

XXXV Rajd Polski,

będący również III El. RSMP, w tym roku organizował Automobilklub Dolnośląski. Komandor rajdu Andrzej Postawka, po zeszłorocznym niepowodzeniu w Krakowie, miał przed sobą trudne zadanie utrzymania rajdu na poziomie europejskim. Zadanie to było tym bardziej trudne, że Automobilklub Dolnośląski, rajd międzynarodowy organizował po raz pierwszy. Organizatorzy podeszli do problemów organizacyjnych z rozmachem, bez kompleksów i uprzedzeń. Szczególnie w zakresie sportowym XXXV Rajd Polski skomponowano na bardzo trudnej trasie 1470 km, z 40 odcinkami specjalnymi o łącznej długości 396 km, z próbą wyścigową 39 km na trasie okrężnej: Spalona – Mostowice – Poniatów. Nie mieli też uprzedzeń do działaczy Automobilklubu Krakowskiego, zapraszając do współpracy przy pomiarze czasów St. Czarnka z ekipą: A. Sędzimir, W. Sędzimir, J. Lis, J. Leszczyński, R. Ormaniec, A. Borowiczka. Powierzenie „obcym“ jednej z najważniejszych służb było dowodem zaufania do profesjonalizmu ekipy krakowskiej. I to był, oprócz udziału zawodników Automobilklubu Krakowskiego, szczątkowy akcent krakowski w XXXV Rajdzie Polski. Wcześniej solidne przeszkolenie i próbę „ogniową“ przeszli komisarze z Dolnego Śląska podczas Rajdu Dolnośląskiego, który w kluczowych fragmentach pokrywał się z XXXV Rajdem Polski. Zgłoszeń napłynęło aż 150, jako że XXXV Rajd Polski był również El. RSM-KDL. Do zawodów nadeszły zgłoszenia z 17 krajów. Powstał problem odmowy przyjęcia zgłoszeń ze względu na pojemność trasy. Ostatecznie przez sito badania technicznego przeszło 128 samochodów. Wokół sprawy skreślenia z listy zgłoszeń kilku zawodników krajowych powstało spore niezadowolenie, gdyż znaleźli się w tej grupie zawodnicy mający realne szanse na dobre wyniki w El RSMP. Pozostawiono natomiast na liście startowej kilku nieudaczników rajdowych. Obsada międzynarodowa była bardzo dobra. Takie nazwiska jak Verini (I), Bacchelli (I), Ruessling (A), Pradera (F) – to była czołówka europejska, a wielu innych, jak Czubrikow (BG) i Ferjancz (H) należało do lepszych w gronie europejskich rajdowców. Włosi stawiali na starcie w znakomitych samochodach Fiat 124 Abarth, podobnie zresztą jak A. Jaroszewicz zaliczany również do faworytów rajdu. B. Krupa z P. Mystkowskim w Renault 17 Gordini też mieli poważne szanse na dobre miejsce w klasyfikacji generalnej. Bardzo liczna i mocna była ekipa Polskiego Fiata na samochodach 1600 gr. II:

Stawowiak – Czyżyk, Ciecierzynski – Różański, Varisella – Brzozowski, Nowicki – Schramm, Komornicki – Wojtyna. Ze znanych zawodników z rodowodem Automobilklubu Krakowskiego startowali w barwach „Stomilu“ Dębica Dobrzański z Ryniakiem i Bień z Turczyńskim, również na Polskim Fiacie. J. Dobrzański przygotowywał silnik osobiście, stosując system pośredniego wtrysku. Praca obu zawodników nad unowocześnieniem silnika Fiata dawała znakomite rezultaty. Jego trwałość wynosiła 12000 km jazdy rajdowej z dobrymi rezultatami sportowymi. W XXXV Rajdzie Polski było podobnie. Z licznej grupy 10 samochodów ekipy FSO do mety dojechało tylko dwa. Przyczyny były różne, od defektów po „dzwony“, których nie uniknęli Ciecierzynski i Nowicki, a pozostali mieli trudności z silnikami. J. Dobrzański i A. Ryniak zajęli 11 m. w klasyfikacji generalnej. Miejsce zapewne byłoby jeszcze lepsze, gdyby nie defekt skrzyni biegów na ostatnich 200 km – czynny był tylko 4 bieg. Bień z Turczyńskim zajęli XII m., ale też z silnikiem przygotowanym poza fabryką przez Turczyńskiego. Tylko K. Komornicki zrobił bardzo dobry wynik, zajmując na Polskim Fiacie VI m. w klasyfikacji generalnej, ale odbywało się to jak gdyby poza rozgrywką o czołowe miejsca w rajdzie. Tutaj rywalizowali Verini i Jaroszewicz. Zdecydował pierwszy odcinek specjalny wygrany przez Veriniego przewagą kilku minut potrzebnych na znalezienie prostego defektu przez Jaroszewicza. Potem wydawało się, że znakomita jazda A. Jaroszewicza przyniesie rezultat – niestety nie udało się wyprzedzić Włocha, który wygrał XXXV Rajd Polski. Było to już jego piąte zwycięstwo w El. RSME w 1975 r. i właściwie przesądzało o tytule mistrza Europy. A jak pojechali zawodnicy Automobilklubu Krakowskiego? Otóż, na skróconej trasie do RSMP spisali się bardzo dobrze. W. Kołder z T. Stawowczykiem zajęli na Trabancie 1 m. w klasie, A. Orłowski z B. Targoszem na Polskim Fiacie uplasowali się na 3 miejscu, A. Witkowicz z M. Rompelem zajęli 4 m. też na Polskim Fiacie. Oni jechali cały rajd zajmując 2 m. w klasie PP i P-KDL i 6 m. w klasie w klasyfikacji mistrzostw Europy. Bohaterami ekipy krakowskiej byli jednak M. Oryński i K. Białka, którzy jadąc prawie przez cały rajd bez przedniej szyby w „Syrenie“, zajęli 2 m. w klasie w klasyfikacji do RSMP. Byłoby nieelegancko przeciwstawiać walory i potknięcia organizacyjne w XXXV Rajdzie Polski, innym z lat ubiegłych, organizowanym w Krakowie. Sporo było tych na ogół drobiazgów organizacyjnie nie dokończonych, ale mimo to wizerunek rajdu robił dobre wrażenie. Organizatorzy mieli zatem powody do dumy. Bo to i pierwszy raz samodzielnie organizowany rajd, i... aura też dopisała jak nigdy. Z jednym elementem powodu do dumy organizatorów nie można się zgodzić. Otóż twierdzenie, że przeniesienie rajdu na Dolny Śląsk w ręce działaczy Automobilklubu Dolnośląskiego sprawiło, że zjechali tam liczni zawodnicy z zagranicy, było błędem w rozumowaniu. Zdarzyło się bowiem, że kilkadziesiąt zgłoszeń zagranicznych napłynęło na adres Automobilklubu Krakowskiego ciągle kojarzonego jeszcze z Rajdem Polski, bez względu na zdarzenia ubiegłoroczne i krajową kłatwę wyartykułowaną głównie przez prasę.

Niestety ciągle nie było zawodnika na dobre miejsce w klasyfikacji generalnej. Postęp jednak był wyraźny, przynajmniej 2 załogi miały szansę na tytuły mistrzowskie w klasie. Chwalony przeze mnie wielokrotnie Rajd Wiślański tego roku nie udał się organizatorom z Automobilklubu Śląskiego. Problemy z protestami i rozbiórką samochodów, których nie było gdzie dokonać, problemy z obliczaniem wyników i do tego osobliwe postanowienia GKSS, wg których samochody z ekipy FSO nie mogły być sklasyfikowane w RSMP. W tym duchu działająca GKSS odebrała zresztą punkty zawodnikom zdobyte do klasyfikacji krajowej w XXXV Rajdzie Polski – Jaroszewiczowi i Komornickiemu – mogli startować poza konkursem. Jedna z gazet napisała: „Sport motorowy w Polsce przypomina miejscami prywatny folwark kilku panów...“ Ostatnia V El. RSMP – Międzynarodowy Rajd Warszawski Polskiego Fiata zapowiadała się jako bardzo trudna. Tak pod względem trasy (1104 km, 28 OS) jak i aury, która o tej porze roku (7 listopada) zawsze na Pojezierzu Mazurskim obfitowała w nieprzeniknione mgły, a nawet oblodzenia. Z zapowiedzi dobrej obsady międzynarodowej [A. Co-van (A), Britth (S), Blachna (CS), Blummer (D)] niewiele wyszło. Na starcie stanęła natomiast czołówka krajowa z A. Jaroszewiczem, B. Krupą, K. Komornickim, M. Bieniem, J. Dobrzańskim, Ciecierzynskim i M. Stawowiakiem. Na Rajd Warszawski z Automobilklubu Krakowskiego wyjechała tym razem skromna liczebnie ekipa. Pojechali ci, którzy mieli poważne szanse na tytuły mistrzowskie, oraz A. Witkowicz, który na treningu uszkodził samochód i nie stanął na starcie. W bardzo trudnych warunkach, przy gęstej mgle i opadającej mżawce, załogi krakowskie radziły sobie znakomicie. Wszystkie cztery załogi dotarły do mety na bardzo dobrych miejscach: W. Kołder – T. Stawowczyk wygrali klasę, a M. Halczyński z M. Oziębłą, W. Polak z K. Czarnieckim i M. Oryński z K. Białką zajęli 3 miejsca w klasie. I tak oto po dwóch latach chudych w Automobilklubie Krakowskim świętowano tytuły mistrzowskie. Po czterech latach startów w RSMP