



Czy przeciętna była zbyt wysoka?

DRUGI etap Raidu Wrocławskiego przebiegał przez okolicę górską — w konsekwencji wyznaczone przeciętne szybkości okazały się trudne do uzyskania i nawet były spóźnienia na mecie. Zdarzyło się to chyba po raz pierwszy w historii naszych powojennych imprez, dotychczas bowiem osiągnięcie regulaminowych szybkości nie nastręczało żadnych trudności a nieliczne spóźnienia, były wynikiem bardzo poważnych defektów.

Po drugim etapie wspomnianego Raidu Wrocławskiego podniosły się głosy oburzenia, że „...raid zamieniono w wyścig” i że „...tak wysokie przeciętne są zupełnie niedopuszczalne”. Kto miał rację — organizator czy niezadowoleni? Zanim odpowiemy na to pytanie zastanówmy się nad założeniami każdej imprezy rajdowej.

Raid jest konkurencją turystyczną i składa się przede wszystkim z próby którą stanowią jazda z określoną przeciętną na wyznaczonej trasie. W zasadzie ta próba drogowa powinna wyłonić zwycięzcę, jednak na wypadek uzyskania jednakowych wyników, regulaminy imprez stawiają dodatkowe próby pomyślane zasadniczo jako dogrywka pomiędzy zawodnikami jednakowo punktowanymi. W wielu przypadkach dodatkowe próby są organizowane tylko dla zawodników którzy przejechali trasę bez spóźnień. Tak jest np. w Rallye Monte Carlo.

Wysoka przeciętna nie oznacza wcale konieczności jazdy z zawrotną szybkością maksymalną. Ideałem kierowcy rajdowego jest, by maksymalna przewyższała tylko nieznacznie przeciętną. Do tego konieczne jest dokładne rozpracowanie trasy z sekundowym wyznaczeniem czasów przejazdów przez osiedla czy złe odcinki nawierzchni.

Niestety w większości przypadków nasi zawodnicy zapominają co to jest mapa i zegarek. Nie były one zresztą dotychczas potrzebne. Przy niskich przeciętnych można było dojechać do mety nie tylko z minutowym zapasem czasu lecz nawet z godzinnym. Przykład: — raid ogólnopolski 1954 r., nocny etap Gdynia — Łódź, dwie Warszawy i dwie BMW 328 przyjeżdżają w czasie o trzy godziny krótszym niż przewidziany. W Łodzi nie był nawet jeszcze zorganizowany punkt kontrolny.

A jak wygląda ta sprawa w poważnych międzynarodowych raidach — na przykład w Raidzie Alpejskim. Za ukończenie jazdy bez spóźnienia przyznawana jest specjalna nagroda — Puchar Alp. Teraz trochę statystyki „pucharowej”: rok 1946 — pierwszy Raid Alpejski po wojnie, nie zdobyto ani jednego pucharu, 1947 —

dwa puchary, 1948 — osiem pucharów, 1949 — jeden puchar, startowały 92 maszyny — ukończyło tylko 31, 1950 — siedem pucharów, z 94 startujących kończy tylko 38, 1951 — dziesięć pucharów, startuje 88, kończy 23, 1953 jest rokiem „niezwykłym” — zawodnicy zdobywają aż 25 pucharów a na 101 startujących kończy 54, w następnym roku raid nie odbył się a w 1956 zdobyto 16 pucharów.

Z powyższej statystyki, wynika zupełnie jasno, że przejechanie trasy prawdziwego raidu bez punktów karnych jest bardzo trudne. A przecież nie trzeba zapominać, że raidy międzynarodowe zaczynają być również i polem bitwy dla naszych zawodników. Dziś startujemy w Raidzie Adrijatyku — jutro w programie jest Rallye Monte Carlo na który otrzymujemy nawet fabryczne samochody Simca Aronde. Do tych imprez powinniśmy wystawić zawodników zahartowanych w trudnej walce. Niestety dotychczasowe raidy krajowe nie gwarantują takiego przygotowania.

A więc przeciętne powinny być wysokie. Wiąże się to ściśle z zerwaniem z szablonem. Przeciętne nie mogą być wytyczone regulaminem ramowym, lecz muszą być różne dla poszczególnych etapów konkretnej trasy. Przeciętne muszą być różne nawet na odcinkach pomiędzy punktami kontrolnymi etapów. O wysokości wyznaczonej szybkości decydują bowiem takie czynniki jak ukształtowanie terenu, nawierzchnia i ilość osiedli przez które przechodzi trasa.

Jak uniknąć wyścigu przez osiedla. W przypadku większych miast najwłaściwszym rozwiązaniem wydaje się umieszczenie punktu kontrolnego przy wjeździe i wyjeździe. Na utworzonym w ten sposób „etapie miejskim” obowiązywała by bardzo niska przeciętna rzędu 10—15 km-godz. Ponadto na trasie, w kilku mniejszych osiedlach należało by ustawić niejawnie punkty notujące czasy przejazdu. Dwa punkty dają możliwość obliczenia przeciętnej osiągniętej na odcinku zabudowanym. Jeżeli przekroczy ona dozwolone maximum należy karać bardzo wysokimi punktami. Przy przekroczeniu pewnej wyższej przeciętnej można nawet wykluczyć zawodnika z raidu.

Startujący zawodnicy muszą przecież pamiętać, że umieszczenie znaków raidowych na samochodzie nie zwalnia od przestrzegania przepisów drogowych, raid musi wychowywać.

M. W.