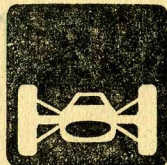


NAWET KOMPUTER SIĘ POCIŁ...



Byłem pierwszym dziennikarzem, który otrzymał oficjalne wyniki XXXIV Rajdu Polski. Miało to miejsce w poniedziałek 15 lipca o godz. 9.30, a zważywszy, że rajd zakończył się w sobotę 13 bm. po godz. 20.00, łatwo się można zorientować, że obliczenie wyników trwało 36 godzin.

Tegoroczny Samochodowy Rajd Polski w żaden sposób nie będziemy mogli zapisać po stronie zysków naszego sportu. Obawiam się, że do reszty stracimy i tak mocno nadwątlony kredyt zaufania w FIA. Na dobre zraziłiśmy sobie dalszych kilkunastu czołowych kierowców Europy, którzy tak jak Makinen, Aaltonen, Munari, Pinto czy Hopkirk skrzętnie omijają polskie rajdy samochodowe.

Przez dwa dni, w sobotę i niedzielę, w bazie rajdu właściwie nie słyszało się innego słowa poza, odmiennianym w różnych przypadkach i wypowiedzianym w różnych językach określeniem — skandal.

Kilkadziesiąt godzin uczestnicy rajdu, dziennikarze, sympatycy sportu czekali na ogłoszenie choćby tylko nieoficjalnej klasyfikacji. Czekali zawodnicy na oficjalne zakończenie imprezy, na rozdanie nagród, aż przestali czekać i poczuli z Krakowa masowo wyjeżdżać. Nie trzeba dodawać, że mocno rozgoryczeni organizatorzy, a właściwie komisja sędziowska miała jedno tylko wytłumaczenie: komputer obliczający wyniki popełnił kilka pomyłek i dlatego trzeba było przystąpić do ponownego ręcznego obliczania wyników. Istotnie, takie obliczanie wyników kilkadziesiątu zawodników z kilkadziesiątu prób sportowych to wyjątkowo żmudna praca nawet dla sporego sztabu ludzi.

Podobnie jak w przypadku nieśczęśliwego wypadku Zasady musieliśmy zabawić się w prywatnego detektywa, aby dociec prawdy, jak to było naprawdę z tym komputerem. Posiadamy bowiem w tej materii dokładne rozzeznanie i na jego podstawie wiemy, że centrum obliczeniowe w Krakowie wyposażone jest m.in.

w najnowszy komputer jednej z najlepszych firm na świecie, taki, jakimi dysponują Amerykanie w ośrodku lotów kosmicznych. Komputer to maszyna wyjątkowo zmyślna i nie da się nabrać na najprostsze błędy, m.in. do zaprogramowania maszynie cyfrowej wsunęło tak smakowite kaski jak błędne sędziowskie obliczenia czasów oraz karty drogowe z odcinków specjalnych, z których wynikało, że zawodnik startował np. o godz. 18.10 a kończył odcinek specjalny o godz. 6.17, komputer mocno się pocił, ale rozwiązał trudne zadanie, z którego wynikało, że kilkukilometrowy odcinek specjalny zawodnik pokonywał w czasie... kilkunastu godzin! Po prostu ktoś tam zapomniał, że zegary cyfrowe odbijają nie godz. 18.10 lecz 6.10 i dlatego nie było ujednoliconego systemu pomiaru czasu. A wręgnięcia nauki i techniki dla potrzeb sportu nie ma nikt zamiaru kwestionować. Rzeczywiście po co angażować do muzułnej pracy obliczania wyników kilkadziesiąt osób, skoro maszyna cyfrowa może to zrobić w mgnieniu oka.

O wypadku Zasady nie będę się dłużej rozwodził. Pisałem o tym w poniedziałkowym numerze „PS”. Warto jest jednak zacytować opinie znanego rajdowca Andrzeja Nytki, który notabene

w tym roku zrezygnował ze startu z uwagi na zaangażowanie się w biurze organizacyjnym, a konkretnie w komisji technicznej dokonującej badań technicznych samochodów przed i po rajdzie, a ten rozdział rajdu wypadł na piątkę z plusem. Prawdziwym szczęściem w nieszcześciu — powiedział A. Nytko — był fakt, że samochód, który w nieodpowiedzialny sposób wyjechał na trasie odcinka specjalnego pod prąd, spotkał naprzeciw Zasadę, gdyby był to jakiś mniej doświadczony kierowca z pewnością rajd kończyłby się przy flagach do połowy opuszczonych z masztu.

Tak więc tegoroczny rajd Polski był jednym wielkim niewypałem i z tego faktu należy wyciągnąć wnioski. Nie chodzi nam o powoływanie sądu kapturowego, nie żądamy głów, ale kierownictwo Polskiego Związku Motorowego i Rada Główna Automobilklubów Polski wspólnie z organizatorami muszą dokonać gruntownej analizy organizacyjnych niepowodzeń Rajdów Polski. Rzecz dotyczy bowiem nie tylko tegorocznej imprezy. Pamiętać przecież należy, że w roku ubiegłym wyznaczano zawodnikom tak wysokie przeciętne i takie czasy dojazdowe, że bez naruszenia obowiązujących w naszym kraju przepisów i bez łamania kodeksu drogowego nie

byli w stanie zmieścić się w wyznaczonych limitach. Ubiegłoroczny rajd, nawet doświadczeni zawodnicy, określili jako trudniejszy od Safari, a na mecie sklasyfikowano tylko trzy wozy.

Nie wszystko w organizacji Rajdu Polski było złe, nie można też całkowicie przekreślić wielomiesięcznych przygotowań działaczy. Liczy się jednak efekt końcowy, a za ten musimy się niestety wstydić.

Dość głośno mówi się w Krakowie, że Rajd Polski organizuje się nie wysiłkiem całego aktywu sportu motorowego, lecz poszczególnymi ekipami. Ubiegłoroczny rajd organizowała ekipa Jacka Sożyńskiego, tegoroczny — grupa Jana Czopka. Obaj są wytrawnymi i oddanymi dla sportu działaczami i dlatego koniecznością chwili jest takie pokierowanie przygotowaniemi do przyszłorocznej imprezy, aby organizowali ją wszyscy najlepsi działacze.

Należy w przygotowaniach odrzucić wszystko, co było złe, a wybrać dobre. Przecież już niejednokrotnie udowodniliśmy światu, że potrafimy organizować duże imprezy sportowe z mistrzostwami świata i Europy włącznie.

Dlaczegoż by miało być inaczej w sporcie automobilowym?

Ryszard Kowalski

Oficjalne wyniki XXXIV Rajdu

1. K. Ruessling — W. Weiss (Austria) Porsche Carrera RS 7912,0 pkt.,
2. B. Krupa — J. Landsberg (Polska) Renault 12 Gordini 7932,2, 3. I. Czubrikow — A. Taskov (Bułg.) Renault 12 Gordini 8194,8, 4. L. Lattari — M. Szramowski (Polska) Alfa Romeo 2000 GtV 8308,2, 5. K. Komornicki — J. Różański (Polska) Fiat 125 p 8409,4,
6. M. Stawowiak — J. Czyżyk (Polska) Fiat 125 p 8459,9, 7. A. Ferjanec — J. Zsenbery (Węgry) Renault 12 Gordini 8554,9, 8. R. Zyszkowski — J. Zyszkowski (Polska) Fiat 125 p 8832,4, 9. H. Holcheimer — R. Huber (RFN) Fiat 128 8883,4, 10. H. Niebergall — W. Heltzman (NRD) Wartburg 353 8896,6 pkt.

W klasyfikacji narodowej triumfowała Polska przed Bułgarią i NRD.