

# **PODCAST PRZEGIAD**

POD REDAKCJĄ JERZEGO JANKIEWICZA

## **SPORTY MOTOROWE (4)**

**AUTOMOBILIZM.** Systematyczne redakcja zainteresowania sportami samochodowymi w Polsce. W bieżącym sezonie dla popularnego sporту ok. 18 tys. pojazdów z 12 tys. uczestników, w rajdach i eliminacjach MIP startowało 400 zawodników, rozdano 160 licencji I-R, w wyścigach zaś, w 4 eliminacjach MIP brało udział 160 kierowców, rozdano 118 licencji.

Z planowanych imprez wyścigowych zarzucono przeprowadzania cyklu organizacyjnych i nowych opracowań, a także zapewnienia odpowiednich środków na organizację.

Lata 1976-1977 nie przyniosły spodziewanych efektów sportowych. W rajdach - załoga Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Zyszkowski w roku ubiegłym startując w mistrzostwach Europy zajęła III miejsce. W bieżącym sezonie w ME brały udział załogi na samochodach prywatnych - Bolesław Krupa z Piotrem Myszkowskim i Jerzy Landisberg z Markiem Maśrydzakiem. Obie załogi znalazły się w drugiej dwudziestce. Należy przy okazji dodać, że po raz pierwszy próbowało się w tych rozgrywkach w dwie załogi i stąd mogły słabze wyniki. Polacy mieli kilka nieudanych startów, co z kolei przyczyniło się do niestawiania ich na dalsze eliminacje. Sądzimy jednak, że nie należy zaprzeczać startów w ME i próby znajdowania się w tej klasyfikacji należy ponawiać.

Pewna tragedia nastąpiła w Pucharze Pokoju i Przyjaźni - nieoficjalnych mistrzostw krajów socjalistycznych. Mieliśmy w tej imprezie kilka osiągnięć indywidualnych. Maciej Stawowiąk był mistrzem i wicemistrzem. Bolesław Krupa z Piotrem Myszkowskim w roku ubiegłym zdobył parywającą walcę i powtórzył wyczyn Stawowiąka, zdobywając dla Polski kolejny tytuł mistrzowski. Nie wiodło się niemal od początku rozgrywek PPIP w klasifikacji narodowej. Były już chwile, że prowadziliśmy. Interes jednak poszeregowanych zawodników był z reguły ważniejszy niż zwycięstwo zespołu. W roku ubiegłym Polska zajęła III miejsce, w bieżącym zaś V. Indywidualnie, nasz zawodnik zajął poza pierwszą dziesiątką.

Tak więc po raz pierwszy polska ekipa nie zdobędzie żadnego trofeum. Dlaczego tak się stało?

Rok temu w Dreźnie, na konferencji przedstawicieli organizacji motorowych krajów socjalistycznych, wbrew stanowisku polskich delegatów uchwalono:

• ograniczenie startów w Pucharze Pokoju i Przyjaźni tylko do samochodów serijnych grupy I i II. Decyzja ta wyeliminowała automatycznie z tej rywalizacji załogi fabryczne FSO.

• zakaz startu w PPIP na samochodach profukcji zasadniczej.

W tej sytuacji FSO nie była w stanie w stosunkowo krótkim czasie przygotować się do wymogów imprezy, zaś zawodnicy, którzy występowali jako reprezentacja nie gwarantowali należytej klasy i jakości samochodów (w przeważającej części prywatnych).

Musimy brąz baty. Nasze prywatne przedsiębiorstwa były przeciwstawione przygotowaniom ZSRE i CSRS samochodów grupie I w wyspecjalizowanych firmach z zachodnich. Moc tych samochodów wynosi ok. 130 KM, co już na linii startu skazywało polski zespół na porażkę. Jedynym jasnym punktem w tej zenującej batali wasi był fakt, że FSO pomagała zawodnikom prywatnym. Niewiele to jednak pomogło.

(o.d.n.)



P.S. W poprzednim odcinku omawiającym sezonu fułowej ukradł się blad. Oczywiście, że Polacy w rozgrywkach druzynowych zdobyli dwukrotnie tytuł wicemistrzowski, a nie mistrzowski. Przepraszamy!