

## PUCHAR POKOJU I PRZYJAŹNI CZYLI ZAGRANICZNE STARTY POLAKÓW

Ogromne koszty, jakie niesie za sobą udział w eliminacjach mistrzostw Europy oraz brak samochodu mogącego skutecznie rywalizować z najnowszymi modelami renomowanych firm sprawia, że polscy kierowcy sporadycznie biorą udział w imprezach tej rangi. Niedługo regularnie startował w nich Sobiesław Zasada, a po nim tylko niektórzy — mający kontrakty z firmami

zagranicznymi jak np. Błażej Krupa czy Andrzej Koper (oba w Renaultach), a także fabryczne załogi w Polskich Fiatach 125p i Polonezach, ale tylko w tych krajach, do których eksportowaliśmy nasze pojazdy i na życzenie tamtejszych sprzedawców, widzących w sporcie najlepszą formę reklamy.

W tej sytuacji najważniejszą imprezą międzynarodową dla polskich kierowców stał się Puchar Pokoju i Przyjaźni. Czynione były nawet starania, aby Międzynarodowa Federacja Samochodowa nadała tej imprezie status mistrzostw Europy Wschodniej, co podniosłoby znacznie jej prestiż. Nie zostało to jednak sfinalizowane, a jedną z przeszkód była jak się wydaje rozbieżność interesów poszczególnych krajów socjalistycznych w kwestiach motoryzacyjnych, przez co trudne jest opracowanie regulaminów zgodnych z przepisami FIA. Np. nasi sąsiedzi z południa — Czechosłowacy przestali być zainteresowani pucharem, przeorientowując się na uczestnictwo Skodą w mistrzostwach Europy a nawet świata.

Puchar Pokoju i Przyjaźni składał się zwykle z 7 eliminacji (czasowo było ich pięć), rozgrywanych kolejno w Związku Radzieckim, Bułgarii, Rumunii, Czechosłowacji, NRD, na Węgrzech i w Polsce. W naszym kraju eliminacją PPIP był niezależnie od eliminacji mistrzostw Europy kierowców Rajd Polski.

W pozostałych krajach eliminacje PPIP stanowiły: Bułgaria — Rajd Złote Piaski, który jest jednocześnie eliminacją mistrzostw Europy (w ostatnich latach z najwyższym współczynnikiem „20”); Czechosłowacja — Rajd Poprad lub Rajd Tatry; NRD — Rajd Wartburga lub Rajd Pneumant; Rumunia — Rajd Dunaju; Węgry — Rajd Volan lub Rajd Salgotarian; Związek Radziecki — przez wiele lat Rajd Rosyjskiej Zimy ze startem i metą w Moskwie, w ostatnich latach — Rajd Zima w Tallinie lub Rajd Tartu.



Tuż przed startem do rajdu „Rosyjska Zima” w Czerniowcach  
Foto: CAF-TASS



Początkowo regulamin PPiP dopuszczał udział w samochodach dowolnej produkcji, następnie ograniczono do jednego samochodu produkcji zachodniej w zespole narodowym, a od 1984 roku dopuszczano pojazdy wyłącznie produkcji krajów socjalistycznych.

PPiP rozgrywany był także w wyścigach samochodowych i to zarówno wśród pojazdów wyścigowych jak i turystycznych. Regulamin był podobny jak w rajdach, sprzęt wyłącznie firm



Mistrzowie KS, zdobywcy Pucharu Pokoju i Przyjaźni w rajdach samochodowych — Błażej KRUPA i Piotr MYSTKOWSKI

Foto: Leszek Małkowski



Andrzej KOPER — mistrz KS w rajdach samochodowych i zdobywcy PPiP

Foto: Leszek Małkowski

naszego obozu. W klasie samochodów wyścigowych stworzona została specjalna formuła Ester, stanowiąca skrót słów „Wschodnia Europa”. Wszystkie podzespoły, łącznie z ogumieniem musiały pochodzić z KDL. Najlepszą jednostką napędową okazały się silniki Żiguli, bowiem te z Polskiego Fiata 125p nie były w stanie sprostać osiągom silników radzieckich. Doszło do tego, że w ostatnich kilku latach w klasie samochodów turystycznych A-2 Polska nie wystawiała reprezentacji, gdyż nie miała odpowiedniego sprzętu. Radzieckie Łady czy czeskosłowackie Skody były poza wszelką konkurencją.

O ile w rajdach polscy kierowcy odnieśli niejedyn sukces indywidualny, zdobywając kilkakrotnie to cenne trofeum, nigdy jednak zespołowo, to w wyścigach tylko raz i to na samym początku udało się wygrać Andrzejowi Wojciechowskiemu w klasie turystycznej w Polskim Fiacie 125p 1300. Później zaś nigdy Polak nie stanął nawet na najniższym stopniu podium.

A oto najcenniejsze osiągnięcia Polaków w rajdowym PPiP:

1973 r. Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk,  
Polski Fiat 125p — II m.

1974 r. Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk,  
Polski Fiat 125p — I m.

1975 r. Błażej Krupa i Piotr Mystkowski,  
Renault Alpine — I m.

1976 r. Błażej Krupa i Piotr Mystkowski,  
Renault 5 Alpine — I m.

1983 r. Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski,  
Polonez 2000 — II m.

1984 r. Andrzej Koper i Krzysztof Gęborys,  
Renault 5 turbo — I m.

1985 r. Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski,  
Polonez 2000 — II m.

Przemiany, jakie zaszły w końcu roku 1989 w krajach Europy Środkowej i Wschodniej i trudności gospodarcze wielu z nich spowodowały, że dalszych rozgrywek o Puchar Pokoju i Przyjaźni zaniechano.