

**G**DY W UBIEGLA sobotę, o godz. 20.30 w Biurze XX Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego — Castrol '86 ogłoszono zainteresowanym wyniki rajdu, nikt nie pamiętał już o drobnym incydencie, który wydarzył się tuż przed metą. Otóż po wjeździe na bieżnię boiska treningowego przy Stadionie X-lecia „Toyota” załogi Kostrzak — Augustyn wyprzedziła dwie załogi RFN i przed punktem mety zatrzymała się jako druga, tuż za „Polonezem”, którym przyjechała załoga Szerla — Oziebło. Spiker nawet zażartował na ten temat: Ot, fantazja...

W 20 godzin później okazało się, że w geście Mariusza Kostrzaka, zawodnika AP Śląsk nie było cienia żartu, a bieżnia boiska treningowego była dla niego za krótka. On chciał wyprzedzić także „Poloneza” Janusza Szerli, kierowcy

guruja trzy podpisy komisarzy sportowych.

Z tym komunikatem w ręku, komandor rajdu powiadomił zawodników, dziennikarzy i innych zainteresowanych o wynikach oficjalnych. Takie też wyniki przekazały agencje w serwisach informacji sportowych. Jeśli ktokolwiek miał jakiegokolwiek wątpliwości, zostały one rozwiane. Wydawało się, że pozostaje jeszcze tylko rozdanie nagród w niedzielę o godz. 11.00, ale...

O której godzinie wpłynął kolejny protest i czy w ogóle wpłynął — nie wiadomo. Nie wiadomo także, o jakiej porze Zespół Komisarzy Sportowych ponownie rozpoczął obrady. Pozostaje faktem, że powstał dziwny, bo rojący się od błędów (także merytorycznych). Komunikat nr 4, podpisany przez komisarzy w niedzielę o godz. 10. Zmienił on zwycięzcę imprezy. Za-

zresztą ani drgnął. Tak minęło ok. 15 minut. Przyjeżdżały następne załogi. W końcu w ok. 20 osób udało się nam ustawić auto na drodze. Całą grupą, bez pasów i hełmów 16 załóg dojechało do mety odcinka. Jazda bez zabezpieczenia jest niedozwolona, ale w tym przypadku wszyscy byli przekonani, że z powodu nieprzejezdnego odcinka, ten fragment wyścigu zostanie anulowany. Za nami jednak przyjeżdżały następne załogi, które dopiero na mecie dowiadywały się o całej sytuacji.

Postanowiono jednak uznać odcinek z tym, że mnie i 15 innym załogom dano tzw. taryfę, tj. zaliczono nam czas najgorszego z sześciu zawodników, którzy startowali na tym odcinku przede mną. Co prawda, jeden z zawodników sugerował komisji, aby wszystkim na tym odcinku zaliczyć faktyczne czasy (powoływał się przy tym na

wieka (kierowcy fabrycznego). W ten sposób uniknięto pomówień ale — moim zdaniem — ewidentnie skrzywdzono Szerle. łamiąc przy okazji regulamin sportu samochodowego. Jest to wyłączenie wina komisarzy sportowych.

Szef Głównej Komisji Sportu Samochodowego w ZG PZMot., spytany o opinię, stwierdził, że zbyt mało wie o całej sprawie i nie jest w stanie podać, czym kierowali się komisarze sportowi, ustalając takie wyniki rajdu.

Jakkolwiek by nie było, komisarze sportowi w rażący sposób naruszyli przepisy, zmieniając raz powziętą ostateczną decyzję, nie stosując się do przepisu, że wyniki nieoficjalne wobec braku protestów po godzinie stają się obowiązujące oraz nie dając możliwości złożenia w regulaminowym czasie protestu Januszowi Szerli.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia

**Tomasz Sawicki**

# RAJD PRZY ZIEŁONYM STOLIKU

fabrycznego FSO, startującego w barwach AP Kraków.

## NOG CUDÓW

**P**O RAZ PIERWSZY Zespół Komisarzy Sportowych, pod przewodnictwem M. Grzegorzycy z Katowic, zebrał się w celu ustalenia ostatecznych wyników rajdu w sobotę późnym popołudniem. W rezultacie obrad ustalono, że rajd z ok. 11-minutową przewagą wygrała załoga Szerla — Oziebło. Także też komunikat ogłoszono o godz. 20.30. W regulaminowym czasie nie wpłynęły żadne odwołania. Nikt nie zgłaszał pretensji, niemniej jednak...

O godz. 23 Zespół Komisarzy Sportowych, wiedziony niewytłumaczalnym przecuciem, ogłosił, że wywieszono do wglądu wyniki rajdu są nadal nieoficjalne i zapowiedział kolejne posiedzenie. Wtedy wpłynęły dwa protesty. Jeden z nich, wystosowany przez załogę

miast załogi Szerla — Oziebło na pierwszym miejscu sklasyfikowano załogę Kostrzak — Augustyn. Janusz Szerla nie miał żadnych szans na odwołanie się. O decyzji poinformowano go na chwilę przed rozdaniem nagród.

## O CO CHODZI?

**N**A TEMAT tego, co zaszło podczas 15 odcinka specjalnego krążą różne wersje. Tuż przed rozdaniem nagród (a pierwsza z nich był samochód „Polonez 1600”) można było usłyszeć nieoficjalnie, że Janusz Szerla celowo zatrasował trasę odcinka, uniemożliwiając przejazd innym samochodom. Twierdzono, że jako kierowca fabryczny FSO miał w samochodzie radio, przez które porozumiewał się z przedstawicielem fabryki. A ten, na mecie odcinka „ustawiał” sytuację wpływając na organizatorów rajdu tak, aby anulowali tę część wyścigu. Mówiło się także i

rajd Monte Carlo), ale sędziowie doszli do wniosku, że byłoby to niesłuszne. Np. zawodnik, który przyjechał po mnie straciłby ok. 15 minut...

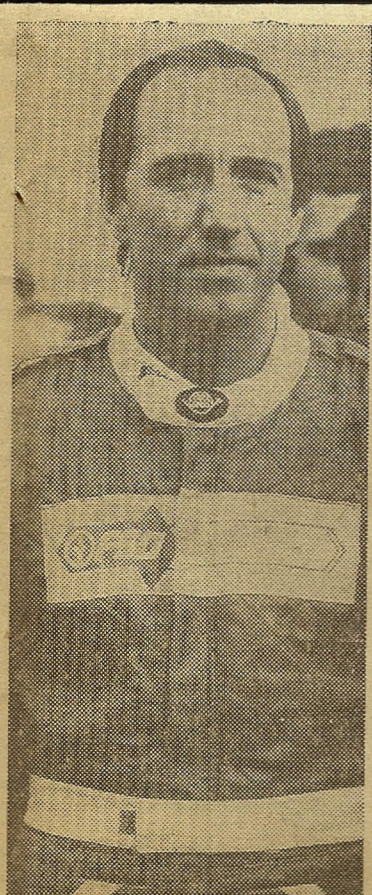
W tym samym czasie do biura rajdu napłynęły informacje o wynikach. 15 OS w nich nie uwzględniono. Podobnie zresztą jak OS nr 2, który nie odbył się ze względu na brak zabezpieczenia trasy (w chwili po przejeździe komisji braki uzupełniono, ale odwołanie OS pozostało aktualne). Kolejne informacje potwierdzały tylko rosnącą przewagę Janusza Szerli. W momencie ukończenia rajdu wyprzedzał on następnego zawodnika o ponad 11 minut.

## ROZDANIE NAGRÓD

**W**NIEDZIELĘ o godz. 11. organizatorzy, uczestnicy rajdu, zaproszeni goście i dziennikarze, stawili się w sali kinowej FSO, aby uczestniczyć w rozdaniu nagród. Przybył także obserwator rajdu z ramienia FIA oraz główny sponsor całej imprezy — dyrektor generalny firmy Castrol. Jej rozpoczęcie poważnie opóźniono. W atmosferze sensacji, bez jakiegokolwiek oficjalnego komunikatu, wymieniano między sobą przypuszczenia i plotki. Kilka osób skwapliwie kolportowało wersję o winie Janusza Szerli. W końcu komandor rajdu płk Jan Płócienniczak odczytał wyniki oficjalne. Nagrodę za pierwsze miejsce otrzymała załoga Kostrzak — Augustyn. Załogę Szerla — Oziebło sklasyfikowano ostatecznie na 5 pozycji, doliczając jej — jak się później okazało — faktyczny czas przejazdu OS 15 (wraz z 16-minutowym postojem).

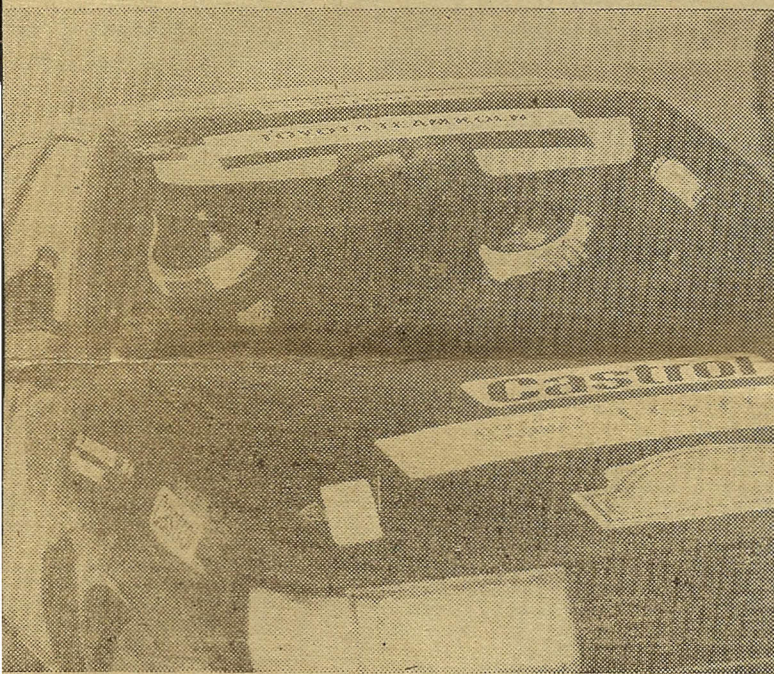
Natychmiast po ogłoszeniu wyników dyr. nac. FSO Edward Pietrzak wręczył zwycięzcom kluczyki i dokumenty „Poloneza”, który był nagrodą ufundowaną przez fabrykę. Potem wręczanie nagród przerwano. Po godzinie, w atmosferze lekkiego rozgardiaszu i konsternacji, rozdano resztę pucharów i nagród

— Nie dziwię się natychmiastowej decyzji dyr. Pietrzaka — stwierdził jeden z organizatorów. — Zachował się najbardziej przytomnie z nas wszystkich, wręczając nagrodę od razu i ucinając dyskusję. Jako szef fabryki, która ufundowała cenną nagrodę, został postawiony w wyjątkowo niezręcznej sytuacji. Jeśli opiekun sportowy Janusza Szerli (pracownik fabryki) podjąłby konsekwentny protest, złośliwi powiedzieliby później, że FSO chce wytygować własną nagrodę dla swojego czło-



Janusz Szerla — „wielki przegrany”

wina i kara, która nałożono na zawodnika. Winy Janusza Szerli nikt nie udowodnił i w tej sytuacji wszelkie wątpliwości powinny być traktowane na jego korzyść. Odpowiednie przepisy sportu samochodowego mówią o przypadkach obiektywnych, które uniemożliwiają przejechanie trasy. Mówią także i o tym, że w przypadku celowego, tendencyjnego utrudniania przejazdu na trasie, zawodnika można ukarać dyskwalifikacją. O ile pierwsza decyzja Zespołu Komisarzy Sportowych o przyznaniu wszystkim zawodnikom, którzy zatrzymali się na OS 15 „taryfy” pozostawała w zupełnej zgodzie z duchem tych przepisów, o tyle decyzja ostateczna jest zupełnie niejasna i wymaga wyjaśnienia ze strony komisarzy. Do tych wyjaśnień jakoś nikt się nie kwapi, a szkoda.



Załoga Kostrzak — Augustyn na mecie

Kostrzak — Augustyn, podważał ustalenia komisarzy sportowych dotyczące kolejności zawodników na 15 odcinka specjalnym, a co za tym idzie — wyniki całego rajdu. W proteście była także zapowiedź odwołania do władz wyższych, jeśli jego zasadność nie zostanie uznana.

Po godzinie 23 Zespół Komisarzy Sportowych ponownie rozpoczął obrady. W ich rezultacie powstał Komunikat nr 3. Oto jego treść: „Z trzeciego posiedzenia Zespołu Komisarzy Sportowych Rajdu Warszawskiego, odbytego w dniu 26.10.86 o godz. 0.15 w sprawie złożonych protestów. Po wywieszeniu prowizorycznych wyników rajdu rozpatrzono następujące protesty: (...): W oparciu o podjętą przez Zespół Komisarzy Sportowych, decyzje w sprawie OS-15, na którym stwierdzono, że zaistniał przypadek załogi nr 21 (Szerla — Oziebło) nie nosił cech umyślnego utrudniania przejazdu innym samochodom, Zespół Komisarzy Sportowych uważa za nieuzasadnione kierowanie odwołań do instancji wyższych. W związku z tym Zespół Komisarzy Sportowych poleca dokonać zwrotu wpłaconej kaucji załogę nr 4 (Kostrzak — Augustyn). Zespół Komisarzy Sportowych przedstawione przez organizatora wyniki Rajdu Warszawskiego uznaje za ostateczne”. Pod komunikatem fi-

o tym, że Janusz Szerla hamował w momencie, kiedy inni zawodnicy chcieli pomóc mu ustawić auto na trasie. Zespół Komisarzy Sportowych miał podobno dysponować pisemnymi oświadczeniami zawodników na ten temat. Tego jednak nie można było sprawdzić, komisarze sportowi tego dnia działali przez emisariuszy, a sami schodzili z drogi dziennikarzom.

Sam Janusz Szerla tak opowiada o tym, co zaszło: — Trasa OS wiodła przez wąski, płytki wawóz. W pewnym momencie, tuż przed maską samochodu zobaczyłem sylwetki ludzkie i biegnącą sarnę. Bez wątpienia doszłoby do wypadku. Musiałem się ratować. Postawiło mi auto w poprzek drogi. I przód, i tył samochodu zostały wbite w skarpy. Podłoga auta osiadła na piasku. Sam w żadnym przypadku nie mogłem się wydobyć. Nadjechała załoga jadąca „Fiatem 126p”. Usiłowali przejechać bokiem, ale nie dali rady. Później przyjechała załoga RFN i jeszcze następna. Pytałem, czy ktoś ma linke holowniczą, ale nikt nie miał. W 8 osób usiłowaliśmy odblokować drogę i przestawić auto. Przy próbie podniesienia pekiły nadkola. Pekła też boczna osłona szyby. W tej sytuacji, nie chcąc dopuścić do większych uszkodzeń, poprosiłem, żeby dać spokój. Samochód