

DUŻE APETYTY — MIERNE WYNIKI

Z wcześniejszych opinii... w świetle indywidualnych wyników w różnych rajdach eliminacyjnych mistrzostw Europy... w oparciu o stan techniczny przygotowanego sprzętu, nasi zawodnicy zdecydowanie mieli nadawać ton rozgrywkom o Puchar Pokoju i Przyjaźni. Ale to się tylko wydawało!

Realia i wyniki Rajdu Volan nie potwierdziły tych przewidywań. Zimny prysznic, który ochłodził naszych zawodników winien być sygnałem do zejścia z obłoków, oceny i wyważenia swoich możliwości... a może podjęcia konstruktywnych decyzji sprządzających jeszcze w początku rozgrywek, wybujałe fantazje w ramy solidnego sportowego współzawodnicstwa.

Polska ekipa na Rajd Volan była najliczniejsza. Dziesięć załóg, świetny, doskonały pod względem fachowym o dobrym wyposażeniu, zespół serwisowy. Pełny dla różnych warunków drogowych, zestaw krajowego i zagranicznego ogumienia.

Wydawało się że w układzie 6 załóg stałej, znanej od lat grupy zawodników fabrycznych FSO, pozostali nie powinni odegrać poważniejszej roli. Niestety w konfrontacji z nimi korzystniej w wynikach właśnie wypadli wszyscy pozostali. Uzupełniając tych kilka ogólnikowych stwierdzeń, wynikami szczegółowymi Rajdu, można byłoby przejść do porządku dzien-

nego i dotychczasowym zwyczajem traktować sprawę za załatwioną.

Daleki jestem od zbyt pochopnego wyciągania wniosków, niemniej jednak w przewidywaniu udziału naszych zawodników w pięciu dalszych eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni (nie licząc już aktualnego startu w Rajdzie Złote Piaski), chciałbym ocenę postawić jasno, bez niedomówień: zespołowo, po Rajdzie Volan posiadaliśmy zerowy dorobek punktowy. Z sześciu zgłoszonych zespołów, nasz w wymaganym składzie nie dojechał do mety. Pozostałe ekipy zajęły miejsca kolejno: Czechosłowacja, Bułgaria, Związek Radziecki, Węgry i NRD. Jesteśmy w pozycji wyjściowej na równi z Rumunią, której zawodnicy nie startowali.

Ciekawa jest na tym tle analiza indywidualnych „wyników” naszych reprezentantów:

— M. Stawowiak/J. Czyżyk na odcinku specjalnym postanowili zamiast zapisu treningowego podnieść ryzyko jazdy do wyższego biegu. Skutek: wypadnięcie z trasy, samochód rozbity — ubytek w zespole narodowym.

— T. Ciecierzynski/J. Różański dysponujący najlepiej przygotowanym silnikiem (ok. 138 KM). Silnik ten eksplodował jednak w pierwszej połowie trasy. Dalszy ubytek z zespołu narodowego.

— M. Varisella/S. Brzozowski. Kolidują na odcinku specjalnym. Zaledwie 23 miejsce w klasyfikacji generalnej.

— J. Jedynakowa/I. Jaroszewiczowa. Samochód o ograniczonych walorach trakcyjnych. 40 miejsce w klasyfikacji.

— A. Jaroszewicz/R. Żyszkowski. Główni faworyci Rajdu Volan utrzymujący się na półmetku w granicach 1—3 miejsca w wynikach odcinków specjalnych. Niedbale wrzucony po zmianie koła podnośnik powoduje uszkodzenie pokrywy filtra paliwa w bagażniku. Strata 9 minut na odcinku specjalnym i spadek na 18 miejsce w klasyfikacji generalnej.

— R. Nowicki/W. Schramm najlepsza w klasyfikacji załoga FSO. Pomimo uszkodzenia tylnego mostu zajmuje ostatecznie 6-te miejsce. Zdobywa 15 punktów do Pucharu, duże uznanie. Załoga nie została zgłoszona do zespołu narodowego.

— B. Krupa/P. Mystkowski — załoga STOMIL Olsztyn, rekomendowana do udziału we wszystkich eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Spokojna i skuteczna jazda i trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, co równa się zdobyciu 24 punktów.

— J. Książkiewicz/J. Ważny — AMK Olsztyn. Załoga z grupy zawodników rekomendowanych przez PZM. Skuteczna, dobra jazda na stosunkowo słabszym samochodzie. Sukcesem jest zajęcie 11-go miejsca i zdobycie 10 punktów do Pucharu.

— M. Karczewski/J. Dernałowicz — Automobilklub Warszawski, załoga rekomendowana przez PZM. Ambitna jazda, 19 miejsce i zdobycie 3 punktów.

— M. Bień/A. Turczyński — STOMIL Dębica. Przenicili swoje możliwości na odcinku specjalnym. W skutku groźny, na szczęście bez obrażeń, wypadek. Samochód zniszczony. Osta-

teczne zdekompletowanie zespołu narodowego. Powtarzająca się historia z Rajdu Tatr.

Ta krótka charakterystyka wyników indywidualnych nie byłaby pełna, gdyby nie obejmowała podstawowego stwierdzenia: zawodnicy FSO w Rajdzie Volan postanowili przeprowadzić wzajemną konfrontację swoich możliwości i ambicji. Zapomniano chyba, że można tego było dokonać chociażby na eliminacjach krajowych w Olsztynie lub Wrocławiu.

Należałoby się zastanowić nad stanem technicznym przygotowywanych w FSO samochodów rajdowych. Silnik samochodu M. Stawowiaka tuż przed Rajdem Volan, na przejeździe treningowym uległ uszkodzeniu — nastąpiło przesunięcie się panewek na czwartym korbowodzie. W samochodzie T. Ciecierzynskiego prawdopodobnie z tych samych powodów zablokowany korbówód wyszedł bokiem. W pierwszym przypadku zdążono wymienić cały silnik, w drugim reprezentant zespołu narodowego musiał zrezygnować z dalszej jazdy.

Dwa najlepsze w swoich osiągnięciach silniki — dwa po bardzo małym przebiegu i podobne uszkodzenia.

Zwycięską załogą Rajdu Volan zostali zawodnicy węgierscy, startujący na Renault Alpinie 1800 — A. Ferjancz/F. Iriczfalvi. Kolejne miejsca zajęli: V. Hubaczek/S. Minarik — Renault Alpine 1800 — (Czechosłowacja), B. Krupa/P. Mystkowski — Renault Gordini 17 — (Polska).

M. GRZEGORCZYK