

# Rally Dębica



tekst: Igor Jurecki  
zdjęcia: Jarosław Białkowski, Wojciech Jurecki, Michał Zakrzewski, Radosław Pszczółka

**Kto nie przyjechał pod koniec września do Dębicy, powinien żałować. Takiego rajdu nie było już dawno, może nawet od wielu lat. Świetnie zaplanowana, kompaktowa trasa, trudne technicznie odcinki specjalne, zacięta rywalizacja, przygody, awarie i piękna pogoda. Czegoż trzeba więcej?**

**T**ym, którzy nie jechali nigdy w rajdzie do Mistrzostw Polski, ewentualnie w którejś z eliminacji Pucharu PZM lub w Rajdzie Żubrów, należy się kilka słów wyjaśnienia odnośnie specyfiki rajdu w Dębicy. To rajd z prawdziwego zdarzenia, nieco różniący się od 99% imprez dla zabytków, organizowanych w ciągu sezonu w kraju i mających w swej nazwie słowo „rajd”. Nie ma tu prób sprawnościowych, zadań, pytań, quizów, konkursów elegancji. Jest tylko czysta sportowa rywalizacja na Odcinkach Specjalnych (OS), wytyczonych na drogach publicznych w naturalnym terenie. Jedynym wyznacznikiem dla koń-

cowego wyniku są czasy przejazdu OS-ów i karne sekundy za ewentualne spóźnienia na punkty kontroli czasu. Podobnie jest w Pucharze PZM, z tą tylko różnicą, że tam odcinki specjalne są dłuższe. Co do „Żubrów”, to krakowsko-zakopiański rajd ma podobną specyfikę, ale z kolei krótsze OS-y (po ok. 1,5 km, w Dębicy ok. 2 km) i dłuższe partie dojazdowe. W zeszłorocznych „Żubrach” w sumie było mniej więcej 17 km prób sportowych, a w Dębicy aż 25 km.

## SPORTOWCY NA START

Tak więc na starcie pod Hotelem Igloopol, pamiętającym lata świetności Kombinat

Rolno-Spożywczego „Igloopol” i klubu piłkarskiego Igloopol Dębica, stanęli sami żądni emocji i kochający adrenalinę kierowcy. Rajd Dębica dotychczas był jedynie eliminacją Mistrzostw Polski Dziennikarzy, ale w tym roku dzięki uprzejmości zarządu Automobilklubu Dziennikarzy Polskich stał się także rundą Pucharu Classicauto 2007. Obok „naszych” załóg wystartowało więc 20 samochodów prowadzonych przez żurnalistów. Wśród nich było kilku naprawdę mocnych ścigantów jak Jacek Jurecki (Panda 100 HP), Tomasz Popielewicz (Fiat Barchetta 1.8 16V), Konrad Kwiatkowski (BMW E30 318is),

czy Tomasz Ważyński (Seicento Sporting). Przedstawiciele redakcji „Classicauto” licznie stawili się na starcie. W stawce klasyków na fotelu pilota w Porsche 911 Piotra Dąbrowskiego zasiadł piszący te słowa, zaś Wojciech Jurecki z pilotem Jackiem Renardem na TVR i Piotr Życzyński z Janem Niesiołowskim na BMW E12 528i, postanowili walczyć w grupie dziennikarzy. Do zmagani w klasyfikacji Classicauto niemal w komplecie przystąpili faworyci do wysokich lokat w Pucharze w poszczególnych grupach i klasach: Platek na Alfie GTV 2000 Bertone, Szafrąński na Porsche 911 z 250-konnym silnikiem, Dąbrowski także na 911-ce, Skrzypek na Ritmo Abarcie i Gołębiowski na Fordzie Escorcie RS Cosworth. Rafał Piasecki, który dzięki świetnym występom w dwóch Track Dayach zapewnił sobie już wcześniej tryumf w Pucharze w klasie do 2000 cc, zasiadł tym razem na prawym fotelu, pilotując Macieja Oppeln-Bronikowskiego jadącego Alfą GTV 2000 Bertone. Jak zwykle nie zabrakło dopracowującego cały czas swoją rajdówkę Mirka Miernika pilotowanego przez także doskonałego kierowcę Mirka Staniszewskiego. Walka zapowiadała się więc zacięta, zwłaszcza w „generalce” grupy 2. gdzie na końcowe zwycięstwo w klasyfikacji sezonu mieli szanse Dąbrowski i Szafrąński (2 punkty przewagi Dąbrowskiego po 2 eliminacjach).

## „JAKIE OPONY, DO CHOLERY?”

Takie pytanie w tej lub nieco mniej parlamentarnej formie najczęściej można było usłyszeć zarówno w czwartkowy wieczór jak i przed piątkowym zapoznaniem z trasą i popołudniowym prologiem. Większość załóg dotarła do hotelu w czwartek przebijając się przez obfitą ulewę i ślizgając się w pełnych wody koleinach. Wszyscy sprawdzali prognozy na piątek i sobotę, które były niejednoznaczne. Może padać albo... może być słońce. A jak już wyjdzie to jak



▲ Piątkowy prolog w Pilźnie, park maszyn. Na pierwszym planie piękna replika Opla Manty 400.

szybko wysuszy nawierzchnię? Koniec końców po wykonaniu opisu trasy nad Dębicę nadciągnęły ciężkie chmury, które bez żadnych wątpliwości wróżyły mokry prolog. Jeden dylemat zatem odpadł, ale co zastaniemy za oknem przed zasadniczymi zmaganiem w sobotę?

## BARDZO WAŻNY PROLOG

Próba sportowa rozegrana w piątek późnym popołudniem miała, jak to zwykle na prologu bywa, jedynie rozgrzać zawodników i sprawić frajdę licznie zebranej publiczności. Okazało się, że nie do końca tak było, ale o tym za chwilę. Prolog wytyczono na terenie niezwykle schludnej bazy firmy transportowej Omega. Był on bardzo szybki, trudny technicznie i całkiem długi. Do tego deszcz i nawierzchnia z kostki. Jeden z najszybszych zakrętów ograniczał wyso-

ki krawężnik, za którym była 5 metrowa opadająca skarpa. Organizatorzy zadbali o podniesienie rangi tej próby poprzez zaplanowanie aż 3 przejazdów, w tym jednego już po zmroku. Wszystkie przejazdy miały liczyć się do końcowej klasyfikacji rajdu. Zawodnikom wyraźnie rzędzły miny, gdy zrozumieli, iż to już tu i teraz zaczyna się prawdziwe ściganie.

I tak też się stało. Większość faworytów poprawiała swe czasy z każdym przejazdem, a i granica możliwości była coraz bliżej. Absolutnie rewelacyjny czas (55 sekund – „rekord trasy wszechczasów”, jak zapewnił szef firmy Omega) zanotował Piotr Szafrąński, który jednak w ostatnim przejeździe popełnił otarł się o betonową ścianę, uszkadzając przód Porsche, na szczęście bez konsekwencji dla żywotnych podzespołów. Kosztowało go to jednak blisko 20 sekund.

▼ Mimo poważnych problemów z elektryką bardzo szybka jazda Alfą GTV ze Scuderia Sopot.



▼ Z lewej: fascynacja sportową rywalizacją na twarzach licznie zebranej publiczności. Z prawej: napięcie było obce Krzysztofowi Suchodolskiemu. Przespał całą przerwę między etapami w sobotę.



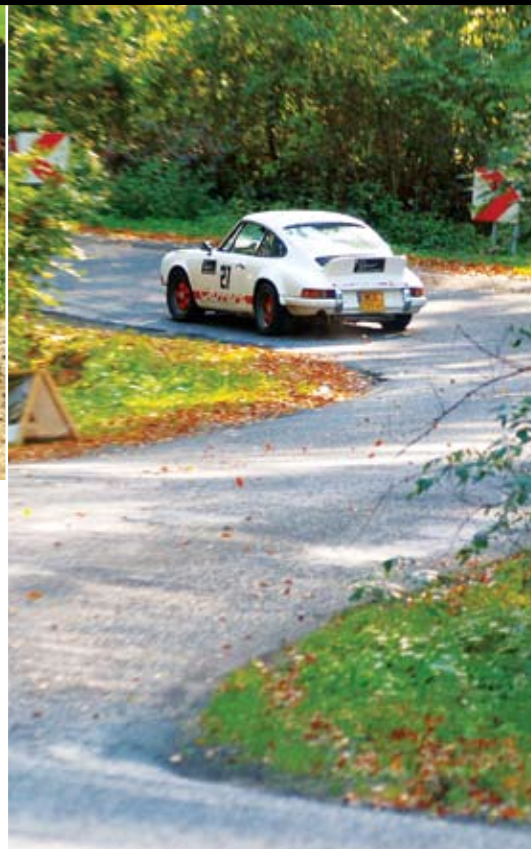


▲ Jakub Wójcicki z Krzysztofem Łusem: 3. miejsce w Klasie +2000 Grupy II. Po drodze mieli problemy z wypadającym lewarkiem biegów. Pomogło sztukowanie drutem i persfajza. ▼ Porsche załogi Dąbrowski/Jurecki (z lewej) i Szafrąński/Jagielto (z prawej) na trasie rajdu.



Nieźle pojechali Dąbrowski (3. wynik prologu) i Skrzypek (2. miejsce). Równie, bardzo widowiskowo i co najważniejsze skutecznie podróżował Rafał Płatek, który bezdyskusyjnie wygrał próbę w klasyfikacji Classicauto. Wspomniany wcześniej wysoki krawężnik przyciągnął aż 3 auta, co zaowocowało

mniejszymi lub większymi uszkodzeniami zawieszni i felg. Pechowcy to zawodnicy jadący w „dziennikarzach”: Jacek Jurecki (jego Panda nie prowadziła się już dobrze do końca rajdu), red. naczelny „CA” na TVR oraz jeden z lokalnych kierowców na Golfie „dwójce”, który niestety urwał przednie koło.



### JEST SŁOŃCE!

Sobotni poranek nieco wcześniej niż normalnie wygonił kilkanaście załóg na parking przed hotelem. Zmieniamy koła! Na niebie świeciło słońce, a ostatnie prognozy zapowiadały utrzymanie się takiej pogody do następnego dnia. Emocje przed startem pierwszego zawodnika były już całkiem spore ze względu na różnice czasowe po wczorajszym prologu. Okazało się, że ustawił on charakter rywalizacji na czekające zawodników 12 OS-ów. Płatek miał kilka sekund przewagi nad Skrzypkiem i Dąbrowskim, a Szafrąński ze stratą około 18 sekund do Dąbrowskiego musiał ostro wziąć się do roboty by odrobić przynajmniej 1-2 sek. na każdej próbie. Trudne zadanie czekało Skrzypka na Ritmo Abarcie, który nie był w stanie osiągać tak wysokich prędkości na szybkich partiach odcinków jak Porsche czy Alfę GTV. Charakterystyka prób sprzyjała też jadącemu w grupie 3. mocnemu Cosworthowi Jerzego Gołębiowskiego. O godz. 9 pierwsza dziennikarska załoga opuściła punkt kontroli czasu na starcie. Przed zawodnikami był pierwszy 70-kilometrowy etap zawierający 2 odcinki specjalne przejeżdżane po 3 razy. Wszystkie próby, także te z drugiego etapu, były zamkniętymi dla ruchu fragmentami krętych górskich dróg asfaltowych, prowadzących przez las lub w jednym przypadku przez wieś. Zawsze pod górę i hulanka po zakrętach. Rewelacja!

Podium w grupie dziennikarzy: zwyciężył Popielewicz na Fiacie Barchetta, Litwini na Nissanie na 2. miejscu, załoga redakcji CA zajęła 3. miejsce.



### ETAP I – ROZPOZNANIE

Kolejność numerów z jakimi wystartowali zawodnicy sprzyjała Rafałowi Płatkowi, który jechał jako ostatni z faworytów i po każdym os-ie mógł rejestrować czasy konkurentów, co było pomocne w utrzymywaniu właściwego tempa na kolejnych próbach. Dąbrowski/Jurecki startowali tuż za Szafrąńskim, swoim najgroźniejszym konkurentem w Pucharze i także wiedzieli co w trawie piszczy. Już po pierwszych dwóch odcinkach okazało się, że Porsche Szafrąńskiego jest niezwykle szybkie i potrafi odrobić nawet po 3 sekundy na jednej próbie. Piotr Dąbrowski mimo kilkudziesięciu koni mniej pod maską nie poddawał się i jeden z os-ów wygrał z Szafrąńskim. Po 6. odcinku, przed 2. etapem miał jeszcze 8 sekund przewagi, co zapowiadało niezwykle emocje na drugą połowę dnia.

„Nasi” zawodnicy jadący w grupie dziennikarzy też spisywali się bardzo dobrze. Zarówno Życzynski na BMW jaki i Jurecki na TVR z lekko skrzywionym zawieszaniem, odnotowywali 4-5. czasy. Warto wspomnieć, że na końcówce odcinka nr 2, na 400-metrowej prostej przed metą lotną na prędkościomierzu Porsche dostrzegłem liczbę 170. Taka prędkość to już nie przelewki na górskiej drodze w lesie. W tym samym miejscu Jerzy Skrzypek był w stanie rozpedzić swoje Ritmo jedynie do 135 km/h, co mimo rewelacyjnej technicznej jazdy



▲ Gwiazdor w rowie: Andrzej Dąbrowski wypadł z drogi na bardzo ostrym zakręcie na dojazdówce. Szybko pomogli miejscowi w gaziku UAZ.



▲ Po uszkodzeniu zawieszania na prologu, Jacek Jurecki z Interii wypadł z czołówki rajdu.



▲ Bogusław Cieślak z Fiat Auto Poland wręcza nagrodę załodze najszybszego Fiata.  
▼ Konrad Kwiatkowski: 7. miejsce w dziennikarzach i pokaz jazdy z tylnym napędem.





▲ Mimo tej przygody Jerzy Gołębiowski zwycięża w Grupie III. ◀ Jak zawsze szybki Jerzy Skrzypek na Fiacie Ritmo. ▼ Nagroda specjalna Youngtimer.pl dla Marka Bilyka.



▲ Podczas próby rowerowej zawodnicy rywalizowali nie gorzej niż na odcinkach specjalnych. ▼ Nagrody za zwycięstwo w kl. do 2000 cc: załoga R. Płatek/D. Czopek i prezes CA I. Jurecki.



nie dawało mu szans na skuteczną walkę z mocniejszymi autami.

## ETAP II – WALKA

Przerwa po pierwszym etapie była okazją do spożycia posiłku regenerującego (przygotowanego przez sympatyczny personel stancji turystycznej „Rozdzielnia Wiatru” w malowniczej wsi Głębikowa, dzięki gościnności gmin Brzostek i Dębica) oraz do szybkiego przejrzenia samochodów. Szafrąński nie zdecydował się na zerwanie w celach serwisowych misternego opatrunku z taśm klejących na uszkodzonym przedzie auta.

Otwarcie bagażnika niosło za sobą ryzyko, że wgięta maska później się nie zamknie. Ta ostrożność o mały włos nie doprowadziła do przedwczesnego zakończenia przez zawodnika rajdu, ale do tego dojdziemy. Inną ciekawą awarię usuwali w czasie przerwy Wojciech Jurecki z pilotem Jackiem Renardem. Na hople zlokalizowanej tuż przy lotnej mecie odcinka nr 1, po opadnięciu całym ciężarem na koła, ich TVR zgubił sztywny dach typu targa, który z siłą pocisku poleciał w kierunku sędziów, siedzących zresztą w dość nierozsądnym miejscu. Dach musiał więc zostać dodatkowo

przyklejony nieocenioną w warunkach rajdowych taśmą „amerykańską”, znaną np. z filmów gangsterskich. Kolejne 2 OS-y ponownie przejeżdżane trzykrotnie miały nieco inny charakter niż te z pierwszego etapu. Próba nr 3 to aż 21 szybko następujących po sobie wymagających zakrętów, a bardzo szybki odcinek nr 4 kończył się hopą, po której następowały dwa długie łuki, prawy i lewy, z dziurawą i pofalowaną nawierzchnią. To miejsce wymagało silnych nerwów by nie odjąć gazu bez potrzeby.

Walka Dąbrowskiego z Szafrąńskim trwała

dalej w najlepsze. 8 sekund przewagi tego pierwszego szybko topniało, ale z autem Szafrąńskiego zaczęło się dziać coś niedobrego. Silnik przerywał, co na jednej z prób wyraźnie odbiło się na osiągniętym czasie. Przed następnym punktem kontroli czasu Porsche nie chciało odpalić i konieczna była siła mięśni. Okazało się, że poluzowała się klema na akumulatorze umieszczonym z przodu pod zaklejoną maską. Nie można było nic z tym zrobić bez wypadnięcia z limitu czasu, więc załozę pozostało tylko modlić się, by do końca starczyło prądu. Ich prośby zostały wysłuchane i na mecie

Szafrąński wyprzedził Dąbrowskiego o... 2 sekundy. Wszystkich pogodził jednak Rafał Płatek, który bez żadnych problemów technicznych, cały czas kontrolując swoje tempo i czasy konkurentów, wygrał w klasyfikacji zabytkowej Grupy 2. Wynik Płatka spowodował, iż Szafrąński i Dąbrowski zajęli w sezonie 2007 ex-equo pierwsze miejsce z identycznym dorobkiem punktowym.

## A PO WSZYSTKIM...

...załogi, sponsorzy i przedstawiciele niezwykle życzliwych rajdowi (dziękujemy!) władz lokalnych spotkali się na tradycyjnej wieczornicy kończącej rajd. Po ogłoszeniu wyników okazało się, że Piotr Życzyński reprezentujący „Classicauto” i jadący zabytkowym wozem, w klasyfikacji dziennikarzy zajął 3. miejsce w „generalce” i pierwsze w klasie. Jurecki na TVR na ostatnim OS-ie stracił niestety szansę na dobre miejsce przez kilkudziesięciosekundowy pobyt w rowie. Jerzy Skrzypek otrzymał nagrodę szefa PR Fiat Auto Poland, Bogusława Cieślara, dla najlepszego zabytkowego Fiata, zaś Rafał Płatek dla najlepszej Alfę Romeo. Nagrody i puchary, suto zastawione stoły i bardzo miła atmosfera przyniosły zawodnikom tak potrzebne wytchnienie po trudach walki i wielogodzinnej erupcji adrenaliny. Wymianom wrażeń i opowieściom nie było końca. Niemal wszyscy z entuzjazmem zadeklarowali chęć przyjazdu ponownie za rok. Nie możemy się już doczekać!

Dziękujemy sponsorowi rajdu, firmie **Glue Invest SA** (kleje Super Glue i prezerwatywy Taboo), **Automobilklubowi Dziennikarzy Polskich** oraz sponsorowi nagród rzeczowych dla laureatów w klasyfikacji Classicauto, producentowi męskich kosmetyków **STR8**, [www.str8.pl](http://www.str8.pl). **ca**

Krzysztof Suchodolski na charyzmatycznym Fordzie Sierra RS Cosworth, jechał bez wcześniejszego opisanie trasy. Zajął 3. miejsce w Grupie III klasyfikacji CA.



## WYNIKI I FAKTY

**Classicauto**  
Dębica

Rajd Dębicy, 28-30 września 2007, na starcie 39 załóg  
Wpisowe: 650 zł (start, 2 noclegi, wyżywienie)  
Długość trasy: 160 km, w tym 27 km prób sportowych

**Classicauto Grupa 2. generalka:** 1. Płatek/Czopek, Alfa Romeo GTV, 2. Szafrąński/Jagiello, Porsche 911, 3. Dąbrowski/Jurecki, Porsche 911 **Classicauto Grupa 2. klasa do 1300 cc:** 1. Bilyk/Michalak, Alfa Romeo GT Junior, 2. Burtan/Kot, Fiat 128 Coupé **Classicauto Grupa 2. klasa do 2000 cc:** 1. Płatek/Czopek, Alfa Romeo GTV, 2. Skrzypek/Pyda, Fiat Ritmo Abarth, 3. Oppeln-Bronikowski/Piasecki, Alfa Romeo GTV **Classicauto Grupa 2. klasa powyżej 2000 cc:** 1. Szafrąński/Jagiello, Porsche 911, 2. Dąbrowski/Jurecki, Porsche 911, 3. Wójcicki/Łus, Ford Capri **Classicauto Grupa 3. generalka:** 1. Gołębiowski/Flajszer, Ford Escort RS Cosworth, 2. Piechowicz/Piechowicz, Mazda MX-5, 3. Suchodolski/Zalewski, Ford Sierra RS Cosworth **Klasyfikacja dziennikarzy generalka:** 1. Popielewicz/Szekieta, Fiat Barchetta, 2. Leonavicius/Leonavicius, Nissan Almera, 3. Życzyński/Niesiolowski, BMW E12 528



## O RAJDZIE POWIEDZIELI



**Rafał Płatek**  
pilot: Dariusz Czopek  
samochód: Alfa Romeo GTV 2000 1971  
I miejsce w Grupie II,  
I miejsce w klasie do 2000 cc

Rajd był świetny i chciałbym, żeby właśnie tak wyglądały wszystkie imprezy pod patronatem „Classicauto”. Pierwotnie start w Rajdzie Dębicy miał być dla nas rozgrzewką przed Żubrami, a tymczasem powinno być odwrotnie. Trasa nas zaskoczyła stopniem trudności i urozmaicenia co najmniej tak, jak pojawienie się przed maską mety na pierwszym odcinku specjalnym. W rezultacie na mecie stop stanęliśmy tyłem do kierunku jazdy. Niektórzy rozwijali miejscami około 190 km/h. Na szczęście dla mnie i aby nie dekoncentrować pilota szybkościomierz w Alfie, to zbędne urządzenie, jest odłączony.



**Piotr Szafrąński**  
pilot: Stanisław Jagiello  
samochód: Porsche 911 RS Replika 1973/1982  
II miejsce w Grupie II, I miejsce w klasie powyżej 2000 cc

Rajd Dębicy był imprezą jak dotąd najlepszą, w jakiej brałem udział. Odcinki specjalne były zróżnicowane, dość długie, bardziej lub mniej techniczne. Na dojazdówkach były piękne widoki. Świetna organizacja, odpowiednio krótkie dojazdówki, zaś baza hotelowa współpracowała z wielkimi startującymi aut. Jeśli chodzi o mój start, uważam go za udany, pomimo lekkiej stłuczki na prologu, na którym to również wykreciełem najlepszy czas. Dzień rajdu obfitował w emocje, ponieważ przez cały czas goniłem mojego najgroźniejszego rywala, Piotra Dąbrowskiego. Ale udało się.



**Piotr Dąbrowski**  
pilot: Igor Jurecki  
samochód: Porsche 911SC, 1982 rok  
III miejsce w Grupie 2, II miejsce w klasie powyżej 2000 cc

Rajd udał się znakomicie, do tego był dla mnie szczególnie ważny, bo rozstrzygał o końcowej klasyfikacji Pucharu Classicauto 2007 w Grupie 2. Widowski, emocjonujący i wymagający prolog, szybkie i trudne technicznie odcinki specjalne, zwarta trasa dojazdówek, do tego piękna jesień. Impreza będzie dla mnie niezapomniana, choć nie udało mi się niestety wyprzedzić Piotra Szafrąńskiego (zabrakło 2 sekund! – red.), który przygotował bardzo szybkie auto. Jestem jednak pewien, że doświadczenia zdobyte na trasach wokół Dębicy zapoczątkują w najbliższym Rajdzie Żubrów i w następnym sezonie.