Rok 1976: Rajd Krakowski po raz pierwszy

Nie ustawały problemy finansowe w Automobilklubie Krakowskim. W 1976 roku sytuacja miała się pogorszyć, a to za sprawą... zmiany podziału administracyjnego kraju. Powstały nowe województwa w Nowym Sączu i Tarnowie, odpadła część zachodnich powiatów na rzecz Katowic i Bielska–Białej. Zmienił się zatem zasięg działania ZO PZM i ilość jego agend działalności gospodarczej. W ślad za tym zapowiedziano, że dotacje za szkolenie (3,3%) będą mniejsze i wyniosą w 1976 roku tylko 518 tys. zł (w 1975 wyniosły 660 tys.). Trzeba było w klubie oszczędzać na preliminowaniu kosztów imprez. Najpoważniejszym problemem finansowym była organizacja Rajdu Krakowskiego. Preliminarz opracowany przez Wojciecha Zubikowskiego przewidywał wydatki 350 tys. zł, podczas gdy GKSS dawała na organizację RSMP 140 tys. Wątpliwości co do organizacji Rajdu Krakowskiego w Zarządzie mieli główni oponenci: J. Soczek, St. Antkiewicz, K. Jaromin. Oni też przepytywali bardzo szczegółowo W. Kołdera co do postępów przygotowań do rajdu. Swoją drogą, że W. Kołder swoją niefrasobliwością stwarzał powody do zastrzeżeń. Czasu było jednak dużo, bowiem działo się to na początku stycznia. Oponenci doprowadzili jednak do tego, że Zarząd zobowiązał Komitet Organizacyjny rajdu do przedłożenia w lutym szczegółowych danych w postaci pism, uzgodnień i materiałów. Stwierdzono, że stan przygotowań jest niezadowalający. Nie była to – jak się wydaje – tylko troska o dobrą organizację rajdu, ale coś więcej, bowiem totalne obrzydzanie i zarzuty przeniosły się również na personalne „wycieczki" pod adresem E. Oprochy, któremu zarzucono, że nie posiada nawet licencji „P" komisarza sportowego. Prawda była taka, że istotnie licencji takiej nie posiadał, jednak jego wpisy w książeczce w zupełności wystarczały do jej nadania. W lutym wystąpienie komandora rajdu E. Oprochy o postępach prac znowu napotkało na zastrzeżenia K. Jaromina, który kwestionował optymizm i żądał dowodów na postępy pracy. Istotnie wiele szczegółów było jeszcze do załatwienia, a najważniejszym była konieczność stwierdzenia w regulaminie rajdu, że Automobilklub Podkarpacki w Nowym Sączu i Automotoklub w Tarnowie są współorganizatorami zawodów. Po rajdzie jedna z gazet napisała, że Rajd Krakowski zorganizowała młodzież, no cóż, tak może nie było, ale ekipa

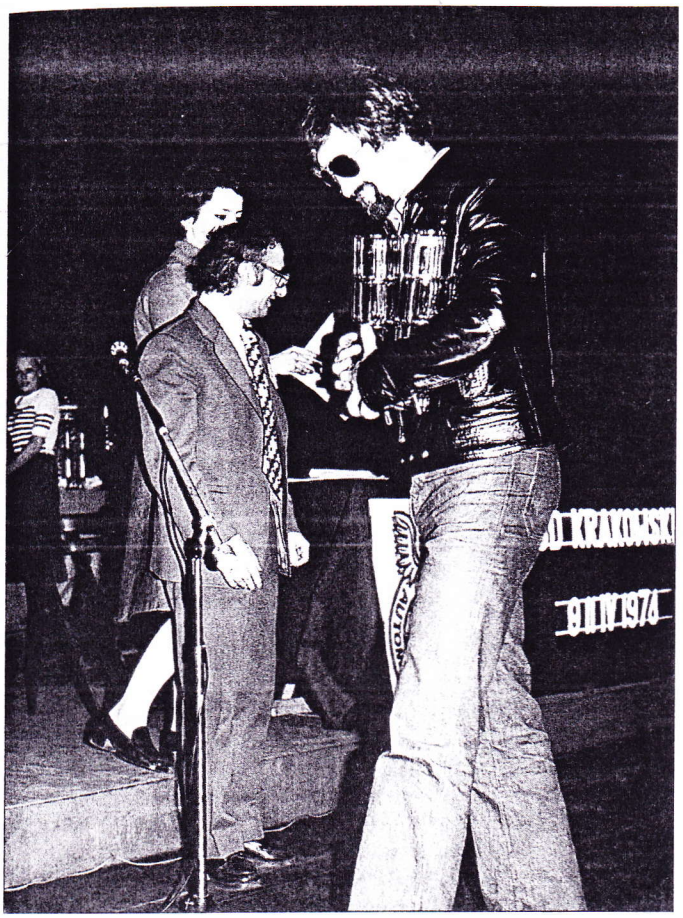
była na pewno nowa. Pierwszy to Rajd Krakowski i dlatego właśnie przytoczę w całości skład Komitetu Organizacyjnego, tych którzy po roku przerwy mimo przeciwności podnieśli wówczas zagubioną pałeczkę sztafety organizatorów.

Komandor	E. Oprocha
Wicekom. ds. sportowych	W. Kołder
Wicekom. ds. organizacji	R. Makuch
Wicekom. ds. koordynacji	B. Schneikart
Wicekom. ds. komisarzy	Wł. Ćwiżewicz
Wicekom. Rejonu Nowosądeckiego	F. Tryszczyło
Wicekom. Rejonu Tarnowskieg	J. Kapałka
Sekretarz	Henryka Kot
Z–ca wicekom. ds. komisarzy	Zygmunt Kamieński
Kierownik finansowy	W. Zubikowski
Kasa	Wanda Samiec
Kier. Zabezpieczeń Trasy	B. Buława
Kier. Zespołu „Chono"	St. Czarnek
Kier. Parku Maszyn	T. Faber
	J. Baran
Komisja Nagród	Barbara Zimoń
Kier. Transportu	J. Oświecimski
Kier. Komisji Obliczeń	M. Geyer
Biuro Zakwaterowań	A. Czarnek
Lekarze zawodów	H. Apollo
	A. Gergovich
Gospodarz	K. Maliszczak

Gdy przeglądałem regulamin rajdu, miałem wiele wątpliwości, jak choćby te, że tzw. „czasówka" nie zawierała ani długości odcinków specjalnych, ani narastającego czasu po każdym PKC. Podano tylko czas przejazdu między PKC i to była ta właśnie niefrasobliwość, cóż bowiem innego mogło być przyczyną takiego potraktowania jednej z najważniejszych części regulaminu. Mogły być też inne przyczyny, ale o nich przemilczę. Oszczędzanie na każdym kroku było widoczne. Regulamin napisano na maszynie i wydrukowano metodą powielaczową, co szczególnie mapce trasy nie wyszło na dobre. Nikt po latach nie był w stanie dać sensownej odpowiedzi na pytanie: dlaczego Rajd Krakowski nie miał swojego numeru? Dlaczego nie kontynuowano numeracji kilkunastu „Rajdów Ziemi Krakowskiej" lub w roku następnym „Krokusów", których też kilkanaście edycji odbyło się w randze RSMO Krakowskiego. Przecież nie była to wstydliwa sprawa, bowiem inne rajdy rozgrywane jako eliminacje RSMP swój rodowód wywodziły z imprez, kiedy jeszcze nie rozgrywano nawet RSMP, ot, choćby Rajd Wisły, który 1950 r. miał w tytule – jazdą patrolową. Myślę, że w zapale organizacyjnym zapomniano o historii, a może po prostu nikt w komitecie, nawet jeżeli o tym myślał, nie był w stanie doliczyć się ilości zawodów o nazwach przystających do charakteru Rajdu Krakowskiego '76. I tak już zostało. Najważniejszą sprawą dla organizatorów były walory organizacyjne i sportowe rajdu. I na tym polu wicekomandor ds. sportowych dał prawdziwy popis kompozycji trasy. Na 911 km (wg regulaminu) wprowadził 22 PKC i 25 odcinków specjalnych o łącznej długości 190 km (21 %). Odcinki specjalne były powtarzalne, niektóre nawet czterokrotnie, jak np. Zbludza – Stara Wieś, czy trzykrotnie przejeżdżane: Gródek – Dąbrowa, Młynne – Żegocina, Gruszów – Zagórzany. Nowości nie było za wiele, ale układ trasy był bardzo interesujący i wymagający od kierowców przyzwoitej nawigacji, a sportowe walory 11 odcinków, które powołano w rajdzie, miały już swoją wieloletnią historię sięgającą nawet końca lat 50. (Rajdy Zimowe – El. RSMP i Rajdów Ziemi Krakowskiej, Rajdu Rożnowskiego i przede wszystkim Rajdów Polski). W. Kołder połączył to bardzo sprytnie, miał bowiem do dyspozycji kilka ekip komisarzy sportowych z Krakowa i uzupełnienie z Klubu tarnowskiego i sądeckiego. Średnia szybkość rajdu wyniosła, przynajmniej wg regulaminu, 50 km/h. Biuro rajdu mieściło się w lokalu Automobilklubu przy ulicy Solskiego, a oficjalne zakończenie rajdu nastąpiło w Teatrze „Bagatela". Rajd niejako w nowej konwencji z powtarzalnymi OS–ami miał jednak swój smaczek długodystansowy i nawigacyjny. Oto, jedyna przerwa (30 min.) przewidziana była w Gródku nad Dunajcem dopiero po 11 godzinach jazdy w nocy z 9 na 10 kwietnia. Dalej też nie było lekko, bowiem zawodników czekało kolejne 7 godzin jazdy non stop. Nikt z zawodników nie narzekał – takie wówczas były wymagania. Narzekano natomiast na przełomy drogowe nie naprawione jeszcze po zimie na trasie dojazdowej i OS–ach. Do rajdu nadeszło ponad 80 zgłoszeń, w tym 20 Fiatów 126p, dla których obowiązywała „klasa narodowa", jak ją wówczas nazywano. Ostatecznie z parkingu przed stadionem GTS „Wisła" wystartowało 75 załóg, wśród których dominowały PF 125p, PF 126p (tylko grupy I?), Trabanty i nieliczne auta zagraniczne mogące znaleźć się w czołówce. (fot. 4) Do nich należały Renault 17 Gordini B grupy, Renault 5 TS A. Landsberga, BMW 2002 TI Ziemskiego i Fiat 124 Abarth, w którym zasiadała załoga A. Jaroszewicz – R. Żyszkowski – faworyci rajdu. Oczywiście do czołówki rajdu zaliczane były fabryczne Fiaty 125 MC.

Od pierwszego odcinka specjalnego wszyscy już wiedzieli, jak wielka jest różnica między Fiatem 124 Abarth a pozostałymi autami. Na 4 km trasy 1 OS Chełm – Bielany różnica do zwycięzcy wynosiła aż 6 sek. I tak już było do końca. A. Jaroszewicz wygrał wszystkie 25 odcinków specjalnych! (fot. 5) Dopiero w pewnym dystansie za nim toczyła się zacięta rywalizacja o dalsze miejsca. Odpadli z niej B. Krupa – P. Mystkowski, po defekcie silnika. Odpadł też M. Varisella, który pobłądził (!) w okolicach Skawiny. Długo ważyły się losy II m. W końcu T. Ciecierzyński - J. Różański wygrali z J. Landsbergiem - M. Muszyńskim. Załoga ta znakomicie pojechała w Renault 5 TS, autku mimo wszystko o 300 cm³ mniejszym motorze. Z Automobilklubu Krakowskiego na starcie stanęło 10 załóg, ale nie wszystkie miały szansę na niezłe miejsce. Najlepiej wypadli S. Fiedor – T. Betlej na Trabancie 601 gr. I, którzy wygrali klasę. A. Witkowicz – M. Rompel na Fiacie 128 – 3p zajęli 3 m. w klasie i XVI w klasyfikacji generalnej – najlepsze z zawodników Automobilklubu Krakowskiego. Również 3 m. zajęli A. Szerla – B. Barcz w Fiacie 126p. Oprotestowali oni auto fabryczne zwycięzcy klasy (18 samochodów), ale protest został od-

Fot. 4 Samochód Renault 5 TS załogi R. Adamek - M. Banaś (ogląda papiery) po Bt Rajdu Krakowskiego - 1976 (ze zbioru R. Adamka)



Fot. 5 Zwycięzca I Rajdu Krakowskiego A. Jaroszewicz z pucharem ze zwycięztwo, z lewej wice prezes ds. sportowych A. Krakowskiego, komandor rajdu E. Oprocha, zanim M. Rokossowska, fot. J. Plutter (ze zbioru E. Oprochy)

dalony. „Przybliżył się" natomiast na obradach Zarządu Automobilklubu Krakowskiego jako argument przeciwko organizatorom. Jak się okazuje, każdy sposób jest dobry, aby podważyć udany rajd. Bo za taki został uznany przez obserwatorów GKSS i zawodników. Szczególnie chwalony przez zawodników był fakt, że w czasie przerwy w Gródku zawodnikom wręczono aktualne wyniki. To była rewelacja. A. Jaroszewicz powiedział: *„życzyłbym sobie, aby na każdym rajdzie była tak sprawna informacja"*; J. Landsberg: *„Trudna nawigacyjnie trasa, ale dzięki temu rajd był bardzo ciekawy"*; T. Ciecierzyński: *„znakomity rajd zarówno pod względem sportowym jak i organizacyjnym"*. Tak wypowiadało się trzech najlepszych w „Dzienniku Polskim". „Motor" też chwalił rajd za oszczędność i sprawność, bił nawet brawo. Chyba poczucie winy za bezpardonowe zdeptanie organizatorów XXXIV Rajdu Polski odezwało się w sumieniach redaktorów.