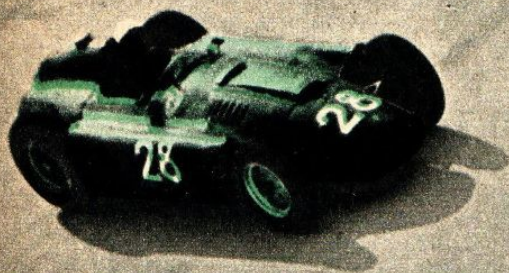


W KALEJDOSKOPIE

WYSCIGOWYCH

MISTRZOSTW ŚWIATA



FANGIO - MOSS - COLLINS

SEZON roku 1956 zapowiadał się jako seria pojedynków pomiędzy Fangio, dosiadającym wózów Ferrari, a Mossem, prowadzącym Maserati. W poprzednim sezonie obydwa jeździli w zespole Mercedesa i związani rygorystycznymi dyspozycjami kierownictwa ekipy, nie mogli rywalizować ze sobą. Teraz Moss śni o tytule Mistrza Świata na co ma duże szanse, reprezentuje bowiem wraz z Fangio klasę, do której nie można zaliczyć żadnego innego kierowcy. Nie uprzedzajmy jednak faktów i przenieśmy się na bardziej słoneczną półkulę.

Tu rozgrywa się pierwszy akt Wielkiej Gry: Grand Prix Argentyny. Na początku wyścigu Fangio i Moss jadą na dalszych pozycjach oszczędzając siłki. Dopiero w 42 okrążeniu Moss wychodzi na pierwszą pozycję, lecz jest o bardzo krótkotrwały sukces — szybko dogania go Fangio, który przesiadł się na wóz Mussa po defekcie silnika w Ferrari, na której zaczął wyścig. 81 krążenie kładzie kres rywalizacji — Moss wycofał się, urwany zawór... Teraz już przez nikogo nie zagrożony Fangio wygrywa wyścig.

W punktacji do mistrzostw prowadzi jednak Behra, który ukończył na drugiej pozycji — gdyż Fangio kończąc wyścig na cudzym wozie dzieli się punktami z jego poprzednim kierowcą.

Następne spotkanie ma miejsce już w Europie: — „wyścig 1000 zakrętów” Grand Prix Monte Carlo — to rewanż dla Mossa. Prowadzi on od pierwszego zakrętu. Fangio jest w złej formie, już w drugim okrążeniu kręci się w kółko, apoczątkowując powtarzające się spotkania z krawężnikami i ścianami dołów.

Na widownię wkracza nowy zawodnik: Peter Collins, najnowszy i mało dotąd znany nabytek zespołu Ferrari. To właśnie wyprzedza Castelletiego po wewnętrznej szybkiego wirażu: koła kręczone aż do oporu — pełny gaz! Już jest na drugiej pozycji za Mossem. Po chwili Fangio dogania czołówkę; gdy znajduje się na trzeciej pozycji Collins ruchem ręki zaprasza go do wyprzedzenia. Jedzie tuż za Fangio — jest zdumiony jego złą formą. W 40 okrążeniu Fangio wpada jeszcze raz na ścianę, tym razem poważnie uszkodzając wóz. Przejeżdża na Ferrari Collinsa, lecz dopiero 70 okrążenie przynosi zmianę:

Fangio nagle odnalazł formę i zaczyna szatański pościg odrabiając po pięć sekund na okrążeniu. Nie pomaga jednak nawet kilkakrotne pobicie rekordu trasy — Moss wygrywa swe pierwsze Grand Prix tego roku. Bohaterem dnia jest jednak Collins — czy był to tylko chwilowy przeblysłk formy, czy też zapowiedź przyszłego Mistrza?

Fangio siedzi na pulpicie stoiska wesoło machając w powietrzu nogami, jest zadowolony — przed chwilą, już w pierwszych minutach treningu do Grand Prix Belgii pobił rekord trasy. Odpowiada mu ona doskonale, jak również i dosiadanej Ferrari. Moss trenuje nadal — osiąga wspaniały czas 4 min. 14,7 sek., znacznie lepszy od przed chwilą ustanowionego rekordu! Lecz już Fangio wślizguje się za kierownicę swego wozu i za chwilę stopery notują: 4 min. 9,8 sek — przeciętna 202,32 km/godz!

— Na to już nic nie poradzę — mówi Moss.

Wyścig jednak nie rozegrał się pomiędzy rywalizującą parą. Moss prowadząc wyścig gubi tylne koło i przesiada się na Maserati Perdisy, kończąc w konsekwencji dopiero jako trzeci, Fangio wycofuje się z defektem pod koniec wyścigu. Wygrywa — któż by inny? — Collins!

Rhelms. Po zeszłorocznej tragedii w Le Mans sprawa wyścigów samochodowych we Francji stała pod wielkim znakiem zapytania. Jednak po pewnych przeróbkach mających na celu podniesienie bezpieczeństwa widzów, trasa została zatwierdzona przez władze i 42 G. P. Automobilklubu Francji odbywa się, jak zwykle, przy udziale czołówki kierowców walczących o punkty do mistrzostw. I tym razem wielki sukces odnosi Collins wygrywając wyścig przed Castelletim. Fangio na skutek defektów kończy dopiero czwarty a Moss znów na wozie Perdisy lokuje się na piątej pozycji. Wielką niespodzianką wyścigu były angielskie samochody Vanvall, Schell na jednym z nich potrafił przez kilka okrążeń utrzymać się na pierwszej pozycji.

Grand Prix Wielkiej Brytanii — Moss startuje ze zbiornikami tylko częściowo napełnionymi paliwem, małej obciążony wóz lepiej się prowadzi i przyspiesza! Po wykruszeniu się bardzo dziś szybkich lez jak zwykle mało trwałych angielskich BRM, obejmuje prowadzenie, powoli oddala się od Fangio i Collinsa. Lecz musi tankować — czy przewaga jest dostateczna? Moss zjeżdża do stoiska, mechanicy pracują błyskawicznie i już po 20 sekundach wóz wraca do wyścigu mając jeszcze 7

sekund przewagi nad konkurentami. Udało się!

Tym razem szczęście opuszcza Collinsa — traci ciśnienie oleju i wypada z gry. Maserati Mossa zaczyna przerywać i Fangio zajmuje pierwszą pozycję którą utrzyma już do końca wyścigu. Nieszczęśliwy Moss wycofał się ostatecznie z uszkodzonym zbiornikiem paliwa... Jeszcze raz stracone punkty!

Dwie minuty po płatej opadła chorągiewka kończąca wyścig, witająca Fangio jako zwycięzcę G. P. Niemiec rozegranego na morderczej trasie Nürburgring. Stary mistrz jeszcze raz udowodnił, że potrafi zwyciężać — w sumie zdobył z dotychczasowych eliminacji 30 punktów w stosunku do 22 Collinsa i Behry zapewniając sobie tym samym Mistrzostwo Świata. W czasie wyścigu Collins ulega zatruciu wyziewami paliwa z ciekącego zbiornika. Po kilkunastominutowym odpoczynku w stoisku przesiada się na inny wóz, lecz rozbija go nie kończąc imprezy. Moss utrzymuje się przez cały czas na drugiej pozycji pomimo stale słabnących przednich amortyzatorów.

Lecz o ostatecznym wyniku zdecyduje Grand Prix Europy na torze Monza. Jeżeli Fangio nie skończy wyścigu Mistrzem może zostać Collins lub Behra. Pierwsze okrążenia należą do Castelletiego i Musso toczących zażarty pojedynek nie trwający jednak długo — fantastyczna szybkość odbija się fatalnie na oponach, powodując odpadanie bieżnika tak, że obydwa wozy muszą zmieniać ogumienie. Moss obejmuje prowadzenie — za nim Fangio, Schell, Collins. Na 10 okrążeniu przez chwilę prowadzi Fangio następnie Schell — na 13-tym Moss jest znów na czele. Na szybkich podniesionych łukach jest wyraźnie lepszy, lecz Fangio dochodzi go na prostych. 23 okrążenie — Fangio powoli zjeżdża do stoiska, defekt nie daje się usunąć! A więc ma stracić mistrzostwo?! Siedzi smutny na pulpicie stoiska ponuro patrząc na przelatujące wozy. Kończy się 34 okrążenie, gdy do stoiska podjeżdża Collins i oddaje wóz Fangio bez żadnego polecenia kierownictwa ekipy. Piękny gest!

Maserati Mossa zaczyna przerywać — w stoisku zostaje dolane paliwo i wóz wraca do wyścigu na drugiej pozycji za Musso, który z kolei wycofuje się po kilku dalszych okrążeniach.

Tak więc ostatni wyścig sezonu uwieńczył Mossa laurami zwycięstwa. Fangio został po raz czwarty Mistrzem Świata, a imię Collinsa wpisało się złotymi zgłoskami do historii sportu za niezwykle koleżeństwo i postawę godną naśladowania.

M. W.

(Dokończenie na str. 9)

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 6)

WYNIKI ELIMINACJI

DO MISTRZOSTW ŚWIATA

GRAND PRIX ARGENTYNY 22 styczeń

1. L. Musso i J. Fangio (Ferrari)
2. J. Behra (Maserati)
3. M. Hawthorn (Maserati) — 2 okr.

GRAND PRIX MONACO 13 maj

1. S. Moss (Maserati) przec. 103,9 km/godz.
2. J. Fangio i P. Collins (Ferrari)
3. J. Behra (Maserati) — 1 okr.

GRAND PRIX BELGII 3 czerwiec

1. P. Collins (Ferrari) przec. 189,5 km/godz.
2. P. Frere (Ferrari)
3. S. Moss i C. Pardisa (Maserati) —

GRAND PRIX AUTOMOBILKLUBU

FRANCJI 1 lipiec

1. P. Collins (Ferrari) przec. 195,53 km/godz.
2. E. Castellotti (Ferrari)
3. J. Behra (Maserati)

GRAND PRIX

WIELKIEJ BRYTANII 14 lipiec

1. J. Fangio (Ferrari) przec. 158,76 km/godz.
2. P. Collins i A. Portago (Ferrari) — 1 okr.
3. J. Behra (Maserati) — 2 okr.

GRAND PRIX NIEMIEC 5 wrzesień

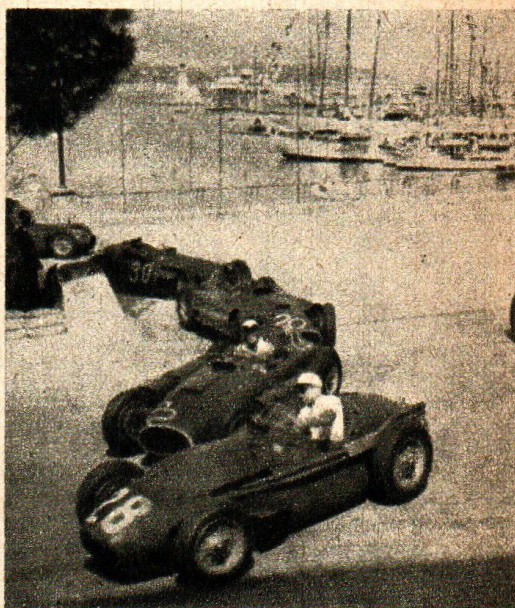
1. J. Fangio (Ferrari) przec. 136,9 km/godz.
2. S. Moss (Maserati)
3. J. Behra (Maserati)

GRAND PRIX EUROPY (tor w Monza) 2 wrzesień

1. S. Moss (Maserati) przec. 207 km/godz.
2. J. Fangio i P. Collins (Ferrari)
3. R. Flockhart (Connaught) — 1 okr.

OSTATECZNA PUNKTACJA DO MISTRZOSTW ŚWIATA

1. Fangio 30 punktów
2. Moss 27 punktów
3. Collins 25 punktów



Grand Prix Monte Carlo. Pierwszy zakręt — numer 28 to Moss.