

MAZDA BUBLEWICZA KRĘCIŁA NAJSZYBCIEJ



RAJD WARSZAWSKI ma swoją tradycję. Po raz pierwszy jednak rozgrywano go tak blisko stolicy. Były lata gdy wystydliwie, po cieniu uciekano w rejon Olszyny i tam toczyła się rywalizacja. Nikt z ważnych osób nie chciał się zgodzić na figurowanie na liście komitetu honorowego. Inne czasy, inny rajd. Zrobili go także inni ludzie. Koledzy kolegę zgotowali ten los — tak można lapidarnie określić charakterystykę tegorocznej imprezy. Komandorem był Jacek Bartoś, pełniący na co dzień funkcję szefa placówki badawczo sportowej FSO, który od kilkunastu lat nie opuścił chyba ważniejszej imprezy krajowej i europejskiej, wicekomandorem — Ryszard Zyszkowski, jeden z najlepszych pilotów mających na swoim koncie ponad 200 rajdów.

Jednym słowem fachowcy, którzy znają się na tym sporcie i wiedzą o co chodzi. Czy wszystko poszło jak należy? Z pewnością nie. Trudno bowiem znaleźć wokół Warszawy trasy, które można by było natychmiast włączyć do rajdu. Należało więc dokonać wyboru. Ryszard Zyszkowski, autor trasy, przyjął założenie, żeby rajd, przebiegał drogami szutrowymi. Już po ustaleniu trasy zdawał sobie sprawę, że plachy po kilkukrotnym przejeździe zamieniają niektóre odcinki w wykopy trudne do sforsowania. Dlatego też podczas samego rajdu odwołano kilka prób, aby nie wypaczać obrazu rywalizacji.

Po badaniu technicznym na starcie stanęli ostatecznie 64 załogi. Po starcie sprzed dyrekcji FSO rajdowcy udali się na Kępe Potocka, gdzie rozgrywał pierwszy odcinek specjalny. Można by się kłócić czy należałoby go wydłużyć, czy dodać po kilka okrążeń. W każdym razie widownia dość interesująca. Widzów jak na stołeczki niewiele. Ale to już sprawa komisji propagandy klubu organizującego rajd. Może i dobrze. Gdyby było więcej, mógłby być kłopot z utrzymaniem porządku, bowiem MO akurat tego dnia obchodziła swoje święto, — każdy ma prawo, a trzy załogi KG MO startowały w rajdzie jak normalni zawodnicy.

Pierwszy odcinek specjalny wygrał Bublewicz przed Koperem — strata 4 sekundy, dalsze miejsca Krachulec — 7. Fredriksson ze Szwecji (rajd był międzynarodowy) — 14. Przybylski — 16. Chałas — 18. Orsdi — 18. Holowczy — 18. Szerla — 19. Poletylo 19.

Po przejechaniu tej próby rajd ruszył dalej. Dziennikarzy poprowadził w najciekawsze miejsca Marek Varsella — legenda polskich rajdów, który nawet ufundował puchar, wymsił i znalazł jeden z najciekawszych odcinków specjalnych.

Było więc na co popatrzeć. Może za-

brakło zbyt oszałamiających prędkości ale zawodnicy musieli wykazać się sporymi umiejętnościami technicznymi.

Szutrowy charakter rajdu nie wszystkim zawodnikom odpowiadał. Zrozumiałe. Jedni wolą jeździć po asfaltach, inni po mokrych nawierzchniach, a jeszcze inni uwielbiają poślizgi na luźnych drogach. Tak czy inaczej rajd się odbył. Szybkości były bardzo bezpieczne, dziury na trasie coraz większe. Kilka samochodów nie skończyło tylko dlatego, że oberwały się silniki. Zdobywca drugiego miejsca Andrzej Koper z Krzysztofem Geborysem na Renault 11 Turbo też ledwie dojechał do mety.

Kibice, ci w tajemniczeni, czekali na rywalizację dwóch załóg — Mariana Bublewicz z Jackiem Wypychem na Mazdzie 323 i Andrzeja Kopera. Każdy z nich miał na tym rajdzie swój interes. Oczywiście każdego urządziło zwycięstwo, ale Andrzej Koper, który słynie także z taktiki,jechał po mistrzostwo Polski. Jemu wstawać było przyjechanie właśnie na drugiej pozycji.

Na starcie zabrakło Błażeja Krupy i Piotra Mystkowskiego z teamu Camela. Kłopoty techniczne z Renault 21 turbo nie pozwoliły na start.

Wszyscy więc obserwowali jazdę wymienionej dwójki, a później Mirosława Krachulca — Mazda 323, Leszka Orskiego VW Golf. Najbliższym jakby zapłaczem wymienionych zawodników były załogi jadące na Polonezach, a więc Janusz Szerla z Markiem Orlebo, Romuald Chałas ze Zbigniewem Ałtowskiem.

Opinie kierowców o tej imprezie — różne. Jedni mówili — straszny wyryp, dziura na dziurze, katownia dla samochodu. Nie ma już na czym jeździć, a do końca sezonu jeszcze jeden rajd.

Inni natomiast, jak zwycięzca lub Romuald Chałas — znakomita impreza, trasa również bardzo dobra dla tych, którzy potrafią jeździć.

Nie ma więc jak widać zgody w tym świątku. Zresztą nigdy jej do końca nie było. Jeżeli ktoś już pojechał nieco lepiej od drugiego, to podejrzewa się, że nigdy dzięki umiejętnościom, tylko sztuczkom bądź niedozwolonym przerobkom. Podczas tego rajdu jednego z czołowych kierowców posadzono, że jeździł na skrótach. Ktoś go miał widzieć, a nawet sfilmować. Autor trasy Ryszard Zyszkowski zaś twierdził, że jest to niemożliwe.

Baza rajdu znajdowała się w Pomiechówku, w ośrodku wypoczynkowym FSO. Było zimno i niebezpiecznie tam jeździć, być może dlatego na konferencji prasowej — tylko dwóch dziennikarzy, w tym kierowniki biura prasowego Andrzeja Karaczun. Zabrakło

również utytułowanych działaczy, zarówno z klubu jak i komisji samochodowej. A szkoda, bowiem pierwsza czwórka zawodników była bardzo różnorodna. Padło wiele wyczerpujących odpowiedzi nie tylko na temat Rajdu Warszawskiego. Red. Karaczun zasłuchiwał sobie, podobnie jak Jacek Bartoś i Ryszard Zyszkowski na słowa uznania. Wykonał również plakietki prasowe z ramek na bilety miesięczne, a w nocy poprzedzającej rajd wraz z małżonką pracownicy nizał tasienki, by dziennikarze mogli sobie te arcydzieła powiesić. Przy wspnianych nagrodach, silnikach, pucharach, nazwach poszczególnych osób — Marlboro, Pewex, Blikle, te ramki na bilety miesięczne wskazywały, że w dopracowywaniu szczegółów jesteśmy na głuchej browinie. A raid — kandydat do eliminacji mistrzostw Europy kandydaturę raczej do periferii imprez. Pierwszym kontaktem dziennikarza jest właśnie biuro prasowe i w nim wyrabia sobie pierwszą opinię o imprezie.

Tak to już jest i inaczej być nie chce.

Komandora Jacka Bartosika i wicekomandora Ryszarda Zyszkowskiego gorąco namawiam, by się nie zniechęcili i zajęli się przygotowaniem przyszłorocznego Rajdu Warszawskiego, a zawodników zapewniam, że organizacja mogą się zająć niefachowcy i co wtedy?

Wyniki: 1. Marian Bublewicz — Jacek Wypych (Mazda 323 4 WD Turbo) — 8084 pkt;

2. Andrzej Koper — Krzysztof Geborys (Renault 11 Turbo) — strata 378;

3. Janusz Szerla — Marek Orlebo (Polonez 1500 Turbo) — 496;

4. Romuald Chałas — Zbigniew Ałtowski (Polonez 1600) — 705;

5. Marek Sadowski — Grzegorz Gao (Polonez 1600) — 901;

6. Krzysztof Winkowski — Mieczysław Mieczkowski (FSO 1500) — 1074;

7. Bogdan Krachulec — Zbigniew Switek (Lada MTX) — 1234;

8. Petar Zekow — Stefan Czołakow (Bułgaria — Lada 2105) — 1242;

9. Bogdan Herink — Barbara Stepkowska (FSO 1500) — 1260;

10. Paweł Petrys — Artur Skorupa (Polonez 1600) — 1297;

W poszczególnych klasach zwyciężyli:

I N — Bartłoch (Szwecja) — Janusz Obrocki (Suzuki Swift GTT);

II N — Ryszard Granica — Paweł Churzyński (FSO 1500);

V A — Zekow — Czołakow (Bułgaria — Lada 2105);

VI A — Chałas — Ałtowski (Polonez 1600).

Jerzy Jankiewicz