

zostwa Europy, a gwiazd ani na lekarstwo, nie licząc oczywiście mistrzów kielów socjalistycznych i Polski. Pierwsze pytanie — dlaczego nie chcą do nas przyjechać? Przede wszystkim, że jest u nas za drogo, a po drugie, że nagroda — choć publiczność podczas rozdania nagród jęknęła — nie stanowi dla nich nazwiskami żadnego magnesu.

Lat 50 odcinków specjalnych, choć jego stopień trudności „2” nie obligował do dla więc gość z krajów, gdzie obrót dewizami jest legalny i pracuje nad rajdem. Nie mieć rajd opracowany na 100 procent — trenować przynajmniej tydzień. Holowo po oficjalnych wymianach kosztuje załogę sporo dolarów, nie mówiąc już o 3-10 osób na jedno auto. Rachunek jest zatem bardzo prosty. Wydatki znaczniejszą rekompensatę za wygranie rajdu. Za drugie miejsce było już tylko 800 500.

Kuzmić na Renault 5 Turbo. Wkuszają czy Jugosłowianinowi dać tys. złotych — tyle bowiem wygra miejsce dla ludzi mieszkających w socjalistycznych. Nie trudno wycy nagradzani złotówkami — — są traktowani jak... wstyd innych państwach socjalistycznych, na starcie stają wybitni kierowcy, którzy jeżdżą tam tak chętnie? zapraszają co lepszych zawodników, własny wózek i opierunek, da 500 litrów benzyny. Nie są to datki, ale dla gości istotne.

ni namawiać do rozdawania — psucia rozwydrzonych kierowców naszej żółtej benzyny w latach kiedy wahano się, czy też nie (kryzys nie tylko się firma badająca Shell, która kilka cystern paliwa, byle w zamian domagała się, by innych eksponowanych miejsc z emblematem przedstawiała kółka muszle. Komu to prze-

podobnie. Niech sobie organizatorzy upominki, jego zlecenie pościągając z różnych produkujących akcesoria motocyklowe fanty. W tym roku firma op. dla najlepszego zawodnika tepe kempingową, zaś fabrykę opon dla najlepszego prywatnym sprzęcie. Nie mu nagrody stanowią istotną zdaną sprawą.

★
PRZERWIE Rajd Polski drugi. Ma tymczasem współ-

czynnik trudności „2”. Już w ubiegłym roku czyniono wszystko, by podwyższyć rangę imprezy. Jest to jedyny pozafinansowy motyw startu — punkty do mistrzostw Europy mnożone przez liczbę współczynnika. Rok temu organizacja rzeczywiście była imponująca i zasługiwała na dodanie gwiazdki. Obserwatorzy FISA (Międzynarodowej Federacji Sportu Samochodowego) byli wówczas bardzo życzliwi. Tylko później okazało się, że ich życzliwość to tylko kurtuazja. Schlastali imprezę i współczynnik „2” ani drgnął.

W tym roku indagowani przeze mnie podczas konferencji prasowej nie chcieli w ogóle mówić. W końcu powiedzieli, że oni tu nie są od dodawania gwiazdek, lecz tylko jako obserwatorzy. Ich powściągliwość jednak obecni odebrali jako zdecydowane niezadowolenie, chociaż w prywatnych rozmowach goście z FISA byli wyjątkowo uprzejmi.

— Obserwatorzy to nie frajerzy — powiedział ktoś w biurze prasowym — i na byle lep nie dadzą się złapać. Muszą przecież dostrzec kilka istotnych błędów.

R. Risac z Belgii jest tamtejszym sekretarzem generalnym federacji motorowej, zaś W. Biebinge z RFN byłym zawodnikiem rajdowym.

Rychno więc okazało się, że rzeczywiście obserwatorzy nie gapy. Już na pierwszym odcinku specjalnym jeden z nich dostrzegł, że zawodnicy są wypuszczani na punkt kontroli czasu co minuty, zaś do startu na odcinek specjalny co trzy minuty.

Nagle okazało się, że nastąpiło splątanie i dopiero po dłuższej chwili udało się je rozładować, ale nikt nie potrafił wyjaśnić, dlaczego tak się stało. Drugi raz gość zdziwił się podczas wyścigu w Sobótce. Miał w programie jak byk napisane, że start pierwszego zawodnika ma nastąpić o godz. 15.43. Przez prawie godzinę tłumaczono mu, że owe trzy minuty dodawane przed startem do czasu to właśnie przyczyna owego spóźnienia. Potem obserwatorzy zdziwili się jeszcze kilka razy. Ciekawe czy w tej sytuacji spadnie nam trzecia gwiazdka? Chyba że z nieba.

★
A CZYM ŻYLI KIBICE, których na trasę ścigały tysiące? Po odpadnięciu z rajdu Mariana Bublewicz a oczy wszystkich skierowane były na Błażeja Krupę (Renault 11 Turbo), który toczył porywającą rywalizację z Branisławem Kuzmićem na Renault 5 Turbo i Henkiem Vossenem na Oplu Manta 400. Niestety, znakomita jazda — siedem zwycięstw na odcinkach specjalnych — została zastopowana na 40 próbie. Pęknięcie opony, strata dorobku i... czwarte miejsce. Obserwując jazdę Błażeja Krupy z Piotrem Mystkowskim nie trudno było zauważyć, że zawodnik ten przyspieszył, stał się agresywniejszy, szybszy... Jego jazda przestała od paru sezonów nie rzuca się w oczy, nie jest widowiskowa. Krupa jeździ spokojnie. To oczywiście pozory, bowiem jak wykazują czasy, są to przejazdy bardzo szybkie.

Sobótka. W tej miejscowości odbył się tradycyjny wyścig. Pierwszy próbę rozpoczął zwycięzca Kuzmić. Z daleka już słychać było warkot jego Renaulta, a silnik wyl przy każdej redukcji biegów. Gdy nadjechał Krupa, widzowie dostrzegli go niemal w chwili składania się do wirazu. Zjechał z góry cicho, bez głośniejszego ludzi. Nie szarpał samochodem na wszystkie możliwe i niemożliwe strony. Hamowanie było krótkie, ale nie przerażające i płynny łuk kończący wyjście na prostą. Brawa jednak otrzymywali ci, którzy wchodzili

w łuki stosując przedziwne łamańce, wprowadzali samochody w poślizg zostawiając na nawierzchni ślady opon, a zachwyconej publiczności swąd palonego ogumienia.

Czasy jednak dobitnie wykazały, czyje przejazdy były efektywniejsze.

★

KIBICE RÓŻNIE REAGOWALI na przejazdy zawodników. Jeszcze podczas startu, gdy na most przed hotelem Wrocław wjeżdżały dwa Talboty z załogami francuskimi, oklejone między in-

nyimi planszami „Jade”, jeden z kibiców rzucił — jade, jade — zobaczmy, co będzie na mecie. Okazało się, że Michel Andre Poyaud (ojciec) z Christianem Orcelem zajęli 12 m., a Christophe Andre Poyaud (syn) z Pierre Detonilem 13 m. Nie była to jednak pechowa lokata, bowiem została także nagrodzona, a Christoph okazał się najmłodszym zawodnikiem imprezy. Poyaudowie są czystymi amatorami, na czas imprezy zamykają swoje interesy. Startują w Polsce dzięki sponsorowi. Otóż „Jade” wcale nie oznacza — jade, lecz skrót od nazwiska szefa firmy — Jacquesa Dechavanne — współpracującej z polskim górnictwem i produkującym uszczelnienia. Dzięki tej współpracy właśnie dwa samochody serwisowe z Polski wspomagały zawodników francuskich. Atmosfery w tej mieszanej ekipie polsko-francuskiej mógłby poznać ktoś niejedną zespół. Jest to między innymi także zasługa szefowej — pani Antoniny. Talboty 51a 692 to nie żadne supermaszyny, lecz 90-konne skromne samochody. Gdyby nie spóźnienia wynikające z braku znajomości trasy, ojciec z synem uplasowałby się w pierwszej dziesiątce rajdu. Warto przy okazji dodać, że ojciec Michel Andre Poyaud zajął w tegorocznym Rajdzie Monte Carlo 30 m. w klasyfikacji generalnej. Jak trudno wywalczyć w tym rajdzie taką lokatę wiedzą doskonale polscy zawodnicy.

Jerzy JANKIEWICZ

W OCZEKIWANIU NA GWIAZDKĘ... Z NIEBA