

W czwartek 12 bm. wybił dla uczestników XXXIII Międzynarodowego Rajdu Polski godzina „0”. Od niej licząc (będzie to dokładnie 16.01) rozpocznie się ponad dwie pełne doby trwający wyścig z czasem. W kartach drogowych podano precyzyjnie, gdzie i kiedy zawodnicy przejechać muszą przez punkty kontrolne. W teorii wszystko proste i łatwe. W praktyce — być może różnie. Tym bardziej, że ranga jednej z eliminacji (siódmej z kolei od Rallye Monte Carlo) mistrzostw świata — to nie tylko awans naszej największej dorocznej imprezy samochodowej, ale również szereg wynikających z racji tak wysokiego szczebla obciążeń.

3171 km trasy, 55 OS-ów

Czy w randze MŚ rajdowi do twarzy?

— Uwzględniając wytyczne Międzynarodowej Federacji Automobilowej — założyliśmy, że będzie to impreza proporcjonalna do umiejętności uczestników i fabrycznie przygotowanych wozów. Ciężka — aczkolwiek nie tak trudna, jak niektóre rajdy specjalistyczne typu np. Safari. Właśnie duża skala trudności sprawiła, że w trosce o prywatne samochody, na których startuje większość naszych rajdowców, nie potraktowaliśmy Rajdu Polski jako próby mistrzostw krajowych — odpowiada na nasze pytania komandor zawodów mgr JACEK SOZYŃSKI.

— 66 zgłoszonych załóg, to chyba niezbyt wiele...

Eliminacjami MŚ producentów były w tegorocznym sezonie kolejno: Rajd Monte Carlo, Rajd Szwedzki, Rajd Portugali, East African Safari, Rajd Maroka i Rajd Akropolu. Po Rajdzie Polski odbędzie się jeszcze 6 dalszych eliminacji: Rajd 1000 Jezior w Finlandii, Alpenfahrt w Austrii, Rajd Włoski, Press on Regardless w USA, Rajd RAC w Anglii oraz Rajd Korsyki.

Po rozegranych dotychczas 6 eliminacjach MŚ punktacja marek fabrycznych przedstawia się następująco: 1. Alpine-Renault 92 pkt., 2. Fiat 46, 3. Citroen 44, 4. Datsun 22, 5. Saab 20, 6. Ford 18. Indywidualnie najlepszy w dotychczasowych eliminacjach był startujący również obecnie w Krakowie Francuz Therier, który wgrał Rajd Portugali, Rajd Maroka oraz Rajd Akropolu.

— ...ale nie można zapominać, że eliminacje MŚ producentów nie są zazwyczaj zbyt licznie obsadzone. Mielismy zresztą tego przykład w XXIX Rajdzie Polski, który był również sprawdzianem mistrzostw marek fabrycznych. Niemniej oczekuję na trasie zaciętej walki, w której — mam nadzieję — włączą się nie bez szans także kierowcy polscy.

— Dokuczliwymi mankamentami organizacyjnymi były w poprzednich latach: łączność z trasą i przeciągające się obliczenia wyników. Czy liczyć w tym względzie na poprawę?

— Na pewno. Na trasach I i II etapu utworzyliśmy tzw. podcentra, które dokonywać będą obliczeń we własnym zakresie i te natychmiast przekazywać do bazy krakowskiej, która w różnej formie wyniki te będzie natychmiast ogłaszać. Sposób taki

umożliwi śledzenie przebiegu Rajdu „na gorąco” i spotka się chyba z uznaniem, przede wszystkim ze strony zawodników.

W jednym z przedrajdowych komentarzy podnieśliśmy alarm w związku ze zbyt „wyśrubowanymi” czasami przejazdów, które ari chybi kolidowały z obowiązującymi przepisami drogowymi. O ten właśnie aspekt pytamy vicekomandora sportowego — mgra inż. Kazimierza Czekaja.

— Czas przejazdów w stosunku do początkowych założeń złagodzone, dodając np. na tzw. pętli zachodniej 20–30 minut. Anulowany został punkt regulaminu wykluczający zawodników za spóźnienie pomiędzy dwoma kolejnymi punktami kontrolnymi większe niż 30 min. Dozwolone opóźnienia na każdym z etapów powiększono do 150 min.; ponadto w czasie krótkiej przerwy pomiędzy etapami, załogi lub upoważnieni przez nie mechanicy serwisów mieć będą 2 pełne godziny czasu na dokonanie potrzebnych napraw i przegląd samochodów. Ugi więc znaczne.

— Czy możliwe jest przejechanie trasy „na zero”, tj. bez spóźnień?

— Zakładaliśmy, że na mecie nie będzie zawodników bez karanych minut, stąd m. in. podwyższony limit dozwolonego opóźnienia. Na przestrzeganie przepisów drogowych zwracamy baczna uwagę. Wszyscy startujący zostali ostrzeżeni, że w wypadku trzykrotnego przekroczenia dozwolonej szybkości (a będzie ona badana w kilku miejscach przez ekipy MO radarem) automatycznie zostaną wykluczeni z rajdu. Również w trosce o bezpieczeństwo ruchu poprowadziliśmy trasę (której łączna długość mierzy 3171 km) mniej uczęszczanymi drogami i szosami. Wiele z odcinków przejechaliśmy seryjnym „Fiatem 125 p” i sądzę, że czas — po dokonaniu niezbędnych korekt — dobrane są właściwie.

— Klucz Rajdu?

— W moim przekonaniu to 500-kilometrowej długości pętla rozpoczynająca się i kończąca w Złotym Stoku, na której zlokalizowano 15 odcinków specjalnych. Załogi przejeżdżać ją będą nocą z czwartku na piątek. Dodatkowym utrudnieniem być mogą częste tam o tej porze roku mgły.

Tyle oficjalne wypowiedzi. Dajmy do nich, że — jak przypuszczaliśmy wbrew oczekiwaniom Zarządu Głównego PZM — XXXIII RP nie zdołał sięgnąć na start światowej czołówki, pomimo że jest eliminacją mistrzostw świata. Zakładając dużą ilość zawodników zagranicznych, PZM pogrzałby jedno-

cześnie sens startu kierowców polskich, nie traktując — jak to zazwyczaj bywało — I etapu jako próby MP.

Poniżej oczekiwań liczba zgłoszonych załóg — to z pewnością odzew na zasady regulaminu XXXIII RP, z którego jasno wynikało, że szybkości przeciętne jazdy określonej są zbyt wysokie, a limit spóźnień zbyt mały. Fakty te w trosce o dobre imię imprezy i jej powodzenie, podkreślaliśmy już przed miesiącem. Zmiany wprowadzono, ale dopiero w ostatniej chwili, tuż przed startem i — jak się słyszy — pod presją krytycznych wypowiedzi automobilistów zagranicznych. Szkoda Gdyby decyzje niezbędnych korekt czasów przejazdu zapadły wcześniej — zgłoszeń byłoby z pewnością dużo więcej.

**ANDRZEJ NYTKO
TADEUSZ TOLIŃSKI**