



Fragment wyścigu na torze Kielce

Foto: Jerzy Jankiewicz

wej homologacji (brakowało zawsze odpowiednich nakładów finansowych), przez co nie mogą się tu odbywać znaczące imprezy.

Tymczasem przykład z Polski wzięły inne państwa socjalistyczne — na Węgrzech powstał tor Hungaroring (odbywają się tam zawody Formuły I), w Czechosłowacji — zmodernizowano tor w Brnie.

## ŚCIGAJĄ SIĘ PO GÓRACH

Wyścigi górskie (bardzo popularne w latach międzywojennych, z udziałem najlepszych kierowców, m.in. na trasie Zakopane — Morskie Oko oraz w Ojcowie uczestniczyło wielu znanych w Europie) straciły wiele na atrakcyjności, nie tylko w Polsce. Po wojnie zaczęto je organizować znacznie później niż wyścigi i rajdy, i nie jako odrębną dyscyplinę, ale jedną z eliminacji mistrzostw Polski w wyścigach płaskich.

Większa frekwencja startujących datuje się od rozpoczęcia produkcji Polskiego Fiata 126p. Pod koniec lat siedemdziesiątych nadano im rangę mistrzostw Polski, wkrótce jednak ZG PZM doszedł do wniosku, że udział 8–10 samochodów w poszczególnych klasach i to bez udziału czołówki krajowych kierowców to za mało, jak na tej rangi imprezę.

Zamiast mistrzostw Polski rozgrywano zawo-

dy o puchar prezesa Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego.

Dopiero w 1984 roku ponownie przywrócono im rangę mistrzowską, między innymi ze względu na znaczne zwiększenie się liczby startujących zawodników.

W wyścigach górskich biorą udział samochody wyścigowe jak i turystyczne podzielone na kategorie i klasy. Rozgrywanych jest zwykle sześć eliminacji, na krętych szosach południowej Polski, w województwach: krośnieńskim, nowosądeckim, bielsko-bialskim, opolskim, jeleniogórskim. Bierze w nich udział po kilkudziesięciu kierowców. Niektórzy zaczynają się specjalizować wyłącznie w tego rodzaju wyścigach.

Wyścigi są bardzo widowiskowe dla publiczności i znacznie tańsze dla uczestników niż torowe.

W 1989 roku Główna Komisja Sportowa Samochodowa PZM postanowiła, że reprezentanci Polski uczestniczyć będą w niektórych imprezach — eliminacyjnych mistrzostw Europy. Polacy, mimo posiadania znacznie słabszego sprzętu niż zachodni rywale osiągnęli jednak sporo znaczących wyników, a najlepiej spisywał się Błażej Krupa na Renault 21 turbo. Udział w ME stał się pośrednią formą przyciągnięcia uwagi działaczy Międzynarodowej Federacji na nasz kraj — ambicją GKSS PZM jest bowiem homologacja pięknego toru w Załużu, aby mogły się na nim odbywać najbardziej znaczące zawody międzynarodowe.

## JAZDY OSZCZĘDNOŚCIOWE CZYLI JAZDA „NA KROPELCE” PALIWA

Coraz większą popularnością cieszą się zapoczątkowane w 1982 roku jazdy oszczędnościowe — współzawodnictwo kierowców w skali ogólnopolskiej o to, czyj pojazd spali jak najmniej etyliny. Poprzez kilka eliminacji zostaje wyłoniony zwycięzca, który otrzymuje tytuł najoszczędniejszego kierowcy roku w danej klasie.

Klasyfikacją objęte są pojazdy seryjne oraz z daleko posuniętymi przeróbkami i usprawnieniami. Regulamin jest prosty. Każdy uczestnik otrzymuje określoną ilość paliwa i musi prowadzić samochód po wyznaczonej trasie (zwykle impreza rozgrywana jest na torze) z szybkością nie mniejszą niż 40 km/godz. Wygrywa ten, kto przejedzie najdłuższy dystans. Proste obliczenie wykaże przeciętne zużycie paliwa na 100 kilometrów.

W klasie „zawodowców” kierowców używają-