

DZIENNIK SPORTOWY

Z 62 załóg do mety dojechało tylko 6 samochodów

Warmbold (NRF) — Todt (Francja) zwycięzcami XXXIII Rajdu Polski

Trudy tego rajdu okazały się niewymierne ani w czasie, ani w nawierzchniach, ani w szybkościach, w jakich trzeba było pokonywać kilometry. Na XXXIII Rajd Polski złożyła się suma wszystkich trudności i tych, którzy ukończyli tę arcytrudną imprezę należałoby ozdobić wawrzynem. Zresztą popatrzymy na listę startową: wyjechały z Krakowa w czwartek po południu 62 załogi, I etap ukończyło 16 samochodów, 13 udało się na trasę II etapu (pętla wschodnia), w sobotę wieczorem zameldowało się 6 załóg. Reszta padła w drodze. Defekty silników, wypadki, kraksy, zmęczenie, przekroczenie 2,5-godzinnego limitu czasu. Taki był ów rajd, zaliczany po raz pierwszy jako eliminacja do mistrzostw świata.

Ogółem wytyczyli działacze krakowskiego Automobilklubu trasę ponad 3 tysięcy kilometrów, w tym sporą część po wertepach, kamieniach, piasku, szutrze i czym się wreszcie dało. Oczywiście



Polska załoga Stawowiak — Czyżyk na „Fiacie 125p”, po zakończeniu rajdu.

ście, jak w każdej tego typu imprezie, rajd przebiegał przez miasta i osiedla, gdzie obowiązuja normalne przepisy drogowe. Ponieważ jednak przeciętne szybkości ustalono dość wysokie, wielu rajdowców miało kłopoty z polskim Kodeksem Drogowym.

Przejdźmy na trasę II etapu. Z Krakowa wieczorem zawodnicy wyruszyli na południe województwa, następnie na szosy Rzeszowszczyzny. Drogi tu nieco trudniejsze, na domiar złego na niektórych odcinkach zniszczone niedawną powodzią. To była zresztą i dla samych organizatorów poważna przeszkoda — niemal w ostatniej chwili trzeba było

zmieniać trasy, likwidować odcinki specjalne, ustanawiać nowe punkty kontroli czasu. Dość na tym, że już noc z piątku na sobotę przerzedziła i tak już skromną grupę zawodników. Kolejno odpadali: w „polskim Fiacie” załoga Zyszkowski — Zyszkowski, NRDowska załoga Beyer — Schramm w „Wartburgu”, następny „polski Fiat” Komornicki — Krupa. Nad ranem na jednym z odcinków specjalnych jadąca z fantazją załoga radziecka Sepp — Bernstein wyleciała z szosy, dachowała i w efekcie obydwaj rajdowcy ukończyli rajd w szpitalu w Jasle. I wreszcie nadchodzi do biura rajdu kolejna informacja o wycofanej załodze: Paganelli-Russo znajdująca się od pierwszych kilometrów w pierwszej, wybitnej trójce rajdu. Gdzieś w okolicach Nowego Sącza ich „Fiat 124 Rally Abarth” zdefektował, trzeba go było ściągnąć na serwis, któremu nie udało się w krótkim czasie naprawić uszkodzenia. Tak więc na trasie pozostało tylko 8 samochodów. Na czele zdecydowanie Francuz Therier, tuż za nim Warmbold i potem daleko w tyle zawodnik NRD Culmbacher w „Wartburgu”, Rosjanie Morozow — Kalnais w „Moskwiczu”. Wydawało się, że rajd został już rozstrzygnięty, tylko pierwsza dwójka liczyła się w walce o zwycięstwo, pomiędzy sobą rozdzielając premię z odcinków specjalnych. Tak było do godzin południowych.

Przychodzi meldunek z odcinka specjalnego Gładyszów — Małastów. Nie przejechał przez punkt Francuz The-

rier, zameldował się dopiero na kolejnym OS. A więc sensacja pierwszej wody! Pozostał na trasie jedynie Warmbold, niejako samotnie dojeżdżający do mety po pewne zwycięstwo. Teraz już tylko kataklizm mógł mu odebrać pierwszeństwo, mógł już właściwie jechać do Krakowa niczym na niedzielnej wycieczkę. Za nim o dobrych kilkadziesiąt minut z tyłu zdążyły do mety cztery samochody. Odpadł także Dobrzański z Ryniakiem w kolejnym „polskim Fiacie” fabrycznym. Po prostu nie zmieścili się w czasie, jaki organizatorzy przeznaczyli na spóźnienie. Z naszych zawodników jazdę kontynuowali tylko Stawowiak — Czyżyk i to był ostatni z „Fiatów”, jakie znajdowały się na trasie tegorocznego Rajdu Polski.

Zawodnicy mieli zameldować się w Krakowie krótko po godzinie piątej po południu. Postanowiono jednak zatrzymać cały rajd w Kasince Małej, tu poczekać na spóźnionych i wypuszczać ich już na metę co minuta. Tak więc przed ósmą rajd przyjechał do Krakowa. Zdżiesiątkowany, wytrudzony, zaskoczony diabło ciężką trasą. (ri)

Z OSTATNIEJ CHWILI

Według nieoficjalnych danych kolejność załóg jest następująca: 1. Warmbold — Todt (NRF-F) „fiat 121 rally abarth”, 2. Culmbacher — Ernst (NRD) „wartburg”, 3. Stawowiak — Czyżyk (Polska) „fiat 125p”. Pozostałe trzy załogi nie zmieściły się w limicie czasu.