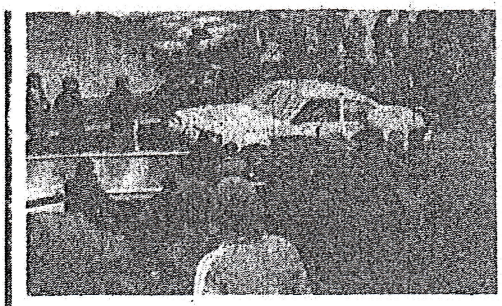

Zaczęło się od ulewnego deszczu...

XVI Międzynarodowy Rajd Warszawski Polskiego Fiata

28 GODZIN Z POLONEZAMI

Od kilku miesięcy wszystkie siły Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Osobowych przy FSO były skierowane na przygotowanie dwóch egzemplarzy Polonezów do startu w XVI Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata. Mimo ogromnego tempa badań prób, które wykazały wysokie walory nowego polskiego samochodu z niepokojem oczekiwano na chrzest bojowy. Rajd Warszawski, eliminacja mistrzostw Europy, był doskonałą okazją skonfrontowania w silnej rywalizacji możliwości Polonezu.

Tym razem postanowiłem zrezygnować z tradycyjnego oglądania imprezy i wybrałem się na całą trasę (1325 km) także Polonezem, którym jechał szef OBRSO inż. Jacek Bartoś. Samochód kierownika ekipy był zaopatrzony w radiostację, dzięki której możliwa była łączność pomiędzy poszczególnymi samochodami zawodników, a także wozami serwisowymi. Towarzyszył nam również inż. Ryszard Ryzel.

Oto co zanotowałem. Stoimy na Stadionie Dziesięciolecia, skąd startujemy o godz. 12 mają wyruszyć 82 załogi ze 112 zgłoszonych. Na dziesięć minut przed główną grupą w rajd „przedszkoczków" z nr 119 i 120 mają wystartować Polonezy z Maciejem Stawowiakiem — Ryszardem Żyszkowskim, Andrzejem Jaroszewiczem i Zbigniewem Kabulskim. Deszcz leje jak z pełnia. Rusza pierwszy Polonez. Co jest z drugim? Po dziesięciu minutach oczekiwanie wiadomość z naliku maszyn — Jaroszewicz nie może zapalić samochodu! Coś z instalacją, ale po chwili już przejechał. Zabrakło czasu, by zmienić opony na wysokowe. Za chwilę drugi — pierwsza próba wyścigowa na Bemowie.

Mieliśmy rozjechać się już na trasie według wcześniej przygotowanego planu. Jedziemy na Ursynów. Kilka załóg błądzi. Żołnierz pełniący dzisiaj obowiązki sterujące kawalkadą nie w tym kierunku. Kilka utyka w błocie. Komandor rajdu Jan Bronikowski zapewnia jednak, że ewentualne spóźnienia będą anulowane. Publiczny w wyścigu spisują się doskonale. Nie możemy jednak oglądać całej rywalizacji, jedziemy do Strzegomia. Tam pierwszy punkt serwisowy. Za chwilę słychać już w głośniku Żyszkowskiego: — **Jesteśmy od was o 8 km, przygotujcie się.** Technicy włączają agregaty, dzięki którym można błyskawicznie wymienić koła. Wpada najlepiej w Stawowiak. **Wszystko dobrze... Sprawdzić olej, ciśnienie.** Za chwilę drugi Polonez. **Chyba mam wyciek oleju** — stwierdza Andrzej Jaroszewicz. **Sprawdzamy.** Jest dziura w obudowie skrzyni biegów — wada materiału. Jest jednak i na to sposób. Dziura zostaje załatana. Jeszcze tylko obsługa Fiatów Tomasza Ciecierzyńskiego i Jacka Różańskiego oraz Ryszarda Pluchy i Włodzimierza Abramowicza.

Jedziemy dalej. W Lipowcu spotykamy się z czołówką, która właśnie zakończyła pierwszy odcinek specjalny (oes). Pierwsza sensacja — w rajdzie nie jedzie już jeden ze znakomitych kierowców belgijskich o pseudonimie „DIDI". Po jednym z zakrętów jako miejsce wyhamowania wybrał ścianę domu, rozbił ją i samochód.

Przestaje padać. Ktoś sygnalizuje, że ma bajeczkę dla Piotra Mystkowskiego (pilot Błażeja Krupy). Jaką? — **trzeba mu powiedzieć, że jest... ssssssucho.** Śmiech. Krupa i Mystkowski lubią jeździć po mokrym, wtedy mają większe szanse. To właśnie sens bajeczki.

Przemykają jak burza Polonezy, jadą w kierunku Grodziczna — Morocznej na trasę trzeciego oesu. Kilka numerów za nimi jedyna duńska załoga z Danii, panie Tangeland — Syberg. Ich Opel Kadett jeszcze czyściutki, ona same ozdobione starannym makijażem, klipsy... jak na bal. Ale jadą zupełnie chyżo.

Jest 276 km rajdu i 15-kilometrowy oes. Staepelaere jedzie znakomicie, potem Sulc na Porsche Carrera, Polonezy o kilka sekund gorzej. Nie możemy dokładnie zbadać wyników, rwie się łączność przewodowa. Po przejechaniu kilkunastu samochodów, alarmująca wiadomość. Na trasie leżą ogromne kamienie. To znowu kilku pseudokibiców zabawia się. Natychmiast wyruszają służby porządkowe. Nie czekamy na wynik interwencji, pędzimy dalej.

Inż. Jacek Bartoś włącza radiostację „kojaka" — to urządzenie sygnalizacyjne, inaczej kogut. **Halo serwis, Polski Fiat zgłosi się... trzeba Andrzejowi sprawdzić olej. Sprawdziliśmy, wszystko jest okay, ma tylko kłopoty z instalacją. Sprawdzić i usunąć na następnym punkcie. Dobrze. Mamy** także bieżącą informację o sytuacji w radiowozie. Radio Kierowców podaje w komunikatach przebieg rywalizacji.

Jesteśmy już na mecie szóstego odcinka specjalnego. Polonezy wpadają tuż po sobie. — **Maciej, wszystko w porządku? Tak. Jechać dalej. Co z ciebie, Andrzej? Gubię światła. W Rybnie jest serwis, naprawi.**

Za zakrętem z ogromną szybkością wyleciał Krupa z Mystkowskim, ale tuż przed stolikiem sędziowskim Renault 5 Alpine staje jak wryte. Następnie auto i informacja: — Landsberg wypadł, stoi w rowie. Nic mu nie jest. Po chwili linię mety przejechał Ciecierzyński. Krzyknął do szefa ekipy — **mam 4 minuty spóźnienia, wyleciałem na trasie, co robić? Jechać dalej** — pada zdecydowana odpowiedź.

Ten odcinek wygrał Staepelaere. **Musiał wygrać** — mówi Krzysztof Komornicki — **ma przecież 280 koni. Ale poprawił się ułarzyć** — dodaje sześćdziesięcioletni junior Komornicki — Łukasz.

Wszędzie spotykamy po drodze wielu kibiców, tych wytrawnych, ale także i ludzi z okolicznych miejscowości. Towarzyszą rajdowi przez całą noc. Kibicują i dyskutują — **ciekawe co z tymi Polonezami — ładnie wyglądają. Słuchałeś radia? Dobrze idą. Może znowu będziemy mieli sport rajdowy. Może...?** Takie dialogi są tej nocy typowe.

Na oesie 8, 17 i 19 duńska obsługa. Zimno. Dyskusja na temat pomiaru czasu, podobno na mecie łuna świateł, jakie daje samochód jest sygnałem do zatrzymania aparatury pomiarowej. Powoduje to sekundowe różnice.

Na trasie znalazł się ponownie Landsberg z Szajngiem na Opiu Matiboro. Wyciągnięto ich z rowu. Ma duże spóźnienie, nie będzie się już liczył w rajdzie, chociaż do końca będzie walczył i zyskiwał — szczególnie nad ranem — znakomite czasy.

Z głośnika w naszym Polonezie słychać Żyszkowskiego — **Niuniek** (to jeden z najlepszych mechaników OBRSO) **jesteśmy od was o 3 km, odbiór, po chwili to samo z dodaniem — Niuniek, obudź się! Powtórz Bysiu. Bysiu powtarza. Już się obudziłem, pędź, czekamy na was** — kończy kontakt Niuniek.

Jedziemy na ów punkt. Jupitery, jak podczas kręcenia filmu. Jasno. To ekipa telewizyjna przygotowuje specjalny reportaż. Nieznudzony jest operator Zbigniew Preszkowski. Dyrygując zespołem, szuka najlepszych ujęć. Wpada Stawowiak — **mam chyba zatarte amortyzatory, a tak wszystko w porządku. Co jest z Andrzejem? Podobno stoi. Nie przejechał 12 oesu. Szukać go!**

Znowu do akcji uruchomiona zostaje radiostacja. Znalazł się! Wycieńczał z trasy, wysiadły mu wszystkie światła.

Jedziemy w okolice Pietrzwałdu. Nie ma nikogo. Radio informuje, że Marek Varisella wyciągnął Polonezа Jaroszewicza i ten jedzie dalej z dużym spóźnieniem.

Około północy na niektórych odcinkach pojawia się mgła. Rywalizacja dochodzi do punktu zenitowego. Wszyscy są już rozkręceni. Jest sucho, ale na trasach ogromne wyrwy z wielkimi kałużami i błotem. Kilka samochodów staje, woda zalewa instalację, i nam się to przytrafia. Odcięcie przewodów i falek od świateł trwa około 20 minut. Dla nas to pestka, ale dla samochodu w rajdzie to już klęska.

Komunikat radiowy. Na prowadzeniu dwaj Belgowie, Staepelaere i Colsoul — Ford Escort i Opel Kadett, Polonez Stawowiaka trzeci. Nie jest znana pozycja Jaroszewicza. Wracamy na OS 19. Przelatuje czołówka. W chwili kiedy mamy odjechać nadjeżdża z dużym impetem nr 35 Marek Karczewski. Nie ma miejsca na hamowanie, wali w stojącego malucha, ten uderza w następnego i na końcu traci lampę samochód Wojtyny, który wycofał się wcześniej z rajdu.

Na półmetku po 779 km na prowadzeniu znajduje się Staepelaere przed Colsoulem, Stawowiakiem na Polonezie i Krupą.

Na skrzyżowaniach spotykamy kawalkady uczestników nadjeżdżających z różnych stron. Newralgiczne punkty to miejsca pętlicowych odcinków. To tylko pozorny bałagan; zawodnicy znają swoje miejsce i trasę dobrze.

Po 19 oesach licząc wyłącznie próby sportowe (bez spóźnień) prowadzi Staepelaere, następny jest Colsoul, Stawowiak, Sulc, Landsberg, Krupa, Ciecierzyński. Rajd zaczyna się już powoli rozgrywać. Właśnie tuż przed świtem powstaje klasyfikacja, która właściwie już się wiele nie zmieni.

Jedziemy do Nidzicy, gdzie jest kilkurodzinna przerwa. O godz. 5 drogą radiową dowiadujemy się, że Andrzej Jaroszewicz ma dzień nieprawdopodobnego pecha. Na jednym z odcinków specjalnych awaria gumy. Błyskawiczna zmiana zapasowego koła nie na wiele się zdaje, pęka następne. Nie ma już możliwości wymiany. Na samej obręczy jedzie na metę przez trzy kilometry rozstawiając brzegi kier. To już koniec. Spóźnienie jest za duże.

Pod zamkiem w Nidzicy zjeżdżają się ci, którzy jeszcze kontynuują rajd. Nikt nie jest zmęczony. Pilnie porównują własne zapisy i wrażenia. Trwają gorączkowe prace serwisowe.

O godz. 8 rano start do ostatecznej rozgrywki. Przyjeżdża Andrzej Jaroszewicz. Jest zły. Jechał dobrze, ale w rajdach pech to największa przeszkoda. Opinia o Polonezach jest jednoznaczna. **Fiat nie zniósłby takiej trasy i takiej jazdy.** Kierownictwu FSO, serwisantom i zawodnikom kamień spadł z serca. Będzie to znakomite auto rajdowe. Jedziemy do Warszawy. To był udany i ciężki rajd. Polonez zdał swój egzamin. A poza tym zmarzłem.

Jerzy Jankiewicz

WYNIKI

Klasyfikacja do mistrzostw Europy: 1. G. Staepelaere — F. Franssen (Belgia) Ford Escort RS 1600; 2. Colsoul — A. Lopes (Belgia) Opel Kadett; 3. H. Krupa — P. Mystkowski (Polska) Renault 5 Alpine; 4. H. Sulc — D. Herst (Dania) Volvo 142; 5. K. Melin — O. Hellgren (Szwecja) BMW 2002; 6. S. Kolev — C. Stoinov (Bułgaria) Porsche 911 SC.

Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski zajęli trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, ale nie zostali sklasyfikowani do mistrzostw Europy ze względu na brak homologacji Polonezа, zabiegi o uzyskanie tych dokumentów są jeszcze w toku.

Klasyfikacja do mistrzostw Europy: 1. Maciej Stawowiak — Ryszard Żyszkowski Polonez 1600; 2. Błażej Krupa — Piotr Mystkowski Renault 5 Alpine; 3. Jerzy Landsberg — Jerzy Szajng Opel Kadett; 4. Tomasz Ciecierzyński — Jacek Różański Polski Fiat 1600; 5. Andrzej Radecki — Wiesław Bidziński (Fiat 125P), 6. Jerzy Doria-Dornatowicz — Piotr Śląski (Fiat 125P).

Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski w Polonezie — trzecia załoga rajdu. Szczególnie dzielny był Żyszkowski... jechał z nogą w gipsie.

Zdjęcia „PS" Mieczysław Szymkowski