

NIEKONSEKWENCJA

WPRAWDZIE od Rajdu Polskiego minęło kilkanaście dni, jednak nie sposób pominąć istotnego elementu, który miał niebagatelny wpływ na przebieg i atmosferę imprezy.

Po treningu czołówka kierowców zakwestionowała jakość, a właściwie rodzaj nawierzchni kilku początkowych odcinków specjalnych. Chodziło o to, że na tych próbach można było porozbijać, a w szczęśliwym przypadku dość skutecznie rozluźnić podwozie i zawieszenie. Argument rajdowców wydawał się nie do odparcia. Jazda rozklekotanymi na początkowych odcinkach samochodami groziła w dalszej szybszej fazie rajdu niebezpiecznymi konsekwencjami.

Podczas konferencji firmy Rothmans kierownictwo sponsora dwóch załóg zagroziło, że jeżeli organizator nie odwoła dyskutowanych przejazdów, wycofa swoją ekipę z rajdu.

Strachy na lachy. Organizator pozostał nieugięty. Kto nie chce, niech nie jedzie — stwierdzono. Chyba jedynym zawodnikiem, któremu owe odcinki odpowiadały był Marian Bublewicz na Polonezie 2000. Rychło jednak poniósł karę za swoją pewność. Właśnie na czwartym odcinku, tym naigorszym, wpadł na kamień i przestał się liczyć w rywalizacji o zwycięstwo nie tylko w rajdzie. Przeszedł mu obok nosa także wymarzony tytuł mistrza krajów socjalistycznych.

Wobec twardego stanowiska organizatorów, po drugim odcinku specjalnym wycofał się na znak protestu Attila Ferjancz. W wyniku odpadnięcia dwóch wybitnych zawodników rajd od razu stracił na atrakcyjności.

Okazało się, że zawodnicy mieli rację. Samochody psuły się jeden po drugim. Potem mimo dodania uczestnikom dodatkowego czasu na reperowanie zdezelowanych samochodów coraz mniej zawodników kontynuowało jazdę. W ostatniej fazie imprezy organizator spłoszony znacznym odsiewem, chcąc doprowadzić jak najwięcej samochodów do mety, zdecydował się odwołać cztery końcowe odcinki specjalne.

Pytanie nasuwa się samo. Czy nie należało zrobić tego wcześniej zamiast czekać do momentu, gdy w rajdowych samochodach „słychać” już było niebagatelne koszty napraw?

Ktoś słusznie zauważył, że była to eliminacja mistrzostw Europy kierowców, a nie producentów i przeważająca większość uczestników startowała na prywatnych samochodach. Raid tego typu ma wyłonić zawodników, którzy potrafią najlepiej jeździć, a nie tych, którzy pancernymi pojazdami będą pokonywać szlaki wymyślone przez rozbawionych wyobraźni działaczy.

Sport samochodowy zna przypadki, gdy kierowcy odmawiali startu ze względów na bezpieczeństwo. Tak było niedawno np. w Belgii podczas Grand Prix Formuły 1. Ponieważ nawierzchnia nie nadawała się do użytku, solidarny protest zawodników zmusił do odwołania wyścigu.