

42 Rajd Polski

Jeszcze kilka lat temu mieliśmy dwie imprezy rajdowe o międzynarodowym znaczeniu — Rajd Polski, oznaczony czterema gwiazdkami, i Rajd Warszawski w randze dwugwiazdkowej. Te eliminacje do Rajdowych Mistrzostw Europy Kierowców cieszyły się niezłą opinią, chociaż miały swoje wzniołe i upadki. Gwiazdkowe oznaczenia europejskich eliminacji mają duże znaczenie, bo zdobyte w poszczególnych zawodach punkty mnoży się przez liczbę gwiazdek. Oceną imprez rajdowych zajmuje się specjalna grupa obserwatorów Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA, ściślej jej Komisji Sportowej FISA.

Po kilku chudych latach, w których „wyleciało z trasy” parę liczących się imprez, z trudem powracamy na europejską arenę sportu motorowego. Niestety, pomimo nadziei na podniesienie rangi imprezy tegoroczny Rajd Polski miał, podobnie jak w roku ubiegłym, tylko dwie gwiazdki, co wyraźnie odbiło się na jego obsadzie. Ubiegłoroczni obserwatorzy zawodów zgłosili zastrzeżenie co do obsługi prasowej rajdu oraz do opisu trasy.

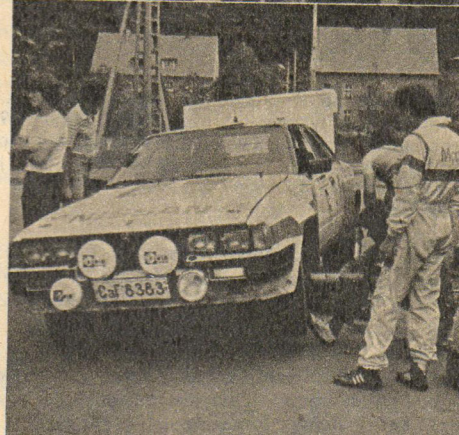
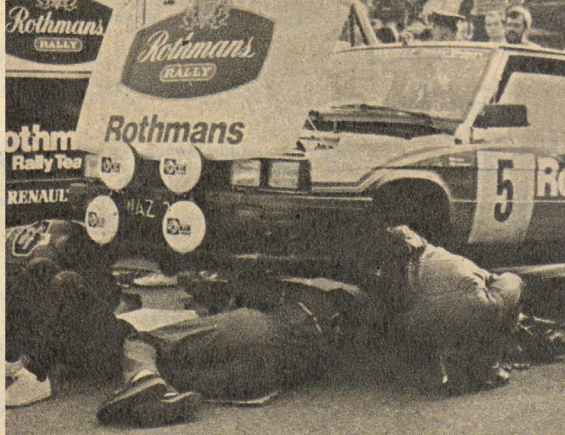
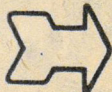
W tym roku „znakomita” organizacja rajdu zaczęła się od tego, że na pierwszą konferencję prasową nie przygotowano żadnych materiałów i właściwie przez cały czas trwania imprezy biuro prasowe nie działało tak jak powinno. Listy startowe można było otrzymać w chwili gdy pierwsze samochody były już na trasie, a przygotowane dla dziennikarzy tełeczki świeciły pustkami lub zawierały niepełny serwis informacyjny.

Na drugiej konferencji prasowej zorganizowanej przez firmę Rothmans, która była sponsorem kilku zawodników, szef ekipy zapowiedział jej wycofanie, jeżeli organizatorzy nie zrezygnują z dwóch bardzo wyboistych odcinków specjalnych. Startujący w zespole Rothmansa Błażej Krupa oświadczył, że takie odcinki można serwować zawodnikom na Mistrzostwach Świata Producentów, gdzie chodzi o zwycięstwo samochodów, a nie na Mistrzostwach Europy Kierowców, którzy w większości startują na własnym sprzęcie. Organizator uznał wypowiedzi za szantaż, tu i ówdzie przebiekivano nawet o prowokacji kapitalistów, której mieliśmy się nie dać. W końcu jednak zdecydowano się na odwołanie tych dwóch nieszczęsnych odcinków. Szkoda tylko, że uczyniono to pod koniec rajdu, bowiem zdążyło się na nich rozlecieć 16 samochodów, w tym dwa z ekipy fabrycznej FSO. Dosiadający Poloneza Sadowski zamiast na kołach pokonywał jeden z odcinków na dachu, natomiast Bublewicz, który przed startem odgrażał się, że pokaże, jak się po takich dziurach jeździ, urwał wahacz przedniego zawieszenia i zakończył tym samym swój udział w zawodach, tracąc dodatkowo szansę na tytuł Mistrza Krajów Socjalistycznych.

Wymienione tu pojknięcia organizacyjne z pewnością nie przyniosą tegorocznemu rajdowi najwyższej oceny. Pomimo nie najlepszej organizacji nie zawiedli, jak zwykle, kibice. Według szacunkowych obliczeń zmagania Kierowców oglądało w dzień i w nocy około 500 tys. widzów.

Z 59 załóg, które wystartowały na trasę 42 Rajdu Polskiego, do mety dotarły 22, wśród których najlepsza okazała się dwójka Jugosławian, Kuzmic — Sali, startująca na samochodzie Renault 5 Turbo.

WŁADYSŁAW PASZKOWSKI



RAJD POLSKI