



Błażej Krupa (z prawej) i Piotr Mystkowski reprezentujący team Rothmansa zdobyli kolejne punkty do ME, chociaż myśleli z pewnością o wyższej lokacie. Fot. J. KRUG

◆ „Rybka” przekreśliła szansę ◆ Olsztynianin wicemistrzem KDL

(Od naszego wysłannika)

Gdyby współczynnik przyznawany przez FIA organizatorom poszczególnych imprez automobilowych zależał jedynie od skali trudności trasy, Rajd Polski miałby nie dwie, lecz trzy, a może i cztery gwiazdki. Taka opinia panowała powszechnie we Wrocławiu. Wypowiadali ją nie tylko działacze, czy licznie przybyli dziennikarze, ale przede wszystkim sami zawodnicy.

Już przed startem blisko trzydziestu kierowców podpisało protest skierowany do organizatorów, domagając się odwołania trzeciego, czwartego i piątego OS-u. Tuż przed startem do rajdu mówili też o tym — podczas konferencji prasowej zorganizowanej przez sponsorującą imprezie firmę Rothmans — dwaj kierowcy tego zespołu A. Ferjancz i B. Krupa. Szef zespołu stwierdził nawet, że odcinki, o których mowa są dobrane bezmyślnie. Mogą doprowadzić do zniszczenia samochodów będących przecież prywatną własnością kierowców, a których wartość sięga 150 tys. dolarów.

Komandor rajdu wyjaśnił, że zdania dotyczące odcinków szutrowych na pierwszym etapie imprezy są podzielone. Zna opinie kierowców będących za pozostawieniem tych prób. Ostatecznie 42 Rajd Polski przebiegał zgodnie z wcześniej wytyczoną trasą. Wycofał się jedynie po przejechaniu 35 km Węgier A. Ferjancz.

Kibice obserwujący zmagania nie ukrywali swego rozczarowania. Rajd mimo wcześniejszych zapowiedzi o licznej i silnej obsadzie zgromadził zaledwie 63 załogi. Z kierowców liczących się w mistrzostwach Europy zobaczyliśmy jedynie A. Ferjancza i B. Kuzmicia. Po ogłoszeniu ostatecznej listy startowej liczono, że do walki po-

Z pierwszych odcinków nadchodziły pomyślne meldunki. Pierwszy komunikat (wydruk z komputera) zawierający wyniki po trzech próbach zaskoczył niemal wszystkich. Prowadził bowiem M. Bublewicz, wyprzedzając o 9 sek. jadącego „Audi Quattro” 80 kolegę z reprezentacji A. Witkowicza i o 19 sek. H. Vossena (Holandia) oraz prowadzącego „Rovera Vitessa” Finna F. Donnera. Ponieważ do wyścigu, będącego szóstym OS-em trasa przebiegała drogami o luźnej nawierzchni byliśmy pewni, że lubiący takie odcinki M. Bublewicz utrzyma, a nawet powiększy przewagę. Nasze przypuszczenia potwierdziły się, ale nie wiedzieliśmy wówczas, że nie zobaczymy już tej załogi na ulicach Sobótki. „Polonez” z siedemnastym numerem startowym mknął najszybciej na odcinku specjalnym numer cztery i uzyskał drugi czas na OS-5, chociaż już wówczas nie był w pełni sprawny. W Sobótce pierwszą załogę FSO wyprzedzała nadal A. Witkowicza i A. Turczyńskiego o 9 sek, ale powiększała przewagę nad „Mantą” 400 do 51 sek. Najgroźniejszy rywal naszego kierowcy w klasyfikacji PPIP miał straty 53 sek.

Na próżno oczekiwali kibice, przybyli do Sobótki, pary M. Bublewicz — R. Żyszkowski. Na trasie OS-4 reprezentanci Polski najechali na znajdujący się

kierowca fabryczny FSM J. Szerla. Mimo pewnych kłopotów spisywał się bardzo dobrze, z każdym odcinkiem wjeżdżając się w nowy dla siebie samochód.

Po siedmiu odcinkach na czoło klasyfikacji wysunęli się Holendrzy, jadąc 48 sek. szybciej niż „Lada” VFTS V. Moskowskiego i 53 sek. od „Skody” S. Kvaizara. Czechosłowak pewny swego w PPIP włączył się do walki o miejsce na podium w rywalizacji mistrzostw Europy.

Od pierwszych kilometrów z uwagą obserwowaliśmy poczynania kierowcy Stomilu Olsztyn — B. Krupa. Rozpoczął on imprezę ostrożnie. Zajmował dość odległe lokaty i po siedmiu OS-ach był dopiero siedemnasty ze stratą ponad czterech minut do prowadzących. Gdy rajd wjechał na szybko odcinki asfaltowe zaczął odpracowywać dystans do najlepszych. Wygrał trzy kolejne odcinki specjalne, w środku imprezy i zajmował przez pewien czas drugie miejsce. Później znowu spadł o dwie lokaty.

Rajd Polski okazał się imprezą trudną dla kierowców i samochodów. Na skutek defektów lub z innych przyczyn wycofali się nie tylko A. Ferjancz i M. Bublewicz. Wśród pechowców znaleźli się i inni zawodnicy mający szansę odegrać czołową rolę: F. Foelling — H. Kramer (RFN) na „Mitsubishi Lan. Tb”, (Polska) na „Audi Quattro” 80, N. Raimo — M. Kari (Finlandia) na „Audi Quattro” 80, A. Koper — K. Gęborys (Polska) na „Renault” 11 turbo.

Z 63 samochodów, które stanęły na starcie, metę osiągnęły zaledwie dwadzieścia dwa.

Klasyfikacja generalna 42 Rajdu Polski: 1. B. Kuzmiec — R. Sali (Jugosławia) „Renault” 5 turbo, 2. H. Vossen — H. Kimmenade (Holandia) „Opel Mantta” 400 — strata 3,30 sek., 3. S. Kvaizar — J. Janecek (CSRS) „Skoda” 130 LR — 5,55 sek., 4. B. Krupa — P. Mystkowski (Polska) „Renault” 11 turbo — 7,12 sek., 5. R. Petkov — N. Montchev (Bułgaria) „Nissan” 240 RS — 9,08 sek., 6. V. Soots — T. Putmaker (ZSRR) „Lada” VFTS — 15,19 sek., 7. E. Tümaljavichus — P. Videjka (ZSRR) — 15,40 sek., 8. S. Hristov — S. Radev (Bułgaria) „Lada” VFTS — 20,49 sek., 9. G. Petrow — I. Tonew (Bułgaria) „Lada” VFTS — 29,57 sek., 10. J. Szerla — Z. Baran (Polska) „Polonez” 2000 — 30,55 sek.

Klasyfikacja PPIP: 1. S. Kvaizar, 2. V. Soots, 3. E. Tümaljavichus, 4. S. Hristov, 5. G. Petrow, 6. J. Szerla, 7. V. Rozukas — E. Jaks (ZSRR) „Lada” VFTS, 8. H. Galle — W. Kiessling (NRD) „Trabant”, 9. R. Adamek — J. Stopa (Polska) „FSO” 1600, 10. H. U. Sonntag — W. Marr (NRD) „Wartburg” 353, 11. R. Chałas — Z. Atłowski (Polska) „FSO” 1600, 22. T. Szewczyk — A. Sikorski (Polska) „Polonez”.

Klasyfikacja drużynowa PPIP 42 Rajdu Polski: 1. ZSRR, 2. Bułgaria, 3. Polska.

J. PORYCKI



Żałoga FSO M. Bublewicz — R. Żyszkowski rozpoczęła rajd w dobrym stylu. Liderowała jednak tylko przez pięć odcinków.

między dwoma wymienionymi kierowcami włączają się: M. Bublewicz, B. Krupa, S. Kvaizar i jadący „Opel Mantta” 400 Holender H. Vossen.

Gdy po przejechaniu zaledwie dwóch odcinków specjalnych wycofał się Węgier A. Ferjancz a 33 km dalej M. Bublewicz, rajd stał się mniej emocjonujący. Najbardziej zawiedzeni byli oczywiście spotykani przez nas na trasie imprezy sympatycy sportu automobilowego z Olsztyna, ale nie tylko. Już po przejechaniu 205 km, podczas godzinnej przerwy w Kłodzku Czechosłowak S. Kvaizar przyjmował gratulacje za zdobycie Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Przewaga jaką posiadał po dotychczasowych eliminacjach mistrzostw krajów socjalistycznych gwarantowała mu pierwsze miejsce nawet w przypadku podzielenia losu olsztynianina.

Na tym samym odcinku dachował i musiał zakończyć jazdę drugi fabryczny „Polonez” 2000 prowadzony przez M. Sadowskiego. Na placu boju z zespołu FSO pozostał tylko jadący po raz pierwszy „Polonezem”

na drodze kamień tak nieszczęśliwie, że pękła tzw. rybka mocująca lewy górny wahacz. Żałoga przejechała jeszcze następny odcinek, gdzie na mecie czekał serwis FSO. Natychmiast zapadła decyzja wymiany uszkodzonej części. M. Bublewicz — jak mi powiedział po powrocie do bazy — nie chciał ryzykować dalszej jazdy. Samochód stał się dużo mniej sterowny. Tymczasem wyścig w szpalerach ludzi po ulicach Sobótki byłby niebezpieczny nie tylko dla załogi, ale i publiczności. Wymiana pękniętej „rybki” trwała jednak zbyt długo (ponad 20 min.) przy obowiązującym limicie spóźnień wynoszącym 15 min.

Na tym samym odcinku dachował i musiał zakończyć jazdę drugi fabryczny „Polonez” 2000 prowadzony przez M. Sadowskiego. Na placu boju z zespołu FSO pozostał tylko jadący po raz pierwszy „Polonezem”