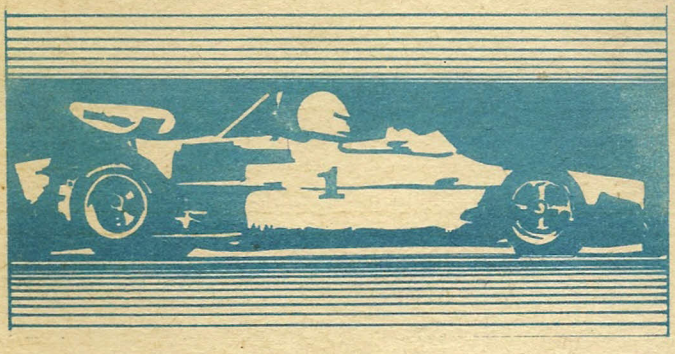
wyścig samochodowy

eliminacja V
MISTRZOSTW POLSKI



ORNETA

29 wrzesień 1974

regulamin

stomil

V eliminacja

WYSCIGOWYCH SAMOCHODOWYCH

MISTRZOSTW POLSKI

Orneta - 29 września 1947 r.

Pod protektoratem:

mgr inż. BOHDANA GRABOWSKIEGO
I Sekretarza
Komitetu Powiatowego PZPR
w Braniewie

Patronat:

Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych
"STOMIL" w Olsztynie

Organizator

Auto - Moto - Klub "STOMIL" O L S Z T Y N

Przewodniczący KOMITETU HONOROWEGO :

Mgr Marek Baryga - Naczelnik Powiatu Braniewo

KOMITET HONOROWY :

Mgr inż. Edward Żuk	- Dyrektor d/s Technicznych Olsztyńskich Zakładów Opon Samochodowych "Stomil"
Stefan Sarleja	- Naczelnik Miasta Orneta
Kazimierz Zeplin	- przedstąwiciel Miasta Orneta
Mieczysław Sliwicki	- Prezes Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego w Olsztynie
por. Zdzisław Poławski	- Komendant Komendy Powiatowej Milicji Obywatelskiej w Braniewie
Eligiusz Swięcki	- Prezes Powiatowego Związku Gm.Sp-ni "Samopomoc Chłopska" w Braniewie
Jerzy Majewski	- Prezes Auto-Moto-Klubu "STOMIL" w Olsztynie.

1. ZAWODY I ORGANIZATOR

1.1.

Wyścig samochodowy ma charakter zawodów otwartych dla zawodników licencjonowanych startujących na samochodach osobowych grupy I, II połączonych III, IV i V oraz samochodach wyścigowych zgodnie z regulaminem Mistrzostw Polski Wyścigów Samochodowych w 1974 r.

1.2.

Organizatorem Wyścigu jest na zlecenie Głównej Komisji Sportowej Samochodowej Polskiego Związku Motorowego - Auto-Moto-Klub "Stomil" w Olsztynie ul. Zwycięstwa 71.

1.3.

Wyścig odbędzie się w dniach 28-29 września 1974 r. Biuro Wyścigu znajduje się jak w pkt. 1.2. do dnia 26.09. i od dnia 27.09. w Ornecie - Hotel Miejski.

1.4.

Wyścig organizowany jest na podstawie Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA, Kodeksu Sportowego PZMot, oraz niniejszego regulaminu szczegółowego.

2. WŁADZE WYŚCIGU

2.1. Zespół Komisarzy Sportowych:

Przewodniczący -

Z-ca Przew. Zespołu -

Członek Zespołu -

2.2. Kierownictwo Wyścigu:

Kierownik Wyścigu	- Michał Olkowski
Z-ca Kier. d/s Sportowych	- Włodzimierz Śniady
Z-ca Kier. d/s Gospod.	- Ireneusz Błażejewski
Z-ca Kier. d/s Techniczn.	- Andrzej Suska
Sekretariat	- Anna Szadujko
	Teresa Staryk

Komisja Techniczna:	-	Janusz Hancke
		Stanisław Oleksy
		Wojciech Dembicki
		Stanisław Ciecierski
Park Maszyn:	-	Henryk Sarnowski
		Ryszard Grzymski
Trasa i bezpieczeństwo	-	Jerzy Lewandowski
Chronometraż	-	Mieczysław Jesionowski
		Stanisław Czarnek
Komisja Obliczeń	-	Zygmunt Janusik
		Edward Nowowiejski
Propaganda	-	Janusz Krawczyński
Speaker	-	Marek Alber
Finanse	-	Stanisław Stankiewicz
		Józef Flasza
Komisja Nagród	-	Józef Szpęgiel
		Helena Girdziewicz
Kwatermistrz	-	Iwona Szóstek
		Barbara Górska
Transport	-	Ronkiewicz Jerzy
Lekarz zawodów	-	Jan Chmiel
		Zbigniew Grzeloczak

3. PROGRAM WYŚCIGU

28.09.1974 r. /sobota/

a/ odbiór techniczny i badanie lekarskie

godz. 9.00 - 10.00 - samochody wyścigowe

" 10.00 - 11.00 - samochody osobowe gr. I, III, IV i V

" 11.00 - 12.00 - samochody osobowe gr. II

b/ trening zapoznawczy

godz. 12.00 - 12,30 - samochody wyścigowe

godz. 12,30 - 13,00 - samochody osobowe gr. I, III, IV i V

godz. 13,00 - 13,30 - samochody osobowe gr. II

c/ trening obowiązkowy

godz. 13,40 - 14,30 - samochody wyścigowe

godz. 14,40 - 16,00 - samochody osobowe

29.09.1974 r. /niedziela/

a/ odbiór techniczny

godz. 8.00 - 8,45 - samochody wyścigowe

godz. 8,45 - 10.00 - samochody osobowe

b/ badanie lekarskie

godz. 8,00 - 9.30

c/ trening

godz. 8.20 - 8,40 - samochody wyścigowe

godz. 8.40 - 9,20 - samochody osobowe

d/ start do wyścigu - godz. 11.00

e/ wyniki prowizoryczne- " 17,00

f/ wyniki oficjalne i zakończenie zawodów godz. 18.00.

4. TRASA WYŚCIGU

Trasa wyścigu znajduje się w Ornecie pow. Braniewo. Długość okrążenia około 4.000 m. Łączna długość wyścigu 15 okrążeń około 60 km.

5. POJAZDY DOPUSZCZONE DO WYŚCIGU

5.1.

Do udziału w Wyścigu dopuszczone zostaną samochody osobowe odpowiadające przepisom załącznika "J" Międzynarodowego Kodeksu Sportowego 1974 r. ze zmianami zawartymi w regulaminie sprzętu wydanym przez Polski Związek Motorowy.

5.2.

Grupa I:	Klasa 11 -	850 cm^3
	Klasa 12 -	Polski Fiat 125p 1300 cm3
	Klasa 13 -	Polski Fiat 125p 1500 cm3
	Klasa 14 -	powyżej 1600 cm
Grupa II:	Klasa 21 -	do 850 cm3
	Klasa 22 -	od 851 do 1300 cm3
	Klasa 23 -	od 1301 do 1600 cm3
	Klasa 24 -	powyżej 1600 cm
Grupa: III, IV i V	/połączone/	
	Klasa 35 -	bez ograniczeń pojemn.
	Klasa 50 -	samochody gr. V sprzęt wyłącznie produkcji krajowej

5.3.

Klasę stanowi conajmniej 5 samochodów zgłoszonych do Wyścigu i odebranych przez Komisję Techniczną.
W przypadku zgłoszenia się mniej niż 5 samochodów w danej klasie, włączone one zostaną do innych klas zgodnie z § 3 Regulaminu Mistrzostw Polski.

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

5.4.

W wyścigu wszechklas obowiązuje podział samochodów zgodnie z §§ 7 i 9 Regulaminu Mistrzostw Polski.
Klasyfikacja kierowców przeprowadzona zostanie łącznie wszystkich startujących w danym Wyścigu.

5.5.

Do udziału w Wyścigu samochodów wyścigowych dopuszczone zostaną wyłącznie samochody odpowiadające wymogom regulaminu sprzętu na rok 1974.

6. ZGŁOSZENIA I ICH FORMA

6.1.

Do udziału w Wyścigu samochodów osobowych dopuszczeni zostaną kierowcy posiadający:

- prawo jazdy
- książeczkę sportowo-lekarską z aktualnym wpisem
- licencję sportową samochodową, wyścigową lub rajdową klasy I lub II.

6.2.

Do udziału w Wyścigu samochodów wyścigowych dopuszczeni zostaną kierowcy posiadający:

- prawo jazdy
- licencję sportową samochodową wyścigową
- książeczkę sportowo-lekarską z aktualnym wpisem

6.3.

Zgłoszenie musi być potwierdzone przez Klub macierzysty.

6.4.

Zgłoszenie na formularzu musi być przesłane w pierwszym terminie do dnia 20.09.1974 r. lub w drugim terminie do dnia 25.09.1974 r. na adres Organizatora.

Obowiązuje czytelne i szczegółowe wypełnienie wszystkich pozycji formularza pod rygorem nieprzyjęcia zgłoszenia.

6.5.
W wypadku uczestniczenia w rozgrywkach o tytuł Klubowego Mistrza Polski należy wypełnić zgłoszenie i przysłać na adres Organizatora zgodnie z wymogami § 5 Regulaminu Mistrzostw Polski.

6.6.
W zgłoszeniu należy bezwzględnie podać czy kierowca zgłasza swój start również w Wyścigu ogólnym wszechklas.

6.7.
Organizator zastrzega sobie prawo nie przyjęcia zgłoszenia bez podania powodów.

7. WPISOWE

7.1.
Wpisowe od zgłoszenia do Wyścigu samochodowego wynosi:

a/ w pierwszym terminie - 200,- zł. samochody wyścigowe
- 100,- zł. samochody osobowe

b/ w drugim terminie - 400,- zł. samochody wyścigowe
200,- zł. samochody osobowe

7.2.
W razie nie przyjęcia zgłoszenia do Wyścigu wpisowe zostanie zwrócone.

7.3.
Wpisowe od zespołu wynosi 500,- zł.

8. ODPOWIEDZIALNOSC ZAWODNIKA W CZASIE TRWANIA ZAWODOW

8.1.
Przez podpisanie zgłoszenia do Wyścigu zawodnicy zobowiązują się do całkowitego podporządkowania się przepisom

niniejszego regulaminu szczegółowego, a także przepisom wynikającym z Regulaminu Sportu Wyścigowego w PRL, przepisom porządkowym i rozporządzeniom wydanym przez Władze zawodów.

8.2.
Zawodnicy powinni stosować się ściśle do przepisów zawartych w § 21 Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL /zał. SC do KSS PZM/.

8.3.
Zakazuje się kategorycznie postępować nielojalnie w stosunku do innych zawodników biorących udział w Wyścigu. W szczególności niedopuszczalne jest przeszkadzanie lub utrudnianie wyprzedzania własnego pojazdu przez pojazd innego zawodnika. Każdy stwierdzony fakt tego typu przekroczenia grozi wykluczeniem z Wyścigu.

9. UBEZPIECZENIE

9.1.
Organizator ubezpiecza wszystkich zawodników uczestniczących w Wyścigu od odpowiedzialności w stosunku do osób trzecich na czas trwania treningu i Wyścigu.

9.2.
Zawodnicy muszą być ubezpieczeni w zakresie NW na czas trwania dojazdu i powrotu jak też na czas trwania treningu i Wyścigu. Organizator odrzuci zgłoszenie a Zespół Komisarzy Sportowych nie dopuści do Wyścigu kierowcy, który nie będzie posiadał ubezpieczenia w zakresie NW.

10. PALIWO

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

10.2.

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

10.3.

Organizator może pobrać ze zbiornika samochodu uczestnika próbkę paliwa celem zbadania go.

11. ODPOWIEDZIALNOSC ORGANIZATORA

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

12. NUMERY STARTOWE

12.1.

Każdy samochód musi być zaopatrzony w trzy numery startowe po obu bokach i z przodu, namalowane w kolorze kontrastowym.

Wysokość numerów startowych dla samochodów osobowych - 30 do 35 cm, szerokość cyfry 17 cm, grubość linii 5 cm.

12.2.

Numery startowe samochodów wyścigowych wg ustaleń CKSS.

12.3.

Numery startowe samochodów osobowych będą przyznawane po przyjęciu zgłoszeń przez Organizatora - zawodnikom którzy uczestniczą po raz pierwszy.

Zawodnicy, którzy uczestniczyli w poprzednich eliminacjach i zgłaszają się w dalszym ciągu w tych samych klasach, zachowują swoje poprzednie numery.

13. BADANIE LEKARSKIE

13.1.

Kierowca zobowiązany jest poddać się badaniu lekarskiemu przed rozpoczęciem treningu i zawodów w terminie i miejscu skazanym przez Organizatora pod rygorem niedopuszczenia do udziału w zawodach.

13.2.

Lekarz zawodów ma prawo nie dopuścić do treningu i zawodów kierowcę, którego stan zdrowia uzna za nieodpowiedni u zagrażający bezpieczeństwo zawodów.

14. BADANIE TECHNICZNE

14.1.

Odbiór techniczny zgłoszonych do Wyścigu samochodów przeprowadza Komisja Techniczna wg kryteriów zawartych w Regulaminie Sprzętu.

14.2.

Samochody, które nie będą odpowiadały warunkom bezpieczeństwa nie będą dopuszczone do udziału w zawodach.

14.3.

Samochody nie zgłoszone przez kierowcę do odbioru technicznego w czasie i miejscu wyznaczonym przez Organizatora lub nie poddane dodatkowemu przeglądowi technicznemu zarządzonemu przez Komisję Techniczną zawodów nie zostaną dopuszczone do zawodów lub zostaną wykluczone z klasyfikacji w imprezie.

14.4.

Pozostałe formalności związane z odbiorem technicznym wg § 15 Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL. /zał. SC do KSS PZM/.

14.5.
Odbiór techniczny przeprowadzony będzie w czasie podanym w programie zawodów.

15. PARK MASZYN

15.1.
Odebrane przez Komisję Techniczną samochody pozostają w parku maszyn i bez zgody Przewodniczącego Zespołu Komisarzy Sportowych nie mogą być wyprowadzone.

15.2.
Po zakończeniu treningu zapoznawczego lub wyścigu, samochody muszą być doprowadzone do parku maszyn.

15.3.
W parku maszyn oficjalnie zgłoszeni do Wyścigu kierowcy i mechanicy mogą przeprowadzić wszelkie naprawy samochodów, uzupełniać paliwo, smary itp., ale tylko do czasu ostatecznego odbioru technicznego przed Wyścigiem.

15.4.
Po wystartowaniu do Wyścigu wszelkie naprawy samochodów mogą mieć miejsce w stoisku "depot" przez oficjalnie zgłoszonych mechaników /maksymalnie 2 osoby/ którzy zobowiązani są do noszenia dostarczonych przez Organizatora znaków rozpoznawczych.

16. TRENING

16.1.
Dla kierowców zgłoszonych do Wyścigu trening obowiązkowy odbędzie się wg programu wyścigu pkt. 3.

16.2.
Zgłoszony do Wyścigu kierowca musi wziąć udział w treningu obowiązkowym, jeżeli z przyczyn obiektywnych nie będzie treningu obowiązkowego może być dopuszczony do Wyścigu za

zgodą władz zawodów pod warunkiem przejechania na treningu zapoznawczym w dniu zawodów conajmniej trzech okrążeń trasy.

16.3.
W czasie treningu obowiązkowego mierzony będzie czas przynajmniej trzech okrążeń toru.

16.4.
Kierowcy samochodów otrzymują pola startowe na Wyścigu w zależności od uzyskanych czasów w treningu obowiązkowym, lub w drodze losowania gdy nie uczestniczą w treningu obowiązkowym, ale za samochodami uczestniczącymi w treningu obowiązkowym.

17. START

17.1.
Kierowcy dopuszczeni do Wyścigu po ustawieniu się na miejscu wyznaczonym przez Organizatora w szyku zgodnym z ustawieniem się na polach startowych, dojeżdżają zwartą grupą na wyznaczone im pola startowe.

17.2.
Start następuje z miejsca ustawienia na polu startowym z silnikiem uruchomionym. Na około 80 sek. przed startem okazana zostanie kierowcom tablica koloru czerwonego, po upływie 60 sek. okazana będzie tablica koloru żółto-pomarańczowego a po upływie dalszych 20 sek. starter opuszczeniem flagi o barwach narodowych z góry ku dołowi da sygnał startu.
Za popełnienie falstartu będą stosowane sankcje karne zgodnie z § 6 Regulaminu Mistrzostw Polski.

17.3.
Start do Wyścigu ogólnego zgodnie z zasadami § 7 Regulaminu Mistrzostw Polski Wyścigów Samochodowych w 1974 r.

18. META

18.1.
Kierowca kończy Wyścig w momencie przejechania przednimi kołami swego samochodu linii mety co zostanie potwierdzone przez Komisarza Sportowego chorągiewką mety.

18.2.
Po zasygnalizowaniu chorągiewką na linii mety zwycięzcy Wyścigu, że przejechał ustaloną regulaminem trasę wyścigową pozostali kierowcy zostaną wymachani w kolejności przybycia na metę bez względu na liczbę przejechanych okrążeń.

19. ZASADY ROZGRYWANIA WYSCIGU OGOLNEGO

Wyścig ogólny zostanie rozegrany zgodnie z zasadami § 7 Regulaminu Mistrzostw Polski Wyścigów Samochodowych w 1974 r.

20. KLASYFIKACJA

20.1.
Klasyfikacja przeprowadzona zostanie zgodnie z Regulaminem Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL oraz § 11 Regulaminu Mistrzostw Polski.

20.2.
Sklasyfikowani zostaną Ci kierowcy, którzy przejechali conajmniej 80% trasy przebytej przez zwycięzcę Wyścigu.

20.3.
Wyniki prowizoryczne zostaną ogłoszone na tablicy w parkingu.

21. PROTESTY

21.1.
Protesty dotyczące przebiegu danego Wyścigu lub niewłaściwego zakwalifikowania biorącego w nim udział samochodu do

grupy lub klasy /w stosunku do danego zawodnika/ mogą być składane na piśmie najpóźniej w ciągu 30 min. od czasu przyjazdu na metę ostatniego zawodnika danego Wyścigu, na ręce Kierownika Wyścigu. Do protestu należy dołączyć vadium w wysokości 1.500,- zł. zwrotne w wypadku uznania słuszności protestu.
Protesty mogą być składane wyłącznie przez kierowników poszczególnych ekip a jedynie w wyjątkowych przypadkach wobec braku kierownika ekipy, przez samego zawodnika /np. startuje jeden zawodnik/.

21.2.
Protesty dotyczące niewłaściwego zakwalifikowania przez Organizatora do grupy lub kasy własnego samochodu danego zawodnika, mogą być zgłaszane przez tego zawodnika wyłącznie na piśmie w trakcie odbioru technicznego na ręce Przewodniczącego Komisji Technicznej.

21.3.
Protest dotyczący niewłaściwego zaklasyfikowania do klasy samochodu innego zawodnika złożony przed jego startem do Wyścigu będzie rozpatrywany po zakończeniu i nie wstrzymuje startu tego zawodnika w klasie i grupie do której został zgłoszony.

21.4.
W przypadku stwierdzenia niezgodności stanu faktycznego samochodu z klasą lub grupą do której został przez zawodnika zgłoszony, władze zawodów wykluczą zawodnika z całej imprezy a całość dokumentów w tej sprawie przekażą do GKKS celem zastosowania dalszych sankcji karnych.

21.5.

Protesty zbiorowe, oraz protesty dotyczące pomiaru czasu nie będą przyjmowane.

22. NAGRODY

22.1.

Spis nagród będzie podany do wiadomości w specjalnym komunikacie przed rozpoczęciem Wyścigu.

23. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

23.1.

Organizator zastrzega sobie prawo właściwej interpretacji i stosowania sankcji określonych regulaminem, wydanie instrukcji porządkowych i innych instrukcji dodatkowych.

23.2.

Organizator zastrzega sobie prawo w razie zaistnienia nieprzewidzianych powodów zmianę daty zawodów lub ich całkowite odwołanie.

23.3.

We wszystkich pozostałych kwestiach nie objętych danym regulaminem szczegółowym obowiązują przepisy Regulaminu Samochodowego Sportu Wyścigowego w PRL, Regulaminu Mistrzostw Polski Wyścigów Samochodowych w 1974 r. jako załącznika do WSSW w PRL oraz Kodeksu Sportu Samochodowego w PRL.

Auto-Moto-Klub
"STOMIL"
w Olsztynie

OPONY RADIALNE

NAJNOWSZE OSIĄGNIĘCIE POLSKIEGO PRZEMYSŁU OPONIARSKIEGO !!!

Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych "Stomil" w Olsztynie produkują nowoczesne opony radialne na licencji firmy "UNIROYAL" jednego z pięciu wielkich koncernów amerykańskich mających swe filie w Europie.

Co to są opony radialne?

Czym się różnią od opon konwencjonalnych, diagonalnych?

Różnią się przede wszystkim budową samej opony. Koncepcja konstrukcyjna budowy opony radialnej zakłada dwa zasadnicze elementy wytrzymałościowe osnowy:

1 - osnowę właściwą - zbudowaną z nitek kordu ułożonych radialnie tj. prostopadle do kierunku obrotu opony. Takie ułożenie nitek kordu pozwala na lepsze niż w oponie diagonalnej wykorzystanie ich wytrzymałości, a tym samym zmniejszenie liczby warstw, zmniejszenie zużycia mieszanek gumowych, pocienienie ścianek bocznych opony, zwiększenie jej elastyczności.

2 - opasanie z kordu tekstylnego, a ostatnio stalowego, ułożone pod kątem 70 - 78 w stosunku do osi obrotu koła. Opasanie to przenosi zasadniczą część obciążeń pochodzących od ciśnienia wewnętrznego w oponie pozwalając na zachowanie optymalnego kształtu opony, jednocześnie jest zabezpieczeniem osnowy przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Co uzyskuje użytkownik opon radialnych?

1 - OPONY RADIALNE TO WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO JAZDY!!!

Kształt opony radialnej powoduje równomierne przyleganie bieżnika do drogi, co daje doskonałą przyczepność

do nawierzchni jezdni.

2 - OPONY RADIALNE - TO ZNACZNIE DŁUŻSZY PRZEBIEG!!!

W oponie radialnej - wskutek znacznego ugięcia ścianek bocznych - występuje przemieszczanie się elementów rzeźby tylko w kierunku obwodowym. To zdecydowanie wpływa na zmniejszenie ścieralności bieżnika na oponach radialnych, które z tego powodu uzyskują przebiegi większe o 50 - 100% i więcej.

3 - OPONY RADIALNE - TO OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA!!!

Inny rodzaj odkształcania się opony radialnej powoduje znacznie mniejsze straty na tarcie, poślizgi i histerezę. Stąd straty na pokonanie opon konwencjonalnych. Oszczędność paliwa z tego tytułu wynosi 8-12%.

4 - OPONY RADIALNE - TO INNA TECHNIKA JAZDY!!!

Przy dużych prędkościach jazdy, na skutek działania siły odśrodkowej opony radialne pozornie usztywniają się, co powoduje zwiększenie odczucia pewności prowadzenia samochodu przez kierowcę.

Wszystkie wyżej wymienione zalety opon radialnych szczególnie uwidaczniają się przy eksploatacji pojazdów na dobrych drogach i pełnym wykorzystaniu ich parametrów technicznych.

Warto równocześnie poinformować, że ze względu na dłuższą żywotność opon radialnych Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych "Stomil" w Olsztynie dają wyższe gwarancje minimalnych przebiegów, powiększając je o około 50% i tak dla opon:

6.50 R - 16 z 26 tys. km na 45 tys.
8.25 R - 20 z 35 tys. km na 55 tys.
11.00 R - 20 z 35 tys. km ba 60 tys.

Wyżej podane liczby określają przebiegi, których osiągnięcie gwarantują Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych "STOMIL" w Olsztynie jako producent ponoszący pełną odpowiedzialność materialną.

Rzeczywiste przebiegi są znacznie wyższe i przy prawidłowej eksploatacji oraz dobrym stanie technicznym pojazdu przekraczają nawet o 100% podane wielkości.

Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych "STOMIL" w Olsztynie od maja 1973 roku produkują opony radialne dla wszystkich, eksploatowanych w kraju na szerszą skalę autobusów, samochodów ciężarowych i samochodów dostawczych. Podstawowymi rozmiarami są: 11.00 R - 20, 10.00 R - 20, 8.25 R - 20 i 6.50 R - 16.