



Nasza czołówka w samochodowych wyścigach górskich ma w tym sezonie wystartować w czterech eliminacjach mistrzostw Europy. Pod względem sprzętowym kadra w tej dyscyplinie jest wyposażona zaiste po europejsku. Edward Kinderman będzie na zagranicznych trasach jeździć Lancia Deltą Integrale, Dariusz Kinderman – prototypem 2000. Mirosław Krachulec dysponuje Mazdą 323 4 WD, Wojciech Smorawiński ma Hondę Ballade, Błażej Krupa Renault 21, a Jan Kościuszko Suzuki Swift (na zdjęciu). Ten ostatni zawodnik ma także indywidualny plan startów zagranicznych – na życzenie zachodnioniemieckiego importera Suzuki będzie uczestniczył w zawodach o puchar tej marki w RFN. Pozostałe dyscypliny automobilowe mogą tylko pozazdrościć „góralom” takiego sprzętu!

Fot. Grzegorz Chmielewski

Jeżdżąc

Samochodowe wyścigi górskie przeżywają w naszym kraju renesans, choć jeszcze tak niedawno władze sportowe Polskiego Związku Motorowego wzbierały się przed przyznaniem tej dyscyplinie rangi mistrzostw Polski. Posługiwano się przy tym dość osobliwą argumentacją, że trasy tych zawodów są tylko w górach (no a gdzież mają być rozgrywane wyścigi górskie?), że nie pod ręką dla klubów z centralnej i północnej części kraju, że nie będzie dostatecznej frekwencji, że w porównaniu z rajdami wyścigi górskie są „zawodami jednego odcinka specjalnego”.

Wytrwała walka grupy działaczy i zawodników sportu samochodowego doprowadziła do wznowienia w 1985 roku górskich samochodowych mistrzostw Polski. Czteroletni dorobek rozgrywek potwierdza, że wyścigi górskie nie

tylko obroniły się przed zarzutami, ale także rozwijają się zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Wciąż jednak zdarza się, że wyścigi górskie są traktowane przez zawodników innych dyscyplin nieco lekceważąco (patrz „Tory płaskie – efekty również”, Motor nr 51/88).

Trzeba powiedzieć, że ta dyscyplina sportu ma specyfikę wyraźnie różniącą ją od wyścigów płaskich czy rajdów. Inne musi być przygotowanie sprzętu, inna taktyka i technika jazdy.

Tylko ktoś słabo zorientowany w charakterze poszczególnych dyscyplin samochodowych może twierdzić, że wyścigi górskie są, w porównaniu z rajdami, „zawodami jednego OS-u”. Tak często zdarza się w rajdach, kiedy nawet doświadczony zawodnik popełni na jakiejś próbie błąd, traci sporo se-

po górach

Wycigi górskie stały się szansą dla tych klubów, które dotychczas stały na uboczu wyczynowego automobilizmu.

kund – ale potem skuteczną jazdą odrabia stratę. W wycigach górskich takiej szansy nie ma, omyłki kosztują znacznie drożej. Od startu do mety trzeba utrzymywać najwyższą koncentrację, w ciągu trwającego kilka minut podjazdu rzucić na szalę wszystko. Nie da się korzystać z pomocy pilota, choć trasa w porównaniu z wycigami torowymi jest trudniejsza, czasem wręcz niemożliwa do zapamiętania. Nie można, jak w wycigach płaskich, odpowiednio rozgrywać walki podczas jazdy w grupie ani kontrolować stawki konkurentów.

Myszę, że początkowo te uwarunkowania nie były jeszcze dość czytelne dla zawodników – stąd w 1985 r. nastu trzynastu uczestników górskich mistrzostw Polski – trzydziestu było sklasyfikowanych także w mistrzostwach rajdowych, a pięćdziesięciu siedmiu w wycigach płaskich o mistrzostwo Polski. Słowem tylko dwudziestu sześciu kierowców traktowało wycigi górskie jako wyłączną specjalność.

Interesujące, że w ubiegłym sezonie wśród stu czterdziestu pięciu uczestników aż siedemdziesięciu nie startowało w mistrzostwach Polski w pozostałych dyscyplinach automobilowych. Zatem dokonuje się naturalny proces specjalizacji i świadomego wyboru. Wycigi górskie stopniowo, ale wyraźnie przestają być „odskocznią” dla rajdowców i torowców.

Z roku na rok upadają, że wycigi górskie nie będą w stanie zapewnić sobie odpowiedniej frekwencji. Wciąż rośnie krąg startujących kierowców, a i zainteresowa-

nie publiczności wzrasta. Bezpodstawne okazały się obawy, że położenie tras w górach na południu kraju będzie działać zniechęcająco na uczestników z innych rejonów kraju. Wręcz przeciwnie – nowe mistrzostwa Polski stały się czynnikiem skutecznie dyna-

nowa polskiego sportu samochodowego.

Szansę dla swej aktywności znalazły kluby stojące dotąd na uboczu głównego nurtu sportowych wydarzeń – np. Automobilkлуб Krośnieński, czy Automobilkлуб Podkarpacki w Nowym Sączu.

Tak więc po latach



Tegoroczne zawody w Żaluzi odbędą się na gruntownie zmodernizowanej trasie.

mizującym udział w wyczynowym automobilizmie. W 1988 roku w rajdowych mistrzostwach Polski startowali reprezentanci dwudziestu dwóch automobilkłubów, w mistrzostwach wycigowych dwudziestu sześciu. Natomiast w górskich samochodowych mistrzostwach Polski sklasyfikowano zawodników z trzydziestu czterech (!) klubów, w tym także z województw centralnych i północnych.

Przygotowania, treningi i uczestnictwo w zawodach górskich nie wymagają tak znacznego zaangażowania czasowego, jak w innych dyscyplinach samochodowych. Stosunkowo niewielkie jest zużycie sprzętu w czasie zawodów, toteż wysoka staje się jego trwałość. Te czynniki sprawiają, że właśnie za sprawą górskiej dyscypliny bardzo rozwinęła się baza wyczy-

zastoju kiedy rozgrywki o puchar prezesa PZM nie były w wycigach górskich dostatecznym bodźcem dla rozwoju, ta dyscyplina konsekwentnie buduje teraz swój prestiż i swą tożsamość. Rozwój oznacza przy tym zmiany, poszukiwania. Zmiany przejawiają się m.in. w stopniowym ewoluowaniu regulaminu rozgrywek o mistrzostwo Polski, a także regulaminów technicznych, w kierunku przepisów międzynarodowych.

Wacław Podolski, od niedawna przewodniczący podkomisji wycigowej Głównej Komisji Sportowej – Samochodowej PZM, już od kilku lat konsekwentnie dąży do zacieśniania kontaktów zagranicznych. Położył on wielkie załugi dla odrodzenia i rozwoju wycigów górskich w naszym kraju; nie bez racji uważa, że właśnie w tej dyscyplinie nasi



zawodnicy mają szansę na stosunkowo szybkie osiągnięcie przyzwoitego poziomu międzynarodowego.

Potwierdzeniem racji W. Podolskiego są ubiegłoroczne wyniki polskich kierowców, którzy debiutując w górskich mistrzostwach Europy (Ecce Homo w Czechosłowacji i Mecse na Węgrzech) zdobyli punkty do klasyfikacji tych mistrzostw (Miroslaw Krachulec, Ryszard Trzcinański).

Funkcjonuje także odwrotny kierunek kontaktów międzynarodowych – zapraszanie do Polski kierowców zagranicznych. W minionym sezonie na naszych trasach pokazało się czternastu zawodników z Czechosłowacji i NRD, a niewątpliwą gwiazdą wśród nich był Czech Adolf Fešarek.

Tegoroczny plan przewiduje udział naszej czołówki nie tylko w zawodach w Czechosłowacji (Šternberk, 17-18 czerwca) i na Węgrzech (Pecs, 1-2 lipca), ale także w kolejnych eliminacjach mistrzostw Europy: Rechberg (Austria, 29-30 kwietnia) oraz Oberjoch (RFN, 14-15 października). Do górskiej kadry powołano Jana Kościuszkę (Su-

zuki Swift, Automobilklub Krakowski), Wojciecha Smorawińskiego (Honda Ballade, Automobilklub Wielkopolski), Błażeja Krupę (Renault 21, OKS „Stomil” Olsztyn), Miroslawa Krachulca (Mazda 323 4WD, Automobilklub Częstochowski), Edwarda Kindermana (Lancia Delta Integrale, Automobilklub Śląski) oraz Dariusza Kindermara (prototyp 2000, Automobilklub Śląski).

Zasadnicze zmiany w regulaminie tegorocznych mistrzostw Polski to: zmniejszenie liczby eliminacji o połowę – zamiast dwunastu rozgrywanych w sześciu turach, będzie sześć, a do punktacji sezonu będą wliczone cztery; korekty regulaminów technicznych i podziału na klasy – z pięciu różnych klas, przewidzianych dla Polskich Fiatów 126p – pozostaną tylko trzy.

Wyścig Bieszczadzki (10-11 czerwca na podsańockiej drodze Załuż-Tyrawa Wołoska) zostanie przeprowadzony na znacznie zmodernizowanej trasie, w pełni dostosowanej do wymogów międzynarodowych. Nawierzchnia przeprowadzona jesie-

nią ubiegłego roku, była wykonywana przez Rejon Dróg Publicznych w Sanoku właśnie pod tym kątem. Szerokość jezdni, profile luków, bezpieczne bariery energochłonne, parkingi – to już europejski poziom. Na tegoroczne zawody w Załuzu zaproszono obserwatora FISA, bowiem trasa ta aspiruje do rozegrania na niej eliminacji mistrzostw Europy. Będzie to możliwe za kilka lat pod warunkiem pomyślnego spełnienia wymagań FISA. Bardzo ambitna postawa działaczy Automobilklubu Krośnieńskiego i przychylnosc wojewódzkich władz mogą sprawić, że w latach dziewięćdziesiątych Ziemia Krośnieńska zasłynie w Europie właśnie z wyścigów górskich. Ale konkurencja jest silna, bo obecnie w mistrzostwach kontynentu zdecydowanie dominują trasy alpejskie. Apetyt na uzyskanie mistrzowskiej rangi mają także Jugosłowianie, którym marzy się zorganizowanie jednej z eliminacji na trudnej i pięknej trasie Lovćen koło Centinje w Czarnogórze.

GRZEGORZ
CHMIELEWSKI
Fot. autora