

## RAJD „KORMORAN“ i parę poważnych ostrzeżeń

**D**ość późno rozpoczął się tegoroczny sezon rajdowy w kraju. W dniach 29–30 kwietnia, na krótkich drogach w okolicach Olsztyna, rozegrano pierwszą eliminację rajdowych samochodowych mistrzostw Polski — Rajd Kormorana. Organizatorem tej imprezy był Auto Moto Klub Stomil — Olsztyn. Trasa rajdu liczyła 779 km i rozegrano na niej 19 odcinków specjalnych. Wystartowało 80 samochodów a metę osiągnęło 57. Na starcie stanęła cała czołówka krajowa.

Niejako preludem do dalszej jazdy stanowił widowiskowy wyścig uliczny rozegrany w Olsztynie. Tu też zaczęły się pierwsze kłopoty. Lattariemu „ginie” prąd z jego nowej Alfę, Głabiński przewraca się na dach, Książkiewicz robi prawdziwe auto rodeo, cudem unikając „dachowania” w tłumie ludzi.

Po krótkiej przerwie, o godz. 20 na trasę rajdu wyruszają, w minutowych odstępach wszystkie załogi. Na OS-1 znowu niepowodzenia. Wykrusza się Bachtin, startujący tym

chodzie Renault 12 Gordini. On też wygrywa rajd w nieoficjalnej klasyfikacji generalnej. Do ostatniego odcinka specjalnego toczy się jednak zacięta walka o sekundy. Zawodnicy po długiej przerwie przewieć muszą trochę „wjeździć się” w zakręty. Inaczej przecież jedzie się na treningu a inaczej w rajdzie.

★

Pierwszą eliminację rajdowych samochodowych mistrzostw Polski mamy już poza sobą. Rozdano nagrody, przebrzmiały ostatnie echa sportowej walki. Koniec emocji.

I czas na refleksje. Kormoran 75 był niewątpliwie rajdem trudnym technicznie. Wymagał od zawodników wykazania się dużymi umiejętnościami prowadzenia samochodu ale nie mógł nie budzić wątpliwości. Przede wszystkim jeżeli organizuje się rajd w kraju, gdzie większość zawodników jeździ na własnym sprzęcie to czy trzeba konieczne 120 km

tów pozwalały na przejeżdżanie ich z dużą szybkością. Ale przecież po przejechaniu dość szybko po dziurawej drodze może przecieć coś w zawieszaniu się urwać lub uszkodzić w sposób nie mający początkowo wpływu na prowadzenie się pojazdu. Kierowca nic nie zauważył. Dopiero potem, przy szybkiej jeździe po dobrej nawierzchni, gdzie działają na każdy element zawieszania dość duże siły, samochód może zjechać z drogi.

Tym razem tylko A. Bielewiczowi z Automobilkлубu Warszawskiego na jednym z OS urwał się tylny most w BMW 2002 Touring i samochód wyśladał na ślupie. W ubiegłym roku A. Śliskiemu na ostatnim OS Rajdu Kormoran 74 urwał się drążek reakcyjny przedniego zawieszania i samochód wyśladał w rowie. Kto będzie następny? Czy zawodnicy muszą jeździć z nieustanną obawą o to, czy już coś pękło, czy jeszcze nie?

Wszyscy zdajemy sobie doskonale sprawę z faktu, iż rajdy to nie korespondencyjna gra w szachy ale sport dla odważnych. Nie należy więc niepotrzebnie zwiększać i tak już dużego ryzyka.

★

Reasumując można by stwierdzić, że organizatorzy starali się stanąć na przysłowiowej wysokości zadania. Próbowali bowiem wyłansować nową formę w tym sporcie. Tzw. wielką niewiadomą. Dlaczego? Otóż badanie techniczne wózwo odbyło się dość sprawnie w dniu rajdu o godz. 8. Wyścig rozpoczął się o 16,30 i skończył w pierwszym dniu około 19. Do tej chwili jednak żaden z zawodników nie wiedział o której godzinie wystartuje na dalszą część trasy rajdowej.

Czy nie za dużo tych zagadek? Zwłaszcza, jeśli kończą się tak jak w Olsztynie.

MACIEJ FURMANKIEWICZ

### WYNIKI RAJDU:

Grupa I klasa 1–2; Mieczysław Kleczek — Trabant 601 kl. 5–6 Adam Masłowiec — Fiat 127p kl. 7 Ryszard Grychtol — Polski Fiat 125p/1300 kl. 8 Marek Karczewski — Polski Fiat 125p/1500 kl. 9–13 Marek Sowiński — BMW 1802.

Grupa II klasa 1/2 Andrzej Radecki — Trabant 601 kl. 3–4 Andrzej Mordzewski — Fiat 850 Abarth kl. 7 Ryszard Bublewicz Polski Fiat 125p/1300 kl. 8 Włodzisław Dominowski BMW 2002 turbo kl. 9–13 Błażej Krupa Renault 12 Gordini.



Dobrze zaprezentował się w tym rajdzie Jerzy Landsberg startujący tym razem w samochodzie Renault 5 (1300 cm³)

razem w barwach Automobilkлубu Śląskiego. Jego Fiat nie nadaje się już do dalszej jazdy.

Zbyt długa przerwa w rajdach — (ostatnia eliminacja rajdowych mistrzostw Polski w ubiegłorocznej edycji rozegrana była w listopadzie) — sprawiła, że kierowcy nie potrafili opanować swoich nerwów. A często i... samochodu.

Na odcinku tym ulega bardzo poważnemu wypadkowi młody, obiecujący zawodnik z Poznania Zygmunt Chelstowski. Jak się później okazuje młody kierowca (27 lat) umiera w drodze do szpitala na skutek odniesionych obrażeń. Ekipa poznańska wycofuje się z rajdu. Szkoda, że organizatorzy nie wstrzymali dalszego rozgrywania rajdu, ponieważ wypadek ten nie mógł nie odbić się ujemnie na stanie psychicznym wszystkich uczestników.

Przyczyny wypadku jak dotąd nie ustalono ostatecznie. Prawdopodobnie kierowca zbyt szybko wszedł w łuk. Auto rozbiło się na jednym z drzew, a w czasie zderzenia kierowca wypadł z samochodu, ponieważ pas został albo urwany, albo odpiął się z zaczepu... Szczegóły są jeszcze badane. Niemniej jednak pilot, którego pas wytrzymał uderzenie, wszedł z wypadku cało ze stosunkowo niewielkimi obrażeniami: złamanie ręki.

Na OS-2 Wilkowo—Grabin, skrócony o 100 m start i duże podniecenie sprawia, że kilka samochodów niegroźnie wypadła z trasy. Na odcinku tym kończy jednak rajd ubiegłoroczny mistrz w klasie 5–6 gr II Henryk Mander.

Na nie zagrożonej pozycji lidera jedzie nadal Błażej Krupa w samo-

z blisko 800 km rajdu przeprowadzić po dziurawych drogach?

Jeden z OS (Nowe Miasto—Skarlin) zaplanowany był na odcinku o bardzo złej nawierzchni. Nie idzie przy tym o obawę, że samochód rozleci się po dwukrotnym przejechaniu takiego OS. Na coś zupełnie innego pragnę tu jednak zwrócić uwagę. Otóż Rajd Kormorana był rajdem bardzo szybkim. Długie proste i stosunkowo łagodne krzywizny zakrę-



Uff... nareszcie serwis. Można się napić gorącej kawy.

Fot. M. Eazutka