

ZŁOTE PIASKI PO RAZ ÓSMY

(KORRESPONDENCJA WŁASNA)

PO RAZ ÓSMY ZŁOTE PIASKI GOŚCIŁY RAJDOWCÓW Z KILKUNASTU KRAJÓW EUROPEJSKICH. RAJD O NAZWIE TEGO ZNANEGO BULGARSKIEGO KURORTU ZAINAUGUROWANO W 1970 ROKU STARTEM RAJDOWCÓW Z PIĘCIU PAŃSTW; W BIEŻĄCYM ROKU W STOLICY BULGARSKIEGO POBRZEŻA CZARNOMORSKIEGO ZNALEŻLI SIĘ RAJDOWCY Z 15 KRAJÓW. TA NAJWAŻNIEJSZA BULGARSKA IMPREZA SAMOCHODOWA STANOWIŁA ELIMINACJĘ RAJDOWYCH MISTRZOSTW EUROPY Z WYSOKIM WSPÓŁCZYNNIEM 3, ELIMINACJĘ ROZGRYWEK O PUCHAR POKOJU I PRZYJAŹNI ORAZ ELIMINACJĘ MISTRZOWSKIE RUMUNII, TURCJI I GRECJI...

60 punktów, czekających na zwycięzców eliminacji mistrzostw nie ścignęło jednak najlepszych zawodników, ubiegających się o tytuł rajdowego mistrza naszego kontynentu. Prawdę mówiąc to poza Andrzejem Jaroszewiczem nie znalazł się na starcie żaden z priorytetowych kierowców FIA. Być może złożyła się na to sytuacja powstała po kilkunastu odbytych już eliminacjach ME, w której ubiegłoroczny mistrz, Bernard Darniche zgromadził już tyle punktów, że szanse innych konkurentów są nikłe i rozgrywki o tytuł najlepszego okazały się nieciekawą, być może obawą przed ponownym trzęsieniem ziemi przeniosły się z turystów również i na rajdowców...

Faktem jest, że na 8 Rajdzie Złote Piaski nie było europejskich kierowców, pretendujących do tytułu mistrzowskiego. Dobrej było natomiast obsada naszego pucharu państw socjalistycznych, aż 18 rumuńskich Dacii zjawiało się na starcie imprezy; z Turcji przybyło 7 załóg i... jedna ekipa z sąsiedniej Grecji. W sumie 76 załóg z 15 krajów.

Bulgarscy organizatorzy przygotowali trasę liczącą około 1600 km, 39 odcinków specjalnych, wyścig uliczny w Albanii i próbę zręcznościową na zakończenie imprezy.

Rajd Złote Piaski słynął od lat z fragmentów trasy wiodącej właściwie górkami bezdrożami, na której przeprowadzenie samochodu bez uszkodzeń podwozia czy silnika zaliczało się do sukcesów. W tym roku sytuacja była znacznie lepsza: tylko 3 OS-ów wiodło bezdrożami, a słynny z niewiarygodnych dziur OS Beklemento okazał się prawie całkowicie wyasfaltowany.

Rzeczywiście olbrzymi postęp zrobili ostatnio Bułgarzy w dziedzinie drogownictwa: drogi są po prostu lepsze. Te odcinki specjalne, które zawodnicy pamiętali z poprzednich imprez, jako pełne dziur i wybojów zostały wyasfaltowane.

Nie należy jednak wznosić wniosków, że dzięki temu Rajd Złote Piaski stał się łatwy: 30 godzin jazdy w górzystym terenie, krótkie czasy pomiędzy poszczególnymi punktami kontrolnymi w górach, wyścig uliczny na początku imprezy, odbywający się na trasie, której daleko do ideału, jeśli chodzi o wymogi sportowe, próba zręcznościowa dla sfiatgowanych po rajdzie wozów, to tylko niektóre pułapki, które czekały na przesłone setkę zawodników, którzy wyruszyli na trasę tej mistrzowskiej eliminacji.

LICZNA POLSKA EKIPA

Na starcie w Złotych Piaskach stanęła prawie cała nasza czołówka: pojawiła się część ekipy fabrycznej OBRSO, wracająca z udanego startu w Rajdzie Akropolu w Grecji z Andrzejem Jaroszewiczem i Ryszardem Zyszkowskim; Jerzy Landsberg z Markiem Muszyńskim w Renault 17 oraz Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim w Renault 5 Alpine. Te trzy załogi walczyły o punkty w konkurencji do mistrzostw Europy. Polskimi Fiatami 125p jechały załogi: Józef Ważny z Andrzejem Radeckim, Marek Karczewski ze Stanisławem Brzozowskim, Janusz Książkiewicz ze Stanisławem Łosiakiem, Tadeusz Dębowski z Włodzimierzem Krzemińskim oraz ponownie pojawiający się na starcie Marek Varisella tym razem z Andrzejem Zembrzuskim. Jechała też załoga Andrzej Niewiadomski i Włodzimierz Dominowski w Fordzie Eskorcie RS

WYNIKI RAJDU ZŁOTE PIASKI — 11—13.VI.1977

Klasyfikacja generalna: 1. R. Altenheimer — N, Dieter Porsche Carrera — RFN — 15 651 pkt.; 2. J. Landsberg — M, Muszyński — PL, Renault 17 — 15 605 pkt.; 3. A. Feriancz — J, Kerestes — H — Renault 17 — 15 928 pkt.; 4. V. Havel — M, Vohanka — CS — Skoda 130 RS — 16 361 pkt.; 5. B. Krupa — P, Mystkowski — PL — Renault 5 Alpine 16 615 pkt.

— w sumie 9 polskich załóg, co łącznie z kilkunastoma samochodami serwisowymi tworzyło sporą armadę samochodów i ludzi. Często więc w Złotych Piaskach słychać było naszą mowę ojczystą...

POCZĄTEK BYŁ PECHOWY

Wyścig uliczny w Albanii obserwowano około 120 tys. widzów. Rajd Złote Piaski jest wielkim festywnym kibiców motorowych; ścigali oni z całej Bułgarii i zajęli sąsiadujące z trasą zbrocza oraz te budynki uzdrowiska, które przylegały do trasy wyścigu.

Dla nas początek imprezy był pechowy. Jeden z faworytów rajdu ubiegłoroczny zwycięzca imprezy — Andrzej Jaroszewicz, jadący w Lancii Stratos, w wyniku kolizji z zawodnikiem RFN Reinerem Altenheimerem musiał wycofać się z imprezy. Odpadł jeden z naszych faworytów. Zresztą i nasz zespół pucharowy też został osłabiony po uszkodzeniu samochodu przez Karczewskiego.

Nie najlepszy był początek imprezy, zawodnicy niepotrzebnie wdawali się w pojedynki z konkurentami na wąskiej w niektórych miejscach ulicznej trasie, szczególnie że wyścig stanowił przecież niejako prelude całej imprezy, a rozgrywkę z konkurentami można było odłożyć na kilkadziesiąt odcinków specjalnych.

Końci jednak zostały rzucone i wytworzyła się czołówka imprezy, do której należeli: Altenheimer, Bułgar Czubrikow, Węgier Feriancz, nasi zawodnicy Landsberg i Krupa, Girauskas (ZSRR) oraz Czechosłowacy: Sedivy i Blahna w Skodach 130 RS.

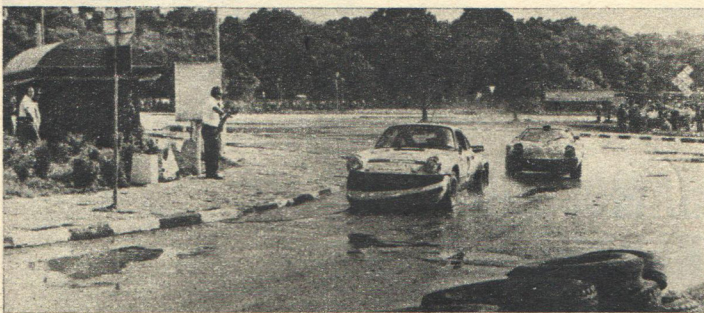
Na górskich odcinkach specjalnych pierwszej nocy wysoka forma, utrzymywaną zresztą od dawna, błysnął Jerzy Landsberg; na odcinkach specjalnych zdołał wyprzedzić wszystkich konkurentów i przez wiele godzin prowadził w klasyfikacji generalnej rajdu. Później do ataku ruszył Altenheimer, zdecydowanie górujący swym 260-konnym Porsche nad Renault 17. Z rajdu zaczęło odpaść coraz więcej samochodów. Ku wielkiemu smutkowi gospodarzy przestał jechać po 15 OS bułgarski mistrz Ilija Czubrikow. Wypadła też z rajdu jedna z znakomitych Skód 130 RS (załogi Sedivy — Janeczek).

Straty zaczęła ponosić również i nasza ekipa: odpadły Polskie Fiaty Dębowski i Ważnego (uszkodzenie sprzężyny przedniego zawieszenia). Inne załogi jechały jednak dobrze. W połowie imprezy czołówkę imprezy tworzyli Altenheimer, Landsberg, Feriancz, czechosłowacy Blahna i Havel oraz Krupa. Desperackie ataki Landsberga na pozycję lidera rajdu nie odniosły jednak rezultatów i nasz kierowca został pokonany przez Altenheimera o 2,5 minuty.

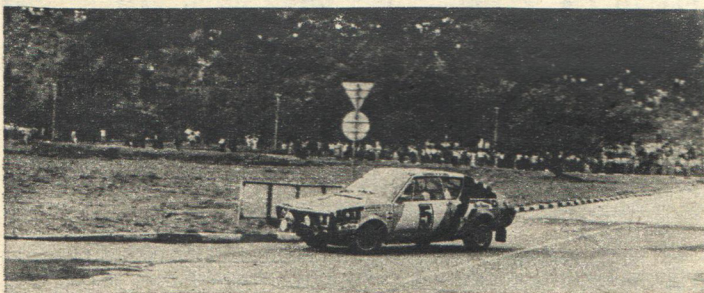
Wśród 44 samochodów, które ukończyły imprezę znalazło się 5 polskich załóg: na 17 pozycji sklasyfikowani zostali Niewiadomski z Dominowskim. W grupie samochodów grupy 1 imprezę ukończyli w Polskich Fiatach 125p Książkiewicz z Łosiakiem i Varisella z Zembrzuskim.

W sumie jednak nie powiodło się naszemu zespołowi narodowemu, biorącemu udział w rozgrywkach o Puchar Pokoju i Przyjaźni. W tej konkurencji zwyciężyła ekipa CSRS przed ZSRR, NRD i Polską. Powtórzyła się znana prawda, że gospodarze rzadko wygrywają w Pucharze — ekipa bułgarska była ostatnia. Okazją do rewanżu będzie nasza impreza — Rajd Polski.

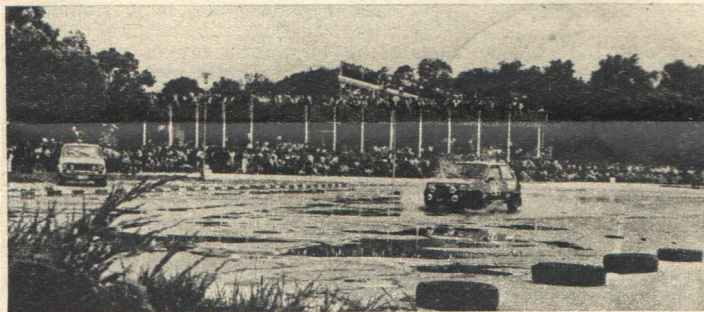
Najbardziej dramatyczna chwila tegorocznego Rajdu Złote Piaski: R. Altenheimer w Porsche Carrera po uderzeniu w Lancię Stratos A. Jaroszewicza obejmuje prowadzenie w wyścigu.



Doskonałe drugie miejsce i 45 pkt. do mistrzostw Europy zdobył Jerzy Landsberg w Renault 17.



Nasza załoga Krupa—Mystkowski podczas wyścigu w Albanii.



Na trasie rajdu patrolowały helikoptery. Na zdjęciu: Polski Fiat 125p Marka Variselli.



Wyścig w Albanii oglądało 120 tys. widzów. Na zdjęciu: J. Ważny w Polskim Fiatcie podczas pojedynku z Bułgarem Peiczewem w Moskwiczu 2140.

