

NOWE KONCEPCJE SIĘ SPRAWDZAJĄ

Kolejna, druga z rzędu eliminacja tegorocznych rajdowych samochodowych mistrzostw Polski był Rajd Dolnośląski. Była to zarazem kolejna próba innego, niż do tej pory profilu rajdów. Poprzedni — Rajd Kormorana był potwierdzeniem, że można tego typu imprezę rozegrać bez opętającej gonitwy na trasie jazdy okrzętej, choć można jeszcze było mieć zastrzeżenia do zbyt długiej trasy pomiędzy poszczególnymi próbami.

Autorzy trasy Rajdu Dolnośląskiego, kierując się słusznymi względami maksymalnego skrócenia podróży zawodników między próbami szybkościowymi, zlokalizowali cały rajd wokół Polanicy na pętli: Karlów — Sokolnica — Jugowice — Walim — Ostroszowice — Złoty Stok — Łą-

dek Zdrój — Spalona — Zieloniec — Karlów. Pętle te — jeśli nie liczyć dojazdu z Polanicy — załogi miały przejechać po trzy razy, tyleż razy rozgrywając zlokalizowane tam próby szybkościowe. Prędkość na dojazdach nie przekraczała właściwie 50 km/godz., co jednak dla wielu, zwłaszcza w niższych klasach, zawodników nie było łatwe, choć z najniższych klas najwięcej załóg dotarło do mety, co też zaczyna być już regułą i dobrze.

Taka koncepcja jest chyba słuszną i jeśli ktoś zechce ją w przyszłości powtórzyć, można by ją jeszcze uatrakcyjnić, odwracając na przykład kierunek jazdy po pierwszym przejeździe. Okazuje się, że przy pewnym wysiłku organizacyjnym można znaleźć inne niż do tej pory formy

rozgrywania tego rodzaju imprez.

Było na Rajdzie Dolnośląskim kilka zjawisk charakterystycznych. Znowu do mety dojechało sporo załóg: z 67 skończyło rajd 49. Niepokojące jest, że zanotowaliśmy wyjątkowo dużo uszkodzeń silnika w Polskich Fiatach 125 p.

Wedle nowych zasad nie prowadzi się teraz klasyfikacji generalnej, ograniczając się tylko do rozgrywek w klasach, ale bezsprzecznie indywidualnością u progu tegorocznego sezonu jest BŁAŻEJ KRUPA z AMK „Stomil” Olsztyn, którego umiejętności teraz dopiero zajaśniały pełnym blaskiem za kierownicą Renault 12-Gordini. Podobną rolę też KRYSTIAN BIEŁOWSKI z AKlubu Śląskiego, któ-

ry w PF 125p z silnikiem 1300 cm³ w I grupie uzyskiwał takie wyniki na poszczególnych próbach, że wzbudziło to podejrzenia kolegów, którzy posądzili go o niedozwolone przeróbki. Po złożonym na tę okoliczność protestie rozbrano samochód Bielowskiego i okazało się, że jego wyniki są skutkiem tylko umiejętności. Niemala to satysfakcja dla zawodnika, którego oby tylko teraz nie poniosło za daleko.

W sumie — druga kolejna eliminacja mistrzostw Polski wykazała, że udało się jeszcze raz uratować rajdy przed upadkiem. Upadek ten był już blisko, ale w porę działacze się opamiętali. Trzeba było dopasować ambicje do realiów i — jak się okazuje — wyszło to sportowi na zdrowie. (K).

SPROSTOWANIE

W numerze 20/1974 Motoru, na str. 7 w artykule pt. „Wyścigi coraz ciekawsze” opuszciliśmy w wynikach biegu wszechklas nazwisko L. Lattariego, który zdobył wówczas 5 miejsc. Przepraszamy.