

zwyciężył duch sportu

Jeszcze na kilka tygodni przed rozpoczęciem 45 Rajdu Polski nadchodziły z Wrocławia niepokojące informacje. W tym roku — w myśl decyzji przedostatniej Konferencji Państw Demokracji Ludowej nasze zawody — eliminacja mistrzostw Europy o współczynniku „2” nie znalazła się w kalendarzu Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Oznaczało to nieobecność załóg z Czechostowacji, Związku Radzieckiego czy Węgier. Wszyscy bardzo obawiali się o zagranicznych gości.

Tymczasem tegoroczny Rajd Polski był pod tym względem bardzo udany. Organizatorzy zmienili trasę — przenieśli się na tereny Gór Sowich (tradycyjne odcinki specjalne wynalazł przez Andrzeja Dobosza — wieloletniego komandora Rajdu Elmot). Było więc naprawdę co oglądać!

Najbardziej dociekliwym człowiekiem na 45 Rajdzie Polski był obserwator FISA. Mr Lorda ze Szkocji pełno było wszędzie: na trasie, w biurze zawodów, prasowym. Poważny i skupiony notował w pamięci spostrzeżenia. A pytania na dziennikarzy na temat rywalizacji i organizacji kiwował stereotypowo: „przepraszam — o tym nie będziemy mówili”. I były to jedyne momenty, gdy na twarzy gościła ze Szkocji pojawiał się lekki uśmiech.

Zatroskaną minę miał komandor Zbigniew Jarosz. Co prawda awans w hierarchii eliminacji mistrzostw Europy był praktycznie niemożliwy — wiadomo to było właściwie z góry (jakoś w negocjacjach przy „złonym stoliku” jesteśmy wciąż słabi, mimo posiadania we władzach Międzynarodowej Federacji tak wielu przedstawicieli), ale na dnie



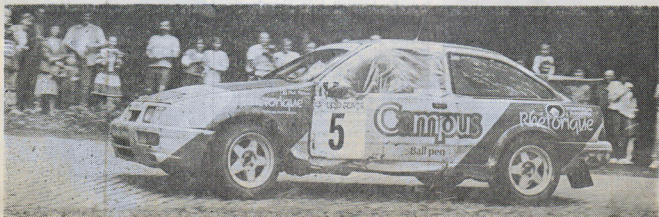
Ford Sierra Cosworth

serca tliła się nadzieja: a może jednak się uda? Tymczasem — niestety, chyba nie. Zapowiadany (szepem) wysoki przedstawiciel FIA do Polski nie doleciał. Komputer zrobił (nie po raz pierwszy zresztą w ostatnich latach) z Komisji Obliczeń balona. Nie wszystkim zresztą (co podkreślali w nieoficjalnych wypowiedziach przedstawiciele organizatorów) tak naprawdę zależało by powierzony im odcinek pracy wykonać dobrze.

Bo podobnie jak rok temu, także i tym razem przedstawiciele Camella zadbali, aby Rajd Polski odby-

wał się w kolorze żółtym. Setki reklam, parasolek, koszulek, kamizelek i czapeczek, piękne panienki częstujące kibiców na wzór Formuły i papierosami (przypalonymi żółtą rzecz jasną zapalniczką) — namiastką showu, jaki serwują sponsorzy przy okazji wielkich imprez. Za to wszystko jeden z głównych „patronów” dał trochę pieniędzy i rzecz najważniejszą: swoje załogi, a udział Attili Ferjanca i Stojana Kolewa na „Audi 90 Coupe” czy naszych: Andrzeja Kopera i Krzy-

Marc Soulet i Philippe Willem na Fordzie Sierra Cosworth — 1 miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdu Polski 1988





Polytelo — Szostak

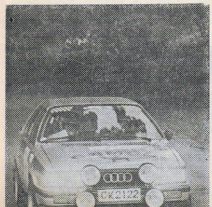
sztofa Gęboryna („Renault 11 1”) oraz Błażka Krupy i Piotra Mystkowskiego („Renault 21 1”) imprezy uświetnił.

Zestężył od samochodu — to naprawdę od dawna nie było we Wrocławiu tak wielu różnorodnych marek: startowały „Lance”, „Toyoty”, „Mazdy”, wszystkie typy „Renaultów” (4, 11 i 21), „VW Golf”, „Mitsubishi”, „Ford Sierra”, „BMW”, „Mercedes”, „Rover”, „Opel”, „Peugeoty”, „Audi” itd. Nie brakowało także „tradycyjnych”: „Polonezów”, „FSO”, maluchów, „Skod”, „Wartburgów” czy „Trabantów”.

Z kierowcami było znacznie gorzej. Tych, którzy prezentowali klasę na miarę mistrzostw Europy, policzyć można było na palcach. Niekiedy przyjemnie było patrzeć na naszych, obrywających bity zawodników, ale na ich ograniczonych rywalów. Niż co z tego, że nasza czółowka jechała bojowo i dobrze technicznie, zyskiwała sekundy na trudnych zakrętach — kiedy po wyjściu na prostą tracila ich dzielnie? „Porównanie auta z bulajną” — tak określił wyścig uliczny „Audi” z „Polonezem” jeden z kolegow.

Przygotowane przez FSO dla kadry „Polonezy 1,6 C” nadaly jak przystojowemu muchy. W zozach K. Holowczeka, R. Ademka, M. Sadowskiego, P. Przybylskiego, R. Chalasa — zdarzyły się defekty silników. — Nagle bum-bum i konie, i to przy stosunkowo niskich obrotach — martwił się Andrzej Białowas. — Gdyby to jeszcze zdarzyło się na OS-ie, ale na dojazd

Kolew — Ignatow na Audi 90 Coupe — Quattro



dowce... A przecież szło tak dobrze — żalował Maciej Wisławski.

Patrząc na tegoreczne stary naszych zawodników w imprezach międzynarodowych widać, że „Polonezy” tylko sporadycznie dojeżdżają do mety. „FSO” były lepsze, bo przynajmniej bliżej mety. Tak jest zgodna opinia środowiska. W tej sytuacji niepowodzenie brzmia zarzutów pod adresem kadrowców, że jeżdżą pasywnie. Scigając się na krawędzi ryzyka można poprawić pozycję o 2-3 miejsca, nie więcej — ryzyko jest więc nieopłacalne, zwiększamy zużycie samochodu!

Rajd przebiegł bezpiecznie, większych „dzwonów” nie było. Jest to niewątpliwą zasługą komandora Z. Jarosza i jego „pracy naukowej” — wielostronowego protokołu zabezpieczenia trasy. Tworzyć mogła jedynie postawa niektórych kibiców (szczególnie w okolicach Walimia). Wydało się, że najwyższy czas wstać się za nietrzeźwych, nie wypuszczać ich po prostu na wszystkie imprezy sportowe, a nie tylko, jak dotychczas, na stadiony. Nie będzie to łatwe, wymaga dodatkowych środków i służb, ale staje się nieodwołne: pseudokibice stanowią coraz większe zagrożenie zarówno dla kierowców jak i osób z obsługi rajdu.

Kilka słów o wynikach. Zwyciężył duch sportu — taki był sens wypowiedzi Marca Souleta z Belgii. Nie poddano się presji Camela. Nie chęć szczęście, że w sporze nie chodziło o polskiego zawodnika i trudno doszukiwać się tu „interesu” organizatorów. Wręcz przeciwnie — „niebieski wiehład” jest dla nich „cenniejszy” niż Belgowie!

A na czym polegał ów spór? Dotyczył czterech minut, które belgijskiej załodze doliczyli na pierwszym etapie niesprawnie działający komputer. Ovo spóźnienie zostało wydrukowane w nieoficjalnych wynikach. Soulet złożył oczywiście protest. To kontroli kar okazało się, że jest on uzasadniony. Stąd w oficjalnych wynikach na pierwszym miejscu wsiadł nazwiska zalogi belgijskiej.

Być może organizatorzy popełnili błąd od razu nie wyjaśniając sprawy. „Bomba” wybuchła dopiero na ostatniej konferencji prasowej, już po obradach Zespołu Komisarzy, na którą zaproszono także trzech najlepszych kierowców i pilotów w klasyfikacji generalnej. Wynikła słowna „przepychanka”. Sześć ekipy Camela, P. Studer ostro atakował komandora i Belgów. Ci nie zostali dłużni. Efektom były demonstracyjne opuszczenie sali przez ekipę „wiehładow” oraz kierownika

zwyciężył duch sportu

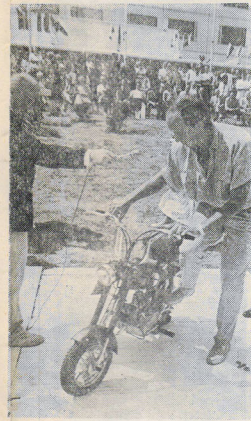


Rumppeej — Jarecki na Mercedesie 190 2.3E



Serwis Kuzmicka

Odeinek Specjalny — Sobótka



Janusz Szerla z nagrodą



Pawel Przybylski — Maciej Wisławski

zalogi gęboryna. Brzydko w stosunku do obecnych zachował się też A. Ferjanca, który najwyraźniej nie mógł przeboleć porażki (w przypadku zaliczenia rywalałm spóźnienia byłby przecież zwycięzca). Wytworzyła się niemiła atmosfera: „chyba od przyszłego roku rajd zmien kolor” — żartował ktoś. Czy jednak owo zwycięstwo sportu nie obręci się przeciwko nam — i to w sposób wielokrotny — trudno przesądzać. Za ostatnią konferencję prasową obserwatorzy FISA ze Szkołki i RFN przynajmniej bez wpatnienia punktu ujemnie!

Niemniej uważam, że zatroskana mina Zbigniewa Jarosza była przesadzona. Tegoreczny Rajd Polski bowiem przeprowadzono znacznie sprawniej niż w latach poprzednich. Widać było, że procentuła doświadczenia zebrane (także podczas wyjazdów do Bulgarii i Czechosłowacji) praktycznie leżał w chwili, gdy pisze te słowa decyzja jeszcze nie zapadła) podwyższenie współczynnika nie było realne. A komandor, który przed imprezą mówił: „zrobiliśmy wszystko co możliwe, aby zawody wypadły jak najlepiej” — słowa dotrzymał. Na miarę naszych możliwości! A z tegorecznych uchybień trzeba będzie wyciągać wnioski w roku przyszłym. Bo Rajd Polski jest i będzie wizytówką naszego sportu, naszej motoryzacji.

Jeśli to nie jest nasz, to jest w tej chwili znaleźć się nowi sponsorzy, którzy chętnie włączą się do wspierania imprezy za rok.

ANDRZEJ KARACZUN

Zdjęcia: LESZEK MAŁKOWSKI

Oficjalne wyniki 45 Rajdu Polski

Klasyfikacja generalna: 1. Mare Soulet — Philippe Willem (Belgia); 2. „Ford Sierra Cosworth” 2:59.12; 3. Attila Ferjanca — Janos Tandari (Węgry); 4. „Audi 90 C Quattro” — strata 1:59; 5. Sjojan Rolew — Bojko Ignatow (Bulgaria) — „Audi 90 C Quattro” — 9:34; 6. Wily Duvel — Harald Brock (RFN); „Mazda 323 4WD” turbo — 12:23; 7. Roman Jermic — Franc Gregorec (Jugosławia); 8. „Renault 5 GT” turbo — 13:13; 9. Mirosław Krawczulek — Marek Kusniak (Polska); „Mazda” — WD” turbo — 15:07; 7. Jurgem Reithmuller — Gunter Lensch (RFN); „Toyota Corolla GT” — 7:15; 8. Janusz Szerla — Marek Otzieblo (Polska) — „Polonez 1,6 C” — 18:22; 9. Peter Runofski — Gunter Ja-

recki (RFN) — „Mercedes 190E” — 19:04; 10. Bernd Lange — Peter Sebralla (RFN) — „VW Golf GTI 16V” — 19:10

Zwycięzcy w grupach:

Grupa A, Klasa 5: Wolfgang Kruegel — Dieter Schenk (NDR); „Wartburg 303 W 1150”; klasa 6: J. Reithmuller — C. Lensch — „Toyota Corolla”; klasa 7: B. Lange — P. Sebralla — „VW Golf”; klasa 8: M. Soulet — P. Willem — „Ford Sierra”.

Grupa N, Klasa 1: Bobby Bach — Julian Obrocki (Szwecja — Polska) — „Suzuki Swift GTI”; klasa 2: Andrzej Witkowiec — Piotr Ciekiera (Polska) — „Peugeot 205 1000”; klasa 4: Udo Treuberg — Holger Kersch (RFN) — „VW Golf GTI”; klasa 4: W. Duvel — H. Brock — „Mazda”.

Klasyfikacja zespołowa: 1. Jugosławia; 2. Polska; 3. Szwecja.

Klasyfikacja fabryczna: 1. „Renault”; 2. „Suzuki”.

Klasyfikacja klubowa: 1. HB Team; 2. AP Kraków; 3. AP Dolnośląski.

Andrzej Koper

