

Nie tędy droga

(OBSŁUGA WŁASNA)

Po raz pierwszy sznur samochodów nie pociągnął ponad 200 km na północ, a kręcił się w bezpośredniej bliskości stolicy w okolicach Pomiechówka, Legionowa i Nieporętu, nie było więc niepotrzebnego nawijania kilometrów. Za to plus organizatorom. Po raz pierwszy — mówili zwodnicy — przyszło nam ścigać się po takich dziurach. Przy nich dotychczasowe rajdy warszawskie i Kormorana, na które narzekaliśmy, były równe jak stół. Za to minus dla organizatorów.

Relacja z liczącego 498 km rajdu, w tym 219,7 km odcinków specjalnych byłaby bardzo krótka, gdyby wymienić, które z samochodów dojechały całe na metę. Długa, gdyby wymienić kto co urwał, złamał i dlaczego musiał się wycofać. Z 61 załóg na starcie, do mety dojechały tylko 29. Większość w stanie nie nadającym się do dalszej jazdy.

— Ostatnie odcinki jechaliśmy z urwanym silnikiem leżącym na płycie zabezpieczającej — usłyszałem od Andrzeja Kopera i Krzysztofa Gęborysa. — I to urwał się mimo dodatkowego zamocowania. Taki rajd to naszym zdaniem nieporozumienie.

— Najgorsze, że w tej sprawie nie ma z kim rozmawiać — dodał A. Koper. — Jestem umówiony w innej sprawie z prezesem ZG PZMot. Romanem Pijanowskim i ten problem poruszę. Czemu mają służyć takie rajdy?

Pytanie, które zadawaliśmy nieraz w przeszłości. Co ma wspólnego ze sportem rozbijanie na dziurach i bezdrożach samochodów z nielicznymi wyjątkami już zdezelowanych, wielokrotnie spawanych, a przy tym niebotycznie drogich? Odcinki leśne z natury swej nierówne nie wyglądają tak źle, gdy się nimi przejeżdża po raz pierwszy. Ale po treningu, po dwu czy trzykrotnym przejechaniu

na czas podczas rajdu nadają się raczej dla samochodów terenowych.

Rajd Warszawski miał decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia tytułu mistrza Polski w klasyfikacji generalnej. Koper-Gęborys żeby to zdobyć musieli przyjechać na drugim miejscu. I tak się stało, choć nie bez kłopotów, o których na wstępie — wiązania w Renault 11 turbo silnika drutem, aby nie rozwalił chłodnicy. Wygrał Marian Bublewicz — Jacek Wypych na Mazdzie 323 z napędem czterokołowym. W innych klasach, ze względu na to, że wiele załóg na skutek defektów będących następstwem fatalnej trasy, sprawa tytułu nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Zdecyduje Rajd Krakowski.

Nie wiadomo dlaczego na niektóre OS załogi były wypuszczane w różnych odstępach czasu, dlaczego komisarze zwinęli metę przed przyjazdem załogi, która miała tylko 13 min. spóźnienia. Kilkadziesiąt osób widziało jak na ostatnim OS Janusz Szerla skrócił trasę, jest to nawet nakręcone na taśmę.

Jeśli Rajd Warszawski chce odzyskać dawne znaczenie i być jedną z eliminacji mistrzostw Europy kierowców, musi pójść inną drogą, równiejszą bez przypominających safari wstępów.

ANDRZEJ MARTYNKIN