Pierwsze tegoroczne spotkanie ścigantów miało miejsce na wypróbowanym torze w Toruniu i dzięki ofiarnej pracy przygotowawczej tamtejszych organizatorów. Inauguracja sezonu wyścigowego raz jeszcze przekonała nielicznych już sceptyków, że ta właśnie forma wysokiego wyczynu w automobiliźmie jest formą przyszłościową z wielu względów.

WYŚCIGI CORAZ CIEKAWSZE

DLACZEGO SĄ ATRAKCYJNE?

Po pierwsze — od strony organizacyjnej. To jasne, że łatwiej przygotować i przeprowadzić dużą nawet imprezę zlokalizowaną na przestrzeni jednego obiektu, aniżeli rozciągniętą na wielu setkach kilometrów, jak to ma miejsce w przypadku rajdów. Nie oznacza to, że jesteśmy przeciwnikami imprez rajdowych, ale w konfrontacji tych dwóch typów imprez — jak na razie — w zainteresowaniu publiczności wyścigi są w zdecydowanej ofensywie. Owa łatwość organizacji wyścigów nie oznacza też, że spotkanie kilkudziesięciu zawodników można zorganizować na kolanie. Przekonują się o tym działacze Delegatury Automobilklubu Bydgoskiego w Toruniu, którzy od kilka lat wyspecjalizowali się w tej konkurencji. Mimo wszystko trzeba do prac przygotowawczych zespołu ofiarnych ludzi, a o tych coraz trudniej. Aktywiści z Torunia muszą postarać się o młode kadry, bo sami mogą już w niedalekiej przyszłości nie podołać, jeśli popularność wyścigów będzie rosła w tym tempie co teraz.

Po drugie — wracając do motywów atrakcyjności wyścigów — budzą one coraz większe zainteresowanie wśród zawodników. Na inauguracji sezonu w Toruniu stawiła się rekordowa ilość ścigantów we wszystkich niemal klasach włącznie z kategorią C-9, jak teraz nazywa się samochody dawnej formuły 3, tych specjalnie konstruowanych do wyścigów.

Przygotowanie do wyścigu mniej kosztuje czasu i nakładów finansowych, daje — jak twierdzą sami zawodnicy — więcej frajdy sportowej.

Po trzecie — widowiskowość. Na zamkniętym torze publiczność po prostu więcej widzi z tego, co się dzieje, aniżeli na innych imprezach samochodowych. Jeśli już jednak jesteśmy przy tym temacie nie sposób pominąć i niedostatki w tej kwestii, które w jakiś sposób trzeba wyeliminować. Wiadomo, że sprawę rozwiązałby tor z prawdziwego zdarzenia, ale że go nie mamy, więc trzeba szukać rozwiązań na istniejącym stanie rzeczy.

Chodzi o bezpieczeństwo publiczności i zawodników. Lotniskowa trasa w Toruniu jest praktycznie nie do opanowania przez służbę porządkową, a apelacja do rozsądku widzów nie zawsze jest gwarantem właściwego zabezpieczenia. Póki czas, trzeba pomyśleć nad jakimś sposobem uniemożliwienia publiczności tak bliskiego kontaktu z torem, bo tym razem na wyścigu w Toruniu skończyło się na rozbiciu samochodu widza, który zbyt blisko toru postawił swój pojazd, ale mogło być i gorzej.

I jeśli już jesteśmy przy tym temacie — działacze toruńscy opracowali plan dobudowania do istniejącego układu toru kilkuset metrów pasa betonowego, co dałoby możliwości konstruowania ciekawszej trasy. Mają na to zgodę gospodarza obiektu — miejscowego aeroklubu i innych odpowiednich władz, sprawa utknęła na szczeblu jednego z ministerstw, które podchodzi do sprawy w sposób, powiedzmy — przesadnie formalny. Toruniacy zmobilizowali gotowość społecznego wykonania wielu prac i nie mogą ruszyć z miejsca. Trzeba im pomóc, a apel ten kierujemy również do działaczy władz naczelnych Polskiego Związku Motorowego.

KONKURENCJA SIĘ ZAOSTRZA

Słów kilka o aktualnym poziomie sportowym. W wyścigach samochodowych w tym sezonie obserwować będziemy kilka nowości. Po raz pierwszy wyłączono do osobnej konkurencji Polskie Fiaty 125p 1300 i 1500 cm³ w I grupie. W dwóch tych klasach zawodnicy dysponujący tym właśnie samochodem ścigają się między sobą w zakresie jednego typu samochodu.

Sporo kontrowersji budziły do tej pory wyścigi wszechklas. Startują w nich wszyscy, a różnice między np. Polskimi Fiatami w I grupie, a Porschem wyrównywano w ten sposób, że te „lepsze" samochody startują po „gorszych" po odczekaniu odpowiedniego czasu. I właśnie owe handicapy czasowe budziły swego czasu zastrzeżenia, albowiem wyliczone to było kiedyś na zasadzie porównań. Dokonano w tej kwestii ostatnio korekt i wydaje się, że obowiązujące teraz handicapy bliższe są już realiom, choć jasne, że tego rodzaju rozwiązanie nie będzie nigdy w stu procentach sprawiedliwe dla wszystkich. Jednakże, wyścigi wszechklas dobre są przede wszystkim dla publiczności, która rozgrzewa się do białego, kiedy Adam Smorawiński po blisko 4-minutowym oczekiwaniu rozpoczyna pogoń z całą stawką. Tym razem jego Porsche wyszło z tej pogoni zwycięsko, ale może nadejść taki wyścig, że to się nie uda. Zwłaszcza że przybył konkurent w postaci Renault 12 Gordini, w którym Błażej Krupa bardzo dzielnie poczynał sobie na toruńskich wyścigach, roznosząc koalicję Polskich Fiatów 125p II grupy, włącznie z fabrycznymi kierowcami. Jeśli już o tych ostatnich mowa, odnotować trzeba kolejny nieudany występ grupy kierowców FSO. Psuły się im samochody, zawodziły nerwy.

*

Renesans przeżywają samochody w kategorii C-9. Te wyścigówki, które w ubiegłych sezonach żenowały na torze niemrawością teraz odżyły. Na treningach kolejność czasów między wielu zawodnikami mierzono w dziesiętnych częściach sekundy, co jest wynikiem unifikacji sprzętu: wszystkie wyścigówki wyposażone są teraz w silniki Polskiego Fiata. Ich wyścig dał publiczności sporo emocji, bo czołówka: Kiełbania, Oczkowski, Jagielski i Nowak stoczyli rzeczywiście piękną walkę o to, kto pierwszy przejedzie linię mety. Kiedyś jeździli gęsiego po torze, ścigając się na zasadzie: „ja z mną". Teraz walka idzie na całego i dochodzi nawet do kolizji, ale na to każdy kto się decyduje na tę zabawę, musi być przygotowany.

Naszych ścigantów czeka w tym roku kilka występów w konkurencji międzynarodowej. Po niepowodzeniach w Pucharze Pokoju i Przyjaźni w ub. latach czas najwyższy rozpocząć odbudowę reputacji. Może uda się to w tym roku? **(bk)**

WYNIKI

Klasa 11: 1. K. Różewski, 2. A. Banaszak, 3. H. Kaczmarek — wszyscy — AKlub Wielkopolski i Seat 850. **Klasa 12:** 1. W. Gawron (AKlub Warszawski) PF125p, 2. T. Maftyjewicz (AKlub Dolnośląski) PF125p, 3. K. Bielowski (AKlub Śląski) — PF125 p. **Klasa 13:** 1. T. Ciecierzyński (AKlub Warszawski) PF125 p, 2. W. Markowski (Stomil Olsztyn) PF125p, 3. T. Kudłaty (AKlub Dolnośląski) PF125p. **Klasa 14:** 1. L. Lattari (AKlub Warszawski) Alfa Romeo 2000 GTV, 2. M. Grazziani (AKlub Morski) Alfa Romeo 2000 GTV, 3. M. Szramowski (AKlub Warszawski) Alfa Romeo 2000. **Klasa 23:** 1. B. Krupa (Stomil Olsztyn) Renault 12 Gordini, 2. A. Jaroszewicz (AKlub Warszawski) PF125p, 3. K. Frank (AKlub Warszawski) PF125p. **Klasy 24, 35, 50:** 1. A Smorawiński (KM Winogrady Poznań) Porsche Carrera, 2. B. Krupa — Renault 12 Gordini, 3. R. Mucha (AKlub Warszawski) PF125p. **Wyścig wszechklas:** 1. A. Smorawiński 2. B. Krupa, 3. A. Jaroszewicz, 4. K. Frank, 5. R. Mucha, 6. A. Świnarski (AKlub Wielkopolski) Fiat 128 SL. **Kategoria C-9:** 1. J. Kiełbania (AKlub Świętokrzyski), 2. A. Oczkowski (AKlub Śląski), 3. S. Jagielski (AKlub Warszawski), 4. H. Nowak (AKlub Śląski), 5. L. Jaworowicz (AKlub Warszawski), 6. J. Zdrojewski (AKlub Warszawski).