

Smorawiński

Raid Wisły



Zacięta walka stoczyła między sobą na 22 Rajdzie Wisły załoga poznańska A. Smorawiński i A. Zembrzński w BMW Alpinu (zdj. lewej) z załogą warszawską K. Komornicki i B. Krupa w Polskim Placie. Zwyciężyli ostatecznie Smorawiński, który też prowadził po 5 eliminacjach w klasyfikacji generalnej o Puchar Motoru.

Po Rajdach Stomilu, Dolnośląska, Kurpiach i Polskim — Raid Wisły był kolejną, piątą eliminacją Mistrzostw Polski w rajdach samochodowych. Historia rajdów wiślańskich jest bardzo bogata i sięga 1951 roku, kiedy odbyła się i Ogólnopolska Jazda Orientacyjno-Konkursowa, w której zwyciężyła samochodem DKW, KDF, Citroën i BMW. Rozegrana w połowie września była już 22-gia rajdem wiślańskim, znacznie jednak odbiegającym od pierwszych rajdów. Podobnie jak wiele nowoczesnych zagranicznych rajdów — Raid Wisły rozgrywał się na trasie jazdy okrojonej oraz na liczących próbach szybkości. Pomimo, że trasa ostatniego rajdu była znacznie krótsza niż w latach poprzednich i liczyła 367 km — to jednak zlokalizowane bazy rajdu w Wiśle oraz poprowadzenie trasy okolicznych (o różnym stopniu trudności) drogami, wymagających dozwolone przygotowanego samochodu i niezbędnego treningu — zapewniły imprezie wysokie walory sportowe. Wymagała, że znaczący cześć trasy będzie pokonywać musieliby w noc,

TRASA RAJDU

Trasa rajdu prowadziła ze startu w Wiśle, poprzez Kubalonkę, Rajcę, Węgierską Górkę, Żywiec, Kończynę, Międzybrodzie, Strakonę, Szczyrk, Sępólno do Wisły, skąd następnie przez Ostrołęk, Nierodzim, Górki, Skoczów, Kamieniec, Cieszyń, Mszanę do Mizerowa, Chybie, Lipotę, Czechozłoty, Wilanówkę przez Bielsko do Szczyrku i Wisły. Dalsza trasa prowadziła tymi samymi drogami, ale w drugą stronę lub też nowymi odcinkami dróg. W efekcie, płatni na bezkierunkowych drogach, na których znajdowało się 27 PKC i 18 PKP wymuszała dokładną nawigację.

Na starcie rajdu stanęło 48 załóg. Przyjeżdżali rajdowi międzynarodowego ratownika szwedzka załoga, Lundström-Johansson. W parku maszyn dominowały Polskie Fiaty 125 P (łącznie ponad 20 samochodów). Na starcie rajdu zabrakło m.in. Sobiesławu Zaspy, który w latach 1954-49 zwyciężył 10 razy w różnych klasach Rajdu Wisły). R. Muchy oraz A. Jaroszewicza i R. Nowickie-

go — którzy przygotowywali się do startu zagrancznego.

Od samego początku imprezy rozpoczęli się awarie i „wysiadki”. Na OS-2 kandydat do zwycięstwa w klasie 1-2 (600 cm³), ubiegłorooczny Mistrz Polski Z. Łaguna zatarł w korbowym w swym Trabancie. Na jednym z szybkich luków zjazdowych Syrena 104 załoga Orawiec — Witośzek wyleciała z trasy i po wielokrotnym koziołkowaniu urwanym tylnym kołem i kompletnie rozbitym nadwoziem wylądowała poza trasą. Tytko palaki i pasy bezpieczeństwa uratowały zdrowie załogi. Małą przegrodę przeżywa również bardzo żywiołowo jadąca załoga szwedzka: hanowienie „przed lewą „patelnią” było o wiele za „żywiołowe” i Volvo wzięło prosto w las! Ale Lundström przytomnie hamując, do ostatniej chwili i za moment wśród braku kibiców, na wstępnym biegu wraca na trasę.

Cały czas o pierwszeństwo rywalizowały dwie załogi: Smorawiński-Zembrzński w BMW-Alpinu i Komornicki — Krupa w Polskim Placie 125 P 1500.

NA PKC W BIELSKU...

Na PKC 24 w Bielsku zdarza się rzadki wypadek: jednej z załóg w momencie podjeżdżania do stolika sąsiadującego z barierą, kartę drogową przedstawiają MO za wykroczenie na trasie 40 minut postoju na PKC i załoga rusza na trasę, ale brak uprzedzenia na następnych (już zamkniętych) PKC i w efekcie załoga jest zdyskwalifikowana.

Raid kończy 30 załóg. Po przekroczeniu mety do pokonania zostają jeszcze dwie ostatnie próby: podjazdowa próba górska SG-2 z Jaszową na Równicy o długości 420 m i zjazd z Równicy o długości 3500 m. Na SG-2 najszybszą jest załoga Smorawiński-Zembrzński, 4 sek. przed parą Komornicki — Krupa, ale na zjazdowym OS (przy padającym deszczu), najlepszy, jedyny czas uzyskuje Komornicki — Krupa i Bogusławski — Martynkin — po 146 sek. 4 sek. przed zwycięzcą rajdu w klasyfikacji generalnej (1 w klasie 9-13) — Adamem Smorawińskim i Andrzejem Zembrzńskim w BMW-Alpinu. Zwycięstwem tym poznańska

załoga uciecła swoją pozycję w szczytywie o Puchar Motoru dla najlepszego zawodnika rajdowego samochodowych Mistrzostw Polski (24 pkt).

Z. KLIMECKI

Wyniki V Eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski III Międzynarodowego Rajdu Wisły 1972

Klasa 1-2, grupa II (startowało 8 załóg, ukończyło 3). 1. A. Świder — M. Włoka (Trabant 601) — AMK-OSŁ — 367 pkt. 2. A. Radecki — S. Osika (Trabant 601) — AMK-OZOS — 3081 pkt. 3. J. Tagowski — A. Jarosik (Trabant 601) — Klub Śląski — 3547 pkt. Klasa 3-4, grupa I i II



Dla tej Syreny rajdowanie skomczone fot. Z. Klimecki

(polączone) (st. 6, uk. 3), 7. A. Kapitani — A. Masłowski (Syrena 104) — Klub Śląski — 3508 pkt. 2. J. Najda — L. Najda (Fiat 850) — Klub Śląski — 3451 pkt. 2. W. Zbierkowski — H. Kalinowski (Syrena 104) — AMK Łódź — 6733,5 pkt. Klasa 5-6, grupa I (st. 3, uk. 2). 1. J. Dąbrowski — K. Łuczak (Wartburg 353) — Klub Dolnośląski — 2945 pkt. 2. A. Mielcar — A. Kaczmarek (Wartburg 353) — Klub Wielkopolski — 3268 pkt. Klasa 7, grupa I (st. 9, uk. 1). K. Bielowski — Z. Keller (Polski Fiat 125 P) — Klub Śląski — 2273 pkt. 1. I. Porada — A. Lubiak (P. Fiat 125 P) — Klub Motor — 2872 pkt. 3. B. Bogusz — K. Budzowski (P. Fiat 125 P) — Klub Śląski — 3024 pkt. Klasa 7, grupa II oraz klasa 5-6-grupa II (polączone) (st. 5, uk. 3), 1. H. Kaczmarek — J. Sobczyk (P. Fiat 125 P) — Klub Opolski i Śląski — 3088,5 pkt. 2. A. Nytko — J. Chmielewski (Skoda 110) — Klub Krakowski i Śląski — 3233 pkt. 3. S. Wyka — K. Piekarski (P. Fiat 125 P) — Klub Warszawski — 4352 pkt. Klasa 8, grupa I (st. 6, uk. 4), 1. M. Stawowiak — J. Czyżyk (P. Fiat 125 P) — Klub Warszawski — 2789 pkt. 2. W. Markowski — J. Wojtyna (P. Fiat 125 P) — AMK OZOS — 2590 pkt. Klasa 8, grupa II (st. 4, uk. 3), 1. K. Komornicki — B. Krupa (P. Fiat 125 P) — AMK OZOS — 2608 pkt. 2. M. Bogusławski — A. Martynkin (P. Fiat 125 P) — Klub Warszawski — 3453 pkt. 3. T. Cielczyński — L. Waloszek (P. Fiat 125 P) — Klub Warszawski — 3855 pkt. Klasa 9-13, grupa I i II (polączone) (st. 5, uk. 4), 1. A. Smorawiński — A. Zembrzński (BMW-Alpina) — Klub Wielkopolski — 2594 pkt. 2. M. Skrzypczak — J. Suder (BMW 2002, grupy I) — Klub Kraków — 2338 pkt. 3. M. Gzłazini — W. Chodorowski (Alfa Romeo GTV) — Klub Motor — 3106 pkt.

Wyniki zespołowe: 1. AMK OZOS Olczyk, 2. Automobilklub Śląski, 3. Automobilklub Warszawski, 4. Automobilklub Warszawski, 5. Automobilklub Śląski IV.

Klasyfikacja generalna — o Puchar Redakcji Motoru 1. A. Smorawiński — A. Zembrzński — 9 pkt., 2. K. Komornicki — B. Krupa — 6 pkt., 3. M. Stawowiak — J. Czyżyk — 4 pkt., 4. K. Bielowski — K. Keller — 3 pkt., 5. M. Markowski — J. Wojtyna — 2 pkt., 6. I. Porada — A. Lubiak — 1 pkt.

Przy okazji podajemy zwyciężkowaną i zatwierdzoną przez Główną Komisję Sportowo-Samochodową klasyfikację generalną IV eliminacji rajdowych Mistrzostw Polski (Rajdu Polskiego): 1. A. Smorawiński — A. Zembrzński — 9 pkt., 2. R. Muchy — Zyszkowski — 6 pkt., 3. M. Wągrat — S. Landsberg — 4 pkt., 4. M. Varelis — S. Jedyński — 3 pkt., 5. J. Dobrzański — A. Ryniak — 3 pkt., 6. W. Markowski — M. Kalina — 1 pkt.