



BLAŻEJ KRUPA
RATOWAŁ HONOR

BRANISŁAW KUZMIĆ NAJSZYBSZY W RAJDZIE POLSKI

WROCLAW, 6.7 (inf. wł.). Z kilkugodzinnym opóźnieniem zakończył się w stolicy Dolnego Śląska, Wrocławiu, 42 Rajd Polski, który stanowił eliminację mistrzostw Europy oraz eliminację Pucharu Pokoju i Przyjaźni, czyli końcowy akord rozgrywek o tytuł mistrza krajów socjalistycznych.

Impreza nie dała tysiącom kibiców zgromadzonych na trasie rajdu spodziewanej satysfakcji. Najpierw wskutek decyzji kierownictwa zespołu Rothmansa wycyfofali się po dwóch odcinkach specjalnych, jeden z najlepszych zawodników węgierskich — Attila Ferjancz, który jechał na samochodzie Renault 5 Turbo.

Wycyfofanie tego zawodnika było protestem. Chodziło bowiem o anulowanie kilku początkowych odcinków specjalnych, które miały niezbyt równą nawierzchnię, a kilku czołowych kierowców, w tym zawodnicy Rothmansa (Ferjancz i Krupa), sugerowało, iż kwestionowane odcinki zagrażają bezpieczeństwu. Ponieważ organizator nie uległ presji zawodników, Ferjancz się wycyfofował. Natomiast Błażejowi Krupie pozostawiono wolną rękę, Polak więc wystartował.

Później zaczęły się dziać różne dziwne rzeczy. Między innymi właśnie na trasie dyskusyjnych odcinków: 2, 3, 4; już bowiem na szóstą próbę do Sobótki nie przyjechało kilkunastu zawodników.

Na pierwszym odcinku specjalnym błysnął formą po raz pierwszy startujący w Polsce Branisław Kuzmić, 37-letni zawodnik, 9-krotny mistrz Jugosławii, mający do wrocławskiej imprezy 93 pkt. do mistrzostw Europy (8 miejsce), jeżdżący na samochodzie Renault 5 Turbo. Drugie miejsce, o jedną sekundę gorzej, zajął Francuz, trzecie — ze stratą 4 sekund — Henk Vossen z Holandii na Oplu Mante. Na czwartym miejscu zaś uplasował się jeden z faworytów imprezy, Marian Bublewicz, na Polonezie 2000 — 6 sekund gorzej od zwycięzcy.

Druga próba to z kolei popis Ferjancza, który okazał się sekundę lepszy od Jugosłowianina. Niestety, Węgier po tym odcinku specjalnym został wycyfofany, a trzeci odcinek specjalny wygrali ex aequo Bublewicz i Wit-

kowicz, ten drugi na Audi Quattro. Na tej próbie Kuzmić miał kłopoty, co od razu odbiło się na klasyfikacji generalnej; po trzech odcinkach specjalnych spadł na 16 miejsce. Najlepszym zaś zawodnikiem w tej fazie rajdu był Bublewicz przed Witkowiczem, Vossenem i Donnerem (RFN) oraz Szerlą na drugim fabrycznym Polonezie.

Nadszedł jednak czas rozegrania czwartego odcinka specjalnego. Na prawym łuku Polonez Bublewicza z szybkością ponad 120 km na godzinę wyrzucił w kamień. Mimo uszkodzonego zawieszenia, zawodnik jechał jeszcze dalej, uzyskał nawet na tej próbie trzeci czas, a na następnej drugi wynik! Okazało się jednak, że uszkodzenie jest zbyt poważne, by kontynuować jazdę. Załoga zdecydowała się więc naprawić samochód po rozegraniu piątego odcinka specjalnego. Naprawa trwała zbyt długo, został przekroczony limit czasu i Bublewicz, szukający ostatnich punktów do mistrzostw krajów socjalistycznych, musiał pożegnać się ze wszelkimi nadziejami.

— To był błąd — powie później szef zespołu fabrycznego, inż. Jacek Bartoś. — Należało jechać jeszcze dalej, zaliczyć wyścig w Sobótce, a dopiero potem zdecydować się na naprawę, bowiem później było znacznie więcej czasu. Niestety, zawodnik rozemocjonowany wydarzeniem, podjął zbyt pochopną decyzję. W tej sytuacji niekwestionowanym mistrzem krajów socjalistycznych jest Svatopluk Kvaizar na Szkodzie 130 LR. Marian musi się zadowolić tytułem wicemistrza. Szkoda.

Wyścig w Sobótce stanowił tradycyjnie jedną z najbardziej widowiskowych prób. Tym razem organizatorzy postanowili przeprowadzić go w przeciwną niż dotychczas stronę, co znacznie uatrakcyjniło imprezę. Kilkadziesiąt tysięcy kibiców (wtajemniczeni twierdzą, że na trasie próby zebrali się około 30 tysięcy) miało okazję oglądać jak na dłoni klasę poszczególnych zawodników. Część z nich jeździła właśnie pod publiczność, dokonując efektownych, mało skutecznych manewrów. Tutaj najszybsi byli dwa zawodnicy, którzy osiągnęli jednakowy czas — Kuzmić i Vossen, przed Petkowem (Bułgaria) i Krupą. Późniejszy zwycięzca odrabiał w niezwykłe

efektowny sposób stratę z trzeciego odcinka. Piał się w klasyfikacji w imponującym stylu. Po siedmiu odcinkach specjalnych znajdował się na czwartym miejscu za Vossenem, Moskowskim (ZSRR), Kvaizarem. Najlepszy z Polaków, Andrzej Koper na Renault 11 Turbo, plasował się na siódmym miejscu. Błażejowi Krupie — również na Renault 11 Turbo — któryś z sędziów omyłkowo wpisał trzy minuty spóźnienia, co spowodowało spadek na 17 miejsce. Potem anulowano ów wpis i Krupa wrócił do czołówek.

Następnie rozpoczęła się popisowa jazda Jugosłowianina. Wygrywał kolejno kilkanaście odcinków — jeden po drugim. Błyszczała głównie trójka zawodników, która przez kilka godzin toczyła pomiędzy sobą zaciętą rywalizację — Kuzmić, Vossen, Krupa. Ten ostatni po kilku zwycięstwach, m. in. na odcinkach specjalnych 16, 17, 22, 23 i 24 wysunął się na drugie miejsce w rajdzie. Po 26 próbach prowadził Kuzmić przed Krupą — strata 2:28 min. i Vossenem — 3:06. Na czwartym miejscu znajdował się Kvaizar, a na piątym — Koper. Miejsce Błażeja Krupy było już ostatnią nadzieją kibiców. Na metę pierwszego etapu wjechali w kolejności Kuzmić, Krupa — strata 2:47, Kvaizar — 3:09, Vossen — 3:14, Petkow na Nissanie 240 RS — 6:19, Tumałjaviczius (ZSRR) — 6:58, Koper był ósmy — 11:19, zaś Szerla — dziesiąty — 20:26.

Metę pierwszego etapu osiągnęło tylko 37 załóg. Po kilkugodzinnej przerwie nastąpił start do drugiej, decydującej rozgrywki. Ponieważ wiele samochodów znacznie ucierpiało na drogach pierwszego etapu, organizatorzy odwołali cztery odcinki specjalne — te najbardziej dziurawe.

Przebieg rywalizacji w tej fazie rajdu był bardzo emocjonujący. Wiadomo było, że tylko jeden z trzech zawodników może sięgnąć po zwycięstwo: Branisław Kuzmić na swojej małej rakiecie Renault 5 Turbo, Błażej Krupa na Renault 11 Turbo lub gość z Holandii, Henk Vossen, na silnym Oplu Mante. Tak też się stało. Szkoda jedynie, że Polak wypadł z tej trójki. Najpierw borykał się z kłopotami paliwowymi. Jechał na pożyczkach z kolegów, wywiał przez radio swój serwis. Owe

perypetie, a także awaria ogumienia na jednym z końcowych odcinków specjalnych, zepchnęły Błażeja Krupę z Piotrem Mystkowskim na czwarte miejsce. I tak już zostało do mety.

Wreszcie koniec zmagania. Zawodnicy mieli do pokonania około 1000 km w tym 46 odcinków specjalnych.

— Było bardzo ciężko — powiedział na mecie szczęśliwy zwycięzca rajdu, Jugosłowianin Branisław Kuzmić — ale szampan ma dobry smak. Jestem tu po raz pierwszy, lecz mam nadzieję, że nie ostatni. Jest to mój największy sukces międzynarodowy, po zdobyciu trzeciego miejsca w tegorocznym Rajdzie Ziółe Piaski.

Dziesiątkowana polska ekipa może mówić o wielkim pechu. Defekty Błażeja Krupy, Mariana Bublewicza. Później kłopoty drugiego kierowcy FSO — Janusza Szerli — zablokowana skrzynia biegów, wypadnięcie z trasy Marka Sadowskiego także na Polonezie 2000. Jugosłowianin, po zwycięstwie w 42 Rajdzie Polskiej, przesunął się w klasyfikacji generalnej mistrzostw Europy i obecnie zajmuje trzecią lokatę. Metę osiągnęły 22 załogi z 59 jakie stanęły na starcie.

Wyniki: 1. Branisław Kuzmić — Rudi Sał (Jugosławia) Renault 5 Turbo 3:38:51; 2. Henk Vossen — Hedi Kimmenade (Holandia) Opel Manta 2000 — strata — 3:30 min; 3. Svatopluk Kvaizar — Jirzi Janeczek (CSRS) Szkoda 130 LR — 5:55; 4. Błażej Krupa — Piotr Mystkowski (Polska) Renault 11 Turbo — 7:12; 5. Radosław Petkow — Nedełczo Monczew (Bułgaria) Nissan 240 RS — 9:06; 6. Vallo Soots — Toomas Putmaker (ZSRR) Lada VFTS — 15:19; 7. Em Tumałjaviczius — Paweł Videlka (ZSRR) Lada VFTS — 18:40; 8. Sławocho Christow — Stojan Radew (Bułgaria) Lada VFTS — 20:49; 9. Georgi Petrow — Iwan Tonew (Bułgaria) Lada VFTS — 29:57; 10. Janusz Szerla — Zbigniew Baran (Polska) Polonez 2000 — 30:35.

Klasyfikacja narodowa: ZSRR przed Bułgarią i Polską.

Jerzy Jankiewicz