

NA MECIE RÓŻNICE BYŁY SEKUNDOWE

Zapaliło się czerwone światło ładowania: regulator napięcia przestał działać. Przed nimi była jeszcze cała noc jazdy. Jazdy po górskich zakrętach, na których nie można było nie używać całej baterii reflektorów halogenowych. Na nic się zdaly próby naprawy uszkodzenia. Kalkulacje szans wykazywały, że akumulator wyczerpie się mniej więcej w połowie trasy. Co dalej? Trzeba się będzie wycofać, bo zapasowego akumulatora nie było w wozie serwisowym!

W takiej sytuacji znaleźli się w połowie Rajdu Rzeszowskiego Jerzy Landsberg z Januszem Wojtyną. Już mieli zaniechać dalszej jazdy i oddać kartę na kolejnym punkcie kontrolnym, gdy zaświtała jeszcze jedna myśl: a może pozbyczyć akumulator od ekipy fabrycznej FSO? Spróbowali. Serwis Ciecierzyńskiego bez wahania dał akumulator. Dojechali do mety. Wygrali. Ciecierzyński był drugi...

Tegoroczny Rajd Rzeszowski, stanowiący I eliminację Mistrzostw Polski miał bardzo nowoczesne założenia koncepcyjne; był to rajd sprinterski; długość całej trasy wynosiła tylko 675 km, przejeżdżanej dwukrotnie w ciągu popołudnia i nocy. 17 odcinków specjalnych zupełnie wystarczało do sprawiedliwego sklasyfikowania 81 załóg, które ruszyły na trasę z 96 zgłoszonych ekip. Rajd zgromadził całą naszą czołówkę rajdową; wystartowało 21 Polskich Fiatów 126p w klasie markowej.

Aura była sprzyjająca, dzień słoneczny, a noc sucha i w efekcie na mecie zgłosiło się aż 57 załóg.

Rozgrywka o zwycięstwo była bardzo emocjonująca i łut szczęścia oraz serwis FSO pomogły załodze Landsberg – Wojtyna w kilkunastosekundowym zwycięstwie nad fabryczną załogą Tomasza Ciecierzyńskiego z Jackiem Różańskim. Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim wystartowali w nowiutkim Renault 5 Alpine. Mała jeszcze znajomość tego samochodu uniemożliwiła im podjęcie walki o czołową lokatę.

Pierwsza tegoroczna krajowa konfrontacja czołówki na początku kwietnia wykazała niewielkie zmiany w układzie sił. Szkoda, że awaria samochodu Polski Fiat 125p z doświadczalnym dwulitrowym silnikiem nie pozwoliła na bliższe poznanie tego nowego polskiego samochodu rajdowego.



Rajd zorganizowany był sprawnie przez Automobilklub Rzeszowski przy współudziale Automobilklubów Krośnieńskiego, Przemyckiego i Stomil-Dębica. Tradycyjnie już w czasie trwania nocnych etapów imprezy, prowadzona była przez Rozgłośnie Rzeszowską Polskiego Radia bezpośrednia transmisja z przebiegu ciekawszych fragmentów trasy. Kto więc dysponował radioodbiornikiem odbierającym fale UKF, na których emitowane były w programie IV informacje z trasy, mógł śledzić przebieg imprezy. Sprawnie działała komisja techniczna zawodów, która miała sporo pracy z zawodnikami niedokładnie czytającymi regulamin dopuszczalnych zmian w samochodach. Duża rywalizacja w klasie markowej PF 126p spowodowała też konieczność badań technicznych silników na okoliczność czy są one rzeczywiście seryjnymi jednostkami napędowymi.

W sumie impreza udana; w przyszłym roku nabierze ona zapewne jeszcze większych rumieńców, gdy będzie połączona z jubileuszem 40-lecia istnienia zakładów Stomil w Dębicy, a organizatorzy wyjedną skierowanie trasy na leśne szutrowe drożki m.in. w Bieszczadach, które doskonale nadają się do przeprowadzania odcinków specjalnych.

KLASYFIKACJA GENERALNA: J. Landsberg – J. Wojtyna – Opel Kadet; 2. T. Ciecierzyński – J. Różański – Polski Fiat 125p 1800; 3. B. Krupa – P. Mystkowski – Renault 5 Alpine; 4. W. Polak – K. Czarnecki – Renault 12 Gordini; 5. R. Plucha – W. Abramowicz – Polski Fiat 125p 1500; 6. A. Witkowicz – M. Rompel – Polski Fiat 128 3p.

ZWYCIĘZCY W KLASACH: grupa IV klasa 1–13 – J. Landsberg – J. Wojtyna; grupa I klasa 8 – B. Krupa – P. Mystkowski; grupa I klasa 8 – J. Kobyliński – M. Osiowski; grupa II klasa 7 – M. Foczek – M. Hajek CSRS – Fiat 127; grupa I klasa 7 – A. Witkowicz – M. Rompel; grupa II klasa 3 – 6 – A. Lubiak – M. Wisławski PF 126p; grupa I klasa 3 – 6 – J. Wojciechowski – A. Wodziński – Autobianchi; klasa markowa PF 126p – M. Pinis – K. Martynowski.

tekst i zdjęcie
ST. SZELICHOWSKI