XXXI Rajd Polski

To już drugi przypadek, że po Rajdzie Polski działacze Automobilklubu Krakowskiego rezygnują z zaszczytnego przywileju, jakim niewątpliwie było organizowanie Eliminacji RSM Europy. Tym razem krytyka koncepcji rajdu i chęć ingerowania, a właściwie ubezwłasnowolnienia organizatorów przez ZG PZM w ich poczynaniach, stała się przyczyną rezygnacji. Myślę, że byli oni świadomi, iż nie istniała żadna konkurencja na tym polu, która mogłaby podnieść porzuconą pałeczkę sztafety organizatorów Rajdów Polski w edycji Eliminacji RSM Europy.

Jednakże zabiegi Rady Głównej Automobilklubu Polski, przedstawicieli władz sportowych i Polskiego Związku Motorowego spowodowały, że w imię interesów polskiego sportu samochodowego itp. Zarząd Automobilklubu zmienił stanowisko i postanowił przyjąć organizację XXXI Rajdu Polski, pod pewnymi warunkami. Warunki też postawił prezes ZG PZM w zakresie przyjęcia wytycznych personalnych i organizacyjnych. Dla Automobilklubu najważniejsze było, że ZG PZM *„wobec wzrastającej z roku na rok rangi i rozmiaru Rajdu Polski i narastających obowiązków organizacyjnych, celem zapewnienia prawidłowej i należytej organizacji podjął decyzję o utworzeniu stałego Biura Międzynarodowego Rajdu Polski przy Automobilklubie Krakowskim, zlecając tę imprezę jako imprezę klubową do Automobilklubu Krakowskiego"*. Tak więc Automobilklub Krakowski za cenę realizacji wytycznych zachował status organizatora, zaś Zarząd Główny zawody rangi europejskiej. Z samego jądra sprawy wyszły na jaw niedoróbki zeszłorocznej organizacji i brak papierowych „podkładek" o podziale kompetencji i odpowiedzialności. Były komandor Aleksander Sobański był cudownym improwizatorem, w tym jednak przypadku zwykłe „urzędowanie", nie mówiąc już o profesjonalizmie, było lepsze.

Na wniosek Zarządu Automobilklubu Krakowskiego funkcję Komandora XXXI Rajdu Polski Zarząd Główny PZM powierzył Jackowi Sożyńskiemu. Komandor po uzgodnieniu z Zarządem Automobilklubu Krakowskiego powołał: J. Czopka na wicekomandora ds. sportowych, E. Gierasińskiego wicekomandora ds. organizacyjnych, Wł. Engela na wicekomandora ds. komisarzy sportowych. Sekretarzem został St. Dzidowski, a kierownictwo agend finansowo–księgowych objął R. Zdeb – ówczesny główny księgowy Automobilklubu Krakowskiego. Decyzję o przyjęciu organizacji XXXI Rajdu Polski Zarząd Automobilklubu Krakowskiego podjął 23 grudnia 1970 r., a już w styczniu 1971 r. ustalone kierownictwo rozpoczęło działalność. Zarząd Główny

PZM na wniosek GKSS powołał Jury rajdu któremu przewodniczył Zb. Papliński, sekretarzem był M. Kamieński, członkiem Jury J. Sożyński. Do Jury zaproszono przedstawicieli państw uczestniczących w rajdzie, tj. Bułgarii, Czechosłowacji, Danii, NRD, NRF, Szwecji, Węgier, ZSRR, Wielkiej Brytanii. W celu zapewnienia maksymalnie sprawnej organizacji, pełnej i terminowej realizacji prac przygotowawczych, jak również prawidłowego ich przebiegu, komandor opracował pełną dokumentację organizacyjną Komitetu i Biura Rajdu. Sporządzony został schemat organizacyjny, zakresy czynności wszystkich komórek organizacyjnych, program i szczegółowe harmonogramy działania. Prace koordynował i kontrolował Komandor J. Sożyński na bieżąco, zaś na zebraniach Komitetu Organizacyjnego omawiany był stan ich zaawansowania. W harmonogramie ogólnym (!) figurowały 163 sekwencje czynności organizacyjnych do zrealizowania. Jakże żenująco wygląda w tym świetle ćwierć wieku później zeszycik pani Kasi, gdzie notowane są „złote myśli" Komandora Rajdu Krakowskiego np. 1994 r.

Bazą XXXI Rajdu Polski był oczywiście Kraków, a Biuro rajdu do dnia 10 lipca mieściło się w lokalu Automobilklubu przy ul. Solskiego. Od 10 do 20.07 wszystkie agendy Komitetu Organizacyjnego ulokowane zostały w nowym pawilonie K.S. „Cracovia" przy ul. Kałuży. Niezwykle dogodne położenie obiektu i przestronne pomieszczenia przyczyniły się do dobrego funkcjonowania Biura w czasie rajdu. Znakomita oprawa plastyczna i dekoracje obiektu wyglądały imponująco. Eksponowano reklamy polskiego przemysłu motoryzacyjnego i oponiarskiego. W tej sprawie w lutym 1971 r. zawarte zostało porozumienie ze „Stomilem" w Dębicy. Podobne porozumienia zawarte zostały z zakładami podległymi Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego „POLMO", a w szczególności z FSO, Przedsiębiorstwem Handlu Zagranicznego „POL–MOT" i Przedsiębiorstwem Techniczno–Handlowym „BEHAMOT–POLMO". Włączyły się również do współpracy Przemysł Rafinerii Nafty i przedsiębiorstwa dystrybucji produktów naftowych CPN, a więc powstała nowa jakość przy organizacji najważniejszej imprezy samochodowej w Polsce. Stało się to, do czego tęskniły poprzednie komitety organizacyjne. Na XXXI Rajdzie Polski obecne były wszystkie najważniejsze przedsiębiorstwa krajowe związane z motoryzacją. niech się nie wydaje, że stało się to automatycznie i „odgórnie" – jak po latach się mówi – stało się tak za sprawą wytężonej działalności Komandora J. Sożyńskiego i za aprobatą ZG PZM. Wypada przypomnieć, że protektorem XXXI Rajdu Polski był ciągle Józef Cyrankiewicz, wówczas przewodniczący Rady Państwa, a Komitet Honorowy otwierali Tadeusz Wrzaszczyk – Minister Przemysłu Maszynowego i Józef Klasa – Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR – człowiek jak gdyby z innego koszyka stereotypów hierarchii partyjnej.

XXXI Rajd Polski był Eliminacją RSM Europy Kierowców, Eliminacją Pucharu Krajów Europy Wschodniej (KDL) i El. RSMP. Ogólna koncepcja trasy rajdu została utrzymana. Dwa etapy z metą w Krakowie, ale trasa jazdy okrężnej skrócona do 2210 km, czyli o ponad 500 km w odniesieniu do roku ubiegłego, kosztem rezygnacji z jazdy w Bieszczady. Najważniejszą nowością wprowadzoną po raz pierwszy od kilku lat były średnie przejazdu na trasie jazdy okrężnej. Po doświadczeniach ubiegłego roku i totalnej krytyce, przeciętna z całej trasy XXXI Rajdu Polski przeciętna wynosiła teraz 66,8 km/h i była raczej równo rozłożona, z podwyższeniem jej w okresie nocy w terenie mało zabudowanym jak np. z Zawoi do Mszany Dolnej (73 km/h). Ale były też odcinki między PKC o średnich poniżej 60 km/h, jak np. w okolicach Ustronia i Wisły. Studiując trasę rajdu odnosi się wrażenie, że organizatorzy wytyczając tegoroczny rajd głęboko zastanawiali się nad tym, gdzie można rajd „pogonić". To był chyba pierwszy przypadek, gdy pozbyto się pewnej arogancji wobec innych użytkowników dróg i starano się zadośćuczynić przepisom o ruchu drogowym i walorom sportowym rajdu. Na trasie dwu etapów ulokowano 24 OS–y, 2 Sg i 1 Sp, razem 305 km (13,8%). Trochę mało jak na rajd z ambicjami. Oczywiście powstał w rajdzie znany już czytelnikowi „blok" odcinków specjalnych na Dolnym Śląsku – tym razem na dystansie 133 km ustawiono sześć odcinków specjalnych o łącznej długości 82 kilometrów (!) Gdyby jednak nie 63 Punkty Kontroli Czasu (PKC), XXXI Rajd Polski można by uznać za „łatwy". Właśnie 63 PKC na trasie wymuszało „żywy" rytm jazdy, a to dlatego, że średni dystans między PKC–ami wynosił 37 km i żaden zawodnik nie mógł pozwolić sobie na chwilę dekoncentracji, niejako „uśpienia" teoretycznym czasem przejazdu. Już ostatnie zdanie o trasie: organizatorzy przygotowali trasę zastępczą na wypadek klęsk żywiołowych!

Lista zgłoszeń do rajdu była imponująca pod względem ilościowym. Zgłoszonych było 116 załóg z 11 państw: Belgia – 1, Bułgaria – 5, Czechosłowacja – 5, Dania – 12, NRD – 9, NRF – 8, Szwecja – 4, Węgry – 5, Wielka Brytania – 1, ZSSR – 6 oraz Polska – 60. Klasyfikowane razem grupy i II obsadziły 5 podstawowych klas, w grupie III i IV znalazło się tylko 5 załóg. Niestety, z wyjątkiem S. Zasady, C. Syberga (Szwecja) i L. Jnssona (Dania) no i może V. Hubaczka (Czechosłowacja) cała stawka to była tylko druga, i to nie zawsze, liga zawodników rajdowych z Europy. Licytowano się natomiast w zgłaszaniu zespołów narodowych i klubowych. Wszystkie nacje mające odpowiednią ilość zawodników zgłosiły zespoły narodowe. Tak było też z zespołami klubowymi, gdzie Automobilklub Warszawski wystawił 2 zespoły, podobnie jak Automobilklub Śląski i Automobilklub Krakowski. Trzy zespoły fabryczne Polskiego Fiata miału konkurować z zespołami Wartburga i Moskwicza. Automobilklub Krakowski zmobilizował wszystkich zawodników, którzy mogli stanąć na starcie, tych najlepszych w Europie i Polsce i tych, którzy zaledwie dotykali RSMP. Dziewięć załóg miało bronić honoru najstarszego klubu na ziemiach polskich, a połowa z nich ubiegać się o uznanie ich klasy i dostęp do koryta, bo jak inaczej nazwać zaistniałą sytuację, gdy dla takich „wojowników" tras rajdowych jak M. Sochacki, K. Jaromin, A. Nytko zabrakło miejsca w uprzywilejowanej grupie dosiadających fabryczne Fiaty. Stawali więc na starcie XXXI Rajdu Polski w czym kto mógł:

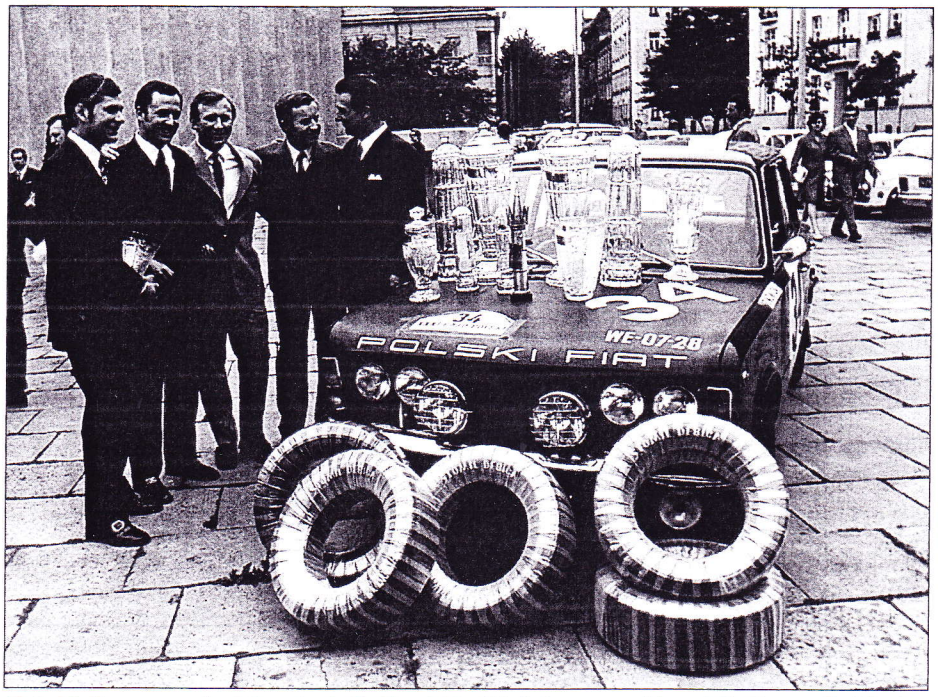
M. Bień – R. Piechota w Porsche 911 T (gr. IV kl. 1–13)
S. Zasada – E. Zasada w BMW 2002 TI (gr. I–II kl. 9)
R. Nowicki – W. Schramm Fiat 125p (gr. I–II kl. 8)
E. Oprocha – Zb. Kołaczkowski Fiat 125p (gr. I–II kl. 7)
A. Nytko – B. Otwinowski Fiat Coupé Sport (gr. I–II kl. 5–6)
K. Jaromin – A. Gergovich Zastawa 750 (gr. I–II kl. 1–4)
J. Magiera – J. Sańkowski Trabant 601 (gr. I–II kl. 1–4)
A. Włoch – W. Olbrych Fiat 850 S (gr. I–II kl. 1–4)

W obecności władz krakowskich, prezesa R. Pijanowskiego i kilkunastu tysięcy widzów na stadionie GTS „Wisła" A. Lelito podniósł chorągiewkę. Była godzina 16.01 dnia 15 lipca 1971 r., gdy załoga z numerem 1, S. Kolev i N. Krostev z Bułgarii, ruszyła w Renault Alpina 1300 S na trasę XXXI Rajdu Polski. Już na pierwszym OS–ie Żegocina – Młynne zakończył jazdę M. Varisella – wyleciał z trasy i rozbił samochód. Tymczasem S. Zasada wygrywał kolejne OS–y, powiększając przewagę. Gdy zaczynało świtać, na OS: Zagórze Śląskie – Jezioro – Michałkowa – Walim szaleni widzowie (?) ułożyli w poprzek drogi kłody drzewa – mógł zdarzyć się dramat, jakiego nie znały trasy rajdów w Polsce. S. Zasada z żoną musiał usuwać przeszkodę i stracił ponad 6 minut do Hubaczka, zajmując dopiero 18 miejsce na tym odcinku specjalnym. Kolejni przejeżdżający zawodnicy też mieli straty. Ale dotychczasowa przewaga i znakomita jazda po tym incydencie sprawiły, że na mecie etapu Państwo Zasadowie mieli jeszcze 1 min. 41 sek. przewagi nad L. Jnssonem w Saabie V–4. Rajd do Krakowa przyjechał z dużym opóźnieniem. Zawodnicy łącznie z S. Zasadą składali protesty na okoliczność zdarzenia na OS–9. Następują pospieszne wyjaśnienia okoliczności incydentu, a obliczanie wyników za I etap przeciąga się do tego stopnia, że zawodnicy muszą wyjechać według numerów startowych zamiast według kolejności miejsca zajmowanych po I etapie.

Nie powiodło się M. Bieniowi, który w okolicach Paczkowa rozbił Porsche, zdefektowały samochody M. Skrzypka, K. Jaromina, J. Magiery z Automobilklubu Krakowskiego. Mimo zna-

komitej pogody i rzekomo wolnego rajdu wiele załóg wycofało się na trasie, tak że do Krakowa przyjechały już tylko 62 samochody. Znakomicie radził sobie R. Nowicki, uzyskiwał na Fiacie czasy lepsze do Syberga na Oplu, Smorawińskiego na BMW 2002 TI, nie mówiąc już o pozostałych licznych fabrycznych Fiatach wystawionych przez Delegaturę Automobilklubu Warszawskiego przy FSO. Pan Ryszard był znakomicie dysponowany, a Polski Fiat przygotowany przez J. Dobrzańskiego spisywał się bardzo dobrze. Po 1352 km rajdu i 16 próbach sportowych R. Nowicki tracił do Jnssona w Saabie V–4 tylko 2 min. 34 sek. i wszystko mogło się jeszcze zdarzyć. Zastanawiałem się zawsze, skąd na zdjęciu przy Fiacie R. Nowickiego Jerzy Dobrzański, bo R. Mucha i Błażej Krupa – wiadomo, zespół fabryczny – później zrozumiałem, że J. Dobrzański był współtwórcą sukcesu załogi R. Nowickiego i W. Schramma. Osobne słowa należą się Andrzejowi Włochowi, który jadąc tylko w El. RSMP osiągnął bardzo dobre czasy na OS–ach w przedziale 7–8 miejsca i gdyby nie 23 min. spóźnienia, mógł się stać rewelacją III El. RSMP.

W II etapie S. Zasada ruszył do zdecydowanego ataku, wprawdzie miał przewagę około 2 min., ale wiadomo, że nie była ona bezpieczna, bo wystarczyła zmiana koła na OS–ie i rajd można było przegrać. Z dziesięciu odcinków specjalnych w II etapie S. Zasada wygrał 8 i nic nie mogło odebrać mu zwycięstwa w XXXI Rajdzie Polski. O drugie miejsca walczyli Hubaczek i Jnsson ze zmiennym szczęściem. Ostatecznie II m zajął Hubaczek. Wszystkie te zdarzenia były jak gdyby oczywiste. Klasa S. Zasady, znakomity 200–konny BMW TI i nieliczna konkurencja przesądzały sprawę zwycięstwa na odcinkach specjalnych. Próbował wmieszać się w rywalizację o dwa pierwsze miejsca Jnsson, ale na ogół bez powodzenia. Za tą trójką na Polskim Fiacie plasował się R. Nowicki, wygrywał też trzykrotnie OS–y z Jnssonem, między innymi OS–15 Wieliczka – Myślenice długości 19 km o 3 sek., ale z imponującą średnią szybkością 107 km/h. Ten odcinek specjalny nawet po modernizacji drogi w 25 lat później mógłby być ozdobą rajdu, gdyby nie zabudowany teren wokół drogi. Na tym odcinku załoga R. Mucha – B. Krupa, też w Polskim Fiacie, przegrała z R. Nowickim o 59 sek. Jazda R. Nowickiego na XXXI Rajdzie Polski była rewelacją, może nie tyle z racji techniki, bo z tej strony był dobrze znany, co z racji tego, że miało to miejsce na samochodzie Polski Fiat, wówczas – w 1971 r. – odstającym trochę od średniej klasy samochodów przygotowanych do rajdów. Trzeba bowiem wiedzieć, że pierwsze kroki w zakresie przygotowania Fiatów do sportu były bardzo nieudolne. Dynamiczna jazda R. Nowickiego musiała przyczynić się w końcu do poważniejszej awarii. Najpierw przyszły kłopoty z alternatorem, potem z pękniętą rurą wydechową i na końcu z hamulcami. Gdy R. Nowicki z dużym zapasem czasu zmierzał z PKC w Nowym Targu do Dąbrowy, na zjazdach w okolicach Czorsztyna zabrakło hamulców. Krótkie oględziny i diagnoza była fatalna: urwany przewód hamulcowy. Po naradzie W. Schramm mający do R. Nowickiego bezgraniczne zaufanie zadecydował: „jedź, jakoś sobie poradzisz". Rozpoczęła się koszmarna jazda, wielokrotne ratowanie się przed opuszczeniem drogi, potem jazda na kontakt świateł jakiegoś zawodnika, ale i to „dobrodziejstwo" się skończyło. Oto gdy R. Nowicki zobaczył BMW poza drogą... zwolnił sądząc, że to S. Zasada potrzebuje pomocy. Okazało się, że było to inne auto, a w tym czasie „przewodnik" odjechał. Potem przyszło „zwiedzić" rzeczkę i gdy dopadł PKC w Dąbrowie, miał jeszcze 5 min. nadrobionego czasu. Serwis FSO zadeklarował się, że wykona naprawę w ciągu 5 min. Niestety trwało to 13 min. i dało 8 min. spóźnienia na PKC. Stało się przyczyną, że na mecie rajdu w klasyfikacji generalnej na czwartym miejscu sklasyfikowany został Atilla Ferjancz (Węgry) na Renault Gordini, a załoga R. Nowicki – W. Schramm obsunęła się na miejsce szóste. Na marginesie sprawności działania serwisów FSO trzeba dodać, że fabryka nie wywiązała się z zadeklarowanej pomocy dla załóg jadących na polskich samochodach. Serwisy nie miały podstawowych części i, mimo że liczne, nie spełniały one swojego zadania z powodu bałaganu organizacyjnego i wątpliwej fachowości. Kierowanie serwisami to była już wtedy sztuka, ale niestety nie było jeszcze odpowiedniej do tego osoby. Był to i tak bardzo duży sukces R. Nowickiego przyjęty z niejakim zdziwieniem. Wszyscy zainteresowani mieli bowiem na uwadze czasy na odcinkach specjalnych, które jakby nie przystawały do klasy samochodu. Przystawały natomiast do klasy Ryszarda Nowickiego. Zadałem sobie pytanie, gdzie rodziły się wyśmienite czasy przejazdu i przeanalizowałem dwie próby sportowe: Sg: Limanowa – Ostra (szczyt): 7 km i OS Limanowa – Zbludza: (dalej ze szczytu do Zbludzy) 7 km. Przy założeniu, że oba podjazdy do szczytu były jednakowe (w przybliżeniu), po prostych wyliczeniach wypada, że na zjeździe do Zbludzy R. Nowicki prowadził Fiata ze średnią szybkością 115 km/h. Tylko S. Zasada miał szybszy zjazd na BMW TI. Ryszard Nowicki był chyba u szczytu swoich możliwości, szkoda tylko, że los sprawił, że musiał dosiadać Polskiego Fiata, a nie np. Forda Eskorta. Zespół Automobilklubu Krakowskiego zajął w klasyfikacji klubowej IV m. gdyż E. Oprocha „punktował" w nim z bagażem 25 000 p. karnych za niewystartowanie do II etapu. Taka była regulaminowa „taryfa". Natomiast na zwycięstwo w klasyfikacji Zespołów Narodowych zapracowali: S. Zasada – E. Zasada, R. Nowicki – F. Schramm i R. Mucha – B. Krupa (fot. 15). Uroczyste zakończenie XXXI Rajdu Polski i rozdanie nagród odbyło się w kinie „Kijów". W uroczystości wzięli udział zaproszeni przedstawiciele władz państwowych, ZG PZM, RG Automobilklubu Polski, przemysłu motoryzacyjnego, firm zagranicznych i oczywiście zawodnicy oraz organizatorzy. Kolejny raz Marian Pawlak organizujący tę ceremonię i tym razem przygotował znakomitą uroczystość. Liczne wręczane puchary były najwyższej próby i artystycznego wykonania. Radio, telewizja i prasa miały zapewnione bardzo dobre warunki – nie było się o co obrazić jak w zeszłym roku. Wieczorem 18 lipca



Fot. 15 Przy samochodzie załogi: R. Nowicki - W. Schramm, od lewej B. Krupa, R. Mucha, W. Schramm, R. Nowicki, J. Dobrzański, na pkrywie silnika nagrody za łuk za XXXI Rajd Polski, fot. A. Kurzius (ze zbioru R. Nowickiego)

uczestnicy XXXI Rajdu Polski spotkali się w hotelu „Cracovia" na coctailu. Jury stwierdziło, że przebieg zawodów nie nasuwał zastrzeżeń co do strony organizacyjnej. Pozytywnie oceniono też oprawę XXXI Rajdu Polski podkreślając ogromne zainteresowanie społeczeństwa. Oceniono, że na trasie rajdu przewinęło się około kilkuset tysięcy widzów (? – aut.). Przedstawiciele ekip zagranicznych zasiadający w Jury wyrażali uznanie dla organizacji XXXI Rajdu Polski. Przeszedł do historii profesjonalnie przeprowadzony kolejny Rajd Polski – Komandor Jacek Sożyński mógł być zadowolony z siebie, najbliższych współpracowników z Komitetu Organizacyjnego i licznej grupy około 200 komisarzy – „tych na trasie" – bez nich, z całym szacunkiem odnosząc się do „czapy", nie byłoby zawodów. Rozumiał to Wł. Engel kierujący komisarzami w Automobilklubie Krakowskim i Zarząd Automobilklubu. Niestety, w późniejszych latach szacunek dla trudu zwykłych komisarzy z licencjami „0" i „A" gdzieś się zatracił, zapanowała wzajemna arogancja – ale w tej opowieści czasy te miały dopiero nadejść.