

35 RAJD POLSKI

W dniach 11–13 lipca na malowniczych drogach Dolnego Śląska rozegrano 35 już z kolei Rajd Polski. Trasa tego ciekawego rajdu, stanowiącego tym razem kolejną eliminację w Mistrzostwach Europy kierowców, do Pucharu Pokoju i Przyjaźni oraz eliminację w mistrzostwach krajowych, liczyła 1470 km na których rozegrano 40 odcinków specjalnych.

Na starcie stanęła do walki cała europejska czołówka kierowców z Włochami: Verinim i Bacchellim, Hiszpanem Pradera, Węgrem Ferjanczem, Austriakami — Wrumingiem i Russlingiem.

Nie zabrakło oczywiście ekipy żerańskiej z Andrzejem Jaroszewiczem, Maciejem Stawowiakiem, Krzysztofem Komornickim, Markiem Varisellą i Tomaszem Ciecierzyskim.

W sumie do walki o punkty w eliminacji do Mistrzostw Europy stanęło 49 załóg zagranicznych.

Trzeba stwierdzić, że łączna ilość zgłoszeń (129 załóg) przeszła najmielsze nawet przewidywania i po trosze możliwości... kwaterek organizatorów.

Walka była bardzo interesująca i trwała od startu do mety. Ostatecznie w klasyfikacji generalnej rajdu zwyciężył prowadzący od początku tego sezonu Włoch Maurizio Verini, którego już tylko formalność dzieli od założenia szarfy mistrza Europy. Drugim był Andrzej Jaroszewicz, który przegrał tylko o 99,2 sekundy prymat w klasyfikacji generalnej.

Niemniej jednak sukces Andrzeja Jaroszewicza daje mu szansę do tytułu wicemistrza Europy.

Trzecie miejsce wywalczył najlepszy kierowca hiszpański Juan Pradera, a czwarte Włoch Fulvio Bacchelli. Między tymi trzema kierowcami należy szukać wicemistrza Europy na rok 1976.

W klasyfikacji zespołów — narodowych, klubowych i fabrycznych, bezapelacyjnie zwycięstwo odniosła ekipa Związku Radzieckiego z klubu Autoeksport reprezentująca fabrykę Waz. Jej czołowy kierowca Stasis Brundza zaprezentował doskonałą i skuteczną technikę jazdy, lokując się na 7 miejscu w klasyfikacji generalnej.

Niewątpliwie największą i widowiskową atrakcją rajdu była próba wyścigowa o długości 70 km rozegrana na trasie Mostowice—Spalona—Mostowice. Dla podniesienia bezpieczeństwa i sprawności obsługi organizator wrocławski zapewnił udział helikoptera stale patrolującego przebieg próby.

Do niedawna FSO musiało przygotować do rajdu stosunkowo dużą ilość samochodów (9 rajdowych i 9 treningowych), co w porównaniu np. z ekipą Porsche, liczącą trzech zawodników, było chyba nieco za wiele. Poza tym w sporcie samochodowym zawsze bardziej liczy się jakość niż ilość. Być może jednak świadomość dużej odpowiedzialności zmniejszonej ekipy wywołała u zawodników dodatkowe obciążenia psychiczne, a poza tym jeden z naszych dobrych kierowców Tomasz Ciecierzyski miał wypadek.

W sumie tym razem wyniki były nieco gorsze. Mamy jednak nadzieję, że po dotarciu się nowej struktury organizacyjnej sport fabryczny FSO, wróci do dawnego, niezłego poziomu.

Tym razem nie musimy się wstydzić organizacji Rajdu Polski. Działacze automobilklubu Dolnośląskiego zrobili naprawdę dobrą imprezę. Mało było chaosu, wszystko przebiegało sprawnie. Trasa (1470 km!) była wzorowo zabezpieczona przez milicję.

Badania techniczne przeprowadzono szybko. Szkoda tylko, że podczas organizowania tej dużej imprezy nie pomyślano o zatrudnieniu tłumacza, bo zarówno działaczom jak i zawodnikom zagranicznym trudno się było porozumieć. Nie sposób tu nie dodać, że nie mamy jakoś szczęścia do komputerów. Tym razem na wyniki prowizoryczne zawodnicy czekali od godz. 23 tylko... do 0,30 i nie licząc na jakikolwiek wyjaśnienie poszli spać.

Szkoda, że nikt z organizatorów nie wpadł na pomysł poinformowania czekających cierpliwie zawodników o zmianie terminu ogłoszenia wyników prowizorycznych rajdu.

Jeśli już mowa o wynikach to trzeba stwierdzić, że uroczyste zakończenie rajdu zaskoczyło nie tylko nas ale i zawodników zagranicznych. Tę część imprezy dopracowano szczegółowo, rehabilitując się za „przesunięcie” w czasie wyników prowizorycznych.

Reasumując — należy podkreślić, że działacze z komandorem inż. Andrzejem Postawką na czele, zorganizowali imprezę, która na dłuższą powinna osiedlić się na ziemi Dolnego Śląska, a tym samym i w kalendarzu FIA.

Warto tu także wspomnieć, że przed rajdem przyjechała do Wrocławia ekipa Pracowni Sportu Samochodowego Ośrodka Badań Rozwojowych młodej przeciw fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku. Pracownicy tego serwisu przeglądali wszystkie Fiaty 126p startujące w tym trudnym rajdzie. Wszystko bezpłatnie. Zawodnicy płacili tylko za części. Bardzo potrzebna i cenna to inicjatywa, zwłaszcza jeśli się doda, że fabryka w Bielsku pracuje dopiero od dwóch lat, a już jednak znalazła znakomity podligon doświadczalny, słusznie inwestując w sport.

MACIEJ FURMANKIEWICZ
Fot. (2) L. Skrzypiec, (3) E. Samborski

Najlepszy tegoroczny start Andrzeja Jaroszewicza 2 miejsce w klasyfikacji generalnej. Tylko 99,2 sek. dzieliło go od zwycięzcy.



Załoga NRD Erbe — Sparwała mimo wywrotki na dach ukończyła rajd.



Świetnie pojechał Jerzy Landzberg w samochodzie Renault 5 LS, który mimo „stuczki”, ograniczającej możliwości jazdy i spóźnienia bezapelacyjnie zwyciężył w klasie.

Pechowiec — Marek Ryndak ze Stomilu Dębica — spadł Polskim Fiatem 126p z wysokości I piętra w dół. Kierowca i pilot wyszli bez szwanku.



Najlepszy kierowca zespołu radzieckiego Stasis Brundza nawiązał równorzędną walkę z czołówką rajdu.



KLASYFIKACJA GENERALNA

1. Maurizio Verini, Francesco Rosetti — Włochy Fiat 124 Abarth, pkt. 16262,5.
2. Andrzej Jaroszewicz, Ryszard Zyszkowski — Polski Fiat 124 Abarth, pkt. 16361,7.
3. Juan Pradera, Jose Bascaran — Hiszpania Renault Alpine 110 pkt. 16986,1.
4. Fulvio Bacchelli, Bruno Scabini — Włochy Fiat 124 Abarth pkt. 17214,4.
5. Ilija Czubrikow, Kiro Kirow — Bułgaria Renault 12 Gordini pkt. 17681,0.

6. Krzysztof Komornicki, Janusz Wojtyna — Polska Fiat 125p Monte Carlo pkt. 18016,6.
7. Stasis Brundza, Anatolij Brum — ZSRR Moskwiacz 412, pkt. 18207,4.
8. Anatolij Kozyrzikow, Galina Kozyrzikow — ZSRR Łada 2103, pkt. 18372,5.
9. Hans Brith, Hans Andairson — Szwecja Ford Escort 2000 S, pkt. 18801,1.
10. Jakow Agiszew, Michail Titow — ZSRR Moskwiacz 412, pkt. 18867,1.