

III Rajd Krakowski - Krokusy '78

Nielatwo było komandorowi rajdu uruchomić prace Komitetu Organizacyjnego. Sprzeciwu Zarządu dotyczyły preliminarza, który zredukowano z 400 tys. do 330 tys. Zarząd Główny PZM dawał 140 tys., ZO PZM – 40 tys., reszty trzeba było poszukać w reklamach lub dotować z kasy klubowej. Było jeszcze szereg innych zastrzeżeń, między innymi niestrudzony w opozycji do M. Oryńskiego, K. Jaromin, proponował na jego miejsce oczywiście... A. Nytkę. Zarząd jednak nie zgodził się, ale nie zgodził się również na wejście Udzieli, prezesa KKM „Petrochemik“, do Komitetu Organizacyjnego z wianem 60 tys. zł – to już dziwne, szczególnie w świetle niedoborów finansowych w preliminarzu rajdu.

Rajd, którego komandorem był E. Oprocha, wicekomandorem ds. sportu W. Nicieja i wicekomandorem ds. komisarzy sportowych Z. Kamieński, organizowano we współpracy z AMK Tarnów, który reprezentował Jan Kapałka, i Automobilklubem Podkarpackim w Nowym Sączu, reprezentowanym przez Krzysztofa Pękałę. Koncepcja trasy pozostała bez zmian. W. Nicieja zlikwidował nieudany zeszłego roku OS Chełm – Bielany, wprowadził natomiast bardzo szybki odcinek specjalny Lubomierz – Szczawa, oprotestowany zresztą jeszcze przed rajdem przez licznych zawodników ze względu na zawrotne szybkości. Trasa rajdu miała 11 lokalizacji dla 30 OS-ów o łącznej długości wg regulaminu – 242 km, przy całkowitej oficjalnej długości rajdu 808 km (ok. 30% OS). Cechą charakterystyczną tej trasy były etapy na ogół dłuższe niż zeszłego roku, bowiem PKC było tylko 21. Natomiast po niektórych PKC, jak np. w Rąbkowej (5,10), czy Tymowej (6,12) następowały po 3 odcinki specjalne, tak że na takim mini etapie procent odcinków specjalnych sięgał nawet do 50%. Nie był to dobry pomysł, bowiem „przepychanki“ zawodników o jak najlepszą (?) pozycję do startu do kolejnego OS powodowały spore zamieszanie. Wyrobiła się też od razu wśród zawodników „chęć zysku“ na tzw. neutralizacji przy oczekiwaniu ponad dwóch minut na start do OS. „Grzali“ więc na „dojazdówce“, by przed kolejnym odcinkiem specjalnym stworzyć kolejkę, która „premiowana“ była neutralizacją. Byli nawet tacy cwaniacy, którzy przed startem marudzili, aby znaleźć się w odpowiednim miejscu. Oszczędności na wystawieniu mniejszej ilości PKC sprowadziły na komisarzy sprawę neutralizacji, co dla niektórych było problemem nie do przejścia w warunkach polowych i odbijało się złym echem przy obliczeniu wyników. Zostało tak jednak na kilka lat, dopóki nie wprowadzono obligatoryjnych PKC przed każdą próbą sportową. W tamtych latach jedynym zewnętrznym dokumentem rajdowym, np. dla milicji czy władz administracyjnych był regulamin rajdu. Z niego można było obliczyć, jakie są średnie szybkości na tzw. trasie dojazdowej. Artykułowano więc odległości zaniżone przy odpowiednich czasach przejazdu

spełniających wymogi regulaminowe i nie budzące zastrzeżeń milicji. „Przekręt“ polegał na tym, że w notatkach nawigacyjnych, które nie były oficjalnym dokumentem rajdowym, podawano właściwe odległości. Były to duże różnice np. w „Krokusach '78“ na odcinku PKC-9 do PKC-10 rzeczywisty dystans do przejechania wynosił 17,5 kilometrów zamiast 15 km, a za tym kryła się szybkość 60 km/h zamiast 50,4 km/h. Tak było prawie na każdym PKC, co „skracając“ trasę, podnosiło prestiżowy wskaźnik udziału OS do całej trasy i np. w Rajdzie Krakowskim '77 pozwalało przejechać rajd w czasie o jedną godzinę krótszym. Zawodnikom ten fakt był znany i nigdy nie wzbudzał sprzeciwu, podobnie zresztą jak i nie budził zastrzeżeń w Zespole Komisarzy – najwyższej władzy w rajdzie. Takie sztuczki nie miały wielkiego znaczenia ani dla bezpieczeństwa zawodników, ani nie wpływały na spóźnienia na PKC, aczkolwiek nowicjuszy RSMP mogły zaskoczyć. Oczywiście przy ukryciu tych drobnych wykroczeń regulaminowych, znajdowano zaraz wytłumaczenie, że pomiaru dystansu dokonywano samochodem na innych oponach – kto chciał, mógł w to uwierzyć.

Bazę rajdu „Krokusy '78“ zlokalizowano w hotelu „Pod Kopcem“. Piękne to jest miejsce, ale jak na rajd trochę za ciasne. Na liście zgłoszeń było kilka interesujących samochodów. Z numerem startowym 1 zgłoszony był A. Jaroszewicz z R. Żyżkowskim w Fiacie 125p gr. IV, B. Krupa z P. Mystkowskim w Renault 5 Alpine, J. Landsberg z J. Wojtyną w Oplu Kadecie Rallye, T. Ciecierzński z J. Różańskim w Fiacie 125p Akropolis – 1800, M. Stawowiak z J. Lewandowskim w Fiacie 125p MC – 1600. Obsada była imponująca, jak na krajowe warunki, i zapowiadała się ciekawa rywalizacja na trasie.

Automobilklub Krakowski wystawił liczną ekipę ze swoimi liderami klasyfikacji generalnej roku ubiegłego. W Fiacie 128 3p gr. I startowali A. Witkowicz – M. Rompel. W barwach Klubu krakowskiego od 1978 r. startowała też załoga Wiktor Polak – Krzysztof Czarnecki. Ten znakomity zawodnik dotychczas występował w Automobilklubie „Stomil“ Dębica, zrobił ogromne postępy i wybił się na czołowego zawodnika w kraju, dysponował też niezłym samochodem Renault 12 Gordini.

Odeszli natomiast z Automobilklubu Krakowskiego J. Szerła i J. Stopa do Automobilklubu Beskidzkiego w Bielsku-Białej. Tam bowiem Fabryka Samochodów Małolitrażowych ułokowała swoje agendy sportowe, aby „doświadczyć“ zwycięstw i techniki. (fot. 9)

Gdy 21 kwietnia o godz. 16.01 spod stadionu GTS „Wisła“ ruszał pierwszy zawodnik, okazało się, że w aucie niedyspono-



Fot. 9 Krakowianie J. Szerła - J. Stopa, mistrzowie Polski r. 1978 w barwach A. Beskidzkiego (ze zbioru J. Szerli)

wanego A. Jaroszewicza zasiadł M. Stawowiak z R. Żyszkowskim. Ze startu odjechało 67 samochodów, w tym wszyscy faworyci. Zapowiadające się bardzo ostre współzawodnictwo w czołówce, nie przyniosło spodziewanych atrakcji! Jerzy Landsberg, wprawdzie z niewielką przewagą (42 sek.), ale zdecydowanie wygrał rajd przed Ciecierzyńskim. Niespodzianką było może nie tyle trzecie miejsce Stawowiaka w Fiacie 2000 IV gr., co różnica ponad 4 min. do Ciecierzyńskiego. Niestety B. Krupa rozbił doszczętnie piękne Renault i powiększył listę sławnych „dzwonów“ na OS Żegocina – Młynne. Wreszcie Automobilklub Krakowski też miał zawodników do pierwszej dziesiątki w klasyfikacji generalnej i to dwóch w tym rajdzie. W. Polak i K. Czarnecki zajęli znakomite IV m., a A. Witkiewicz z M. Rompelem na VII pozycji sprawili największą niespodziankę, wygrali też liczną klasę do 1300 cm³ w pierwszogrupowym Fiacie 128 3p.

Swoją klasę wygrał też W. Kołder z T. Stawowczykiem (kl. 1-2 gr. II), w tej samej klasie trzeci był Dymek, co też było niespodzianką. Natomiast A. Nytko startujący po kilkuletniej przerwie był czwarty w swojej klasie.

Rajd Krakowski – Krokusy '78 zyskał sobie dobrą opinię u jurorów i zawodników, nie miał jednak prawie żadnej prasy, ani dobrej ani złej, przeszedł do historii z bardzo zdawkowymi doniesieniami zarówno w prasie lokalnej, jak i ogólnopolskiej sportowej.