

ODCINEK SPECJALNY

NUMER 5

DRAMATYCZNA RELACJA

BŁAŻEJA KRUPY

Z RAJDU KRAKOWSKIEGO

DLACZEGO podczas Rajdu Krakowskiego zginęli ludzie? W tej imprezie startowałem parokrotnie. Ostatni raz w 1979 r. Wówczas wygrałem. Było to jednak zwycięstwo, o którym jak najszybciej chciałbym zapomnieć.

Tym razem przyjechałem na rajd obciążony obowiązkami służbowymi. Po obejrzeniu startu, pojechałem na OS 2. Co rzuciło mi się w oczy, to niewątpliwie duża liczba kibiców. Rajdy, samochody oraz prywatna motoryzacja przez wiele lat w przeszłości były tematami, które w oficjalnej propagandzie nie istniały, a zainteresowanie społeczeństwa było zawsze odwrotnie proporcjonalne. Dzisiaj, gdy nareszcie jesteśmy wolni, okazuje się, że w Polsce istnieje — tak samo jak np. we Włoszech, Hiszpanii czy Austrii — bardzo duża grupa kibiców jeżdżąca za rajdem, kibicująca swoim idiom, utożsamiająca się z nami. Niestety, grupą tą nikt nie kieruje i nikt jej nie wychowuje. Do tego dochodzi duża liczba widzów przypadkowych, bardzo często mieszkańców okolicznych osad, dzieci, którym nie

są znane nawet najbardziej podstawowe zasady bezpieczeństwa. Jeżeli do tego dodamy paru „naprzanych” młodzieńców, dla których demokracja i zmiany w Polsce znaczą głównie możliwość napięcia się piwa z puszki o dowolnej porze dnia i nocy, a dla których nie istnieją już żadne autorytety lub władza — to widać jak trudno jest kierować tą masą ludzi.

Na metę odcinka 5 przyjechałem pół godziny przed zawodnikami. Zostawiłem samochód przy głównej drodze. Wąską, asfaltową dróżką poszedłem kilkaset metrów pod prąd odcinka. Meta u-sytuowana była zaraz za ciasnym, prawym zakretem, takim na maksymalnie 50 km/godz. Sto metrów wcześniej był charakterystyczny, ciasny przesmyk w prawo i w lewo, gdzie droga jakby omijała grube drzewo stojące przy zabudowaniu gospodarczym. Z drugiej strony natomiast było płaskie pole obsiane oziminną, ograniczone od drogi wąskim pasmem krzaków. Do tego przesmy-

(DOKOŃCZENIE NA STR. 8

„Moto PS”)

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1
„Moto PS”)

ku spadało się w dół prostym odcińkiem drogi, około 200 metrów przecinającej pola. Wystąpił jeden rzut oka, by upewnić się, że jest to miejsce, gdzie moi młodzi koledzy mogli wykąsać się kunsztem jeździeckim i miejsc, które warto było obserwować.

W myślach przebiełem drogę, którą powinien pokonać dobrze prowadzony samochód. Trudność tego fragmentu trasy polegała jedynie na precyzyjnym trafieniu w punkt z drogą hamowania przy stronnym zjeździe w dół tak by parę metrów przed „esem” można było puścić hamulec. Dwoma, krótkimi ruchami kierownicy precyzyjnie auto koło drzewa, a dodając płynnie, ale i stanowczo gazu zapewnić mu sterowność i oberwać kilka setnych sekundy. Wszystko zdawało się sprzyjać zawodnikowi. Była ładna pogoda. Nawierzchnia — waski, ale czysty, gładki asfalt, co pozwalało na użycie opon wyścigowych, a te z kolei na dynamiczną jazdę.

Słowem — trudny technicznie fragment trasy, lecz nie zaskakujący kierowcy i nie stwarzający niebezpieczeństwa w przypadku, gdy nie się nie działo i gdy nie zachodziły nieprzewidziane okoliczności. Te jednak mają miejsce bez jego woli lub nawet wbrew. Wówczas nagle okazuje się, że drobne szczegóły mogą składać się na sukces, porażkę czy tragedię. Krótka chwila powstała przy drzewie, które było niezniszczalne i mogło dać ochronę nawet dwóm osobom. Liczba widzów jednak przy przesmyku rosła i nagle znalazłem się w grupie co najmniej kilkunastu osób. Poczuliśmy się nieswojo, ponieważ tłum krępuje ruchy oraz ogranicza możliwości szybkiej reakcji, a także widoczność. Byłem jeszcze z dwoma osobami, które obserwowały rajd z bliska po raz pierwszy i czuliśmy się za nie odpowiedzialni. Decyzja była zdecydowanie prosta. Przenieśliśmy się na pole oziminy po przeciwnej stronie, nieco powyżej zakrętu. Mogłaby tam stać zupełnie bezpiecznie i setka kibiców, wszyscy mieliby doskonałą widoczność. Mogłaby ale nie stać. Wszyscy zrupnowali przy przesmyku i mogli praktycznie dotknąć przejeżdżającego samochodu. Na zewnętrznej stronie drogi, w odległości mniej więcej jednego metra od krawędzi asfaltu stanęły dwie 10—12-letnie dziewczynki. Ciarki przeszły mi po plecach, gdy wyobraziłem sobie co mogłoby się stać, gdyby... Podszedłem do nich i kazałem się cofnąć kilka metrów. Posłusznie cofnęły się.

**NADJECHAŁA CYTRYNOWA
MAZDA...**

Nadjechał Bublewicz. Wyhamował jakieś 50 m przed zakrętem. Plonął ogniem z rury wydechowej przy redukcji biegów i wolno przez cały czas — ucząc się nowego samochodu — przejechał serię zakrętów. Jego auto — na taką dużą moc i przewagę nad samochodami konkurentów, ze wsparcia Marianowi jeździć szybko tylko na prostych.

Dziewczynki znowu znalazły się na poprzednim miejscu. Przegoniłem je jeszcze raz. Grupa widzów stale powiększała się i parę osób doszło również na pole, na którym stałem, ale wszyscy zgodnie zajęli miejsca przy krawędzi asfaltu. Podszedłem do nich prosiąc, by się cofnęły, tłumacząc, że po pierwsze będzie bezpieczniej,

a po drugie będzie lepiej widać dwa zakręty. Moje słowa były jak brzęczenie much. Wprawdzie nikt mi nie powiedział abym splotał, ale wzrok był wystarczająco wymowny. Cofnąłem się jak niepyszny, nie mogąc pogodzić się z moją bezsilnością.

Minęła minuta. Nadjechał Andrzej Koper. Przejazd szybszy i bardziej dynamiczny niż pierwszego auta. Wysoko ocenilem styl mojego jeszcze niedawnego, zacieklego konkurenta. Potem nadjechał Marek Gieruszczak na Toyocie, który w tym miejscu zupełnie się pogubił. Typowe wielo hałasu o nie i walka z samocho-

SKACZĄC SPRZED AUTA

Szok ustępuje, gdy oceniam sytuację i uświadamiam sobie, że nieszczęście może się jeszcze powiększyć. Następni kierowcy jadący z góry mogą nie zauważyć, że wydarzył się wypadek, a ranni leżą nawet na jezdni. Wiem, że próbujący zatrzymać auta rajdowe kibic może zostać zignorowany przez zawodnika. Mało mieliśmy przykładów czasem wręcz karygodnego zachowania się niektórych pseudokibiców? Liczę natomiast na to, że mimo zupełnie cywilnego ubioru zostaną rozpoznani przez moich kolegów. Oka-

czy, z którego ciężko będzie się wykaraskać. Przed fizycznym uchronili ich paląki bezpieczeństwa, dobrze zapięte pasy, hełmy.

Kibiców, przygodnych widzów mógł uchronić tylko rozsądek. Gdyby stali tam gdzie ja, nikomu nie spadłby nawet włos z głowy. Niestety, Polska jest krajem eksplozji motoryzacji. Pęd do samochodu jest powszechny. Nawet owczy pęd, który każe młodym ludziom zachowywać się irracjonalnie, głupio. Mam wrażenie, że kibice chcieliby, aby samochody przejechały im po palcach — zupełnie lekceważą istniejące niebezpieczeństwo. Nie dotyczy to tylko imprez sportowych, rajdów i wyścigów. Dotyczy to przede wszystkim codziennego zachowania się na drogach i ulicach. Ludzie giną przede wszystkim w codziennym ruchu, znakomita ich większość niedaleko miejsca zamieszkania. Dzieci często w drodze z lub do szkoły. Nierazko podczas zabawy na drodze, gdy pozbawione są opieki.

Polskie społeczeństwo końca XX wieku trzeba jeszcze wiele nauczyć, by można je było nazwać społeczeństwem zmotoryzowanym.

Kto ma to robić? Wszyscy, którzy są związani z motoryzacją, w tym przede wszystkim prasa, radio i telewizja. Ludzi coraz mniej interesuje polityczny bełkot, którego wszędzie pełno, dla którego są lamy prasy i czas antenowy. Ludzie coraz bardziej zainteresowani są drobnymi przyziemnymi sprawami, gdzie jednym z wiodących tematów jest motorzacja.

Niestety, są tacy, którzy tego nie widzą lub nie chcą widzieć. Zacierają głos tylko by krzyknąć: „zlikwidować te wyścigi!”.

Dlaczego nie krzyczą tak w Wielkiej Brytanii czy Skandynawii. Według opinii fachowców odcinają specjalne podczas pierwszego dnia rozgrywanego jesienią rajdu angielskiego obserwowano ponad 250 000 (słownie dwieście pięćdziesiąt tysięcy) widzów i nikt nie ucierpiał. I nie dlatego, że samochody nie koziółkowały, czy wylaływały z drogi. Tylko dlatego, że w tym kraju i w wielu innych sporty motorowe służą od wielu lat edukacji społeczeństwa. Edukacji poprawnego zachowania się na drodze, na co dzień zaś — tworzeniu pewnych pozytywnych wzorców.

A u nas tych samych paru facetów, nietykalnych w ich mniemaniu, zachowujących się najbardziej nieodpowiedzialnie, tak jak żaden kibic nie powinien, których w miejsce zawodów ściągająca chęć oglądania „igrzysk” w momencie gdy doszło do tragedii próbowało wszczać burdę i wymierzyć swoistą ludową sprawiedliwość sędziom, organizatorom i ludziom, którzy rzeczywiście kochają ten sport. Z takim obrazem „kibica” powinniśmy wszyscy walczyć niezależnie od dyscypliny sportu. Chamstwo i żądze krwi należy tępić wszędzie, niezależnie, czy jest to trasa odcięcia specjalnego, stadion żużlowy czy piłkarski. Bilans tego wypadku okazał się straszny. Tego samego dnia w Polsce w różnego rodzaju innych wypadkach na drogach zginęło kilkadziesiąt osób. Chciałbym, żeby konto imprez sportowych było zawsze czyste i żebyśmy kiedyś mogli ogłosić dzień, gdy na drogach nie zginął nikt.

Od Redakcji: Artykuł pisany zaraz po wypadku. Późniejszy komunikat policji potwierdził awarię samochodu. Śródtytuły pochodzą od redakcji.

**ODCINEK SPECJALNY
NUMER 5
DRAMATYCZNA RELACJA
BŁAŻEJA KRUPY
Z RAJDU KRAKOWSKIEGO**

dem, co przynosi tylko sławę na mecie.

Przebieganie dziewczynki po ram trzeci. Widzów jeszcze przybyła. Paru chłopaków siedzi na galeziach drzewa, które omija droga. Paru siedzi na krawędzi dachu czegoś jakby drewnianych przylegającej do konarów drzewa. A pod nimi ze dwadzieścia, trzydzieści osób. Nikt nie przeczuwa tragedii. I nikt nie chce zdać sobie sprawy z faktu, że auto jadące z szybkością kilkudziesięciu kilometrów na godzinę nie może zatrzymać się w miejscu, natomiast może fruwać w powietrzu. Z góry cicho zjeżdża cytrynowa Mazda Marka Sadowskiego. Zaczyna hamować. Bardziej czuje podświadomie niż zdaje sobie sprawę z faktu, że auto przekroczyło pewien punkt krytyczny. Gdy wchodzi w lekki łuk przed przewężeniem, nie mam już żadnej wątpliwości — jedzie za szybko. Auto nie hamuje tak jakby przystało na samochód rajdowy i okoliczności. Marka wynosi lekko z zakrętu, jeszcze próbuje wrócić na asfalt, ale przed oczami ma już tylko stojących po prawej i po lewej ludzi. Auto wypadło po stycznej na deski z prawej strony, na których jeszcze minutę przedtem stały nieświadome człoście dzieci, wylatuje w powietrze... Sa widoki, które w świadomości człowieka zostają na zawsze. Myślę że nie tylko ja, ale również stojące bliżej i dalej grupa ludzi zapamięta ten widok. Frunąca w powietrzu Mazda kręci śrubę i spada na maskę, między drzewem a drewnianą, tam gdzie był największy tłok. Odbija się, wywija drugie salto i spada do rowu po drugiej stronie drogi. Robi mi się słabo, gdyż widziałem wszystko z odległości 20—30 metrów. Na drzewie i dachu nie ma już nikogo. Odniosłem wrażenie, że koziółkująca Mazda zgarnęła dachem wszystkich siedzących na drewniu. W momencie gdy ucił łomot koziółkującego samochodu, nie opadł jeszcze kurz, rozlegają się jęki rannych i szokowanych ludzi, a nad wszystkim góruje krzyk kobiety, która widzi swoje ranne dziecko.

uje się, że rozumowałem słuszenie. Jednak dwa razy musiałem w ostatniej chwili uskoczyć przed rozpedzonymi autami, które zatrzymały się dopiero parę lub kilkanaście metrów za mną.

Po dwóch minutach nadjeżdża pierwsza karetka, a po niej następne i zabierają najcięższe rannych. Nie opuszczają mnie pytania dlaczego doszło do wypadku, czy można było uniknąć tragedii? Na pierwsze odpowiedział chyba Marek Sadowski. Jego wypowiedź wiele wylumaczyła i potwierdziła moje spostrzeżenia. Marek stwierdził, że przy zjeździe z góry zaczął mu się gaz. Samochód wtedy dużo słabiej hamuje, ponieważ nie działa serwo, a jednocześnie siła hamowania niwelowana jest przez pełną moc silnika, która cały czas napędza koła. Ułamek sekundy, który mijają zanim kierowca zorientuje się, że nastąpiła awaria w warunkach jazdy na odcinku specjalnym lub wyścigu jest już często nie do orobienia, auto musi wylecieć z drogi. Mówię to z własnego doświadczenia, ponieważ sam przeżyłem podobną historię (na Rajdzie Wisły w 1988 roku). Dalej wszystkie zależy od zbiegu szeregu czynników, na które kierowca często nie ma wpływu, a które stanowią o mniej lub bardziej szczęśliwym zakończeniu. Tym razem wziętych sprzyściło się przeciw ludziom.

Wiem, że samochód po wypadku został zabrany do ekspertyzy. Wierzę w fachowość ludzi, którzy będą badać wrak, lecz wciąż nie ma żadnej pewności, że jednoznacznie można będzie określić, co było przyczyną wypadku. Może również zdarzyć się tak, że nawet najlepszy fachowiec nie odnajdzie pierwotnego uszkodzenia chociażby ze względu na stopień zniszczenia samochodu.

OWCZY PĘD

Czy można było uniknąć najgorszego? Z pewnością tak. Gdyby wszyscy obecni mieli świadomość pewnych praw fizyki oraz wyobraźnię, co i gdzie może się zdarzyć. Jeśli chodzi o zawodników, to odnieśli oni uraz psychi-