



Stało się. Wreszcie polska impreza samochodowa do czekała się miana jednej z najtrudniejszych. Rozgrywany w dniach

12—15 lipca XXXIII Rajd Polski stanowiący jedną z trzynastu eliminacji mistrzostw świata marek samochodowych, dał się mocno we znaki uczestnikom, organizatorom i kibicom. Na 62 załogi jakie wystartowały, na mecie zostały sklasyfikowane jedynie trzy samochody. Takie odsiewy notowane zdarzają się tylko podczas słynnych Safari, Rajdów Akropolu, czy Portugalii. Jakże były przyczyny pogromu rajdowców w Rajdzie Polskim?

**W** IADOMO, że kraj nasz otrzymał od FIA prawo organizacji eliminacji MŚw. dopiero w dodatkowym głosowaniu. Obserwatorzy federacji po rozegraniu Rajdu Polski mieli zdecydować, czy impreza ta wejdzie na stałe do kalendarza najtrudniejszych i najpoważniejszych na świecie. Organizatorzy postanowili więc wybrać takie warianty tras i opracować tak wysokie przeciętne przejazdów, by Rajd Polski zasłużył sobie na miano imprezy światowej. Wybrano odcinki bardzo trudne, wyśrubowano przeciętne. Faktem jest, że impreza o tym charakterze powinna mieć wysoką skalę trudności, nie startują w niej bowiem nowicjusze. Ale trudności te powinny mieć zupełnie inny charakter. O zwycięstwie w rajdzie musi decydować technika prowadzenia pojazdu i sprawność samochodu. Rajdy powinny być więc rozgrywane na odcinkach specjalnych, gdzie zawodnicy dy-

sponujący najwyższymi umiejętnościami mają szansę na właściwą konfrontację. Wszędzie tam, gdzie główne przeszkody — to dziury i kamienie niszczące samochody — jest zbyt wiele miejsc na przypadek i los szczęścia.

Jak się wyraził jeden z czołowych kierowców zagranicznych — Rajd Polski jest bardziej ni-

Jerzy JANKIEWICZ

# POLSKIE SAFARI

szeccący samochody, niż Safari. Na Czarnym Łądzie tereny są trudne, ale nawierzchnia jest bardziej miękka i błotnista, drogi mają charakter pofalowany, ale nie dziurawy i wybolsty. Na kamieniach leżących na trasach Rajdu Polski można było całkowicie zniszczyć samochody. Mocno więc przesadzono ze skalą trudności trasy.

Pokazanie światu takich dróg nie było najlepszą wizytówką naszego kraju i impreza nie spełniła swojej roli propagandowej. Zresztą na konferencji prasowej, którą zwołano w Krakowie, przedstawiciele prasy nie tylko zagranicznej byli zgodni co do fatalnej jakości nawierzchni w tej imprezie.

**D** RUGIM bardzo istotnym elementem były wysokie przeciętne rajdu na trasie do tzw. określonej. Spowodowało to gnanie na złamanie karku przez osiedla zabudowane i... łamanie przepiśków drogowych. Niektóre odcinki należało pokonywać z przeciętną szybkością ponad 100 km na godzinę. Jeśli działo się tak w nocy, to jeszcze pół bie-

zajęła trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, wypoczywała dokładnie 2 godziny i dwadzieścia minut.

Powinien wygrywać zawodnik, który potrafi najwięcej, a nie ten kto ostatni zaśnie za kierownicą.

Błędy powstały więc już podczas opracowywania koncepcji imprezy. Natomiast sama organizacja rajdu wypadła dzięki pracy dwu i półtysięcznej rzeszy działaczy, sędziów, służby porządkowej i komisarzy sportowych na medal. Tym ludziom należą się słowa uznania.

**W** RACAJĄC do strony sportowej imprezy należy przypomnieć, że Rajd Polski nie był tak obsadzony jak na eliminację MŚw. przystało. Część ekip fabrycznych zrezygnowała ze startu, ponieważ mistrzostwa świata są już w tej fazie rozstrzygnięte. Część kierowców zaś — z grupy najlepszych — nie wzięła udziału, ponieważ nagrody w naszej imprezie nie były dla nich zbyt kuszące.

W tej sytuacji wiodła oczywiście prym trójka znakomitych kierowców priorytetowych: Thierier, Warmbold, Paganelli. Walka pomiędzy dwoma Fiatami 124 Rally była zacięta i porywająca. Kierowcy dosiadający tych aut pokazali wirtuozowską klasę. Ostatecznie, zwycięstwo przypadło Joachimowi Warmboldowi z NRF na Fiacie 124 Rally przed Egonem Culmbacherem z NRD na Wartburgu. Trzecia i ostatnia sklasyfikowana załoga to Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk na Polskim Fiacie w grupie I (seryjnym). Jest to w dotychczasowej karierze młodych zawodników największy sukces.

Krytykowana była także zbyt mała przerwa pomiędzy pierwszym a drugim etapem. Np. załoga Stawowiak—Czyżyk, która