

ORGANIZATORZY 37 Międzynarodowego Rajdu Polski — Automobilklub Dolnośląski za kilkanaście dni przystąpią do rozliczenia finansowego przeprowadzonej przez siebie imprezy. Nam przyszło zająć się także rozliczeniem, chociaż pozornie nie mającym nic wspólnego z pieniędzmi.

Trzeci raz rozgrywany był Rajd Polski na Dolnym Śląsku. Jak dotychczas, chociaż nie ma stałych komandorów (co roku inny) i bez większego bagażu doświadczeń udawało się mimo wszystko, wyjść obronną ręką z trudnego obowiązku jakim jest przeprowadzenie eliminacji mistrzostw Europy.

Tym razem było podobnie. Z wielkiego chaosu jaki panował przed samą imprezą, wyłoniła się wreszcie słuszną i przejrzystą koncepcja rajdu. Można było długo — i miało to miejsce — dyskutować na temat doboru trasy. Z reguły na trasę narzekali ci, co gubili śrubki i inne akcesoria, twierdząc, że impreza o randze ME jest w tym wydaniu za trudna. Drodzy panowie, to coś nie tak. Jeżeli przed startem, po treningu, nie było żadnych sprzeciwów, to albo jedzie się bez narzekań albo się poprostu wycofuje. Nie słyszałem dotychczas o stosowaniu jakiegokolwiek przymusu.

Ostatecznie przeprowadza się na terenie kraju niezliczoną ilość imprez dla początkujących, rajdów okręgowych i innych, dla wszystkich więc niechętnych Rajdowi Polski i ciężkiej rzekomo trasy wystarczy miejsca i konkurentów.

Trudnościom trasy nie poddało wielu niedoświadczonych zawodników. Jeden wypadek miał tragiczne zakończenie. Młody kierowca bułgarski Boris Radicow kończąc jeden z odcinków specjalnych nie opamiętał się przy wyjeździe z zakrętu. Po przejechaniu linii mety nie zredukował prędkości i całym impetem uderzył w drzewo — ponosząc śmierć na miejscu.

Zdania czołowych zawodników imprezy były na temat doboru trasy jednoznaczne. To jest to o co chodzi w rajdzie tej rangi. Weterani europejskich imprez Darniche i Zanini byli wręcz zachwyceni. Ich samochodom (i nie tylko) nie odpadła żadna śrubka. Widocznie były mocniej przykręcone...

Obsada mogła być, gdyby wszyscy zgłoszeni zawodnicy przyjechali do Wrocławia, silniejsza. Startowało jednak czterech kierowców priorytetowych

uznać za sensację, ponieważ spodziewano się po zawodnikach CSRS wysokiej formy.

Od dwóch lat trwały w zespole fabrycznym Skody intensywne przygotowania do ataku na czołowe pozycje. Skuteczność jazdy, niezawodność sprzętu była już demonstrowana podczas tegorocznego Rajdu Monte Carlo. Eliminacje Pucharu Pokoju i Przyjaźni jakie zostały w tym roku rozegrane odbyły się pod dyktando kierowców Skody. Rajd Polski był dla nich

a jednak nie mogli na Dolnym Śląsku zaimponować swoim kibicom.

Talent i umiejętności jakie prezentują Maciej Stawowiak (11 m.), Tomasz Ciecierzyński (12 m.) i Marian Bień (nie ukończył) — taki sam skład brał udział w tegorocznym Rajdzie Monte Carlo — nie na wiele się zdadzą, jeżeli nie zostaną poparte starannymi przygotowaniem technicznymi sprzętu. Podobnie jak w styczniu w Alpach, tak i teraz, choć górkę nieco mniejsze, **zawiodły samochody!**

Szkoda, bowiem forma jaką zademonstrował Stawowiak stawiała go w czołówce rajdu. Kłopoty jakie napotkał — awaria układu elektrycznego — pozbawiły go szans na dobre miejsce. Podobnie Ciecierzyński. Minuty spóźnienia, jakie darował im zawodny sprzęt, były nie do odrobienia mimo świetnej popisu jazdy.

Nie po raz pierwszy tak beztrakoś trwonimy talent zawodników. Miał się skupić na samej jeździe wstuchiwał się on nieustannie w rytm pracy swoich „urządzeń do jazdy”, czekając jaką nową niespodzianką zgotuje im złośliwy pojazd.

Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim na Renault 5 Alpine, którzy zajęli IV m. przy prywatnym serwisie jechali w imprezie tak jak chcieli i planowali. Nie mieli w swoim maluchu żadnych usterek.

Prawie 80 dziennikarzy, w tym połowa z zagranicy miała doskonałe warunki do pracy. Biuro prasowe pisało się na piątkę.

Wiele słów uznania należy się także ekipie TV wrocławskiej. Chyba po raz pierwszy od wielu lat telewizorzy mogli oglądać na ekranach reportaże z prawdziwego zdarzenia. Doskonałe ujęcia prezentowały najefektowniejsze elementy rajdowej jazdy. Jest to zasługa realizatorów **Andrzeja Koziorowskiego, Jacka Zacharskiego, Witolda Karasia** i operatorów.



WIDZĄC TYLNE ŚWIATŁA

Jerzy JANKIEWICZ

z listy FIA i kilkunastu innych znakomitych zawodników. **Konkurencja odpowiadała więc eliminacji ME.** Tak się już składa, że przyzwyczajeni jesteśmy do kilku nazwisk gwiazd sportu rajdowego, które od lat brylują w tym sporcie, nie dostrzegając, że tak jak w innych dyscyplinach tak i w sporcie rajdowym dochodzą do wysokich umiejętności inni równie wybitni, zawodnicy. Wystarczy tu choćby wymienić Hiszpana Fernandezę lub Brundzę (ZSRR) i wielu innych, nie wyłączając rajdowców polskich. Nie można było znakomitego występu zespołu Skody

kolejnym etapem sukcesów. Blahna został sklasyfikowany na III m., Sedivy na VIII i Paulik na X m. Skody, które przez kilka poprzednich lat były deklamowane przez Polskie Fiaty, tym razem pokazują naszym zawodnikom tylne światła. Dlaczego? Pytanie to nurtuje nie tylko kibiców.

Zespół fabryczny FSO był reprezentowany przez zawodników, którzy nie potrzebują żadnych rekomendacji. Mają na swoim koncie wiele sukcesów, nie podlega dyskusji ich umiejętność i rozważa,