

MOŻNA RAJDOWAĆ I PRZY „80” ...

Pierwsze tegoroczne spotkanie czołówki rajdowców polskich nastąpiło z okazji Rajdu Kormorana, tradycyjnie już rozgrywanego na Warmii i Mazurach. Nie bez szczególnego zainteresowania obserwowaliśmy tę imprezę, jako że przeprowadzana była według absolutnie nowych założeń. Informowaliśmy już, że wreszcie nasze władze sportu samochodowego poszły po rozum do głowy i licząc się z realiami, zmieniły założenia tego typu imprez.

Zrezygnowano z zakładania wysokich przeciętnych prędkości na jeździe okrężnej jako jednego z czynników eliminujących. Ten właśnie czynnik budził ostatnio słuszne zastrzeżenia władz strzegących porządku na drogach. Bywało bowiem do niedawna, że

prędkości przeciętne zakładane przez organizatorów oscylowały około 100 km/godz i zawodnicy stawiali przed dylematem: próbować utrzymywać się w limitach za cenę łamania przepisów, lub spóźnić się i przegrywać. Na dodatek w każdym regulaminie jego twórcy po judaszowsku myli ręce zamieszczając ostrzeżenie o konieczności przestrzegania przepisów...

Obowiązujące nas wszystkich teraz ograniczenie prędkości spowodowało, że pierwsza tegoroczna eliminacja Mistrzostw Polski odbywała się przy pełnym zachowaniu tego wymogu na jeździe okrężnej. Odpadł czynnik spóźnień, jeśli oczywiście ktoś nie miał kłopotów technicznych z pojazdem. Selekcja odbywała się na kilkunastu próbach szybkościowych,

na trasach zazwyczaj dla tych celów zamkniętych dla ruchu.

Okazało się, że można też i w ten sposób. Z ponad 50 załóg na starcie do mety nie dojechało 10 i to wskutek „normalnych” uszkodzeń, na jakie narażony jest każdy samochód. Ewentementem było, że do organizatora nie wpłynął ani jeden meldunek od milicji o naruszeniu porządku na drogach.

Mieliśmy okazję oglądać ten właśnie rajd na wielu kilometrach jego przebiegu i istotnie, wozy rajdowe były wzorem zdyscyplinowania. Zawodnicy wyszli z założenia, że nie ma potrzeby ryzykować punktów karnych za wykroczenia i spośród wielu, którzy ten rajd ukończyli było zaledwie kilku, którzy twier-

dzili, że wolna jazda na trasie okrężnej demobilizowała.

Koncepcja takiego właśnie kształtu rajdów mistrzowskich zdała egzamin. Przyczyni się to zapewne do dalszej popularyzacji tych imprez. Zazwyczaj bowiem na pierwszych eliminacjach widywaliśmy sporo nowych nazwisk, które zniknęły potem z konkurencji po laniu jakie dostawali już na pierwszych rajdach mistrzowskich. Rozbijali samochody w obłędnej gonitwie i po prostu od razu mieli dosyć... Tym razem wielu debiutantów dojechało do mety, były wśród nich Trabanty 601 i nowicjusze w rajdach — Polskie Fiaty 126p. Za wcześniej jeszcze na próbę oceny tego ostatniego samochodu w rajdzie, ale do tematu tego jeszcze powrócimy.

Najważniejsze teraz, że udało się utrzymać rajdy mistrzowskie i mimo limitowanej prędkości na drogach można okazuje się znaleźć formułę rozgrywania tych imprez. Tylko tak dalej. (bk.)

Wyniki:

gr. I kl. 1—2 — Kleczak/Kapitan (Aklub Śląski) — Trabant 601

gr. II kl. 1—2 — Leszczyński/Różanowicz (AKL. Śląski) — Trabant 601

gr. II kl. 3—4 — Mastowiec/Piotrowski (AKL. Śląski) — Syrena 105

gr. I kl. 5—6 — Eysmont/Pawłowski — (AKL. W-wski) — Fiat 127

gr. II kl. 5—6 — Sanowski/Krakowczyk — (AKL. Dolnośl.) — Wartburg 353

gr. I kl. 7 — Dąbrowski/Keller — (AKL. Śląski) — Fiat 128 SL

gr. II kl. 7 — Głabiński/Kłoda — (AKL. Śląski) — PF 125p

gr. I kl. 8 — Ciecierzynski/Mystkowski — (AKL. W-wski) — PF 125p

gr. II kl. 8 — Jaroszewicz/Jaroszewicz — (AKL. W-wski) — PF 125p

gr. I kl. 9 — Lattari/Szramowski — (AKL. W-wski) — Alfa Romeo GTV 2000

gr. II kl. 9—13 — (Wojtyna/Wojtyna) — Stomil Dębica — Ford Capri 3000 GXL