

Czarny dzień Śląska

13 LIPCA na ulicznej trasie w Opolu rozegrano wyścig samochodowo-motocyklowy zaliczony jako druga eliminacja do Mistrzostw Polski. Nadzwyczaj ciekawa trasa posiadająca oprócz ostrych zakrętów również bardzo szybkie łuki pozwoliła na oglądanie wspaniałej jazdy mistrzów szybkości i... wielkich różnic klasy pomiędzy poszczególnymi zawodnikami.

Dla kibica wprowadzonego dobrze w zagadnienia sportu wyścigowego, impreza miała przebieg bardzo ciekawy jednakże z punktu widzenia przeciętnego widza brakowało emocjonujących walk choć w pewnym stopniu zastępował je dreszczyk emocji jakiego dostarczyły niestety liczne wypadki. Na szczęście żaden z zawodników nie odniósł obrażeń.

W wyścigu motocykli, zapowiadający się pojedynek w klasie 500 pomiędzy Hennkiem a Kanaszem trwał tylko przez dwa okrążenia i został przerwany defektem Nortona, na którym Kanas zwyciężył w klasie 350. Również poprzednie spotkania klas 125, 250 nie miały historii.

Biegi dla samochodów to nieprzerwane pasmo defektów, wypadków i jazdy po krawężnikach. Doskonałą formą jeździecką i wynikami wyróżnił się przede wszystkim Jerzy Jankowski, jadący regularnie jak pociąg pociąg i pewnie wygrywający w dwóch klasach: 750 i 1300. Klasę do 1600 wygrał bardzo dobrze jadący Grzegorz Timoszek.

Pierwsze zapoznanie się z trasą wyścigu nastąpiło już w sobotę po południu na nieobowiązkowym treningu. Przebieg treningu to „łańcuch defektów” tak, że wkrótce parking zamienia się w wielki zakład naprawy pod gołym niebem. Uszkodzenia to nie tylko wynik niesprawności mechanicznych zespołów, lecz również i konsekwencje spotkań z krawężnikami. Zawodników rozpuściły trochę bezpieczne trasy lotniskowe,

na których bez żadnych konsekwencji można było wyjeżdżać poza obręb nawierzchni. Na ulicach miast krawężniki nieubłaganie gnały tarcze kół lub nawet całe zawieszenie.

Zjeżdża Weiner w obłokach dymu z palącej się tylnej opony, trącej o zgiętą blachę nadwozia. Prostowanie i odjazd. Lecz już po jednym okrążeniu SAM 68 jest z powrotem w parkingu. Weiner rozkłada ręce: „...Nie można jechać tym wozem!” Jest zgięte tylne zawieszenie — prostowanie, przy pomocy aparatu spawalniczego przeciąga się do późnych godzin wieczornych.

Ślady spotkań z krawężnikami noszą również koła SAM-ów Wrocławskiego i Timoszka. Z przyjemnością można było obserwować zmianę stylu jazdy tego ostatniego zawodnika. Na treningu początkowo Timoszek jeździł jeszcze jedną ręką — następne okrążenie już dwoma, pokonując wiraże w coraz ładniejszych poślizgach.

Jankowski walczy z defektami. Silnik RAKA przerywa i na poszukiwaniach przyczyn defektu mija trening. Są też i inne uszkodzenia — wyskakujący czwarty bieg, ślizganie się sprzęgła...

Od najwcześniejszych godzin rannych niedziela pozdrawia zawodników podzwrotnikowym upałem, który wcale nie ułatwia wykonywania niekończących się napraw do jakich zmuszają nowe defekty powstałe na oficjalnym treningu.

A jakie czasy uzyskują samochody? — Niestety organizator łapał łączne czasy z 5 okrążeń, których większość zawodników nie mogła przejechać na skutek defektów. Tak więc o równowadze sił można było sądzić tylko na podstawie wzrokowych obserwacji lub prywatnych stoperów, które zapowiadały zaciętą walkę w silnie obsadzonej klasie 750 i 1300. Po łukach wspaniałe wiraże Nohorski na Triumph TR 2. Ten czerwony wóz jadący bardzo cicho dzięki nie zdjętemu tłumikowi sprawiał dziwne wrażenie ślizgając się na zakrętach.

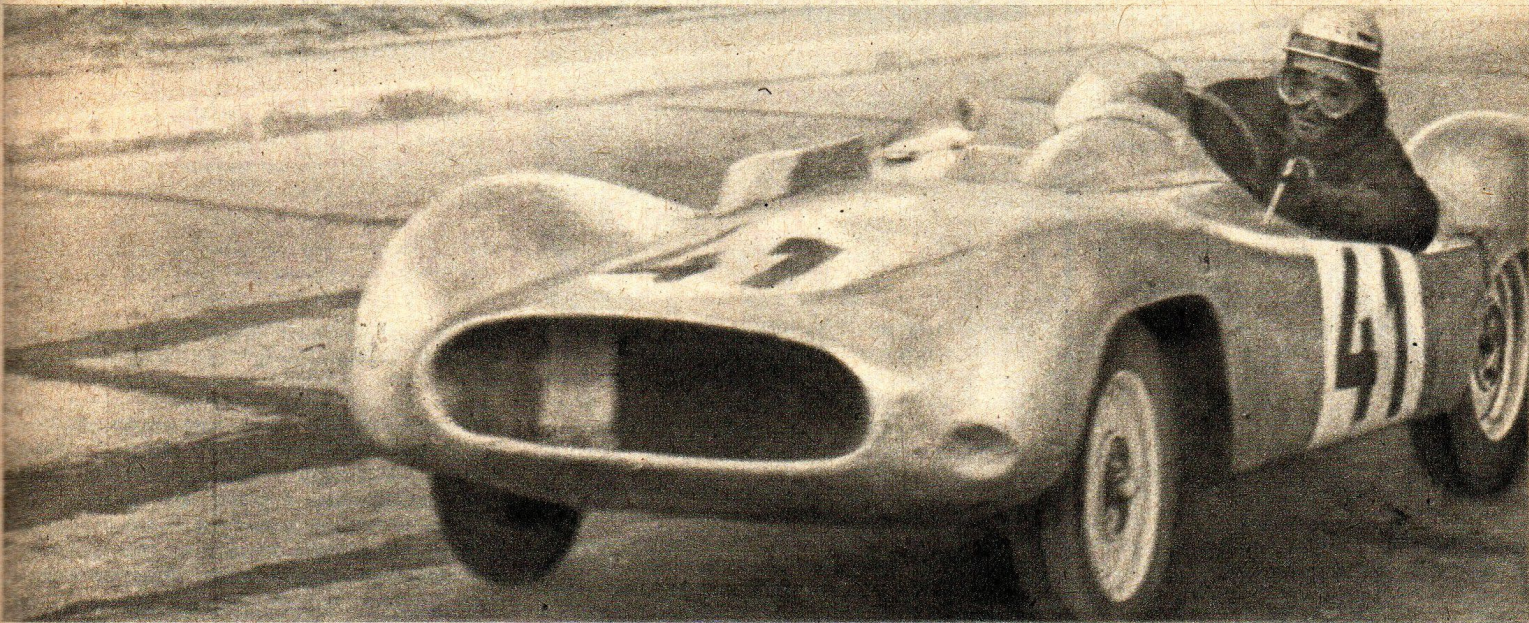
Dla warszawskiej stajni ostatnie minuty treningu są przykre. — Jagielski wpada na drzewo. Zawodnik nie odnosi obrażeń, ale KRAB jest mocno rozbity. Drugiego KRABA prowadził Bielak, lecz pod koniec treningu kilka próbnych okrążeń wykręca na tym wozie Cichowski. Rezultatem tej jazdy jest uszkodzenie zaworów. Na skutek przekroczenia limitu maksymalnych obrotów zawory wydechowe spotkały się z tłokiem. A więc znów gorączkowa praca. Sytuację ratuje przełożenie głowic z rozbitego wozu i po paru godzinach KRAB jest gotów do startu.

Jankowski stanął na trasie — urwany łańcuch. Jego mechanik zaczyna więc holować RAKA motocyklem Jawa. Jednakże niedługo,

Dokończenie na str. 11

JERZY JANKOWSKI





Czarny dzień Śląska

Dokończenie ze str. 3

na trasę wyskakuje funkcjonariusz MO i zatrzymuje kawalkadę. „...prawo jazdy — dowód rejestracyjny...” Poczem obejrzawszy przedstawione dokumenty groźnie stwierdza, że holowanie samochodu motocyklem jest przekroczeniem przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach Rzeczypospolitej Polskiej! Czyżby? — tą drogą zapytujemy funkcjonariusza MO — w stosunku do jakiego paragrafu jest to przekroczenie. Bowiem zawsze chętnie dowiadujemy się nieoczekiwanych nowości...

Ten incydent był zresztą jedynym nieprzyjemnym zgrzytem imprezy. Trzeba bowiem pochwalić nadzwyczaj operatywną postawę milicji, która w większości przypadków potrafiła opanować niesforą publiczność.

750 na start! Wyścig rozpoczyna się doskonałym startem Weinera, który od razu obejmuje prowadzenie. Pierwsze okrążenie jako drugi kończy Bielak przed Jankowskim, który bardzo szybko zbliża się do konkurencji. 4 okrążenie Bielak i Jankowski wyprzedzają Weinera, który bezpośrednio potem wycofuje się na skutek defektu uszczelki pod głowicą. W 6 okrążeniu prowadzenie obejmuje Jankowski. Teraz już wyścig nie ma historii. Warszawskie samochody jadą jeden za drugim jak wagony luksusowego expressu. Zaden z konkurentów nie jest w stanie nawet zbliżyć się do czołówki. Pod koniec biegu Bielak zwalnia i Jankowski wygrywa z przewagą 25 sek.

Do biegu wystartowało 10 wozów. Jednak linię mety przekroczyło tylko 4 — z tego tylko dwaj wspomniani zawodnicy zmieścili się w limicie czasu.

Hennek rewelacją dnia. Regularność i piękny styl jazdy czołówki został nieco odsunięty w cień przez wspaniały pokaz jaki dał Jan Hennek. Hennek wziął po raz pierwszy udział w wyścigu samochodowym. Katowicka stajnia postawiła mu do dyspozycji SAM-a Nr 64 na którym w Łodzi wywrócił się Langier. Jest to wóz słaby i raczej w kiepskim stanie i absolutnie nie dawał szans na zwycięstwo. Jednakże Hennek potrafił wycisnąć zeń fantastyczne poślizgi, którymi starał się nadrobić brak szybkości na prostych. Bez wątpienia to był jeden z najlepiej jadących zawodników na wyścigu. Hennek zastosował metodę bardzo brutalnej jazdy, lecz z mistrzowskim opanowaniem wozu. Styl jego jazdy można porównać do reprezentowanego w przeszłości przez legendarnego Tazio Nuvolari. Bez wątpienia po odrobinie treningu Hennek ma szanse stać się jednym z najlepszych polskich zawodników samochodowych. Niestety kres jego wysiłkom kładzie zgięta tarcza koła przy spotkaniu z krawężnikiem. Przyczyna wypadku — wyskoczenie drugiego biegu przy wejściu w zakręt.

7 samochodów w klasie 1600 ruszyło spod flagi startowej. Poza konkursem próbuje tutaj swych sił Nahorski na dwulitrowym Triumph TR2. Właściwą obsadę klasy stanowi Wrocławski na SAM Lancie 1500 Nr 22 oraz startujący po raz pierwszy po latach przerwy Gawron na SAM z silnikiem Opel Olympia 1500. Niestety, wóz ukończony w ostatniej chwili przed wyścigiem wyróżnia się tylko starannie wykonanym nadwoziem nie posiadając żadnych walorów sportowych. Przerwywający silnik nie pozwala na uży-

▲ **Najlepszy ze stajni katowickiej**
Konstanty Krajewski, wicemistrz Polski

skanie szybkości, które mogłyby być uznane za wyścigowe.

Obsada wzmocniona jest wozami klasy 1300 — Timoszek, Borowczyk, Szulcowski i Krajewski. Ten ostatni prowadzi przez dwa okrążenia, lecz już w trzecim wyprzedza go Wrocławski. Niemal jednocześnie nadchodzi meldunek z trasy: wóz numer 25 rozbity. Na szczęście zawodnik Gawron wyszedł z wypadku bez „defektów”. Wkrótce potem chmura pyłu na szybkim łuku obwieszcza o opuszczeniu trasy przez Szulcowskiego. I tym razem skończyło się tylko na pogięciu nadwozia SAM-a.

Pojedynek Wrocławski — Krajewski trwa. Za nimi czatuje Timoszek, który wychodzi na drugą pozycję, gdy niespodziewanie Krajewski zjeżdża do parkingu. Maską do góry, gorączkowa praca mechaników i wóz wraca na trasę znów pracując na wszystkich cylindrach. Niestety nie na długo. Po dalszym okrążeniu Krajewski wycofuje się z biegu na skutek powtórzenia defektu. Przyczyna bardzo prozaiczna — spadanie przewodu ze świecy.

11 okrążenie — Timoszek pierwszy, drugim jest Wrocławski, który jedzie teraz z pogiętą tarczą tylnego koła będącą widocznym dowodem zawarcia bliższej znajomości z krawężnikiem. Trzecim jest Borowczyk. Jedzie bardzo regularnie i znacznie szybciej niż można było spodziewać się po dotychczasowych wystąpieniach tego nieciekawego konstrukcyjnie samochodu. Start „łodzi podwodnej” był poważnie zagrożony, gdyż w czasie treningu pękła dźwigienka zaworowa. Sytuację uratował piękny gest Wędrichowskiego, który pożyczka swemu konkurentowi dźwigienkę zdjętą ze swej Simca Aronde.

Ostatni bieg to próba sił klasy 750 przeciwko 1300. Rusza 6 wozów. Prowadzi znów Krajewski, lecz w drugim okrążeniu wysuwa się do przodu Jankowski oddalając się od konkurentów naprawdę w zawrotnym tempie. Trzecim jest Bielak, który wycofuje się na skutek defektu uszczelki pod głowicą. Być może, że przy gorączkowej wymianie głowic nakrętki nie były dostatecznie dociągnięte. Teraz już wyścig zmienia się w procesję, której czoło stanowi Jankowski, środek Krajewski, zaś koniec Timoszek starający się nadrobić jazdą na zakrętach spadek mocy silnika spowodowany ustawicznym przerywaniem. Procesja jednak jest bardzo ciekawa ze względu na piękną technikę wirażowania pokazaną przez wymienionych zawodników.

Tak więc była to dla stajni śląskiej naprawdę feralna trzynastka. Katowickie wozy wycofywały się jedne po drugich na skutek różnych często dość niezwykłych defektów. Katowiczanie przyjęli swą porażkę naprawdę sportowo składając po imprezie serdeczne gratulacje zawodnikom warszawskim. Za to na pewno na następnej eliminacji będzie lepiej. Życzymy sukcesów i ciekawych walk na trasie.