



Po raz pierwszy w Rajdzie Polskim start i metę zlokalizowano przed hotelem Wrocław, nie zaś jak niegdyś na Stadionie Olimpijskim.

## PO TRZECH LATACH...

**N**areszcie doczekaliśmy się. Po 3-letniej przerwie, spowodowanej kłopotami paliwowymi, Rajd Polski powrócił na trasy Dolnego Śląska. W bieżącym roku stanowił on eliminację rajdowych mistrzostw Europy ze współczynnikiem trudności „2” oraz eliminację Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Trasa 41 Rajdu Polski miała długość 995,4 km, a rozmieszczono na niej 31 odcinków specjalnych o łącznej długości 364,6 km, w tym około 80 km na drogach o nawierzchni szutrowej. Na trasie umieszczono również 27 punktów kontroli czasu.

W przedrajdowych przewidywaniach jako faworytów wskazywano Roberta Droogmansa z Belgii na Porsche 911 RS-SC i Węgry Attilę Ferjanca na Renault 5 Turbo, jadącego w barwach zespołu Rothmans. Na liście zgłoszeń był również jedyny kierowca z listy priorytetowej „A” FISA, Bułgar Ilija Czubrikow, ale nie zjawił się na starcie — uszkodził swój samochód na Rajdzie Barum w Czechosłowacji. Szweda Ingvara Carlsona typował przede wszystkim on sam. Dosiadał on 300-konnej Mazdy z silnikiem Wankla. Szefem ekipy Mazdy jest były

zwycięzca Rajdu Polski, Achim Warmbold, który na tym wozie, krótko przed naszą imprezą, zajął dobre 9 miejsce w trudnym Rajdzie Akropolu.

My liczyliśmy na nasze załogi. Na **Błażeja Krupe** i **Piotra Mystkowskiego**, dla których był to pierwszy start na Renault 11 Turbo. Jest to samochód homologowany w grupie A z silnikiem o pojemności 1400 cm<sup>3</sup> i mocy 105 KM. Jechali oni, podobnie jak i dysponujący przeszło dwukrotnie silniejszym wozem Ferjanca, w zespole Rothmansa. Nie bez szans był również **Marian Bublewicz** z Ry-



Wyciągowa próba w Sobótce cieszyła się jak zwykle ogromnym zainteresowaniem kibiców.



szardem Żyszkowskim na Polonezie 2000. Duże nadzieje wiązaliśmy ze startem ekipy **Andrzej Koper — Krzysztof Gęborys** (Renault 5), która w PPIP miała spore szanse na pierwsze miejsce.

W piątek 6 lipca o godzinie 17.01 na trasę 41 Rajdu Polski wyjechała pierwsza załoga. Ogółem wystartowały 54 ekipy z 11 krajów.

Już na pierwszym odcinku specjalnym odpadł jeden z faworytów, Ferjancz. Jego Renault wolno dojechało do mety w kłębach pary wydobywającej się z silnika — defekt układu chłodzenia. Szanse Węgra na zwycięstwo rozplynęły się jak dym z papierosów Rothmans.

Szczególnie interesująca była próba specjalna w Sobótce, tradycyjnie nazywana wyścigiem. Zawodnicy musieli pięciokrotnie przejechać 3-kilometrową pętlę. Tę próbę wygrał rodak Carlsona o podobnym nazwisku — Karlsson (Opel Manta). Podczas przejazdu ostatnich załóg nad Sobótką rozpętała się burza. Padało potem, z przerwami, aż do rana. Nie zabrakło więc i tradycyjnej dla Rajdu Polski pogody — deszczu i mgieł.

Dość nieoczekiwanie prowadzenie w rajdzie objął Carlson. Szwed wygrywał jeden odcinek za drugim. Aż przyszedł 10 odcinek specjalny.

Niespodziewanie do biura prasowego dotarła wiadomość, że Błażej Krupa miał wypadek i dalej nie jedzie. Po pewnym czasie odetchnęliśmy z ulgą — jedzie dalej, zatrzymał się tylko, aby udzielić pomocy. O incydencie na 10 próbie specjalnej piszemy obszerniej w innym miejscu.

Na przerwie w Bielawie prowizoryczna klasyfikacja według czasów rozegranych 16 OS przedstawiała się następująco: **1. Droogmans, 2. Bublewicz, 3. Carlson.** Krupa był dopiero 20, wytrwale odrabiał stracone 23 minuty.

Jeden z odcinków specjalnych oglądałem razem ze zwycięzcą Rajdu Polski w 1968 roku, **Krzysztofem Komornickim.** Nasz czołowy kierowca rajdowy pochwalił za dobrą jazdę **Pawła Przybylskiego** (FSO 1600) i **Wiktora Polaka** (Talbot TI). Znalazło to potwierdzenie w osiągniętych wynikach. Ukończyli oni rajd w pierwszej dziesiątce.

Ale zanim kierowcy dotarli na metę rajdu we Wrocławiu, na 22 odcinku specjalnym wypadł z trasy Droogmans. Rozbity tył wozu i uszkodzone prawe tylne zawieszenie uniemożliwiły mu ukończenie imprezy. Wkrótce potem i my straciliśmy naszą najlepszą do tej pory załogę Bublewicz-Żyszkowski. Defekt uszczelki pod głowicą na 24 odcinku pogrzebał ich szansę na dobrą lokatę.

Ostatecznie rajd ukończyło 25 załóg. Pierwszy na mecie był Carlson. Jak się później przyznał na konferencji prasowej, jest to jego największy suk-



Wrocławianie lubią oglądać rajdy samochodowe.

Wszystkie zdjęcia z Rajdu Polski — Jerzy Krug.

## Z POŚLIZGIEM NIE NAJLEPIEJ

Po wystartowaniu rajdu z Wrocławia, dziennikarze w ramach oszczędzania paliwa zostali zawleżeni autobusem do Sobótki, gdzie na ulicznej trasie oglądaliśmy OS-3 rozgrywany na pięciu okrężniach. Praktycznie był to wyścig. Popularność sportu samochodowego w tym regionie wyrażała się tym, że w Sobótce zmagania kierowców oglądało 40 tys. osób.

Niektórzy zawodnicy mieli kłopoty z utrzymaniem samochodu na zamierzonym łuku zakrętu, co w wielu przypadkach było winą złej techniki jazdy, a właściwie jej braku. Niekiedy zwinili źle przygotowane podwozia samochodów, które nie bardzo dały się prowadzić. W Polsce hodowcy gołębi mają trenerów dla swych ptaków, a w tak technicznej dziedzinie, jak sport samochodowy ciągle panuje samouctwo i technika tajemniczych prywatnych warsztatów lub przysłowiowych „złotych rączek”.

Widzieliśmy więc w Sobótce w wykonaniu polskich zawodników walenie w krawężnik wysępki na skręconych przednich kołach, przeciąganie przednich kół na zakręcie tak, że z opon odpadały kawałki bieżnika i podchodzenie od lewego zakrętu ze

środkowego albo z lewego pasa ruchu. Potem było różne ratunki albo zmiany biegów w dół po zakręcie.

Nie ze wszystkimi było jednak tak źle. Dla przykładu zawodnik nr 38, startujący na wysłużonym i niezbyt silnym Renault 5 (96 KM), **Andrzej Koper** jechał nie zwracając na siebie uwagi publiczności i nie przeciążając samochodu. Jego styl jazdy pozwolił mu na ukończenie całego rajdu na trzeciej pozycji i umocnienie prowadzenia w klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Inni powinni się od niego uczyć. Drugim polskim zawodnikiem, zasługującym na pochwałę za styl jazdy (choćby bardziej agresywny) był **Marian Bublewicz**, jadący z nr 4 na Polonezie 2000. Nie dojechał do mety nie ze swojej winy (defekt) — podczas jazdy stałe był w czołówce. Przyjemnie było też popatrzeć jak młody zawodnik nr 41, **Paweł Przybylski**, potrafił prowadzić polski samochód Fiat 125 1600 — dynamicznie, nie marnując ograniczonej przecież mocy silnika na efektywne boczne uślizgi. Efektem tego było zajęcie 9 miejsca na mecie, co jak się potem okazało — było najlepszym wynikiem uzyskanym na polskim sprzęcie.

ces. Z naszych kierowców najlepszy okazał się **Andrzej Koper**. Zajął 3 miejsce i wyszedł na czoło klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Ma on ogromne szanse na tytuł mistrza krajów socjalistycznych, pozostał do rozegrania tylko jeden rajd, Tatry w Czechosłowacji. Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim zajęli 13 miejsce, ale otrzymali na mecie największe brawa ze wszystkich startujących ekip.

**41 Rajd Polski został bardzo dobrze i starannie przygotowany przez około 2500 osób pod kierownictwem komandora rajdu Zbigniewa Jarosza.** Organizacja imprezy wypadła na piątkę. Przygotowano kilka systemów łączności (od

wojskowej do amatorskiej), zabezpieczono szybką pomoc medyczną (karetki pogotowia, 8 dyżurnych szpitali). Wszyscy uczestnicy rajdu chwalili dobrą organizację i wybór interesującej trasy.

Czy rajd otrzyma w przyszłym roku współczynnik trudności „3”? Zależy to teraz od opinii obserwatorów FISA. Panowie **Moretti** i **Svenmarker** ze Szwecji byli bardzo powściągliwi w swych opiniach, mieli jedynie zastrzeżenia do opracowania „itineraru”. Miejmy jednak nadzieję, że 42 Rajd Polski będzie miał trzy gwiazdki.

Andrzej JAKUBASZEK

## ROZPOCZĄŁ W IRKUCKU...

Podczas Rajdu Polskiego kilkakrotnie zwracaliśmy uwagę na Ładę z numerem startowym 26. Jechała szybko i na większości odcinków specjalnych meldowała się w czołówce. Prowadził ją 37-letni kierowca radziecki **Wiktor Moskowskich**.

Przygodę ze sportami motorowymi rozpoczął w 1966 roku w dalekim Irkucku od wyścigów motocykli na lodzie. Duże znaczenie dla jego dalszej kariery miało spotkanie z **Siergiejem Tarabanko**, późniejszym 4-krotnym mistrzem świata, podczas odbywania służby wojskowej w Czycie. Zaprzyjaźnili się, razem trenowali. Tarabanko został mistrzem ZSRR w 1969 roku, a Moskowskich w 1972 r. Miał duże szanse, tak jak i jego przyjaciel, na sukcesy międzynarodowe.

Być może tak by się stało, gdyby nie kobieta. Wiktor ożenił się i za żonę przeniósł do Odessy. Na słonecznym wybrzeżu Morza Czarnego trudno jest trenować jazdę na lodzie. W ten sposób zakończyła się jego lodowa kariera. W tym czasie próbował innych dyscyplin sportu motocyklowego — wyścigów, motocrossu i żużla. Ale żadnej z nich nie został dłuższy wierny.

I znów spotkanie z innym znanym zawodnikiem miało wpływ na jego dalszą sportową działalność, tym razem samochodową. Poznał **Siergieja Wukowicza** i w latach 1975—1979 był jego pilotem. W tym czasie uczył się, bowiem sam chciał usiąść za kierownicą. Docekał się tego przed pięćmi laty. Pomimo, że w kraju startował jako kierowca, w imprezach zagranicznych jeździł jako pilot Jelizarowa albo Girdauskasa. Najwięk-

szym jego osiągnięciem jako pilota jest zajęcie razem z Mikołajem Jelizarowem 1. miejsca w klasie i 9 w klasyfikacji generalnej Rajdu Akropolu w 1979 roku.

Jako kierowca nie ma jeszcze wielu sukcesów, w sumie jeździł niedługo, ale do ważniejszych można zaliczyć zwycięstwo w klasie i 28 miejsce w klasyfikacji generalnej angielskiego Rajdu RAC. Jak dotąd jego największym osiągnięciem było zwycięstwo w Rajdzie Rosyjska Zima w ubiegłym roku. Rajd ten był zaliczany do Pucharu Pokoju i Przyjaźni. W tej imprezie jego pilotem był moskiewski chirurg **Siergiej Dadwani**, znany również u nas ze startów w wyścigowym PPIP w kategorii samochodów turystycznych.

Wiktor Moskowskich w Rajdzie Polskim zajął czwarte miejsce, czym waleńie przyczynił się do zwycięstwa ekipy radzieckiej w klasyfikacji zespołowej.

Jedną z licznych ciekawostek Rajdu Polskiego był start francuskiego zespołu rodziny **Andre-Poyaud**. Jechali oni na seryjnych samochodach grupy N. Talbota prowadził ojciec, **Michel** a Peugeotta jego syn, **Christophe**. Kierownikiem tego małego zespołu jest żona **Michela**, a serwis zabezpieczają im przyjaciele syna, młodzi dwudziestoletni chłopcy. Team Andre-Poyaud za sobą już kilka startów w krajach socjalistycznych. W ubiegłym roku na bułgarskim Rajdzie Hebros (eliminacja ME ze współczynnikami „2”) ojciec z synem startując jako jedna załoga zajęli wysokie 5 miejsce.



Wolga + Rothmans. Takiego mariażu nikt się nie spodziewał