GV

LANDSBERG UPOLOWAŁ KORMORANA...

JAK TEN CZAS LECI — W POŁOWIE MAJA BR. ODBYŁ SIĘ JUBILEUSZOWY, BO JUŻ X RAJD KORMORANA, ORGANIZOWANY POD PATRONATEM OLSZTYŃSKICH ZAKŁADÓW OPON SAMOCHODOWYCH. RAJD TEN BĘDĄCY JUŻ TRZECIĄ ELIMINACJĄ Z PIĘCIU TEGOROCZNYCH W SERII RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI, PRZEBIEGAŁ NA DYSTANSIE PONAD 800 KM z 20 ODCINKAMI SPECJALNYMI, ALE IDĄC ZA OBOWIĄZUJĄCĄ OBECNIE TENDENCJĄ ZLOKALIZOWANO TRASĘ W POBLIŻU BAZY W OLSZTYNIE NA POKRYWAJĄCYCH SIĘ PĘTLACH DRÓG.

Koncepcja taka wydaje się najlepsza w naszych warunkach, jeśli uwzględnimy konieczność współistnienia rajdu z normalnym ruchem, choć uważamy, że trzeba jeszcze bardziej zaostrzyć kryteria bezpieczeństwa, ale o tym potem.

[illegible]KA DO OSTATNICH KILOMETRÓW

Na tegorocznym Rajdzie Kormorana stawiła się niemal cała rajdowa czołówka pretendująca do miana najlepszych. Pierwsze próby szybkościowe przebiegały pod dyktando [illegible]ch załóg fabrycznych FSO [illegible]acieja Stawowiaka z Jackiem Lewandowskim i Włodzimierza Groblewskiego z Januariuszem Czerwońcem, których PF 125p IV grupy zdecydowanie były szybsze od pozostałych na suchych nawierzchniach.

Po dwóch odcinkach specjalnych prowadził Stawowiak jedną sekundą różnicy przed Krupą z Mystkowskim, trzeci był Landsberg i dopiero czwarty Groblewski.

Na czwartym OS-ie, który liczył 11 km przygodę przeżyła załoga Krupa-Mystkowski: kilkadziesiąt metrów po starcie uszkodzili prawą przednią oponę! Krupa zdecydował jechać 11 km na „kapciu", co przy przednim napędzie Renault 12 nie nie jest łatwe, jeśli weźmie się pod uwagę, że jest to 11 km jazdy na czas! Lepsze jednak to, niż tracić sekundy na zmianę koła.

W trakcie tej jazdy opona zsunęła się na wewnętrzną stronę obręczy i wirujące jej resztki uszkodziły jeden z elementów układu kierowniczego. Do serwisu było dość daleko i w ten sposób załoga ta spadła po czwar[illegible] OS-ie ze ścisłej czołówki aż [illegible] miejsce. Co jednak znaczy ruty[illegible] ogromne doświadczenie: po usunięciu uszkodzenia Krupa z Mystkowskim do końca dźwigali się w górę listy klasyfikacyjnej rajdu i w rezultacie ukończyli go na świetnej 5 lokacie w klasyfikacji generalnej.

Do [illegible]stego OS-u było sucho i pogod[illegible] [illegible]agle spadł na trasie rajdu ulew[illegible]eszcz, a prognozy meteo zapowiadały mgły na wieczór i noc rajdową. Kibice sportu rajdowego dobrze wiedzą, że takie właśnie warunki to jest to, na co czekają Landsberg z Muszyńskim. Po siódmym OS-ie rozgrywanym już w deszczu załoga ta jadąca w Renault 5 Alpine wyszła na prowadzenie. Na dalszych miejscach byli: Stawowiak z Lewandowskim i Groblewski z Czerwońcem. Ciągle jednak różnice między tymi załogami były sekundowe!

Do końca rajdu trwała ostra rywalizacja między Landsbergiem a Stawowiakiem. Trwała ona ponad 16 godzin, a w trakcie decydującej nocy rajdowej aż czterokrotnie zmieniali się na pozycji lidera! Wydaje mi się, że Stawowiak po efektownym zwycięstwie Groblewskiego na poprzedniej eliminacji w Krakowie postanowił przypomnieć kibicom i młodszym kolegom w zespole fabrycznym, że też potrafi walczyć, co w rajdzie Kormorana udało mu się znakomicie.

Landsberg z Muszyńskim byli tym razem w wybornej formie. Ostatni OS w tym rajdzie liczył ponad 11 km. Różnice między konkurentami do zwycięstwa były minimalne i wtedy załoga Renault 5 Alpine zaryzykowała ostateczny atak. Partner Landsberga — Marek Muszyński powiedział na mecie, że tak szybko jadącego kolegi jeszcze nie widział. Zaryzykowali: tam gdzie zakręt na treningach opisany był na trzeci bieg, Landsberg przejeżdżał go piątym! Udało się! Okazuje się, że po wszystkich OS-ach przewaga Landsberga z Muszyńskim nad Stawowiakiem wyniosła aż 31 sekund!

CZOŁÓWKA SIĘ ROZSZERZA

Tegoroczny Rajd Kormorana był też dowodem, że tuż za plecami ścisłej czołówki naszych rajdowców uformowała się grupa młodszych stażem, ale już odważnie przepychających się ku górze zawodników. Z satysfakcją obserwowaliśmy szybką i taktycznie bezbłędną jazdę załogi OKS Stomil Olsztyn Mariana Bublewicza z Wiesławem Grabarczykiem w PF 125p IV grupy. Nieźle poczynał sobie na początku rajdu Józef Ważny z olsztyńskiego OKS Stomil, ale w pewnym momencie błąd nawigacyjny kosztował go 5 minut spóźnienia, co w czołówce jest równoznaczne z całkowitą przegraną.

Szóste miejsce w klasyfikacji generalnej tego rajdu zdobyła warszawska załoga Marek Karczewski ze Stanisławem Brzozowskim w PF 125p I grupy. Załoga ta znalazła wspólny język już kilka sezonów wcześniej i w trakcie kilku rajdów wykazała, że stać ją na bardzo dobre wyniki. Potem przyszły chwile załamania formy i kilkumiesięczna przerwa. Sukces na III eliminacji mistrzostw Polski jest — miejmy nadzieję — początkiem powrotu do czołówki krajowej.

Jak zwykle nieźle poczynał sobie Janusz Książkiewicz z Ireneuszem Poradą też z olsztyńskiego Stomilu w PF 125p I gr., a w ogóle, proszę zauważyć jak wiele załóg z ekstraklasy rajdowej broni barw tego właśnie klubu...

TEMAT DO SZYBKIEJ ANALIZY

Jubileuszowy Rajd Kormorana przeprowadzony był właściwie bez potknięć organizacyjnych. Od lat przygotowuje go grupa doświadczonych działaczy z komandorem — Włodzimierzem Śniadym na czele. Nie zawiodły tym razem tradycyjnie słabe u nas ogniwa machiny organizacyjnej jak np. łączność, za którą odpowiadał kpt. Roman Mickiewicz, a wyniki schodziły do biura rajdu w kilka minut po przejeździe pierwszych zawodników. Zasługa to zwartości trasy, ofiarności żołnierzy-łącznościowców i... komputera.

Zaprzęgnięcie tego ostatniego do pracy w rajdzie to nie nowość, ale kilka lat temu zdarzyło się, że właśnie komputer nakłamał w obliczeniach wyników rajdu co niemiara i wyszła z tego kosmiczna awantura... W Olsztynie poddano komputer treningowi przed rajdem, przeprowadzając z nim grę pozorowaną. Spodobało mu się to i potem już rajd właściwy obliczał szybko, w miarę bezbłędnie.

Ujawniło się natomiast przy okazji tego rajdu zjawisko groźne i wymagające natychmiastowej analizy we władzach sportu rajdowego. Na treningach i już w czasie trwania rajdu rozbiciu uległo zbyt wiele wozów, aby fakty te przemilczeć. Jeden z tych wypadków zakończył się, niestety, tragicznie. W wyniku zderzenia z drzewem, kilka godzin po przewiezieniu do szpitala zmarł znany zawodnik olsztyński — Henryk Ziemski.

Wypadki te były prostą konsekwencją specyficznych warunków, jakie istnieją na olsztyńskich drogach. Wąskie, kręte i pofalowane nawierzchnie, stwarzające kierowcom idealne warunki dla wykazania się

kupsztem, byłyby idealne, gdyby nie fakt, że w ich bezpośrednim sąsiedztwie ciągnie się zazwyczaj szpaler gęsto rosnących grubych drzew. To właśnie one są tam najczęściej powodem kolizji. Dzieje się tak dlatego, że kierowcy nie mają w tym szpalerze drzew szans na uratowanie się na poboczu, jeśli popełnią błąd, albo po uszkodzeniu np. opony wóz wyczynia harce po całej szerokości nawierzchni.

Można oczywiście apelować do rozsądku zawodników, co sprowadziłoby się do wolniejszej jazdy. Nie ma takiego kierowcy rajdowego, który świadomie wyhamowywałby się w ferworze walki o każdą sekundę na trasach OS-ów.

Wypadki na treningach leżą poza możliwością ingerencji organizatorów rajdu, a wiadomo, że zawodnicy trenują w normalnym ruchu, często przy maksymalnych prędkościach. Nie moją rzeczą jest formułować rozwiązania problemu, obowiązkiem natomiast jest zasygnalizowanie rozmiarów jego niebezpieczeństwa.

Są przykłady, że organizatorzy rajdów wręcz zabraniają treningów i to wcale nie ze względu na to, że trasy przebiegają prywatnymi terenami, a z prostych względów bezpieczeństwa. Inni z góry zapowiadają, że udostępniają trasy prób szybkościowych w ustalonych terminach przed rajdem. Przekonuje to, że wyjścia jednak są. Trzeba ich szybko poszukać...

BOGUSŁAW KOPERSKI

WYNIKI X RAJDU KORMORANA

KLASYFIKACJA GENERALNA: 1. J. Landsberg — M. Muszyński, 2. M. Stawowiak — J. Lewandowski (OBRSO — FSO) — PF 125p, IV gr. — 5666 pkt., 3. M. Bublewicz — W. Grabarczyk (OKS Stomil-Olsztyn) PF 125p, IV gr. — 5731 pkt., 4. W. Groblewski — J. Czerwoniec (AKlub Morski — OBRSO) — PF 125p, IV gr. — 5734 pkt., 5. B. Krupa — P. Mystkowski (OKS Stomil-Olsztyn) — Renault 12 Gordini — 5803 pkt., 6. M. Karczewski — S. Brzozowski.

GRUPA IV: 1. Jerzy Landsberg — Marek Muszyński (OKS Stomil-Olsztyn) — Renault 5 Alpine — 5635 pkt.; KL. 8, GR. II: Zdzisław Szafrański — Henryk Pineles (AKlub Śląski) — Renault 5 — 6139 pkt., KL. 8, GR. I: 1. Marek Karczewski — Stanisław Brzozowski (AKlub Warszawski) PF 125p — 6064 pkt. KL. 7, GR. II: 1. Tadeusz Michalak — Paweł Stojanowski (AKlub Dolnośląski) — PF 125p — 6661 pkt. KL. 7, GR. I: 1. Marek Dąbek — Krzysztof Urbański (AKlub Dolnośląski) — Fiat 128 — 6972 pkt. KL. 3—6, GR. I: 1. Janusz Waluś — Jan Ambrozik (AKlub Świętokrzyski) — Fiat 128 S — 6761 pkt. KL. 1—2, GR. II: 1. Witold Kołder — Tomasz Stawowczyk (AKlub Krakowski) — Trabant 601 — 7153 pkt. KL. MARKOWA: 1. Andrzej Lubiak — Maciej Wisławski (AKlub Beskidzki) — PF 126p — 7041 pkt.

Oni upolowali Kormorana: Jerzy Landsberg (z prawej) i Marek Muszyński.

Charakterystyczny pejzaż odcinków specjalnych na Rajdzie Kormorana — kręte pofalowane drogi w szpalerze gęsto rosnących drzew.