

O GÓLNOPOLSKIE Raidy Samochodowe ostatnich lat nosiły wyraźne piętno okresu wojennego. Stare i wysłużone maszyny z trudem znosiły ciężar normalnej eksploatacji, a w próbach sportowych skracaly swój żywot w przyspieszonym tempie. W związku z tym nie sposób było ocenić rzeczywisty poziom kierowców, gdyż o zwycięstwie często decydował przypadek lub szczęśliwy zbieg okoliczności. Na starcie XVIII ORS, dzięki pojawieniu się na rynku pewnej ilości nowych pojazdów, zobaczymy samochody z prawdziwego zdarzenia, a ich kierowcy będą mogli pokazać swe umiejętności jeździeckie.

Dla zorientowania się, jak wygląda organizacja raidu w przededniu startu, zwróćmy się z pytaniami do Komandora — p. Juliana Zabokrzeckiego:

— Ile jest prawdy w pogłoskach o trudnościach w organizacji Raidu, które podobno jeszcze w ostatnich dniach decydowały o jego losach?

— Trudności były, ale nie tego rodzaju, żeby mogły decydować o jego losach w ogóle. Przyznam, że nie słyszałem o takich pogłoskach, ale jeśli były, to tym bardziej chętnie je dementuję. W chwili obecnej mamy już wszystko zapakowane na ostatni guzik i w zasadzie nic się nie powinno już zmienić.

— Jak wygląda sprawa zgłoszeń?

— Mamy 72 zgłoszenia krajowe oraz co najmniej 5 maszyn zagranicznych. Użyłem zwrotu „co najmniej”, gdyż zawodnicy zagraniczni są na prawach gości, chociaż startują w konkurencji i do ostatniej chwili nie wiadomo ilu przyjadzie i kto przyjadzie. Na pewno przyjadzie p. Siemiers z NRF na Renault 4CV, oraz cztery maszyny z Jugosławii: Porsche, Mercedes 190 SL, DKW 3 — 6 oraz Fiat 1100 TV. Wespole awizowany jest znany raidowiec p. Vukowicz. Spodziewany jest również start Czechów na Skodach i zawodników NRD na Wartburgach. Gdy ten numer AMS ukaże się w sprzedaży wszystko będzie już wiadome — na razie opieramy się na wiadomościach i zgłoszeniach. Ale z praktyki wiemy, że decydują ostatnie dni. Jeśli chodzi o zgłoszenia krajowe, to najliczniej prezentuje się Warszawa — 25 maszyn, Katowice — 11, Kraków — 8, itp. LPZ zgłosił 12 wozów. Najliczniej reprezentowana jest kl. V do 1100 cm³, gdyż tych wozów jest stosunkowo najwięcej na rynku.

— Tak więc mimowoli ORS zamienia się w imprezę międzynarodową?

— Nie wiem czy mimowoli, gdyż mamy już drugą połowę XX wieku, wieku postępu technicznego i każy izolacjonizm, szczególnie w dziedzinie techniki pociąga za sobą nieobliczalne straty, trudne do naprawienia nawet w okresie wielu lat. Doznaliśmy tego na własnej skórze. Nieuniknionym następstwem będzie zgłoszenie naszego Raidu do kalendarza FIA i może już w przyszłym roku zobaczymy na starcie czołówkę europejską. A to będzie przełom w polskim automobilizmie.

— Jakże specjalne warunki, jeśli chodzi o tabor, przewiduje regulamin?

— Regulamin Raidu rozróżnia dwie kategorie pojazdów: turystyczne normalne i turystyczne specjalne. Zmusił nas do tego stan faktyczny. Niektóre pojazdy są tak poprzerałane, że trudno właściwie ustalić na ile podobne są do seryjnych maszyn fabrycznych. Przy okazji powstał problem Syreny. Regulamin FIA przewiduje że do wozów „normalnych” zalicza się samochody seryjne produkowane co najmniej w ilości 1000 sztuk w danym roku (zał. J. do reg. FIA). Dlatego musieliśmy zaliczyć Syrenę do kategorii „specjalnej”, co stawia przed nią dość duże wymagania. Jak powiedziałem na wstępie, w tym roku staną na starcie prawie wyłącznie samochody nowoczesne, co podniesie poziom konkurencji. Nie bez wyjątków jednak. Najstarszym będzie chyba Fiat 500 z lat 1936—37, tzn. 20 letni staruszek. Niewiele młodsze są Hansa 1100, Opel Olympia oraz BMW 326 i 328. Obok nich nowoczesne Simca Aronde, Fiat 600, Wartburg, P70, Citroen, Warszawa, Ford Custom, Ford De Luxe, Chevrolet De Luxe. Parada marek i typów.

— Jak wiemy, trasa Raidu ma układ pętlicowy, tzn. każdy etap zaczyna się i kończy w Olsztynie. W związku z tym na szosach olsztyńskich będzie niesamowity tłok. Czy macie zapewnioną obsługę na trasie?

— Raid odbywa się na trasie otwartej. Władze lokalne otrzymały zawiadomienia z podaniem trasy i godzin przejazdu zawodników. O ile wiemy MO w Gdańsku szczególnie dobrze opracowało system zabezpieczenia ruchu. Zobaczymy jak to wypadnie w praktyce. Cóż więcej można zrobić — na

XVIII OGÓLNOPOLSKI RAID SAMOCHODOWY OTWIERA NOWĄ KARTĘ POLSKIEGO AUTOMOBILIZMU

Po raz pierwszy w latach powojennych zobaczymy na starcie samochody z prawdziwego zdarzenia. Udział zawodników zagranicznych wskazuje na konieczność wprowadzenia Raidów Ogólnopolskich do Kalendarza FIA.

całym świecie robi się w ten właśnie sposób.

— Czy nie ma obawy, że Raid przerodzi się w wycieczkę — to taki częsty objaw?

— O tym chciałem przypomnieć wszystkim zawodnikom. Nie ma potrzeby „ścigać się”, gdyż szybkości przeciętne są tak dobrane, że zapas czasu wystarczy nawet na zmianę kilku opon a nie tylko jednej. Zresztą czas mierzony jest na końcu etapu i wyczekiwanie przed metą nie świadczy dobrze o zawodniku. Normalna jest wskaźnikiem-umiejętności kierowcy i sprawności maszyny.

— Mazurska trasa jest raczej chybą piasku i łatwa?

— O, to duża omyłka. Są wzniesienia i serpentyny, wiraje i inne niespodzianki, o które trudno podejrzewać Mazurę. Przekonają się o tym kierowcy na odcinku Olsztyn — Szczytno i na innych. To ładna i ciekawa trasa.

— A teraz może parę słów o paliwie i smarach, bo to rzeczywiście problem dla maszyn, poddanych egzaminowi w ciągu kilku kolejnych dni.

— Zaryzykuje twierdzenie, że zaopatrzymy startujących w lepsze paliwo. Trudno mi w tej chwili określić jakie ono będzie, ale mam zapewnienie, że będzie „specjal-

ne”, a co więc co najmniej 68—70 oktanów. — Na zakończenie chcieliśmy usłyszeć opinię Pana o zjawisku braku zainteresowania ze strony prasy, szczególnie codziennej, sprawami sportu motorowego?

— To jest szczególnie bolesny objaw. Rzeczywiście — czytałem szczegółowe sprawozdania z meczów koszykówki, ping-ponga itp. rozważania na temat „co było i co będzie” — a o samochodach i motocyklach tylko wzmianki, wcisnięte siłą przez organizatorów. Są to niestety smutne przejawy analfabetyzmu technicznego, a motorowego w szczególności. Nie negując potrzeby uprawiania tenisa stołowego twierdząc że jest on bardziej dostępny i dla uprawiających i dla sprawozdawców. Bo tam nie potrzeba myśleć i nie trzeba uczyć się. A technika ma swoje wymagania. Jestem jednak przekonany że i ta choroba społeczna przejdzie, gdy tylko więcej samochodów i motocykli znajdzie się w rękach przeciętnego obywatela, gdy ludzie zaczną jeździć a nie patrzeć z zawiścią na „panów w limuzynach”. Z brakiem zrozumienia trzeba walczyć, tak jak walczy się z ciemnotą i zacofaniem, jak zwalcza się analfabetyzm. Bo kultura techniczna to przejaw i jednocześnie warunek postępu.

rozmawiał W.

