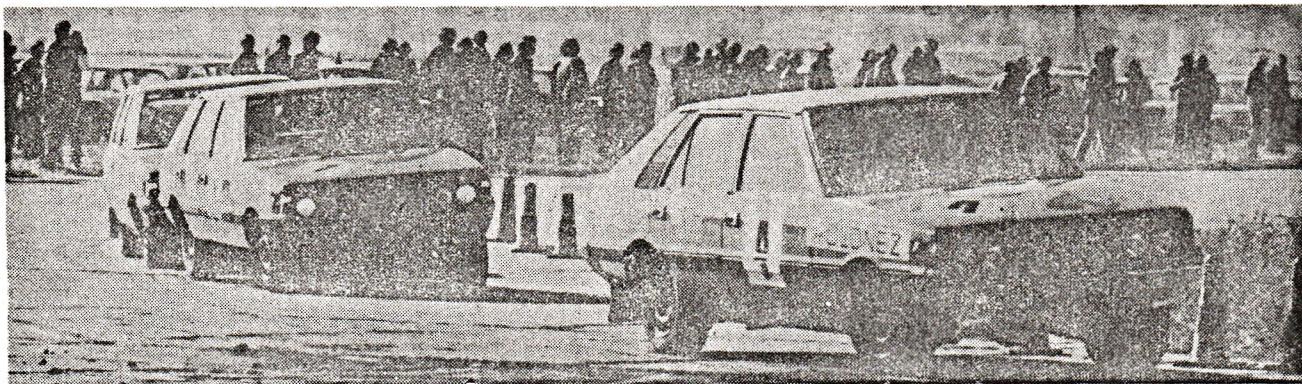


Rajd Warszawski Polskiego Fiata i co z tego wynika



Walka o zwycięstwo w Grand Prix była zacięta. Prowadzi **Błażej Krupa**

XVII Rajd Warszawski Polskiego Fiata, rozegrany w pierwszej dekadzie października, nie przyniósł spodziewanych emocji, związanych z udziałem europejskiej czołówki, po prostu dlatego, że frekwencja rajdowych gwiazd była znikoma. Sam XVII Rajd Warszawski przyniósł pierwsze zwycięstwo „Polonezowi”, a więc usatysfakcjonował współorganizatorów, którymi była Fabryka Samochodów Osobowych. Drugie miejsce **Błażeja Krupy** z **Piotrem Mystkowskim** przyniosło tej najrówniej jeżdżącej załodze tytuł mistrzów Polski.

Do podsumowania sezonu samochodowego, którego Rajd Warszawski był w zasadzie ostatnim akordem, zaprosimy działaczy tej dyscypliny, natomiast już obecnie, na gorąco chcemy się podzielić z czytelnikami uwagami, jakie się nam nasunęły w trakcie trwania sezonu. Mamy jednocześnie nadzieję, że działacze z Głównej Komisji Sportowej Samochodowej zajmą również stanowisko co do naszych spostrzeżeń. Zastrzegamy się, że ograniczymy się na razie do tematyki rajdowej, bowiem właśnie ona przeżywa największy kryzys i wymaga troskliwego leczenia wielu niepokojących zjawisk.

Polska jest organizatorem kilku imprez międzynarodowych, z których dwie znalazły się w kalendarzu FIA jako eliminacje mistrzostw Europy kierowców. Mowa tu o Międzynarodowym Rajdzie Polski oraz Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata. Pierwsza ma najwyższy współczynnik trudności 4, druga — 2. Niestety już od kilku lat obie te imprezy przeżywają kryzys frekwencji. Na MRS przyjeżdżają prawie mówiąc niemal wyłącznie ci, którzy muszą, gdyż jest on także eliminacją Pucharu Pokoju i Przyjaźni, natomiast frekwencja zagranicznych sław na Rajdzie Warszawskim jest znikoma. Dyskusja nad sposobami zachęcenia mistrzów kierowców z priorytetowej listy FIA do przyjeżdżania do naszego kraju trwa od dłuższego czasu i podobnie jak dyskusja nad sposobami ożywienia Stadionu Dziesięciolecia w Warszawie jest pełna wspaniałych pomysłów, z których jednak nic nie wynika. Niektóre pomysły zostały

zresztą wręcz wysmiane przez ludzi, dysponujących miejscem w tygodnikach literackich, a inne nie doczekały się realizacji. Niestety jednak nie można udawać, że taki problem nie istnieje. Zbyt dużo sił i środków angażuje się w organizację obu imprez, by można było zrezygnować z uatrakcyjnienia ich startem kilku przynajmniej sław europejskich. Jak dojść do tego? Oto jest pytanie!

Na czołowe miejsce w problematyce rajdowej wysunęły się w roku bieżącym sprawy bezpieczeństwa zawodników — zarówno czynnego, jak i biernego. Pod pojęciem bezpieczeństwa czynnego rozumiemy wszystkie działania, mające umożliwić uniknięcia nieszczęśliwych wypadków wskutek złego stanu fizycznego lub psychicznego kierowców, niewłaściwego regulaminu lub złe dobranej trasy, zwłaszcza odcinków specjalnych, jak wielu innych elementów, składających się na bezpieczny przebieg imprezy. Pojęcie bezpieczeństwa biernego zawiera te wszystkie czynności, jakie są podejmowane przez organizatorów, aby zabezpieczyć zawodników przed niespodziankami ze strony innych użytkowników dróg, niesfornych kibiców lub wręcz chuliganów. Dyskusja, jaka rozgorzała po wypadku Jerzego Landsberga wykazała chyba jednak, że sprawa bezpieczeństwa czynnego nie jest tak prosta jak to sobie wyobrażają nawet doświadczeni działacze, a zależy od tak wielu czynników, że wypadki są nie do uniknięcia, chodzi więc po prostu o zmniejszenie ich liczby do minimum.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa bezpieczeństwa biernego. Okazuje się, że przedsięwzięte działania organizacyjne nie zawsze zapobiegają powstawaniu niebezpiecznych sytuacji. Niechlubnym przykładem może tu być Rajd Warszawski, podczas którego zanotowano przypadki wręcz bandytyzmu, kiedy to nieznani sprawcy w okolicy Mroczna i Mroczenka wykładali na drogę, po której prowadzili nocne odcinki specjalne, wielkie kamienie i inne przeszkody, jak np. betonowe trylinki. Były też wypadki atakowania samochodów rajdowych

przy pomocy kamieni, co o mało nie skończyło się tragicznie dla Tomasa Ciecierzńskiego. Sprawa jest tym bardziej dziwna, że przecież sytuacja taka powtarza się od kilku lat, a w dodatku niektórzy mieszkańcy wymienionych wsi nie kryją się z pogrozkami pod adresem uczestników rajdu. A przecież świadome dążenie do spowodowania wypadku, być może nawet śmiertelnego, jest zagrożone wysokimi karami z kilku paragrafów Kodeksu Karnego. Ujawnienie choćby tylko niektórych sprawców i surowe ukaranie ich w majestacie prawa ukłoniłoby z pewnością podobne bandyckie wybryki na przyszłość.

Ostatnią sprawą, jaką się dzisiaj chcemy zająć są niedociągnięcia regulaminowe, powodujące różne spory i sfary. Tymczasem przerwa pomiędzy sezonami jest doskonałym okresem na przeprowadzenie sondażu w kręgach zawodników i działaczy samochodowych, a następnie na przedstawienie odpowiednich propozycji na krajową radę aktywu samochodowego. Tylko, że na tej radzie trzeba dopuścić do głosu również zawodników, bowiem ich głos nie może być pomijany przy podejmowaniu decyzji, mających obowiązywać co najmniej na rok. Nie może być bowiem takiej sytuacji, przy niewielkiej liczbie kierowców rajdowych, by brakło załóg, należących do czołówki krajowej na najważniejszych imprezach. Być może trzeba będzie przywrócić grupę V, może trzeba będzie podjąć inne decyzje — nie mamy tu zamiaru przesądzać sprawy, natomiast jesteśmy przekonani, że każdy regulamin lub przepis można ulepszyć, każdy można uczynić bardziej idealnym niż był, a przede wszystkim należy zbliżać je do potrzeby życia codziennego.

Wymieniliśmy tylko kilka najbardziej palących problemów, związanych z rajdowym sportem samochodowym. Celowo nie poruszaliśmy spraw sprzętowych i innych, z dziedziny technicznej, gdyż oczekujemy, że mówić będą o nich działacze tej dyscypliny w następnych numerach naszego miesięcznika.

Wacław KORYCKI