



W POWODZI KOMPLEMENTÓW PRZYDA SIĘ SZCZYPYTA SOLI

PRZEZ kilka lat trwały usilne starania by Rajd Warszawski Polskiego Fiata druga po Rajdzie Polski eliminacja mistrzostw Europy miał podwyższony współczynnik trudności z „1” do „2”.

Efektywna działalność, przygotowywanie imprezy w najdrobniejszych szczegółach, zaangażowanie setek oddanych sprawle działaczy daly wreszcie oczekiwany rezultat.

Po raz pierwszy stołeczna impreza, która zakończyła się w sobotę, była rozgrywana ze współczynnikiem „2”. Przyspieszono także termin. Dotychczas przez wiele lat rajd odbywał się w listopadzie. Sugerowano zmianę terminu, ponieważ mistrzostwa Europy z reguły były już w tym czasie rozstrzygnięte i na start nie zgłaszali się ci, na których organizatorom najbardziej zależało.

Tym razem przyjechało kilka znakomitości, wśród nich lider mistrzostw Europy Franz Wittman z Austrii.

Obsada była dobra. Podczas wcześniejszej konferencji prasowej informowano, że do Warszawy przyjedzie m. in. była gwiazda rajdowa, Gilbert Staepelaere, ale nie należy się spodziewać po nim rewelacyjnych wyników. Tymczasem czterdziestolatek od początku rajdu nadawał rywalizacji ton. Nie wygrał wszystkich odcinków specjalnych, ale ani przez chwilę nie oddawał nikomu inicjatywy. Wygrał w dobrym stylu. Belgowi dzielnie wtórował Jego rodak Colsool, który zajął drugie miejsce.

O następne lokaty walczyli już wyłącznie polskie załogi. Andrzej Jaroszewicz i Zbigniew Kabulski, Maciej Stawowiak — Ryszard Zyszkowski (obydwie załogi na Polonezach) oraz Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim na Renault 5 Alpine i Jerzy Landsberg z Januszem Szajniem na Oplu Kadett-Marlboro. Wymieniona grupa stanowiła czołów-

kę rajdu tocząc pomiędzy sobą atrakcyjną i wyrównaną walkę.

POLONEZY, na których start oczekiwaliśmy z dużym zainteresowaniem wypadły nadspondziwianie dobrze; szczególnie model prowadzony przez Macieja Stawowiaka spisywał się wysmienicie. Tak więc samochody polskiej produkcji nawiązały ponownie kontakt z czołówką. Na Fiatach 1600 i 1800 byłoby to już niemożliwe. Adaptowanie tych modeli do celów wyczynowych sięgnęło pułapu. Nic więcej nie dało się już zdziałać.

Wszystkim, którzy doprowadzili do startu Polonezów w tak krótkim czasie po uruchomieniu produkcji seryjnej należą się słowa uznania. Dobry początek został zrobiony, z optymizmem można oczekiwać na ciąg dalszy.

Rajd Warszawski wyjaśnił, wiele problemów, ale oczywiście nie wszystkie. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Osobowych czeka więc jeszcze sporo roboty. Nadszedł czas dalszego udokonalania i adaptacji Polonezów do wyczynu. Każda impreza będzie wnosiła coś nowego i za kilka lat Polonez wejdzie z pewnością do grona najlepszych samochodów rajdowych. Obecnie zaś trwają intensywne działania nad uzyskaniem homologacji, bez której nie można rywalizować w imprezach najwyższej rangi, ze słynnym Rajdem Monte Carlo włącznie. Myślę, że tempo zostanie utrzymane i w styczniu na drogach przetartych w Alpach przez Fiata pojawia się Polonezy.

AUTOMOBILKLUB Warszawski, tradycyjny organizator rajdu, przy wydatnej pomocy Fabryki Samochodów Osobowych uczynił wszystko lub prawie wszystko by impreza była udana. Mam nadzieję, że obserwator Międzynarodowej Federacji Automobilowej (FIA) Grek Constantinos Loukatos

wyjechał i że nie doczyta się tego, o czym za chwilę.

Obserwując rajd tym razem niejako od kuchni zwróciłem jednak uwagę na pewną ilość drobnych, ale istotnych uchybień. Już w Warszawie. Dla informacji po wjeździe na teren lotniska przyczyniła się do spóźnienia. Na mecie odcinka specjalnego, który był powtarzany trzykrotnie, korzystano z nowoczesnej aparatury pomiarowej, ale sposób jej użytkowania budził sporo wątpliwości. Samochody nie były wychwytywane przez fotokomórkę. Czas mierzono kilkaset metrów wcześniej, w chwili kiedy dostrzegane były światła. To nie wielkiego, oczywiście. Różnice mogły być tylko sekundowe, ale zawsze. Właśnie o te sekundy, a nie minuty walczone na odcinkach specjalnych.

Z różnych powodów anulowano także dwa inne odcinki specjalne. Nie wiem jak działało biuro obliczeń, ale sądząc po komunikatach radiowych, nie najlepiej. Radio opierało się przecież na kontaktach z komisją obliczeń. Szczególnie w nocy wiadomości jakie szły w eter miały co najmniej dwugodzinne opóźnienie. Dla zawodników taka informacja równa się żadnej. Ekipa FSO wybrnęła z tego problemu po swojemu. Jacek Lewandowski prowadził przy pomocy podręcznego kalkulatora własne biuro obliczeń, korzystając z informacji kolegów rozmieszczonych na trasie. W każdej niemal minucie zawodnicy FSO znali swoją pozycję w rajdzie. Szybko i dokładnie.

CHYBA za wiele uwagi poświęcono tym razem sprawom wielkim i pompie, za mało drobnym ale ważnym szczegółom, których suma składa się na udaną organizację.

Jerzy Jankiewicz