

ZWYCIĘZCY, PECHOWCY I... BEZIMIENNI

41 SAMOCHODOWY RAJD POLSKI PRZE-
SZEDŁ JUŻ DO HISTORII. TRIUMFATORZY
WZBOGACILI PUNKTOWE KONTA W RY-
WALIZACJI O TYTUŁY NAJLEPSZEGO RAJDO-
WEGO KIEROWCY EUROPY I KRAJÓW SOCJA-

LISTYCZNYCH. ORGANIZATORZY NATOMIAST
— NA CO LICZĄ KIBICE AUTOMOBILIZMU —
ZASŁUŻYLI NA PODNIESIENIE WSPÓŁCZYNNI-
KA IMPREZY DO 3 GWIAZDEK CO NAJMNIEJ.

Było dobrze — tak pod
względem sportowym, jak i
organizacyjnym. Prawie 996-
kilometrowa trasa, wiodąca
drogami województw wroc-
ławskiego i wałbrzyskiego,
była trudna — 364,6 km to
były odcinki specjalne, a
było ich w sumie 31. 80 ki-
lometrów stanowiły szutry.
Dodatkowym utrudnieniem
był deszcz, który zaczął pa-
dać już w piątkowy wie-
czór, kiedy jeszcze ostatnie
samochody „kręcili” na
„wyścigowym” odcinku w
Sobótce. Ale też była to
trasa niezwykle urozmaico-
na i malownicza, prowadzą-
ca podgóorskimi rejonami.
Wymagała wysokich umie-
jętności technicznych od
kierowców i nawigacyjnych
od pilotów, nie na dwie
gwiazdki, lecz na cztery.
Od samochodów — spraw-
ności; od mechaników —
doświadczenia. Jak już pi-
saliśmy, z 54 załóg na me-
cie w sobotni wieczór we
Wrocławiu zameldowało się
tylko 25 aut.

Dopisała publiczność. Na
całej trasie obserwowano się
tłumy kibiców, a głównie
wzdłuż dróg w Sobótce, na
odcinku Walim-Sokolec i
innych.

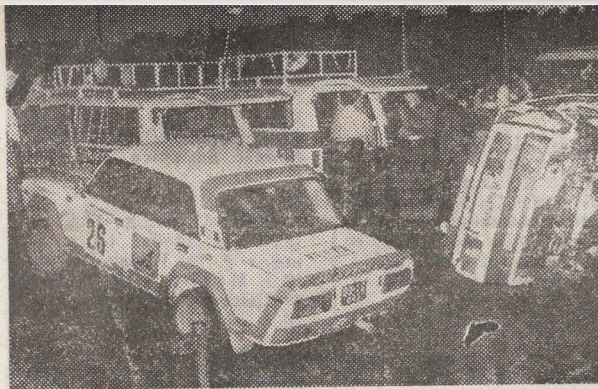
Sprawdzili się ludzie, a
było ich prawie 2 tysiące.



Zwycięzili Szwedzi Carlsson — Mellander, ale nie dla nich były na mecie największe
owacje. Wraz z wieńcem, uplecionym z polnych kwiatów, otrzymali je Błażej Krup-
i Piotr Mystkowski za dżentelmeńska postawę; pomogli innym, choć ze wzajemnością si-
nie spotkali. Być może byłiby pierwsi na mecie. Gratulujemy!!!



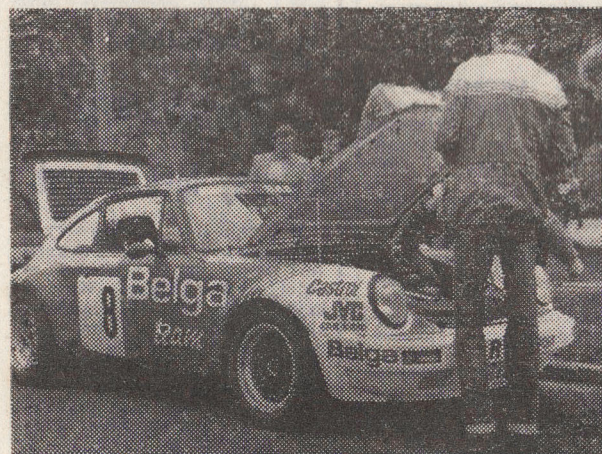
Wielcy faworyci Ferjanecz — Tandari wskutek defektu
auta odpadli. W prognozach skromni — stawiali na Porsche
Droogmansa.



To ci bezimienni: sędziowie, komisarze i mechanicy ser-
wisów. Na zdjęciu: obsługa załóg ZSRR.



Dojechał „mały” z FSM J. Szerli i K. Janarka.



Ale i on „wyleciał” z trasy. „Próbowałem wyprzedzić
Ładę Pipoty, ale zajechał mi drogę. Sądzę, że po prostu
mnie nie zauważył. Musiałem minąć po zewnętrznej i wy-
padłem z trasy” — to jego komentarz do wypadku.

którzy od ponad 7 miesięcy
przygotowywali rajd i czu-
wali nad sprawnym je-
go przebiegiem. Działacze
PZMot. i Automobilklubu
Dolnośląskiego, przedstawi-
ciele władz obu woje-
wództw, żołnierze i milicja.
Przewodził im komandor
imprezy, mjr Zbigniew Ja-
rosz.

Nie zawiodła technika.
Komputery działały bez za-
rzutu.

A więc była to impreza
pod każdym względem uda-
na.

Jak każda, miała swoich
zwycięzców i pechowców,
faworytów i „czarnych ko-
ni”. I właśnie tych bez-
imiennych: komisarzy, sę-
dziów, chronometrystów,
łączników, służby zabezpie-
czenia i serwisantów —
mechaników.

HENRYK KOLLAR



Zabrakło na mecie naszego asa — Mariana Bublewicza w Polonezie 2000. Niestety, ani
jeden samochód przygotowany przez OBR FSO nie dotarł do końca. „Dziwi — powiedział
m.in. przew. GKSS PZMot. Longin Bielak — że dojechały na ogół samochody przysto-
wane indywidualnie przez kierowców. We wszystkich krajach socjalistycznych — ostatnio
zwłaszcza w ZSRR — stawia się mocno na sport samochodowy, u nas FSO — nie wiedzieć
czemu — traktuje go zbyt lekko”.

Zdjęcia: PIOTR LEPSZY