

KUZMIĆ KAZAŁ ODJECHAĆ FIATEM 126 p

WROCLAW, 6.7 (inf. w.). Ostatecznie w eliminacji mistrzostw Europy o współczynniku trudności „2”, 43 Rajdzie Polski, wystartowało 65 załóg. Z 81 wcześniej zgłoszonych, metę osiągnęły 43.

Dzień przed startem w biurze rajdu rozeszła się bulwersująca wiadomość — Attila Ferjanecz zdyskwalifikowany po badaniu technicznym za... brak regulaminowej, specjalnej przeznaczonej dla samochodów grupy B. Okazało się, że zawodnik po zapewnieniu komisji o zainstalowaniu w nocnej gaśnicy zostanie dopuszczony do rajdu. Ostatnie wytyczne FISA dotyczące zwiększonych wymogów bezpieczeństwa mogłyby wyeliminować Węgra. Postanowiono jednak dać mu szansę, ponieważ ów przepis jest nowy i obowiązuje dopiero od 1 lipca. Perypetie te sygnalizowały, że Węgier i podczas tego startu w naszym kraju może mieć pecha. Ale o tym za chwilę.

Zanim zawodnicy wyruszyli na trasę, dzień wcześniej kilku z nich wzięło udział w terenowym wyścigu im. Bettegi. Szkoda, że zabrakło innych uczestników — nie było obowiązku startu. Trasa była urozmaicona i ciekawa dla kibiców. Różnorodna nawierzchnia: trawa, szuter, błoto. Startowały po dwa samochody z każdej strony na dochodzenie, po dwa okrążenia i po zmianie miejsc, znowu dwa okrążenia. Publiczność więc miała sporą frajdę. Najszybciej jechali zawodnicy ZSRR. Kilku tysiącom widzów zaimponowali szczególnie — Vallo Soots i Eugeniusz Toumaliiwitus obydwa na Ladach. Ten pierwszy rozstrzygnął prolog na swoją korzyść, a kilku jego konkurentów zmieniło nieco karoserie samochodów podczas niegroźnych uderzeń w wytyczającą trasę opony.

Już podczas pierwszego odcinka specjalnego rajdu doszło do ostrej konfrontacji. Ukształtowała się czołówka: Mauro Pregliasco na monstrualnym samochodzie Lancia Rally 037, Attila Ferjanecz na Audi Quattro, Bronisław Kuźmić na Renault 5 Turbo; Marian Bublewicz na Polonezie 2000 był piąty, a jego kolega z zespołu fabrycznego Janusz Szerla dziewiąty.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 6)



KUZMIĆ KAZAŁ ODJECHAĆ FIATEM 126 p

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

Wyniki z pierwszego odcinka specjalnego budziły jeszcze zaufanie, ponieważ system komputerowy nie może przecież kłamać. I nie kłamał, lecz otrzymywał fałszywe dane z poszczególnych prób. Najpierw dostaliśmy wiadomość, że Błażej Krupa zajął podczas pierwszej próby 41 miejsce ze stratą do zwycięzcy ok. 4 minut. Potem jednak wyszło na jaw, że Krupa stracił tylko kilkanaście sekund. A to dlatego, że założył nieodpowiednie ogumienie, które podczas padającego deszczu ograniczało osiąganie większych prędkości. Próbe wygrał Węgier Ferjanecz, a ubiegłoroczny zwycięzca Kuźmić był trzeci. Na następnych miejscach uplasowali się trzej Polacy: Andrzej Koper na Renault 11 Turbo, Bublewicz oraz Szerla na Polonezach 2000.

Tradycyjnie w obecności około 30 tysięcy widzów przeprowadzona została próba w Sobótce. Jazda na szybkiej trasie dostarczyła kibicom wielu emocji. Tam właśnie można było się przekonać na własne oczy, jak różne techniki prowadzenia samochodu mają poszczególne zawodnicy. Nie zawsze okazywało się, że najgłośniejszy samochód musi być najszybszy.

Wyniki tego wyścigu były dość sensacyjne. Oczywiście wygrał Włoch Pregliasco, ale na drugim miejscu uplasował się Toumaliiwitus na Ładzie VFTS. Kuźmić był trzeci, a Andrzej Koper 11. Wreszta trudno podawać dalsze wyniki, skoro doszło tam do pełnego bałaganu. Niektórzy zawodnicy jechali po cztery okrążenia, inni po pięć, a jeszcze inni po sześć. Z komputera wyszło aż pięć różnych rezultatów...

Pregliasco wpadł w trans. Wygrywał odcinek za odcinkiem, oddając sporadycznie zwycięstwa Ferjaneczowi. Szkoda że rywalizacja tych dwóch zawodników nie trwała dłużej. Na piątym odcinku specjalnym Węgier nie zmieścił się na drodze, pojechał prosto w miejsc, gdzie należało skręcić. Rozbił wóz i wypadł z rajdu.

Odcinki specjalne wygrywał Kuźmić, a także Toumaliiwitus. Sympatycznemu zawodnikowi z Litwy udało się urwać sekundę samemu Pregliasco. Zwycięstwa zaczynał odnosić

również Andrzej Koper. Wygrał odcinki 20 i 21. Natomiast na 23 próbie zwycięstwo odnotował także Janusz Szerla, który pokonał Włocha na Lancia o 3 sekundy. Na tych odcinkach, niestety, nie było już polskiej załogi, Mariana Bublewicza z Januszem Wołyną na Polonezie 2000. Na 12 odcinku specjalnym pomiędzy miejscowościami Lasówka — Młoty, załoga przeżyła dramat. Wyjście z prędkością 200 km/godz. do następnego łuku, hamowanie do 130 km/godz. i Polonez Bublewicza odbił od drzewa wyleciał w powietrze do góry kołami, a następnie wbił się przodem w bajoro. Błyskawicznie ratunek. Zawodnicy ewakuowali się przez boczną szybę. Na szczęście nic się nie stało. Ale dla nich to już po rajdzie. Szkoda, bowiem Bublewicz znajdował się na trzeciej pozycji po czterech eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni.

W dalszej fazie rajdu prowadził Pregliasco, za nim Kuźmić, następnie Koper i Szerla. Nadszedł 30 odcinek. Tu kolejny dramat. Tym razem Włocha prowadzącego Lancia. Zawodnik jechał do strefy, w której zgodnie z regulaminem oczekuje się w ciągu trzech minut na start. Zgasił mu silnik, w uruchomieniu którego pomagał kibice. W tym miejscu taka pomoc jest niedozwolona. Wreszcie po zapaleniu samochodu Włoch chciał stanąć na linii startu. Okazało się jednak, że przekroczył limit czasu. Regulamin wyraźnie mówi, że zawodnik w takim wypadku powinien zostać wykluczony. Włoch jednak mimo zakazu komisarzy próby, wjechał na start i na odcinek. Pełna konsternacja. Jechał już bez karty drożowej. Startował jeszcze na kilku innych odcinkach specjalnych. Aż wreszcie, już we Wrocławiu, Włoch skończył jazdę. Silnik odmówił posłuszeństwa. Końiec rajdu i dla tego zawodnika. Ostatniego 34 odcinka już nie przejechał. Nie wiadomo dokładnie, czy to zbieg okoliczności, czy świadoma decyzja o wycofaniu. W każdym razie odpadł dyemat, jak potraktować wykreślenia regulaminowe Włocha.

Jeszcze jedna próba mieli zawodnicy do rozegrania przy udziale publiczności. Był to odcinek specjalny pod Stadionem Olimpijskim. To już

końcowy akord 43 Rajdu Polski. Było na co popatrzeć, chociaż zawodnicy jechali dość ostrożnie. Nikt nie chciał ryzykować, wpaść na drzewo lub krawężnik. Niemniej próba ta, przeprowadzona specjalnie dla publiczności, cieszyła się sporym zainteresowaniem. Po wypadnięciu z trasy Włocha na pierwsze miejsce wyszedł ubiegłoroczny zwycięzca, Bronisław Kuźmić. A na następnych miejscach Andrzej Koper na Renault 11 Turbo i w Polonezie 2000 Janusz Szerla, który zanotował ogromny sukces. Podczas poprzednich czterech startów w tegorocznym sezonie nie miał szczęścia kończyć imprez. Zadowolony również był szef sportu fabrycznego FSO, inżynier Jacek Bartoś. Najbardziej jednak cieszył się zwycięzca rajdu, Jugosłowianin Kuźmić, który powiedział przed startem, że jeżeli wygra, to jego pilot Rudi Sali pojeździe pierwszą nagrodą — Fiatem 126p, do Lubliany. Po odebraniu „malucha” Sali miał niewesołą minę. — Chyba pojawię za karę — zażartował.

43 Rajd Polski — trudny, ciekawy, ale nie pozbawiony kilku istotnych wypadków organizacyjnych, które zauważone przez obserwatorów FIFA mogą zadecydować, czy też nadal będzie miała tylko współczynnik trudności „2”.

Wyniki — klasyfikacja generalna ME: 1. B. Kuźmić — R. Sali (Jugosławia) Renault 5 Turbo — 2:59.29; 2. A. Koper — K. Geborys (Polska) Renault 11 Turbo — strata 2:21; 3. J. Szerla — M. Oziębło (Polska) Polonez 2000 — 3:12; 4. E. Toumaliiwitus — P. Videlka (ZSRR) Lada VFTS — 5:55; 5. P. Janeda — J. Krecman (CSRS) Szkoła 130 LR — 6:23; 6. B. Krupa — P. Myszkowski (Polska) Renault 5 Turbo GT — 7:11; 7. V. Soots — T. Poutmacker (ZSRR) Lada VFTS — 8:52; 8. J. Trajbold — V. Zelinka (CSRS) Szkoła 130 LR — 9:24; 9. V. Blachna — P. Schovaneck (CSRS) Lada 2105 — 10:04; 10. R. Ruuten — T. Vounn (ZSRR) Lada VFTS — 12:42.

Zwycięzca w klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni zostali Janusz Szerla i Marek Oziębło.

Jerzy Jankiewicz