

Feralny odcinek specjalny

(P) Dwa dni po zakończeniu Rajdu Warszawskiego otrzymaliśmy list od kilku zawodników biorących udział w imprezie. Zbulwersowani są próbami fałszowania wyników sportowej rywalizacji. Chodziło o feralny dla kierowcy fabrycznego FSO (Polonez 2000), Janusza Szerli, odcinek specjalny Płociczno—Gutowo. Oto co do nas napisali (nazwiska zawodników znane redakcji):

„W rajdzie samochodowym zwycięża ten, kto w najkrótszym czasie przejedzie zgodnie z regulaminem całą trasę. Na końcowy wynik składa się suma czasów wszystkich prób sportowych, tzw. OS-ów.

W czasie XX Rajdu Warszawskiego próbowano unieważnić jeden z OS (15), gdyż zawodnik fabryczny FSO, Janusz Szerla, wspinał się zresztą jadący na pozostałych odcinkach, skutkiem własnego błędu stanął na trasie w sposób uniemożliwiający mu kontynuowanie jazdy. Na tym etapie rajdu każda sekunda straty powodowała tracenie dystansu do rywali. A trzeba dodać, że OS 15 (Płociczno—Gutowo) czołowi zawodnicy przejechali bezproblemowo. Nie było więc regulaminowych podstaw do jego anulowania. Można więc wyrazić uznanie komisarzom rajdu, że mimo licznych nacisków nie ugięli się ogłaszając wyniki zgodnie z odczuciem większości uczestników imprezy.

Dziwi nas więc rozważenie Janusza Szerli, demonstrowane przed kamerami telewizyjnymi ogłoszeniu oficjalnych wyników, a także jego bezpodstawa pewność w zwycięstwo po przyjeździe na metę rajdu. Sądził, że główna nagroda zupełnie przesłoniła mu moralną stronę sportowej rywalizacji.”

A oto opinie organizatorów, działaczy i zawodników:

Mieczysław Grzegorzczak (komisarz rajdu): „Oczywiście, już w trakcie rajdu wiedzieliśmy, że coś się wydarzyło podczas 15 OS. Nie mieliśmy jednak możliwości bezpośredniej interwencji. Nie dotarli do zespołu komisarzy wyniki tej próby specjalnej. Prawdopodobnie ułknęły w komisji obliczeń. Otrzymałmy je dopiero na wyraźne życzenie podczas drugiego posiedzenia po rajdzie. Wyniki przedtem podawane były bez uzgodnienia z nami, po

prostu ktoś takiego rozstrzygnięcia sobie życzył. My nie podawaliśmy, że wygrał rajd Janusz Szerla. Musieliśmy przeprowadzić postępowanie wyjaśniające, które kierowce fabrycznego FSO nie oczyszcza do końca. Rozmawialiśmy z rąkami RFN i samymi zainteresowanymi (Szerla i Kepka). Gdybyśmy doszli do wniosku, że Szerla celowo blokował odcinek, zostałby zdyskwalifikowany. Ale naszym zdaniem nie dołożył starań, aby się wydostać z pułapki. Zastosowaliśmy najniższe zło — jeśli tak można powiedzieć. Szerli zaliczono czas faktycznego przejazdu, pozostałym czas najgorszego zawodnika jadącego przed Szerlą. Mogę powiedzieć, że decyzja ta spotkała się z aprobatą większości uczestników imprezy.”

Jerzy Kobylński (organizator kilku OS, między innymi 15): „W rajdzie można się spodziewać różnych sytuacji. Gdy zorientowałem się, że na metę nie dojeżdżają następne załogi, coś mnie tknęło. Jechałem z najgorszymi przecuciami, ale szybko dowiedziałem się drogą radiową, że nie wielkiego się nie stało. Szerla zakopał się, a Kepka dokończył dzieła zablokowania przejazdu. Stało za nimi 14 samochodów. Wyniki były więc przedziwne, ale podałem wszystkie do komisji. Wbrew bowiem wielu poradzeniom wypełnialiśmy funkcje do przejazdu ostatniego samochodu. Pytano mnie oczywiście, co się stało na trasie. Odpowiedziałem zgodnie z tym, co wtedy wiedziałem. Proponowałem anulować ten odcinek, aby nie krzywdzić wielu kierowców. Nie znałem sytuacji. Dwa dni siedziałem w tych lasach, aby zabezpieczyć odpowiednio teren. Dopiero po zakończeniu rajdu, a wcześniej z rozmów z zawodnikami, wywnioskowałem, że

nie dochowano tu zasad czystej gry. Janusz Szerla wyleciał z trasy, zakopując się w piachu. Nie zrobił jednak później wszystkiego, aby wydobyć samochód z pułapki. Jechałem w rajdach i wiem, że jeśli ktoś chce jechać dalej, woła tych, którzy przejeżdżają: „Chłopy, pomóżcie”. Szerla i Kepka zrobili coś niezrozumiałego. Nie dali tknąć swoich samochodów. Dopiero gdy sytuacja stała się dramatyczna — ulegli.

Sporo teraz domysłów i plotek. Trudno do końca cokolwiek udowodnić. O ile wiem, zdania składających wyjaśnienia przed komisarzami też były podzielone, a przynajmniej niejednoznaczne. Oburza mnie jednak stwierdzenie Janusza Szerli, że 15 OS był źle zabezpieczony. Oprócz niego nikt nie zgłaszał podobnych pretensji. Nie wyobrażam sobie zresztą, aby można było rzeczywiście coś zarrucić. 30 miliejantów i 22 ludzi mi przydzielonych kontrolowało każde skrzyżowanie, choćby jego ślad, drożkę lub leśny dukt. Miałem stały kontakt radiowy z 8 pracownikami Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej, których poprosiłem o współpracę. Całą niemal trasę oznakowaliśmy kolorową taśmą. W żadnym miejscu nie została uszkodzona. Nie widziano też ludzi ani pojazdów. Co więc Szerle przestraszyło? Chyba żając. Przepraszam, żagalopowałem się. Zdaję sobie sprawę, co czuje facet, który przez trzy rundy pięknie boksuje, ma zdecydowaną przewagę i na chwilę zapomina o obronie. I później nie może się podnieść. Szerla był w podobnej sytuacji. Jeżeli wyleciał z trasy i rzeczywiście nie mógł się wygrzebać — mógł jedynie mówić o pechu. Jeżeli jednak celowo wstrzymał przejazd pozostałych zawodników, aby były podstawy do anulowania odcinka — byłoby to bulwersujące. Brakuje wystraszających dowodów jego winy. Sądzę, że sprawa ta nie nabierała takiego rozgłosu, gdyby komisarz nie zmieniali wersji ostatecznej klasyfikacji. Mogę się domyślać jedynie, że ich decyzje spowodowały protesty.

Ale rzeczywistość miała bardzo trudną i nieprzyjemną zadanie do rozwiązania. Uważam, że przyznanie pierwszego miejsca Mariuszowi Kostrzakowi było jednak sprawiedliwe.”

Romuald Chaias (wice mistrz Polski): „O wydarzeniu wiem jedynie z relacji kolegów. Na ten temat nie będę się więc wypowiadać. Zastanawiała mnie tylko relacja Janusza Szerli na mecie. Powiedział: „Uważajcie, co chcecie. Może to była sarna, a może pijany facet. Mnie wszystko jedno”. Mogę zrozumieć jego rozważenie na trasie. Ale kiedy zaczyna opowiadać, że nie dał wypchać samochodowi, bo bał się, że mu ułkną spojler, zniszczą błotnik lub pogna zderzak — to zaczyna to być żenujące.”

Andrzej Kaper: „Wiem, co powiedział komisarzom kierowca RFN-owski załogi, gdyż powtórzył mi to słowo w słowo. Stwierdził mianowicie, że trasa w piaszczystym wąwozie była celowo zablokowana. O ile wóz Szerli mógł rzeczywiście wyrzucić bokiem, „maluch” Kepki był ustawiony celowo. Gdy chcieli go wypchnąć, obaj Polacy ich odepchnęli. Druga załoga RFN-owska nie była już tak jednoznaczna w ocenie sytuacji.”

Chciałbym jednak przypomnieć dwa wydarzenia z innych rajdów, które może nasświetlą trochę metody stosowane na trasach. W 1983 r. podczas Rajdu Polskiego Czesłostówak Krajczar ścigał się z kierowcą fabrycznym FSO. Na jednym z odcinków specjalnych Polak wyleciał z trasy. Był niewidoczny w głębokim rowie. Gdy rywal się już cieszył ze zwycięstwa, dowiedział się, że ten właśnie odcinek anulowano. Sytna też była rozgrywka między Landsbergiem i Ciesielskim w Rajdzie Warszawskim. Musiał wygrać kierowca fabryczny, a więc anulowano odcinki, które decydowały o lepszym końcowym czasie Landsberga. Wtedy jakoś nie protestowano tak głośno jak dzisiaj.”

Andrzej Białowas: „Startowałem z dość odległym numerem. Gdy podjechałem do miejsca wypadku, samochód Szerli stał w poprzek zakopany po podwozie. „Maluch” Kepki blokował drugą część drogi. Później zapytałem Kepkę, dlaczego to zrobił? „A co, miałem przeje-

chać Szerlę”. Sytuacja była groteskowa: Dwa samochody z pracującymi silnikami i kilka dyskutujących załóg. Szerla nie próbował nawet wydostać się. Ważyły wtedy o prowadzeniu sekundy. Wiedział, że każda minuta straty oddała go od głównej nagrody. Kombinował więc. Rozmawiał przez radio z Jackiem Bartosiem (OBR FSO). Gdy go w końcu wypchnęliśmy, jechał w turystycznym tempie 40 km/godz. Sądził zapewne, że OS będzie anulowane. Na mecie dyrektor OBR kazał wpisać w karty 20 min. neutralizacji, jakby wiadomo już było, że 15 OS odwołano. Nie reagował na uwagi, choć nie miał prawa dotychczas decydować.”

Jaek Bartoś (dyr. OBR FSO): „Będę mówił o przepisach, które dotyczą wypadku, jaki miał miejsce na 15 odcinku specjalnym Rajdu Warszawskiego. W przypadku zablokowania drogi przez siły niezależne od organizatorów, np. drzewo, lawinę itp., albo przez zawodnika, który wyleciał z trasy i ją zastawił, organizatorzy mają dwa wyjścia: 1) niezależnie od liczby załóg, które zdołały przejechać OS, kontynuować rajd; 2) anulować odcinek.

W przypadku stwierdzenia, a trzeba mieć na to niezbite dowody, że zawodnik zastawił przejazd różniwie, decyzja może być tylko jedna — dyskwalifikacja.

W przypadku Janusza Szerli nie stwierdzono celowego działania. Ukaran go jednak za to, że wyleciał z trasy. Ciekawe, skąd zespół komisarzy sportowych zacierpnął przepisy o tym mówiące. W regulaminie rajdu tego nie ma. Ponadto, jeżeli Szerlę uznano winnym, kara powinna spotkać również Kepkę. Brak konsekwencji jest tu zastanawiający.

Złożyły oczywiście zażalenie do Zarządu Głównego PZMot. na bezprawne zmienianie wyników. Istnieje przecież dokument (protokół nr 3), w którym zespół komisarzy sportowych uznaje podane przez organizatorów rezultaty rajdu za ostateczne. Wynika z nich, że pierwszy jest Janusz Szerla, drugi Mariusz Kostrzak. I taka kolejność — naszym zdaniem — jest prawidłowa.”

Opinię zebrał
LESZEK ŚWIDER