

**Sala Sądu Powiatowego w Warszawie. Naprzeciw siebie — wielokrotny reprezentant Polski w wyścigach motocyklowych i rajdach samochodowych, zasłużony mistrz sportu, Włodzimierz Markowski oraz sekretarz generalny PZMot., inż. Edward Niziolek. Zawodnik skarży działacza o... zniesławienie.**

Dość szybko sprawa wychodzi poza ramy powództwa. Przed sądem więcej mówi się o stosunkach i atmosferze pracy w PZMot. I działaniu istniejącej przy Związku Główniej Komisji Sportowej Samochodowej niż o tym, co jeden pan powiedział o drugim panu.

„Aby przedstawić okoliczności, w jakich doszło do rozprawy, na której jako strony wystąpili: znany zawodnik i znany działacz sportu samochodowego, cofnijmy się do wydarzeń ubiegłorocznego Rajdu „Stomil”.

„Po jego zakończeniu zdyskwalifikowany został Włodzimierz Markowski za dokonanie niezgodnych z tzw. załącznikiem „J” (dokument mówiący o dopuszczalnych przeróbkach samochodów rajdowych) zmian w seryjnym samochodzie. Sprawa w świetle istniejących dokumentów i nieprecyzyjnych, wówczas obowiązujących u nas przepisów, dyskusyjna. Nieraz bowiem tolerowane były nie budzące wątpliwości przeróbki samochodów dokonywane przez innych zawodników i w stosunku do winnych nie wyliczono żadnych konsekwencji. Z takim stanem rzeczy nie chciał pogodzić się Markowski, uważał — i słusznie — że jak przykład miarę, to jednakowa dla wszystkich. Składał liczne protesty, pisał odwołania, lecz poza narażeniem się niektórym działaczom — nic nie wskórał. Doszło do tego, że publicznie nazwał zasiadających w GKSS „bandą oszustów”.

Nie pochwalamy takiego sposobu prowadzenia polemiki, nawet jeśli ktoś uważa, że druga strona postępuje niewłaściwie. Tym bardziej, że użycie obraźliwych słów jest — w wypadku udowodnienia, że są one bezpodstawne — czynem karnym. O dziwo jednak, nikt z działaczy nie poczuł się na tyle obrażony, aby zaskarżyć Markowskiego o zniesławienie. Pozwał natomiast Markowski sekretarza generalnego PZMot., gdy ten publicznie wyrażał się o „jego, jakoby niewłaściwej, postawie w czasie okupacji i rzekomo podejrzanych okolicznościach, w jakich otrzymał Markowski Krzyż Walecznych.

W toku przewodu sądowego sprawa Markowski-Niziołek stała się drugoplanowa. Sąd zaczął dociekać przyczyn. Kto doprowadził do „użycia przez zawodnika pod adresem Komisji słów aż tak drastycznych. Mówiono więc o niewłaściwej atmosferze między zawodnikami i działaczami, o niewywiązywaniu się przez tych ostatnich z przyjętych na siebie obowiązków, o postępowaniu często sprzecywnym z uczciwością, przepisami i regulaminami Międzynarodowej Federacji Samochodowej, o tym, co w sporcie najważniejsze, a co nie było w sporcie rajdowym przestrzegane; o równym starciu dla wszystkich.

O tym, że źle dzieje się w polskim sporcie samochodowym, o wielu nie załatwionych a palących i istotnych dla przyszłości tej dyscypliny sprawach — wiadomo choćby z licznych doniesień prasowych. W ostatnich dwóch latach opublikowano na łamach różnych pism i dzienników 24 artykuły (zabierał głos i „SM”, a w artykule z 29.1 pt. „Na hamulcu”) zarzucając GKSS brak koncepcji rozwoju sportu samochodowego w Polsce, zupełną ignorancję w szkoleniu, nieudzielanie pomocy najmłodszemu kierowcom (do czego w myśl przepisów GKFFIT zobowiązany jest PZMot.), niewłaściwą politykę kadrową i startową, brak regulaminów rajdowych itp. błędy. Jak dotąd wszystkie te artykuły pozostały bez odpowiedzi.

W miejsce starej, „złej” Komisji, powołano w styczniu

1971 r. nową. Miała ona zastąpić niezwłocznie (tego domagał się aktywny społeczny) do rozwiązania i naprawienia poważnych niedociągnięć, jakie miały miejsce za kadencji poprzedniej. Po roku okazało się, że w sporcie rajdowym nie się na lepsze nie zmieniło, przeciwnie, nastąpił dalszy regres. Na próżno zawodnicy czekają na konkretne decyzje: w Ko-



Tak jak w znanej przed laty komedii — „Nikt nie wie”. Np. na pytanie sądu, czy były jakieś regulaminy, na podstawie których powoływano kadry narodową, świadek, przewodniczący GKSS) odpowiada: „nie wiem”. Nie wie również tego przewodniczący Rady Głównej Automobilkłubów i wiceprezes PZMot. Pozwany sekretarz generalny nie wie, że

mochodów, co jest podstawowym warunkiem dopuszczenia do rajdu, bo nie zjawili się nikt z działaczy GKSS będących w Komisji Technicznej. Zanosilo się na kompromitację. Zgodnie z przepisami rajd nie powinien się odbyć. Zawodnicy zgodzili się na badanie po rajdzie... Do dnia dzisiejszego nie tożdzano szarf mistrzowskich za ubiegły sezon.

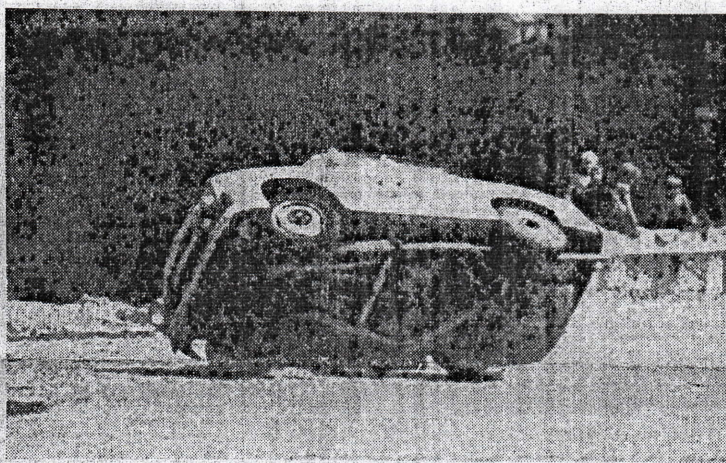
Narada działaczy sportu motorowego krajów socjalistycznych, jaka odbyła się w listopadzie, zobligowała strong polską do opracowania regulaminów rajdowych. Mistrzostw Krajów Demokracji Ludowej, Regulaminu nie ma do dziś. Rejestr spraw nie załatwionych, a postulowanych przez ubiegłoroczną naradę lubelską, i nie zrealizowanych — jest długi. W gruncie rzeczy, nie mogłoby być gorzej, gdyby Komisja w ogóle nie istniała...

**Aktyw społeczny, członkowie Automobilkłubów, zawodnicy, na wybór nie mają wpływu. Nie mają po prostu głosu, bo tak „demokratyczne” wybory zgodne są ze statutem PZMot.!** Wszelkie próby zmian nazywa się rozrabiacstwem i rebelią, inicjatywa aktywny społeczny i co bardziej radykalnych działaczy tłumiona jest w zarodku.

Ktoś może zapytać: a co na to wszystko naczelna instancja naszego sportu? Czy nie znanej były przykłady niewłaściwego postępowania GKSS, ciągle tarcia i nieporozumienia, zastrzeżenia wysuwane choćby przez prasę? A jeśli tak, to czy nie należało wkroczyć z urzędu? Dopiero po kilku pismach Markowskiego dopatrzyl się GKFFIT poważnych uchybień w działalności GKSS. W piśmie skierowanym do PZMot. w dn. 26.III.br. czytamy m.in. „o niedostatecznej konsekwencji w postępowaniu GKSS, szczególnie w zakresie: braku ścisłego egzekwowania przepisów dotyczących warunków startowo-technicznych dla samochodów grupy I oraz praktyki tolerancyjnego traktowania przeróbek samochodów; o braku precyzyjnych określeń w karcie homologacyjnej, czego od producenta (FSO) powinien wymagać się PZMot.; o sprzecznościach w interpretacji badań technicznych samochodów; o ostrym potraktowaniu ob. Markowskiego, natomiast tolerancyjnym orzeczeniu w sprawie załeczenia Rajdu Kormorana dla załogi Stawowiak-Czyrka”.

W związku ze stwierdzeniem: poważnymi niedociągnięciami GKFFIT polecił PZMot. i GKSS „podjęcie niezbędnych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych niedociągnięć i takie unormowanie zasad techniczno-sportowych w sporcie samochodowym, które będą mogły być interpretowane jednoznacznie i które zapewnią sprawiedliwe warunki startu wszystkim zawodnikom”. GKFFIT zobowiązuje PZMot. do złożenia pisemnej informacji o sposobie wykonania wyżej wymienionych załeczeń w terminie do 20 kwietnia br.

# POŚLIZG



# niekontrolowany

misji, której pracę nadzoruje sekretarz generalny PZMot. panuje niedowład, a raczej bezwład organizacyjny. Powstać może pytanie, czy krytykując aby nie przesadzają? Czy nie patrzy z subiektywnych „poziorych”? Przypomnijmy zatem opinię o pracy GKSS kogoś, kogo o stronnictwość posadzać nie można. Jeden z działaczy PZMot. tak mówi o pracy Głównej Komisji Sportowej Samochodowej.

„Rewolucyjne przemiany (po ubiegłorocznej naradzie lubelskiej) — przyp. autora) miały na celu poprawę dotychczasowej sytuacji sportu samochodowego i katingowego. Jednak po rocznej działalności okazało się, że jeżeli przed naradą było źle, to obecnie jest znacznie gorzej. Brak jest jednolitego i uzgodnionego kierunku działania, brak konkretnych decyzji i ustaleń, brak jasno sprecyzowanych regulaminów i przepisów oraz aktów normatywnych, czego dowodem jest sprawa zawodnika Markowskiego, brak wreszcie materiałów o kierunkach rozwoju, o które już dawno prezydent Zarządu Głównego nie może się od GKSS doprosić”.

Są to słowa prezesa... PZMot., inż. Romana Pijanowskiego, a wypowiedziane zostały (i za protokółowane) podczas zebrania członków prezydium PZMot. z członkami prezydium GKSS w dniu 11.II.br.

Gdyby dokonać oceny pracy Komisji na podstawie zeznań, składanych przez niektórych jej działaczy, występujących jako świadkowie powołani przez sekretarza generalnego, wypadłaby ona wręcz humory-

składał podpisy na dokumentach niezgodnych z prawdą. Niedawny przewodniczący komisji rajdowej nie wie, jakie powinny być spełnione warunki homologacji części samochodowych. (Przykładowo: aby „Fiat 125p” mogli startować z pięciobiegową skrzynią biegów w grupie I, tzn. samochodów seryjnych, skrzyń takich należy wyprodukować minimum 5 tysięcy i muszą być one dostępne w sprzedaży). Inny członek Komisji nie wie, czy i jakie artykuły ukazały się w polskiej prasie na temat niewłaściwej pracy Komisji, bo „gazet nie czytamy, nie dochodzą na Śląsk”. W sprawie trybu powoływania kadry narodowej mówi: „Najpierw ustaliliśmy nazwiska, potem opracowaliśmy regulaminy”. Dodajmy — nigdy nie przestrzegamy. Nie dziwnego, że przy takim ustaleniu w kadry na rok 1972 nie znalazł się wicemistrz Polski, drugi zawodnik w klasyfikacji generalnej 1971 r. (za Zasada), Włodzimierz Markowski.

Według takich metod pracowano i tak pracuje się nadal. W ub. roku regulaminy mistrzostw Polski opracowano po tegorocznych (regulaminu w dalszym ciągu brak) podano do wiadomości zawodników na dzień przed startem do pierwszego eliminacji mistrzostw. Do bezpośredniego spotkania z działaczami w sprawie omówienia tych wytycznych — choć była to inicjatywa działacza — nie doszło. Zaden z nich w określonym czasie na spotkanie się nie zjawili.

Przed Ostatnim Międzynarodowym Rajdem Wisły nie odbyło się badanie techniczne sa-

Przytoczone fakty nie wymagają komentarza. Budzą zrozumiałe rozgorzcenie zawodników, wywołują obawy co do przyszłości sportu rajdowego w Polsce. Oparcie co tylko o „nieleżną grupę i kierowników FSO, dysponujących zawsze lepszym sprzętem i daleko idącym poparciem fabryki, pozostawienie reszty rajdowców bez jakiegokolwiek pomocy i perspektyw, nie jest rozwiązaniem na dłuższą metę. Stworzenie choćby mniej więcej równych możliwości współzawodnictwa najbardziej utalentowanym zawodnikom z kierowcami fabrycznymi jest i sprawiedliwe i niezbędne, jeśli chcemy w sporcie rajdowym odgrywać jakąś rolę, choćby skutecznie walcząc w Mistrzostwach KDL w tzw. „Pucharze Pokoju i Przyjaźni”, w której to imprezie dotychczas smolnie przegrywamy ze Skodami, Wartburgami, Moskwicami.

Jak mogło dojść do opisanych wyżej sytuacji, działalności niezgodnej z przepisami, do powstania chaosu, żeby nie powiedzieć bałaganu w tonie Komisji, którą powołano do kierowania rozwojem sportu samochodowego, do czuwania nad prawidłowym, zgodnym z przepisami przebiegiem imprez? Przecież ludzi nie wywiązuje się z przyjętych na siebie obowiązków, nie respektujących regulaminów, nieudolnych — można odwołać. Otóż nie. W przeciwnieństwie do zarządów i komisji, we wszystkich pozostałych związkach sportowych działacze GKSS nie są wybierani. Przewodniczącemu Komisji powołuje ZG PZMot., przewodniczący dobiera sobie „odpowiednich” ludzi.

Wróćmy na salę sądową. W sprawie o zniesławienie sąd uznał winę sekretarza generalnego PZMot. — Biorąc jednak pod uwagę jego wieloletnią niezapaganą pracę i usługi dla sportu samochodowego, sprawę warunkowo umorzył. Zobowiązał go jednak do przeproszenia zawodnika Markowskiego publicznie, na łamach tygodnika „Motor”. To odnotowujemy niejako z obowiązku. Jak zaznaczyliśmy na wstępie — sprawa ta była marginesowa. Sąd, stwierdzając słuszność uwag wysuwanych przeciw PZMot. i GKSS zarzutów i niezgodność postępowania z obowiązującymi przepisami, z urzędu powiadamia odpowiedniego organa kontroli.

Przedstawione tu przykłady niewłaściwej działalności w sporcie samochodowym — a jest ich więcej — wyraźnie wskazują, że odpowiedzialni za tę dyscyplinę nie potrafili nad nią zapanować, wpadli w poślizg niekontrolowany. Każdy kierowca wie, że wyjechał z tego typu opresji wymaga umiejętności a przede wszystkim natchmiastowej reakcji. Każda nawet najmniejsza zwłoka prowadzi do sytuacji, z której z trudem wychodzi z poślizgu nawet najprawiejniejszy kierowca.

**ANDRZEJ MARTYKIN**

P.S. Za 6 dni upływa termin złożenia przez PZMot. do GKFFIT pisemnej informacji o sposobie wykonania podanych w piśmie z dn. 26 marca załeczeń. Co zrobiono? Nie mogliśmy się tego dowiedzieć. Znowu nikt nie wie.