

SPORT

Dramaty na trasie 41. Rajdu Polski

Szampan i owacje dla... trzynastego

Dość dziwne okoliczności towarzyszyły przywitaniu na linii mety pod hotelem „Wrocław” 25 załóg, które zdołały ukończyć 41. Rajd Polski, figurujący w kalendarzu ze współczynnikami 2, ale rozegrany na trasie godnej „czwórki”. Gdy nadjechała niebiesko-biała Mazda triumfatorów — Ingvara Carlssona i Benny Mellandera, rozległy się tylko nieśliczne oklaski, wręczono Szwedom bukiety

kwiatów, atmosfera była jednak daleka od euforii. Nawet zawodnicy miny mieli niecieple. Co gorsza, ze strony, gdzie zajmowali miejsce przedstawiciele sponsorującej rajd, a także udział w nim Ferjanca i Krupy, firmy Rothmans, w dobrze znanej załodze Mazdy angielszczyźnie padały uwagi w rodzaju: „I to ma być fair play?”.

(CIĄG DALSZY NA STR. 6)

Dramaty na trasie 41. Rajdu Polski

Szampan i owacje dla... trzynastego



Dla wielu — moralni zwycięzcy 41 Rajdu Polski: Błażej Krupa (z prawej), Piotr Mystkowski i nowy Renault 11 Turbo.

(Fot. PRES — Jerzy Krug)

(CIĄG DALSZY ZE STR. 4)

A potem do ostatniego punktu kontroli czasu dotarli Renault 11 Turbo Błażeja Krupy i Piotra Mystkowskiego. Tych przywitano jak należy choć z obliczeń wynikało, że zajęli odległą, 13 lokatę. Był jednak szampan, gorące owacje, nawet wieniec zwycięstwa (z zerwanymi na hotelowym trawniku kwiatów) ga skronie pana Błażeja. Co u licha? Przecież przegrali. Ano przegrali, mogli jednak zająć miejsce Szwedów, gdyby nie wydarzenia na 10 odcinku specjalnym. Ale po kole...

Na Carlssona stawał wyłącznie... sam Carlsson. W przedstartowym totolotku dominowały dwa nazwiska: Ferjanca i Droogmans. Szczególnie 37-letni, szpakowaty Węgier miał się o co ścigać. W razie zwycięstwa awansowałby aż na czwartą pozycję w ME. Wiedział jednak, że nie będzie łatwo i na każde pytanie, zadane w języ-

przez byłego zwycięzcę Rajdu Polski Achima Warmbolda, zajął przed dwoma miesiącami znakomitą 9 lokatę w Akropolis. We Wrocławiu Warmbold wystąpił w roli kierownika zespołu a za kierownicą zmienił go Szwed, figurujący na liście priorytetowej B: ale udział w tegorocznych ME inau gurujący właśnie na dolnośląskich trasach.

Prócz Carlssona i Droogmansa w czolówce widniał także Bublewicz, Siergiej Wukowicz, niespodziewanie najszybszy z ekipy radzieckiej i... Błażej Krupa. Przed startem mało kto stawał na 38-letniego warszawianina. Słychać było nawet głosy... współzucia, że tak dobry kierowca otrzymał seryjny samochód grupy A, z silnikiem o ponad połowę słabszym od R5 Turbo. Tymczasem Krupa dokonywał istnych cudów. Tylko nieznacznie ustępował „Bublowi”, a na szutrowym OS-ie z

metą w Sokołowce był nawet trzeci. Aż nadszedł OS 10-ty: Kozia Hala — Zieleniec, kreta droga w Górach Bystrzyckich 10 kilometrów mokrego, śliskiego asfaltu.

Carlsson łechał jako pierwszy. Popelniał błąd i znalazł się w rowie. W chwilę później, tuż za jego Mazda wyladowała R11 Krupa. Wieść gminna głosi, że Mellander wyskoczył na drogę, rozglądając się za pomocą i o mało nie został rozjechany przez Renaulta. Jego kierowca rozpaczliwie hamował i samochód zarzuciło no i koniec jazdy Krupa z Mystkowskim. Licząc na rewanż, pomogli liderom w powrocie na trasę. Jakież było jednak ich zdumienie gdy Szwedzi stwierdzili „Nie da się” i najsłabiej w świecie odjechali, ani myślar tracić bezcennych sekund na wydobywanie pojazdu z rowu. Efekt? Carlsson stracił do prowadzącego teraz Droogmansa 4:11 Krupa — ponad 23 minuty.

Czyli jednak Droogmans, Ponury, niebieskooki Belg, 30-letni, a więc jeden z najmłodszych w czolówce, zameldował się na 10 PKC w Bielawie, gdzie zaplanowano 1,5-godzinną przerwę, z przewagą 5:26 nad Bublewiczem. Według sumy czasów z OS-ów kolejne lokaty zajmowali Carlsson (-5:58), Wukowicz (-10:20), TumeleVICIUS (-13:59), Moskowskich (-14:02) i Koper (-14:40). Ten ostatni nalepszy w grupie A łechał po samodzielne prowadzenie w Pucharze Pokoju i Przyjaźni, bowiem Sławczo Christow figurował dopiero na 13 pozycji. A Krupa był 20-ty ze stratą 33:28.

Na początku drugiej pętki Carlsson odzyskał prowadzenie. Wprawdzie to Droogmans wygrał OS-y, ale „złapał” on po drodze niemałe spóźnienie. Belg twierdził, że miał tylko kilkanaście sekund straty, gdy rozpoczął odcinek nr 22 z metą w Walimiu. Ostatni jaki przejechał czerwono-biały Porsche

W kilka godzin później, na hotelowym parkingu Droogmans, stojący obok rozbitego wozu ze zdemolowanym tyłem i urwanym prawym błotnikiem, kreślił na zakurzonej karoserii fatalny wiraż. „Próbowałem wyprzedzić samochód z numerem 55 (Ładę Zdenka Pipoty), ale jego kierowca zjechał mi drogę. Sądzę, że po prostu mnie nie zauważył. Musiałem minąć go po zewnętrznej i wypadłem z trasy”.

Marian Bublewicz awansował w ten sposób na doskonałą, drugą pozycję, pierwszą w PPIP, ale na 24 OS-ie awaria silnika (defekt uszczelki pod głowicą) wyeliminował go z rajdu. Zespół polski został zdekompletowany, bowiem Adam Polak zakończył jazdę już na 4. zaś Józef Waży — na 9 odcinku specjalnym. W końcówce Carlsson nieco zwolnił. Szalał natomiast Krupa — pięciokrotnie sklasyfikowany z drugim czasem no i Koper — mistrz szutrow. Dwa OS-y, które wygrał, prowadziły właśnie lepszymi przeciwnikami.

A jak wypadły efekty 7-miesięcznej pracy 2000 ludzi zaangażowanych w przygotowanie i obsługę imprezy? Oprawa organizacyjna prezentowała się bez zarzutu. Wyniki służyły błyskawicznie. Wraz z przyjazdem Carlssona na metę, wiadomo było, oczywiście — nieoficjalnie, jakie lokaty zajmują poszczególne kierowcy po 31 OS-ach. Co do strony sportowej, ocenia ją panowie Moretti i Svenmarker, obserwatorzy FISA. Od ich opinii zależy ewentualne przyznanie współzucznika 3 w roku przyszłym. Działacze Automobilklubu Dolnośląskiego są przekonani, że się udało. Zobaczymy.

REZULTATY 41. RAJDU POLSKI (dystans: 995,4 km, w tym 31 OS o łącznej długości 364,6 km): 1. Ingvar Carlsson/Benny Mellander (Szwecja) — Mazda RX7 3:43:58. 2. Siergiej Wukowicz/Ahdzis Zwigewits (ZSRR)

— Lada VFTS-2 3:58:35 (1. w PPIP), 3. Andrzej Koper/Krzysztof Geborys (Polska) — Renault 5 Alpine 3:59:24 (1. w gr. A), 4. Wiktor Moskowskich/Arwidus Girdauskas (ZSRR) — Lada VFTS-2 4:04:22, 5. Radosław Petkow/Nikolaj Manczew (Bułgaria) — Nissan 240 RS 4:07:29, 6. Joel Tammeke/Ants Kulgevee (ZSRR) — Lada VFTS-2 4:08:51, 7. Sławczo Christow/Sterian Radew (Bułgaria) — Lada VFTS 4:09:50, 8. Wiktor Polak/Małgorzata Ba-jerska (Polska) — Talbot Sunbeam 1600 TI 4:11:37, 9. Paweł Przybylski/Marek Sadowski (Polska) — FSO 1600 A 4:13:20, 10. Georgi Petrow/Iwan Tonew (Bułgaria) — Lada VFTS 4:13:43, 11. Bogdan Wozowicz/Jan Wojciechowski (Polska) — Ford Escort 2000 RS 4:15:28, 12. Janos Hides/Atilla Ban (Węgry) — Lada VFTS 4:15:45, 13. Błażej Krupa/Piotr Mystkowski (Polska) — Renault 11 Turbo 4:21:55, 14. Jan Trajbold/Władimir Zielinka (CSRS) — Skoda 120 LS 4:27:00, 15. Andrzej Białowas/Małgorzata Kujawińska (Polska) — FSO 1600 A 4:27:47.

Drużynowo w PPIP: 1. ZSRR 8, 2. Bułgaria 24, 3. CSRS 38.

Punktacja PPIP po 6 et.: 1. Koper 223, 2. Christow 217, 3. Trajbold 188, 4. Pipota 163, 5. Waży 154. Drużynowo: 1. ZSRR 40, 2. CSRS 27, 3. Bułgaria 25, 4. Polska 19, 5. NRD 14, 6. Węgry 10, 7. Rumunia 7.

Punktacja ME: 1. Toivenen 289, 2. Capone 280, 3. „Lucky” 145, 4. del Zoppe 106, 5. McRae 104, 6. Cerrate 102, 7. Andruet 100, Demuth 100, Vadafieri 100, 10. Ferjanca 92, Eklund 92, Serbia 92.

JANUSZ ŚMIŁOWSKI

Podczas uroczystości zakończenia rajdu, jego komander, Zbigniew Jarosz wręczył Błażewi Krupie nagrodę Fair Play.