

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

ZARZĄD GŁÓWNY

Główna Komisja Sportowa Samochodowa

Warszawa, ul. Kazimierzowska 66

REGULAMIN MISTRZOSTW

POLSKI

Wyścigów Samochodowych w 1975 roku

Załącznik do Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego

w PRL

WARSZAWA, marzec 1975 rok

REGULAMIN

WYŚCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

w 1975 roku

§ 1.

W 1975 roku rozgrywane będą Mistrzostwa Polski w wyścigach samochodów osobowych i wyścigowych.

Rozgrywki toczyć się będą w klasyfikacji indywidualnej o tytuły :

1. Mistrz Polski i Vice Mistrzowie Polski w wyścigach samochodów osobowych w poszczególnych grupach i klasach.
2. Mistrz Polski i Vice Mistrzowie Polski Wszekklas w wyścigach samochodów osobowych.
3. Mistrz Polski i Vice Mistrzowie Polski w wyścigach samochodów grupy V wyłącznie na sprzęcie produkcji krajowej.
4. Mistrz Polski i Vice Mistrzowie Polski w wyścigach samochodów wyścigowych.
5. Klubowego Wyścigowego Mistrza Polski oraz Vice Mistrzów Polski - w klasyfikacji zespołowej.

§ 2.

Wyścigi samochodowe organizowane będą jako zawody ogólnopolskie w indywidualnej i ze społkowej konkurencji kierowców startujących na samochodach osobowych grup I, II i połączonych III, IV i V oraz na samochodach wyścigowych.

§ 3.

Podział na klasy samochodów osobowych.

W rozgrywkach o tytuły w poszczególnych grupach i klasach obowiązuje następujący podział samochodów w/g pojemności silników :

Grupa I.

- | | | |
|----------|----|--|
| Klasa 11 | -- | do 850 cm ³ /z tym, że jeśli będzie na starcie co najmniej 5 samochodów Polski Fiat 126 p będą one stanowiły oddzielną klasę tzw. markową/. |
| Klasa 12 | -- | samochody wyłącznie Polski Fiat 125 p 1300 cm ³ |
| Klasa 13 | -- | samochody wyłącznie Polski Fiat 125 p 1500 cm ³ |
| Klasa 14 | -- | ponad 1600 cm ³ |

G r u p a II.

- Klasa 21 - do 850 cm³
- Klasa 22 - ponad 850 do 1300 cm³ i samochody II grupy nie mieszczące się w klasie 12
- Klasa 23 - ponad 1300 do 1600 cm³ i samochody I grupy nie mieszczące się w klasie 13

Grupa III, IV i V /połączone/

- Klasa 35 - bez ograniczenia pojemności oraz samochody grupy II ponad 1600 cm³
- Klasa 50 - samochody grupy V sprzęt wyłącznie produkcji krajowej.

Klasyfikacja kierowców przeprowadzona będzie odrębnie w każdej z w/w klas.

Klasę stanowi co najmniej 5 samochodów zgłoszonych do wyścigu i odebranych przez Komisję Techniczną.

Przyjmuje się zasadę włączenia do klasy wyższej w przypadku zgłoszenia się mniej niż 5 samochodów w danej klasie.

Niepełna klasa 11 zostanie włączona do klasy 21.

Niepełna klasa 14 zostanie włączona do klasy 35.

Niepełna klasa 35 może brać udział w wyścigach rozgrywanych w klasach - jedynie poza konkursem.

W przypadku przeniesienia samochodu przez organizatora do klasy wyższej w/w powyższego, zdobyte przez kierowcę punkty zaliczone będą w klasie w której samochód został zgłoszony i przyjęty przez Komisję Techniczną.

Uwaga ! W zgłoszeniu należy bezwzględnie podać czy kierowca zgłasza swój start również w wyścigu ogólnym wszystkich klas.

W rozgrywkach o tytuły Mistrza Polski i Vice Mistrzów Polski Wszechklas obowiązują następujące zasady :

Najniższymi klasami, które są uwzględnione przy obliczaniu wyrównania /handicapu/ i dopuszczania do wyścigu są : w grupie I - klasa 12, w grupie II - klasa 22.

Klasyfikacja kierowców przeprowadzona zostanie łącznie - wszystkich startujących w danym wyścigu wszechklas.

Wymaganą minimalną ilość samochodów na starcie aby wyścig mógł się odbyć określa się na 10 wozów.

Samochody wyścigowe

W rozgrywkach o tytuły w wyścigach samochodów wyścigowych klasyfikacja kierowców przeprowadzona zostanie łącznie - wszystkich startujących w danym wyścigu. Wymaganą minimalną ilość samochodów na starcie aby wyścig mógł być liczony jako eliminacja Mistrzostw Polski - określa się na 5 samochodów.

§ 4.

Pojazdy dopuszczone do wyścigu

Do udziału w wyścigach dopuszczane zostaną wyłącznie pojazdy odpowiadające wymogom Regulaminu Sprzętu na 1975 r. stanowiącym Załącznik do Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL.

Odbiór techniczny samochodów przeprowadzony będzie zgodnie z § 16 Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego. Zespół Wyścigowy GKSS zapewni na każdej imprezie będącej eliminacją Mistrzostw Polski - udział w Komisji Technicznej przynajmniej jednego członka Zespołu zajmującego się sprawami technicznymi - celem zapewnienia jednolitej interpretacji przepisów i ustaleń w ciągu całego sezonu 1975 roku.

§ 5.

Rozgrywki zespołowe

W rozgrywkach o tytuły klubowego /zespołowego/ Mistrza i Vice Mistrzów Polski uczestniczą zespoły składające się maksimum z 5 zawodników. Do klasyfikacji zespołu zalicza się najlepsze wyniki osiągnięte przez 3-ch kierowców przez sumowanie ilości punktów przez nich zdobytych.

W zespole mogą uczestniczyć kierowcy startujący na samochodach osobowych, jak i wyścigowych. Jako zasadę przyjmuje się, że kierowca startujący w kilku biegach zaliczony będzie miał do punktacji zespołu najlepszy wyniki osiągnięty w dowolnym biegu danego wyścigu. W wypadku, gdy w którymś z zespołów wyścig ukończy mniej niż 3-ch kierowców - zespół nie będzie klasyfikowany.

§ 6.

Przebieg imprezy

Każda impreza składać się będzie z treningu, wyścigów w poszczególnych klasach, wyścigu samochodów wyścigowych oraz wyścigu ogólnego wszystkich klas.

Trening przeprowadzany będzie zgodnie z § 17 Regulaminu Samoch. Sportu Wyścigowego.

Wyścigi w poszczególnych klasach odbywać się będą bądź jako odrębny wyścig dla danej klasy, bądź jako jeden bieg w którym wystartują dwie lub więcej klas, jednakże wyścig rozgrywany będzie w każdej klasie osobno - każda klasa będzie miała własne osobno okrążenia i w każdej klasie odrębnie ustalona będzie kolejność zajętych miejsc.

Wyścig samochodów wyścigowych odbywać się będzie po zakończeniu wszystkich wyścigów w klasach samochodów osobowych.

Wyścig ogólny wszystkich klas organizowany będzie jako odrębny wyścig w każdej imprezie. Wyścig ten odbywać się będzie jako ostatni bieg, przy czym między tym biegiem a odbywającymi się wcześniej wyścigami w klasach, będzie każdorazowo przerwa wypełniona wyścigiem samochodów wyścigowych - umożliwiającą kierowcom odpoczynek i przegląd samochodu. Ilość okrążeń toru będzie taka sama jak w czasie wyścigów w klasach.

We wszystkich wyścigach - za przejechanie linii mety uważać się będzie przejazd przez linię mety w czasie nie dłuższym niż 5 minut od momentu przejazdu zwycięzcy danej klasy.

Falstart

Falstartem jest przekroczenie /przed daniem sygnału przez startera/ przednich kołami samochodu linii wyznaczającej pole startowe dla danego zawodnika, niezależnie od rzędu, w którym to pole jest wyznaczone.

- spowodowanie falstartu przez zawodników startujących z pierwszego lub drugiego rzędu spowoduje przerwanie wyścigu i ponowienie startu, jednakże zawodnik, który popełnił falstart przesunięty zostanie na ostatnie pole startowe. Poprzednio zajmowane przez niego pole startowe pozostanie wolne,
- spowodowanie falstartu przez zawodników startujących z trzeciego lub dalszych rzędów nie spowoduje przerwania wyścigu, lecz zawodnicy ci zostaną ukarani przez doliczenie 30 sekund do czasu faktycznie uzyskanego. W związku z tym klasyfikacja w danym biegu będzie przeprowadzona na podstawie sumy czasów, a nie w oparciu o kolejność przejazdu przez linię mety,
- popełnienie falstartu dwukrotnie przez tego samego zawodnika w danym biegu spowoduje wykluczenie go /z tego biegu/ przy czym wyścig będzie dalej kontynuowany.

§ 7.

Zasady rozgrywania wyścigu ogólnego.

1. Wyścig ogólny będący eliminacją do klasyfikacji w rozgrywkach o tytuły Mistrza i V-ce Mistrza Polski Wszechklas, polegać będzie na jaknajszybszej

przejechaniu trasy o tej samej długości dla wszystkich klas samochodów, jednakże samochody klas niższych wypuszczane będą na trasę wcześniej uzyskując w ten sposób handicap w stosunku do samochodów klas wyższych. Będzie to więc wyścig z dochodzeniem na trasie o stałej długości - dla wszystkich samochodów.

2. Start do wyścigu będzie następujący :

- pierwsza wystartuje klasa 12 /samochody tej klasy posiadają najniższy z uwzględnionych współczynników - $R = 0,332/$. Łącznie z tą klasą wystartują inne dopuszczone do udziału w tym wyścigu samochody, których współczynniki R są mniejsze niż $0,332$;
- następnie wystartują samochody których wyrównanie - handicap wyliczony w/g ustaleń § 9 będzie najmniejszy;
- następnie wystartują samochody z kolejną wielkością handicapu, itd.
- samochody klasy 13 /Polski Fiat 125 p - 1500 cm³/ wystartują po czasie w stosunku do klasy 12 /niezależnie od posiadanego współczynnika $R/$.

Start samochodów w każdej z grup nastąpi z kolejnych pól startowych zgodnie z kolejnością wylosowaną przed wyścigiem.

3. Start nastąpi z linii "Start" "Meta" z zaznaczonych pól startowych, z wyjątkiem samochodów startujących po czasie umożliwiającym już samochodom startującym przed nimi na wykonanie pełnego okrążenia.

Te. samochody startować będą z odnosi trasy wyścigowej tzw. "rękawa" ale również z linii "Start" "Meta".

4. Do udziału w wyścigu ogólnym dopuszczone będą samochody osobowe dowolnych grup i klas pod warunkiem uzyskania niezbędnego limitu czasu w wyścigu w swojej klasie.

Powyższe nie dotyczy klas 14 i 35. Samochody tych klas zostaną dopuszczone do wyścigu ogólnego bez względu na uzyskany czas i miejsce.

5. Do udziału w wyścigu eliminacyjnym mają prawo zwycięzcy poszczególnych klas /wg §23 p. 2/ startujących w danych zawodach oraz następnie kierowcy którzy uzyskują wynik lepszy niż 110 % wyniku uzyskanego przez zwycięzcę klasy, liczonego jako iloczyn uzyskanego czasu i współczynnika wyrównawczy "R". Ponadto mają prawo startu kierowcy klas : 14 i 35.

6. Maksymalna ilość kierowców, którzy mogą wystartować w wyścigu - nie może przekroczyć liczby wynikającej ze współczynnika bezpieczeństwa dla danej trasy i podanej w regulaminie szczegółowym.
7. W przypadku jeśli upoważnionych do startu będzie więcej niż maksymalna dopuszczona ilość samochodów, limit kwalifikujący do udziału zostanie obniżony do 108% wyniku zwycięzcy - a w przypadku dalszej konieczności kolejno do 106 % i 102 % wyniku zwycięzcy w klasie.
8. Zwycięzcą wyścigu zostaje kierowca, który przejedzie pierwszy ustaloną liczbę okrążeń i zostaje on wymachany chorągiewką mety.
Pozostali kierowcy przejeżdżający linię mety zostają również wymachani bez względu na ilość przejechanych okrążeń. Dalsze miejsca za zwycięzcą wyścigu zajmują kierowcy, którzy przejechali pełną ilość okrążeń - w kolejności mijania linii mety, następnie klasyfikowani są kierowcy, którzy przejechali o jedno okrążenie mniej - również w kolejności mijania linii mety, następnie kierowcy którzy przejechali o dwa okrążenia mniej itd.

§ 8.

Wyścigi samochodów wyścigowych

Do udziału w rozgrywkach o tytuły mistrzowskie w wyścigach samochodów wyścigowych dopuszczone zostają wszystkie pojazdy, jak również wyprodukowane dotychczas przez Ośrodek Techniczno-Zapobiegawczy Zarządu Głównego PZM - odpowiadające jednakże wymogom zawartym w Regulaminie Sprzętu stanowiącym część składową Regulaminu Wyścigowego Sportu Samoch. w PRL.

Całość rozgrywek jak i poszczególne wyścigi odbywają się zgodnie z w/w Regulaminem Wyścigowego Sportu Samochodowego.

§ 9.

Handicap

Handicap wyliczony będzie dla tras 50 km w Poznaniu, Toruniu i Ornie w/g wzoru :

$$H = 2,250 \frac{R - 0,332}{R}$$

gdzie R - współczynnik wyrównawczy samochodu dla którego liczy się dany handicap.

Dla trasy 60 km w Szczecinie, zakrzyżowanie autostrady z szosą, handicap wyliczany będzie w/g wzoru :

$$H = 2,560 \frac{R - 0,332}{R}$$

Jeżeli któraś z tras będzie wynosiła więcej niż 60 km /co najmniej, o jedno okrążenie/ - handicapy zostaną zwiększone proporcjonalnie do stosunku rzeczywistej długości trasy do 60 km.

Handicap - jest czasem opóźnienia startu danego samochodu w stosunku do klasy 12 /Polski Fiat 125 p - 1300/.

Tabela współczynników wyrównawczych "R" do obliczania wyników prób szybkościowych o długości ponad 1,000 m, wydana przez Główną Komisję Sportową Samochodową PZM na rok 1975 - jest podstawą ustalenia współczynnika "R" dla wszystkich samochodów grupy 1, oprócz Polskiego Fiata 1500/ oraz tych samochodów grupy 2, które startowały w wyścigach o Mistrzostwo Polski w ubiegłych sezonach. Dla wszystkich pozostałych samochodów współczynnik "R" będzie znaleziony w wykresu stanowiącego wypośredkowany graficzny obraz tabeli współczynników - zatwierdzonego przez GKSS na rok 1975. Podstawą znalezienia współczynnika R będzie rzeczywisty czas przejechania przez dany samochód 1,000 m ze startu stojącego.

Czas ten stanowić będzie średnia dwóch przejazdów /w przeciwnych kierunkach/ odcinka o długości 1,000 m.

W trakcie pomiaru czasu samochód prowadzić będzie neutralny kierowca w obecności zawodnika jeżdżącego danym samochodem oraz jego konkurenta.

Próba powyższa przeprowadzona będzie jednorazowo dla każdego samochodu - przed pierwszymi zawodami na które się zgłosi, w miejscu i czasie podanym przez organizatora.

Jeżeli do wyścigu zgłosi się kilka identycznych samochodów podlegających porównaniu czasu w/g powyższych założeń - próba przeprowadzona zostanie jednym samochodem wybranym drogą losowania. Wynik tej próby rozciągnięty zostanie na pozostałe samochody.

Zawodnik, który nie wyrazi zgody na przeprowadzenie próby w/g powyższych ustaleń - nie zostanie dopuszczony do wyścigu ogólnego wszechklas.

Zastrzega się możliwość jednorazowej korekty handicapów w bieżącym sezonie.

W oparciu o uzyskane rezultaty w trakcie I Eliminacji Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski - przeprowadzona zostanie analiza prawidłowości przyjętych ustaleń dotyczących wyliczania handicapów i w przypadku stwierdzenia rażących błędów dokonana zostanie korekta dotycząca następnych eliminacji.

Powyższe przez analogię dotyczy oczywiście również samochodów, które występują po raz pierwszy w którejkolwiek z następných eliminacji.

Handicap ustalony dla tych samochodów podlega również jednokrotnej korekcie.

§ 10.

Trasa

Wyścigi odbywać się będą na zatwierdzonej uprzednio trasie, zamkniętej dla ruchu drogowego. Linia START i META znajdować się będą w tym samym miejscu. Całkowita długość trasy wynosić będzie min. 60 max 100 km.

Ilość okrążeń pozostająca do przejechania wskazywane będzie na linii "START" "META".

§ 11.

Klasyfikacja

Klasyfikacja w każdym wyścigu przeprowadzona zostanie zgodnie z Regulaminem Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL § 23 punkty 23.1 do 23.5. /oprócz ogólnego/.

Po zakończeniu sezonu przeprowadzona zostanie klasyfikacja zgodnie z punktami 23.6. i 23.7. - przy czym do klasyfikacji liczone będą punkty z trzech eliminacji.

Warunkiem jednakże objęcia klasyfikacją sezonu jest uzyskanie punktów co najmniej w dwóch wyścigach eliminacyjnych.

Klasyfikacja przeprowadzona zostanie odrębnie w każdej klasie, odrębnie klasyfikacja ogólna wszechklas oraz odrębnie klasyfikacja kierowców samochodów wyścigowych.

Klasyfikacja najlepszych zespołów klubowych prowadzona będzie oddzielnie na każdym wyścigu.

Po zakończeniu sezonu zostanie ogłoszona klasyfikacja ostateczna - końcowa, przy czym do klasyfikacji zaliczone zostaną punkty z 4-ech najlepszych wyścigów z ogólnie przeprowadzonych 5-osiu eliminacji. Warunkiem objęcia klasyfikacją końcową zespołu klubowego jest zdobycie punktów co najmniej w 2-ech wyścigach. W wypadku odbycia się mniejszej ilości wyścigów, do klasyfikacji liczone będą odbyte ilości pomniejszone o jeden. W wypadku posiadania jednakowej ilości punktów przez kilka zespołów o zajętych miejscach decydować będzie, - większa ilość punktów zdobytych we wszystkich eliminacjach, - większa ilość punktów zdobyta przez wszystkich zawodników w I eliminacji, a następnie w IV. Dalej wynik liczy się ex aequo.

§ 12.

Tytuły mistrzowskie

Tytuły "Mistrz Polski" przyznane zostaną kierowcom, którzy zostaną sklasyfikowani na pierwszych miejscach w każdej z klas.

Tytuły "V-ce Mistrz Polski" przyznane zostaną kierowcom, którzy zostaną sklasyfikowani na drugich miejscach w każdej klasie.

Tytuły "Drugi V-ce Mistrz Polski" przyznane zostaną kierowcom, którzy będą sklasyfikowani na trzecich miejscach w każdej klasie.

Tytuły "Mistrz Polski Wszechklas", "V-ce Mistrz Polski Wszechklas" oraz "Drugi V-ce Mistrz Polski Wszechklas" przyznane zostaną kierowcom, którzy w klasyfikacji ogólnej - wszechklas zajmą trzy pierwsze miejsca.

Tytuły "Mistrz Polski", "V-ce Mistrz Polski" oraz "Drugi V-ce Mistrz Polski" przyznane zostaną kierowcom, którzy będą sklasyfikowani na trzech pierwszych miejscach w klasyfikacji kierowców samochodowych wyścigowych.

Tytuły Klubowego Wyścigowego Mistrza Polski, Klubowego Wyścigowego Vice Mistrza Polski oraz drugiego Klubowego Wyścigowego Vice Mistrza Polski zostaną przyznane zespołom, które zajmą trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji końcowej.

Tytuły o których mowa przyznane będą pod warunkiem :

1. do trzech sklasyfikowanych zespołów tylko Klubowy Wyścigowy Mistrz Polski,
2. przy czterech lub pięciu sklasyfikowanych zespołach Klubowy Wyścigowy Mistrz Polski oraz Vice Mistrz Polski,
3. przy sześciu i więcej sklasyfikowanych zespołach tytuły Klubowy Wyścigowy Mistrz Polski, Vice Mistrz Polski oraz drugi Vice Mistrz Polski.

Wszystkie powyższe tytuły w klasyfikacji indywidualnej będą jednakże przyznawane w/g poniższej zasady :

- przy sklasyfikowaniu do 5 kierowców tytuł "Mistrz Polski",
- przy sklasyfikowaniu 6 do 9 kierowców tytuły : "Mistrz Polski i V-ce Mistrz Polski",
- przy sklasyfikowaniu do najmniej 10 kierowców tytuły : "Mistrz Polski", "V-ce Mistrz Polski" i "Drugi V-ce Mistrz Polski".

§ 13.

Postanowienia końcowe

Zawarte powyżej ustalenia są załącznikiem nr rok 1975 do Regulaminu Samochodowego Sportu Wyciągowego w PRL i obejmują jedynie szczegóły uzupełniające ten Regulamin, który jest zasadniczym dokumentem regulującym całość zagadnień występujących w wyścigach samochodów osobowych.

Unieważnia się wszystkie dotychczas wydane regulaminy wyścigów samochodów wyciągowych, osobowych lub turystycznych w PRL, stanowiące załączniki do Regulaminu Samochodowego Sportu Wyciągowego.

Główna Komisja Sportowa Samochodowa PZM
dnia 24.III.1975 r.