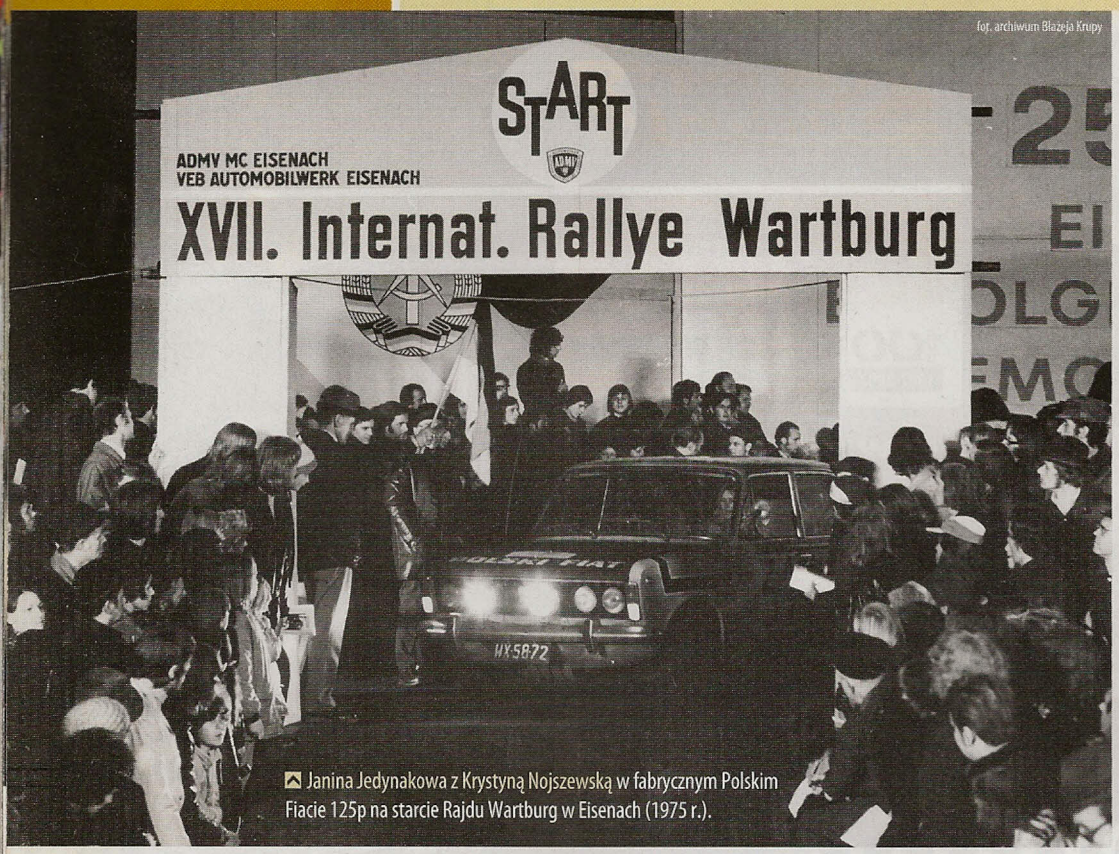
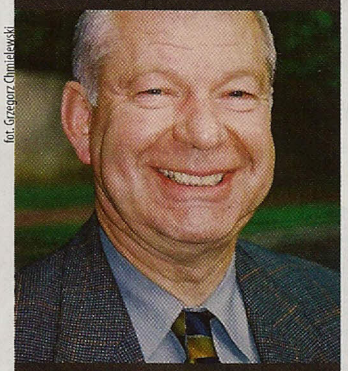
fot. archiwum Błażeja Krupy



Janina Jedynakowa z Krystyną Nojszewską w fabrycznym Polskim Fiacie 125p na starcie Rajdu Wartburg w Eisenach (1975 r.).

Błażej Krupa
(dwukrotny zdobywca PPiP)

fot. Grzegorz Chmielewski



Puchar krajów socjalistycznych? Jaki puchar? Jak wiele innych rzeczy w socjalizmie, to było jedno wielkie oszustwo. Dowód? Po dwóch zwycięstwach w klasyfikacji generalnej PPiP ani ja, ani mój pilot Piotr Mystkowski nie mamy żadnego namacalnego śladu. Nie dostaliśmy niczego – dyplomu, pucharu, medalu, plakietki, szarfy, premii pieniężnej, talonu na rower czy pralkę Frania.

W imię pokoju i przyjaźni

Mięso na kartki, guma balonowa „Donald" czy woda z saturatora – to wszystko kojarzy nam się z minionym ustrojem politycznym. Komuna odcisnęła swoje piętno również na rajdach. Sztandarowym cyklem w demoludach był Puchar Pokoju i Przyjaźni. Dla jednych zagraniczne wojaże stanowiły okazję do konfrontacji z czołowymi zawodnikami z Czechosłowacji, Bułgarii czy ZSRR, a dla innych były szansą na ubicie intratnych interesów.

Tekst: ***Grzegorz Chmielewski, Janusz Szymanek***

Inny świat

W okresie socjalizmu blok wschodni był mocno izolowany od reszty Europy, zarówno politycznie, kulturowo, jak i technologicznie. Pod koniec lat sześćdziesiątych w naszym kraju produkowano Warszawy i Syreny, a licencyjna produkcja Polskich Fiatów 125p była w powijakach. W NRD z taśm fabrycznych schodziły Trabanty i Wartburgi, w Czechosłowacji Skody i Tatry 603, w Rumunii Dacie (licencja Renault 12), w ZSRR Moskwicze, Wołgi i Zaporożce. Ruszała również produkcja Żiguli/Ład (licencja Fiat 124). W Bułgarii krótko trwał szczątkowy montaż aut Bulgarenault, a przy okazji rajdowych Bulgaralpine (gotowe auta z Francji ze zmienionym znakiem fabrycznym).

Siedem krajów

Forpocztą Pucharu Pokoju i Przyjaźni były trzy lub cztery rajdy noszące tę samą nazwę. Pierwszy z nich odbył się w 1960 r. i prowadził z Moskwy do Pragi. Wygrały wówczas czechosłowackie Skody Octavie TS. Pucharowe zmagania zaczęły się siedem lat później. Początkowo rozgrywano je prawdopodobnie tylko w wyścigach płaskich i kartingu. Jan A. Litwin w swojej książce „Współczesny sport samochodowy" podaje, że od 1967 r. odbywał się również „Rajdowy Puchar Przyjaźni – mistrzostwa krajów demokracji ludowej". Niestety imprezy z tamtych lat mają bardzo słabą dokumentację. Poza listą poszczególnych imprez zaliczanych do tego cyklu brakuje informacji o zasadach, punktacji i wynikach. Nam udało się odtworzyć listę zwycięzców w klasyfikacji drużynowej i indywidualnej dopiero od 1973 r. W rozgrywkach stosowano też różne nazwy – Puchar Krajów Socjalistycznych, Puchar Krajów Demokracji Ludowej czy wreszcie Mistrzostwa Krajów Socjalistycznych.

W mistrzostwach demoludów startowały reprezentacje Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier oraz ZSRR. Każdy z krajów był organizatorem jednej rundy w sezonie. W Bułgarii był to Rajd Złotych Piasków, w Czechosłowacji kolejno rajdy Wełtawy, Nitra, Tatr, Szumawy i ponownie Tatr. W NRD do rozgrywek zaliczano rajdy Pneumant, Wartburg, Sachsenring i Wismut. W Rumunii stałym punktem pucharowego programu był Rajd Dunaju. Na Węgrzech przez rozgrywki przewinęły się rajdy Cordatic, Volan, Taurus, Mecsek i Mogurt/Salgo.

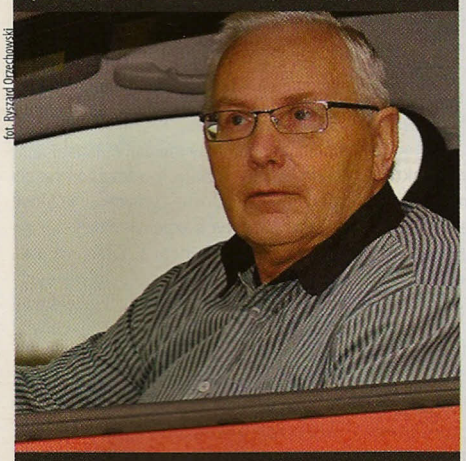
Andrzej Nytko i Jacek Chmielewski w Skodzie S110 w Budapeszcie na mecie Rajdu Cordatic, węgierskiej rundy Pucharu Pokoju i Przyjaźni 1972.

fot. archiwum Jacka Chmielewskiego

Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim w Renault 17 Gordini, którym w 1976 r. zwyciężyli w Rajdzie Rosyjskiej Zimy. W sezonach 1975-1976 triumfowali oni również w PPiP.

Wiesław Grabarczyk

(pilot Mariana Bublewicza w Rajdach Rosyjska Zima)



fot. Ryszard Orzechowski

Jechaliśmy Oplem Kadettem w wyścigu na podmoskiewskim poligonie. W plątaninie zaśnieżonych dróżek trafiliśmy nie w tę, w którą należało. Marian chciał wracać, a mnie intuicja podpowiadała, by jechać dalej. No i okazało się, że nie tylko trafiliśmy do mety, ale i osiągnęliśmy najlepszy czas. Przypadkiem wjechaliśmy na trasę, która w myśl internacjonalistycznych pryncypiów była tajnym skrótem dla „swoich".

Jacek Lewandowski

(w PPiP pilot Ryszarda Ryzela, Andrzeja Kopera i Włodzimierza Groblewskiego)

fot. Dominik Kalumus

W 1980 lub 1981 r. startowaliśmy wspólnie z Włodkiem Groblewskim w bułgarskim Rajdzie Złote Piaski. Byliśmy na trzecim miejscu w generalce, gdy na oesie *Preslaw* zaliczyliśmy dzwona. Wycięliśmy parę drzew w lesie obok sławnej wytwórni winiaków „Słoneczny Brzeg". Podczas zakończenia rajdu Błażej Krupa zamówił u orkiestry piosenkę specjalnie dla nas. Towarzyszyła temu żartobliwa dedykacja z podziękowaniem od brygady drwali z okręgu Preslaw za przedterminowy wyrąb lasu.

Początkowo nie rozgrywano rund w ZSRR. W 1973 r. włączono do cyklu Rajd Rosyjska Zima, zastąpiony później przez rozgrywane w Estonii imprezy noszące nazwy Bałtyk, Sojuz i Tartu. W naszym kraju do Pucharu wliczano Rajd Polski, przy czym z uwagi na jego przynależność do mistrzostw Europy rywalizacja demoludów najczęściej obejmowała tylko pierwszy etap. W 1981 r. „Polski" nie odbył się z powodu kryzysu politycznego, a w latach 1982-1983 nosił nazwę Rajdu Pokoju i Przyjaźni. Ze względu na stan wojenny impreza nie miała wtedy statusu rundy mistrzostw Europy.

Czym był Puchar?

Przy ówczesnej izolacji politycznej tylko nieliczni zawodnicy mieli okazję do startów w imprezach za żelazną kurtyną. Dlatego też nawet zawody w demoludach były szansą do konfrontacji z zagranicznymi kierowcami, poznania kawałka świata i nowych tras. W wielu przypadkach udział w rajdach był jednak tylko przykrywką do wyjazdów, podczas których przełamywano monopol niemrawego handlu zagranicznego...

Początkowo nie było ograniczeń sprzętowych. Zawodnicy mogli startować dowolnymi samochodami. Z czasem wprowadzono jednak limit jednego auta zachodniej produkcji na ekipę narodową. Od 1985 r. w pucharze można było startować jedynie samochodami produkcji krajów socjalistycznych. Czesi i Słowacy mieli bezpośrednie wsparcie zakładów Skody, które po mistrzowsku potrafiły przygotować samochody. Podobnie było z enerdowskimi Wartburgami i Trabantami – mimo archaicznej, dwusuwowej techniki fabryczne auta jeździły jak rakiety. Zespół radziecki (głównie Moskwicze i Wołgi, potem Żiguli/Łady) przygotowywał wzorce rajdówek w firmach tuningowych w Finlandii i Wielkiej Brytanii. W ten sposób dowodzono wyższości radzieckiej techniki oraz ideologii i polityki głównej siły światowego postępu. Ekipy serwisowe dysponowały ciężarówkami techniczno-warsztatowymi Armii Czerwonej! Bułgarzy korzystali z Ład (na ogół doskonale przygotowanych w litewskiej firmie VFTS lub czechosłowackiej Metalex). Węgrzy mieli do dyspozycji Skody, Łady oraz Moskwicze. Rumuni jeździli skromnymi fabrycznymi Daciami, z reguły zamykającymi stawkę.

W przeciwieństwie do wspomnianych ekip, mających profesjonalne zaplecze techniczne (może poza rumuńską), Polacy najczęściej startowali jako „pospolite ruszenie". Dość rzadko i w ograniczonym wymiarze mieli wsparcie ze strony ▸

Moskwicze – mimo że dalekie od nowoczesności – stanowiły silny oręż radzieckich kierowców, którzy dokonywali nimi cudów. Litewska załoga Brundza/Brum była tego potwierdzeniem.

fot. Bogdan Łopieński

fot. Jan Litwin/McKlein

Jerzy Dobrzański

(trzykrotny mistrz Polski, w latach 1960-1961 uczestnik Rajdów Pokoju i Przyjaźni)

fot. Grzegorz Chmielewski

Pierwszy z tych rajdów odbył się w 1960 r. na trasie Moskwa – Warszawa – Berlin – Praga. Wytypowano mnie do reprezentacji jako przedstawiciela Automobilklubu Krakowskiego. Miałem jechać z Krzysztofem Komornickim. Zbiórka była w Warszawie i tam się okazało, że Krzyśkowi nie dali paszportu. Byłem gotowy, ale nie miałem partnera. Padła propozycja, że skoro mam wymagane dokumenty, to powinienem pojechać jako kierowca samochodu organizacyjnego.

W Moskwie załogi witano z wielką pompą w Pałacu Armii Czerwonej. Wszystko w złocie i srebrze, do tego tłum radzieckiej generalicji i przyjęcie, na którym kawior można było jeść chochlami i popijać wiadrami wódki. Byłem skrępowany komunistyczną galą. Wódki nie piłem wcale, kawioru spróbowałem troszeczkę. Chyba raziłem w tym towarzystwie, bo podszedł do mnie generał i zapytał, dlaczego nie jem, dlaczego nie piję, dlaczego nie bawię się jak inni i w ogóle co ja za jeden. Wyjaśniłem, że jestem z Polski, że spróbowałem kawioru i był pyszny, ale co dobre, to nie za wiele. – *No tak, ale nie można tak stać i niczego w ręce nie trzymać. Weźcie, towarzyszu, szklaneczkę, napijmy się!* W mgnieniu oka wlał w siebie szklanicę czystej, alkohol zadudnił w przełyku, otarł usta wierzchem dłoni i nawet nie zakąsił. Ja umoczyłem usta i cierpłem na myśl, że tę mocną wódę miałbym wypić duszkiem. Generał uśmiechnął się i zwrócił uwagę, że tutaj się tak nie postępuje, bo to zdrada socjalistycznych ideałów. Trochę więc pociągałem ze szklanki, trochę próbowałem rozlać, żeby pozbyć się bodaj części alkoholu ostrego jak brzytwa.

Pierwszy Rajd Pokoju i Przyjaźni upłynął w atmosferze internacjonalistycznego pikniku. Najwięcej było propagandy, oprócz tego dużo jazdy przed siebie, a najmniej prób sportowych. Mało kto zwrócił uwagę, że wygrały załogi w Skodach. Rok później Rajd Pokoju i Przyjaźni prowadził z Berlina przez Wrocław i Warszawę do Moskwy. Znów powołano mnie do reprezentacji, startowaliśmy francuską Simcą Aronde. Moim partnerem był starszy, kulturalny pan i doświadczony rajdowiec; niestety, lubił wypić... Uważał, że najlepiej mu się kieruje po wódce, co zresztą dowiódł, wygrywając końcowy wyścig na moskiewskim hipodromie. Potem – jak to w Rosji – było fetowanie zwycięzców, propagandowe mowy politruków, a na koniec morze szampanów, koniaków i wódy. W reprezentacyjnym salonie hotelowym jeden z kolegów zauważył wybrzuszenie parkietu pod dywanem. W zamiarze ujawnienia urządzeń podsłuchowych zwinął dywan i wyjął parę klepek parkietu. Wtedy ukazały się dziwne śruby i nakrętki. Kolega to rozkręcił, rozległ się huk i zgasło światło. Po ciemku poukładaliśmy parkiet, rozpostarliśmy dywan i czekaliśmy z biciem serca na rozwój wydarzeń. Tymczasem w salonie na niższym piętrze od sufitu oderwał się kryształowy żyrandol. Spadł na środek biesiadnego stołu powodując spustoszenie, ale nikomu nie stała się krzywda. Gdy naprawiono światło, rozpoczęło się śledztwo. Kierownictwo hotelu wezwało milicję, dochodzenie ukierunkowano na ewentualny akt dywersji. Śledczy zaraz dotarli do salonu, w którym bawili się Polacy. Zaczęli nas przesłuchiwać, było groźnie, ale zgodnie twierdziliśmy, że niczym nie manipulowaliśmy, tylko spacerowaliśmy po salonie, w tym także po miejscu, w którym parkiet dziwnie się uginał. Haki podtrzymujące żyrandol zerwały się samoistnie...

Już nigdy więcej nie uczestniczyłem w Rajdach Pokoju i Przyjaźni, zresztą rychło zaniechano ich organizowania. To były drętwe imprezy propagandowe, turystyka bez sportowego znaczenia. Nie było czego żałować...

(fragment książki Jerzego Dobrzańskiego *Pod skrzydłami opatrzności. Rajd przez życie.*)

FSO. Reprezentacja firmowana przez PZM składała się z tzw. prywaciarzy jeżdżących własnymi autami różnych marek. Były one przygotowywane we własnym zakresie i za własne pieniądze. Wsparcie ze strony federacji było umiarkowane i ograniczało się do zwrotu kosztów uczestnictwa w zagranicznej imprezie.

Zgodnie z socjalistyczną doktryną jednostka była niczym, a zespół – wszystkim. Dlatego też główną punktację stanowiła klasyfikacja drużynowa; klasyfikację kierowców uważano za drugorzędną.

Nasi jadą!

W 1974 r. Maciej Stawowiak popisał się zdobyciem Pucharu Pokoju i Przyjaźni, startując fabrycznie przygotowanym Polskim Fiatem 125p. Potem były zwycięstwa wywalczone dwa lata z rzędu (1975-1976) przez Błażeja Krupę pilotowanego przez Piotra Mystkowskiego (Renault 17 Gordini). Po raz ostatni Polak stanął na najwyższym stopniu podium w 1984 r. Mistrzem demoludów został wówczas Andrzej Koper w Renault 5 Alpine. Wtedy także w Brnie odbyło się spotkanie, podczas którego delegaci siedmiu federacji krajów socjalistycznych opowiedzieli się za ściślejszą współpracą. Dla usprawnienia poczynań w poszczególnych dyscyplinach Polskiemu Związkowi Motorowemu powierzono wiodącą rolę w rajdach samochodowych PPiP na lata 1985-1991. Plan był jednak zbyt dalekosiężny. Polityczna zawierucha w środkowo-wschodniej Europie sprawiła, że w 1989 r. Puchar Pokoju i WRC

Zwycięzcy Pucharu Pokoju i Przyjaźni 1973-1989

Rok	indywidualnie	samochód	drużynowo
1973	Jordan Toplodolski (BG)	Renault 12 Gordini	Niemiecka Republika Demokratyczna
1974	Maciej Stawowiak (PL)	Polski Fiat 125p	Bułgaria
1975	Błażej Krupa (PL)	Renault 17 Gordini	Związek Radziecki
1976	Błażej Krupa (PL)	Renault 17 Gordini,	Czechosłowacja
	Ilia Czubrikow (BG)	Renault 12 Gordini/17 Gordini	
1977	Vaclav Blahna (CS)	Skoda 130 RS	Czechosłowacja
1978	Jiri Sedivy (CS)	Skoda 130 RS	Związek Radziecki
1979	Jan Trajbold (CS)	Skoda 130 RS	Związek Radziecki
1980	Vaclav Blahna (CS)	Skoda 130 RS	Związek Radziecki
1981	Jan Trajbold (CS)	Skoda 130 RS	Związek Radziecki
1982	Velo Yunpuu (SU)	Lada 1600	Związek Radziecki
1983	Svatopluk Kvaizar (CS)	Skoda 130 RS	Związek Radziecki
1984	Andrzej Koper (PL)	Renault 5 Alpine	Związek Radziecki
1985	Svatopluk Kvaizar (CS)	Skoda 130 LR	Związek Radziecki
1986	Valo Soots (SU)	Lada VFTS	Związek Radziecki
1987	Pavel Sibera (CS)	Skoda 130 LR	Związek Radziecki
1988	Pavel Sibera (CS)	Skoda 130 LR	Związek Radziecki
1989	Vaclav Arazim (CS)	Skoda 130 L	Związek Radziecki

Na początku lat 70. fabrycznie przygotowane Polskie Fiaty 125p były mocnym argumentem polskich załóg. Maciej Stawowiak z Janem Czyżykiem zdobyli PPiP w 1974 r.