(korespondencja własna)

GII

WYGRALIŚMY RAJD DUNAJU

Gorąco było piekielnie, gdy wystartował **Rajd Dunaju** – kolejna eliminacja Mistrzostw Europy (ze wsp. 2) i Pucharu Pokoju i Przyjaźni, ale już na pierwszym odcinku specjalnym spotkał nas zimny prysznic. Na tablicy informującej o wynikach zawodników brakowało rezultatów polskiej ekipy **Jerzy Kobyliński – Janusz Siniarski.** Okazało się, że po kilkuset metrach ich Polonez 2000 przestał jechać. Rozpadło się sprzęgło. Przy wynikach innej ekipy – **Andrzej Radecki – Roman Kabulski,** liczba sekund które potrzebowali do przebycia odcinka specjalnego, była przynajmniej dwa razy większa niż innych, nawet najsłabszych konkurentów. Nasza załoga wylądowała w rowie i dzięki pomocy kibiców rumuńskich mogła wyruszyć w dalszą drogę. Szanse Polaków startujących w piątkę przeciwko ekipom z CSRS, Węgier, Bułgarii, Związku Radzieckiego i gospodarzy, w najważniejszym dla nas w tym roku rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni wydawały się bardzo nikłe. Liczy się wynik trzech zawodników, a tu już na samym początku – dwóch naszych rajdowców miało takie przygody...

Na domiar złego, pierwszej pętli rajdu liczącej 262 km nie ukończyła załoga **Wiktor Polak – Marcin Osiowski.** W silniku ich Poloneza 2000 nie było ciśnienia oleju. Broniły więc honoru nasze najlepsze obecnie ekipy **Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim** w Renault 5 Alpine i **Maciej Stawowiak z Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000. Wiodło im się nieźle i po tej pierwszej pętli zajmowali miejsca drugie i piąte w gronie 84 zawodników. Rywalizacja była jednak ostra i na trudnej trasie odpadło wielu faworytów. Wypadli z imprezy prowadzący w dotychczasowej klasyfikacji indywidualnej rozgrywek pucharowych Czechosłowak **Jan Trajbold** (awaria silnika Skody 130 RS), jego rodak **Leo Pawlik** (uszkodzenie mechanizmu kierowniczego Renault 5 Alpine), Bułgar **Ilia Czbrikow** (brak ciśnienia oleju R5), faworyt gospodarzy w Dacii 1300 – **Mircea Iloalea** (awaria silnika). Grupa kierowców z RFN i Austrii, biorąca udział w rajdzie samochodami Ford Escort, Opel Ascona, Audi 80, nie uzyskiwała liczących się wyników, stanowiąc tło dla zmagań kierowców z krajów socjalistycznych.

Podczas pierwszej przerwy następne nerwowe chwile w naszym obozie: konieczność wymiany gaźnika w silniku Poloneza 2000 Radeckiego. Przy zimnym silniku nie zajmuje to więcej niż kilka minut. Natomiast przy gorącym... Obserwowałem pracę mechaników ekipy serwisowej FSO i oglądałem ich ręce, gdy już praca była zakończona. Bąble i oparzenia. Pracowali wspaniale, ale kilkunastominutowe opóźnienie też było faktem. W tych warunkach wymiana gaźnika nie mogła trwać krócej. Radecki spadł na daleką pozycję w trzeciej dziesiątce, ale utrzymał się w rajdzie i od niego teraz zależało czy nasz zespół dojedzie w komplecie do mety. Jest to jednak zawodnik ambitny, który nie tylko chciał dotrzeć do mety, ale i poprawić straty, które wynikły z jego winy. Jechał więc bardzo ostro; 21 odcinek specjalny wygrał z wszystkimi konkurentami, łącznie z tymi którzy startowali w Renault 5 Alpine, Fiat 131 Abarth, Skodach 130 RS i innych typowo rajdowych wozach. Wyniki ostrzejszej jazdy po dziurawych drogach spowodowały jednak awarie: w wozie Radeckiego pękła tarcza hamulcowa tylnego koła, a później oberwały się amortyzatory, u Stawowiaka urwała się na odcinku specjalnym – linka gazu. Pierwszy z nich miał to szczęście, że tuż za metą stał samochód serwisowy, który usunął w krótkim czasie awarie, natomiast 22 odcinek specjalny Stawowiak z Żyszkowskim ukończyli sterując gaźnikiem za pomocą... sznurka. Stracili 5 minut i z doskonałej czwartej pozycji w rajdzie spadli niżej.

Najważniejsze jednak było, że drugiego dnia imprezy wśród 48 konkurentów były trzy polskie samochody, zdekompletowany był już groźny zespół czechosłowacki, nie najlepiej się wiodło startującym w ekipie radzieckiej młodym zawodnikom z Litwy i Estonii, dobrze natomiast trzymał się zespół gospodarzy, którzy na Daciach 1300 przygotowywanych tym razem przez fabrykę w Pitesti zaczynali zagrażać naszej ekipie rajdowej.

Do ostatniego odcinka specjalnego ważyły się losy pierwszego miejsca w klasyfikacji drużynowej, ale tym razem szczęście się uśmiechnęło do naszego zespołu i zajęliśmy pierwsze miejsce, chociaż do rywalizacji polsko-rumuńskiej wtrącili się też Węgrzy, przede wszystkim dzięki doskonałej jeździe załogi **Attila Ferjancz – Janos Tandari** w Renault 5 Alpine. Węgrzy zostali zwycięzcami w rajdzie w klasyfikacji indywidualnej, prowadząc od pierwszego do ostatniego OS-u, biorąc rewanż nad naszą załogą Krupa – Mystkowski za porażkę w Rajdzie Jugosławii.

Wydaje się, że obecnie na rajdach przeprowadzanych na suchych trasach Ferjancz nieco góruje nad Krupą. Drugie miejsce naszego zawodnika zajęte na Rajdzie Dunaju i 30 pkt. do ME, łącznie z dotychczasowym dorobkiem (razem 80 pkt.) plasuje naszą załogę Krupa – Mystkowski w pierwszej dziesiątce kierowców, startujących do Mistrzostw Europy i jest potwierdzeniem ich wysokiej klasy jeździeckiej.

Według nieoficjalnych obliczeń po Rajdzie Dunaju Stawowiak z Żyszkowskim wysunęli się na prowadzenie w Pucharze Pokoju i Przyjaźni, co cieszy szczególnie bo jadą przecież polskim samochodem, a w Rajdzie Dunaju startowali pojazdem wyposażonym w rezerwowy silnik, po awarii zasadniczego, jeszcze podczas jazd treningowych.

Te sukcesy odniesione w Rumunii nie mogą jednak zaciemniać obrazu kłopotów sprzętowych na jakie są zdani nasi zawodnicy, reprezentujący nas w rozgrywkach pucharowych. Seryjne Polonezy 2000 udostępniane przez Polski Związek Motorowy tzw. zawodnikom rekomendowanym, tylko kształtem są podobne do tych, na których jadą kierowcy fabryczni. Nigdy się im nie uda tak przygotować tych seryjnych samochodów, jak robi to fabryka. W efekcie na każdej imprezie zawodnicy PZM grają na loterii: dojadę czy odpadnę? Mała to pociecha, że awarie obu Polonezów 2000 w czasie trwania Rajdu Dunaju dotyczyły włoskich zespołów montowanych w polskich samochodach. Faktem jest, że wyniki loterii były tym razem niekorzystne dla zawodników: odpadli i to bardzo szybko.

Powtarza się usterka z pękaniem tarcz hamulcowych – w Polonezie Stawowiaka na Rajdzie Złote Piaski, a Radeckiego na Rajdzie Dunaju. Jest to zapewne wynik ostrej, rajdowej eksploatacji. Tarcze pochodzą zarówno z Włoch jak i Lublina i muszą posiadać jakąś wadę fabryczną, skoro pękają. Sygnał z Działu Sportu FSO musi alarmować odpowiednie służby z warszawskiej fabryki.

Organizatorzy prześcigają się w utrudnieniach nawierzchni odcinków specjalnych i wydaje się wątpliwe, czy każda eliminacja Pucharu Pokoju i Przyjaźni ma być rzeczywiście testem zniszczenia samochodów? Park maszyn po Rajdzie Dunaju przedstawiał żałosny widok, chociaż na 84 startujące maszyny, 32 dojechało do mety. Każdy jednak z tych kończących imprezę samochodów nadawał się do naprawy głównej. Czy o to chodzi w imprezie noszącej w swej nazwie hasła przyjacielskiej sportowej rywalizacji?

WYNIKI

Klasyfikacja indywidualna: 1. Ferjancz – Tandari (WRL) Renault 5 Alpine – 3,45,04 – 40 pkt. do ME; 2. Krupa – Mystkowski (PRL) Renault 5 Alpine – 3,47,43 – 30 pkt; 3. Pech – Janecek (CSRS) Skoda 130 RS – 3,50,52 – 24 pkt; 4. Nikolow – Dunew (Bugaria) Fiat 131 Abarth – 3,57,31 – 20 pkt; 5. Stawowiak – Żyszkowski (PRL) Polonez 2000 – 3,59,17 – 16 pkt; 6. Krecek – Moti (CSRS) Skoda 130 RS – 4,01–50 – 12 pkt.; 25. Radecki – Kabulski (Polska) Polonez 2000 – 4,42,07.

Klasyfikacja Pucharu Pokoju i Przyjaźni: 1. Polska – 12,29,07; 2. Węgry – 12,41,43; 3. Rumunia – 13,36,10; 4. ZSRR – 14,01,06.

STANISŁAW SZELICHOWSKI