



Lawina telefonów i listów spadła na redakcję po ogłoszeniu na kolumnie „Moto-PS” listy kandydatów na 10 Najlepszych Kierowców i

Pilotów w Plebiscycie, organizowanym przez „Dziennik Polski” i Automobilklub Krakowski.

Zarządy kierowano z powodu nie umieszczenia na liście kilku aktualnych mistrzów Polski, między innymi Mandery, Smorawińskiego, Łagana, a także Krzysztofa Komornickiego.

„Krzysztof Komornicki jest moim i nie tylko moim zdaniem — pisze Andrzej Olszewski z Wrocławia — najbardziej utalentowanym rajdowcem kraju. Jest lepszy od Sobiesława Zasady, ma tylko nieco mniej szczęścia. Dlatego nietypowanie jego w „dziesiątce” jest dużym nieporozumieniem i krzywdą. Fakt, że Komornicki wygrał tylko jeden rajd. Ale na liście znaleźli się tacy kierowcy, którzy żadnej imprezy nie wygrali, a cufali tylko punkty do mistrzostw Polski, lub wojażowali za granicą bez konkretnych sukcesów”.

Tyle Czytelnik. Spróbujmy rozwiązać ów postulat.

W powyższym Plebiscycie nie ustalono kryteriów, potrzebnych do właściwego i rzetelnego oceniania kierowców rajdowych. Zresztą forma plebiscytu będzie zawsze niedoskonała i subiektywna. Śledząc typy innych redakcji można łatwo zauważyć, że poza pierwszą trójką (Zasada, Nowicki, Mucha) pozostałe nazwiska zmieniają się jak w kalejdoskopie.

„PS” przy ocenianiu i typowaniu własnej „dziesiątki” wziął pod uwagę starty zagraniczne i ważniejsze krajowe. Okazało się jednak, że takie kryteria nie dały pełnego obrazu i przeglądu czołówki. Wiadomo bowiem, że poza granicami kraju startowali prawie zawsze kierowcy wytypowani przez FSO. Zdobywanie miejsc w pierwszej dziesiątce było niewątpliwym sukcesem, ale

Tytuły mistrzów Polski rozdzielono w sześciu klasach (do 600, 850, 1150, 1300, 1600 i ponad 1600 ccm). Mieliśmy więc sześciu pewnych kandydatów. Ale tu nastąpiły kolejne utrudnienia. W klasie do 1600 ccm rozdzielono aż pięć tytułów mistrzowskich, a w klasie do 850 ccm dwa tytuły. Lista kandydatów obejmowałaby już jedenaście nazwisk. Nie sposób pominąć przy typowaniu S.

W takiej właśnie sytuacji był w tym sezonie Krzysztof Komornicki.

Po głębszej analizie najszlachetniejszym kryterium byłoby zastosowanie oceny na podstawie bezpośrednich spotkań czołwki. Stosując tę zasadę, Komornicki powinien znaleźć się na liście najlepszych i to na dość wysokiej pozycji.

Start w tegorocznym rajdzie Monte Carlo wykazał niezbieżnie wielkie możliwości tego zawodnika. Komornicki w RMC zajął najdalej z Polaków. Do ukończenia drugiego etapu zabrakło mu jedynie dziewiętego, ostatniego odcinka specjalnego. Porównanie czasów Zasady i Komornickiego z siedmiu poprzednich OS — wypadła korzystnie dla tego drugiego. Komornicki przejechał do Zasady tylko jeden odcinek. W innych rajdach zagranicznych nie startował z powodu czasowego zawieszenia. Również Rajd Polski nie był przeznaczony dla niego. Bowiem kilkakrotnie zawieszanie i odwieszanie przez PZMot. nie pozwoliło na przygotowanie się do najważniejszej imprezy w Polsce. Pierwsze bezpośrednie spotkanie z krajową czołwką to Rajd Wisły, który wygrał Komornicki z zdecydowaniem. I wreszcie Rajd Warszawski. Po wygraniu odcinka specjalnego w Beniaminowie, próby górskiej na ul. Karowej, próby wysiękowej na Służewcu i odcinka specjalnego w Palmirach z walki eliminuje go defekt (uszczelka pod głowicą).

Tak więc **znalezienie odpowiedniej formy klasyfikacji, szczególnie w tak trudnej do oceny dziedzinie jaka jest sport rajdowy, powinno na przyszłość znaleźć doskonalsze rozwiązanie.**

JERZY JANKIEWICZ

MISTRZ MISTRZOWI NIERÓWNY

nie dawało punktów do żadnego tytułu. W związku z tym, trudno oceniać tych kierowców, jako lepszych od tych, którzy za granicę nie wyjeżdżali. Zawodnicy o sporych umiejętnościach, pozbawieni możliwości startów zagranicznych, praktycznie zawsze są skazani na porażkę w każdym plebiscycie. Choćby dlatego, że o kierowców „fabrycznych” zawsze było głośniejszy, byli po prostu popularniejsi.

Znalezienie właściwych kryteriów było więc bardzo trudne.

Szukajmy jednak dalej. Były także sugestie Czytelników i fachowców, że w „dziesiątce” powinni znaleźć się aktualni mistrzowie Polski w klasach. Przyjęcie tej zasady byłoby także błędem.

Zasadę — mistrza Europy. Wprowadzając Zasadę na listę, automatycznie trzeba „zdejść” dwóch mistrzów kraju. Ale to nie koniec. Nasuwa się pytanie, który z mistrzów jest najslabszy, która klasa najsilniejsza i w jaki sposób ustawić kolejność „dziesiątki”? Czy wyniknie z przyjęcia takiej oceny, że np. Łagan na Trabancie jest lepszy lub gorszy od Muchy na Polskim Fiacie? Jak porównać umiejętności tych kierowców?

Nie bez ratcji jeden z Czytelników doprowadził, że kierowca, który prowadził w rajdzie i nie kończył go wyłącznie z powodu awarii sprzętu powinien być inaczej klasyfikowany od zawodnika, który nie kończył imprezy z powodu braku umiejętności.