

„Wielka woda” na XXX Rajdzie Polski 1970 r.

Kierownictwo jubileuszowego rajdu objął niespodziewanie Aleksander Sobański. Niezmiennie od lat wicekomandorem



ds. sportowych był Jan Czopek, a wicekomandorem ds. organizacyjnych K. Czekaj. Inne kosmetyczne zmiany personelu organizacyjnego wynikały raczej z dyspozycyjności działaczy lub upodobań komandora. XXX Rajd Polski był eliminacją RSM Europy Kierowców, Eliminacją Pucharu Krajów Socjalistycznych i El. RSMP (wg osobnego regulaminu). W rajdach klasyfikowanych do mistrzostw Europy pojawiła się grupa IV, czyli samochody dotychczasowej gr. III (samochody wielkiej turystyki) z ulepszeniami (wymagana produkcja 500 szt.). Regulamin przewidywał, że po I etapie rajdu zostanie ogłoszona klasyfikacja rajdu i tylko 30 załóg wyruszy na trasę II etapu. Pozostałe otrzymają 25.000 sek. karnych do końcowej klasyfikacji, zaś te załogi, które wystartowały do II etapu, a nie ukończą go, otrzymają 5000 sek. karnych oraz po 2000 sek. na każdą nie odbytą próbę sportową i oczywiście też zostaną sklasyfikowane. Punkty w klasyfikacji grup przyznawane były tylko wtedy, gdy na starcie stało co najmniej 40 samochodów. Takie były nowinki i osobliwości regulaminu XXX Rajdu Polski.

Duże zmiany nastąpiły w koncepcji trasy. Co najistotniejsze, że nie było na trasie PKP. Aczkolwiek w zatwierdzonym w marcu regulaminie figurowało ich aż 41, zamieniono je w terminie późniejszym na punkty kontroli czasu (PKC) i stało się, że XXX Rajd Polski miał 81 PKC-ów (!), 21 odcinków specjalnych i 2 próby szybkości górskiej (Sg). I etap liczył 2143 km, drugi zaś tylko 623 km – razem: 2766 km W rajdzie przewidziano trzy przerwy: pierwszą godziną po 953 kilometrach (PKC – 24) na Kubalonce po 1788 km, PKC–48) w Rzeszowie, również godziną, i przerwę na odpoczynek – 21 godzin w Krakowie po zakończeniu I etapu rajdu. Na każdej przerwie przewidziano badania techniczne samochodów i było ich aż sześć w całym rajdzie. Pierwszy etap 2143 km jazdy ze średnią szybkością 75 km/h, z dwiema godzinnymi przerwami, stanowił główny trzon rajdu i właściwie miał rozstrzygnąć większość pytań co do klasyfikacji. Trasa z Krakowa na Dolny Śląsk i z powrotem, i do Bieszczad, by wrócić do Krakowa, była bardzo wymagająca. Jeżeli pierwszy etap był trzonem rajdu, to kluczem do tego trzonu był niezmiennie od kilku lat powoływany blok 4 odcinków specjalnych następujących kolejno po sobie: Wolibórz – Jodłownik, Rościszów – Walim, Świerki – Włodowice, Radków – Kudowa Zdrój. Od PKC 18 w Szalejowie do PKC 19 w Kudowie na dystansie 125 km włącznie z OS-ami, obowiązywała średnia szybkość 79 km/h. W tym fragmencie rajdu zawodnicy ok. 50% trasy przejeżdżali na zamkniętych dla ruchu odcinkach specjalnych i tu ich średnia szybkość przejazdu na ogół spełniała założony czas między PKC-ami. Co jednak działo się wcześniej i później, gdy średnie były jeszcze większe? Tak wysokie średnie przejazdu nie były niczym niezwykłym i nowym w Rajdach Polski, tylko że tego roku na trasie było 81 PKC i ten fakt sprawił, że trasa poszatkowana była na stosunkowo krótkie odcinki, gdzie każda minuta na zatrzymanie przysparzała karnych punktów. Przyjrzyjmy się zatem takiej hipotetycznej sytuacji: PKC – 14 Gnieworzów, PKC – 15 Przełom – Spalona, dystans 11 km, czas przejazdu 8 min., średnia 82,5 km/h. Wyobraźmy sobie, że załoga zmienia koło, co trwa około 2 min. A więc średnia przejazdu wzrasta do... – 110 km/h (!). Takich „perełek” na trasie było więcej, jak choćby w Beskidzie Niskim: PKC – 35 Gładyszów do PKC – 36 Sękowa. Dystans 12 km, a naprawdę 16 po koszarnej drodze i czas przejazdu 9 min., a więc... 106 km/h (!).

Aleksander Sobański – komandor rajdu przygotował rajd szalony, wykraczający poza granicę rozsądku i potrzeb. Około 250 km prób sportowych w tamtych czasach było wystarczającą i znaczącą ilością, aby rajd miał odpowiednią do El. RSME rangę sportową. Ambitny pomysł na zrobienie rajdu niezwykłego obrócił się przeciwko jego twórcy. Nie był jednak rajd w całości chybnym pomysłem – miał cudowną trasę. Jednym z pozytywnych elementów było to, że zszedł w maksymalnie możliwym stopniu z dróg głównych i przejeżdżał drogami trzeciej kategorii, z natury o kiepskiej nawierzchni i trudnej geometrii. Stało się to zresztą przyczyną, że rajd został przerwany, gdy drogi te przestały istnieć pod naporem spływających wód.

Bazę XXX Rajdu Polski ulokowano na obiektach Towarzystwa Sportowego „Wisła”, a biuro rajdu do czasu rozpoczęcia zawodów mieściło się w nowym okazałym lokalu klubowym na ul. Solskiego 33. Pomysł był znakomity, gdyż dotychczasowe ciasne warunki w hotelu Cracovia już nie wystarczały. Zwłaszcza start do rajdu ze stadionu na 30.000 stwarzał dla publiczności możliwość obejrzenia samochodów i uczestniczenia w ceremonii otwarcia zawodów. Pierwotnie do zawodów zgłoszonych było 113 załóg, a wśród nich wymienię tylko tych z czołówki europejskiej, którzy wystartowali, a więc: Andruet (F) na Renault Alpine, D. Paganelli na Fiacie 124 Sport Spyder, S. Barbassio na Lancii Fulvii HF, Staepelare (B) na Fordzie Cortina Lotus, S. i E. Zasadowie na Porsche 911 S – z czołówki krajowej brakowało K. Komornickiego i A. Smorwińskiego. Pierwszy miał kontuzjowaną rękę po Rajdzie Wełtawy, a drugi rozbił BMW tuż przed rajdem.

Z Automobilklubu Krakowskiego na starcie stanęli wszyscy wówczas najlepsi zawodnicy: R. Nowicki – J. Magiera, M. Bień – J. Krzesiwo, M. Sochacki – Z. Leszczuk, R. Jaromin – J. Brodacki. Na starcie stanęli też E. Oprocha – Z. Kończewski, J. Pajor – J. Janowski, K. Skrzypek – W. Nicieja, B. Piotrowski – J. Motylowski i M. Banaś jako pilot Bergmanna z NRF. A więc mieszanina uznanych znakomości rajdowych klubu krakowskiego i tych na dorobku.

Dwie załogi Automobilklubu Krakowskiego zgłoszone były w zespole fabrycznym Polskiego Fiata, zaś zespół narodowy był prawie równoznaczny z klubowym. Nigdy później nie zdarzyło się, by zawodnicy Automobilklubu Krakowskiego w 80% stanowili reprezentację Polski. Siła tego zespołu była wyjątkowo duża: S. i E. Zasadowie, R. Nowicki – J. Magiera, M. Sochacki – Z. Leszczuk, M. Bień – J. Krzesiwo i J. Bachtin – A. Gieysztor to przecież ponad 20 tytułów mistrzowskich, które „zasiadły” w samochodach, by bronić barw zespołu narodowego. Piękne to były czasy – nieprawdaż?

Dnia 16 lipca z bieżni stadionu TS „Wisła” o godz. 18.01 na trasę jako pierwsi ruszyli państwo Zasadowie, za nimi 93 załogi. Rozpoczął się XXX Rajd Polski, który wydarzeniami na trasie jak dotychczas nie miał równych sobie. Aura sprawiła, że trudy

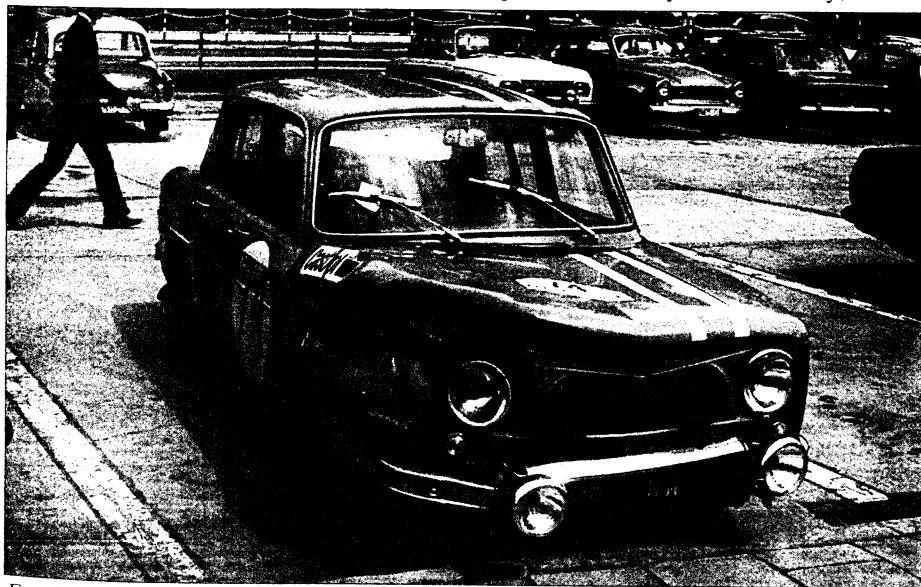


Fot. 1 Załoga A. Krakowskiego R. Nowicki - J. Magiera na starcie XXX Rajdu Polski - 1970 rok. Załogę pozdrawia A. Lelito - senior komsarzy sportowych (ze zbioru R. Nowickiego)

rajdu, w założeniu komandora mające na celu poddanie zawodników najcięższej próbie, stały się przyczyną ogromnego zamieszania na trasie rajdu.

Jeszcze w okolicach Krakowa, tuż po starcie, rozpoczęły się dramatyczne zdarzenia. Włoska załoga S. Barbassio – M. Manuci wyleciała z trasy, ciężkie chwile przeżywał R. Nowicki, który przed oddaniem samochodu do parku zamkniętego musiał zmieniać przepalony tłok, ale to były „drobne” zdarzenia w skali całego rajdu. Od kilku dni nad Polską południową spływały z nieba wręcz strumienie wody. Wezbrały górskie potoki, a rzeki toczyły ogromne masy żółtej jak kawa z mlekiem wody. Wisła w Krakowie wystąpiła z bulwarów, niosąc w swoich nurtach wszystko, co woda napotkała w obrębie wałów. Gdy rajd odjechał na Dolny Śląsk, nie było jeszcze sytuacji dramatycznej, ale zawodnikom było bardzo ciężko. Trudne trasy Dolnego Śląska sprawiły, że prawie wszyscy jechali ze spóźnieniami. Na PKC – 24 na Kubalonce nie przyjechało aż 50 samochodów; te, które jeszcze jechały, były potwornie zmaltretowane. Czołówka składała się z S. Zasadzy, Lindberga (S), Sundberga (S), Andrueta (F), Bienia

(P). Gdy rajd podkarpackimi drogami Beskidu Małego, Sądeckiego, Wyspowego gnał ku Bieszczadom, sytuacja na drogach stawała się coraz bardziej dramatyczna. Opady nie ustępowały, wody przybywało, przelewała się przez drogi, nanosiła glinę i piach, a gdzieś tam strumienie występowały z koryta, przykrywając nawierzchnię dróg już teraz zupełnie niepodobnych do stanu pierwotnego. Na drogach Beskidu Wyspowego było najtrudniej, to szczególnie teren, gdzie w dorzeczu rz. Ropy i Wisłoki nie takie opady powodują występowanie strumieni z koryta. Nawet najlepsi przyjeżdżali na PKC ze spóźnieniami. Najmniejsze, bo tylko po 1 minucie, przytrafiło się S. Zasadzie i Andruetowi. W tych koszmarnych warunkach kolejne auta defektowały lub rozbiły się, dotyczyło to również wicekomandora J. Czopka i komandora A. Sobańskiego. W Rzeszowie po PKC – 48 w czasie przerwy sytuacja



Fot. 2 Auto R. Nowickiego na mecie XXX R. Polski, fot. R. Magiera (ze zbioru R. Magiery)

w czołówce rajdu w tych warunkach była wręcz nieprawdopodobna, mianowicie różnice między zawodnikami były minimalne. Prowadził S. Zasada o 45 sek. przed Staepelare i 2 min. przed Lindbergiem, na piątym miejscu plasował się M. Bień, a dalej w klasyfikacji różnice liczyły się już w tysiącach punktów karnych. Mimo trzech kolizji R. Nowicki zajmował 6 miejsce.

Na przełomie 17.07. na 18 lipca na metę pierwszego etapu w Krakowie przyjechało 31 samochodów, większość poobijanych, w stanie świadczącym o trudach trasy. Zawodnicy błyskawicznie znikali, by odpocząć, a komisja pracowała nad wynikami. Ostatecznie okazało się, że można sklasyfikować 27 załóg. Napływały wiadomości z trasy rajdu, odbywały się gorączkowe narady kierownictwa rajdu i jury, a wielka woda szła już nie tylko potokami górskimi. Wezbrały i występowały z brzegów rzeki, mostki zrazu mniejsze, potem te duże płynęły w doliny zabierając po drodze wszystko, co jeszcze stało nad wodą. Sytuacja stawała się tragiczna – szła główna fala powodziowa. W tej sytuacji kierownictwo rajdu zasięgało informacji w komitecie przeciwpowodziowym, próbowano dzwonić do miejscowości położonych na trasie – połączeń nie było. Zerwana sieć odcięła wiele miejscowości od Krakowa. Czynności te trwały w nocy i następny dzień. Gdy wreszcie zapadła decyzja – jechać – trzeba było odłożyć czas startu o 1 godz. Do II etapu odbywał się on w kolejności miejsc, jakie zawodnicy zajęli w etapie pierwszym. Co 2 minuty kolejno odjeżdżali: Andruet, Zasada, Sundberg, Staepelare, Kec, Bień. Z krakowskich zawodników wystartowali R. Nowicki, Sochacki i Jaromin, wielcy wojownicy tras rajdowych. Pierwszy jechał w koszmarnej poobijanej Renault Gordini i jakby było mało, jeszcze raz na 1 OS-ie II etapu Wola Justowska – Krysplinów wyleciał z trasy, ale auto cudem jakimś jechało dalej. K. Jaromin stracił zaś szybko w Polskim Fiacie i też kontynuował jazdę! Z zawodników jadących w Polskich Fiatach, M. Sochacki był najlepszy.

Przyszedł czas dramatu. Wszystko zaczęło się dość wcześnie, bo już na dojeździe do Wadowic. Tam zawodnicy mieli dylemat, czy droga prowadząca do Suchej w dolinie Skawy jest przejezdna. S. Zasada i inni pojechali zgodnie z itenererem, zaś J. Krzesiwo poprowadził M. Bienia główną drogą do zakopianki i przez Jordanoń do Zawoi. Tam był PKC – 64 i start do OS – 15. Mogło się wydawać, że będą bardzo spóźnieni. Gdy przyjechali na PKC, arkusz protokołu był czysty. Jak się okazało, poszukiwanie objazdów zajęło więcej czasu niż nadłożenie 42 km pewnej drogi. Długo w dolinie rz. Skawicy, gdzie leży rozległa wieś Zawoja, nie było widać żadnych świateł nadjeżdżających samochodów. Poprawił się nastrój M. Bienia, który wcześniej pomysł J. Krzesiwy uważał za bardzo ryzykowny. Wydawało się, że rajd był wygrany!!! Ponieważ regulamin mówił, i po 25 latach też mówi, że: „W przypadku gdy trasa w jakimś punkcie okaże się nieprzejezdna, zawodnicy obowiązani są wrócić na dalszy ciąg trasy najkrótszą drogą. Czas wyznaczony na przejechanie tego etapu (między dwoma PKC) nie będzie zmieniony“. Ponieważ nie wszyscy zawodnicy przyjechali do Zawoi, a jechali już z ogromnymi spóźnieniami, co więc zrobiono?! Unieważniono PKC i OS. Potem unieważniono PKC w Nowym Targu, bo tu przyjeżdżali zawodnicy z pominięciem Zawoi, odwołano odcinki specjalne w okolicy Limanowej, ponieważ spływające z gór masy wody pokryły już drogi. Komisarze zjeżdżający nocą z OS-u Żegocina - Młynne mieli trudności z wyjazdem z miejscowości Żegocina. Zwykle spokojny potok zmienił się w ryczącą nawałnicę wody. Jedyna droga została podmyta, a na pozostałej części płynęła woda sięgająca po osie samochodów. Na mecie w Młylnym wystąpiła rzeka Łososina i zalała drogę do Limanowej, nie było też

przejazdu do Laskowej i dalej do Łososiny Dolnej. Cały OS został odcięty od reszty trasy. Nawet gdyby się udało przedostać do Limanowej, gdzie Sg na Ostrą było przejezdne, ale w dolinie rz. Kamienicy nie można było już jechać ani w stronę Nowego Sącza, ani Mszany Dolnej. Zawodnicy, komisarze, serwisy zostali osaczeni. W tej sytuacji niezwykle dla naszych szerokości geograficznych gubili się wszyscy. Nawet zawodnicy krakowscy mieli ogromne spóźnienia, łącznie z S. Zasadą, jemu zaś zaufali zagraniczni, podążając za nim z nadzieją, że jako tutejszy wyprowadzi ich z matni. Niestety, nie było już sposobu na dokończenie rajdu. Na PKC w Muchówce na zawodników oczekiwał Komandor A. Sobański. Tu zakończono XXX Rajd Polski. Stąd bezpieczną drogą do Bochni i główną do Krakowa nic zawodnikom nie zagrozało.

Gdy komisja obliczeń rozpoczęła pracę, było jasne, że nie ma sposobu na ułożenie klasyfikacji bez naruszenia regulaminu. Poszukiwano zatem najbardziej sensownych i sprawiedliwych rozwiązań pozaregulaminowych. Rozpatrywane opcje były takie, że rajd mógł wygrać M. Bień, S. Zasada, J. Andruet. Wybrano opcję „gościńną“. Po kilku protestach i kontrprotestach zwycięstwo przyznano J. Andruetowi, drugi był S. Zasada, trzeci Staepelare, a na IV miejscu Marian Bień. Dla mnie bohaterem XXX Rajdu Polski był Ryszard Nowicki. Został sklasyfikowany na VIII miejscu. Po kilku kolizjach na trasie dotarł do mety w koszmarnej poobijanej aucie, które nie nadawało się nawet do holowania. Na IX miejscu sklasyfikowano M. Sochackiego z Z. Leszczukiem, a na XV R. Jaromina z Brodackim. Zawodnicy Automobilklubu Krakowskiego wykazali w tym rajdzie wyjątkowy hart i umiejętności. Cztery załogi krakowskie znalazły się w pierwszej dziesiątce rajdu. Takiego sukcesu nigdy nie było ani wcześniej, ani później – czy kiedyś będzie?(fot. 3)

Dramatyczna końcówka rajdu, sposób jego zakończenia i wreszcie wyniki rozpełtały nie kończące się dyskusje. Jeżeli zawodnicy mogli mieć w pewnych sprawach odmienne zdanie, to było zrozumiałe, gdyż zaistniała sytuacja na trasie, a wyniki końcowe szczególnie, każdego z nich w jakimś stopniu krzywdziły, z wyjątkiem zwycięzcy. Zawodnicy na ogół pogodzili się z werdyktem jury, do ataku przystąpili natomiast dziennikarze podając nawet tezy do dyskusji o rajdzie. Nie wspomnę o nich, gdyż rozstrzygnąć po 25 latach, co powinien zrobić komandor i kogo posłuchać, byłoby rzeczą nieprzyzwoitą. Jedno jest pewne, że komandor jako pierwsza osoba w rajdzie miał przede wszystkim przestrzegać regulaminu, a nie dawać posłuch zawodnikom tak czy inaczej zainteresowanym w jakiejś opcji. tak postąpił, a że żywioł okazał się silniejszy, widocznie tak być musiało. Rajd istotnie byłby bardzo trudny za sprawą wysokich przeciętnych i krótkich odcinków mie-



Fot. 3 Rozdanie nagród na XXX R. Polski - 1970 rok, okazały puchar trzyma M. Sochacki, po prawej Z. Leszczuk, po lewej Brodacki i Jaromin, fot. Kurzius (ze zbioru A. Krakowskiego)

dzy PKC-ami nawet w pełnym słońcu i bez powodzi. Trzeba jednak przyznać, i podkreślała to prasa, że poprowadzony był bocznymi drogami, a odcinki specjalne zabezpieczane były przez milicję jak nigdy dotąd bardzo dobrze, może nawet w nadmiarze. Główny atak na rajd poszedł jednak na sprawę szybkości na trasie jazdy okrężnej. Jakże wdzięczny to temat, gdy można powołać się na listy czytelników, biorąc w obronę społeczeństwo zagrożone przez „szaleńców“ w samochodach z numerami na bocznych drzwiach. Ale to tylko pół prawdy, bowiem nie znalazł się ani jeden poszkodowany użytkownik dróg, poza zawodnikami, a to już ich sprawa. Nie dziwiłem się wówczas i nie dziwię się po latach, że dziennikarze lubią babrać się w błocie, w tym przypadku tym rajdowym, pochodzenia zresztą powodziowego. Nadarzyła się bowiem okazja, by będąca na uwieży dyspozycyjność mogła wyzwolić się w temacie jakże odległym od naprawę spraw ważnych i niejednokrotnie bolesnych. Dziwiłem się wówczas jakby nie było zawodnikom, a właściwie w tym konkretnym przypadku rezerwowym jak A.N., który jeszcze przed rajdem w „Polityce“ zamieścił swoją krytyczną wypowiedź na temat trudności (czytaj szybkości) rajdu. Podobnie wypowiadał się A.S. w „Kulisach“. Zapewne mieli moralne prawo, szczególnie jako zawodnicy, zabierać głos, czy jednak w tych wypowiedziach aspekty moralności miały decydujące znaczenie – miałem wówczas i dziś mam wątpliwości. Może tu szło zwyczajnie o osobiste sprawy i interesy na podwórku krakowskim i warszawskim (GKSS). Podano bowiem „do koryta“ (Fiaty) i potrzebny był swój człowiek na czele. Fakt ten położył się cieniem na rajdach, a panowie piszący (?) nie zyskali aprobaty w środowisku sportów samochodowych. Wywołali jeden z tematów zastępczych, jakże modnych wówczas sposobów odwracania uwagi od spraw społecznie ważnych. Gdy trwała zajadła dyskusja w środowisku rajdowym, społeczeństwu zagrażały nie auta rajdowe, ale karabiny wycelowane w robotników w Trójmieście.

Kampania prasowa wokół organizacji XXX Rajdu Polski odbiła się również echem w Komitecie organizacyjnym rajdu. Autorytet prezesa Automobilklubu Krakowskiego Sobiesława Zasady nie zarządził poróżnienia się w Klubie głównych sprawców modelu sportowego XXX Rajdu Polski. Powstał „kociokwik“ i dezintegracja w środowisku głównych animatorów organizacji Rajdów Polski w Automobilklubie Krakowskim. Stosunek ZG PZM do zdarzeń związanych z XXX Rajdem Polski też miał charakter jak gdyby dwuznaczny, wyrażający się chęcią większej ingerencji w sprawy organizacyjne i finansowe. W takiej sytuacji uchwała z dnia 26 października 1970 r. Zarząd Automobilklubu Krakowskiego zrezygnował z przyjęcia organizacji XXXI Rajdu Polski i zawiadomił o tym Zarząd Główny PZM. Jak zawsze w takich przypadkach, decyzja Zarządu A. Krakowskiego uzasadniona była pewnym dyżurnym eufemizmem: „dążeniem do skoncentrowania się w większym stopniu na kierunku działalności społecznie użytecznej oraz na rzecz członków Automobilklubu Krakowskiego“.