

więc w tym kierunku. Prezes ZG PZM Roman Pijanowski na kartach informatora XXXIII RP wyraził następujące opinie: „Traktujemy to jako olbrzymie wyróżnienie, zaszczyt, a również nie bez satysfakcji jako wynik wysokiej oceny umiejętności organizacyjnych polskich działaczy sportu samochodowego. Organizację tej eliminacji PZM powierzyła Automobilklubowi Krakowskiemu, który od lat we współpracy z innymi Automobilklubami Polski południowej organizuje tradycyjny Rajd Polski. Doświadczenie i ofiarna praca działaczy automobilklubów: krakowskiego i współpracujących z nim doprowadziła do tak wysokiej oceny naszej imprezy i pozwoliła na zaproponowanie jej jako jednej z nielicznych imprez rajdowych o najwyższej randze na świecie. Doświadczenie to i zaangażowanie działaczy pozwala mieć nadzieję, że ta trudna impreza, podobnie jak inne w latach ubiegłych, zostanie przeprowadzona w sposób doskonały i dobrze zapisze się w kartach historii polskiego sportu samochodowego. Zdajemy sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka ciąży na organizatorach, biorąc pod uwagę popularność rajdowego sportu samochodowego w Polsce...”

W takiej sytuacji zaszczytem było znaleźć się w gronie organizatorów tak wielkiej i znanej imprezy. Dlatego przytoczę w całości skład Komitetu Organizacyjnego, aby dać wyraz uznania tym i innym, którym przypadło w sztafecie organizatorów Rajdu Polski w Krakowie, u szczytu powodzenia, organizować RSM ŚWIATA.

XXXIII Rajd Polski – egzekucja



W dobrej opinii obserwatora dr. Salitiego z FIA o stronie organizacyjnej XXXII RP mieściła się jedna krytyczna uwaga, mianowicie, że rajd ubiegłoroczny był nieco za łatwy. Gdy rozpoczęto wytyczanie trasy i później, FIA nie dostarczyła wytycznych organizacji trasy dla RSM Świata Producentów. Dopiero na trzy miesiące przed terminem rajdu przyszły wytyczne z FIA. Obowiązywało więc, niejako ideowo ubiegłoroczne stwierdzenie dr. Salitiego, że ma być... trudniej. Wyśiłki poszły

Komandor
wicekom. sportowy
wicekom. organizacyjny
wicekom. techniczny
Sekretarz

kierownik finansowy
wicekom. Okręgu Krakowskiego
wicekom. Okręgu Katowickiego
wicekom. Okręgu Dolnośląskiego
wicekom. Okręgu Opolskiego
wicekom. Okręgu Rzeszowskiego
wicekom. Rejonu Nowosądeckiego
Asystenci Komandora

Kier. Służby Dyspozytorskiej
Biuro Rajdu
Asystent wicekom. sportów. Kier. trasy
Asystent wicekom. organizacyjnego
Asystent wicekom. technicznego
Komisja zabezpieczenia trasy
Komisja Techniczna
Park Maszyn
Gł. Koordynator Zespołu Komisarzy Sportowych
Gł. Koordynator Łączności
Kier. Zespołu Chronometrażu
Biuro Prasowe Rajdu

Komisja Lekarska
Komisja Administracyjno-Gospodarcza
Komisja Imprez Towarzyszących
Komisja Nagród

Sekcja Transportu
Biuro Zakwaterowań
Koordynator ds. plastyki
Gospodarz

J. Sożyński
K. Czekaj
E. Gierasiński
J. Krzesiwo
B. Kierot
Wł. Masny
R. Zdeb
A. Kaczorowska
J. Popielewicz
M. Grzegorzcyk
A. Pietrzyk
W. Zychnowski
J. Petryla
K. Paprocki
M. Wencel
J. Oświecimski
W. Łoboda
J. Soczek
A. Gargul
M. Geyer
B. Buława
K. Jaromin
T. Faber
Wł. Ćwizewicz
J. Skalda
St. Czarnek
Zb. Ringer
J. Langer
M. Alber
Zb. Torwiński
Z. Nowiński
K. Warska
Wł. Macharski
M. Sożyńska
J. Szwenk
L. Łukasiewicz
R. R. Lisowicz
K. Mleko

Oni wzięli na swoje barki odpowiedzialność za powodzenie tego wielkiego przedsięwzięcia. Nazwisk do Komitetu Honoro-

wego jak zwykle użyczyli ministrowie, dyrektorzy zjednoczeń, ludzie ze świata polityki, administracji lokalnej i dyrektorzy fabryk związanych z motoryzacją. Ważny to był wówczas komitet, od niego wiele zależało w terenie, a i fundusze przekazywane na reklamę były znaczne. Regulamin rajdu w czterojęzycznej wersji rozproszony został zgodnie z przepisami na dwa miesiące przed rajdem.

Bazę rajdu zlokalizowano w Pawilonie SKS „Cracovia”, w bezpośrednim sąsiedztwie hotelu Cracovia. Od 7 lipca Biuro Rajdu mieściło się już w bazie rajdu. Oczywiście wydano folder, informator, plakat oraz notatki nawigacyjne. Zamknięty park maszyn zlokalizowano na stadionie GTS „Wisła”, na którym przewidziano uroczyste otwarcie rajdu, start i metę. Do przeprowadzenia rajdu zorganizowano 900 działaczy, w tym 640 komisarzy sportowych. Do obsługi rajdu użyto: 33 aparaty „Printogines” stemplujące czas na kartach zawodników, 96 chronografów firmy „Heuer” i „Longines”, 45 sztuk zegarów elektrycznych „Elektrochrom” z przeznaczeniem na PKC. Łączność w rajdzie założona była przez jednostki Wojska Polskiego. Sieć łączności i sposób korzystania z niej uzgodniono z przedstawicielami wysokiego szczebla Dowództwa Wojsk Łączności MON. Łączność rajdowa podzielona była na następujące sekwencje działalności: sprawy bezpieczeństwa – łączność startu i mety każdej próby sportowej, sprawy informacji – łączność 7 podcentral z główną bazą rajdu w Krakowie, łączność każdej próby z jedną z podcentral, łączność między bazą informacyjną, kierownictwem rajdu i stadionem „Wisła”. Już na 5 dni przed rajdem wojsko uruchomiło wszystkie punkty, które były czynne zgodnie z założeniami. Do dyspozycji organizatorów w celach ratowniczych były dwa śmigłowce, mimo wątpliwości co do ich potrzeby, okazały się niezbędne.

To wtedy przychodziły tą drogą pierwsze wiadomości o stanie dróg po powodzi w województwie rzeszowskim i krakowskim, która wystąpiła na krótko przed rajdem. Zerwane mosty, rozmyte drogi stały się przyczyną, że w ostatniej chwili zmieniono fragmenty tras, nie zdołano bowiem usunąć szkód po powodzi. Zlikwidowano niektóre odcinki specjalne (OS), przepracowano cały harmonogram przejazdu, itenerer (notatki nawigacyjne zawodników). Aby to zrealizować, ludzie odpowiedzialni za trasę rajdu razem z Komandorem J. Sożyńskim nie spali kilka dni. Gdy wreszcie zmiany skoordynowano z obsadami sędziowskimi, kartami drogowymi, łącznością, służbami zabezpieczenia trasy, była już ostatnia chwila. Te pomijane przez krytyków fakty, mimo niezwykle napiętej pracy, nie miały wpływu na organizacyjny obraz XXXIII Rajdu Polski. Zdołano bowiem opanować sytuację przed startem. Już po ujawnieniu trasy na dwa miesiące przed rajdem dało się odczuć pewne zaniepokojenie jej trudnościami. Gdzieś w tle tego „niepokoju” czało się lobby Polskiego Fiata z rzeczywistym pytaniem, czy aby samochody te sprostają trudom trasy. XXXIII Rajd Polski była to jednak El. RSM Świata Producentów, a nie rajd Polskiego Fiata. Była też i inna opinia, wyrażona przez S. Zasade w Informatorze XXXIII Rajdu Polski: *„Wreszcie organizujemy rajd z prawdziwego zdarzenia. Jeszcze parę lat temu Samochodowy Rajd Polski wyróżniał się bardzo ciężką trasą i już samo jego ukończenie było nie byle jakim sukcesem poszczególnych kierowców. Mam nadzieję, że taki charakter Rajdu Polski będzie kontynuowany także w latach następnych. Jednak już w tym roku serdecznie gratuluję świetnej i pomysłowej trasy”*. Wypowiedź ta nie była wsparciem dla organizatorów, pochodziła od zawodnika o ukształtowanych na ten temat poglądach, bywalca rajdów na wszystkich kontynentach i nie zainteresowanego osobiście, bowiem w rajdzie nie startował. Krzysztof Komornicki, zawodnik mający zawsze odrębne i nierzadko kontrowersyjne zdanie, powiedział na ten temat: *„...osobiście lubię rajdy trudne na różnych typach nawierzchni. Tegoroczny rajd spełnia te warunki. Dlatego też z satysfakcją mogę stwierdzić, że jest to u nas po raz pierwszy od paru lat poważna impreza”*. Jeżeli wypowiedź S. Zasady w całości przystawała do jego doświadczeń i upodobań, o tyle

K. Komornicki zapewne trochę „szpanował”. Prawdopodobnie nawet plebiscyt wśród zawodników nie ustaliłby przed rajdem jednoznacznej opinii o trasie – różne interesy, różny poziom sportowy zawodników i przede wszystkim poziom techniczny samochodów w 90% nie przystawał do RSM ŚWIATA.

A trasa? Była to najtrudniejsza trasa, jaką kiedykolwiek skomponowano w Polsce. Czytelnik zapewne pamięta, kiedy wspominałem o Rajdzie Liège – Sofia – Liège z lat sześćdziesiątych. To do tamtych tras można było porównywać XXXIII Rajd Polski, tyle że co do liczby załóg kończących zawody. Natomiast polskie piekło było inne i jeszcze trudniejsze do przetrwania, bowiem po korektach związanych z powodzią, 3140 km trasy podzielone było na 83 PKC (!) o odcinkach średniej długości 38 km. Byłby to już sam w sobie problem, do zrealizowania nawet przy średnich czasach przejazdów przybliżonych do 70 km/h, gdyby nie czasy, które organizatorzy wpisywali do karty drogowej zawodników. Szczególną „troskę” o sportowe walory trasy da się dostrzec w II etapie rajdu. Kierownik trasy J. Soczek nie był początkującym zawodnikiem, nie był też działaczem bez przeszłości zawodniczej, był trzykrotnym mistrzem Polski w latach sześćdziesiątych. Niejedno przeżył i widział, choćby na trasach Rajdu Polski. Znał z własnego doświadczenia trud rajdu odnoszące się do wytrzymałości sprzętu i załóg. Wiedział też zapewne komponując trasę, że to już inne czasy i inne samochody, a ubiegające się o mistrzostwo świata teamy producentów to nie amatorzy, tylko potężne koncerny wydające na ten cel miliony dolarów rocznie. Do tych potentatów adresowana była trasa, do ich możliwości sprzętowych i klasy zawodników zatrudnionych w „fabrycznych stajniach”. Czy możliwa była inna logika postępowania? Przecież wiadomo było, że żadna znacząca fabryka nie odpuści rajdu, w którym konkurencja może zdobyć punkty bez walki, a to gwarantowało obecność na rajdzie co najmniej trzech teamów fabrycznych, uwikłanych w konkurowanie o najwyższe laury w sporcie rajdowym i nie tylko. Czy aby jednak twórcom trasy nie przyswiewał gdzieś głęboko ukryty cel upokorzenia moźnych i zgotowania im polskiej łaźni? Tego nigdy się nie dowiemy. Co by nie domniemywać o intencjach, wyobraźnię J. Soczka towarzyszącą komponowaniu trasy, szczególnie II etapu, należy uznać za nieprzeciętną. Objechał kilka tysięcy kilometrów po terenie, o którym w większości wiadomo było, że... jest. Z rozmachem, bez szacunku dla przestrzeni poprowadził rajd w tereny – pustkowia, lub w rzadko tylko zamieszkałe. Odkrył dla rajdów do dzisiaj nie wykorzystanie tereny Beskidów wschodnich i Pogórza Przemysko-Dynowskiego z jego cudownymi terenami, gdzie 25 lat później i drogi nie zmieniły swej geometrii, a mieszkańców i zabudowań przybyło niewiele. Gigantyczna praca, pobudzana wielką wyobraźnią, miała na celu stworzyć trasę najtrudniejszą w Europie, z wizją na wiele lat, a po uzupełnieniach prowadzącą do rezygnacji z terenów dolnośląskich, niezręcznie komponujących się do całości Rajdów Polski lokalizowanych w Krakowie. Gdy konfrontowałem oficjalne notatki nawigacyjne XXXIII Rajdu Polski z wojskowymi mapami z tamtych lat, urzekł mnie brak szacunku twórcy trasy dla stereotypów już ukształtowanych, jak unikał dróg głównych, jak korzystał ze strategicznych, pozostawionych w spadku po CK Austrii, zapomnianych dróg prowadzonych w poprzek pasm górskich, na przekór logice gospodarczej i administracyjnej galicyjskich potrzeb. Nie odmówię sobie osobistej dygresji w tej sprawie. Gdy niedługo po rajdzie poznałem te tereny, zazdrościłem Janowi Soczkowi, że mógł pohulać z rajdem w prawie dziewiczym terenie. Pomysł na trasę J. Soczka był i jest godny szacunku, bez względu na to, co się później na niej zdarzyło.

Dramatyczne zdarzenia przysły na krótko przed rajdem, gdy powódź w rejonach południowo-wschodniej Polski zniweczyła dotychczasowy trud wytyczenia trasy. Trzeba było objeżdżać ponownie teren i dostosować się do powstałej sytuacji na drogach. Najważniejszą sprawą była zmiana notatek nawigacyjnych. Trasa

XXXIII Rajdu Polski przeszła do historii Rajdów Polski prawie jako zbrodnia szalonych ludzi, zamach na zdrowie i życie mieszkańców lub w najlepszym razie nieodpowiedzialne popisy upartych działaczy. Chcę dać świadectwo prawdzie o tym zdarzeniu, oparte na analizie terenu i czasu. Etap I miał średnią szybkość 73 km/h i nie stanowił w tym przypadku żadnego wybryku w odniesieniu do najtrudniejszych rajdów lat ubiegłych. Najwięcej kontrowersji budził etap II, na wschód od Krakowa. Podstawowym kanonem trasy było, że przebiegała gdzie tylko było to możliwe, drogami, o których krytycy koncepcji nawet nie wiedzieli, że istnieją, i tam było szybko. Gdy zaś przyszło przejeżdżać przez miasta, średnia spadała nawet do groteskowej szybkości 37 km/h, np.: PKC-45 – Klikuszowa – PKC-46 Nowy Targ, czy PKC-53 Nowy Sącz – PKC-54 Limanowa: 32,5 km/h lub PKC-74 Roztoka – PKC-75 – Nowy Sącz: 32,5 km/h, PKC-80 Harkłowa – PKC-81 Klikuszowa: 54 km/h (przejazd przez Nowy Targ). Wiele było też odcinków między PKC-ami o średnich szybkościach przejazdu w granicach 70 km/h lub nieco powyżej tej granicy przyzwyczajenia. Gdy korygowano trasę po powodzi, skrócono szereg OS-ów, a niektóre zlikwidowano. Tak stało się z OS Harkłowa – Ochotnica Dolna (20 km), który zlikwidowano w pierwszym przejeździe, by w drugim przejeździe, przeprowadzonym w przeciwnym kierunku, ograniczyć go do 7,3 km w dół. Zrezygnowano zatem z perełki wśród OS-ów, na której na 6 kilometrów na szutrowej CK Austriackiej artyleryjskiej drodze o bardzo mocnym podłożu i szerokości 3 m nie ma dłuższej prostej jak 70 metrów, a różnica wzniesień wynosi około 350 metrów. Ta ściana płaczu dla zawodnika, ma też swoje walory dla turysty. Gdy stanie się na przełęczy, zdaje się, że Tatry są w zasięgu ręki, a zdarzy się też widok zatopionej we mgle Doliny Nowotarskiej z wyrastającymi z niej ścianami Tatr oświetlonych porannym słońcem. Prawda o tym OS-ie jest też taka, że jedno robite auto może uwięzić na wiele godzin rajd w tym urokliwym miejscu. Zlikwidowano też pierwszy przejazd przez OS 41 Małastów – Gadyszów – Czarne (18 km), a w drugim przejeździe ograniczono do 6 km. Zlikwidowano OS 46 Jureczkowa – Bircza (43 km) na Pogórzu Przemyskim. Nie będę wymieniał wszystkich korekt trasy. Dość na tym, że w ich wyniku w Limanowej powstał istny „kocioł”. Aby jakoś sprostac zmianom, wprowadzono dodatkowe PKC – i zdarzyło się, że Limanowa była widownią sześciu punktów kontroli czasu. „Młyn” wokół Limanowej przypadał na godziny nocne i w tym okresie doby zwiększała się szybkość między PKC-ami, a gdy rajd miał wyjechać z Nowego Sącza, był sam środek nocy. Wjeżdżał w tereny opuszczone przez „ludzi i Boga” w Beskidzie Niskim. Kto nie zna tych terenów, niech uwierzy, że w 25 lat później na nieco lepszych już drogach łatwiej o dziką zwierzynę niż samochód. Tam właśnie autor trasy „pogonił rajd”. Kolejne odcinki między PKC miały szybkość 102, 105, 105, 103, 100 km/h, by już w Bieszczadach i na Pogórzu Przemyskim we wczesnych godzinach rannych zwolnić nieco do 90 km/h. Trasa powrotna to przekładaniec 75 km/h i znowu 105 km/h, by przy wjeździe z Roztoki do Nowego Sącza wyznaczono 32 km/h. Filozofia zatem tej trasy jawi się jako jednoznacznie świadome wykorzystanie godzin nocnych i terenów praktycznie nie zamieszkałych do zlokalizowania tam i w tym czasie najtrudniejszych warunków współzawodnictwa. Na zakończenie sekwencji o trasie XXXIII Rajdu Polski podam, co uszło uwagi totalnej krytyki, że w czasie korekty trasy odległość sumaryczna OS-ów II etapu zmniejszyła się z 379 do 264 km. Zapewne trasy te to nie afrykański busz czy pustkowia Azji i Australii, ale też Rajdowe Mistrzostwa Świata Producentów to też nie piknik na kółkach ani rajd dla takich samochodów jak Syrena, Trabant, Moskwicz, Dacia, Włga, Fiat 850 coupé, Skoda 100-S, Seat 850, czy większość prywatnych Polskich Fiatów. I tu, drogi czytelniku, wydaje mi się, że jesteśmy u sedna sprawy. Żadna z tych marek na jakichkolwiek EI. RSMŚ Producentów nie miałaby szansy na ukończenie rajdu. Trzeba jeszcze wziąć pod uwagę, że w większości zasiadali w tych autach zawodnicy nie najwyższej klasy, a było ich około 30 na ogólną liczbę 62, którzy wystartowali. Nie

dla tych 30 był komponowany ten rajd, a dla 30 z najlepszych teamów fabrycznych i wówczas na mecie znalazłoby się, kto wie czy nie 10–15 samochodów, i wówczas rajd przeszedłby do historii jako godne RSMŚ Producentów zawody. Przypadek sprawił, że na starcie stanęło zaledwie kilku znaczących zawodników z zachodniej Europy oraz czołówka krajowa i KDL-owskie orły. Stało się tak, bowiem losy klasyfikacji producentów były już praktycznie rozstrzygnięte, a zwycięstwo nad teamem Polskiego Fiata na polskich drogach nie było dostateczną motywacją dla ubiegających się o mistrzowskie laury firm.

Listę startową otwierali J.L. Therier – A. Mahe w Alpine Renault (gr. III), D.A. Paganelli – D. Russo na Fiacie 124 Raylly Abarth i J. Warmbold – J. Todt również we Fiacie 124 Raylly Abarth, i to właściwie byli wszyscy pretendenci do zwycięstwa w rajdzie. Zapewne można było oczekiwać wysokiej lokaty po załodze z ZSRR S. Brundza – A. Burn, którzy zeszłego roku zajęli III miejsce. Potem liczyła się krajowa czołówka na Polskich Fiatach i spora gama na ogół słabszy i średniaków zachodnio-europejskich. Z Automobilkłubu Krakowskiego zgłoszonych było 12 załóg i zapewne chodziło bardziej o znaczne przekroczenie liczby 50 załóg w rajdzie niż włączenie się do klasyfikacji, choćby po I etapie prowadzonej dla Pucharu KDL-i. Zapewne M. Bień – W. Nicieja czy J. Dobrzański – A. Ryniak mieli szansę w tym rajdzie, ale pozostałe załogi krakowskie A. Kaczmarczyk – M. Banaś (Fiat 125p), A. Turczyński – L. Grzybek (PF 125 P), P. Dziedzic – W. Pietrzak (PF 125p), E. Oprocha – A. Orłowski (PF 125p), A. Gergovich – R. Jenner (Seat 850 D), A. Adamski – A. Brzeziński (Skoda S – 100 L), S. Fiedor – J. Chmielewski (Trabant 601) (fot. 30), M. Oryński – K. Bocheński (Syrena 104), Zb. Baran – J. Kuzaj (Syrena 104), J. Strasz – Halina Strasz (PF 125p), A. Włoch – E. Rocznik (PF 125p) mogły tylko marzyć o ukończeniu rajdu i to przy zbiegu wszystkich możliwych sprzyjających okoliczności. Takie też chyba było powszechne przekonanie, bowiem nie zgłoszono nawet zespołu klubowego. 12 lipca o godzinie 16.01 na stadionie GTS „Wisła” starter honorowy – I sekr. KW PZPR Józef Klasa podniósł chorągiewkę. Uroczystość była okazała, tłumy ludzi i wielkie nadzieje. Tylko wtańcemniczeni mieli miny nietęgę, bowiem od kilku dni wisiała w powietrzu zła opinia o trudnościach rajdu. Gdy auta wyjechały na trasę I etapu, w bazie rajdu zrobiło się cicho, zapanowała atmosfera napięcia i wyczekiwania na pierwsze wiadomości z trasy. Nadchodziły z rzadka i pełne sprzeczności. Co do jednego były zgodne, że Therier, Paganelli i Warmbold od samego początku jadą bardzo widowiskowo, a zarazem skutecznie. Już na I OS-ie Chełm – Bielany koło Krakowa trzech wymienieni muszkieterowie pokazali wysoką klasę i sprzęt przewyższający zdecydowanie konkurentów. Znikły ciche nadzieje, że ktoś z czołówek krajowej nawiąże choćby w pewnym oddaleniu walkę o czołowe miejsca. Nadzieje zasadały się na naiwnym rozumowaniu, że może najlepsi w zapale walki o zwycięstwo wykruszą się zostawiając wolne pole. Ale najlepsi szli jak burza od OS-u do OS-u, a właśnie słabsze auta defektowały jedno po drugim. Szalona szybkość rajdu na Dolnym Śląsku w godzinach nocnych sprawiła, że nie wytrzymały samochody, nie wytrzymały też ludzie. Zdefektował już koło Żywca Fiat polskiej załogi M. Bień – W. Nicieja, rozbił miskę olejową M. Varisella, rozbił Porsche A. Smorawiński, zdefektował Stasis Brundza, wycofał się jadący na super Wartburgu (80 KM) Hommel, nie zdzierzył nawet doświadczony Duńczyk Syberg już po raz dwunasty startujący w Rajdzie Polski. Najtragiczniejsza wiadomość dotyczyła załogi Stanisław Fiedor – Jacek Chmielewski. Rozbili się na OS-ie La-sówka – Sokołówka, wypadek był bardzo ciężki, szczególnie J. Chmielewski poszkodowany był bardzo poważnie. Sprawna akcja, transport do szpitala w Kłodzku i kolejne operacje głowy dawały znikomą nadzieję na ratunek (fot. 31). Po przewiezieniu do krakowskiej Kliniki Neurochirurgicznej jeszcze przez bardzo długi czas stan poszkodowanego utrzymywał się jako bardzo ciężki. Tu opiekował się chorym doc. J. Jedliński, kierownik kliniki, lekarz związany z Automobilkłubem Krakowskim przez

wiele lat. Po kilku miesiącach zwyciężyła chęć życia. Jacek Chmielewski w późniejszych latach był gościem w biurze „Rajdu Krakowskiego”. Utracił zdrowie, ale nie odmawiał sobie przyjemności zaglądnięcia za kulisy już innych rajdów. Gdy lekarze w Kłodzku walczyli o życie J. Chmielewskiego, na metę I etapu w Krakowie wjechały w bardzo dużych odstępach czasu sfałgowane samochody. Nikt nie przyjechał bez spóźnienia. Prowadzący w rajdzie Warmbold miał 7 minut, a Paganelli i Therier po prawie 20 minut spóźnienia. Ostatni z szesnastki na mecie zbliżyli się do limitu 1,5 godziny spóźnienia w I etapie (!). Niezadowolenie zawodników było zgodne. Wprawdzie chwalili wybór odcinków specjalnych, ale podkreślali, że szybkość na jeździe okrzęnej wypaczyła istotę rajdu i stwarzała poważne zagrożenie dla użytkowników dróg. Milicja też nie przepuściła żadnego zawodnika bez mandatu za przekroczenie szybkości. Zdziwienie

budziła obecność na mecie I etapu dwu Moskwicz 412 na miejscu 4 (!) i 10. Polskie Fiaty trzymały się bardzo dobrze. R. Żyszkowski – J. Żyszkowski na 5 miejscu, Dobrzański – Ryniak (7 m.), Komornicki – Krupa (8 m.), Stawowiak – Czyżyk (11 m.), miejsca wyglądały nawet bardzo dobrze, ale straty czasowe były ogromne, na granicy dopuszczalnych spóźnień. W piątek... 13 lipca... 13 załóg wyruszyło na trasę II etapu. Ten zły omen potwierdził się na trasie. Wyczerpane załogi, wyniszczone samochody stanęły przed najtrudniejszym fragmentem rajdu. Szutrowe drogi i średnie przejazdu dochodzące do 105 km/h w nocy z 13 na 14 lipca dokonały spustoszenia w nielicznej stawce najwytrzymalszych. Wycofali się R. Żyszkowski – J. Żyszkowski, K. Komornicki – B. Krupa. Ciężki wypadek mieli zawodnicy radzieccy Sepp – Berstein. Zdefektował silnik we Fiacie 124 Raylly Abarth załogi Paganelli – Russo i gdy wydawało się, że zwycięży Jean

Luc Therier, bezspornie najlepszy zawodnik rajdu, stała się rzecz niesłychana, ten znakomity i doświadczony zawodnik ominął OS Czarna – Gładyszów – Małastów. Nie trafił na start, lecz inną drogą wjechał na metę. Gdyby nie to, że jechał jako pierwszy samochód, zapewne nie zdarzyłoby się coś podobnego. Nie bez znaczenia były zapewne zmiany w trasie, ale przecież naniesione na itenererze. Dziś już nie uda się rozwikłać tej zagadki – tragicznej w skutkach, zgodnie bowiem z regulaminem Therier został zdyskwalifikowany już za metę rajdu. Wbrew temu, co napisał jeden z dziennikarzy, gdy Therier znalazł się na trasie OS-u a tym bardziej na jego mecie, nie mógł wrócić i poszukiwać miejsca startu. Jazda bowiem „pod prąd” na Os-ie jest zabroniona (nawet cofanie), objazdu zaś nie było, a gdyby nawet, to wtórny przejazd OS-u też nie wchodził regulaminowo w rachubę. Tak więc nieuwaga pilota zniweczyła znakomitą postawę zawodnika i trudno się dziwić, że doszukiwał się winy u organizatorów. Istotnie bowiem, nowe notatki nawigacyjne po zmianach trasy związanych z powodzą ukazały się w terminie nieregulaminowym. Nie miał takich problemów pilotowany przez jednego z najlepszych w Europie w tym „fachu” Warmbold. Trafił gdzie trzeba i po dyskwalifikacji Theriera wygrał XXXIII Rajd Polski. Sensacją było II miejsce NRD-owskiej załogi Culmbacher – Ernst jadącej w Wartburgu... I-grupowym (!).

Można by powątpiewać w uczciwość I-grupową tego auta, gdyby nie to, że na III miejscu uplasowali się M. Stawowiak – J. Czyżyk też na I-grupowym Polskim Fiacie – to niesłychane – albo oszukane grupy pierwsze! Do mety w Krakowie dojechały jeszcze 4 inne załogi, ale przekroczyły dopuszczalne limity spóźnień i nie zostały sklasyfikowane. Wśród nich krakowska załoga J. Dobrzański – A. Ryniak (fot. 32,33), która wraz z załogami: Britt – Olsson, Wesstoem – Carlsson, oraz Morozow – Kalnais otrzymała puchary za „wybitną ambicję i postawę sportową”. W czasie rozdawania nagród były też inne piękne gesty. Oto zwycięzca rajdu swoją nagrodę (komplet opon Pirelli) przekazał M. Stawowiakowi, a szef firmy Castrol na rajdzie P. O. Brien przekazał 84 galonów oleju Ca-



Fot. 30 Załoga J. Chmielewski, (z lewej - S. Fiedor) przed startem do XXXIII R. Polski - 1973 roku (ze zbioru S. Fiedora)



Fot. 31 Auto po fatalnym wypadku załogi S. Fiedor - J. Chmielewski (ze zbioru S. Fiedora)



Fot. 32 J. Dobrzański - A. Ryniak na mecie XXXIII R. Polski (ze zbioru J. Dobrzańskiego)



Fot. 33 To był koszmar - zda się mówić J. Dobrzański na mecie XXXIII Rajdu Polski, obok R. Nowicki, z zegarkiem na Ręce M. Varisella (ze zbioru J. Dobrzańskiego)

grona organizatorów RSM Świata Producentów. Ciągłe lekarze walczyli o życie Jacka Chmielewskiego i przygnębienie tym faktem było obecne wszędzie. Toteż pożegnalne przemówienie Komandora nie wypadło najlepiej, bo inaczej być nie mogło. Nawet mające być atrakcją zakończenia migawki z rajdu na ekranie kina „Kijów” też się nie udały, gdyż Telewizja Krakowska w dostarczonej taśmie pokazała mecz piłkarski i zawody koszykówki. Wstydził się za swoich kolegów z TV A. Kurzius – pomysłodawca tego, skądinąd ciekawego projektu. A po rajdzie... prawie wszystkie sprawozdania w prasie kończyły się krytycznie lub uszczypliwie pod adresem pomysłu na trasę. Organizatorzy zaś odczekali, aż wpłynie oficjalna ocena rajdu opracowana przez przedstawiciela FIA Joachima Springera. Otóż w tym sprawozdaniu znalazły się bardzo pozytywne stwierdzenia o organizacji i przebiegu XXXIII Rajdu Polski. Dopiero 14 października 1973 r. Komitet Organizacyjny dokonał oceny rajdu i podjął uchwałę następującej treści:

„Rajd w zakresie jego organizacji przeprowadzony został w sposób sprawny, dotyczy to:

- organizacji przed rajdem
- obsługi sędziowskiej rajdu
- zabezpieczenia trasy
- organizacji łączności (! – aut.)
- pracy Biura Prasowego Rajdu.

Przećnięte szybkości zastosowane w rajdzie w jeździe okrężnej uznać trzeba dokonując oceny w chwili obecnej za częściowo zawyżone...”

Dnia 21 XI 1973 r. po wnikliwej analizie Zarząd Automobilklubu Krakowskiego podjął uchwałę o przyjęciu oceny Komitetu Organizacyjnego XXXIII Rajdu Polski.