

Andrzej Martynkin telefonuje z trasy Rajdu Warszawskiego:

Bez chwili wytchnienia

Kiedy w piątkowe popołudnie poczawszy od 16.30 w odstępach jednonominutowych opuszczali Stadion Dziesięciolecia w Warszawie uczestnicy XIII Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego „Polskiego Fiata” udając się na mającą ponad 1100 km trasę, niemal każdy pytał: jakie warunki będą w nocy? A prognozy były podobne od paru dni: mgła, możliwa mżawka.

Niezłą pogodę mieli zawodnicy zaledwie przez 150 km. Potem wjechali w mgłę, z której wynurzyli się dopiero po kilkunastu godzinach jazdy. Często jazdy zupełnie po omacku, jedynie według wcześniej na treningu robionych szczegółowych notatek: prosta 300 lewy trzy gaz, prosta 100, hamowanie, prosty dwa, prosta pod górę, na szczyście lewy łuk, cztery pełny gaz itd., itd.

Zwykle obserwują rajdy, bądź jako ich uczestnik, a więc z okien samochodu, lub jako widz,

na jednym lub kilku odcinkach specjalnych. Wówczas widzi się tylko przemykające pojazdy, kto jednak jedzie szybciej, prowadzi — nie wiadomo. Tym razem postanawiam śledzić imprezę inaczej. Z biura, w którym skupiają się wszystkie nitki rajdowej łączności, dokąd przysyłane są wyniki poszczególnych prób. Komisja techniczna szereguje je w długie kolumny liczb. A ile z nich różna się dowiedzieć.

Pierwsze odcinki specjalne wygrywa Jaroszewicz, przed Krupa. Świetnie jada Komornicki i Fin Kynsiläho na „Polskim Fiacie”. Ale oto sensacja. Na OS-6, wprawdzie zwycięża Jaroszewicz, ale na drugim miejscu jest Jerzy Landsberg (AP Warszawa) na „Renault 5”. To maleństwo w porównaniu z „Porsche”, BMW, „Fordami”. Nie pojawia się rezultat Krupy. Defekt, kraksa? Jednak wypadek, na szczęście niegroźny. Ale dla tego kierowcy — jednego z faworytów — to koniec rajdu.

W dalszym ciągu znakomicie jedzie Landsberg. Coraz lepiej Lelio Lattari (AP Warszawa). Ale w sprawozdaniach brak numerów Komornickiego i Fina. Defekty eliminują ich z walki. Już kształtuje się czołówka: Jaroszewicz, Stawowiak, Lattari, Landsberg, Szwed Lundstroem. Walka toczy się dosłownie o sekundy. Na jednym z OS wiele minut traci Lattari, a potem już uzyskuje znacznie gorsze wyniki. Na mecie powie:

— Wyleciałem z trasy. Na szczęście w miejscu gdzie stała spora grupa ludzi. Tylko dzięki nim udało się wepchnąć samochód na szosę. Mogłem jechać, ale bez jednego reflektora, drugi zamlał drogi oświetlał niebo. Oczywiście musiałem prowadzić wolniej. Nie było czasu na reperacje. Dopiero, gdy nastal dzień mogłem dodać gazu. Szkoda, straciłem dobrą pozycję.

Zbliża się ranek. Z obliczeń wynika, że prowadzi Jaroszewicz, przed Landsbergiem. Jeszcze jeden odcinek specjalny, kilkadziesiąt kilometrów i Ni-

dzica. Upragniony ponad godzinny odpoczynek. Ale gdzie nr 37? Co z Landsbergiem? Za szybko wszedł w zakręt. Rozbity samochód, poturbowana załoga. Być może kierowca na chwilę się odprężył, pomyślał, że najgorsze już za nim. Wystarczył ułamek sekundy niewuwagi. Taki jest rajd...

W komunikatach coraz mniej wyników. Wykruszają się konkurenci. Ze zdziwieniem obserwują, że niewidoczni w pierwszej części imprezy dwaj zawodnicy Marek Karczewski z AP Warszawa i Włodzimierz Groblewski ze Stomilu Olsztyn, obaj na „Polskich Fiatach”, zaczynają uzyskiwać znakomite czasy. Na OS-18 Groblewski jest szybszy od Jaroszewicza!

Ostatni punkt kontroli czasu. Rajd kontynuuje 55 załóg. Jaroszewicz jedzie już prawie jako zwycięzca. O drugą pozycję walczy Maciej Stawowiak z FSO na „Polskim Fiacie”, Czechosłowak Josef Slvik na „Renault 17 Gordini”, Szwed Lundstroem na „Toyota Celica”. Zmęczeni kierowcy, samochody, na których znać trudy trasy. Ale ileż ciężej było jechać i dojechać zawodnikom na „Trabantach” i „Fiatach 126p”. Nie wszyscy, ale większość dojeżdża jednak do Warszawy.

— Mieliśmy sporo roboty — mówi szef serwisu blińskiej fabryki inż. Z. Klimecki. — Trzeba było udzielać wiele pomocy młodym zawodnikom. Uważam jednak, że „maluchy” zdaly egzamin, wystartowało 6 — dojechały 4. Przecież w znacznie potężniejszych wozach też trzeba było wymieniać części i całe podzespoły.

WYNIKI OFICJALNE RAJDU:

1. A. Jaroszewicz — R. Zyszkowski — Fiat Abarth 124 CSA — 8667,4 pkt.,
2. M. Stawowiak — J. Czyżyk — Fiat 125 p/1600 — 9204,8 pkt.
3. W. Groblewski — K. Rakco — Fiat 125 p — 9357,4 pkt.
4. B. Lundstroem — S. F. Saper — Toyota Celica — 9377,4 pkt.,