37 Rajd Polski

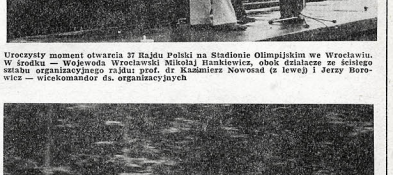
Kilka refleksji z dystansu

Tegoroczny 37 Rajd Polski był — tak jak i w poprzednich latach — największą samochodową imprezą sezonu. Nie dziwota więc, że jego przygotowaniom towarzyszyło zainteresowanie (często i niepokój) przede wszystkim działaczy, którym powierzono organizatorskie obowiązki.

Od kilku też lat Rajd Polski, będący jednocześnie jedną z eliminacji mistrzostw Europy i mistrzostw krajów socjalistycznych o Puchar Pokoju i Przyjaźni, powierza się działaczom z Automobilklubu Dolnośląskiego. I tu od razu pierwsza refleksja. Otóż od trzech lat — co roku kto inny prowadzi i dobiera sobie kadrę jako ten „pierwszy po Bogu", czyli Komandor Rajdu, i tak na dobrą sprawę za każdym razem w sumie impreza wygląda w zasadzie zadawalająco. Powiedziałem — w zasadzie, bowiem nikt jeszcze, najdoskonalszy skład ludzi organizujących tak wielką imprezę, nie ustrzegł się drobniejszych usterek w rozległej i skomplikowanej machinie organizacyjnej. Powtarzam jednak, że w sumie za każdym razem całość imprezy zawsze oceniana była pozytywnie, zwłaszcza, gdy ostygły emocje związane z bezpośrednią pracą nad przeprowadzeniem rajdu. I nie były to samochwały, ale również i głosy z zewnątrz, nie zawsze skore do komplementów. Przypomnę choćby, że ubiegłoroczny, 36 Rajd Polski, uzyskał od obserwatora z Międzynarodowej Federacji Samochodowej ocenę bliską maksimum, a tegoroczna, wyrażona „na gorąco" też przez oficjalnego obserwatora tej organizacji określona została na „pięć z minusem". Ten minus — nawiasem mówiąc — to chyba asekuranctwo pana Sainio Kalpio z Finlandii, bowiem za każdym razem, gdy pytałem w czasie rajdu o jego opinie o poszczególnych fragmentach pracy organizatorów, zawsze twierdził, że jest „perfect"...

Wyniki sportowe, przebieg walki na 37 Rajdzie Polski są już teraz, z perspektywy czasu, mniej ważne, trzeszą w swoim czasie niemal cała prasa podawała je ze szczegółami. Dystans czasowy pozwala natomiast na kilka ogólniejszych refleksji, zwłaszcza, że prace nad następnym, 38 Rajdem Polski, już się niedługo zaczną.

Uroczysty moment otwarcia 37 Rajdu Polski na Stadionie Olimpijskim we Wrocławiu. W środku — Wojewoda Wrocławski Mikołaj Hankiewicz, obok działacze ze ścisłego sztabu organizacyjnego rajdu prof. dr Kazimierz Nowosad (z lewej) i Jerzy Borowicz — wicekomandor ds. organizacyjnych



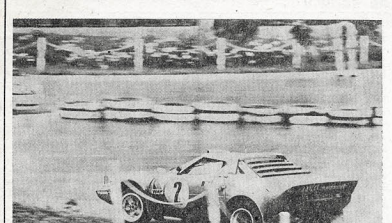
Antonio Zanini i Juan Petisco — czołowa załoga fabrycznego zespołu hiszpańskiego SEAT-a — druga załoga na mecie 37 Rajdu Polski — tu na jednym z trudniejszych odcinków specjalnych Modliszów — Złoty Las

Koncepcja trasy

Koncepcja trasy tegorocznego Rajdu Polski, zawierająca się z grubsza w następujących założeniach: długość około 1500 km z ponad 50 odcinkami specjalnymi liczącymi w sumie ponad 500 km przy maksymalnie skróconych dojazdach do prób szybkościowych i jedną próbą wyścigową w rejonie Sobótki — taka właśnie koncepcja zdała egzamin, mimo wcześniejszych zastrzeżeń niektórych specjalistów. Zastrzeżenia te dotyczyły w zasadzie stanu nawierzchni na decydujących próbach szybkościowych, podnoszono też kwestię zabezpieczenia niektórych prób.

Konfrontacja z rzeczywistością przekonała, że obawy te były przedwczesne. Nie można się dziwić, że brak było narzekań na trasę ze strony tych, którzy wygrali ten rajd, ale tym razem i inni, którzy ukończyli go na dalszych miejscach, nie wnosili pretensji. Zastrzeżenia zgłaszały tylko niektóre osoby z kierownictwa zespołu Zakładu Doświadczalnego Samochodów Sportowych i Badań Wyczynowych PSO, ale te głosy były odosobnione. Przy okazji trudno zrozumieć, że ani jeden z dwunastu wozów serwisowych ZDSS i BW nie potrafił przyjść z pomocą Maciejowi Stawowiakowi, zmuszając go do jazdy przez całą noc na światłach pozycyjnych, nikt też nie potrafił pomóc Tomaszowi Ciecierzyńskiemu w jego kłopotach ze sprzęgłem. Marek Varisella reprezentujący ostatnio zespół dębickiego Stomila nie miał na trasie najmniejszych kłopotów z uzyskaniem niezbędnej pomocy, którą tym razem zapewniali mu młodzi entuzjaści z klubu działającego przy warszawskiej SGPiS, których podróże po trasie rajdu finansowała, uwaga! ciotka jednego ze studentów...

Zagęszczona trasa, z powtarzalnymi odcinkami specjalnymi pozwoliła na łatwiejszy trening kierowcom, a jednocześnie łatwiejszą ich obsłudze przez ekipy komisarzy sportowych, choć były też i głosy, że jak na tak poważną rangę imprezy mogłoby być więcej odcinków kilometrów. I z tym poglądem można polemizować. Z 54 odcinków specjalnych 37 Rajdu Polski odwołano zaledwie jeden, a to z powodu obsunięcia się gliny w wyniku długotrwałych opadów. Jedna trzecia „szybkich" kilometrów z całej trasy rajdu to nie mało.



Najszybsza załoga rajdu: Bernard Darniche i Alain Mahe na próbie wyścigowej w Sobótce

Maciej Stawowiak i Jacek Lewandowski w tym miejscu na trasie dysponowali jeszcze światłami. Potem jednak cała noc jechali tylko z pozycyjnymi

Sprawy bezpieczeństwa

Nie od dziś jest to jeden z najbardziej trapiących problemów w rajdach, zwłaszcza tej rangi co mistrzostwa Europy. Z jednej bowiem strony imprezy tej kategorii nie mogą być przecież niedzielną przejażdżką, a z drugiej — pewnych rygorów i wymogów w kwestii bezpieczeństwa ominąć nie sposób, bo przecież na trasach dojazdowych rajd przebiega w normalnym ruchu drogowym, gdzie tysiące pojazdów transportu towarowego i zwłaszcza w regionach Dolnego Śląska olbrzymi ruch turystyczny.

Od pewnego czasu wspólnie z Komendą Główną MO opracowano wiele wytycznych, regulujących te sprawy i jak wynikało to z opinii wyrażanych przez obserwatorów z KG MO, stan zabezpieczenia tegorocznej trasy Rajdu Polski pozwala mieć nadzieję, że nie będzie z tym w przyszłości większych problemów.

Największe obawy w tym względzie dotyczyły próby wyścigowej w Sobótce, gdzie trasę poprowadzono w sporym fragmencie terenem zabudowanym. Staraniem organizatorów saperzy przerzucili most nad najruchliwszym fragmentem Sobótki, co pozwoliło uniknąć kłopotów tym wszystkim, którzy z różnych powodów nie mogli oglądać wyścigu, a chcieli się przedostać przez jego trasę. Drugi zaiste przedni i aż dziw, że do tej pory nikt na to nie wpadł...

Imponujące było zdyscyplinowanie publiczności w Sobótce. Na całej trasie nie było w czasie próby a ni jednego przypadku zagrożenia ze strony publiczności. Nie było też groźniejszych momentów stworzonych przez samych zawodników, co świadczy o trafnym doborze trasy.

Machina organizacyjna

Zespół ludzi bezpośrednio zaangażowanych przy przeprowadzaniu 37 Rajdu Polski jego komandor dr Stefan Gołąbek określił na kilkaset osób. I tu nie sposób oprzeć się podejrzeniu, że komandor albo celowo liczbę zaniżył, aby wywrzeć wrażenie na dziennikarzach albo też niektóre służby rajdowe swoją ruchliwością sprawiały wrażenie, że przy organizacji pracuje co najmniej kilka tysięcy osób... Wśród niektórych obserwatorów tego rajdu zrodziło się nawet określenie, że impreza była przerganizowana, od którego to określenia już niedaleko do powiedzenia wprost, że jednak zbyt wielu ludzi wprzęgnięto do pracy, że trwoni się ludzi wysiłek itp.

Gwoli prawdzie trzeba powiedzieć, że z uwagą specjalnie śledziłem rozruch machiny organizacyjnej tego rajdu od poszczególnych jego momentów. Trzeba powiedzieć, że nie było łatwo. Dla przykładu: ostateczna lista startowa — jak wiadomo — powstała tuż przed przyjęciem do zamkniętego parku maszyn ostatniego samochodu. Ile czasu potrzeba, aby przepłynęła ją i poddać zatwierdzeniu przez jury? Godzinę, dwie? I oto w kilka godzin po zakończeniu odbioru technicznego listy startowej jeszcze nie było i ponad osiemdziesięcioosobowa grupa dziennikarzy do późnej nocy w największym zdenerwowaniu oczekiwała w biurze prasowym, odpowiadając na niecierpliwe telefony z macierzystych redakcji, że listy jeszcze nie ma, a przecież rano powinna ona ukazać się w gazetach. Dopiero gdy ktoś w biurze prasowym wpadł na pomysł, żeby poinformować bazę rajdu, że wśród dziennikarzy oczekuje na listę także i obserwator z Międzynarodowej Federacji Samochodowej, od razu w ciągu kilku minut lista ta została przez jednego z wiceksomandorów osobiście przywieziona, ale tymczasem znudzony obserwator poszedł sobie w siną dal. Wiceksomandor więc też się oddalił, tyle że z ową listą — bowiem dysponowano tylko jednym jej egzemplarzem...

Na całe szczęście potem maszynka organizacyjna ruszyła z kopyta i sprawy potoczyły się już sprawnie wedle wcześniej ustalonych harmonogramów.

* * *

37 Rajd Polski nie był dla organizatorów łatwą imprezą, zresztą nigdy taka nie był. Podczas gdy jednak w przeszłości nie zawsze udawało się doprowadzić dzieło do szczęśliwego końca, a to często dla — nie owijając w bawełnę — partykularnych względów, tak teraz od pewnego czasu obserwuje się autentyczne zaangażowanie, bywa że armii anonimowych działaczy. Zjawisko to warte jest odnotowania, zwłaszcza wobec powtarzanych tu i ówdzie opinii o kryzysie społecznego działania w sporcie.

Bogusław KOPERSKI

WYNIKI 37 RAJDU POLSKI

1. *B. Darniche — A. Mahe (Francja) Lancia Stratos — 18.453,8*
2. *A. Zanini — J. Petisco (Hiszpania) Seat 124 — 19.314,1*
3. *V. Blahna — L. Hlavka, (CSRS) Škoda 130 RS — 19.734,3*
4. *B. Krupa — P. Mystkowski (Polska) Renault 5 Alpine — 20.268,3*
5. *J. Serelinge — A. Jeanniard (Francja) Opel Kadett GTE — 20.270,1*
6. *G. Colsoul — A. Lopez (Belgia) Opel Kadett — 20.306,5*
7. *S. Canellas — D. Ferrater (Hiszpania) Seat 124 — 20.388,4*
8. *I. Sedivy — I. Janecek (CSRS) Škoda 130 RS — 20.410,4*
9. *S. Wowkowicz — W. Mokowski (ZSRR) Lada — 20.527,6*
10. *L. Paulik — O. Gotteried (CSRS) Škoda 130 RS — 20.665,7*