



Tak walczą o sekundy Krupa i Landsberg na Renault Gordini 12. (Fot. ZENON KELLER)

JAN OKULICZ

RAJD BEZ SKANDALI

Sezon rajdowy dobiega końca. Jeszcze tylko Rajd Polskiego Fiata w Warszawie i kalendarz mistrzostw Polski będzie zamknięty. Tegoroczne wyczyny naszych kierowców, którzy tak niefortunnie zadebiutowali w Rajdzie Safari a później smutny popis działaczy w Rajdzie Polskim zostawiły osady piólu i goryczy. Niemal niezauważenie w tej niezbyt korzystnej atmosferze odbyła się miła, kameralna rzecz można impreza — IV eliminacja MP — Rajd Wisły.

Kierowca samochodu, którym przyjechałem do beskidzkiego uzdrowiska, spojrzał na parking i mruknął „Już się zaczęło!”. Na placu stał Fiat 125 P z charakterystycznie spłaszczonym dachem, jakby nadeptał go słoń. A jednak pomylił się. Tym razem poważniejszych kraks i incydentów nie było.

Na godzinę przed startem komandor rajdu Stanisław Jabłoński powiedział do 51 załóg: „Przypominam! Średnia szybkość na trasie okrojonej 50 km/godz, MO będzie interweniować bezwzględnie do wykluczenia z rajdu włącznie. Na ogólną prośbę z uwagi na wyboje i w trosce o samochody anulujemy jeszcze jeden odcinek specjalny — Lipowiec”. Na leży dodać, że do likwidacji poprzedniego przyczynili się sami rajdowcy. Tak gorliwie i długo trenowali na Równicy — gdzie mieści się większość sanatoriów, że nie wytrzymały tego miejscowe władze. I słusznie.

O szesnastej ruszyli na trasę. Gdyby nie brak Sobiesława Zasady i Adama Smorawińskiego, którzy wyjechali na kontynent amerykański oraz walczącego na Słowacji Roberta Muchy — można by powiedzieć, że spotkali się w Wiśle wszyscy polscy rajdowcy. Uczestniczyli w imprezie czterech kierowcy ze Szwecji i RFN. Razem z zawodnikami wyjechało na trasę kilka radiowozów odpowiednio wyposażonych w urządzenia mierzące i rejestrujące szybkość.

Faworytami rajdu byli od początku trzej kierowcy. Błażej Krupa, Andrzej Jaroszewicz i Krzysztof Komornicki. Pierwszy z nich, zwycięzca imprezy jest rewelacją sezonu. Kilkuletnie doświadczenia zbierane z fotela pilota obok Komornickiego plus doskonały samochód, w tym roku poczęły owocować. Firma Renault zaryzykowała i nie pomyliła się. Załoga Krupa — Jerzy Landsberg ma niemal zapewnione mistrzostwo Polski w swojej klasie. Najpoważniejszym rywalem Renault Gordini 12 jest Polski Fiat 125 P Monte Carlo z silnikiem Abarth 1600 ccm załogi Jaroszewicz — Janusz Wojtyna. Był to właściwie od począt-

ku pojedynków tych dwóch załóg. Najciekawsze, że gdy Landsberg wspólnie z konkurentami objeżdżał już trasę, we Francji dopiero montowano samochód Polaka. Jego nieobecność w rajdzie automatycznie przesądzała sprawę tytułu.

Niemal jednocześnie z sygnałem startu zaczął padać deszcz. Skończył się, gdy pierwsze wozy wjechały na metę. Z dwunastu prób specjalnych najciekawszą, najbardziej techniczną był wjazd na Kubalonkę. Ta trzy-metrowej szerokości serpentina bezlitośnie ujawniała braki techniczne czy niedokładny trening. Pojawienie się na trasie samochodu z numerem jeden, małego Fiata 126 P, wywołało brawa. Niestety jak się później okazało bez najmniejszego trudu pokonali go inni konkurenci z tej samej klasy — Trabanty. Ten popularny w naszym kraju a modny również za granicą samochodzik w swojej wersji podstawowej zupełnie nie nadaje się do rajdów!

Razem z deszczem na całej dziewięćsetkilometrowej trasie zawodnikom towarzyszyła mgła. Szczególnie dokuczliwa na siedemdziesięciu ośmiu kilometrach prób specjalnych. W białej gęstej wacie ginęły zarysy drzew, kontury zboczy, tłumil się huk stukilkudziesięciokonných silników czołwki. Właśnie na tych odcinkach, na mokrej nawierzchni i we mgle dokonała się próba sił. Z wyścigu o czas odpadł Komornicki. Jego nie sprawdzony przed rajdem silnik zaczął zacierać się i w końcu stanął. Doskonale spisywał się Fiat Jaroszewicza. Chyba po raz pierwszy FSO opuścił tak starannie przygotowany do sportu samochód! Silnik szacowany na 140 KM, świetne na tę pogodę Micheliny TB 5, komplet najlepszych świateł i sztywne podwozie pozwoliły nawiązać równorzędną walkę ze specjalnie skonstruowaną do celów sportowych Gordiną Krupy. Z grzmołem silników jeden za drugim przewalili się przez „nawroty i patelnie” oba wozy. Na kilkukilometrowej trasie Kubalonki w dwóch podjazdach nieznacznie zwyciężył Krupa, raz rywale zremisowali, ale zjazd po tej karkołomnej trasie wygrał Jaroszewicz, który ponoć mógł pojechać jeszcze lepiej. W konfrontacji sił jest to jednak rezultat doskonały, biorąc pod uwagę większą moc silnika francuskiego samochodu oraz różnicę w technice jego prowadzenia.

Jak równy z równym walczyli Jerzy Bachtin z mieszkającym w Polsce Włochem Lelio Lattarim. W

Fiata Monte Carlo Bachtina wmontowano 105-konny silnik z Fiata 132, który znacznie zwiększył szansę w porównaniu z lepszą bez wątpienia dwulitrową i silniejszą o co najmniej 50 koni Alfą Romeo. Żegnając się już z rajdami Bachtin startując z przypadkowym pilotem, na własnym sprzęcie zademonstrował doskonale opanowanie kierownicy i ogromną rutynę. Jego kilkunastoletnia kariera rajdowa jest przykładem godnym naśladowania. Warto tu dodać, że niemal wszyscy kierowcy, którzy przez kilka sezonów początkowych jeździli na Trabantach, osiągnęli poziom mistrzowski! Jak się okazuje ten pozornie słaby plastikowy samochód z dwucylindrowym silnikiem jest najlepszą szkołą przed zmianą wozu na silniejszy i większy. Poza Bachtinem udowodnił to Albin Śliski, który na Fiacie 125 P/1300 w drugiej grupie, jest już mistrzem Polski w swojej klasie.

Noc rajdu, mimo fatalnych warunków, minęła bez poważniejszych wydarzeń. Brak widoczności wpłynął na temperamenty zawodników, a liczne kontrole szybkości zapobiegły wypadkom. Przemyślnie rozstawione radary sprawiły, że w terenach zabudowanych rzeczywiście jechano 50 km/godz. i przestrzegano przepisów. Tak więc impreza rozegrała się tam, gdzie powinna, na zboczach Straconki, Kubalonki, Salmopolu. Nie było spóźnień, wyścigów po ulicach. Podstawowe znaczenie w tej imprezie miało zgranie załóg. O sukcesie decydowały umiejętność jazdy we mgle i wiara w partnera „czytającego” zakręt po zakręcie. Zaledwie jeden Fiat i Trabant nie mogły kontynuować rajdu po kraksach. Powód — nadmierna brawura.

O dziesiątej rano w sobotę przyjechali pierwsi. Na kilku wozach widać było ślady kamieni, „obcierki” o skały, inne trudy rajdowej walki. O dziwo nie było kłótni i tak do tej pory częstych, słownych utarczek. Sprawnie przebiegło badanie techniczne. Gdy kierownik zamkniętego parku maszyn obwieścił tubalnym głosem koniec regulaminowej godziny składania protestów, zapłonęła konsternacja: nikt nie miał ochoty na demontowanie silnika konkurenta! Rajd zakończył się w zgodzie!

Jeden z bardziej utalentowanych kierowców młodego pokolenia miał

strapioną minę. Jego samochód po sezonie rajdowo-wyścigowym wymaga gruntownego remontu. Nabyty w początku sezonu Fiat jest już tak sfatygowany, że nie wytrzyma następnego roku. Klubowa dotacja i skromne wpływy za zdobyte punkty nie pokryją kosztów tej naprawy. Rozumiem zapytanego o formy pomocy zawodnikowi prezesa Związku Motorowego. Jasne, że nie można remontować za społeczne pieniądze prywatnych samochodów. Może więc producent znalazłby możliwości pomocy dla najlepszych rajdowców jeżdżących na polskim sprzęcie. Uruchoiłby giełdę części lub serwis dla sportowców? Sport samochodowy jest imprezą piekielnie drogą, mogą nań pozwolić sobie tylko ludzie dobrze sytuowani. Nie wierzę jednak, aby ktoś w naszym kraju mógł kupować co rok samochód tylko do celów sportowych.

Rajd Wisły byłby imprezą udaną w stu procentach, gdyby... Gdyby nie pewien malutki zgrzyt zauważony przez samych zainteresowanych. Po prezentacji ośmiu panów w prezydium, przystąpiono do wręczania nagród. Dwuosobowe załogi dostały po jednym ubożuchnym pucharze, najczęściej ceramicznym. Ze kruszcem nieważny? Może, ale tak bogata, silna organizacja sportowo-gospodarcza jak PZM mogłaby uhonorować najlepszych jakimś pamiątkami lub przynajmniej poinformować jak dzielić nagrody, poprzecznie czy podłużnie.

Wyniki sześciu najlepszych załóg w punktacji generalnej:

1. Błażej Krupa — Jerzy Landsberg (Stomil Olsztyn) Renault Gordini — 3374,6 pkt.
2. Andrzej Jaroszewicz — Janusz Wojtyna (AP Warszawa FSO), Fiat 125 P MC — 3478,6.
3. Lelio Lattari — Marek Szramowski (AP Warszawa), Alfa Romeo 2000 GTV — 3591,8
4. Jerzy Bachtin — Małgorzata Kujawińska (AP Warszawa) Fiat 125 P MC — 3617,2
5. Henryk Mandera — Jerzy Sobczyk (AP Katowice) Wartburg — 3696,4.
6. Tomasz Ciecierzynski — Piotr Mystkowski (AP Warszawa), Fiat 125 P — 3752,0.