

Zwycięstwo Stomilu Olsztyn

w eliminacjach mistrzostw Polski

Jak już pisaliśmy, XXXV Rajd Polski po pasjonującej i ciekawej, 28-godzinnej walce na drogach Dolnego Śląska, wygra a świetna załoga włoska Maurizio Verini — Francesco Rosetti na 220-konnym Fiacie 124 Abarth, wyprzedzając tylko o 99,2 sekundy polską załogę w składzie Andrzej Jaroszewicz — Ryszard Zyszkowski. Jaroszewicz już na pierwszym odcinku wyciągowym miał defekt instalacji zapłonowej, tracąc w ten sposób około 120 sekund do Veriniego, co w ostatecznych obliczeniach okazało się fatalne w skutkach. Świetny wynik Jaroszewicza daje mu aktualnie drugie miejsce w mistrzostwach Europy za Verinim, przed drugim Włochem Fulvio Bacchellim, którego defekt skrzyni biegów na 70-kilometrowej próbie wyciągowej w ohwodzie zamkniętym, pozabawił miejsca w pierwszej trójce.

Inny z faworytów XXXV Rajdu Polski, reprezentant Stomilu Olsztyn — Błażej Krupa, jechał przez 1140 km bardzo dobrze. Mimo to, iż jego „Renault 17 Gordini” jest wspanialsze od woskich Fiatów, toczył zaciętą walkę z koalicją „Fiatów 124 Abarth”. W momencie wypadku znajdował się na drugiej pozycji, za późniejszym zwycięzcą Verinim.

O wypadku Błażeja Krupy chcemy napisać szerzej, gdyż mieliśmy wiele telefonów do redakcji z zapytaniami, jak to się stało?

Otóż Błażej Krupa i Piotr Mystkowski „wylecieli” z trasy na 38-kilometrowym odcinku wyciągowym, bardzo szybkim, gdzie miejscami Krupa osiągał szybkość 200 km na godzinę. Na jednym z zakrętów, przy szybkości około 140 km na godz. nastąpiło natychmiastowe znaczne upuszczenie powietrza z prawego przedniego koła. W tej sytuacji Krupa nie był w stanie utrzymać samochodu na drodze. Wyleciał z trasy, uderzając w duży gaź, urwał przednie prawe koło z zawieszeniem, nastąpiło ośmiokrotne koziołkowanie samochodu, szczęście, że na miękkim podłożu. Obaj zawodnicy dzięki temu, iż byli w kaskach, szelkowych pasach bezpieczeństwa, a ich „Gordini” było wewnątrz zabezpieczone pałkami bezpie-

czeństwa, wyszli z wypadku bez szwanku. Wóz uległ jednak doszczętnemu rozbiciu. Dla wyjaśnienia podajemy, bo takie pytania zadawali nam czytelnicy, iż w chwili wypadku B. Krupa jechał na oponach firmy „Michelin” typu Racing. Olsztyński OZOS, w którego barwach jeździ Krupa, jeszcze nie ma opracowanej opony wyciągowej typu Racing, dlatego też na nawierzchniach asfaltowych, Krupa musi jeszcze korzystać z opon innych firm.

Rajd Polski na trasie skróconej do 907 km był rozgrywany jako III eliminacja rajdowych samochodowych mistrzostw Polski. Reprezentanci fabryki opon, mimo iż ich najlepsi zawodnicy: Krupa i Markowski na skutek wypadku, nie ukończyli rajdu, odnieśli duży sukces.

Młodzi, obiecujący zawodnicy Marian Bubiiewicz i Henryk Mieczanec jadący na PF-125/1300, II grupy zdecydowanie wygrali swoją klasę w konkurencji krajowej i międzynarodowej — odnosząc życiowy sukces. Bardzo dobrze pojechali również startujący na PF-125/1500 I grupy Włodzisław Groblewski z Januariuszem Czerwońcem, wygrywając swoją klasę w konkurencji krajowej i międzynarodowej. Natomiast Andrzej Radecki z Zygmuntem Domagalskim na Trabancie-601 II grupy wygrali klasę w konkurencji krajowej, a w klasyfikacji do mistrzostw Europy zajęli 2 miejsce, za reprezentantami NRD.

Wyniki tych trzech załóg dały Stomilowi trzecie już z kolei zwycięstwo zespołowe w eliminacji do mistrzostw Polski. W ten sposób sukces zespołowy z roku 1972, kiedy to Stomil w pierwszym roku swoich startów w mistrzostwach Polski zajął pierwsze miejsce, zdobywając tytuł drugiego nowego mistrza kraju, jest bardzo bliski. Do rozegrania na tym automobilistom pozostały jeszcze dwie eliminacje — rajd Wisły i Warszawski — „Polskiego Fiata”. Do Rajdu Polski wystartowały ostatecznie 123 załogi w tym 60 zagranicznych, a na mecje mistrzostw Europy zameldowało się 51 samochodów. Świadczy to najlepiej o jego trudnościach.