

# W pościgu za gwiazdką

42 Rajd Polski, chociaż nie zgromadził europejskiej czołówki, był imprezą udaną pod względem organizacyjnym, ale i kontrowersyjną. Wszyscy bez wyjątku uczestnicy podkreślali jego trud. Rywalizacja na drogach i bezdrożach Dolnego Śląska była niezwykle ciężkim egzaminem dla samych kierowców, jak i samochodów. Najwięcej kontrowersji o czym wspominaliśmy w poniedziałkowym wydaniu „Gazety” wzbudzała pierwsza część trasy. Odcinki szturwe w okolicach Śleży miały swoich zwolenników, ale i wielu przeciwników. Informowaliśmy o protestach, jakie złożyła do organizatorów dość liczna grupa zawodników. Ba, szef teamu Rothmansa, w barwach którego startowała węgierska para A. Ferjanca i K. Toth oraz reprezentant Stomilu Olsztyn — B. Krupa mający za partnera P. Mystkowskiego zapowiedział, że jeśli organizatorzy nie podejmą decyzji odwołującej dwa odcinki szturwe, tuż przed wyciągiem w Sobótce, z rajdu wycofany zostanie cały jego zespół. Szantaż... B. Krupa był zdania, że kierownictwo zespołu było w tym wypadku jedynie transmisją postanowień zawodników, startujących przeciw wartości sprzęcia. A. Ferjanca czeka niebawem kolejny start w poszukiwaniu punktów do mistrzostw Europy. Tymczasem wspomniane odcinki mogły doprowadzić do znacznego zniszczenia samochodów.

Stanowisko kierownictwa ekipy Rothmansa było oczywiście naganne. Stawianie organizatorów pod murem zasługuje na krytykę. Inna sprawa, że kwestionowane odcinki wyznaczone już na początku rajdu nie pozostały bez wpływu na dalszy przebieg rywalizacji. Wszystkie samochody odczuły w większym czy mniejszym stopniu ich trud. Z 59 załóg, które rozpoczęły rywalizację cztery przejechały zaledwie dwa pierwsze OS-y, nie stając już na starcie prób, nie prowadzących po drogach o luźnej nawierzchni, dwie dalsze zakończyły jazdę w Wojnarowicach, a więc po przejechaniu 51 km. Dziewięć-kilometrów dalej kolumna uczestników rajdu zmniejszyła się o dalsze dwa samochody. Pechowy piąty OS był ostatnim dla ośmiu maszyn i ich załóg. Los M. Bublewicza i R. Żyszkowskiego podzielił Bułgarzy B. Dounev — T. Tolev na

„Renault” 5 turbo, H. Veselinov — B. Ignatov oraz S. Entschew — P. Petrov na „Ladach” VFTS, Rumuni F. Mateescu — M. Panaita na „Dacii” 1310 oraz trzy polskie załogi w tym druga FSO M. Sadowski — W. Malanowski.

B. Krupa powiedział przed rajdem, że szkoda, iż po odcinkach szturwowych, a przed wyciągiem w Sobótce nie pomyślano o dłuższej przerwie, przeznaczony nie tyle dla zawodników, co dla serwisów, które mogłyby przed rywalizacją wśród szpalerów widzów wymienić lub zregenerować uszkodzone elementy. Opinia tego doświadczonego kierowcy w pełni się potwierdziła. Okazało się, że 5-6 minut zabrakło wiceliderom klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni do wymiany „rybki” mocującej wahacz. Inna sprawa, to praca serwisu fabrycznego. Co prawda, nie widziałem tego osobiste, ale nacenni świadkowie po powrocie do bazy imprezy byli zdania, iż działał on zbyt opieszale. Widząc to kierowca sam wszedł pod samochód i zamiast przeznaczyć kilka minut na odpoczynek próbował dokonać naprawy. Zabrakło czasu i zamiast na ulice Sobótki liderzy zespołu FSO wzięli na hol „Poloneza” M. Sadowskiego, odjechali w kierunku parkingu przy hotelu „Wrocław”. Tu spotkali A. Ferjanca, który z uśmiechem witał swych do niedawna potencjalnych rywali.

Słyszałem rozmowę Węgra z Polakami i nie mogę nie przyznać mu racji. Był on bowiem zdania, iż zbyt szybko chcieli oni „odskoczyć” od swych konkurentów. „Polonez” M. Bublewicza przejechał trasę OS-3, liczącą 6,7 km o 16 sek. szybciej niż „Skoda” S. Kwaizara. Na czwartym OS (6,6 km) olsztynianin nadrobił nad swoim rywalem 33 sek. a więc jechał o 7,6 km/godz. szybciej.

Zastanawiający jest też fakt, nierównomiernego wykorzystywania wszystkich odcinków. Uważany powszechnie za jeden z najciekawszych i selektywnych odcinków prowadzący z Walimia do Rościszowa przejeżdżany był raz, gdy tymczasem to najbardziej krytykowane dwukrotnie.

Postawa Rothmansa, a przede wszystkim A. Ferjanca popsuła nieco atmosferę. Zawiedzeni byli też kibice, gdy okazało się, że po przejechaniu zaledwie 102 km wycofało się 27 proc. załóg. Już więc tylko te liczby świadczą o trudach 42 Rajdu Polski.

Czy Rajd Polski ma szansę utrzymać upragnioną gwiazdkę? Przypomnijmy, że obecnie posiada współczynnik „2”. Szansa ma — powiedział po jego zakończeniu obserwator FIA Wolf Biebling. Sprawa nie jest jednak prosta. Rocznie rozgrywanych jest około 40 imprez będących eliminacją mistrzostw Europy. Konkurencja jest więc bardzo silna. Rajd Polski podobają się gościowi z RFN, tereny Kotliny Kłodzkiej są — jego zdaniem — wymarzonym miejscem do przeprowadzania tego typu zawodów, łącznie z mistrzostwami świata. By jednak największa impreza automobilowa w Polsce mogła otrzymać wyższy współczynnik, to inna musi stracić swoją pozycję.

Kilka refleksji dotyczących organizacji rajdu. Trzeba przyznać,

że była ona lepsza niż przed rokiem, a znacznie lepsza niż przed dwoma laty. Oczywiście zdarzały się potknięcia, jak chociażby zbyt późne opublikowanie ostatecznej listy startowej, brak możliwości nabycia (przez kibiców) programów zawierających listę zgłoszeń, mapkę trasy i inne szczegóły, nie mogą zmienić oceny pozytywnej. Efektownie wyglądał moment startu i powrotu na metę. Pomyślano o stoiskach z akcesoriami, wydawnictwami kartograficznymi, pamiątkami rajdu (plakaty, znaczki, krawaty, koszulki). Zapotrzebowanie było jednak znacznie większe niż podał. Dużym zainteresowaniem cieszyła się wewnętrzna sieć telewizyjna. W każdym hotelowym pokoju i holach ustawione były telewizory, za pomocą których pokazywano nagrane na kasety magnetowidowe najciekawsze fragmenty rywalizacji w różnych miejscach trasy. Szkoda tylko, iż nagrane programy nie pokazywano licznie gromadzącym się przed hotelem widzom. Rajd cieszył się olbrzymim zainteresowaniem. Służby zabezpieczające imprezę obciążają, że przebieg rywalizacji oglądało około pół miliona osób.

Od pewnego czasu obserwujemy rosnące zainteresowanie sportami motorowymi w Polsce firmy Rothmans. Pierwszym tego zwiastunem były eliminacje motocrossowych mistrzostw Polski w Olsztynie i Lidzbarku. Udział Rothmansa we Wrocławiu był znaczny. Jeśli więc Rajd Polski otrzyma trzecią gwiazdkę będzie w tym i zasięga sponsora B. Krupa. Wspominaliśmy o niesportowej postawie A. Ferjanca. Podkreślić więc trzeba odwrotną postawę S. Kwaizara. Reprezentant Czechosłowacji w chwili wycofania się z rajdu M. Bublewicza miał prawo zamiast w kierunku Dusznik czy Bystrzycy pojechać do Wrocławia i w hotelowym pokoju czekać na zakończenie rywalizacji będąc spokojnym, iż głównych nagród za zwycięstwo w PPIP nikt mu nie odbierze. Postąpił jednak tak, jak prawdziwy sportowiec postąpić powinien. Już bez rezerwy i asekuracji przyspieszył, włączając się do walki o jak najwyższe lokaty w ramach klasyfikacji do mistrzostw Europy. Słowa pochwały należały się J. Szerli. Kierowca fabryczny FSM startujący w mistrzostwach krajów socjalistycznych na samochodach FSO, zadebiutował na „Polonezie”. Gdyby nie kłopoty z ogumieniem i awaria skrzyni biegów, w wyniku której przez 10 OS-ów jechał na jednym biegu (trójce) mógł zająć jeszcze wyższą niż dziesiątą lokatę.

Na lepsze miejsce liczył z pewnością B. Krupa. Miał zresztą dużą szansę. W pewnym momencie zajmował już drugie miejsce. Na odcinku do Rościszowa stracił jednak blisko trzy minuty i dobrą lokatę. Pech, tak, ale chyba i błąd taktyczny. Zbyt późno bowiem zdecydował się na zmianę nekniętej opony. Jadąc na „kapciu” stracił wiele, a później jeszcze więcej przy zmianie kota.

42 Rajd Polski jest już historią, teraz czekamy do października, kiedy to dokonana zostanie ocena wszystkich eliminacji mistrzostw Europy. Wówczas dowiemy się, jaki współczynnik otrzyma przyszłoroczny 43 Rajd Polski