

Międzynarodowy rajd warszawski „Polskiego Fiata”, po raz pierwszy rozegrany jako mistrzostwa Europy kierowców, stanowił ostatnią eliminację mistrzostw Polski roku 1976.

Impreza organizowana w 25-lecie FSO przyniosła dość szczęśliwe zwycięstwo załodze żerańskiej Ciocieryżni — Różański na „Fiacie 125 1600”. Szczęśliwie, bowiem najlepszy łączny rezultat na odcinkach specjalnych uzyskała załoga olsztyńska Landsberg — Muszyński, którą na drugie miejsce przesunęła decyzja sędziów anulująca jeden z odcinków specjalnych, na którym w czasie mgły Landsberg uzyskał najlepszy wynik dnia. Niemniej oficjalne II miejsce Landsberga w klasyfikacji generalnej jest jego życiowym sukcesem, zważywszy, że w zaledwie 70-konnej „Renault 5 TS” o pojemności 1300 ccm pokonał licznych zagranicznych kierowców dysponujących 150 i 200 koniami mechanicznymi w BMW, „Fordach”, „Toyotach”, „Porschech” i innych wozach. Użytkownicy w trudnych warunkach atmosferycznych wynik świadczy o dużych umiejętnościach tego zawodnika i dużych jego możliwościach, które w pełni mogłby wykorzystać, gdyby dosiadł szybszego wozu.

W ciągu sezonu 1976 Jerzy Landsberg z Markiem Muszyńskim trzykrotnie zajęli trzecie i raz drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, zdobywając tytuł wicemistrza Polski. Wygrali wszystkie eliminacje w swojej klasie, zdobywając mistrzostwo Polski w klasie 7 grupy II i puchar „Motoru” za największą liczbę zwycięstw.

Włodzimierz Groblewski, jeżdżący z Januariuszem Czerwoncem, potwierdził w rajdzie warszawskim swoje kwalifikacje kierowcy rajdowego zajmując 5 miejsce w „generale” na seryjnym „Fiacie 125 P” i zdecydowanie wygrywając

klasę w obsadzie międzynarodowej. Za najlepszy wynik na seryjnym „Fiacie 1500” otrzymał specjalną nagrodę naczelnego dyrektora FSO. Seria zwycięstw wśród „Fiatów” w sezonie przyniosła Groblewskiemu doroczną główną nagrodę FSO — puchar „Polskiego Fiata”. Do tych sukcesów Groblewski z Czerwoncem dołożyli jeszcze tytuł mistrzów Polski w klasie 8 grupy I.

Dobrze pojechali także Andrzej Radecki z Zygmuntem Domagalskim, plasując się na II miejscu w klasie (za „Fordem Escort”). Podobnie jak Groblewski, otrzymali specjalną nagrodę dyrektora naczelnego FSO za najlepszy wynik na seryjnym „Polskim Fiacie 1300”. Tym rezultatem w najliczniej obsadzonej klasie 7 grupy I zdobyli tytuł wicemistrzów Polski.

W klasie powyżej 1600 ccm bezkonkurencyjną była także załoga Stomilu — Henryk Ziemiński — Henryk Mieczaniewicz. W swojej „BMW 2002 TI” wygrali trzy eliminacje, raz tylko plasując się na „zaledwie” drugim miejscu, każdorazowo zaś zdobywali punktowane miejsca w klasyfikacji generalnej. Sumę ich zwycięstw stanowiło zdobycie tytułu mistrzów Polski oraz pucharu tygodnika „Motor” za największą liczbę wygranych rajdów w klasie 9—13 grupy II.

Tytuły mistrzów Polski wywalczyli także Marian Bublewicz ze Stefanem Osiką na „Polskim Fiacie 1500” w grupie II, chociaż w pierwszej eliminacji startowali w klasie do 1300. Bublewicz jest najmłodszym naszym zawodnikiem, posiada świetny refleks i dobre opanowanie techniki jazdy, czego dowodem jest drugi już tytuł mistrza kraju. Konieczne mu jest jeszcze nabycie rutyny także w zakresie przygotowania sprzętu.

Słabszy sezon w mistrzostwach miał para Błażej Krupa — Piotr Mystkowski. Nieukończenie rajdów krakowskiego i

warszawskiego spowodowało zdobycie przez nich tylko szarfy wicemistrzów Polski. „Tylko” — bowiem załoga te, jeżdżąca na „Renault 12 Gordini”, wzięliśmy jako zwycięzców w klasyfikacji generalnej i grupie IV.

Do grona mistrzów dołączył startujący trzeci sezon w stomilowskich barwach Józef Ważny. Na „Fiacie 1600 Monte Carlo” zdobył tytuł mistrza Polski.

Stomil Olsztyn zdobył (po raz trzeci) tytuł klubowego mistrza Polski w rajdach samochodowych. Zwycięstwo było przekonujące, ponieważ ekipa stomilowska zespołowo wygrała wszystkie eliminacje. Na sukces ten złożyły się indywidualne zwycięstwa załóg poparte poprawnymi założeniami taktycznymi kierownictwa ekipy. Ma w tym swój udział również obsługa serwisowa, którą najczęściej zapewniali zawodnikom: Szadujko, Łojewski, Ciocieryżni, Ročko, Figuriski, Zbiegień i Główczyk.

Podkreślić należy pomoc udzielaną przez zakład, a szczególnie osobiste zainteresowanie i poparcie dyrektora Władysława Leonharda, które wynika także z faktu prowadzenia specjalnych badań ogumienia. Doceniając otrzymaną pomoc zawodnicy zrobili wszystko, by uzyskać jak najlepsze rezultaty. Dyrektor przesłał wszystkim nowo kreowanym mistrzom listy gratulacyjne za godne reprezentowanie barw Stomilu.

Jakże więc roku 1976 nie uznać za sezon największych sukcesów, skoro klub zdobył: mistrzostwo Polski zespołowe, 8 tytułów mistrzów i 5 tytułów wicemistrzów indywidualnie w klasach, 2 tytuły wicemistrzów w klasyfikacji generalnej, puchar „Polskiego Fiata” i dwa (na przyznanie trzy) puchary tygodnika „Motor”?