

Coraz trudniej o trasy



Dwie imprezy rajdowe, rozegrane już w jesiennej scenerii – Rajd Wisły FSM i Rajd Warszawski FSO wykazały, że coraz trudniej organizatorom imprez przeprowadzać zawody. Wytyczenie odcinków specjalnych, a więc tych odcinków dróg, które w czasie trwania imprezy i przed jej rozpoczęciem są zamknięte dla ruchu publicznego, nastroja coraz więcej kłopotów. Władze terenowe, zarządy dróg publicznych, władze sanitarne, a często mieszkańcy wsi i osiedli patrzą na rajdowców niechętnym okiem.

Przynajmniej, że każda impreza – nie tylko motorowa – rozgrywana na drogach publicznych powoduje określone perturbacje. Znały jest fakt z jednego z rajdów w RFN, kiedy to dla umożliwienia przejazdu autobusu z dziećmi dowożonymi do szkoły, wstrzymano imprezę, liczoną do mistrzostw Europy. Harmonogram zawodów wziął w łeb. Rajdowcy czekali – ale dzieci nie spóźniły się do szkoły!

Nie można obecnie planować przejazdu zawodników przez uzdrowiska (przykład z Ustronia-Jaszowca w Rajdzie Wisły), przez aglomeracje przemysłowe w godzinach nasilenia ruchu (np. Skoczów czy Bielsko), organizować wyścigów na obiektach wojskowych (lotnisko Bemowo w Rajdzie Warszawskim). Odcinki specjalne są więc siłą rzeczy coraz krótsze, wiodą bocznymi, polnymi drogami, często o nawierzchniach pozostawiających wiele do życzenia (np. OS Lalik-Zwardoń w Rajdzie Wisły). Często z roszczeniami finansowymi występują rolnicy, których grunty rolne ulegają podczas zawodów zniszczeniu i po prostu trzeba płacić za przywrócenie ich do stanu pierwotnego. Rozjeżdżane są kołami samochodów rajdowych drogi gruntowe i stąd też jawi się niechęć władz lokalnych do wyrażania zgody na przeprowadzenie imprez. Podobne kłopoty występują przy organizowaniu zawodów motocyklowych – rajdów Enduro czy obserwowanych, motocrossów, jeśli nie są prowadzone na wydzielonych crossowiskach.

Na starcie tegorocznej Sześciodniówki Motocyklowej Alp w

Hiszpanii gwałtownie demonstrowali przedstawiciele „zielonych”, nie chcąc dopuścić do przeprowadzenia imprezy na górskich trasach Pirenejów.

Ale wracamy do naszych rajdów.

Obie imprezy miały doborowe – jak na nasze krajowe warunki – obrazy. W Rajdzie Wisły wystartowały 72 załogi (ukończyło 48), w imprezie warszawskiej 65 samochodów (ukończyło 39). Na starcie obu rajdów stanęli wszyscy nasi najlepsi zawodnicy, a Rajd Warszawski „udawał” nawet imprezę międzynarodową, bowiem po zgłoszeniu

jej do kalendarza, na trasie zjawia się tylko jedna ekipa węgierska, Sandor Bogos-Imre Lakatos – mistrzowie swego kraju. Dużo jeszcze wysiłku czeka Automobilklub Warszawski – organizator imprezy, aby przywrócić jej międzynarodową renomę. Jeszcze więcej, jeśli chcą aby Rajd Warszawski znalazł się ponownie w eliminacjach mistrzostw Europy.

Rajd Wisły miał tym razem bazę w Cieszyńcu, a godzinna przerwa odbywała się pod bramą Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej, dla podkreślenia patronatu fabryki nad tą imprezą. Jest to krok naprzód w dziedzinie bliższego zainteresowania bielskiej fabryki imprezą rajdową, przeprowadzaną od lat na trasach wiodących po drogach Beskidu Śląskiego i Pogórza Cieszyńskiego, a więc tam, gdzie mieści się większość zakładów FSM.

Znacznie większe zainteresowanie rajdami wykazuje warszawska Fabryka Samochodów Osobowych. Start i meta Rajdu Warszawskiego były zlokalizowane przed fabryką, a tak znakomitego składu komitetu honorowego nie widzieliśmy dawno na imprezie motorowej. Honorowym starterem Rajdu Warszawskiego był I sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR, członek Biura Politycznego – Marian Woźniak.

Obie imprezy były przeprowadzone bez większych potknięć. Podczas Rajdu Wisły organizator uległ presji zawodników i zlikwidował jeden z odcinków specjalnych, przejeżdżany dwukrotnie. W Rajdzie Warszawskim też nie odbył się jeden OS, który w odpowiednim czasie nie miał właściwego zabezpieczenia trasy. O ile Rajd Wisły rzeczywiście odbywał się w jej rejonie, o tyle o Warszawskim można powiedzieć, że tylko z nazwy przypominał Stolicę, bowiem rozgrywał się właściwie na Pojezierzu Chełmińskim i Olsztyńskim.

Ponieważ we wcześniejszych rozgrywanych rajdach krytykowano niektóre komisje techniczne, tym razem przedstawiciele Głównej Komisji Samochodowej PZMot konsekwentnie kontrolowali zgodność zmian w pojazdach z wymogami

regulaminu. W Rajdzie Warszawskim zwrócono uwagę kilku zawodnikom w Polskich Fiatach 126p na nieprawidłowości, zalecając ich usunięcie przed startem. Sprawdzono potem te pojazdy na trasie. I cóż się okazało? Zaleceń nie tylko nie wykonano, ale wprowadzono inne zmiany, też niedozwolone. Reakcja była natychmiastowa: wykluczenie z imprezy, niezaliczenie wyniku i wniosek o wyciągnięcie konsekwencji klubowych i organizacyjnych.

Przebieg imprezy relacjonowano już obszernie w prasie codziennej. Warto więc tylko przypomnieć, że kolejność w Rajdzie Wisły była następująca: 1. Marian Bublewicz, 2. Andrzej Koper, zaś w Rajdzie Warszawskim odwrotnie: 1. Andrzej Koper, 2. Marian Bublewicz. Widać więc, że są to godni siebie rywale.

(sz)

Fot. Robert Magiera

19 Rajd Warszawski FSO – V eliminacja rajdowych mistrzostw Polski

Klasyfikacja generalna

1. Andrzej Koper – Krzysztof Geborys – Autoklub Rzemieślnik – R II Turbo – 7179 pkt.,
2. Marian Bublewicz – Ryszard Żyszkowski – AKlub W-wa – Polonez 2000 Turbo – 7471 pkt.,
3. Mariusz Kostrzak – Marek Smolec – AKlub Śląsk – Łada MTX 1600 – 7883 pkt.,
4. Marek Sadowski – Tadeusz Kolczyński – Autoklub Rzemieślnik – FSO 1600 – 8003 pkt.,
5. Czesław Zadygowiec – Tomasz Wieceżyński – AKlub Podlaski – Łada MTX – 8012 pkt.,
6. Tadeusz Buksowicz – Wojciech Malanowski – AKlub Warszawski – Polonez 1600 – 8125 pkt.,

Zwycięzcy w klasach: N-01 Krzysztof Winkowski – Robert Moritz – AKlub Warszawski Polski Fiat 126p – 9549 pkt., N-02 Krzysztof Hołowczyk – Marek Omelańczuk – Stomil Olsztyn – Polski Fiat 126p – 8418 pkt., A-11 Robert Kępa – Jacek Błasion – AKlub Śląsk – Polski Fiat 126p – 8715 pkt., A-12 Bogdan Herink – Andrzej Wojakiewicz – AKlub Kraków – Łada 2105 – 8665 pkt., A-13 Andrzej Koper – Krzysztof Geborys – Autoklub Rzemieślnik – Renault 11 Turbo – 7173 pkt., A-14 Marek Sadowski – Tomasz Kolczyński – Autoklub Rzemieślnik – FSO 1600 – 8003 pkt., B-22 Mariusz Kostrzak – Marek Smolec – AKlub Śląsk – Łada MTX 1600 – 7003 pkt., B-31 Marian Bublewicz – Ryszard Żyszkowski – AKlub Warszawski – Polonez 2000 Turbo – 7471 pkt.

Rajd o długości 785 km, z czego 251 km prób sportowych.

WYNIKI

33 Rajd Wisły – FSM IV eliminacja rajdowych mistrzostw Polski

Klasyfikacja generalna: 1) M. Bublewicz – W. Malanowski (FSO Warszawa) Polonez 2000 Turbo – 4399 pkt., 2) A. Koper – K. Geborys (Rzemieślnik W-wa) Renault 11 Turbo – 4489 pkt., 3) L. Orski (A. Śląsk) – T. Chmiel (SGPIS W-wa) Volkswagen Golf GTI – 4520 pkt., 4) A. Witkiewicz – A. Turczyński (AKlub Krakowski) Audi 80 Quattro – 4621 pkt., 5) W. Polak – M. Bajorska (AKlub Krakowski) Talbot 1600 – 4706 pkt., 6) B. Wozowicz – B. Stępkowska (Rzemieślnik W-wa) Ford Escort 2000 RS – 4732 pkt.

Zwycięzcy w klasach: B-31: M. Bublewicz – W. Malanowski, B-22: B. Wozowicz – B. Stępkowska, B-21: M. Kostrzak (AKlub Śląsk) – M. Smolec (AKlub Podlaski) Łada MTX – 4847 pkt., A-14: I. Szerla – Z. Baran (AKlub Krakowski) FSO 1600 A – 4818 pkt., A-12: K. Senft – Gloria Kossak (AKlub Krakowski) Vauxhall Nova – 5163 pkt., A-11: A. Lublak – M. Wistawski (FSM Maraton) Fiat 126p – 5558 pkt., N-02: K. Hołowczyk – M. Omelańczuk (OKS Stomil Olsztyn) Fiat 125p – 5281 pkt., N-01: K. Winkowski – R. Moritz (AKlub Warszawski) Fiat 126p – 6008 pkt.

Klasyfikacja zespołowa: 1) AKlub Krakowski I – 24 pkt., 2) Rzemieślnik – 19 pkt., 3) AKlub Śląsk – 19 pkt.