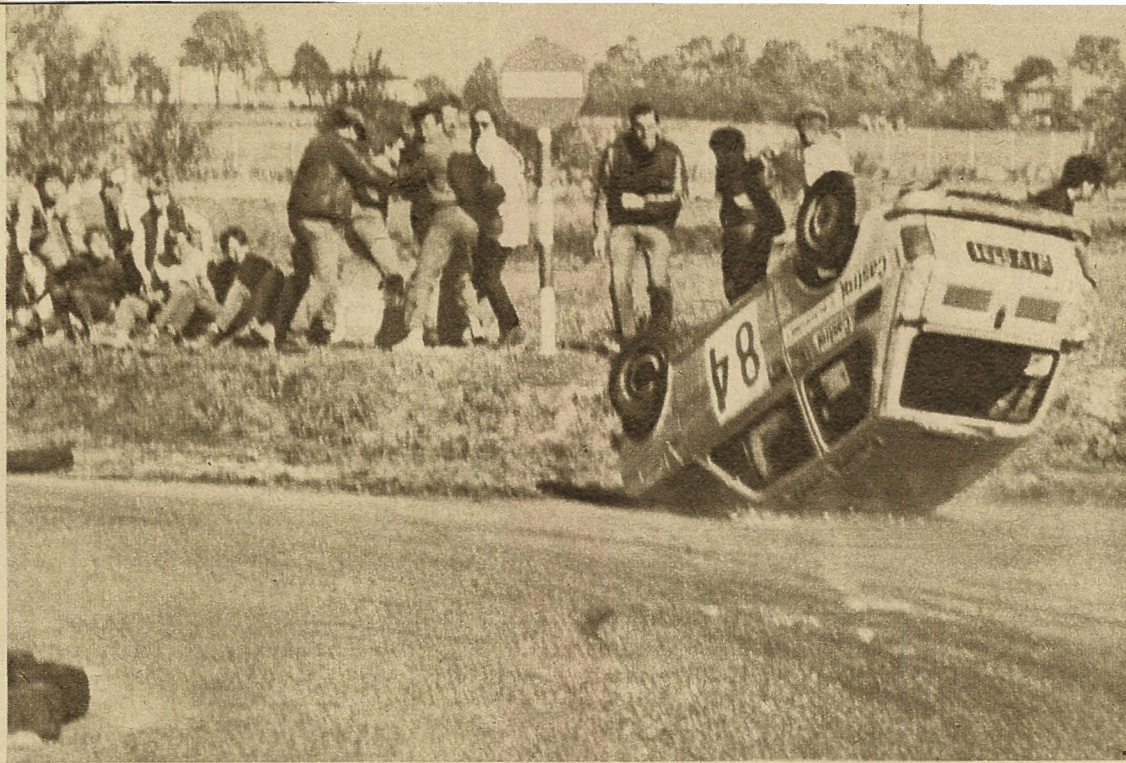


Tegoroczny Rajd Wisły, będący czwartą eliminacją rajdowych samochodowych mistrzostw Polski, był przykładem wyjątkowo dobrej i sprawnej organizacji. Nie zanotowano nieprzewidywanych zmian i opóźnień, nie odwołano ani jednego odcinka specjalnego, nie było konfliktów między zawodnikami i działaczami. Od tej strony impreza odniosła bardzo wyraźny sukces.

Z drugiej jednak strony przyznać trzeba, że śląscy działacze mają z roku na rok coraz większe trudności z takim doбором tras, aby zawody miały naprawdę rangę Mistrzostw Polski. Już w zeszłym roku usunięto decyzjami administracyjnymi trasę rajdu z bliższych okolic Wisły, pozbawiając imprezę wielu tradycyjnie rozgrywanych odcinków, na czele z próbą wyścigową na Jaszowcu. W tym roku zaś był to rajd „okolic Wisły” bardziej związany z Cieszynem (baza rajdu), Bielskiem i Tychami. Sytuacja ta zmusza organizatora do poszukiwania nowych tras OS-ów, często w terenie zupełnie płaskim oraz do nadmiernego wydłużenia tras dojazd-

Niegroźna wywrotka załogi Winkowski - Moritz (klasa N-01) na torze w Tychach.





Udany Rajd Wisły

◀ **Zwycięzcy imprezy: Błażej Krupa – Piotr Mystkowski.**

wych, z których większo wiodła tym razem po drogach szybkiego ruchu. Nie wszystkie nowe odcinki specjalne zyskały aprobatę zawodników. Wprawdzie nie uniknięto odcinków zbyt dziurawych, niszczących sprzęt (na wniosek kierowników ekip odwołano 1,5 km najtrudniejszego z OS-ów), lecz z drugiej strony padały zarzuty, iż jeden z odcinków szutrowych był niebezpieczny ze względu na bardzo długie proste. Dość powiedzieć, że zwycięzca Błażej Krupa uzyskał średnią prędkość ok. 120 km/h! Nieco więcej niż pozwalają przepisy.

Ciekawy wydaje się natomiast powrót po latach do prób na torze doświadczalnym FSM w Tychach, nawet jeżeli wiąże się to ze znacznym wydłużeniem trasy dojazdowej. Potwierdzeniem tej opinii były tłumy kibiców zebrane wokół całego toru. Szkoda, że zawiódła informacja. Reasumując, wydaje się, że rajd o randze mistrzowskiej powinien jednak – o ile w ogóle ma być dłuższy (tym razem 408 km) – mieć więcej prób specjalnych (tym razem 123 km, z czego 34 km na torze w Tychach).

Piękna pogoda na trasie tych dziennych zawodów spowodowała, że zmagania kierowców obserwowali tysiące, a może i dziesiątki tysięcy kibiców. Szczególnie zacięta walka miała miejsce w bardzo mocno obsadzonej klasie A-17, czyli w markowej klasie FSO i Poloneza. Dość powiedzieć, że były odcinki, na których w jednej sekundzie mieściło się trzech czy czterech zawod-

ników z tej klasy. Na mecie zaś pierwszych pięciu zmieściło się w piętnastu sekundach! Wygrała w tej klasie niespodziewanie załoga gospodarzy (AP Śląsk) – Jan Koniecki – Janusz Ciupa, pozostawiając z tyłu takich faworytów jak Marek Sadowski czy Roman Chataś.

Całkowitą klęskę poniósł na tym rajdzie zespół fabryczny FSO. Prototypowy Polonez 1500 Turbo Janusza Szerli zepsuł się już na drugim odcinku specjalnym, zaś niezbyt szybki Polonez 2000 Turbo Mariana Bublewicza zakończył jazdę w potowie rajdu. W tej sytuacji walka o czołowe miejsca rozgrywała się między samochodami Renault 5 Turbo załogi Błażej Krupa – Piotr Mystkowski oraz 11 Turbo załogi Andrzej Koper – Krzysztof Gęborys. Tym razem Błażej Krupa dysponował o wiele szybszym samochodem, był też bardzo dobrze przygotowany do imprezy. W efekcie wygrał prawie wszystkie odcinki specjalne i zajął pewnie pierwsze miejsce. Za plecami tej dwójki nie zagrożony od startu do mety na trzecim miejscu jechał Lech Orski z Leszkiem Wójcikiem w VW Golf GTI.

O ogólnie niezłym przygotowaniu zawodników świadczy fakt, że pomimo iż trasy OS-ów były wyjątkowo szybkie, nie zanotowano poważniejszych wypadków. Tak więc czuwający na zawodach specjalny wóz ratownictwa drogowego z Katowic nie znalazł tym razem zatrudnienia.

JERZY DYSZY
Fot. Robert Magiera

WYNIKI

KLASA N-01 – SERYJNE PF 126p:

Janusz Makówka – Gloria Kossak – AP Kraków – 5872 pkt; Krzysztof Winkowski – Robert Moritz – AP Warszawa – 5889 pkt; Krzysztof Koczur – Marek Witka – AP Beskidzki – 5940 pkt.

KLASA N-02 – seryjne FSO 1500 i Polonezy:

Bartłomiej Boniewski – Ryszard Wójcik – AP Dolnośląski – 5320 pkt; Artur Norin – Marek Pyrzyzna – AK Rzemieślnik – 5329 pkt; Andrzej Chojnacki – Jolanta Cieślak – AP Warszawa, 5493 pkt.

KLASA A-11 – grupa A do 700 cm³ (PF 126p):

Robert Kępka – Adam Mazurek – AP Śląski – 5290 pkt; Robert Herba – Jacek Jędrasik – AP Śląski – 5405 pkt; Andrzej Szykowski – Andrzej Martynkin – AK Rzemieślnik – 5475 pkt.

KLASA A-12 – grupa A do 1300 cm³:

Stanisław Pawełczak – Edward Korta – AP Sudecki – Łada 1300 – 5279 pkt; Waldemar Doskac – Piotr Prohulewicz – AP Śląski – FSO 1300 – 5440 pkt; Stanisław Niwczyk – Czesław Baranowski – AP Cieszyński – FSO 1300 – 5721 pkt.

KLASA A-13 – grupa A powyżej 1300 cm³:

Błażej Krupa – OKS Siomli – Piotr Mystkowski – AP Warszawski – Renault 5T – 4239 pkt; Andrzej Koper – Krzysztof Gęborys – AK Rzemieślnik – Renault 11T – 4282 pkt; Lech Orski – AP Morski – Leszek Wójcik – AP Łódź – VW Golf GTI – 4422 pkt.

KLASA A-17 – markowa FSO 1600 i Polonez 1600:

Jan Koniecki – Janusz Ciupa – AP Śląski – Polonez 1600 – 4864 pkt; Romuald Chaleś – Zbigniew Altowski – AP Warszawski – FSO 1600 – 4867 pkt; Marek Sadowski – Krzysztof Skalski – AK Rzemieślnik – FSO 1600 – 4870 pkt.

KLASA B-22:

Ryszard Adamski – Zbigniew Baran – AP Kraków – Polonez 2000 – 4818 pkt; Michał Kulikowski – Sławomir Walentyłowicz – AP Morski – Łada 1600 – 5074 pkt; Jan Krzemieński – Tomasz Krzemieński – AP Częstochowa – Łada 1600 – 5220 pkt.

KLASA B-31:

Wiesław Stoc – Krzysztof Bigos – AP Lubelski – Opel Manta 2000 – 4913 pkt; Bogdan Krachulec – Miroslaw Krachulec – AP Częstochowa – Łada 1600 – 4973 pkt; Mieczysław Błaszczyski – Kazimierz Kalinka – AP Łódź – Ford Escort 2000 – 5116 pkt.

KLASYFIKACJA GENERALNA:

1. Błażej Krupa – Piotr Mystkowski – Renault 5T. 2. Andrzej Koper – Krzysztof Gęborys – Renault 5T. Lech Orski – Leszek Wójcik – VW Golf GTI.

KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA:

1. AP Śląski – 24 pkt; 2. AP Kraków – 20 pkt; 3. AK Rzemieślnik – 13 pkt.