

IV Rajd Żubrów

Kolejny rajd miał już swoją tradycję i stałych uczestników, jednak w ostatnich dwu latach można było zauważyć rosnącą ilość uczestników nie związanych ściśle z klubami. Byli to raczej sympatycy sportu samochodowego ograniczający się bardziej do oglądania zawodów niż ich organizacji.

Nowością regulaminową IV Rajdu Żubrów była próba ograniczenia udziału tej właśnie grupy nie tyle może w zawodach, co w towarzyskim spotkaniu po rajdzie, gdzie jednorodność środowiska miała zapewnić niczym nie zmaconą znakomitą atmosferę. Wprowadzono zatem w regulaminie postanowienie, że „do udziału w IV Rajdzie Żubrów dopuszczeni są wszyscy członkowie klubów i sekcji samochodowych, motorowych posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych oraz odznaki honorowe PZM lub Automobilklubu Polski, którzy w ciągu ostatnich 2 lat nie startowali w eliminacjach do MP lub imprezach zagranicznych“.

W dalszym ciągu podział na klasy wynikał z wieku uczestników, ale bardziej zróżnicowano współczynnik „R“ dla przedziałów wiekowych, których było aż 9.

Rajd stał się też jeszcze jedną imprezą również dla zawodników i słusznie zresztą zgrupowano ich w jednej klasie. Sportowe założenia IV Rajdu Żubrów nie zmieniły się od zeszłego roku i zawody rozgrywano na tej samej trasie.

Zmieniło się podstawowe kierownictwo rajdu. Przybył J. Sożyński i J. Krzesiwo jako obliczający wyniki. Pan Jerzy w późniejszych latach, kiedy nie było jeszcze w użyciu komputerów, zasłynął z błyskawicznych sposobów wykonywania tych czynności.

15 listopada o godz. 14 z ul. Bronka Czecha w Zakopanem ruszył IV Rajd Żubrów. Nieliczna obsada, paskudna pogoda nie miały wpływu na przebieg rajdu. Sportowa konwencja imprezy, tak krytykowana w roku ubiegłym, odpowiadała uczestnikom. Przyjechali z Warszawy, Poznania, Katowic, Lublina, Wiednia i oczywiście Krakowa, żadne obrzydzenie rajdu nie było w stanie odwieść ich od udziału. Nikomu też nie przeszkadzało, że uczestnicy startowali na znakomitych wówczas samochodach, takich jak: BMW 1600, Renault Gordini, Morris Cooper 1300, NSU 1000.

Trzeba jednak przyznać, że za tymi samochodami kryła się niejako pewna elitarność, ale taka była rzeczywistość i kondycja finansowa byłych zawodników i działaczy. Rajd Żubrów był prezentacją, jeśli nie nowinek światowej motoryzacji, to co najmniej bardzo dobrych samochodów. Były też nowinki, po raz pierwszy pojawiły się na starcie Polskie Fiaty 126p, w których wystartowali W. Paluszkiewicz – Bereźnicki z Rzeszowa i St. Goński – St. Grzegorzcyk z Katowic.

W dobrym nastroju i na ogół bez spóźnień rajd po 241 km wrócił do Zakopanego, a po udanym wieczorku towarzyskim w ośrodku sportowym w dniu następnym ogłoszono wyniki.

W klasach zwyciężyli K. Jankowiak – M. Jankowiak (rocznik do 1919 r.), A. Sobański – H. Ruciński (rocznik do 1929 r.) i F. Siller – M. Borowicz (rocznik pow. 1929 r.). Jako ciekawostkę dodam, że w klasie zawodników 2 m. zajęli H. Szramowski – Błażej Krupa i dobrze, mimo że wbrew regulaminowi przecież, bo B. Krupa w tym sezonie zdobył swój pierwszy w karierze tytuł wicemistrza Polski.

Nagrodą za wielki i wielowątkowy wysiłek działaczy i zawodników Automobilklubu Krakowskiego było przyznanie odznak honorowych. Skala wysiłku i zasług na te wyróżnienia była wówczas bardzo duża, a charakter wręczania uroczysty i traktowany z dużą powagą.

Na uroczyste zebranie Zarządu Automobilklubu Krakowskiego przyjechał Przewodniczący Rady Głównej Automobilklubu Polski, K. Wojciechowski, by wręczyć członkom Klubu Krakowskiego honorowe odznaki A. Polski. Złote otrzymali: K. Czekaj, W. Cwiżewicz, M. Kamiński, J. Sożyński, zaś srebrne W. Buczyński, K. Jaromin, W. Sienicki, J. Soczek, Fr. Stępnia.