

Na półmetku sportowego sezonu

Wyścigi przełamują kryzys

Wyścigi samochodowe długo były w Polsce konkurencją bez większych perspektyw, znajdującą się w cieniu innych dyscyplin motorowych. Gdyby nie nieliczna garstka zapaleńców — którzy, nie zważając na kłopoty, wynikające zarówno z braku sprzętu, odpowiednich torów, jak również niechęć przemysłu samochodowego do tej formy motorowej rywalizacji — dawno już sport ten umarłby śmiercią naturalną.

Ostatni okres przyniósł jednak dość wyraźną zmianę sytuacji. Dynamiczny rozwój motoryzacji ułatwił wytrwałym działaczom motorowym realizację wielu zamierzeń, które nie tak dawno znajdowały się jedynie w sferze marzeń. Po pierwsze: odany został do użytku w Kielcach — o czym informujemy w „Auto Moto” na innym miejscu — pierwszy w Polsce tor samochodowy z prawdziwego zdarzenia. Jest to obiekt w pełni nowoczesny, spełniający wszystkie wymogi międzynarodowych przepisów FIA.

Po wtóre: w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZM uruchomiono produkcję samochodów wyścigowych Formuły B-8 „Ester”. Począwszy od roku 1975 Ośrodek PZM (głównie dzięki inicjatywie jego dyrektora, Zdzisława Ochmańskiego, oraz złotym rękom tak wytrawnych fachowców, jak Zbigniew Kulczyński oraz Kazimierz Jakubowski) opuszcza rocznie placę nowitkikh, wyścigowych maszyn. Nie jest to wiele, ale zawsze jest to już coś.

Bardzo ważnym momentem — jak się później okazało — była także decyzja sprzed dwóch lat, dotycząca zasadniczej zmiany regulaminu sprzętu. Postanowiono mianowicie zlikwidować grupę I samochodów seryjnych, stworzyć natomiast grupę II według załącznika „J” przepisów FIA, wydzieloną specjalnie dla klas markowych Polskiego Fiatu 126p oraz Polskiego Fiatu 125p. Wprowadzono jednak sporo ograniczeń. M. in. kierowcy, którzy chcą startować w tej grupie, muszą wyposażyć swoje samochody w wiele elementów identycznych, jak w seryjnych Polskich Fiatach. Dotyczy to m. in. gaźnika, kolektora ssącego i wyde-

kowych Polskiego Fiatu przedstawiana się następująco:

● **Polski Fiat 126p:** 1—2 miejsce ex aequo Zdzisław Kaluza (Automobilklub Kielce) oraz Wiesław Cygan (Automobilklub Bielsko-Biala) — po 96 pkt., 3. Cezary Ruszkowski (Automobilklub Bielsko-Biala) — 84 pkt.

● **Polski Fiat 125p:** 1. Tadeusz Kudłaty (Automobilklub Dolnośląski Wrocław) — 100 pkt., 2—3. miejsce ex aequo: Stefan Knast (Automobil-



Do II-giej Eliminacji Samochodowych Wyścigowych Mistrzostw Polski w Kielcach zgłoszono się tyle „maluchów”, że trzeba było zrobić dwa przedbiegi. Jak widać na zdjęciu chodzili one prawie „leś w leś”.

chowego, skrzyni przedkadniowej, tylnego mostu, jak również ogumienia, które musi być koniecznie produkcyjne krajowej. Chodziło w tym wypadku zarówno o zrównanie szans sportowych, jak również umożliwienie krajowym fabrykom ogumienia rozwinięcia inicjatywy w tym kierunku.

Zmiany te, wbrew malkontentom, którzy byli zdania, iż są to decyzje hamujące rozwój sportu samochodowego, bardzo szybko przyczyniły się do wyraźnego wzrostu zainteresowania tą dyscypliną. Liczba uczestników pierwszych dwóch tegorocznych eliminacji wyścigowych mistrzostw Polski przeszła najsmieszniejsze oczekiwania: 22 maja br. w Poznaniu stanęło na starcie I eliminacji aż 139 samochodów, a 26 czerwca w Kielcach, gdzie równocześnie z II eliminacją odbyło się uroczyste otwarcie nowego toru, zgłoszono aż 144 samochody. Oczywiście, w obydwu wypadkach trzeba było przeprowadzić dodatkowe eliminacje.

Z dziennikarskiego obowiązku poinformujemy, że po dwóch eliminacjach sytuacja w ścisłej czołówce w najpopularniejszych klasach mar-

klub Bydgoszcz) oraz Adam Polak (OBRŚO Warszawa) — po 89 pkt.

Oto, co powiedział nam na półmetku sportowego sezonu przewodniczący zespołu wyścigowego GKSS, Longin Bielański:

Wyścigi samochodowe w Polsce nareszcie mają szansę wyjść z głębokiego impasu. Zdajemy sobie sprawę, że sporo czasu musi upłynąć, nim dyscyplina ta wypłynie na szersze wody i można będzie spróbować sił i to z powodzeniem, na międzynarodowej arenie. Na razie rywalizujemy przede wszystkim na krajowym podwórku, a dotychczasowe próby, na razie jeszcze niesmiałe, konfrontacji sił z zagranicznymi rywalami, m. in. w Pucharze Pokoju i Przyjaźni, nie przyniosły większych osiągnięć. Ale nie od razu — jak głosi znane porzekadło — Kraków zbudowano. Z roku na rok będziemy bogatsi o nowe doświadczenia, będą rosnąć umiejętności zawodników. Najważniejsze, że sportem wyścigowym zaczyna także interesować się krajowy przemysł. Sądzę, że korzyści z tego będą obopólne i nie trzeba będzie na nie długo czekać.