



wiec. Natomiast jego szef zaproponował albo pozostawienie samochodu, albo przyjazd następnego dnia wczesnym rankiem. Już gotowa byłam to zrobić, gdy przypomniały mi się poczynione wczesnym rankiem bezcenne zakupy, te świeże śledzie w rozgrzanym słońcem samochodzie. Nie, trzeba się ratować gdzie indziej i to zaraz.

Przypominając sobie radę znajomej, ruszyłam w drogę z duszą na ramieniu, przez całe miasto do innego warsztatu przy ul. Codziennej na Zaciszu, wciąż bez kierunkowskazów i wskaźnika paliwa. Błada z przejęcia, „otrąbiona” przez innych, dojechałam wreszcie na miejsce...

Drugi elektryk kazał otworzyć klapę. Obejrzał bezpieczniki, wyjął kozik z kieszeni, poskrobał jeden z nich ... i natychmiast wszystko wróciło na swoje przyrodzone, samochodowe miejsce. Dłużej trwało opowiadanie o moich przeżyciach niż cała operacja. Popatrzyliśmy z elektrykiem na siebie. Zapytałam: ile? Usłyszałam: na zdrowie...

Dopiero później, w rozmowie ze znajomymi samochodziarzami wymksnęło mi się pytanie, czy rzeczywiście elektryk z Chłodnej mógł się nie poznać na przepalonym bezpieczniku... — Na bezpieczniku to się mógł i nie poznać, ale na zielonym kierowcy to się poznał od razu... — usłyszałam w odpowiedzi.

No, ale od czego byliby fachowcy, gdybyśmy się tak wszyscy na wszystkim znali...

Od pewnego czasu z rajdami samochodowymi zaliczanymi do mistrzostw Europy jest tak jak z koniakami i hotelami. Im więcej gwiazdek, tym w wyższej cenie u kierowców. Tyle, że FISA daje maksimum cztery gwiazdki, co oznacza, że rajd ma współczynnik „4”. Punkty w rajdach do mistrzostw Europy kierowców mnoży się w zależności od współczynnika.

Wniosek z tego prosty, że punkty zdobyte w imprezie o współczynniku „4” są czterokrotnie wyższe niż w „jedynce”. Ale rajdów o najwyższym współczynniku jest mało; przyznaje się „4” oszczędnie, za znakomitą pod każdym względem organizację, za dobór trasy i jej trudność i wiele innych czynników, jakie biorą pod uwagę oficjalni obserwatorzy FISA składając sprawozdania.

Do 1981 r. Rajd Polski był czterogwiazdkowy. Po przerwie 6 lipca br. jako eliminacja mistrzostw Europy kierowców zacząć musiał od współczynnika „2”. Nie trzeba dodawać, że obniżenie współczynnika trudności spowodowało mniejsze zainteresowanie kierowców zachodnioeuropejskich. Przyciągnąć ich może wyższy współczynnik, jak też ograniczenie do minimum wszelkich formalności z przyjazdem do Polski. Ambicją organizatorów Rajdu Polskiego, przebiegającego jak w latach poprzednich przez teren Dolnego

41 RAJD POLSKI

PRZERWA WYSZŁA NA DOBRE

Śląska, było przeprowadzenie imprezy w taki sposób, aby w przyszłym roku rajd otrzymał trzecią gwiazdkę.

W zasadzie nie powinno to być ponad możliwości dolnośląskich działaczy. Rajd Polski z „czwórka” zawsze przebiegał bez większych zgrzytów, ale na organizację rajdu wpływ ma tyle czynników, nie zawsze zależnych od ludzi, że o potknię-





cie nie trudno. Skoro na ocenę rajdu ma wpływ nawet graficzny znak miejscowości w itinererze, to wpływ zasadniczy, niemal decydujący ma łączność. I tzw. spływ wyników do biura rajdu i biura prasowego. Jeśli mieliśmy jakieś obawy przed rajdem, to właśnie do funkcjonowania systemu łączności i obliczania wyników. W rajdach krajowych różnie z tym bywało, z reguły w trakcie imprezy biuro rajdu nie dysponowało wynikami z poszczególnych odcinków specjalnych, a na rezultaty końcowe trzeba było czekać dłużej niż dobie.

Kiedy przed startem na tyłach hotelu „Wrocław”, który był główną bazą rajdu, dostrzegłem kilkudziesięciometrowy maszt z anteną oraz

namioty wojskowe, o łączność byłem spokojniejszy. Pomoc wojska w poprzednich rajdach przyczyniała się w dużej mierze do sprawnego przebiegu imprezy. Gdy później wicekomandor rajdu **Andrzej Postawka** zapoznał mnie z systemem łączności, dublowanym, zasadach działalności komputerowego systemu obliczeń, jednego w Bielawie, drugiego na miejscu, pokazał mi informacje i wydruki z komputera zainstalowanego w biurze prasowym, wszelkie wątpliwości odpadły. Możliwym się stało śledzenie na bieżąco przebiegu rajdu nie ruszając się z hotelu. Jeszcze przed przybyciem na metę pierwszej załogi gotowe były nieoficjalne wyniki wszystkich odcinków specjalnych i znane wyniki w klasyfikacji generalnej.

41 Rajd Polski, którego komandorem był w tym roku **Zbigniew Jarosz** (w minionych latach odpowiedzialny za zabezpieczenie tras i porządku), a przy organizacji brało udział około 2000 działaczy Automobilklubów Dolnośląskiego i Sudeckiego, funkcjonariuszy MO, zakończył się organizacyjnym sukcesem. Nie znaczy, że wszystko przebiegało idealnie, takich zresztą rajdów nie ma nigdzie, potknięcia były, ale na szczęście drobne i nie rzucające na całość. Tak przynajmniej wydaje się nam. Obserwatorzy FISA, Włoch **B. Moretti** i Szwed **L. Svenmarker** podczas konferencji prasowej mówiąc o niedociągnięciach wymieniali właśnie drobiazgi, jaka będzie ich ocena oficjalna przekonamy się niebawem. Być może zanim ten numer „Auto Moto” dojdzie do rąk czytelników już zapadnie decyzja, czy w przyszłym roku Rajd Polski będzie trzygwiazdkowy.

Trzyletnia przerwa w organizacji nie okazała się czasem zmarnowanym. Przeciwnie działacze jakby nabrali oddechu i na pewno tegoroczny ich wysiłek będzie procentować w latach następnych. Nam pozostaje mieć nadzieję, że przynajmniej część z ich doświadczeń zostanie przeniesiona do imprez o mistrzostwo Polski. W przeciwnym razie grozi nam to co do tej pory. Oczekiwanie na wyniki trwające trzykrotnie dłużej niż przebieg rajdu.

ANDRZEJ MARTYKIN