

XXXIV RAJD POLSKI

WIELKA KRAKSA...

• Pech i... szczęście Zasadów • Niebezpieczni organizatorzy • Rajd bez wyników

XXXIV RAJD POLSKI — NAJWIĘKSZA IMPREZA SAMOCHODOWA ROKU W NASZYM KRAJU — MIAŁ MIĘDZY INNYMI W SWYCH ZAŁOŻENIACH PROGRAMOWYCH POKAZAC NA CO STAĆ NASZYCH „WYPRÓBOWANYCH” ORGANIZATORÓW. PO UBIEGŁOROCZNYM RAJDZIE POLSKI JEGO ORGANIZATORZY DOŚĆ DŁUGO LECZYLI MORALNEGO KACA. MIAST JEDNAK W SPOKOJNEJ ATMOSFERZE SZCZEGÓŁOWO PRZEANALIZOWAĆ BŁĘDY I POSZUKAĆ METOD ICH UNIKNIĘCIA, POOBRAŻANO SIĘ NA SIEBIE WZAJEMNIE, CO JEST METODĄ DOŚĆ POWSZECHNIE STOSOWANĄ W PEWNYCH KRĘGACH DZIAŁACZY ZWIĄZANYCH Z AUTOMOBILIZMEM.

Tegoroczny rajd przygotowywała ekipa w części zmieniona, ale niestety — nie zmieniły się metody. Koncepcja ogólna tej imprezy nie budziła w zasadzie zastrzeżeń. Limity prędkości na trasie nie wykroczyły poza obowiązujące wszystkich. Tak więc rajd rozgrywał się nie w oparciu o wykorzystywanie spóźnień, lecz tylko na odcinkach specjalnych.

Uważamy jednak — mó-

cenę nadać po ubiegłorocznych niepowodzeniach organizacyjnych nakazywała uczynić zeń rajd z prawdziwego zdarzenia, o co wbrew pozorom nie tak trudno. Udowodnili to organizatorzy rajdu „Złote Piaski”, o czym wspominaliśmy na tych łamach przed dwoma tygodniami.

NAUKA POSZŁA W LAS

Tegoroczny Rajd Polski był wielką, nie tylko organizacyjną krakną! Za-

Wystartowała oczywiście cała niemal polska czołówka rajdowców, jednakże bez R. Muchy, którego plany startowe preferowały wyścig w Sachsenring ponad sztandarową polską imprezę i bez A. Jaroszewicza, który przebywał na urlopie.

Przez kilka ostatnich lat Rajd Polski kładziony był systematycznie na łopatkę przez organizatorów, co my też systematycznie podkreślaliśmy, bijąc na

mu chciały zdegradować Rajd Polski do rangi imprezy towarzyskiej i tylko usilne starania oraz osobisty, duży autorytet prezesa ZG PZM — mgr. inż. Romana Pijanowskiego zażegnały pogrzebanie tego rajdu. I teraz kolejny już raz autorytet prezesa został podważony przez nieodpowiedzialnych ludzi.

Zaczął się bardzo pięknie. Na konferencji prasowej przed startem kreślono przebieg imprezy w tonacji różowej, ale zapowiedziano także, że gdyby któryś z niesfornych dziennikarzy chciał dostać się samochodem na zamknięte odcinki specjalne to się nie uda. Służba porządkowa wyposażona została w specjalne uprawnienia.

Rajd rozpoczął się więc śpiewająco: koncertem Andrzeja Dąbrowskiego na stadionie „Wisły”. Ten sympatyczny piosenkarz (przed laty współpracujący z Motorem) prosto z estrady wsiadł do rajdowego Fiata i wystartował w rajdzie. Nie wszyscy może wiedzą, że odnosił on kiedyś spore sukcesy na rajdowych trasach i come back wypadł całkiem okazale.

Na początku rajdu wydawało się, że zaistniała szansa podreperowania reputacji imprezy. Pierwsze doniesienia z trasy i nasze obserwacje pozwalały przypuszczać, że nie zagra tym razem szablon. Wyniki w poszczególnych próbach szybkościowych wykazywały, że załoga Austriaków w Porsche Carrera podskubywana była przez kilka innych i że nawet sam Zasada walczyć musi ostro o utrzymanie się w czołówce. Faktem jest, że Renault Alpine, w którym tym razem wystartował, zbyt mało kilometrów przeszedł pod jego ręką i że dopiero w czasie rajdu następuje pełniejsze wzajemne poznanie.

ORGANIZATORZY SKASOWALI FAWORYTA

I wtedy nastąpiły dramatyczne wydarzenia. Fakt bez precedensu w historii rajdów: prawie czołowe zderzenie samochodu Zasady z wozem organizatora odpowiedzialnego m. in. za zabezpiecze-

nie trasy odcinka specjalnego!!! Szczegóły przyniosła prasa codzienna, nie ma więc sensu powracać do opisu przebiegu wypadku. Mało kto jednak wie, że nie był to jedyny przypadek łamania podstawowych zasad bezpieczeństwa w rajdzie.

Byliśmy naoczniymi świadkami niefrasobliwej podróży samochodu również innego działacza po trasie odcinka specjalnego, tyle że przynajmniej w tym samym kierunku. Za nim, jak lawina, poszły samochody kibiców i w tym momencie nadjechały kolejne wozy zawodników.

Jedynie umiejętności Zasady spowodowały, że oboje z żoną wyszli z tej kraksy z niewielkimi tylko obrażeniami, że kierowca Fiata, który się z nimi zderzył uszedł cało. Dość powiedzieć, że Renault Alpine nadaje się tylko do kasacji. Po przeżyciach, jakie były udziałem Ewy i Sobiesława Zasadów w XXXIV Rajdzie Polskim, chyba już nie zobaczymy ich na starcie tej imprezy. Jeśli w ogóle zobaczymy kogokolwiek z liczących się w tej dyscyplinie.

Nie sposób pozostawić tych spraw bez załatwienia do końca. Niniejszym prosimy władze XXXIV Rajdu Polski o powiadomienie, jakie wnioski wyciągnięto z tragicznych niemal zaszłości na trasie? Kto wydał dyspozycję wpuszczenia samochodu na trasę odcinka specjalnego nr 12 i to w kierunku przeciwnym? Kto potem podróżował w samochodzie na odcinku specjalnym nr 22 z Młynnego do Żegociny?

RAJD BEZ WYNIKÓW

Jakby tego było mało, kolejna, organizacyjna na szczęście, kraksa nastąpiła przy obliczaniu wyników. Nie było ich nawet w 36 godzin po przyjeździe zawodników na metę i to jest powodem, że nie napiszemy, kto wygrał XXXIV Rajd Polski. Do chwili oddawania tego numeru Motoru do druku mogliśmy się tylko domyślać, kto był najszybszy w sumie na całej trasie. Oto on: Rüssling z Weissem w Porsche Carrera. Szkoda, że Zasady nie danym było dokończyć rywalizacji z tą załogą i kilku innymi. Szkoda też, że nie wy-

startował zgłoszony do rajdu Adam Smorawiński, który dysponuje podobną jak Austriacy aparaturą do wygrywania rajdów — Porsche Carrera. Złośliwi mówili, że to właśnie na skutek obecności Rüsslinga nasz zawodnik ustąpił z pola, ale starajmy się nie dawać posłuchu złośliwościom.

Nie trzeba być prorokiem, żeby przewidzieć w Automobilklubie Krakowskim spory o to kto wykopał grób Rajdowi Polski? Faktem jest, że po grzeb już nastąpił. Uważamy, że jakiegokolwiek próby reanimacji tej imprezy będą bardzo trudne. Nieboszczyka można już teraz tylko ekshumować.

Rozmawialiśmy z 8 zawodnikami zagranicznymi z czołówki tego rajdu. Ani jeden nie potwierdził, że przyjedzie tu w przyszłym roku, co było z ich strony i tak jeszcze taktowne, bo mieli prawo obsobrać Rajd Polski ile wlezie.

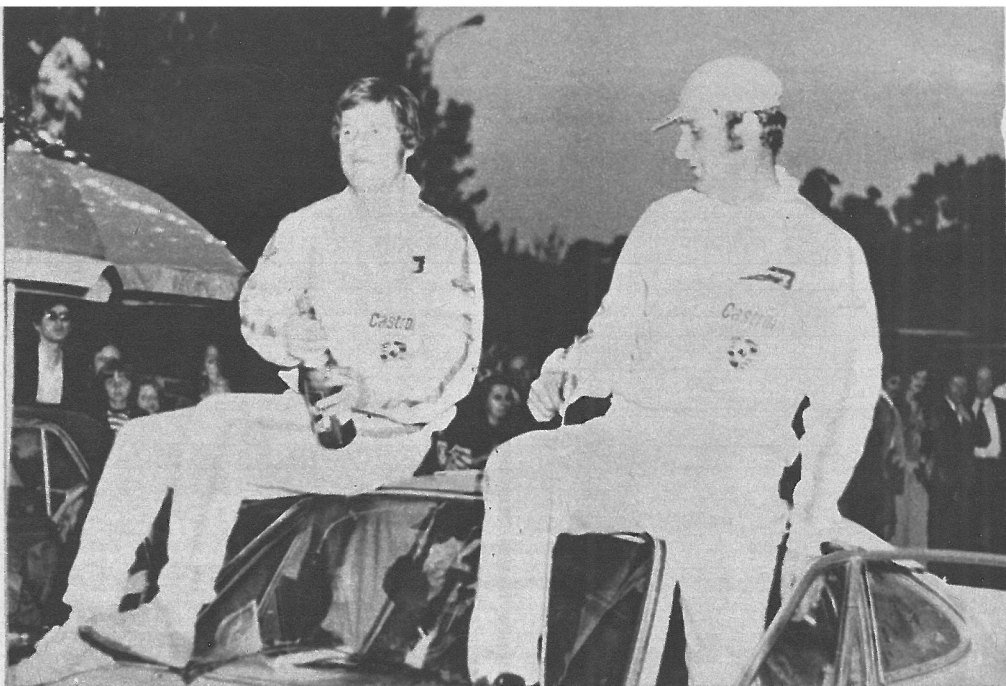
W tej sytuacji jedynym, sensownym rozwiązaniem wydaje się zmiana miejsca i ludzi, którzy organizowaliby jedyną eliminację Mistrzostw Europy w Polsce. Proponujemy władzom wyznaczonego automobilizmu, aby postarały się o jak najszybsze zatarcie wrzenia, jakie pozostawił Rajd Polski na jego zagranicznych uczestnikach.

Najwyższy czas, aby postarać się o nadanie rangi mistrzostw Europy oraz eliminacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni innemu polskiemu rajdowi: może Dolnośląskiemu, może Warszawskiemu? A na razie w Krakowie można organizować rajdy towarzyskie. W tego typu imprezach wyniki nie są najistotniejsze, choć i na nich nie należy dopuszczać, aby po zamkniętej trasie prób szybkościowych poruszały się pojazdy inne niż zawodników.

Organizacja imprezy jest rzeczą bardzo ważną, co było dostatecznie wyraźne w Krakowie.

A wracając do naszego poprzedniego artykułu na ten temat, warto nadmienić: zaczniemy chociaż dyskusję o sprawach organizacyjnych. Milczeć jednak chyba dłużej już się nie da.

B. KOPERSKI
i W. NAJHAJT



Oni prawdopodobnie wygrali XXXIV Rajd Polski: Austriacy Rüssling i Weiss na dachu Porsche Carrera szampanem świętują fakt, że udało się im uniknąć spotkania z innymi samochodami na odcinkach specjalnych. Foto: J. Plutter



M. Stawowiak z J. Czyżykiem od początku nawiązali ścisły kontakt z czołówką rajdu.



Kolejny udany start zanotował B. Krupa tym razem z J. Landsbergiem. Ich Renault 12 Gordini było jednym z szybciej poruszających się pojazdów na odcinkach wyścigowych.

wili też o tym zawodnicy — że jeśli ze względów bezpieczeństwa eliminuje się z założeń rajdu wysokie prędkości, pozostawiając rozegranie rajdu odcinkom specjalnym — trzeba tych odcinków więcej, ograniczając do niezbędnego minimum trasy dojazdów do tych prób. Od siebie dodamy, że są po temu u nas warunki i szkoda, że organizatorzy z nich nie skorzystali.

Ranga rajdu, jaką chciano mu 22 wszelką

część się od obsady. Pośród 96 załóg na starcie widzieliśmy zaledwie kilka liczących się na międzynarodowych trasach: SOBIESŁAW ZASADA Z ŻONĄ w Renault Alpine A-110, KLAUS RÜSSLING Z WOLFGANGIEM WEISEM (Austria) w Porsche Carrera, ATILLA FERJANCZ Z JENO ZSEMBERIM (Węgry) w Renault 12 Gordini, ILIA CZUBRIKOW Z ATANASEM TSKOVEM (Bułgaria) w Renault 12 Gordini.

alarm w kwestii ratowania tej imprezy. I znów, zamiast rzeczowej analizy błędów, obrazano się na nas, co jest metodą na tyle skuteczną, że eliminuje podjęcie jakiegokolwiek dyskusji.

Europejska czołówka rajdowców wykreśliła więc ze swych terminarzy Rajd Polski, zwłaszcza że do wyboru mają oni kilka innych imprez tego typu w innych krajach. Było już tak, że międzynarodowe władze automobiliz-