National Sporting Authority.

The entry fees should be remitted into the account : Bank Handlowy SA Warszawa 351-1516-787 PZMot.

3. The entry fees include the insurance premium, which guarantees the competitor unlimited cover for civil liability towards third parties.

The insurance cover will come into effect from the start and will cease at the end of the event or at the moment of retirement, disqualification or exclusion.

4. The service vehicles, even those bearing special plates issued by the Organizers, may never be considered as official participants in the event. They are therefore not covered by the insurance policy of the event and remain the sole responsibility of their owner.

5. Entry fees will be refunded in full :

- a/ to the candidates whose entry has not been accepted,
- b/ in the case of the rally not taking place.

The organizers may refund 60% of the entry fee to those entrants who, for reasons of "force majeure", duly certified by their ASN, were unable to start in the rally.

6. All foreign competitors must hold International Insurance Card which should be presented at the scrutineering. Any competitor failing to comply with this requirement will not be allowed to start the rally.

sation Communes, adresser à son Autorité Sportif Nationale un dossier circonstancié sur les raisons du refus, lorsque celui-ci concernera un pilote classé au cours des 2 années précédentes dans les Championnats du Monde ou d'Europe.

7. Le nombre des engagés est fixé à 100 véhicules.

Art. 7. DROITS d'ENGAGEMENT — ASSURANCES

1. Le montant des droits d'engagement au rallye s'élève à :

1.1. Pour les concurrents des pays de l'Ouest :

- a) 40\$ USA de l'équipage avec la publicité complémentaire proposée par l'Organisateur,
- b) 55\$ USA de l'équipage sans publicité complémentaire proposée par l'Organisateur,
- c) 60\$ USA de l'équipe d'Usine ou de Club,
- d) 20\$ USA d'une voiture-service.

N° du compte : Bank Handlowy SA Warszawa
351 — 1516 — 787
Polski Związek Motorowy.

1.2. Pour les concurrents polonais et des pays socialistes (RWPG) :

- a) 8.000 zlotys de l'équipages avec la publicité complémentaire proposée par l'Organisateur,
- b) 12.000 zlotys de l'équipage sans publicité complémentaire proposée par l'Organisateur,
- c) 12.000 zlotys de l'équipe d'Usine ou de Club,
- d) 3.000 zlotys d'une voiture-service.

Le montant des droit d'engagement doit être versé au compte : Automobilklub Dolnośląski Wrocław,
nr NBP V O/M 93057 — 5698 — 132 Wrocław,

2. La demande d'engagement ne sera acceptée qu'après avoir payé la somme des droits d'engagement.

L'équipage doit posséder les copies de pièce de paiement des droits d'engagement délivrées par l'Autorité Sportive Nationale du concurrent.

3. Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant sans limitation de valeur la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin de l'épreuve ou dès le moment de l'abandon, de l'exclusion ou de la mise hors course.

4. Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques „SERVICE" délivrées par l'Organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement à l'épreuve. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celle-ci, et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

przyczyny odmowy w przypadku kierowców sklasyfikowanych w ostatnich 2 latach w Mistrzostwach Świata lub Europy.

7. Liczba uczestników ustalona jest na 100 załóg.

Art. 7. WPISOWE — UBEZPIECZENIA

1. Wysokość wpisowego w rajdzie wynosi:

1.1. dla zawodników państw zachodnich:

- a) 40 dol. USA od załogi przy dodatkowej reklamie zaproponowanej przez Organizatora,
 - b) 55 dol. USA od załogi bez dodatkowej reklamy zaproponowanej przez Organizatora,
 - c) 60 dol. USA od zespołu fabrycznego lub klubowego,
 - d) 20 dol. USA od jednego samochodu serwisowego.
- Nr konta: Bank Handlowy SA Warszawa 351-15 16-787
Polski Związek Motorowy.

1.2. dla zawodników krajowych i państw RWPG:

- a) 8.000 zł od załogi przy dodatkowej reklamie zaproponowanej przez organizatora,
 - b) 12.000 zł od załogi — bez reklamy zaproponowanej przez organizatora,
 - c) 12.000 zł od zespołu fabrycznego lub klubowego,
 - d) 3.000 zł od jednego samochodu serwisowego.
- Wpisowe należy wpłacać na konto: Automobilklub Dolnośląski Wrocław, nr NBP V O/M 93057-5698-132 Wrocław.

2. Zgłoszenia do rajdu będą przyjęte jedynie po opłaceniu wpisowego. Załoga powinna posiadać kopie dowodu wpłaty wpisowego lub potwierdzenie wpłaty wydane przez narodowe władze sportowe kraju pochodzenia zawodnika.

3. W wpisowym wliczone jest premia ubezpieczeniowa, która gwarantuje zawodnikowi nieograniczone pokrycie odpowiedzialności cywilnej w stosunku do osób trzecich. Ubezpieczenie to obowiązuje od momentu startu i wygasa po zakończeniu imprezy lub z chwilą wycofania się, dyskwalifikacji lub wykluczenia zawodnika (załogi) z rajdu.

4. Pojazdy serwisowe oznaczone specjalnymi tablicami „SERVICE", wydanymi przez Organizatora, nie są uznawane za uczestniczące w imprezie, a ich właściciele ponoszą całkowitą odpowiedzialność za szkody spowodowane przez nie.

5. Wpisowe w pełnej wysokości zostanie zwrócone w przypadku:
a) nie przyjęcia zgłoszenia przez organizatora,
b) odwołanie rajdu.
Organizator może zwrócić 60% kwoty wpisowego tym

The Organizers do not take any responsibility for the losses and the damages in regard to the competitors. The competitors take part in the event at their own risk. In case of an accident the competitor or his representative should report this fact orally at the nearest Time Control (PKC) and then submit a written account to the Rally Office before the results are announced.

Art. 8. AMENDMENTS THE REGULATIONS — SUPPLEMENTS

The provisions of the present regulations may only be amended according to the Article 66 of the International Sporting Code. Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered bulletins which will be an integral part of the present regulations.

These bulletins will be posted in the Secretariat, in the Rally Headquarters, and on the official notice board, and will also be directly communicated to the participants, who must acknowledge receipt by signature, unless this is materially impossible during the running of the event. Throughout the event the bulletins will be published in English, French and Polish.

Art. 9. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

1. The Clerk of the Course is charged with the application of the present regulations, and their provisions during the running of the event.

2. Any protests concerning this application will be sent to the Stewards of the Meeting for deliberation and decision (Art. 171 et seq. of the International Sporting Code).

3. Similarly, any cases not provided for in the aforementioned regulations will be studied by the Stewards of the Meeting who alone have the power to decide (Art. 141 of the International Sporting Code).

4. In case of contestation of the interpretation of the present regulations, only the English text will be binding.

5. Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :
a) aux candidats dont l'engagement aurait été refusé,
b) au cas où le rallye n'aurait pas lieu.
Les organisateurs rembourseront 60 % des droits d'engagement aux concurrents qui pour des raisons de force majeure, confirmées par l'Autorité Sportive Nationale du concurrent, n'auraient pu se présenter au départ de l'épreuve.

6. Les concurrents étrangers doivent posséder obligatoirement la Carte Internationale d'Assurance qui devient la condition indispensable de participation au rallye. La Carte d'Assurance doit être présentée pendant la vérification technique du véhicule. L'Organisateur ne prend aucune responsabilité pour les pertes et dommages envers les concurrents. Les équipages prennent part au rallye à leur propre risque. En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration orale au poste de contrôle horaire (PKC) le plus proche, et ensuite, par écrit au Bureau de Rallye, au plus tard avant la publication des résultats.

Art. 8. MODIFICATIONS DU REGLEMENT

Les dispositions du présent règlement ne pourront être modifiées que dans le cadre de l'Art. 66 du Code Sportif International. Toutes les éventuelles modifications ou dispositions supplémentaires seront annoncées par les additifs, datés et numérotés, qui feront partie intégrante du présent règlement. Ces additifs seront affichés au Bureau du Rallye, à la permanence et au tableau d'affichage du rallye. Ils seront également communiqués directement aux participants et ceux-ci devront en accuser réception par émarginement, sauf en cas d'impossibilité matérielle pendant le déroulement de l'épreuve. Les additifs seront publiés en anglais, en français et en polonais.

Art. 9. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

1. Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement et de ses dispositions pendant le déroulement de l'épreuve.

2. Toute réclamation sur cette application sera transmise pour instruction et décision au Collège des Commissaires Sportifs (Art. 171 et suivants du CSI).

3. De même, tout cas non prévu par ledit règlement sera étudié par le Collège des Commissaires Sportifs qui a seul le pouvoir de décision (Art. 141 du CSI).

4. En cas de contestation au sujet de l'interprétation du présent règlement seul le texte rédigé en langue anglaise fera foi.

zawodnikom, którzy wskutek działania siły wyższej potwierdzonego przez narodowe władze sportowe zawodnika nie będą mogli wystartować w rajdzie.

6. Zawodnicy zagraniczni muszą posiadać Międzynarodową Kartę Ubezpieczeniową jako niezbędny warunek uczestnictwa w rajdzie. Karta Ubezpieczeniowa musi być przedstawiona przy badaniu technicznym. Organizator nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za szkody i starty powstałe u zawodników. Załogi biorą udział w imprezie na własne ryzyko. W razie wypadku, zawodnik lub jego reprezentant winien zgłosić ten fakt ustnie na najbliższym PKC, a następnie złożyć pisemne oświadczenie w Biurze Rajdu nie później niż przed ogłoszeniem wyników.

Art. 8. MODYFIKACJA REGULAMINU

Do zarządzeń niniejszego regulaminu mogą być wprowadzone jedynie poprawki zgodnie z art. 66 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Wszystkie zmiany i dodatkowe postanowienia będą podane do wiadomości w numerowanych i datowanych komunikatach, które stanowiąc będą integralną część niniejszego regulaminu. Komunikaty te będą wywieszane w Biurze Rajdu na oficjalnej tablicy ogłoszeń oraz bezpośrednio przekazywane zawodnikom, którzy swoim podpisem muszą potwierdzić ich przyjęcie, z wyjątkiem przypadku gdy jest to fizycznie niemożliwe do wykonania w trakcie przebiegu zawodów. W czasie trwania imprezy komunikaty wydawane będą w językach angielskim, francuskim i polskim.

Art. 9. STOSOWANIE I INTERPRETACJA REGULAMINU

1. Komandor rajdu odpowiedzialny jest za stosowanie się do niniejszego regulaminu i jego dodatkowych postanowień w czasie trwania imprezy.

2. Każdy protest dotyczący nie podporządkowania się regulaminowi musi być przesłany do zespołu komisarzy Sportowych Rajdu celem rozważenia i podjęcia decyzji (art. 171 i nast. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego).

3. Każdy przypadek nie przewidziany w niniejszym regulaminie będzie zbadany przez Komisarzy Sportowych, którzy wyłącznie uprawnieni są do podjęcia decyzji (art. 141 MKS).

4. W przypadku rozbieżności w interpretacji niniejszego regulaminu jedynie tekst w języku angielskim jest wiążący.

5. For the exact interpretation of this text the following definitions apply :

- a/ "competitor", used for either physical or legal entities,
- b/ "crew", driver or co-driver
- c/ the driver assumes the competitor's responsibility when the latter is not on board the vehicle.

IV. GENERAL OBLIGATIONS

Art. 10. CREWS

1. Only crews made up of a maximum of 2 persons shall be admitted to the start.

The two members of the crew will be nominated as First Driver and Co-driver.

All members of the crew may drive during the event, and each one must possess a valid FIA driver's licence for 1988.

2. The full crew must be on board the car throughout the entire duration of the event, with the exception of the cases provided for in the present regulations. If one member retires, or if a third party is admitted on board (except if this is to transport an injured person) the car shall be excluded from the event.

3. A specific sheet, considered as an "identity card", bearing recent identity photos (4x4 cm), the signature of the 2 crew members, and all the particulars of the car, must be kept on board the car throughout the entire duration of the event and must be presented upon official request: the failure to do so shall result in exclusion from the event.

Art. 11. STARTING ORDER — PLATES — NUMBERS

1. The start shall be given in the order of competition numbers, with the lowest starting first,

These numbers shall be awarded in the following order :

Series 1 : Drivers seeded by the FIA — First List

Series 2 : Drivers seeded by the FIA — Second List

Series 3 : All the other entrants following a starting order left to the initiative of the Organizers.

2. The starting order for the IInd leg shall be determined according to the provisional classification established at the end of the Ist leg.

3. Any car reporting late for the start of the event, of a leg or of a section, shall be penalised at a rate of one minute for every minute of lateness. Any car arriving more than 10 minutes late shall not be allowed to start.

5. Pour l'exacte interprétation du texte du règlement seront admises les définitions :

- a) « concurrent », utilisé soit pour les personnes physiques soit les personnes morales,
- b) « équipage » soit premier conducteur ou co-équipier,
- c) le premier conducteur assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture.

IV. OBLIGATIONS GENERALES

Art. 10. EQUIPAGES

1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages composés de 2 personnes au maximum. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme Premier Conducteur et Deuxième Conducteur. Tous les membres de l'équipage pourront conduire au cours de l'épreuve et devront obligatoirement être titulaires d'une licence de conducteur FIA valable pour l'année 1988.

2. L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve, hormis dans les cas prévus par le présent règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraînera l'exclusion.

3. Une feuille spécifique, considérée comme « Carte d'identité », sur laquelle seront apposés les photos d'identité récentes (4 x 4 cm) et les signatures des 2 membres de l'équipage, ainsi que tous les détails relatifs à voiture, devra se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve, et être présentée à toute demande officielle sous peine d'exclusion.

Art. 11. ORDRE de DEPART — PLAQUES — NUMEROS

1. Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.

L'attribution de numéros de compétition se fera en respectant l'ordre suivant :

— série 1 : conducteurs classés par la FIA — 1^{ère} liste,

— série 2 : conducteurs classés par la FIA — 2^{ème} liste,

— série 3 : tous les autres concurrents d'après l'ordre établi par l'Organisateur.

2. L'ordre de départ pour la II^{ème} étape sera déterminé en fonction du classement provisoire établi à la fin de I^{ère} étape.

3. Tout retard pour se présenter au départ de l'épreuve ou d'une étape ou d'une section sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard. Au-delà de 10 minutes de retard, le départ sera refusé à l'équipage.

5. Dla dokładnej interpretacji tekstu regulaminu mają zastosowanie następujące definicje:

- a) zawodnik — osoba fizyczna lub prawna,
- b) załoga — kierowca lub pilot,
- c) kierowca przyjmuje na siebie odpowiedzialność zawodnika, gdy ten ostatni nie jest obecny w samochodzie.

IV. OBOWIĄZKI OGÓLNE

Art. 10. ZAŁOGI

1. Do startu dopuszczona będzie załoga złożona maksimum z dwóch osób.

Członkowie załogi będą nazywani I i II kierowcą. Obaj członkowie załogi mogą prowadzić samochód w czasie trwania imprezy, a każdy z nich musi posiadać ważną licencję kierowcy na rok 1988.

2. Załoga musi znajdować się w komplecie, w samochodzie, w trakcie trwania imprezy, z wyjątkiem przypadków przewidzianych niniejszym regulaminem. Rezygnacja, nawet chwilowa jednego z członków załogi z dalszego udziału w rajdzie lub przyjęcie do samochodu osób trzecich (z wyjątkiem transportu rannych), pociągnie za sobą wykluczenie załogi z rajdu.

3. Karta identyfikacyjna na której znajdować się muszą aktualne fotografie zawodników (4x4 cm), ich podpisy a także wszystkie dane dotyczące samochodu musi znajdować się w samochodzie w czasie trwania imprezy oraz musi być okazana na każde żądanie. Nie dostosowanie się do powyższego powoduje wykluczenie z rajdu.

Art. 11. KOLEJNOŚĆ STARTU, TABLICE RAJDOWE, NUMERY STARTOWE

1. Start nastąpi zgodnie z kolejnością numerów startowych rozpoczynając od najniższego.

Przydzielenie numerów startowych odbywać się będzie w następującym porządku:

— seria 1 : Kierowcy rekomendowani przez FIA (lista 1)

— seria 2 : Kierowcy rekomendowani przez FIA (lista 2)

— seria 3 : Pozostali zawodnicy wg porządku ustalonego przez organizatora.

2. Kolejność startu do II etapu będzie ustalona na podstawie prowizorycznej klasyfikacji określonej po zakończeniu I etapu.

3. Spóźnienie na start do rajdu, etapu lub sekcji będzie karane 1 minutą karną za każdą minutę spóźnienia. Spóźnienie powyżej 10 minut spowoduje zakaz startu.

4. The Organizing Committee shall supply each crew with two rally plates and two competition numbers.

5. The rally plates must be fixed to the front and rear of the car, in a visible position for the duration of the rally. In no case should they cover, even partially, the car's licence plates. Such an infringement shall result in a cash penalty for each plate covered (cf. Art.23).

6. The competition numbers supplied by the Organizers must appear on both sides of the car during the whole rally.

7. If it is ascertained at any time during the event that :

- any competition number or rally plate is missing a cash penalty will be imposed (cf. Art.23),
- any two competition numbers or rally plates are missing at the same time, exclusion will be pronounced (cf.23).

8. The names of the first driver, his co-driver plus their national flags, must appear on both sides of the wings at the front of the car. Any car failing to comply with this rule shall be subject to a cash penalty (cf. Art. 23).

Art. 12. TIME CARD

1. At the start of the rally, each crew shall be given a time card on which the times allowed to cover the distance between two time controls shall appear. This card shall be handed in at the arrival control of 1 section and replaced by a new one before the start to the next section. Each crew is solely responsible for its time card.

2. The time card must be available for inspection on demand, especially at the control posts where it must be presented personally by a member of the crew for stamping.

3. Any correction or amendment made to the time card will result in exclusion from the event, unless such a correction or amendment has been approved by the competent marshal.

4. The absence of a stamp from any control or the failure to hand in the time card at each control (time, passage or regrouping), and/or at the arrival, will result in exclusion from the event.

5. The special stage sheets are an integral part of the time card and are subject to all the penalties laid out above.

6. The crew alone is responsible for submitting the time card at the different controls and for the accuracy of the entries.

4. Le Comité d'Organisation fournira à chaque équipage 2 plaques de rallye et 2 panneaux portant les numéros de compétition.

5. Les plaques de rallye devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture, sous peine d'une pénalisation en espèces pour chaque plaque couverte (cf. Art. 23).

6. Les panneaux de compétition fournis par les organisateurs devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du rallye, sur chacun des 2 côtés de la voiture.

7. A tout moment de l'épreuve, la constatation de l'absence d'un panneau de compétition ou d'une plaque de rallye entraînera une pénalisation en espèces (cf. Art. 23). L'absence simultanée de deux panneaux de compétition ou plaques de rallye entraînera l'exclusion (cf. Art. 23).

8. Les noms du premier conducteur et du co-équipier ainsi que le drapeau de la nationalité des conducteurs, devront être apposés sur chaque côté des ailes de la partie avant du véhicule, sous peine d'une pénalisation en espèces (cf. Art. 23).

Art. 12. CARNET de CONTROLE

1. Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis, pour parcourir le distance entre 2 contrôles horaires (PKC). Ce carnet sera rendu au Commissaire au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

2. Le carnet de contrôle devra être disponible à toute réquisition plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé.

3. Toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera l'exclusion, à moins d'être approuvée par un Commissaire responsable du poste donné.

4. L'absence du visa de n'importe quel contrôle « horaire — PKC » et/ou à l'arrivée, entraînera l'exclusion.

5. Les fiches des épreuves de classement font partie intégrante du carnet de contrôle et sont soumises aux pénalités prévues ci-dessus.

6. La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

4. Organizator dostarczy każdemu zawodnikowi dwie tablice rajdowe oraz dwa numery startowe.

5. Tablice rajdowe muszą być umocowane w miejscu widocznym z przodu i z tyłu samochodu w czasie trwania rajdu. Nie mogą one zakrywać nawet częściowo tablic rejestracyjnych samochodu. Przekroczenie tego przepisu pociągnie za sobą karę pieniężną za każdą zakrytą tablicę (art. 23).

6. Numery startowe dostarczone przez organizatora muszą być zamocowane po obu stronach samochodu w czasie trwania całego rajdu.

7. Jeżeli w dowolnym momencie trwania imprezy zostanie stwierdzony brak numeru startowego lub tablicy rajdowej, pociągnie to za sobą karę pieniężną (art. 23). Brak dwóch numerów startowych lub tablic rajdowych w tym samym czasie spowoduje wykluczenie z rajdu (Art. 23).

8. Na przednich błotnikach każdego samochodu muszą znajdować się namalowane nazwiska kierowcy i pilota oraz ich narodowe flagi. Nie przestrzeganie tego zarządzenia pociągnie za sobą karę pieniężną (art. 23).

Art. 12. KARTA DROGOWA

1. Na starcie do rajdu każda załoga otrzyma kartę drogową w której podane będą czasy wyznaczone do przejazdu poszczególnych odcinków pomiędzy dwoma PKC. Karta ta musi być wręczona komisarzowi po przyjeździe na końcowy PKC sekcji a na starcie do następnej sekcji załoga otrzyma nową kartę. Załoga jest w pełni odpowiedzialna za swoją kartę drogową.

2. Karta drogową musi być udostępniona do kontroli na każde żądanie; musi być osobiście przedstawiona przez jednego z członków załogi do podstemplowania w każdym punkcie kontroli.

3. Wszelkie poprawki czy zmiany dokonane w karcie drogowej pociągną za sobą wykluczenie z rajdu, z wyjątkiem przypadku, gdy są one formalnie potwierdzone przez komisarza danego punktu.

4. Brak wizy jakiegokolwiek punktu kontroli lub nie wręczenia karty drogowej na każdym punkcie kontrolnym (PKC) i/lub na mecie spowoduje wykluczenie z rajdu.

7. Therefore it is up to the crew to submit its time card to the Marshals at the correct, time, and to check that the time is correctly entered.

The Post Marshal is the only person allowed to enter the time on the time card, by hand or by means of a print-out.

Art. 13. TRAFFIC — REPAIRS

1. Throughout the entire event, the crews must strictly observe the traffic laws binding in Poland. Any crew that does not comply with these traffic laws shall be subject to the penalties laid out below. Penalties (cf. Art.23):

- a/ first infringement : a cash penalty,
- b/ second infringement : a 5 minute penalty,
- c/ third infringement : exclusion from the rally.

In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the event, the policemen or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

Should the police decide against stopping the driver in the wrong, they may ask the Organizers to apply the penalties laid out in the Supplementary Regulations of the event, subject to the following :
a/ that the notification of the infringement reaches the Organizers through official channels and in writing, before the posting of the current classification;

b/ that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, as well as the place and time of the offence;
c/ that the facts are not open to various interpretations.

2. Repairs and refuelling are freely permitted throughout the whole event, except in those cases expressly forbidden by a provision in the present regulations.

That is :

- a/ in the built-up areas,
- b/ in the closed areas of the rally route,
- c/ on the special stages if it made driving of the other participants of the rally more difficult.

3. It is forbidden, under pain of exclusion, to tow, transport the cars, or to have them pushed, except to bring them back onto the road, or to clear the road.

4. Similarly, crews are forbidden under pain of exclusion:

- a/ to deliberately block the passage of competing cars, or to prevent them from overtaking;
- b/ to behave in an unsporting manner.

7. Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au Commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement. Seul le Commissaire du Poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

Art. 13. CIRCULATION — REPARATIONS

1. Pendant toute la durée de l'épreuve, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation en Pologne. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités suivantes « cf Art. 23 » :

- a) 1^{ère} infraction : pénalisation en espèces,
- b) 2^{ème} infraction : 5 minutes,
- c) 3^{ème} infraction : exclusion.

Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation, commise par un équipage de l'épreuve, devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander aux organisateurs d'appliquer les pénalisations prévues au règlement particulier de l'épreuve, sous réserve que :

- a) la notification de l'infraction parvienne aux organisateurs par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement,
- b) les procès-verbaux soient détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés,
- c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

2. Pendant toute la durée de l'épreuve, sont permis librement les réparations et ravitaillements, hormis dans les cas expressément interdits par une disposition du présent règlement :

- a) dans les agglomérations,
- b) dans les zones fermées du parcours du rallye,
- c) dans les épreuves de classement, au cas où cela gênerait les autres participants du rallye.

3. Il est interdit, sous peine d'exclusion : de remorquer, transporter, ou faire pousser les véhicules si ce n'est pour les ramener sur la chaussée, ou pour libérer la route.

4. Il est même interdit à l'équipage, sous peine d'exclusion :
a) de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser,
b) de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

5. Karty odcinków specjalnych stanowią integralną część karty drogowej i podlegają wszystkim sankcjom przewidzianym powyżej.

6. Załoga jest całkowicie odpowiedzialna za przedstawienie karty drogowej na wszystkich punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisu.

7. Dlatego też w interesie zawodników jest przedłożenie karty drogowej komisarzom we właściwym czasie i sprawdzenia czy czas ten został prawidłowo odnotowany. Jedynie Kierownik Punktu upoważniony jest do wpisywania czasu w kartę drogową ręcznie bądź przy użyciu aparatu drukującego.

Art. 13. RUCH DROGOWY — NAPRAWY

1. W czasie trwania imprezy załogi muszą ściśle przestrzegać przepisów ruchu drogowego obowiązującego w PRL. Każda załoga, która naruszy przepisy ruchu drogowego, ukarana będzie następującymi sankcjami:
Kary (art. 23):

- a) 1 wykroczenie — kara pieniężna
- b) 2 wykroczenia — 5 min. karnych
- c) 3 wykroczenia — wykluczenie z rajdu.

W przypadku stwierdzenia przez funkcjonariusza milicji lub inną upoważnioną do tego osobę naruszenia przepisów ruchu drogowego, musi ona powiadomić o tym winnego w sposób, jaki stosowany jest wobec wszystkich użytkowników dróg. W przypadku gdy funkcjonariusze zadecydują nie zatrzymywać winnego kierowcy, będą oni mogli zwrócić się do organizatorów o zastosowanie kar przewidzianych w regulaminie pod warunkiem, że:

- a) przekroczenie zostanie zasygnalizowane organizatorom drogą oficjalną i na piśmie przed ogłoszeniem bieżących wyników,
- b) protokoły będą szczegółowe i pozwolą ustalić niezaprzeczalnie tożsamość kierowcy oraz czas i miejsce wykroczenia,
- c) stwierdzone fakty nie dają podstaw do różnych interpretacji.

2. W czasie trwania rajdu dozwolone są naprawy i tankowania z wyjątkiem przypadków wyraźnie zakazanych przepisami niniejszego regulaminu, a mianowicie:

- a) na obszarze zabudowanym
- b) w granicach stref zamkniętych trasy rajdu
- c) na odcinkach specjalnych, o ile utrudniałoby to jazdę innym uczestnikom rajdu.

3. Zakazane jest pod rygorem wykluczenia z rajdu: holowanie, transportowanie lub pchanie samochodu z wyjątkiem przypadku umieszczenia go z powrotem na drodze, względnie konieczności oswobodzenia drogi.

4. Zakazane jest pod rygorem wykluczenia z rajdu:
a) umyślne utrudnianie przejazdu innym samochodom biorącym udział w rajdzie lub uniemożliwienie im wyprzedzania,
b) niesportowe zachowanie się.

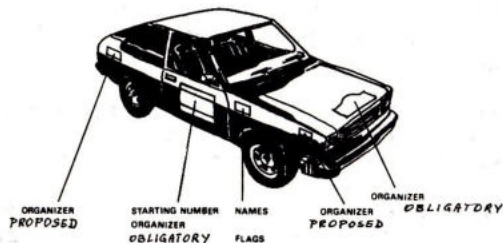
Art. 14. ADVERTISING

1. Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that :

- a/ it is authorized by the national laws and the FIA regulations and common organizing conditions for European Rally Championship events,
- b/ it is not likely to give offence,
- c/ that it does not encroach upon the spaces reserved for plates and competition numbers,
- d/ that it does not interfere with the crew's vision through the windows.

2. Following scrutineering and should any vehicle be found to be not in conformity, period of time will be granted by the Stewards of the Meeting within which to render the vehicle conform. Any car not in conformity shall not be allowed to start.

3. The advertising proposed by the Organizers is as follows :



V. RUNNING OF THE EVENT

Art. 15. START

1. All the competitors are obliged to assemble their competing cars in a starting area in the parking lot of the Hotel "Wrocław" on July 8th, 1988 at 10 h 00.

The cars will be started at one minute intervals on July 8th, 1988 at 12 h 00 in accordance with the programme of the event, from the parking place outside the Hotel "Wrocław". The "Starting-Finish" area shall be regarded as a "Parc Fermé".

The exact time of the start will appear in the time card. Any crew arriving late at the start of the event or of a leg or a section shall be penalized by 1 minute for every minute late. Any car reporting more than 10 minutes late shall not be allowed to start.

Since the crews have 10 minutes within which to report at the start of the event or of a leg or of a section, if they report within these 10 minutes the exact starting time shall be stamped on the time card. The minimum interval of one minute between the crews must be respected.

2. Crews are obliged to have their passage checked at all points mentioned on their time card and in the correct order, under pain of exclusion.

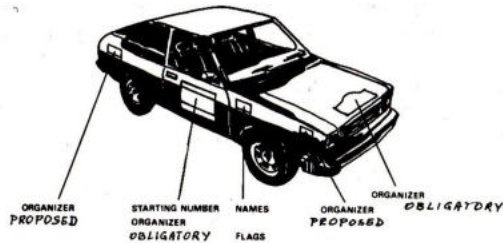
The target time for covering the distance between the 2 time controls will appear on the time card.

Art. 14. PUBLICITE

1. Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :
 - a) soit autorisée par les lois nationales, les règlements de la FIA et les conditions d'organisations communes aux épreuves de Championnat d'Europe,
 - b) ne soit pas contraire aux bonnes moeurs et coutumes,
 - c) n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
 - d) n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les glaces.
2. Le départ sera refusé à tout véhicule non conforme.

Dans le cas de constater une non-conformité aux prescriptions, le Collège des Commissaires Sportifs à la demande du Commissaire Technique, pourra déterminer le temps pendant lequel le concurrent doit effectuer des changements convenables.

3. Les publicités proposées par les organisateurs sont les suivantes :



V. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Art. 15. DEPART

1. Les concurrents sont obligés de conduire leurs voitures jusqu'au rayon « Départ — Arrivée » au parking de l'hôtel « WROCLAW », le 8 juillet 1988 à 10 h 00.

Le départ des voitures sera donné le 8 juillet 1988, à 12 h 00, de minute en minute, selon le programme de l'épreuve.

Le lieu du départ — le parking devant l'hôtel « WROCLAW ». Le terrain « Départ — Arrivée » sera considéré comme « Parc Fermé ». L'heure exacte de départ figurera sur le carnet de contrôle. Tout retard pour se présenter au départ de l'épreuve, de l'étape ou de la section sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard. Au-delà de 10 min. de retard, le départ sera refusé à l'équipage.

Les équipages ayant 10 minutes pour se présenter au départ de l'épreuve ou d'une étape ou d'une section, s'ils se présentent dans le délai de 10 min., l'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle.

L'intervalle d'une minute entre les équipages sera respecté.

2. Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine d'exclusion, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans leur ordre d'énumération.

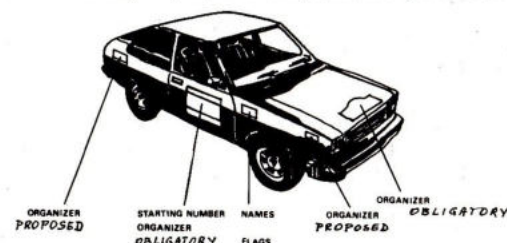
Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires « PKC » figurera sur le carnet de contrôle.

Art. 14. REKLAMA

1. Dozwolone jest umieszczenie dowolnych reklam na samochodach pod warunkiem, że:
 - a) są one dozwolone przez władze i regulaminy FIA oraz warunki dotyczące organizacji rajdów zaliczonych do Mistrzostw Europy,
 - b) nie mają charakteru obraźliwego i politycznego,
 - c) nie zastępują miejsc przeznaczonych na tablice rajdowe i numery startowe,
 - d) nie ograniczają widoczności.

2. Samochody nie odpowiadające tym przepisom, nie będą dopuszczone do startu. W przypadku stwierdzenia niezgodności z przepisami Zespół Komisarzy Sportowych na wniosek komisarza technicznego określi zawodnikowi czas wprowadzenie stosownych zmian.

3. Wzór reklamy zaproponowany przez organizatora:



V. PRZEBIEG IMPREZY

Art. 15. START

1. Zawodnicy zobowiązani są dostarczyć samochody do obszaru „start — meta” w parkingu Hotelu WROCLAW w dniu 8.07.1988 r. o godz. 10.00.

Start samochodów nastąpi w dniu 8 lipca 1988 r. o godz. 12.00 w jedniominutowych odstępach zgodnie z programem imprezy.

Miejsce startu — parking Hotelu WROCLAW.

Obszar „startu — mety” traktowany będzie jako „Parc — Fermé”. Dokładny czas startu będzie wpisany do karty drogowej. Każda załoga która spóźni się na start do rajdu, etapu lub sekcji do 10 minut, będzie ukarana 1 minutą karną za każdą minutę spóźnienia. Spóźnienie ponad 10 min. spowoduje niedopuszczenie do startu.

Jeżeli załoga zgłosi się do 10 minut po wyznaczonym dla siebie czasie na start do rajdu, etapu lub sekcji to dokładny czas startu wpisany będzie do karty drogowej.

Przerwa 1-minutowa pomiędzy zawodnikami będzie zachowana.

2. Załogi zobowiązane są pod karą wykluczenia z rajdu do kontroli swego przejazdu na wszystkich punktach wymienionych w karcie drogowej i we właściwej kolejności. Czas idealny potrzebny do przejazdu dystansu pomiędzy dwoma PKC-ami wpisany jest do karty drogowej.

3. Hours and minutes will always be shown thus : 00.01 — 24.00, only the minutes which have elapsed will be counted. Throughout the event, the official time will be that specified under Art. 3.

4. All the crews shall receive a road book containing a detailed description of the itinerary which has to be followed; this itinerary is compulsory under pain of exclusion.

Art. 16. CONTROLS — GENERAL PROVISIONS

1. All controls, i.e. time controls, start and arrival of special stages, regrouping zone controls, will be indicated by means of FISA approved standardised signals.

2. The beginning of the control area is marked by a warning sign on a yellow background. At a distance of about 25 m., the position of the control post is indicated by an identical sign on a red background. The end of the control area, approximately 50 m. further on, is indicated by a final sign on a beige background with three black transversal stripes.

3. All control areas (i.e. all the areas between the first yellow warning signal and the final beige one with three transversal stripes) are considered as "Parcs Fermés" (cf. Art. 23).

4. The stopping time within any control area must not exceed the time necessary for carrying out control operations.

5. It is strictly forbidden, under pain of exclusion from the event :
a/ to enter a control area in any direction other than that of the rally,
b/ to recross or re-enter a control area once checking-in has taken place at this control.

6. The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The Post Marshals may not give them any information on this target check-in time.

7. Control posts shall be ready to function 15 minutes before the target time for the passage of the 1st crew. Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes after the target time for the last crew, plus exclusion time.

8. Crews are obliged to follow the instructions of the Marshal in charge of any control post. Failure to observe this may lead to exclusion from the event at the discretion of the Stewards of the Meeting.

9. The Road Marshals and Post Chiefs shall be distinguished by special distinctive signs which will be specified in the information bulletin n° 1.

3. Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée de l'épreuve, l'heure officielle sera celle indiquée à l'Art. 3.

4. Tous les équipages recevront un carnet d'itinéraire « road book » décrivant en détail l'itinéraire à suivre, lequel est obligatoire sous peine d'exclusion.

Art. 16. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX POSTES DE CONTROLE

1. Tous les Postes de contrôle, c'est-à-dire : contrôles horaires (PKC), départ et arrivée des épreuves de classement (OS), contrôles horaires (PKC), départ et arrivée des épreuves de classement (OS), contrôles de regroupement seront indiqués au moyen de panneaux standardisés FISA.

2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune, à une distance d'environ 25 m. L'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 50 m. plus loin environ, est indiquée par un panneau final beige avec 3 barres noires transversales.

3. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme « parc fermé » (cf. Art. 20).

4. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

5. Il est strictement défendu, sous peine d'exclusion :
a) de pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye,
b) de retraverser ou de repénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

6. L'heure idéale de pointage appartient à la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle. Les Commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

7. Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors course.

8. Les équipages sont tenus, sous peine allant jusqu'à l'exclusion, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs, de suivre les instructions du Commissaire en charge de tout poste de contrôle.

9. Les signes distinctifs des Commissaires de route et du chef de poste seront ceux indiqués au Communiqué N° 1.

3. Godziny i minuty będą zawsze wskazywane w systemie zapisu 24-godzinnym, tj. 00.01 — 24.00. Tylko minuty ukończone będą liczone. W czasie trwania całego rajdu czasem oficjalnym będzie czas określony w art. 3.

4. Wszystkie załogi otrzymają notatki nawigacyjne, zawierające szczegółowy opis trasy, którą należy przejechać. Trasa jest obowiązkowa pod rygorem wykluczenia.

Art. 16. PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE PUNKTÓW KONTROLI

1. Wszystkie punkty kontroli na trasie tj. PKC, start i meta do OS i punkty kontroli stref przegrupowania będą oznakowane przy pomocy standardowych znaków FISA.

2. Początek strefy kontrolnej oznaczony jest znakiem ostrzegawczym na żółtym tle ok. 25 m przed punktem. Punkt kontroli oznaczony jest identycznym znakiem na tle czerwonym, koniec strefy kontrolnej, ok. 50 m dalej oznaczony jest końcowym znakiem na beżowym tle z 3 czarnymi poprzecznymi pasami.

3. Wszystkie strefy kontrolne (tj. obszary pomiędzy pierwszą żółtą tablicą i końcową tablicą z 3 poprzecznymi pasami) uważane są za „park zamknięty” (art. 20).

4. Czas postoju w strefach nie może przekraczać czasu potrzebnego dla przeprowadzenia kontrolnych czynności.

5. Zakazane jest pod rygorem wykluczenia z rajdu:
a) wjeżdżanie do strefy kontrolnej z jakiegokolwiek innego kierunku niż rajdowy,
b) ponowne przejeżdżanie przez strefę kontrolną lub też wjazd do niej po zaawizowaniu karty drogowej.

6. Wyłącznie załogi odpowiedzialne są za wjechanie we właściwym czasie do strefy kontrolnej. Załoga może sprawdzić oficjalny czas na zegarze w punkcie kontroli czasu. Komisarze na punkcie nie mogą udzielać żadnych informacji na temat czasu wyznaczonego wpisanego w karcie drogowej.

7. Punkty kontroli czasu będą otwarte na 15 minut przed wyznaczonym czasem przyjazdu 1 zawodnika. Jeżeli Komandor nie zadecyduje inaczej to zakończenie działania punktów nastąpi 15 min. po wyznaczonym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień.

8. Zawodnicy zobowiązani są pod rygorem wykluczenia z rajdu decyzją Zespołu Komisarzy Sportowych, stosować się do poleceń kierowników wszystkich punktów kontroli.

9. Kierownicy punktów i Komisarze będą posiadali wyróżniające ich oznaczenia — opisane w Komunikacie nr 1.

Art. 17. TIME CONTROLS (PKC) — EXCLUSION

A. Time Controls

At these controls, the Post Marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed.

Check-in Procedure

The check-in procedure begins the moment the vehicle passes the zone entry sign.

Between the zone entry sign and the control post, the crew is forbidden to observe a halt of any kind or to drive at an abnormally slow speed.

The clocking of the card can only be carried out if the 2 crew members and the car are in the control zone and within the immediate vicinity of the control table.

The check-in time corresponds to the exact moment at which the card was handed in, and nothing else.

The target check-in time is the time obtained by adding the time allowed to complete the road section to the time of leaving this section, these times being expressed to the minute.

The crew does not incur any penalty for checking-in before time if the vehicle enters the control zone during the target check-in minute or the minute preceding it.

The crew does not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the Post Marshal takes place during the target check-in minute.

Example : A crew is supposed to check-in at a control at 18 h 58' shall be considered on time if the check-in takes place between 18 h 58' and 18 h 58'59".

Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:

- a/ for late arrival : 60 seconds per minute or fraction of a minute,
- b/ for early arrival : 120 seconds per minute or fraction of a minute.

Reminder

At the time control at the end of the 1st leg and at the end of the rally the crews may check-in before the time without being penalized.

If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure as defined above (and especially by entering the control zone more than one minute before the actual check-in time / the Chief Marshal at the control post must make it subject of a written report to be sent to the clerk of the Course.

Time of leaving Controls

- a/ If the next road section does not start with a special stage, the check-in time entered on the time card shall constitute both the arrival time at the end of the road section and the starting time of the following one.

Art.17. CONTROLES HORAIRES (PKC) — MISE HORS COURSE

A. Controles Horaires

A ces contrôles, les Commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord son heure de présentation.

Procédure de pointage :

La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire. Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente. Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les 2 membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle. L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur, qui inscrit alors sur ce carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée du véhicule dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour le retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

Exemple : un équipage devant passer à un contrôle (PKC) à 18 h 58' sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18 h 58' et 18 h 59'.

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

- a) pour tout retard : 60 secondes par minute,
- b) pour tout avance : 120 secondes par minute.

Remarque : Il est permis d'entrer en avance sans pénalisation à l'arrivée de lère étape et à l'arrivée de l'épreuve.

Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit qui sera transmis au Directeur de Course.

Heure de départ des contrôles :

- a) Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve de classement (OS), l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure de départ du nouveau secteur.
- b) Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve de classement, la procédure suivante sera appliquée :

1. Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :

Art. 17. PUNKT KONTROLI CZASU — WYKLUCZENIA

A. Punkt kontroli czasu (PKC)

W punktach kontroli czasu Komisarz punktu wpisze do karty drogowej czas w jakim została ona mu wręczona.

Tryb postępowania:

Postępowanie rozpoczyna się w momencie gdy samochód mija tablicę oznaczającą początek strefy.

Pomiędzy tablicą oznaczającą początek strefy a punktem kontroli zabrania się załodze jakiegokolwiek zatrzymywania się lub jechania z nienormalnie małą prędkością.

Karta drogowa będzie tylko wtedy ostemplowana, gdy pojazd wraz z obydwojoma członkami załogi znajdzie się w strefie kontrolnej możliwie blisko stolika punktu kontrolnego.

Czas przyjazdu na PKC odpowiada dokładnie momentowi, w jakim jeden z członków załogi wręcza kartę drogową komisarzowi punktu, który wpisuje ręcznie lub przy użyciu urządzenia drukującego do karty jedynie rzeczywisty czas w jakim została ona wręczona. Idealny czas przyjazdu jest to czas uzyskany przez dodanie czasu przeznaczanego na przejechanie odcinka do czasu opuszczenia poprzedniego odcinka; czasy te wyrażone są w minutach. Załoga nie zostanie ukarana w żaden sposób za wcześniejszy przyjazd na punkt jeśli wjedzie w strefę kontrolną w czasie minuty wyznaczonego czasu lub minuty poprzedzającej czas wyznaczony.

Załoga nie zostanie ukarana w żaden sposób za spóźnienia jeśli moment wręczenia karty komisarzowi następuje w czasie minuty wyznaczonego czasu.

Przykład: załoga, która powinna przyjechać na PKC o godz. 18h58' będzie uznana za załogę przyjeżdżającą punktualnie jeśli jej wjazd zostanie odnotowany pomiędzy 18h58' a 18h58'59"

Każde inne odstępstwo pomiędzy rzeczywistym czasem przyjazdu a wyznaczonym czasem przyjazdu będzie karane następująco:

- a) za spóźnienie — 60 sek. za minutę
- b) za wcześniejszy przyjazd — 120 sek. za minutę.

Uwaga: Zezwala się na wcześniejszy wjazd bez stosowania kar na metę I etapu i metę rajdu.

Jeśli zostanie stwierdzone, że załoga nie stosuje się do powyżej podanego trybu postępowania (w szczególności jeśli wjedzie w strefę kontrolną wcześniej niż na minutę przed rzeczywistym czasem przyjazdu), kierownik punktu musi sporządzić pisemny raport w tej sprawie i przestać go do Komandora Rajdu.

Czas opuszczenia punktu kontroli.

- a) jeżeli następny odcinek nie rozpoczyna się startem do OS-u to czas przybycia na PKC wpisany do karty drogowej stanowi czas zakończenia poprzedniego odcinka i startu do odcinka następnego;

b/ Conversely, when a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied :

1. These two posts shall be included in a single control area (see Art. 16 § 3 and Art. 20), the signs of which shall be laid out as follows :

- a/ Yellow warning sign (beginning of zone)
- b/ Red sign with dial (Time control post) at a distance of approximately 25 m.
- c/ Red sign with flag (start of the special stage) at the distance of 50 to 200 m.
- d/ Finally, end of control zone — a sign (3 transversal stripes on a beige background) 50 m. further on.

2. At the time control at the finish of a road section, the Post Marshal will enter on the time sheet, on the one hand the check-in time of the crew, and on the other its provisional starting time for the following road section. There must be a 3' gap to allow the crew to prepare for the start. Furthermore, in the case of a puncture, the crew concerned will be allocated a maximum 5' extra. The starting time which will then be assigned to this crew after repairs must respect the interval between it and the preceding crew, to which its classification or its priority give it the right (cf. Art. 19.11).

3. Immediately after checking-in at the time control the crew will go to the start for the special stage. The Marshal in charge of this post will enter the time foreseen for the start of the stage on the event sheet, which will usually correspond to the provisional starting time for the road section. He will then start the crew according to the procedure laid down in the regulations (cf. Art. 19.4).

4. In the case of an incident, should there exist a divergence between the two entries, the starting time of the special stage will be binding, unless the Stewards of the Meeting decide otherwise.

B. Exclusion from the event

- 1. Any lateness exceeding 15 minutes on the target time between two time controls, or the total lateness exceeding 30 minutes at the end of each section and/or leg of the rally, or the total lateness of more than 45 minutes will result in the exclusion of the crew.
- 2. In no case can early arrivals be used as a means of reducing the lateness resulting in exclusion. Neither shall penalties for early arrivals be taken into consideration when calculating the maximum lateness resulting in exclusion.

Examples :

Road Section A : Start 12 h 00 — target time 1 h 00 — check-in time 13 h 10
Penalty for late arrival = 10 mins.

- a) panneau avertisseur jaune (début de zone),
- b) après 25 m. environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôle horaire — PKC),
- c) à une distance de 50 à 200 m. panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve de classement — OS),
- d) 50 m. plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales (fin de zone de contrôle).

2. Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le Commissaire en poste inscrira sur le carnet d'une part l'heure d'arrivée de l'équipage et d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. De plus, en cas de crevaison il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affecté après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité (cf. Art. 19.11).

3. Après son pointage au CH, l'équipage se rendra immédiatement au poste de départ de l'épreuve de classement (OS). Le Commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison.

Puis, il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire (cf. Art. 19 § 4).

4. Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve de classement fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

B. Mise hors course

1. Tout retard supérieur à 15 mn. sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires (PKC) ou un retard supérieur à 30 mn. à la fin de chaque section ou un retard total de plus de 45 mn. entraînera la mise hors course de l'équipage.

2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant la mise hors course. Mais les pénalisations pour pointage entraînant en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul de retard maximum la mise hors course.

Exemples :

— Secteur de liaison A : départ 12h00' — temps idéal 1h00' — pointage 13h10' — Pénalisation pour retard : 10 mn. Retard comptant pour la mise hors course : 10 mn.

b) jeżeli za PKC następuje start do OS stosuje się następujący tryb postępowania:

- 1. Oba te punkty włączone są do jednej strefy kontrolnej, która będzie oznakowana jak następuje:
 - a) żółta tablica ostrzegawcza (początek strefy)
 - b) czerwona tablica z tarczą zegarową (PKC) w odstępie około 25 m,
 - c) czerwona tablica z chorągiewką (start do OS) w odległości od 50 m do 200 m,
 - d) na zakończenie bezowa tablica z trzema poprzecznymi pasami (koniec strefy kontrolnej) 50 m dalej.

2. Na PKC, na końcu odcinka, komisarz punktu wpisze do karty zarówno czas przyjazdu załogi, jak i jej prowizoryczny czas startu do następnego odcinka. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica pomiędzy czasem przyjazdu na PKC a czasem startu do OSu musi wynosić 3 min.

Ponadto w przypadku przebiccia ogumienia, załodze zainteresowanej przyznany będzie dodatkowy czas max. 5 min. W takim przypadku czas startu, który zostanie wyznaczony załodze po dokonaniu naprawy, musi uwzględnić odstęp czasowy pomiędzy tą załogą poprzedzającą, której pozycja w klasyfikacji lub priorytet daje takie prawo (art. 19.11).

3. Natychmiast po uzyskaniu wpisu czasu przyjazdu w karcie drogowej na PKC załoga kontynuuje jazdę do miejsca startu OS-u.

Komisarz tego punktu wpisze czas przewidziany do startu do OS-u w karcie OS, który w zasadzie będzie odpowiadał prowizorycznemu czasowi startu do następnego odcinka. Następnie podaje on załodze sygnał startu, zgodnie z procedurą podaną w regulaminie (art. 19 § 4).

4. W przypadku gdy zaistniała rozbieżność pomiędzy wpisanymi czasem startu do OS-u będzie wiążący, jeśli zespół Komisarzy Sportowych rajdu nie zadecyduje inaczej.

B. Wykluczenie z rajdu.

1. Każde spóźnienie wynoszące więcej niż 15 min. w stosunku do ustalonego czasu przejazdu pomiędzy dwoma PKC lub łączne opóźnienia ponad 30 min. na końcu każdej sekcji lub całkowite opóźnienie ponad 45 min. w całym rajdzie spowoduje wykluczenie z rajdu.

2. W każdym wypadku wcześniejszy przyjazd na PKC nie może być wykorzystany do zmniejszenia opóźnienia mającego wpływ na wykluczenie z rajdu, ani też kary za wcześniejszy przyjazd na PKC nie będą brane pod uwagę przy obliczaniu sumerycznego spóźnienia powodującego wykluczenie z rajdu.

Lateness counting towards exclusion = 10 mins

Road section B : Target time 1 h 30 — check-in time
14 h 20. penalty for early arrival 20 mins.

Road section C : Target time 2 h 00 — check-in 16h30
penalty for late arrival = 10 additional mins.
Lateness counting towards exclusion = 10 mins.

Total road section controls A + B + C

Total penalties (for late and early arrivals):
 $10 + (20 \times 2 = 40) + 10 = 60$ mins.

Total lateness counting towards exclusion : $10 + 10 = 20$ mins.

3. The exclusion time may be increased at any point by the Stewards of the Meeting, upon the proposal of the Clerk of the Course. The crews concerned shall be informed of this decision as soon as possible.

4. Exclusion for exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a section or at the end of a leg.

Art. 18. REGROUPING CONTROLS

1. Regrouping control will be set up along the route at the time control PKC-9. Its entry and exit controls shall be subject to the general rules governing the control posts. (Art.16 and Art.20).

2. The purpose of this regrouping will be to reduce the intervals which may occur between crews as a result of late arrivals and/or retirements. Thus the starting time from the regrouping control and not its duration must be taken into account.

Examples :

120 cars at the start of the rally;

First regrouping of 4 hours;

Starting time from the regrouping control 12 h 01

a/ Target time for the arrival of the car N° 1 at the regrouping control 8 h 01

Target time for the arrival of the car N° 120 at the regrouping control 10 h 00;

b/ Actual arrival time of the car N° 1 at the regrouping control 8 h 45

Actual arrival time of the car N° 120 at the regrouping control 11 h 50.

(60 cars retired during this part of the rally).

c/ Starting time of the car N° 12 h 01,

Starting time of the car N° 120 13 h 00

The respective lengths of stopping time shall therefore have been :

— 3 h 16' for the car N° 1

— 1 h 19' for the car N° 120.

— Secteur de liaison B : temps idéal 1h30' — pointage 14h20'.
Pénalisation pour avance : 40 mn. Retard comptant pour la mise hors course : 10 mn. (du secteur A)

— Secteur de liaison C : temps idéal 2h00' — pointage 16h30'.
Nouvelle pénalisation pour retard : 10 mn. Retard comptant pour la mise hors course : 10 mn. Total Secteurs de liaison A + B + C

Pénalisation totale (pour retard et avance) : $10 + (20 \times 2 = 40) + 10 = 60$ mn. Retard total comptant pour la mise hors course : $10 + 10 = 20$ mn.

3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision du Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les équipages en seront informés aussitôt que possible.

4. La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

Art. 18. CONTROLES DE REGROUPEMENT

1. La zone de regroupement sera établie après CH — 9.
Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôles (Art. 16 et 20).

2. Le regroupement sert à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les équipages à la suite de retard et/ou d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.

Exemple :

— 120 voitures au départ du rallye,

— 1^{er} regroupement de 4h,

— heure de départ du regroupement 12h01.

a) heure idéale d'arrivée de la voiture N° 1 au regroupement 8h01, heure idéale d'arrivée de la voiture N° 120 au regroupement 10h00

b) heure réelle d'arrivée de la voiture N° 1 au regroupement 8h45, heure réelle d'arrivée de la voiture N° 120 au regroupement 11h50. 60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye.

c) heure de départ de la voiture N° 1 : 12h01, heure de départ de la voiture N° 120 : 13h00.

Les arrêts seront donc respectivement :

— pour la voiture N° 1 : 3h16

— pour la voiture N° 120 : 1h10

Przykład:

Odcinek „A”

Start godz. 12.00 — idealny czas przejazdu jedna godzina — rzeczywisty czas przyjazdu 13.10, kara za spóźnienie 10 minut. Spóźnienie liczone do wykluczenia z rajdu 10 minut.

Odcinek „B”

Wyznaczony czas przejazdu 1 godz. 30 minut — czas przyjazdu 14.20. Kara za wcześniejszy przyjazd 40 minut.

Spóźnienie liczone do wykluczenia z rajdu: 10 minut (z odcinka „A”).

Odcinek „C”

Wyznaczony czas przejazdu 2 godz. — rzeczywisty czas przyjazdu 16.30. Kara za spóźnienie 10 dodatkowych minut. Spóźnienie liczące się do wykluczenia 10 minut.

Kary łączne (za spóźnienie i wcześniejszy przyjazd):

$10 + (20 \times 2) + 10 = 60$

Spóźnienie łączne liczone do wykluczenia z rajdu: $10 + 10 = 20$

3. Całkowite spóźnienie liczone do wykluczenia z rajdu może być w każdym czasie zwiększone decyzją Komisarzy Sportowych na wniosek Komandora Rajdu. Zainteresowane załogi będą o tej decyzji poinformowane w możliwie najszerszym czasie.

4. Wykluczenie spowodowane przekroczeniem dozwolonego czasu spóźnienia może być jedynie ogłoszone na mecie sekcji lub etapu.

Art. 18. PUNKTY PRZEGRUPOWANIA

1. Na trasie rajdu zorganizowano punkt przegrupowania po PKC-9. Punkty kontrolne wjazdu i wyjazdu podlegają przepisom dotyczącym wszystkich punktów kontrolnych (art. 16 i art. 20).

2. Przegrupowanie to ma na celu zmniejszenie przerw między zawodnikami, które mogą powstać między załogami w wyniku spóźnienia i/lub rezygnacji z dalszego udziału w rajdzie. Z tego powodu należy brać pod uwagę czas startu z punktu a nie czas trwania przegrupowania.

Przykład:

120 samochodów bierze udział w rajdzie. I przegrupowanie 4-godzinne czas startu z punktu przegrupowania 12.01.

a. wyznaczony czas przyjazdu samochodu nr 1 na punkt przegrupowania godz. 8.01; wyznaczony czas przyjazdu samochodu nr 120 na punkt przegrupowania godz. 10.00,

b. rzeczywisty czas przyjazdu samochodu nr 1 na punkt przegrupowania godz. 8.45; rzeczywisty czas przyjazdu samochodu nr 120 na punkt przegrupowania godz. 11.50. 60 samochodów wycofało się z tej części rajdu,

c. czas startu samochodu nr 1 godz. 12.01; czas startu samochodu nr 120 godz. 13.00. Tak więc odpowiednio przerwa w punkcie przegrupowania wyniosła 3 godz. 16 min. dla samochodu nr 1 i 1 godz. 10 min. dla samochodu nr 120.

3. On their arrival at this regrouping control, the crews will hand the post Marshal their time card and possibly the sheets for the special stages covered. They will receive instructions on their starting time. They then must drive their cars immediately and directly to the parc fermé (art. 29).
The starting order shall be that of the arrival. At the moment of the start the crews shall be given a new time card.

Art. 19. SPECIAL STAGES (OS)

1. Special stages are speed tests on road closed specially for the event.
2. During these events, all those in the car must wear approved crash helmets, under pain of exclusion.
3. Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the rally, under pain of exclusion.
4. The start of a special stage will be given as follows :
When the car with its crew on board has stopped in front of the starting control, the Marshal will enter the time scheduled for the start of the car in question on the stage sheet (hour and minute). He will hand this document back to the crew and will countdown aloud : 30" — 15" — 10" and then the last 5 seconds one by one. A 2 minute penalty shall be imposed on any crew that fails to start within 20 seconds of the starting signal.
When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given upon which the car must start immediately.
5. The start of a special stage may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the Post Marsal in a case of "force majeure".
6. A false start, particularly one made before the Marshal has given the signal, shall be penalized by 1 minute. This penalty does not exclude heavier penalties being inflicted by the Stewards of the Meeting, especially if the offence is repeated.
7. Special stages will end in a flying finish, stopping between the yellow warning sign and the stop sign being forbidden on pain of exclusion. Timing will be done on the finish line, which will have print-out equipment and shall be backed up by hand timing.

At a distance of 100 to 300 m. after the finish the crew must report to a control (Point Stop) indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the timing sheet (hour, minute and second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter will only stamp the crew's sheet and the time will be entered at the next regrouping control.
8. If, through a fault of the crew, the time entry cannot be made, the following penalties shall be imposed:
A/ at the start — exclusion,
b/ at the "STOP" (Point Stop) — 5 minute penalty.

3. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au Commissaire du poste leur carnet de contrôle et leurs fiches d'épreuves de classement. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (Art. 20). L'ordre de départ reste celui de l'arrivée. Au moment du départ, un nouveau carnet de contrôle leur sera remis.

Art. 19. EPREUVES DE CLASSEMENT (OS)

1. Les épreuves de classement sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif.
2. Au cours de ces épreuves, le port d'un casque homologué est obligatoire pour tous les occupants de la voiture, sous peine d'exclusion.
3. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves, sous peine d'exclusion.
4. Les départs des épreuves de classement seront donnés comme suit : Lorsque la voiture avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le Commissaire en poste recopiera sur la fiche de l'épreuve l'heure prévue pour le départ. Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30", 15", 10" et les 5 dernières secondes une à une.
Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat du véhicule. Un stationnement de plus de 20" sur la ligne de départ, après le signal de départ sera pénalisé de 2 mn.
5. Le départ d'une épreuve de classement à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne pourra être retardé par le Commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.
6. Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le Commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de 1 minute. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par le Collège des Commissaires Sportifs, et particulièrement en cas de récidive.
7. L'arrivée des épreuves de classement sera jugée lancée ; l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau « STOP » étant interdit sous peine d'exclusion. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage automatique. Ces appareils seront doublés par les chronomètres à main. A une distance de 100 à 300 m. après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle signalisé par un panneau rouge « STOP », pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minute et seconde). Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la

3. Po przyjeździe do punktu przegrupowania załogi wręczą komisarzowi punktu kontrolnego swoje karty drogowo, jak również karty przejechanych OS-ów. Następnie niezwłocznie i bezpośrednio wjadą do parku zamkniętego (art. 20). Kolejność startu będzie taka sama jak przyjazdu. W momencie startu załogi otrzymają nowe karty drogowo.

Art. 19. ODCINKI SPECJALNE

1. Odcinki specjalne są to próby szybkościowe rozgrywane na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu.
2. Załoga zobowiązana jest wykonać próby szybkościowe w homologowanych kaskach ochronnych pod rygorem wykluczenia z rajdu.
3. Zabrania się pod rygorem wykluczenia z rajdu jazdy w kierunku przeciwnym do wyznaczonego.
4. Sygnał startu do OS podawany będzie w następujący sposób:
Po zatrzymaniu się samochodu z załogą przed punktem startowym komisarz wpisze przewidziany czas startu załogi do karty OS (godz. min.). Następnie odda kartę załodze i będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu (30,15,10,5,4,3,2,1).
Bezpośrednio po upływie 5-ciu ostatnich sekund zostanie podany sygnał startu, po którym samochód musi niezwłocznie wystartować.
Załoga zostanie ukarana 2 minutami jeżeli nie wystartuje w ciągu 20 sekund od momentu podania sygnału startu.
5. Start do odcinka specjalnego może być zmieniony w stosunku do wyznaczonego czasu jedynie przez komisarza punktu w wypadku działania siły wyższej.
6. Nieprzepisowy start, a szczególnie start przedwczesny, będzie karany 1 min.
Kara nie wyklucza poważniejszych sankcji, jakie mogą być zastosowane przez Zespół Komisarzy Sportowych, szczególnie w wypadku gdy wykluczenie zostało powtórzone.
7. Odcinki specjalne będą zakończone lotną metą. Zatrzymanie się pomiędzy żółtą tablicą ostrzegawczą a znakiem „STOP” jest zakazane pod rygorem wykluczenia z rajdu. Pomiar czasu będzie dokonywany na linii mety gdzie będą automatyczne urządzenia pomiarowe; czas będzie również mierzony za pomocą chronografów ręcznych.
Zawodnik musi zatrzymać się celem wpisania czasu przejazdu (godz. min. sek.) przy stoliku komisarzy, ustawionym w odległości 100—300 m za linią mety i oznaczonym tablicą ze znakiem „STOP” na czerwonym tle.
W przypadku gdy chronometrzysta nie może natychmiast podać komisarzowi punktu dokładnego czasu przyjazdu,

9. The times recorded by the crews in each special stage, expressed in hours, minutes and seconds, shall be added to their other penalties (road, technical, etc.) expressed in time.

10. During a special stage, assistance is not forbidden, but must, in no case, be an obstacle to the running of the stage.

11. The starting intervals for Special Stages must respect the same dispositions as those laid down for the start of the leg in question (cf. Art. 15.1.).

12. Interruption of a Special Stage.

When a special stage has to be definitively stopped for any reason whatsoever before the last crew has covered it, a classification for this stage may however be established by allocating to each crew, which has been unable to complete the stage because of the interruption, the slowest time set before the interruption.

This classification may be drawn up even if only one crew has been able to cover the stage in normal racing conditions. Only the Stewards of the Meeting may apply this disposition after reception from the Clerk of the Course of the reasons for the interruption.

Should the Stewards consider the slowest time set as abnormal, they may choose as the scratch time the one among the four slowest which seems the most suitable.

However, no crew that is totally or partially responsible for stopping a stage may benefit from this measure. It will be given the time which it might eventually have set if this is greater than the scratch time awarded to the other crews.

13. Any crew refusing to start in a special stage on the time and in the position allocated to it shall be given a 5 minute penalty.

Art. 20. PARC FERME

1. The cars shall be subject to the "parc fermé" rules :

- a) from the moment they enter a starting area, a regrouping zone or an end of a leg, until they leave one of these (Art. 18 §3);

fiche de l'équipage, et l'inscription des temps sera effectuée au regroupement suivant.

8. Si par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

- a) pour le départ — exclusion,
- b) pour l'arrivée (Point Stop) — pénalisation de 5 mn.

9. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve de classement, exprimés en heures, minutes et secondes, seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc.) exprimées en temps.

10. Au cours d'une épreuve de classement, l'assistance n'est pas interdite mais en aucun cas ne doit gêner le déroulement normal de l'épreuve.

11. Les intervalles de départ pour les épreuves de classement devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée (cf. Art. 15.1.).

12. Interruption d'une épreuve chronométrée :

Lorsque le déroulement d'une épreuve de classement sera définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, un classement de l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course. Ce classement pourra être établi même si un seul équipage seulement a pu effectuer le parcours dans les conditions de course normales. L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par le Directeur de Course de l'exposé des motifs de l'interruption.

Dans le cas où le Collège considérera comme anormal à l'évidence le plus mauvais temps effectivement réalisé, il pourra choisir comme temps de référence celui des temps qui lui semblera le plus convenable parmi les quatre autres plus mauvais. Enfin, tout équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages.

13. Tout équipage refusant de partir au départ d'une épreuve de classement à l'heure et au rang qui lui a été attribué se verra infliger une pénalisation de 5 minutes.

Art. 20. PARC FERME

1. Les voitures sont en régime de parc fermé :

- a) dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement, ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci (Art. 18 § 3).

komisarz wizuje jedynie kartę zawodnika bez wpisywania czasu. Czas zostanie wpisany w natępnym punkcie przegrupowania.

8. Jeżeli z winy załogi nie może być wpisany czas do karty OS będą nałożone następujące kary:
a) na starcie OS — wykluczenie,
b) na mecie OS (punkt stop) 5 min.

9. Czasy uzyskane przez zawodnika na każdym OS wyrażone w godz. min. i sek. będą dodane do otrzymanych innych kar (drogowych, technicznych itp.), wyrażonych w jednostkach czasu.

10. Na trasie OS załoga ma prawo naprawić swój samochód pod warunkiem, że nie utrudnia to przejazdu innym zawodnikom.

11. Odstępy pomiędzy startującymi do OS muszą odpowiadać tym samym zasadom jak dla startu do etapu (art. 15.1.).

12. Przerwanie OS-u.

Jeśli OS musi być zatrzymany z jakiegokolwiek przyczyny przed przejazdem ostatniego zawodnika, to klasyfikacja tego odcinka może być jednak ustalona dla każdej załogi, która nie mogła ukończyć tego OS z powodu przerwania przez przydzielenie załodze najwolniejszego czasu przejazdu przed przerwaniem. Klasyfikacja OS może być ustalona nawet jeśli tylko jedna załoga mogła pokonać ten odcinek normalnych warunkach przejazdu.

Tylko Zespół Komisarzy Sportowych może zastosować to zarządzenie po otrzymaniu od Komandora Rajdu wyjaśnienia łączącego OS został przerwany.

Jeśli Zespół Komisarzy uzna najwolniejszy czas przejazdu za nieprawidłowy, może on wyznaczyć czas przypadkowo wybrany z 4-ch najwolniejszych czasów, który uzna za najbardziej odpowiedni. Jednakże żadna załoga, która jest całkowicie lub częściowo odpowiedzialna za zatrzymanie odcinka nie może z tego skorzystać. Załodze tej będzie przydzielony czas, który mogłaby ewentualnie uzyskać jeśli czas ten byłby większy od czasu ustalonego dla innych załóg.

13. Każda załoga odmawiająca startu do OS w czasie i pozycji dla niej ustalonych otrzyma 5 min. kary.

Art. 20. PARK ZAMKNIĘTY

1. Samochody będą podlegały przepisom obowiązującym w parku zamkniętym:

- a) od chwili wjechania w strefę startu, strefę przegrupowania lub metę etapu a ż do momentu ich opuszczenia (art. 18 § 3),

- b) from the moment they enter a control area until they leave it (Art. 16.3; 17 ; 19.7);
 - c) from as soon as they reach the end of the event until the time for lodging the protest has expired (Art. 24).
- 2.
- a) While the vehicles are subject to the "parc fermé" rules, any repairs or refuelling is strictly forbidden, under pain of exclusion.
 - b) However, if the Scrutineers note that a vehicle seems to be in a condition which is not compatible with normal road use, they must immediately inform the Clerk of the Course thereof who may request that the car be repaired.
 - c) In this case, the minutes used to carry out the intervention will be considered as the same number of minutes of lateness recorded in a road section. They will therefore be taken into account for the calculations of the exclusion. This is why the time spent on repairs may not exceed the allowed time before a car is penalized. If this time is exceeded, exclusion shall be announced.
 - d) In order to prevent a crew from trying to make up the lost time after the repair, the crew will possibly be given a new starting time (Article 26 of the General Conditions).
3. By way of exception, and under the supervision of the competent Marshal, the crew may, while in the parc fermé, at the start, regrouping zone or end of a leg (§ 1 a) :
- change a punctured or damaged tyre using the equipment on board,
 - have a new windscreen fitted with the possibility of having outside help.
- These repairs must be completed before the starting time, otherwise a penalty shall be imposed in accordance with the provisions laid out under § 2c and d.
4. As soon as they have parked their cars in the parc fermé, the drivers will leave the parc fermé and no member of the crew will be allowed to re-enter it.
 5. To leave a parc fermé for the start, regrouping halt or end of a leg (§ 1 a) the crew shall be allowed to enter the parc fermé 10 minutes before its starting time.
 6. If a crew is unable to present the car with the engine running:
 - a) at the exit of the starting areas, regrouping areas or end of a leg, a thirty second penalty shall be imposed. This penalty shall not count towards exclusion.
 - b) at the start of a special stage, it will be excluded from the event.
 7. Any infringement of the parc fermé regulations shall result in exclusion from the event.

- b) Cependant, lorsque les Commissaires Techniques de l'épreuve constateront qu'un véhicule semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander de le remettre en état convenable.
 - c) Les minutes employées à une réparation exigée seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison, afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard. Après réparation, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ (Art. 26 — Conditions Générales).
 - d) En aucun cas le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de mise hors course qui serait alors prononcé.
3. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle du Commissaire compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement, ou de fin d'étape (§ 1 a) :
- de changer par les moyens du bord un pneu crevé ou endommagé,
 - de faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues au § 2c, d.
4. Après avoir garé leur véhicule au parc fermé, les conducteurs quitteront immédiatement celui-ci, qui sera dès lors interdit à toute entrée.
 5. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ (§ 1a).
 6. Lorsqu'un équipage ne pourra présenter son véhicule moteur en marche :
 - a) à la sortie des parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape, il sera pénalisé de 30 secondes. Cette pénalisation ne comptera pas pour la mise hors course,
 - b) au départ des épreuves de classement, il sera mis hors course.
 7. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera l'exclusion.

- b) od momentu wjechania do strefy każdego punktu kontrolnego, aż do chwili jej opuszczenia (art. 16 § 3, 17 b, 19 § 7),
 - c) od chwili przyjazdu na metę rajdu aż do momentu upływu czasu przewidzianego do składania protestów (art. 24).
- 2.
- a) W samochodach podlegających przepisom parku zamkniętego nie wolno dokonywać jakichkolwiek napraw czy tankowania pod rygorem wykluczenia z rajdu,
 - b) O ile Komisarze techniczni uznają, że samochód ze względu na swój stan nie nadaje się do ruchu drogowego — muszą niezwłocznie poinformować o tym fakcie Komandora Rajdu, który może zażądać doprowadzenie go do właściwego stanu,
 - c) Czas zużyty na naprawę będzie uważany za czas spóźnienia na następnym odcinku trasy; ma to na celu uniemożliwienie nadrobienia straconego czasu. Po dokonaniu napraw załoga otrzyma nowy czas startu (art. 26 — Przepisy ogólne),
 - d) W każdym przypadku czas przeznaczony na naprawę nie może przekroczyć limitu opóźnień. Przekroczenie tego limitu spowoduje wykluczenie.
3. Wyjątkowo za zgodą i pod nadzorem kompetentnego komisarza zezwala się aby załoga w parku zamkniętym na starcie, punkcie przegrupowania i mecie rajdu (§ 1a) dokonała następujących napraw:
 - a) wymiany uszkodzonej lub przebitej opony,
 - b) wymiany szklanej szyby czołowej z możliwością obcej pomocy.Naprawy te muszą być zakończone przed czasem startu, w przeciwnym razie zostanie nałożona kara zgodnie z przepisem § 2c, d.
4. Natychmiast po zaparkowaniu samochodu kierowcy powinni opuścić park zamknięty. Od tej chwili żadnemu z członków załogi nie wolno tam wejść.
 5. Załoga może wejść do parku zamkniętego na 10 min. przed jej startem do rajdu, startem z punktu przegrupowania lub startem do następnego etapu (§ 1a).
 6. Jeżeli zawodnik nie stawia się z uruchomionym silnikiem:
 - a) przy wyjeździe ze stref startowych, punktów przegrupowania, albo na metę etapu zostanie ukarany 30 sekundami. Kara ta nie jest zaliczodna do limitu spóźnień,
 - b) na starcie do OS — zostanie wykluczony z rajdu.
 7. Każde naruszenie przepisów obowiązujących w parku zamkniętym spowoduje wykluczenie z rajdu.

VI. SCRUTINEERING — PENALTIES

Art. 21. SCRUTINEERING BEFORE THE START AND DURING THE EVENT

1. Any team taking part in the rally, must arrive at scrutineering with its full crew and car on July 7th, 1988 from 15 h 00 to 19 h 00 in accordance with the given timetable presented on the notice board (cf. chapter I).
Any car reporting late to the scrutineering area outside the prescribed time limits will not be allowed to start, except in the case of the force majeure duly recognized as such by the Stewards of the Meeting.
The crew must show the car's homologation form as well as any appendices to this form. If these are not submitted the Stewards of the Meeting may refuse to allow the car to start.
2. The scrutineering carried out before the start will be of a completely general nature (checking of licences, make and model of the car, apparent conformity of the car with the group in which it is entered, essential safety items, conformity of the car with the Polish Highway Code, etc.).
This shall be followed by:
 - identification of the crew. Each member must have with him two recent identity photos (4x4 cm),
 - identification of the vehicle, the chassis and cylinder block of which may be "marked" at any time, this being left to the Organizers' discretion
3. To be allowed to start, all cars must be equipped with a roll-over cage complying with the FISA specifications, with one or two fire extinguishers (total minimum contents 4 kg) and other safety devices as specified by the FISA.
Group A cars must possess the extinguishing system complying with the specifications of the Art. 7. of the Appendix J published in FIA Bulletin N° 215.
4. No car will be allowed to start unless it complies with the FISA safety regulations.
5. Additional checking may be carried out at any time during the event, of the crew members as well as of the car. The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the entire duration of the event.
6. Should identification marks (§ 2) be affixed, it is the responsibility of the crew alone to see that these are protected until the end of the event. Should they be missing, the car will be excluded from the event immediately
7. Any fraud discovered, and in particular the fact of presenting as intact identification marks which have been retouched, will result in the exclusion of the crew from the event, as well as that of any entrant or crew who has helped or been involved in the carrying out of the infringement. This will not prejudice the fact that the National Sporting Authority to which the entrant or accomplice belongs, may be asked to impose heavier sanctions.

VI. VERIFICATIONS — PENALISATIONS

Art. 21. VERIFICATIONS AVANT LE DEPART ET PENDANT L'EPREUVE

1. Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet avec son véhicule aux vérifications techniques le 7 juillet 1988, de 15h00 à 19h00 conformément à l'heure indiquée au Tableau d'Affichage. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications, au-delà des limites prévues pour le travail de la Commission Technique, sauf en cas de force majeure accepté par les Commissaires Sportifs.
L'équipage devra présenter la fiche d'homologation du véhicule et les éventuelles fiches annexes. En cas de non-présentation de ces documents, les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ.
2. Les vérifications avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle des licences, de la marque et du modèle du véhicule, conformité apparente du véhicule avec le groupe dans lequel il est engagé, des éléments de sécurité essentiels, conformité de la voiture avec le Code de Route en Pologne, etc.).
Il sera procédé à :
 - l'identification de l'équipage, chaque membre devant être muni de 2 photos récentes de format d'identité,
 - l'identification du véhicule, le châssis et le bloc moteur pouvant subir à tout moment un marquage spécifique, à la discrétion des Organisateurs.
3. Toute voiture pour être autorisée à prendre le départ devra être obligatoirement munie d'arceaux de sécurité conformes aux spécifications de la FISA, d'un ou de deux extincteurs d'incendie (contenance totale min. 4 kgs.) et des autres dispositifs de sécurité spécifiés par la FISA.
4. Le départ sera refusé à tout véhicule qui ne serait pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FISA.
5. A tout instant au cours de l'épreuve, des vérifications complémentaires pourront être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule.
Le conducteur est seul responsable pour la conformité de son véhicule avec le règlement technique pendant toute la durée de l'épreuve.
6. Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'épreuve, leur absence entraînant l'exclusion immédiate.
7. Toute fraude constatée, et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera également l'exclusion de l'équipage, ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'Autorité Sportive Nationale dont relève le concurrent ou le complice.

VI. BADANIE TECHNICZNE — KARY

Art. 21. BADANIE TECHNICZNE PRZED STARTEM I W CZASIE TRWANIA RAJDU

1. Każdy samochód uczestniczący w rajdzie musi być przedstawiony przez obydwu kierowców do badania technicznego dnia 7 lipca 1988 r. od godz. 15.00 — 19.00 zgodnie z wyznaczonym czasem podanym na tablicy ogłoszeń.
Stawienie się na badanie techniczne poza ustalonymi godzinami pracy Komisji BT spowoduje niedopuszczenie do startu z wyjątkiem przypadku działania siły wyższej uznanej za taką przez Zespół Komisarzy Sportowych.
Żałoga musi okazać kartę homologacyjną samochodu wraz z wszystkimi załącznikami. W przypadku nie przedstawienia tych dokumentów Komisarze Sportowi mogą odmówić dopuszczenia samochodu do startu.
2. Badanie techniczne przed startem ma charakter ogólny: sprawdzenie licencji, marki i modelu samochodu oraz zgodności samochodu z grupą, do której został zgłoszony, zasadniczego wyposażenia pod względem bezpieczeństwa oraz zgodności samochodu z przepisami Kodeksu Drogowego obowiązującego w PRL itd. Ponadto ma na celu:
 - identyfikację załogi: każdy zawodnik musi mieć ze sobą dwa aktualne zdjęcia legitymacyjne,
 - identyfikację samochodu, którego podwozie i kadłub silnika mogą być oznakowane w dowolnym czasie wg uznania organizatora.
3. Aby samochód został dopuszczony do startu musi on być wyposażony w pałąki zgodnie z wymogami FISA, jedną lub dwie gaśnice o całkowitej minimalnej zawartości 4 kg i inne środki bezpieczeństwa określone przez FISA.
4. Do startu nie zostanie dopuszczony samochód jeżeli nie spełnia warunków dotyczących bezpieczeństwa wymaganych przez FISA.
5. Dodatkowe badanie techniczne, jak również identyfikacja załogi może być przeprowadzona w każdym miejscu i czasie podczas trwania rajdu. Kierowca jest odpowiedzialny w czasie trwania całego rajdu za zgodność swojego samochodu z regulaminem technicznym.
6. Jeżeli umieszczono znaki identyfikacyjne, załoga jest odpowiedzialna za ich zabezpieczenie aż do momentu ukończenia rajdu. Brak oznakowania identyfikacyjnego powoduje natychmiastowe wykluczenie z rajdu.
7. Każde stwierdzone oszustwo, w szczególności fakt przedstawienia retuszowanych znaków identyfikacyjnych jako nienaruszone, powoduje wykluczenie z rajdu załogi oraz innych zawodników i załóg, które pomogły lub brały udział w ww. wykroczeniu. To nie przesądza faktu, że Narodowa Federacja do której należy zawodnik, może być poproszona o nałożenie cięższych sankcji.

Art. 23. SUMMARY OF PENALTIES

Art and §	Reasons	Start refused	Exclusion or disqual.	Penalty	
				Time	Money
1	2	3	4	5	6
7.2 7.6 10.1 11.3 14 15.1 21.1/3/4	The start shall not be authorized x	x x x x x x			
10.2.3. 11.7 12.3/4/5 13.1c3/4 13.2a/b/c 15.2/4 16.5 17.b 1 19.2/3/7/8a 20.2a/d/6b/7 21.6/7 22.2	Exclusion or Disqualification x x		xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx		
11.3/15.1 19.13 13.1b 17.Aa 17.Ab 19.4 19.6 19.8b 19.9 19.13 20.2c 20.6a	STARTS for each minute to tolerance limit Refusal to start to Special Stage TRAFFIC LAW — 11nd infringement TIME CONTROL for each minute late for each minute early Failure to start within 20" of starting signal False start Time entry not made at arrival For each second Refusal to start REPAIRS IN PARC FERMÉ For each minute at the start of the event or at the exit of regrouping point with the car presented without engine running			1 min. 5 min. 5 min. 1 min. 2 min. 2 min. 1 min. 5 min. 1 sec. 5 min. 1 min. 30 sec.	
11.5 11.7 11.7 11.8	For each covered licence plate For each missing rally plate For each missing starting number For names of 1st and co-driver and national flag of drivers not appearing on sides				2000 zł 3000 zł 3000 zł 5000 zł
13.1a 22.1	TRAFFIC LAWS 1st infringement Absence or failure of one of headlights, as laid down in the traffic laws, one of the rear lights, illumination of number plate, brake lights or indicators. For each				2000 zł 1000 zł
5.3 16.8 19.6 21.1 21.5	PENALTIES LEFT TO THE DISCRETION OF THE STEWARDS OF THE MEETING Incorrect, fraudulent, or unsporting action Failure to follow the instructions of the Stewards of the Meeting Repeated false start (Special stage) Reporting late for scrutineering in case of force majeure Lack of technical conformity of the car				

Art. 23. RECAPITULATION DES PENALISATIONS

Art et par.	Objet
1	2
7.2 7.6 10.1 11.3 14 15.1 21.1/3/4	LE DEPART NE SERA PAS PERMIS x
10.2.3. 11.7 12.3/4/5 13.1c3/4 13.2a/b/c 15.2/4 16.5 17.b 1 19.2/3/7/8a 20.2a/d/6b/7 21.6/7 22.2	EXCLUSION OU MISE HORS COURSE x x
11.3/15.1 19.13 13.1b 17.Aa 17.Ab 19.4 19.6 19.8b 19.9 19.13 20.2c 20.6a	DEPARTS pour chaque minute de retard jusqu'au 10 min. refus du départ d'une épreuve de classement à l'heure et au lieu indiqué Code de la route 11 ^{ème} infraction CONTROLE HORAIRE (PKC) pour chaque minute de retard pour chaque minute d'avance EPREUVES DE CLASSEMENT (OS) stationnement au départ excédent 20 sec. faux départ fiche non pointée à l'arrivée pour chaque seconde refus du départ à l'épreuve de classement RÉPARATIONS DANS LE PARC FERME pour chaque minute départ sans moteur en marche
11.5 11.7 11.7 11.8	pour chaque plaque d'immatriculation couverte pour chaque plaque de rallye absente pour chaque panneau de compétition absent absence des noms du conducteur et du co-équipier, ainsi que de drapeau de la nationalité des conducteurs
13.1a 22.1	CODE DE LA ROUTE 1 ^{ère} infraction absence ou non fonctionnement de l'un des phares avant, prévus par le Code de la Route, ou de l'un des feux arrière, ou de l'éclairage de la plaque de police, ou des feux du système de freinage, ou des clignotants, — pour cha- que
5.3 16.8 19.6 21.1 21.5	PENALISATIONS LAISSEES A LA DISCRETION DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS Manoeuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse Ne pas suivre les instructions Faux départ (épreuve de classement) Retard à la vérification technique en cas de force majeure Véhicule non conforme au règlement technique

Art. 23. WYKAZ KAR

Départ refusé	Exclusion Mise hors course	Pénalisation	
		temps	argent en zlotys
3	4	5	6
x x x x x x x			
	xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx		
		1 min. 5 min. 5 min. 1 min. 2 min. 2 min. 1 min. 5 min. 1 sec. 5 min. 1 min. 30 sec.	2000 zł 3000 zł 3000 zł 5000 zł 2000 zł 1000 zł
			2000 zł
			1000 zł

Art. §	Przyczyny	Nie dopuszcze nie do startu	Wykluczenie lub dyskwalifikacja	Kary	
				czasowe	pieniężne
1	2	3	4	5	6
7.2 7.6 10.1 11.3 14 15.1 21.1/3/4	Nie dopuszczenie do startu x	x x x x x x x			
10.2.3. 11.7 12.3/4/5 13.1c3/4 13.2a/b/c 15.2/4 16.5 17.B.1 19.2/3/7/8a 20.2a/d/6b/7 21.6/7 22.2	Wykluczenie lub dyskwalifikacja x x		xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx xx*		
11.3/15.1 19.13 13.1b 17.Aa 17.Ab 19.4 19.6 19.8b 19.9 19.13 20.2c 20.6a	Starty za każdą minutę spóźnienia do 10 minut odmowa startu do OS-u w wyznaczonym czasie i miejscu Ruch drogowy — II-gie wykroczenie PKC za każdą minutę spóźnienia za każdą minutę wcześniejszego przyjazdu OS Niewystartowane w ciągu 20 sek. po sygnale Nieprawidłowy start Brak wpisu czasu przejazdu na metę w karcie 19.8b Brak wpisu czasu przejazdu na metę w karcie 19.9 Za każdą sekundę trwania OS 19.13 Odmowa startu do OS-u Naprawy w parku zamkniętym: Za każdą minutę 20.2c Stawienie się na starcie z nieruchomym silnikiem			1 min. 5 min. 5 min. 1 min. 2 min. 2 min. 1 min. 5 min. 1 sec. 5 min. 1 min. 30 sec	
11.5 11.7 11.7 11.8	Za każdą zakrytą tablicę rejestracyjną Za każdą brakującą tablicę rajdową Za każdy brakujący numer startowy Za brak nazwiska kierowcy i pilota oraz flag o barwach narodowych kraju zawodników				2000,—zł 3000,—zł 3000,—zł 5000,—zł
13.1a 22.1	Ruch drogowy 1-sze wykroczenie Brak lub niezgodne z przepisami ruchu drogowego wadliwe działanie jednego z reflektorów, świateł pozycyjnych, oświetlenia tablicy rejestracyjnej, świateł stopu lub kierunkowskazów — za każde				2000,—zł 1000,—zł
5.3 16.8 19.6 21.1	Kary wg uznania Zespołu Komisarzy Sportowych: Niesportowe, nieuczciwe, nieprawidłowe postępowanie Brak dyscypliny 19.6 Powtórny falstart do OS 21.1 Spóźnienie na badania techniczne spowodowane działaniem „siły wyższej” Niezgodność samochodu z regulaminem technicznym				

Art. 22. FINAL CONTROL

1. As soon as each crew arrives at the finish on July 9th, 1988 it shall drive its car to the parc fermé. A brief check shall be carried out there to verify:
 - its conformity with the car submitted at the scrutineering specified under Art. 21;
 - if there is cause to impose the penalties specified under Art. 23.
2. The absence of one of the identification marks, as per Art. 21 § 2 shall result in exclusion from the event.
3. Without its being compulsory scrutineering involving the dismantling of the vehicle for the crews in the first places of the general classification and in each group and possibly for any other crew, may be carried out at the absolute discretion of the Stewards of the Meeting ex officio or following a protest or upon the decision of the Clerk of the Course.
4. Should the above mentioned dismantling be the result of a protest, a deposit of 20 000 zł to be paid in advance and covering all the costs incurred by the operation, shall be demanded from the claimant. If the protest turns out to be founded, the deposit shall be reimbursed to the claimant, and charged to the defaulting competitor.

VII. PROTESTS — APPEALS — CLASSIFICATION — PRIZES

Art. 24. PROTESTS — APPEALS

1. All the protests must be lodged in accordance with the stipulations of the International Sporting Code (171 et seq.).
2. All the protests must be lodged in writing and handed to the Clerk of the Course together with the sum of 20 000 zł which shall not be returned if the protest is judged unfounded. If the protest requires the dismantling and the reassembly of different parts of the car — the claimant must pay an additional deposit of:
 - a) 15 000 zł if the protest involves a clearly defined part of the car (engine, steering, transmission, braking system, electrical installation, bodywork, etc.)
 - b) 30 000 zł if the protest involves the whole vehicle
3. The expenses incurred by the work and by the transport of the vehicle shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if the claim is founded.
4. If the claim is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the deposit amount, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned to him.

Art. 22. CONTROLE FINAL (BT — 2)

1. Dès son arrivée le 9 juillet 1988, chaque équipage conduira son véhicule au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide (BT — 2) pour vérifier:
 - sa conformité avec celui présenté à la vérification de départ, décrite à l'Art. 21,
 - s'il y a lieu d'infliger certaines des pénalisations prévues à l'Art. 23.
2. L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'Art. 21 § 2 entraînera l'exclusion.
3. Sans qu'il en soit fait obligation, une vérification complète et détaillée, comportant le démontage du véhicule pour les équipages classés aux premières places des classements généraux, et/ou de chaque groupe, ainsi qu'éventuellement pour tout autre équipage, pourra être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de l'Epreuve.
4. Au cas où le démontage sus-mentionné serait la conséquence d'une réclamation, une caution de 20.000 zlotys couvrant tous les frais relatifs à ce démontage sera exigée du réclamant, qui devra la verser à l'avance. Si la réclamation s'avère fondée, cette caution sera remboursée au réclamant et portée à la charge du concurrent défaillant.

VII. RECLAMATIONS — APPELS — CLASSEMENT — RECOMMENDATIONS

Art. 24. RECLAMATIONS — APPELS

1. Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International (§ 171 et suivants du Code Sportif International).
2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de l'épreuve, accompagnée d'une somme de 20 000 zlotys, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée. Si la réclamation nécessite le démontage et remontage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra en outre verser un dépôt de garantie:
 - a) de 15 000 zlotys pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.),
 - b) de 30 000 zlotys pour une réclamation intéressant l'ensemble du véhicule.
3. Les frais occasionés par les travaux et par le transport du véhicule seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, et à la charge du concurrent visé par la réclamation dans le cas contraire.
4. Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionés par la réclamation (vérification, transport, etc.) sont supérieurs au

Art. 22. KOŃCOWE BADANIE TECHNICZNE (BT—2)

1. Po przyjeździe na metę 9.07.1988 r. załoga odstawi samochód do parku zamkniętego, gdzie nastąpi krótkie sprawdzenie BT-2:
 - jego zgodności z samochodem przedstawionym do badania technicznego określonego w art. 21,
 - czy podlega karom przewidzianym w art. 23.
2. Brak któregośkolwiek ze znaków identyfikacyjnych przewidzianych w art. 21 § 2 powoduje wykluczenie z rajdu.
3. Każdy samochód po przyjeździe na metę, a szczególnie samochody będące na trzech pierwszych miejscach w klasyfikacji generalnej i samochody sklasyfikowane na pierwszym miejscu w każdej grupie mogą być poddane szczegółowemu badaniu technicznemu łącznie z demontażem. Przeprowadzenie takiego badania nastąpi na mocy decyzji Komisarzy Sportowych z urzędu, lub w następstwie protestu lub na podstawie decyzji Komandora Rajdu.
4. W wypadku gdy demontaż zostaje dokonany na skutek wniesionego protestu, koszty dotyczące demontażu obciążać będą osobę składającą protest, która należność pokryje z góry. Kaucja wynosić będzie 20.000 zł. O ile protest uznany zostanie za słuszny, osoba składająca protest otrzyma zwrot kaucji, a koszty pokryje winny zawodnik.

VII. PROTESTY — ODWOŁANIA — KLASYFIKACJA — NAGRODY

Art. 24. PROTESTY — ODWOŁANIA

1. Wszystkie protesty muszą być złożone zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (§ 171 i nast.).
2. Wszystkie protesty muszą być sporządzone na piśmie i wręczone osobiście Komandorowi Rajdu wraz z kaucją w wysokości 20.000 zł, która nie zostanie zwrócona jeśli protest z zostanie uznany za nieuzasadniony. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu różnych części samochodów, wnoszący protest musi złożyć dodatkową kaucję wynoszącą:
 - a) 15.000 zł jeśli protest dotyczy ściśle określonego zespołu samochodu (silnik, układ przeniesienia napędu, układ hamulcowy, układ kierowniczy, instalacja elektryczna, nadwozie itp.),
 - b) jeśli protest dotyczy całego pojazdu — 30.000 zł.
3. Koszty robót oraz transportu samochodu do serwisu pokrywane są przez osobę składającą protest. Jeżeli protest nie zostanie uznany, wszelkie koszty obciążają składającego protest.

5. The entrants may lodge an appeal against the decisions, in conformity with the stipulations of Art. 181 of the International Sporting Code.

Art. 25. CLASSIFICATION

1. Penalties shall be expressed in hours, minutes and seconds. The final results shall be determined by adding the times obtained in the special stages and the penalties incurred during the road sections and any other penalties expressed in time. The crew with the lowest total shall be proclaimed the over-all winner, the next lowest, second, and so on. The Group and the Class results shall be determined on the same basis.
2. In a case of ex-aequo, he who accomplished the best time for the 1st special stage will be proclaimed the winner. If this is not enough to be able to decide between the ex-aequo, the times of the 2nd, 3rd, 4th, etc. special stages shall be taken into consideration.
3. The results shall be posted in accordance with the programme (cf. Chapter I).
4. The classification is official and final at the end of the rally, 1 hour after posting of the results. However, provisional official classification shall be issued after the 1st leg by posting the hitherto results on the official notice board in the Rally Office on July 9th, 1988 at 8 h 00.
5. A Diesel Cup may be awarded, reserved for cars with a diesel engine which have duly entered the event; the results of this cup shall be taken from the General Classification of all Groups taken together.

Art. 26. PRIZES — CUPS

A. List of prizes and cups

1. Individual prizes:

- a passenger car — for the 1st place in the General Classification
- 800 US dollars for the competitors from the hard currency zone or 200 000 zł for the competitors from socialist countries
- 600 US dollars for the competitors from the hard currency zone

dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

5. Les concurrents peuvent faire appel aux décisions, conformément aux stipulations de l' Art. 181 du C.S.I.

Art. 25. CLASSEMENT

1. Les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes. Le classement final sera établi par l'addition des temps réalisés dans épreuves de classement avec toute autre pénalisation, exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total sera proclamé vainqueur de classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupes et classes seront établis de la même façon.
2. En cas d'ex-aequo, sera proclamé vainqueur celui qui aura réalisé le meilleur temps lors de la 1^{ère} épreuve de classement. Si cela ne suffisait pas à départager les ex-aequo, les temps des 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, épreuves de classement, etc., seraient alors pris en considération.
3. Les résultats seront affichés conformément au programme de l'épreuve (cf. Chapitre I).
4. Le classement est officiel et définitif à la fin de l'épreuve, 1 heure après l'affichage des résultats. Cependant, à la fin de 1^{ère} étape, des classements provisoires seront publiés au Tableau d'Affichage devant le Bureau du Rallye, le 9 juillet 1988.
5. De même, sera établi le classement des véhicules à moteur diesel régulièrement engagés dans l'épreuve, les résultats de ce classement étant extrait du classement général tous groupes confondus.

Art. 26. PRIX — COUPES

A. Énumération de prix et des coupes

1. Prix individuels :

- pour la 1^{ère} place dans le classement général — une voiture
- pour la II^{ème} place dans le classement général — 800 \$ USA pour les concurrents des pays de l'Ouest ou 200 000 zlotys pour les concurrents des pays socialistes,
- pour la III^{ème} place dans le classement général — 600 \$ USA pour les concurrents des pays de l'Ouest ou 160 000 zlotys pour les concurrents des pays socialistes.
- pour la IV^{ème} place dans le classement général — 450 \$ USA

4. Jeżeli protest nie zostanie uznany lub jeśli koszty związane z rozpatrzeniem protestu (badania techniczne, transport itp.) są wyższe niż złożona kaucja, różnica ta musi być uiszczona przez osobę składającą protest. O ile wydatki okażą się mniejsze, różnica zostanie zwrócona protestującemu zawodnikowi.
5. Zawodnicy mogą złożyć odwołanie od decyzji zgodnie z postanowieniami art. 181 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Art. 25. KLASYFIKACJA

1. Kary będą wyrażane w godzinach, minutach i sekundach. Klasyfikacja końcowa będzie ustalona przez dodanie czasów uzyskanych na kolejnych OS i kar z poszczególnych odcinków i innych kar wyrażonych w czasie. Załoga z najniższym numerycznie czasem zostanie uznana za zwycięzcę w klasyfikacji generalnej, następną kolejną za drugą itd. Klasyfikacja w grupach i klasach będą ustalone na tej samej podstawie.
2. W przypadku równej sumy czasów zwycięzcą zostanie zawodnik, który uzyska lepszy czas na pierwszym OS. O ile to nie okaże się wystarczające do rozstrzygnięcia, to czasy drugiego, trzeciego itd. odcinka specjalnego będą wzięte pod uwagę.
3. Wyniki będą wywieszane zgodnie z programem (rozdz. I).
4. Klasyfikacja zostanie uznana za oficjalną i ostateczną w rajdzie po jednej godzinie od wywieszenia wyników. Klasyfikacja prowizoryczna będzie ogłoszona po zakończeniu I etapu przez wywieszenie dotychczasowych wyników na tablicy ogłoszeń w Biurze Rajdu w dniu 9.07.1988 r. o godz. 8.00.
5. Na tych samych zasadach przeprowadzona zostanie klasyfikacja dla samochodów z silnikiem o zapłonie samoczynnym, formalnie zgłoszonych do rajdu. Wyniki tej klasyfikacji będą brane z klasyfikacji generalnej wszystkich grup.

Art. 26. Nagrody — puchary

A. Wykaz nagród i pucharów

1. Nagrody indywidualne:
 - I. miejsce w klasyfikacji generalnej — samochód osobowy
 - II. miejsce w klasyfikacji generalnej — 800 dol. USA względnie dla zawodników strefy KS — 200.000 zł
 - III. miejsce w klasyfikacji generalnej — 600 dol. USA względnie dla zawodników strefy KS — 160.000 zł

- or 160 000 zł for the competitors from socialistic countries — for the 3rd place in the General Classification.
- 450 US dollars for the competitors from the hard currency zone or 130 000 zł for the competitors from socialistic countries — for the 4th place in the General Classification
- 350 US dollars for the competitors from the hard currency zone or 110 000 zł for the competitors from socialistic countries for the 5th place in the General Classification.

2. Cup prizes:

- two crystal cups — for the 1st place in the General Classification,
- two crystal cups — for the 2nd place in the General Classification,
- two crystal cups for the 3rd place in the General Classification
- two crystal cups — for the 1st place in the classification of the individual groups,
- two crystal cups — for the 1st place in the classification of the individual classes,
- two crystal cups — for the 1st place in the classification of Ladies' Cup

3. Collective prizes :

- a crystal cup — for the 1st place in the classification of the National Sporting Authority Cup,
- a crystal cup, for the 1st place in the classification of the Manufacturer's Cup
- a crystal cup — for the 1st place in the classification of the Club Cup.

The entries of national teams, manufacturer's teams and club teams will be accepted till July 7th, 1988 by 20 h 00.

B. The list of other awards will be posted on the notice board in the Rally Office on July 8th, 1988.

C. Other classifications

Classification of National, Club and Manufacturer's Cups

1. The winning team shall be the one which has the lowest number of penalties after adding together the results of the three highest placed cars belonging to the same team.
In a case of ex-aequo, the winning team shall be the one which has the highest placed car in the General Classification. The exclusion of one of the team's vehicles, or the withdrawal through retirement or the exclusion of three of them will cancel out the whole team.
2. The Manufacturer's Cup, the National Authority Cup and the Club Cup shall not be awarded unless a minimum of three teams start in each cup.
3. Only female teams shall be eligible for the Ladies' Cup.

pour les concurrents des pays de l'Ouest ou 130 000 zlotys pour les concurrents des pays socialistes.

— pour la 5^{ème} place dans le classement général — 350 \$ USA pour les concurrents des pays de l'Ouest ou 110 000 zlotys pour les concurrents des pays socialistes.

2. Coupes :

- pour la 1^{ère} place dans le classement général — par deux coupes en cristal,
- pour la 2^{ème} place dans le classement général — par deux coupes en cristal,
- pour la 3^{ème} place dans le classement général — par deux coupes en cristal,
- pour la 1^{ère} place dans le classement par groupe — par deux coupes en cristal,
- pour la 1^{ère} place dans le classement par classe — par deux coupes en cristal,
- pour la 1^{ère} place dans le classement de la « Coupe des Dames » — par deux coupes en cristal.

3. Prix d'Equipes :

- pour la 1^{ère} place dans le classement des Equipes Nationales — une coupe en cristal.
- pour la 1^{ère} place dans le classement des Equipes d'Usine — une coupe en cristal,
- pour la 1^{ère} place dans le classement de Equipes de Club — une coupe en cristal.

Les bulletins d'engagement des Equipes Nationales, de Club et d'Usine seront acceptés jusqu'au 7 juillet 1988, 20h00.

B. La liste des autres prix sera affichée au Bureau du Rallye le 8 juillet 1988.

C. Autres classements.

1. Classement des Equipes Nationales, de Club, d'Usine. L'équipe gagnante sera celle qui obtiendra le petit total de pénalisation en additionnant les résultats de trois meilleurs véhicules classés appartenant à la même équipe. En cas d'égalité, l'équipe déclarée vainqueur sera celle présentant le véhicule le mieux placé au classement général. L'exclusion d'un seul véhicule de l'équipe, ou le retrait par abandon de trois d'entre eux, entraînera l'annulation de l'équipe toute entière.

2. Les Coupes ne seront attribuées que lorsqu'un minimum de 3 équipes d'Usine, de Club ou Nationales auront pris le départ.

3. Pour la « Coupe des Dames », les équipages devront être exclusivement féminins.

- IV. miejsce w klasyfikacji generalnej — 450 dol. USA względnie dla zawodników strefy KS — 130.000 zł
- V. miejsce w klasyfikacji generalnej — 350 dol. USA względnie dla zawodników strefy KS — 110.000 zł

2. Nagrody pucharowe:

- za I miejsce w klasyfikacji generalnej — po dwa puchary kryształowe,
- za II miejsce w klasyfikacji generalnej — po dwa puchary kryształowe,
- za III miejsce w klasyfikacji generalnej — po dwa puchary kryształowe,

- za I miejsce w poszczególnych grupach — po dwa puchary kryształowe,
- za I miejsce w poszczególnych klasach — po dwa puchary kryształowe,
- za I miejsce w pucharze pań — po dwa puchary kryształowe.

3. Nagrody zespołowe:

- za I miejsce w klasyfikacji zespołów narodowych — puchar kryształowy,
- za I miejsce w klasyfikacji zespołów fabrycznych — puchar kryształowy,
- za I miejsce w klasyfikacji zespołów klubowych — puchar kryształowy.

Zgłoszenia zespołów narodowych, fabrycznych, klubowych przyjmowane będą do 7 lipca 1988 r. do godz. 20.00.

B. Lista pozostałych nagród zostanie ogłoszona w Biurze Rajdu dnia 8 lipca 1988 r.

C. Inne klasyfikacje:

1. Klasyfikacja zespołów narodowych, klubowych, fabrycznych. Zwycięskim będzie zespół, który uzyska najmniejszą ilość punktów karnych po dodaniu wyników trzech najwyższej sklasyfikowanych samochodów tego samego zespołu. W przypadku równej ilości punktów zwycięskim będzie ten zespół, którego samochód uzyska najwyższą lokatę w klasyfikacji generalnej rajdu. Wykluczenie jednego z samochodów zespołu lub wycofanie się trzech samochodów zgłoszonego zespołu powoduje wykluczenie całego zespołu.
2. Puchary będą przyznane tylko w przypadku, gdy co najmniej trzy zespoły fabryczne, narodowe, klubowe biorą udział w rywalizacji.
3. W pucharze pań startować mogą jedynie załogi kobiece.

Art. 27 PRIZE — GIVING

The Prize-Giving shall take place on July 10th, 1988 at 11 h 00 at the Hotel "Wrocław".

Appendix N° II

TERMINOLOGY

Road section — Section of the itinerary between two successive time controls

Section — All the zones:

- between, the start and the first regrouping halt,
- between two successive regrouping halts,
- between the last regrouping halt and the finish of the stage or the event,

Leg — Each part of the event, separated by a stopping time of 9 hours, or by a stopping time at least equal to the duration of the course completed if this is less than 9 hours

Neutralization — Time during which the crews are stopped by the rally Organizers for whatever reason

Regrouping — Stop scheduled by the Organizers to enable the theoretical times to be observed on the one hand and on the other, to regroup the cars still in the event. The stopping time may vary according to the crews.

Parc Ferme — Zone in which no repairs or intervention is possible, except in the cases expressly provided for by the Regulations of the International Championships and by the Supplementary Regulations of the event.

Bulletin — Official bulletin which is an integral part of the regulations of the event and intended to modify, clarify or complete the latter. The bulletins must be numbered and dated. The entrants (or crew members) must confirm receipt thereof by signature.

The bulletins are established:

- by the Organizers, up until the day of scrutineering,
- by the official of the event throughout the competition.

Time Card — Cards intended for the stamps of the different control points scheduled on the itinerary.

This card must allow for one page per zone (title VIII, Art. 16 of the Common Organizing Conditions).

A time card must be issued for each section of each leg.

Special Stage — Speed tests on roads closed specially for the event.

Art. 27. REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu le 10 juillet 1988, à 11h00, à l'hôtel « WROCLAW ».

Annexe II

TERMINOLOGIE

Secteur de liaison : tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

Section : ensemble de secteurs compris :

- entre le départ et le premier regroupement,
- entre deux regroupements successifs,
- entre le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou de l'épreuve.

Etape : chacune des parties de l'épreuve séparées par un arrêt d'au moins 6 heures.

Neutralisation : temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l'organisation de l'épreuve, pour quelque raison que ce soit.

Regroupement : arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.

Parc Fermé : zone dans laquelle aucune réparation ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements des Championnats Internationaux et par ledit règlement.

Additif : bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement de l'épreuve et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents ou les membres de l'équipage doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- par l'organisation, jusqu'au jour de la vérification technique (BT),
- par les officiels de l'épreuve pendant toute la durée de la compétition.

Carnet de Contrôle : carnet destiné à recueillir les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire. Ce carnet doit comporter une page par secteur (titre VIII, art. 15 des Conditions d'organisation communes). Il doit être prévu un carnet de contrôle par section d'étape.

Epreuve de classement : épreuve de vitesse sur route à usage privatif.

Art. 27. WRĘCZENIE NAGRÓD

Wręczenie nagród odbędzie się w Hotelu WROCLAW w dniu 10 lipca 1988 r. o godz. 11.00.

Aneks II.

TERMINOLOGIA

Odcinek drogi — odcinek trasy pomiędzy dwoma kolejnymi PKC

Sekcja — wszystkie strefy:

- pomiędzy startami a pierwszym punktem przegrupowania
- pomiędzy 2-ma kolejnymi punktami przegrupowania,
- pomiędzy ostatnim punktem przegrupowania a metą etapu lub całego rajdu.

Etap rajdu — każda część imprezy przedzielona co najmniej 6-godzinną przerwą

Okres neutralizacji — okres przestoju nakazany przez organizatorów

Przegrupowanie — przerwa przewidziana przez organizatorów w celu kontrolowania czasów teoretycznych a także przegrupowania samochodów biorących nadal udział w rajdzie. Długość przerwy może być różna dla różnych załóg

Park zamknięty — strefa, w której zabronione jest dokonywanie jakichkolwiek prac czy napraw samochodu z wyjątkiem tych, które przewidziane są w Regulaminie Rajdów Międzynarodowych i Regulaminie niniejszego Rajdu

Komunikaty — oficjalne komunikaty, będące nierozdzieloną częścią regulaminu zawodów, które mają na celu modyfikowanie, wyjaśnianie czy uzupełnienie regulaminu zawodów. Komunikaty muszą być numerowane i datowane. Uczestnicy (lub członkowie załogi) muszą potwierdzić odbiór komunikatu własnoręcznym podpisem.

Komunikaty są wydawane:

- przez organizatorów aż do momentu BT
- przez władze rajdu w czasie trwania imprezy

Karta drogowa — karta przeznaczona do wpisywania wiz na różnych punktach kontroli przewidzianych na trasie. W karcie jedna strona musi być przewidziana na jedną strefę (cytat VIII, art. 15 ogólnych warunków organizowania rajdów). Karta drogowa musi być wydawana na każdy odcinek części rajdu

Odcinki specjalne — próby szybkościowe na drogach specjalnie zamkniętych w czasie trwania imprezy

COMPETITORS' RELATIONS OFFICER

Principal Missions

Inform the competitors and play the role of concerting factor at all times.

This post must be entrusted to an official in possession of a licence issued by his ASN as it implies a certain knowledge of the general regulations. He may attend the meeting of the Panel of the Stewards of the Meeting in order to keep abreast of all the decisions taken.

The Competitors' Relations Officer must be able to be easily identified by the competitors. To this end it is advisable that:

- 1) he wear a very conspicuous badge,
- 2) Be introduced to the competitors when there is a drivers' meeting.
- 3) His photograph be included in the Supplementary Regulations or in an Addendum if possible

Presence at the running of an event

When the Secretariat is opened, he should have the Secretary of the Meeting draft a schedule of his duties which shall be posted on the notice board of the event and which shall include :

- presence at scrutineering,
- at the Secretariat of the Meeting,
- at the start of the event,
- at the regrouping halts,
- "Parc Fermé" at the end of sections
- Near the "Parc Fermé" at the arrival

Function

- Give accurate answers to all questions asked
- Provide all information or additional clarification in connection with the regulations and the running of the event.

Concertation

Avoid forwarding questions to the Panel of the Stewards of the Meeting which could be solved satisfactorily by a clear explanation, with the exception of protests (for example clarify disputes over times, with the assistance of the timekeepers).

The Competitors' Relations Officer shall refrain from saying anything or taking any action which might give rise to protests,

CHARGE DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

Missions principales

Informers les concurrents et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concentration.

Ce poste doit être obligatoirement confié à un officiel de course possesseur d'une licence délivrée par son Autorité Sportif National car il implique une connaissance certaine de la réglementation générale. Il peut assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs afin de se tenir informé de toutes les décisions prises. Le Chargé des Relations avec les concurrents doit être rapidement identifiable par les compétiteurs. Pour ce faire, il convient :

- 1) Qu'il porte des signes distinctifs,
- 2) Qu'il soit présenté aux concurrents pendant la réunion avec ceux-ci.
- 3) Que sa photographie soit incluse dans le règlement particulier ou dans un additif lorsque cela est possible.

Presence lors de déroulement de L'épreuve

A l'ouverture du secrétariat, il doit faire établir par le secrétaire un planning de ses permanences qui sera affiché au tableau de l'épreuve et qui comportera obligatoirement :

- présence aux vérifications techniques
- au Bureau du Rallye
- au départ de l'épreuve
- aux parcs de regroupement
- aux parcs de fin d'étape
- à proximité du parc fermé lors de l'arrivée

Fonction

- Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées.
- Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

Concentration

Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver dans le cadre d'explications précises une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation (Ex. fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométrateurs). Le Chargé des Relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des protestations.

ODPOWIEDZIALNY ZA KONTAKTY Z ZAWODNIKAMI

Główne zadania

Informować uczestników i wyjaśniać im wszystkie sprawy związane z rajdem przez cały czas jego trwania. Stanowisko to musi być przydzielone osobie posiadającej licencję wydaną przez Narodową Federację ponieważ wymaga ona znajomości regulaminu ogólnego.

Może on uczestniczyć w spotkaniach Komisarzy Sportowych, aby być na bieżąco z wszystkimi podejmowanymi decyzjami. Osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami musi być łatwo rozróżniana przez zawodników. W tym celu zalecane jest, aby:

- nosił on wyróżniające się oznakowanie,
- był przedstawiony zawodnikom na spotkaniu z zawodnikami rajdu,
- jego zdjęcie powinno być w regulaminie rajdu lub w załączniku jeśli jest to możliwe.

Obecność w czasie trwania imprezy:

Sekretarz rajdu powinien sporządzić wykaz obowiązków, które powinny być wywieszane na tablicy ogłoszeń.

Wykaz obowiązków powinien zawierać:

1. Obecność na BT.
2. Obecność w biurze rajdu.
3. Obecność na starcie do imprezy.
4. Obecność w punktach przegrupowania.
5. Obecność w parku fermé na końcu sekcji.
6. Obecność w pobliżu parku fermé na mecie.

Zadania:

1. Dawać dokładne odpowiedzi na wszystkie zadawane pytania.
2. Dostarczać informacji lub dodatkowych wyjaśnień związanych z regulaminem i przebiegiem imprezy.

Współdziałanie:

Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami powinien udzielać odpowiedzi na pytania zawodników skierowane pod adresem Komisarzy Sportowych z wyjątkiem spraw związanych z protestami (np. wyjaśniać przy pomocy chronometrzystów rozbieżności dotyczące pomiarów czasu).

Osoba odpowiedzialna za kontakty z zawodnikami nie może mówić nic takiego lub zachowywać się w taki sposób, który mógłby być przyczyną złożenia protestów.

Safety in the rally

In order to ensure the safety in the rally for both competitors and spectators the Organizers are going to undertake the following steps :

- to make use of a great number of safety services and technical measures, the aim of which is to separate as tightly as possible the rally route from the spectators, to provide current information to the Rally Headquarters about the running of the event, and to react quickly in emergencies and particularly in cases of the direct danger,
- to publicize the event paying special attention to the safety aspect.

The Organizers will employ the following means in order to achieve the above mentioned tasks and to provide safety on the rally route :

1. Medical Service

27 doctors
26 nurses
26 drivers of ambulances
1 helicopter pilot
1 helicopter navigator
26 ambulances including 7 resuscitation ambulances
1 medical helicopter
26 radiotelephones,
5 hospitals on duty

2. Fire Fighting Service

77 firemen
15 fire-fighting vehicles
1 emergency fire-fighting vehicle

3. Technical Service

33 operators
11 breakdown vehicles
11 mobile cranes

4. Communication Service

300 Polish Army soldiers
4 plane pilots
33 military vehicles
2 military planes
25 radiostations

5. Militia

320 policemen
56 ORMO Road Traffic Officials
1 helicopter pilot
1 helicopter navigator
44 policecars
33 motorcycles
10 ORMO vehicles

Activités de l'Organisateur dans le cadre d'assurer le déroulement de l'entreprise en sécurité.

Dans le but d'assurer la sécurité aux participants et au public du rallye, l'Organisateur a entrepris les activités suivantes :

- dans le domaine de la protection active : emploi de la grande quantité de forces et de moyens techniques dont le rôle est celui de séparer le trajet du public le plus hermétiquement que possible ; de donner des informations courantes au poste du dispatcher sur le déroulement de l'épreuve ainsi que d'intervenir vite dans les cas extraordinaires, particulièrement dans les cas de danger directement produit ;
- dans le domaine de la protection passive : propagation étendue de l'entreprise avec attention spéciale du public au danger existant.

Pour remplir les tâches décrites ci-dessus, l'Organisateur, préservant le trajet, fait utiliser simultanément les forces et les moyens suivants :

1. Service Médical

27 médecins
26 infirmiers
26 conducteurs
1 pilote d'hélicoptère
1 navigateur d'hélicoptère
26 ambulances dont 7 ambulances de réanimation
1 hélicoptère sanitaire
26 radio-téléphones
5 hôpitaux en service permanent

2. Service Contre l'Incendie

77 pompiers
15 véhicules de pompiers
1 véhicule du secours rapide

3. Service Technique

33 personnes de service
11 voitures du service routier
11 montes-charges automobiles

4. Service de Transmission

300 soldats de l'Armée Polonaise
4 pilotes d'avion
33 voitures militaires
2 avions militaires
25 stations radio

5. Milice

320 fonctionnaires
56 membres du Service ORMO pour le trafic routier
1 pilote d'hélicoptère
44 voitures radio

Przedsięwzięcie organizatora w zakresie zapewnienia bezpiecznego przebiegu imprezy

W celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników rajdu i publiczności, Organizator planuje następujące przedsięwzięcie:

- w zakresie zabezpieczenia czynnego — użycie dużej ilości sił i środków technicznych, których zadaniem jest możliwe szczelne odgrózenie trasy od publiczności, bieżące informowanie stanowiska dowodzenia o przebiegu rajdu oraz szybko interwencja w przypadkach nadzwyczajnych, szczególnie w obliczu wystąpienia bezpośredniego zagrożenia,
- w zakresie zabezpieczenia biernego — szerokie rozpropagowanie imprezy ze zwróceniem szczególnej uwagi na występujące zagrożenia.

Dla spełnienia powyższych zamierzeń Organizator użyje jednocześnie, przy zabezpieczeniu trasy, następujące siły i środki:

1. Służba Medyczna

27 lekarzy
26 sanitariuszy
26 kierowców
1 pilot helikoptera
1 nawigator helikoptera
26 karetok pogotowia ratunkowego, w tym 7 karetok reanimacyjnych
1 helikopter sanitarny
26 radiotelefonów
ostry dyżur w 5-ciu szpitalach.

2. Służba przeciwpożarowa

77 funkcjonariuszy straży pożarnej
15 wozów bojowych służby pożarnej
1 samochód szybkiej pomocy p.poż.

3. Służba techniczna

33 osoby obsługi
11 samochodów pomocy drogowej
11 dźwigów samobieżnych

4. Służba łączności

300 żołnierzy Wojska Polskiego
4 pilotów samolotów
33 samochody wojskowe
2 samoloty wojskowe
25 radiostacji

5. Milicja Obywatelska

320 funkcjonariuszy
56 członków ORMO d/s ruchu drogowego

1 helicoptre
77 radiotelephones

6. Post Marshals

180 marshals
36 cars

7. Other measures

35 operators of technical service

16 km of ropes

1,5 km of fences

20 km of plastic netting

- flags,
- whistles,
- loudspeakers,
- road markings

8. Information

150.000 notices

1.000 posters

press, radio and television information

1.500 leaflets "Programme-Information"

3 cars equipped with loudspeakers passing along the rally route
before the passage of the rally cars

1 car closing the rally route

A detailed safety plan including the localization of different safety services, the names of the safety officers, constitutes a separate document.

33 moteurs
10 voitures du Service ORMO
1 hélicoptère
77 radio-téléphones

6. Commissaires Sportifs

180 Commissaires Sportifs
36 voitures

7. Autres Moyens

35 personnes du service technique

16 km de corde séparant le trajet

1,5 km de barrières

20 km de grille en plastique

pavillons de signalisation

sifflets

dispositifs de divulgation

signaux routiers mobiles

8. Information

150 000 pièces d'affiches avertisseuses

1 000 pièces d'affiches avertisseuses

contacts avec la presse, la radio et TV

1 500 pièces de « Programme — Informateur »

3 voitures avec des dispositifs de divulgation
ouvrant le trajet

1 voiture fermant le trajet

Le plan détaillé de protection de trajet avec la dislocation des forces et des moyens ainsi que des personnes en fonction constitue le document détaché.

1 pilot helikoptera
1 nawigator helikoptera
44 radiowozy
33 motocykle
10 samochodów ORMO
1 helikopter
77 radiotelefonów

6. Komisarze sportowi

180 Komisarzy sportowych
36 samochodów

7. Inne środki

35 osób obsługi technicznej

16 km lin odgradzających trasę

1,5 km płotków

20 km siatki plastikowej

— gwizdki

— urządzenia rozgłoszeniowe

— przenośne znaki drogowe

8. Informacja

150.000 szt. ulotek ostrzegawczych

1.000 szt. plakatów ostrzegawczych

kontakty prasowe, radiowe i TV

1.500 szt. Program — Informator

3 samochody z urządzeniami rozgłoszeniowymi otwierające trasę

1 samochód zamykający trasę.

Szczegółowy plan zabezpieczenia trasy z rozmieszczeniem sił i środków oraz osób funkcyjnych stanowi oddzielny dokument.

APPENDIX V

45th POLISH RALLY THE RALLY ROUTE

JULY 8—10, 1988

TC-PKC	SS-OS	LOCALIZATION	Km SS-OS	KM TC-PKC	TIME CZAS	1st CAR I załoga
START		Wrocław Hotel July 8th, 1988				12,00
TC-1		Królikowice		19,25	26	12,26
	SS-1	Królikowice — Królikowice	6,50			12,29
TC-2		Sobótka		26,85	28	12,57
	SS-2	G.P. „Sobótka”	20,08			13,00
TC-3		Jodłownik		60,60	61	14,01
	SS-3	Jodłownik — Srebrna Góra	17,01			14,04
TC-4		Żdanów		20,68	21	14,25
	SS-4	Żdanów — Młynów	13,57			14,28
TC-5		Włodowice		37,04	38	15,06
	SS-5	Włodowice — Świerki	8,61			15,09
TC-6		Ludwikowice		13,20	15	15,24
	SS-6	Ludwikowice — Kamionki	14,89			15,27
TC-7		Rościszów		25,21	26	15,53
	SS-7	Rościszów — Walim	8,62			15,56
TC-8		Walim		9,94	12	16,08
	SS-8	Walim — Lubachów	12,78			16,11
TC-9		Bielawa		37,74	39	16,50
		TOTAL 1st section	102,06	250,51		
		Regrouping			60	
TC-10		Bielawa				17,50
TC-11		Jodłownik		4,75	40	18,30
	SS-9	Jodłownik — Srebrna Góra	17,01			18,33
TC-12		Żdanów		20,68	21	18,54
	SS-10	Żdanów — Młynów	13,57			18,57
TC-13		Włodowice		37,04	38	19,35
	SS-11	Włodowice — Świerki	8,61			19,38
TC-14		Ludwikowice		13,20	15	19,53
	SS-12	Ludwikowice — Kamionki	14,89			19,56
TC-15		Rościszów		25,21	26	20,22
	SS-13	Rościszów — Walim	8,62			20,25
TC-16		Walim		9,94	12	20,37
	SS-14	Walim — Lubachów	12,78			20,41
TC-17		Sady		38,30	39	21,20
	SS-15	Sady — Sulistrowiczki	5,33			21,23
TC-18		Owsianka		28,51	29	21,52
	SS-16	Owsianka — Królikowice	6,41			21,55
TC-19		Wrocław Hotel		25,89	35	22,30
		TOTAL 2nd section	87,22	203,52		
		TOTAL 1st LEG	189,28	454,03		
		2nd LEG 2 ETAP :				
TC-20		Wrocław July 9th, 1988				9,00
TC-21		Wrocław Astra		5,95	17	9,17
	SS-17	G.P. „Astra”	17,65			9,20
TC-22		Królikowice		42,74	57	10,17
	SS-18	Królikowice — Królikowice	6,50			10,20
TC-23		Sady		35,65	36	10,56
	SS-19	Sady — Tąpadła	5,35			10,59
TC-24		Jodłownik		36,14	37	11,36
	SS-20	Jodłownik — Srebrna Góra	17,01			11,39
TC-25		Żdanów		20,68	21	12,00
	SS-21	Żdanów — Młynów	13,57			12,03
TC-26		Włodowice		37,04	38	12,41
	SS-22	Włodowice — Świerki	8,61			12,44
TC-27		Ludwikowice		13,20	15	12,59
	SS-23	Ludwikowice — Kamionki	14,89			13,02
TC-28		Rościszów		25,21	26	13,28
	SS-24	Rościszów — Walim	8,62			13,31
TC-29		Walim		9,94	12	13,43
	SS-25	Walim — Lubachów	12,78			13,46
TC-30		Sady		38,30	39	14,25
	SS-26	Sady — Sulistrowiczki	5,33			14,28
TC-31		Owsianka		28,51	29	14,57
	SS-27	Owsianka — Królikowice	6,41			15,00
FINISH		Wrocław Hotel		25,89	30	15,30
		TOTAL 2nd LEG	116,72	319,25		
		TOTAL	306,00	773,28		

SCHEMAT TRASY

45 RAID POLSKI

I ETAP

454,03 km
189,28 km OS-ów

WROCLAW



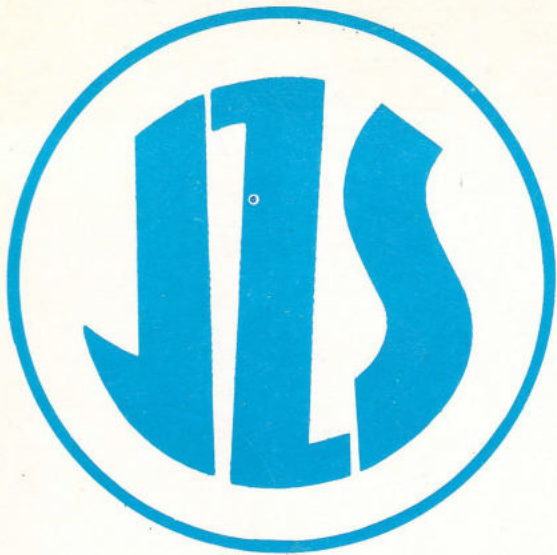
II ETAP

319,25 km
116,72 km OS-ów

WROCLAW



RAZEM: 773,28 km w tym 306,00 km OS-ów



RALLY CONTROL SIGNPOSTS – SIGNALISATION DES CONTROLES –

Direction Sens de la marche	Control Type Nature du contrôle	CONTROL ZONE ZONE DE CONTROLE			Direction Sens de la marche	
		Control zone beginning Début de zone de contrôle	Compulsory stop Arrêt obligatoire	End of control zone Fin de zone de contrôle		
➔	Passage Control Contrôle de passage				➔	
		25 m	50 m			
		Marking of Control Card Pointage du carnet de contrôle				
➔	Time Control Contrôle horaire				➔	
		25 m	50 m			
		Marking of Control Card Pointage du carnet de contrôle				
➔	Time Control followed by a start of a special stage Contrôle horaire suivi d'un départ d'épreuve					➔
		25 m	50-200 m	50 m		
		Marking of Control Card Pointage du carnet de contrôle	Marking of the starting time on time card Inscription de l'heure de départ sur fiche chrono			
		Control zone beginning Début de zone de contrôle	Compulsory stop Arrêt obligatoire	End of control zone Fin de zone de contrôle		
➔	Start of special stage Départ d'épreuve				➔	
		Marking of the starting time on time card Inscription de l'heure de départ sur fiche chrono				
➔	Arrival of special stage Arrivée d'épreuve					➔
		100- 150 m	100-300 m	50 m		
		End of special stage, timing line, WITHOUT STOPPING Fin d'épreuve, ligne de chronométrage, SANS ARRÊT			STOP Marking of the finish time on time card ARRÊT Inscription de l'heure d'arrivée sur fiche chrono	
	No repair or assistance within the control zone Ni réparation ni assistance dans la zone de contrôle					