

## RAJD WARSZAWSKI

# W DESZCZU I MGLE NAJSZYBSZY ANDRZEJ KOPER

...pniemy się po zboczach drogi, błądzimy po omacku w błocie, by dojść do czwartego odcinka specjalnego, chwalonego przez wszystkich. Po chwili już słycać warkot samochodu — równy, ale nie za głośny i... łuna światła. To Renault 11 Błażeja Krupy. Samochód przemyka po drodze miętko, bez pisku opon. Tuż za nim Marian Bublewicz na Polonezie 2000 turbo. Ogłuszający hałas silnika. Zawodnik wyciąga z silnika maksimum mocy. — Doszedł Krupa — mówi ktoś z kibiców — na prostej musiał mieć co najmniej 200 km na godzinie.

Trzeci przejazd już znowu spokojniejszy. Na Renault 11 turbo podobnie jak Krupa przejechał Andrzej Koper, późniejszy zwycięzca XIX Rajdu Warszawskiego. Który był z nich najszybszy? Kibice przyjmują zakłady. Do mety odcinka specjalnego kilka kilometrów. Trasę przejechało już kilkadziesiąt samochodów.

— Bublewicz wygrał ten „oes” — mówi sędzia odcinka — drugi był Andrzej Koper, a trzeci — to spora niespodzianka Mariusz Kostrzak na Ładzie MTX. Błażej Krupa zajął szóste miejsce...

**(DOKOŃCZENIE NA STR. 3)**

*Jako pierwszy na trasę wyruszył Błażej Krupa, lecz nie udało mu się wygrać rajdu.*

*Fot. CAF — W. Frelek*





# ANDRZEJ KOPER - KRZYSZTOF GĘBORYS TRIUMFATORAMI RAJDU WARSZAWSKIEGO

**WARSZAWA, 19.10 (inf. wł.).** XIX Rajd Warszawski FSO wystartował nieśmiało: jakby z ukrycia i z zażenowaniem, potem jednak z upływem kilometrów rozkręcił się na dobre. Szkoda, że nie było żadnych prób w okolicach Warszawy, a jedna wyścigowa — na lotnisku Bemowo — niedostępna dla publiczności.

65 załóg miało do pokonania 751 kilometrów trasy z 24 odcinkami specjalnymi. Metę zaś osiągnęło tylko 39 samochodów. Dobitnie to świadczy, że rajd stanowiący przedostatnią eliminację rajdowych mistrzostw Polski, był imprezą trudną. Zgodnie z przewidywaniami, kierowcom towarzyszyły mgła i deszcz.

Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wielu odcinkach specjalnych jazdę rajdowców obserwowało kilkanaście tysięcy kibiców.

Start nastąpił sprzed gmachu dyrekcji FSO, a jako pierwszy wyruszył na trasę Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim na Renault 11 turbo. Honorowym starterem był członek Biura Politycznego, I sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR, Marian Woźniak. Jako drugi pojechał Marian Bublewicz z Ryszardem Zyszkowskim na Polonezie 2000, zaś z nr 3 Andrzej Koper i Krzysztof Gęborys na Renault 11 turbo. Pomiędzy tą właśnie trójką rozegrał się cały rajd. Najpierw próbę wyścigową na Bemowie wygrał Błażej Krupa — 5 sek. szybciej od Andrzeja Kopera i 6 sek. od Mariana Bublewicza. Później Marian Bublewicz wygrał kolejno cztery OS. Następ-

nie triumfowali Andrzej Koper i Błażej Krupa.

Najwięcej prób wygrał Bublewicz — 13, Krupa — 5 i Koper — 4.

Walka między nimi toczyła się o sekundy. Niestety, dwie załogi notowały sporo złośliwości losu. Najpierw Błażej Krupa miał kłopoty z utrzymaniem się na drodze, uszkodził reflektor, a jeden z odcinków specjalnych jechał prawie bez świateł. Po naprawieniu elektryczności — w silniku nie wytrzymała trudów jazdy uszczelka pod głowicą. Błażej Krupa nie dojechał do mety, zaś jego ostatnią próbą było przejechanie 19 odcinka specjalnego, na którym zajął 9 miejsce.

Marian Bublewicz również miał kłopoty techniczne. Prowadził do przerwy w Rybnie z przewagą tylko 7 sekund. Na jednej z prób wskutek wstrząsów i nierównej drogi spadł przewody z aparatu zapłonowego. Stracił kilka cennych sekund.

— Na przedostatnim odcinku specjalnym — powiedział później Marian Bublewicz — zaryzykowałem. Wiedziałem, że przegram z Andrzejem Koperem. Wiedziałem także, że Andrzej pojedzie już wolniej — będzie szanował wynik i nie zaryzykuje utraty pierwszego miejsca. Dla mnie była to jedyna i ostatnia już szansa wygrania rajdu. Postanowiłem więc pojechać na szybkość, na pełny gaz. Odcinek 23 był wspaniały, długi, na trasie Gutowo — Płociczno. Zaatakowałem bardzo ostro, no i wyniosło nas. Na kopie za mostem wystrzeliliśmy w powietrze. Lot miał około 30 metrów. Wylądowaliśmy w zakręcie. Uderzenie

jednak okazało się tak silne, że nie wytrzymało ogumienie. Prawdopodobnie dobiliśmy nawierzchnię obręczą. Po jakimś kilometrze z jednego koła uszło powietrze. Koniec marzeń o wygraniu tego rajdu.

Trochę za dużo przeciwności losu mieliśmy do pokonania. Spadające przewody, złapanie gumy, no i drobne niedomagania ze skrzynią biegów, którą należało wymienić, jechaliśmy bowiem a trzech biegach. Ciężko się przegrywa. Jeszcze pozostał Rajd Kormorana.

Gdzie się dwóch bije..., można by powiedzieć o Andrzeju Koperze. Porzekadło jednak nie pasuje do sytuacji i umiejętności tego zawodnika.

Kibice i rywale doskonale wiedzą, że zawodnik ten potrafi jechać może niezbyt efektywnie, lecz bardzo skutecznie. Choć wygrał tylko 4 odcinki specjalne, na pozostałych próbach nie schodził poniżej trzeciej pozycji. Jechał szybko i bezawaryjnie do mety. Andrzej Koper ma już na koncie wiele cennych sukcesów, jest laureatem Złotej Kierownicy „PS” i mistrzem Krajów Socjalistycznych w 1984 r.

Dwie załogi zastępują jeszcze na wyróżnienie. Spora niespodzianką jest zajęcie trzeciego miejsca przez duet Mariusz Kostrzak i Marek Smolec z Automobilkлубu Śląskiego (Łada MTX 1600). Ponownie dał się poznać z jak najlepszej strony Marek Sadowski z Tomaszem Kolczyńskim z AK Rzemieślnik (FSO 1600).

Jedyną załogą zagraniczną stanowiąła węgierska para Sandor Bogos i Imre Lakatos, na Ładzie

2101. Początkowo nikt nie zwracał na tych zawodników żadnej uwagi. Szybko jednak okazało się, że goście to nie gapy. W efekcie zajęli 11 miejsce w klasyfikacji generalnej. Sandor Bogos jest rajdowym mistrzem Węgier w tzw. kategorii drugiej i reprezentuje wydawnictwa prasowe specjalizujące się w tematyce motoryzacyjnej.

Dzięki udziałowi Węgrów rajd mógł zostać uznany za międzynarodowy.

Organizatorzy — działacze Automobilkлубu Warszawskiego i kierownictwo FSO — uczynili wszystko, by impreza wypadła jak najlepiej. Trzeba przyznać, że udało się przeprowadzić rajd bez usterek. Oznacza to, że organizacja była udana i rokuje nadzieje, że Rajd Warszawski nabierze prawnie wielkiej rangi, jak przed laty, gdy był eliminacją mistrzostw Europy ze współczynnikiem trudności „2”.

Prezes Automobilkлубu Warszawskiego, który pełnił także funkcję komandora rajdu — Józef Modecki, może mieć powody do zadowolenia. Ma wielkich sprzymierzeńców. Tak znakomitego komitetu honorowego mogłaby pozazdrościć niejedna impreza. Czas więc najwyższy, by Rajd Warszawski po pięcioletniej przerwie wyszedł z ukrycia, by kibice stołeczni zlaknieni automobilizmu, mieli ponownie okazję do oglądania popisów mistrzów kierowcy. Podczas rozdania nagród nadzieje na rozbudowanie imprezy rozbudził naczelny dyrektor FSO, Edward Pietrzak. Powiedział między innymi, że w przyszłym roku na zakończenie rajdu będzie roze-

grane Grand Prix — wyścig o nagrodę FSO z udziałem 20 najlepszych kierowców imprezy. Kto zna dyrektora FSO, wie o tym, że szef fabryki dotrzymuje słowa.

Jeszcze kilka życzeń kibiców do organizatorów:

- poprowadzić rajd także w dzień, w nocy niewiele widać.
- wprowadzić próbę uliczną jak przed laty na ulicy Karowej lub w alei dojazdowej przy Wyścigach Konnych.
- zaprosić kilku renomowanych zagranicznych zawodników.

A poza tym gratulacje panie prezasie! Tak trzymać!

**Wyniki. Klasyfikacja generalna.**

1. Andrzej Koper — Krzysztof Gęborys (AK Rzemieślnik) Renault 11 turbo — 7173 pkt.;
2. Marian Bublewicz — Ryszard Zyszkowski (A. Warszawski) Polonez 2000 turbo — 7471;
3. Mariusz Kostrzak — Marek Smolec (A. Śląski) Łada MTX 1600 — 7883;
4. Marek Sadowski — Tomasz Kolczyński (AK Rzemieślnik) FSO 1600 — 8003;
5. Czesław Zadygowicz — Tadeusz Wierczyński (AK Podlaski) Łada 1600 — 8012;
6. Tadeusz Bukowicz — Wojciech Malanowski (A. Warszawski) Polonez 1600 — 8185;
7. Romuald Chałas — Zbigniew Ałowski (A. Warszawski) FSO 1600 — 8245;
8. Jerzy Poznański — Lech Wójcik (A. Podlaski) Łada 2105 — 8365;
9. Krzysztof Hołowczyc — Marek Ormelańczuk (OKS Stomil) Fiat 125 — 8418;
10. Andrzej Białowas — Janusz Sekowski (A. Śląski) FSO 1600 — 8462 pkt.

Jerzy Jankiewicz