

Eliminacja Rajdowych Samochodowych Mistrzostw

Europy Kierowców, czyli:

WRAJD POLSKI

Tegoroczny Rajd Polski, którego trasę wytyczono drogami Dolnego Śląska, otrzymał wysoki współczynnik trudności (4), a jego trasa wynosi 1527 km i posiada 14 etapów. W pierwszym etapie, Pierwszy, zaliczony również do mistrzostw państw socjalistycznych, wynosi 951 km, a drugi — 576. Na trasie organizator zlokalizował 33 odcinki specjalne (OS) i jedna próbę szybkości płaskiej (SW). Kierowcy uczestniczący w Rajdzie Polski rozpoczynają zmagania na Stadionie Olimpijskim we Wrocławiu w dniu 8 lipca o godz. 10. Startują w odstępach 1-minutowych. Pierwszy zawodnik na mecie II etapu spodziewany jest 9 lipca ok. 7,30 rano. Start do II etapu, również ze Stadionu Olimpijskiego — 9 lipca o godz. 10, a pierwszy kierowca na metę Rajdu Polski powinien przejechać 9 lipca ok. godz. 22,20. Kiedy będziecie czytać ten numer P. — samochody będą na trasie, a może już osiągnę metę?...

Na czym polega rajdy samochodowe?

Rajd samochodowy, tak atrakcyjny dla kibiców oglądających zmagania kierowców, wymaga od startujących bardzo dokładnego i starannego przygotowania oraz — już w trakcie trwania — dużej wiedzy. W imprezach rajdowych złota składa się z dwóch zawodników — kierowcy i pilota. (Bywają także rajdy, w których załogi składają się z trzech czy czterech zawodników, ale dotyczy to głównie imprez długich, tzw. maratonów). Czynności technicznych sukcesie w danym rajdzie, należy przede wszystkim bardzo starannie objechać i sporządzić tzw. opis trasy. Właściwe opisywanie trasy rajdu odbywa się przy pomocy skrótowych znaków umownych, które, już w czasie trwania imprezy, pilot przekazuje kierowcy.

Każdy rajd samochodowy składa się z tzw. jazdy otwartej, odcinków specjalnych, prób szybkości płaskiej (sw), prób szybkości górskiej (sg) to z reguły wyścigi w terenie płaskim). Czas kontroluje się na punktach kontroli czasu i punktach kontroli przejazdu.

PUNKT KONTROLI CZASU (PKC) — jest to punkt, w którym kierowca, na wiele etapów, które oddzielone są punktami kontroli czasu. Każdy kierowca musi mieć zegarek, który ma być drogowej wyznaczony czas na pokonanie poszczególnych etapów rajdu. Nie należy wcześniej, ani później — musza zameldować się w swoim wyznaczonym czasie. W przeciwnym wypadku zalicza otrzymuje punkty karne — za każdą minutę 60 pkt.

PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU (PKP) — w niektórych imprezach organizator wprowadza punkty kontroli przejazdu. Właściciel świadectwa może skrócić trasę. Kierowcy przyjeżdżający na PKP otrzymują wpis do



OCIDNIE SPECJALNY (OS). — Jeszcze parę lat temu, gdy w rajdach samochodowych obowiązywała wysoko przeciętna szybkość na poszczególnych etapach, kierowcy nie przywiązali specjalnej uwagi do czasu uzyskiwanego podczas part sportowych, bowiem dobrze wiedzieli, że dana impreza wygrywa ten, kto w łącznej klasyfikacji będzie miał najmniejsze spóźnienie. Dziś, kiedy rajdy wyścigowe zupełnie inaczej. Przeliczone na trasie są bardzo nie takie, dzięki czemu cały rajd rozgrywa się na próbach sportowych. Jedną z takich imprez jest odcinek specjalny, zamknięty dla ruchu, na którym kierowcy starają się uzyskać jak najlepszy czas. Przed każdym rajdem zawodnicy przejeżdżają używkami tak odcinek kilkadziesiąt kilometrów, w celu poznania go. Odcinek specjalny prowadzone są po różnych nawierzchniach (asfalt, beton, szuter) i posiadają dużą ilość zakrętów. Dany odcinek specjalny wygrywa ta załoga, która pokona go w najkrótszym czasie.

PROBA SZYBKOŚCI GÓRSKIEJ (SG) — jest zbilansowana swoją formą do odcinka specjalnego. Różni się tym, że prowadzona jest — terenie górzystym, a jej metę znajduje się na szczycie. Właściciel świadectwa musi objechać — zorganizowana jest tylko na trasach niektórych rajdów, m. in. Rajdu Polski. Jest to próba sportowa, obwodowa, zamknięta, bardzo atrakcyjna dla obserwujących zmagania kierowców. Zawodnicy mają za zadanie przejechać wyznaczony odcinek w jak najkrótszym czasie.

Rajd samochodowy wygrywa ta załoga, która będzie w wszystkich jazdach (PKC, PKP, OS, SG, SW) uzyskała najniższą ilość punktów karnych.

KLASY — GRUPY

Startujące samochody są podzielone na klasy i grupy. Przyjął do nich kierowca uczestniczący od początku — silnika — samochodów. W grupie I i II ten podział jest następujący: do 600 cmc, do 850 cmc, do 1150 cmc, 1300 cmc, 1600 cmc i pow. 1600 cmc. W grupie III i IV są tylko ko dwie klasy: do 1600 cmc i powy. 1600 cmc. Samochody biorące udział w mistrzostwach Europy świata są podzielone na następujące grupy: I, II, III i IV. Grupa I tworzą samochody seryjne, homologowane przez FIA (międzynarodowe władze sportu samochodowego). W takich samochodach można jeździć, wprowadzić urządzenia zwiększające

bezpieczeństwo kierowców (wzmocnienie dachu — pałaki).

Prawo startu w grupie I mają samochody seryjne i turystyczne, których w ciągu 12 miesięcy wyprodukowano co najmniej 5 tys. sztuk. Do grupy II zaliczone są samochody turystyczne, których w ciągu 12 miesięcy wyprodukowano 1000 sztuk. Do grupy tej należą również samochody grupy I w klubach dokonano pewnych przeróbek technicznych. Grupa III — samochody seryjne wielkiej turystyki, których minimalna produkcja w ciągu 12 miesięcy wynosi 1000 sztuk. Grupa IV — samochody wielkiej turystyki (o produkcji minimalnej) w ciągu 24 miesięcy — 400 sztuk.

ZWYCZAJE RAJDÓW POLSKI OD ROKU 1960

1960 — W. Schoek — E. Boll (RFN) — Mercedes 230 SE; 1961 — E. Matron — R. Maitonen (RFN—Finlandia) — Mercedes 230 SE; 1962 — P. Lang (RFN) — Mercedes 230 SE; 1963 — D. Glemser — M. Braungart (RFN) — Mercedes 230 SE; 1964 — E. Zasada — E. Zasada (Polska) — Steyr FPG 650 T8; 1965 — K. Anttonen — A. Anttonen (Finlandia) — BMC Cooper S; 1966 — T. Fall — A. Krauklis (Anglia) — BMC Cooper S; 1967 — S. Zasada — E. Zasada (Polska) — Porsche 812; 1968 — K. Komoracki — P. Z. Wistulowski (Polska) — Renault R16; 1969 — S. Zasada — E. Zasada (Polska) — Porche 812-S; 1970 — J. C. Andruet — M. Verin (Francja) — Alp Romeo 1700; 1971 — S. Zasada — E. Zasada (Polska) — BMW 302 T1 Alpi; 1972 — E. Macaluso (Włochy) — Fiat 124 Abarth; 1973 — A. Warmold — J. Todt (RFN—Francja) — Porsche 914; 1974 — K. Kissling — W. Weiss (Austria) — Porsche Carrera RS; 1975 — M. Verin — F. Rossetti (Francja) — Renault 5; 1976 — J. J. Jaroszewicz — R. Zyskowski (Polska) — Lancia Stratos.

PROBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ (SW) — jest to próba sportowa, obwodowa, zamknięta, bardzo atrakcyjna dla obserwujących zmagania kierowców. Zawodnicy mają za zadanie przejechać wyznaczony odcinek w jak najkrótszym czasie.

KLASYFIKACJA NA 14 eliminacji mistrzostw Europy w rajdach samochodowych na 1977 rok przedstawia się następująco: 1) Darniche (Belgia), 2) Valanen (Finlandia), 3) Fernandez (Hiszpania), 4) Brookes (Anglia), 5) Staepelaere (Belgia), 6) Rainio (Finlandia).

Kto startuje w tegorocznym Rajdzie Polski?

SANDRO MUNARI (Włochy) — jeden z najlepszych kierowców w historii tej dyscypliny sportu. Mistrz Europy z r. 1973. Największe sukcesy: czterokrotne zwycięstwo w Rajdzie Monte Carlo (1972, 1975, 1976, 1977). Wygrywał 174 rajdy jako: Semperit (1971), Rajd

1000 Minut (1971), San Marino (1972), Costa Brava (1973), Firestone (1973), San Marino (1973), Tour de France (1973), San Remo (1974), Rajd Jexor Rideau (1974), TAP (1976), Korsyka (1976). W tym sezonie: 1) Monte Carlo i 3 Safari.

BERNARD DARNICHE (Francja) — ubiegłoroczny mistrz Europy w tym sezonie wygrał dwa klasyfikacje mistrzostw. Zwycięzał w takich rajdach jak: Korsyka (1970), Rajd Śniegu i Lodu (1972), Maroko (1973), Alpy Austriackie (1973), Korsyka (1975), Rajd Lyon-Charbonnieres (1976), Turyngia (1976), 4 Regiony (1976), Ankibes (1976), San Marino (1976), Baltyk (1976) oraz w 4 tegorocznych eliminacjach mistrzostw Europy.

GILBERT STAEPELAERE (Belgia) — jeden z czołowych kierowców europejskich. Startował już dwukrotnie w Polsce. Był dwukrotnie mistrzem Europy. Najlepsze wyniki: 1 w Rajdzie Węławy, 2 w Rajdzie Polski, 2 w Rajdzie Hiszpańskim, 1970 — 1 w Rajdzie Węławy, 3 w Rajdzie Polski, 3 w Rajdzie Monachium—Wiedeń—Budapeszt, 1 w Rajdzie Belgii, 1 w Rajdzie Hiszpańskim, 1975 — 3 w Rajdzie Tulipanów, 1 w Kryterium Bianchi, 1977 — 1 w Rajdzie Tulipanów.

ANTONIO ZANINI (Hiszpania) — ubiegłoroczny wicemistrz Europy. Polskę startuje po raz drugi. Wyniki: 1976 — 1 w Rajdzie Costa Brava, 1 w Firestone, 3 w Rajdzie Hiszpańskim, 2 w Rajdzie Polski; 1977 — 3 w Rajdzie Monte Carlo.

ANDRZEJ JAROSZEWICZ (Polska) — kierowca fabryczny Europy. W klasyfikacji mistrzostw Europy zajął 14 miejsce. Wyniki: 1976 (1975 i 1976). Największe sukcesy w ostatnim okresie: 5 w Costa Brava, 6 w Firestone, 5 w Rajdzie Jugosławii, 3 w Złoty Płaskach, 2 w Rajdzie Polski, 3 w Rajdzie Baltyku, 1 w Rajdzie Warszawskim, 1 w Rajdzie Tatr (1975); 4 w Rajdzie Firestone, 4 w Kryterium Alp, 3 w Rajdzie Baltyku, 2 w Lugano, 1 w Złoty Płaskach, 1 w Rajdzie Polski (1976).

BŁAŻEJ KRUPA (Polska) — dwukrotny mistrz państw socjalistycznych. Najlepsze wyniki: 1974 — 2 w Rajdzie Polski, 1975 — 3 w Rajdzie Volan, 5 w Złoty Płaskach, 2 w Rajdzie Tatr, 1 w Rajdzie Wartburga, 1 w Rosyjskiej Zimie, 1976 — 1 w Rajdzie Volan, 1977 — 8 w Rajdzie Firestone, 5 w Złoty Płaskach, 1 w Rajdzie Tatr.

CZERZY LANDSBERG (Polska) — kierowca polski kierowca rajdowy. Swoje największe sukcesy odniósł w tym roku: 13 w Rajdzie Monte Carlo, 5 w Rajdzie Firestone, 2 w Złoty Płaskach.

MAREK ALBER