

Na chwilę przed startem do Sg. w Wiśle. Samochód stoi kołami na linii. Gdyby starter znalazł przepisy FIA to wóz stałby Mała rzecz a wstyd...



TYLKO TO CO ZŁE

Raidowe MP oczami dziennikarza

Siódmego września, ogłoszeniem wyników IV i ostatniej eliminacji, oficjalnie zakończony został sezon rozgrywek o tytuły Raidowych Samochodowych Mistrzostw Polski na rok 1958. Sezon ten różnił się zasadniczo od przebiegu spotkań w latach poprzednich. Nowy sprzęt, nowy regulamin ramowy podniosły radykalnie poziom naszych raidów, coraz bardziej zbliżając je do imprez zagranicznych. Jest jednak rzeczą zrozumiałą, że od razu nie można dokonać gwałtownego przeskoku i istnieją jeszcze braki tak regulaminowe, jak i organizacyjne. Przede wszystkim te niedociągnięcia powinny stać się przedmiotem szerokiej dyskusji, w której niewątpliwie zabiorą głos czołowi działacze i zawodnicy. Oczekujemy również na listy od szerokich rzesz kibiców raidowych, ciekawsze materiały chętnie zamieścimy.

Dyskusję nad przebiegiem raidów w roku 1958 rozpoczynamy od uwag dziennikarza, który nie będąc bezpośrednio włączony w organizację imprez mógł zwrócić uwagę na niedociągnięcia, nad którymi bliżej zainteresowani przechodzili do porządku dziennego.

Zaznaczamy, że wyrażone w artykule opinie są osobistym zdaniem autora.

TYLKO to, co złe — takie zadanie postawiłem sobie przy opracowywaniu pierwszej krytyki rozgrywek raidowych roku 1958. Nie znaczy to jednak, bym pomniejszał niewątpliwe i ogromne sukcesy zawodników i organizatorów. Wręcz przeciwnie, oceniam je i cieszę się z każdego sukcesu, ale uważam za najważniejsze omówienie błędów właśnie teraz, tj. w okresie opracowywania planów na rok następny.

Zacznijmy od pierwszej eliminacji, którą był raid zimowy organizowany przez Automobilklub Krakowski. Na imprezie tej wyróżniły się zasadniczo trzy główne niedociągnięcia: niewłaściwy limit czasu na próbie hamowania, zły chronometraż na próbie regularno-

ści — Sreg, nieporozumienie na trasie Zakliczyn.

Omówię najpierw problem ostatni. Otóż drugiego dnia raidu wielu zawodników pomyliło trasę, dojeżdżając do PKC Zakliczyn krótszą drogą, omijając miejscowość Jurków, w której jednak organizator nie przewidział żadnego Punktu Kontroli. Zawodnicy o pomyłce zorientowali się dopiero parę kilometrów przed Zakliczynem, dzieląc się na trzy obozy. W pierwszym obozie znaleźli się „uczciwi lecz bezmyślni”, którzy postanowili wracać i przejechać wyznaczoną trasę kosztem spóźnienia na PKC. A nadrobienie sześćdziesięciu paru kilometrów nie było łatwe i mogło nawet spowodować spóźnienie większe, niż 30 minut, co równało się wykluczeniem z raidu. Na marginesie wspomnę, że w tej grupie

załóg znalazłem się również i ja, jadąc jako pilot jednej z Renault 4 CV...

Drugą grupę stanowią „zawodnicy kombinatorzy”. Pomyliłem trasę, zrobiłem jakiś błąd? Głupstwo, od czego są kanty! Po prostu do stolika sędziowskiego trzeba dojechać od strony Jurkowa. Niestety, przez Zakliczyn prowadzi tylko jedna droga i do stolika sędziowskiego umieszczonego w środku miasteczka trudno dostać się z niewłaściwej strony bez zwrócenia uwagi działaczy. Ale od czego pomysłowość? Przy pomocy wynajętych koni przeciąga się wozy przez pola i ogrody triumfalnie zajeżdżając na punkt szosą od strony Jurkowa.

A więc POZORY UCZCIWOŚCI ZACHOWANE!

Trzecia grupa. Zatrzymali się, wydobyli regulaminy, przeczytali i... wje-



Os, w Wisle. Regulamin przewidywał: „...meta odcinka — lotna”. A tymczasem widoczny na zdjęciu funkcjonariusz MO ustawiony kilkadziesiąt metrów przed metą zatrzymywał wozy na polecenie organizatora. Czytać regulamin, czytać!!!

chali na punkt z „niewłaściwej strony”. Co prawda, miejscowy sędzia miał pretensje i nie chciał wizować kart, ale jakoś przekonali go, że takie postępowanie nie byłoby zgodne z regulaminem. Godzinę przejazdu sędzia musi wpisać, najwyżej może podać Komisji Sędziowskiej numery startowe zawodników, co do których ma wątpliwości.

Kto miał rację? Odpowiedź na to pytanie bez żadnych wątpliwości daje regulamin ramowy § 22, który brzmi:

„Zawodnik obowiązany jest pod rygorem wykluczenia z raidu do przejechania trasy przez wszystkie PKC, PKP do mety we właściwej kolejności wg mapki...”

A więc nie ma wątpliwości: przejechać przez wszystkie PKC i PKP. W Jurkowie zaś nie było żadnego punktu czyli, że ominięcie tej miejscowości zgodnie z regulaminem nie mogło powodować żadnych sankcji.

Teraz dochodzimy do znacznie bardziej przykrych strony nieporozumienia w Zakliczynie. Otóż organizator nie potrafił rozwiązać tej sprawy we własnym zakresie, przekazując ją do rozstrzygnięcia Głównej Komisji Sportowej.

Przytoczony przykład wykazuje wyraźnie, że zawodnicy nie potrafili zrozumieć wymagań reglaminu lub w pewnych przypadkach starają się własne błędy pokryć kantami. Co do Komisji Sędziowskiej, to trzeba stwierdzić, że nie posiadała ona kwalifikacji do sędziowania imprezy na poziomie Mistrzostw Polski. Nie będąc zdolna do podejmowania samodzielnych decyzji i to w przypadkach niewątpliwie

prostych. Drugim kwiatkiem organizacyjnym raidu zimowego była próba Sreg. Próba wymagała pomiaru czasu z dokładnością do jednej sekundy. Trzy odcinki były więc stoperowane za pomocą jednocześnie uruchomionych stoperów, z których jeden pozostał na starcie próby, pozostałe zaś rozwieszono na mety poszczególnych odcinków. Ze startu zawodnicy wypuszczeni byli o pełnych minutach, zaś zakończenie odcinków odczytywane były po zatrzymaniu „gonionej” wskazówki stoperu. Można było przypuszczać, że przy takim ustawieniu nie powinno być pomyłek i zasadniczo niedokładności chronometrażu mogą wynosić tylko niewielką część sekundy.

Niestety, jak się przekonałem, porównując oficjalne zapisy z własnymi pomiarami oraz na podstawie wypowiedzi niemal wszystkich zawodników, niedokładności wynosiły nie raz kilkadziesiąt sekund przekreślając tym samym znaczenie próby. Jest to dowodem, że wyznaczeni do obsady próby sędziowie nie mieli dostatecznych kwalifikacji i nie potrafili nawet posługiwać się stoperem, podstawowym rekwizytem działacza sportowego.

Jaką reakcję wywołało to ze strony władz kierujących sportem samochodowym? Wydaje się, że werdykt powinien brzmieć „doszlifować sędziów”. Niestety, powstaje koncepcja „chronometrażu za pomocą budzików”. Główna Komisja Sportowa przeszła do porządku dziennego nad brakiem kwalifikacji sędziów i postanowiła zmienić regulamin próby Sreg tak, aby pomiary

mogły być dokonywane za pomocą zwykłych kuchennych budzików (dosłownie). Poza tym, przed metą odcinków Sreg postanowiono wywieszać duże tablice mogące informować nadjeżdżającego zawodnika o „czasie lokalnym”, obowiązującym na danym punkcie.

Rzeczywiście, takie rozwiązanie wyklucza spory pomiędzy zawodnikami, a organizatorem, czy jednak ma to coś wspólnego z poziomem mistrzowskim, jaki powinien obowiązywać na eliminacjach o tytuł mistrza Polski?

Wspomniałem jeszcze o próbie hamowania. Otóż regulamin wyznaczał 15-sekundowy limit, po przekroczeniu którego zawodnik otrzymywał tak zwaną „taryfę”, czyli maksymalną ilość punktów. Okazało się, że w warunkach zimowych większość zawodników nie potrafiła wykonać hamowania, mieszcząc się w wyznaczonym limicie czasu. W konsekwencji próba nie stanowiła sita eliminującego gorszych zawodników i w dalszych konkurencjach z równymi szansami mogli konkurować kierowcy nawet bardzo słabi. Najlepszym przykładem może być tu pewien zawodnik, który na „Warszawie” tak ładnie wykonał próbę Sh, że zatrzymał się aż na płocie położonym o kilka metrów OBOK trasy próby. Tak wspomniałem hamowanie stawia pod znakiem zapytania jego kwalifikacje jako kierowcy i posiadanie prawa jazdy, a coś dopiero licencji sportowej drugiej klasy.

Drugą eliminację stanowi raid Iódzki. Z tej imprezy wyciągnę tylko jeden

kwiatek. Było nim tak zwane „badanie techniczne” samochodów „Syrena”, zarządzane po imprezie na skutek licznych domniemań o jakoby fantastycznych przeróbkach silnika. Badanie rozpoczęło się od „lektury obowiązującej”, czyli czytania przez organizatora wraz z zawodnikami § 4, poz. b, regulaminu imprezy. Punkt ten mówił o dozwolonych przeróbkach. Następnie przystąpiono do badania samochodu. Zmierzone więc ciśnienie sprężania i teraz wyłonił się wielki problem: czy zanotowane odczyty są zgodne z wynikami, jakie powinny być wynikiem badań seryjnego silnika. „Syrena” to samochód nowy, ale przecież był już niejednokrotnie opisywany i jeżeli jest się rzeczoznawcą, to choćby z prostego zainteresowania naszym krajowym produktem powinno się znać fabrycznie stosowany stosunek sprężania.

Ostatecznie zdecydowano jedną z Syren zatrzymać, w celu bardziej szczegółowego badania na Politechnice Łódzkiej. Niestety, nie byłem obecny przy tych badaniach. Jednakże, jak wynika z treści protokołu (zamieszczonego zresztą w AMS), na Politechnice pomierzono tylko skok, średnicę cylindra oraz pojemność komory spalania, potwierdzając zgodność z założeniami konstrukcyjnymi seryjnego silnika „Syrena”.

Te „dokładne” badanie techniczne jest co najmniej humoreską. Przecież o podniesieniu mocy silnika decyduje wiele innych czynników, jak choćby powiększenie okien i kanałów ssących, wydechowych i przelotowych, czy wreszcie zmiana czasów ich otwarcia. Niestety, zbadanie tych parametrów przekraczało pomysłowość Komisji.

Dochodzę więc do wniosku, że wspomniany § 4 punkt regulaminu jest tylko marnowaniem papieru, bowiem organizatorzy imprez nie mogą sprawdzić, czy zawodnik nie popełnił wykroczenia w stosunku do wspomnianych przepisów.

Dość szczegółowo zajmowałem się tymi przypadkami, gdyż są one charakterystyczne dla podejścia do imprez sportowych. W przyszłości trzeba zwrócić baczniejszą uwagę na dokładne przeszkolenie sędziów i zapoznanie ich z podstawowymi przepisami tak regulaminów krajowych, jak i ogólnie obowiązującymi przepisami FIA. Tak uświadomiony organizator uniemożliwi składanie wszelkiego rodzaju bzdurnych protestów i powstawanie niepewnych sytuacji. Jest to konieczne dla

podniesienia ogólnego poziomu rozgrywek raidowych.

Jeżeli chodzi o same założenia regulaminu raidowego obowiązującego w roku 1958, to uważam, że wprowadzał on zbyt małą ilość prób decydujących o eliminacji zawodników. Pomimo pewnych zmian, Jazda Okrężna z nielicznymi wyjątkami nadal pozostała wycieczką turystyczną nie przynoszącą punktów czołowych zawodnikom konkurującym o laury. Co gorsze, dokładne ustalenie tras i ich omawianie bądź na odprawach, bądź w macierzystych klubach spowodowało, że właściwie raid można odbyć, nie mając w samochodzie mapy.

Jeszcze w pierwszej eliminacji tak zwany pilot, czyli osoba towarzysząca kierowcy-zawodnikowi miała określone zadanie: regulowanie szybkości przejazdu przez Sreg, to już w następnych imprezach pilot stał się niepotrzebnym balastem. Znalazło to zresztą wyraz choćby w IV eliminacji, gdy na Odcinek Specjalny Wisła — Kubalonka — Wisła wypuszczono samochód tylko z kierowcą.

Takie ustawienie wykazuje wyraźnie, że wprowadzone w ciągu sezonu tak zwane Odcinki Specjalne, na których obowiązywała wyższa przeciętna, traktuje się niemal jak ukryte wyścigi. Niestety, na ogół przeciętne zakładane były z dużą rezerwą tak, że znów Odcinki Specjalne nie stanowiły eliminacji.

Sh — próba hamowania w czasie imprezy wykonywana jest tylko raz lub najwyżej dwukrotnie. Przy wysokiej punktacji w tej konkurencji, jakkolwiek błąd w wysokości choćby tylko jednej sekundy, może zaważyć poważnie na wyniku całej imprezy. A przecież przy opracowywaniu nowego regulaminu robiono założenia zerwania z łapaniem różnic w wysokości ułamków sekund na różnych próbach zręczności. Tymczasem Sh jest wierną spuścizną tego okresu.

Poza Sh drugą naprawdę eliminującą próbą są wszelkiego rodzaju wyścigi górskie. Niestety, tutaj poza kwalifikacjami kierowcy w przeważnym stopniu decydują zalety dynamiczne wozu.

Na bazie tych doświadczeń trzeba opracować bardziej doskonały regulamin, jego założenia powinny wyłonić się w toku dyskusji. Swój projekt „Raidu ze snów” podam w najbliższym czasie”.

Marek Wachowski

Próba hamowania na... płocie. Zdarzyło się to w czasie Mistrzostw Polski zawodnikowi z licencją II klasy. Gdyby podobny przypadek zdarzył się na egzaminie to na pewno szanse zdobycia „prawa” równałyby się zeru.

