

Czy wyścigi trawiaste kończą się czy nie? Podtrzymać tradycje sięgające 1932 roku, czy dać spokój? Wiele takich i podobnych pytań zadają sobie zwolennicy i przeciwnicy organizowania tradycyjnych i jedynych w Polsce motocyklowych wyścigów trawiastych, jakie co roku odbywają się na poznańskim torze na Woli.

Słowa „co roku” nie są zbyt ściśle. Odliczając przerwę wojenną, począwszy od roku 1946 motocyklowe wyścigi trawiaste odbywały się co roku aż do 1969. W 1970 r. właściciele toru — Zakład Treningowy Koni — postawił veto i przez cztery lata na Woli nie było motocykli.

Z inicjatywy nowego zarządu Motocyklowego Klubu „Unia” — bardzo zasłużonego w historii naszego sportu motocyklowego — reaktywowano wyścigi w ubiegłym roku i jak się okazało również w tym roku kiedy to rozegrano kolejną, już XXIX „Złoty Kask”.

Do Poznania zjechało ponad 60 kierowców z sześciu państw nie licząc oczywiście zawodników polskich, których zresztą było... najmniej. Honor biało-czerwonych ratowali zawodnicy Unii, specjalizujący się w wyścigach trawiastych i jeden reprezentant KM Szczecin — Rutkowski.

Najwięcej z zagranicznych zawodników widzieliśmy reprezentantów NRD, którzy jednak tym razem nie odegrali większej roli, choć w wyścigach na wolskim torze zwyciężali sześciokrotnie. Przyjechali ponadto zawodnicy z CSRS, Danii, Szwecji, Holandii, RFN.

Słusznie chyba zaniechano wyścigów na motocyklach najniższych klas — 125 czy 175 cm³. Ani to widowiskowe, ani maszyny do ścigania. Do motocykli klasy 250 cm³ można stosować silniki crossowe a do najcięższych — 500 cm³ — silniki żużlowe: Jap lub ESO, choć widzieliśmy również motocykle crossowe z innymi tylko przełożeniami. Obsada była więc na tyle duża i jak się w trakcie biegów okazało — wyrównana, że trzeba było rozgrywać wyścigi eliminacyjne.

W finale klasy 250 cm³ pierwszy linię mety minął poznanian — Czesław Moliak (Unia) dysponujący japońską Hondą i Wiebe Bergsma również z Holandii na Bultaco.

W drugim biegu finałowym klasy 500 cm³ kolejność wśród zawodników holenderskich odwróciła się. Wygrał Bergsma przed Oldenburgerem, a trzeci był Winkler z NRD. Moliakowi jego CZ sprawiała sporo kłopotów i poznaniak w tej klasie nie mógł odegrać w tym biegu większej roli.

Wyścig o główną nagrodę zawodów „Złoty Kask” po raz drugi z rzędu wygrał Holender — T. Oldenburger demonstrując swą radość ze zwycięstwa cyrkowym kozłem wywinętym z jadącego jeszcze dość szybko motocykla.

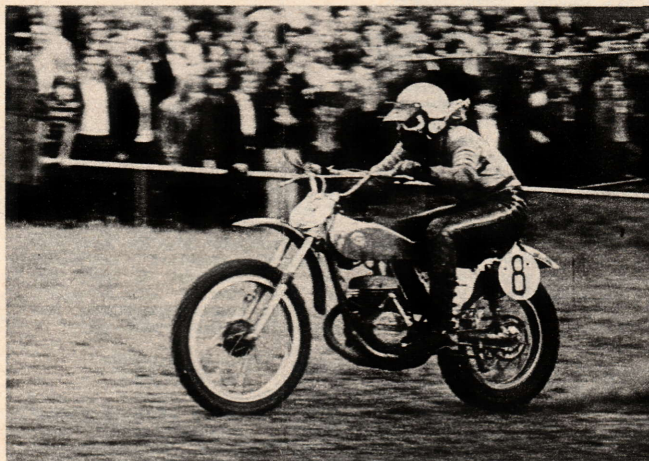
Na koniec ostatnia sprawa: publiczność. Fakt, że w dniu wyścigów, a ściślej przed ich rozpoczęciem pogoda była fatalna. Lało i było zimno. Stąd też na wolski tor przybyło zaledwie około 5 tys. kibiców. Gdzie te czasy gdy Mielocha, Włodarczyka czy Mankiewicza oklaskiwało 50, 70 czy nawet 100 tys. widzów? Dlaczego więc tym razem tak mało? Obok pogody, powód chyba najważniejszy to słaba, wręcz nijaka reklama. Same afisze i niewielkie notki w gazetach — to mało. Są przecież inne środki reklamowe. A ponadto, czas aby nareszcie Unia — organizator imprezy, postarała się lub wyszkoliła bardziej fachowo i sprawniej działających sędziów i organizatorów. Opóźnienia poszczególnych wyścigów sięgające w końcu blisko godziny trudno wytłumaczyć siłą wyższą.

* * *

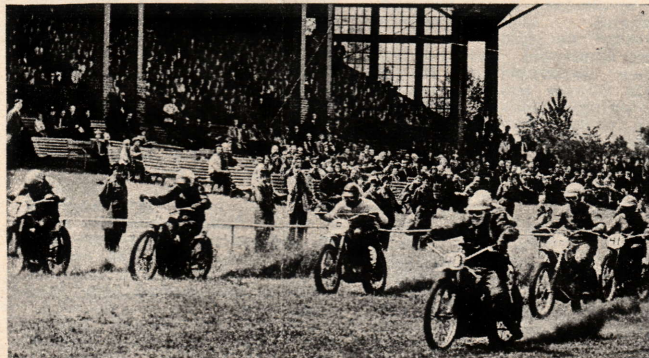
Nie zdarzyło się jeszcze w powojennej historii polskiego automobilizmu, aby eliminację do samochodowych mistrzostw Polski, w tym wypadku wyścigowych, zorganizowało... ognisko Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej. Zorganizowało, i to niemal bezbłędnie!

III eliminację wyścigowych, samochodowych mistrzostw Polski, która odbyła się na lotnisku komunikacyjnym w Ławicy w Poznaniu, przygoto-

TRZEBA RATOWAĆ POZNAŃSKI „ZŁOTY KASK” A WYŚCIGI SAMOCHODOWE JAKOŚ UATRAKCYJNIĆ



Holender — T. Oldenburger — już drugi raz zdobył „Złoty Kask”.



Wyścigi motocykli na trawie mogą być emocjonujące...

wał Klub Motorowy „Wino-grady”, będący czymś w rodzaju sekcji ogniska TKKF przy spółdzielni mieszkaniowej „Winogrady” w Poznaniu. Dlaczego nie Automobilklub Wielkopolski? Ano, z tego samego powodu, dla którego przed rokiem odszedł z niego najlepszy aktualnie kierowca



...czego nie można powiedzieć o samochodach na poznańskiej Ławicy, choć na starcie stanęło ich sporo.

Poznań — A. Smorawiński. Bowiem były zarząd A-Klubu Wielkopolskiego bardziej dbał o sprawy gospodarcze niż o rzecz ujmując w skrócie — działalność sportową.

A jak potrzebne są i lubiane w Poznaniu imprezy motorowe dużego formatu, świadczy o tym 30 tys. widzów.

Obsada poszczególnych wyścigów, a było ich w sumie pięć, była wyborna. Mimo tego faktu, a również — co nie bez znaczenia — doskonałej widoczności całego toru z prawie każdego miejsca, zawody były — dość nudne. Jedynie pojedynki w wyścigu połączonych klas 22, 24, 35 i 50 pomiędzy A. Smorawińskim (Porsche Carrera), R. Muchą (Polski Fiat — A-barth) i B. Krupą (Renault 12 Gordini) wniosły trochę ożywienia do zawodów, choć od początku było wiadomo, że Smorawiński musi zawody wygrać. Po prostu dobrze jeździ i ma bardzo szybki samochód. Tak się też stało, choć pozostała dwójka pokazała, że jeździ równie znakomicie.

Po swych zwycięstwach w Toruniu, Szczecinie i Poznaniu, Smorawiński ma już w kieszeni tytuł mistrza wszechklas w wyścigach na rok 1974. Brawa więc dla mistrza i jego młodego klubu, który będąc ogniskiem TKKF pokazał, że nie „firmy” robią imprezy, a ludzie. Pełni entuzjazmu, zapału i z... pustą kasą, ale za to z sercem dla sportu.

Wyniki: Klasa 11: A. Banaszak (AW-OBR Poznań) — Seat 850, Klasa 12: K. Bie-

łowski (A-Klub — Śląski) — Fiat 125p-1300, Klasa 12: T. Ciecierzyński (A-Klub — W-wa) — Fiat 125p-1500, Klasa 14: L. Lattari (A-Klub — W-wa) — Alfa Romeo 2006 TV, Klasa 23: B. Krupa (AMK — Stomil) — Renault 12 Gordini, Klasa 22: H. Mandera (A-Klub — Śląski) —



Adam Smorawiński przygotowuje już kontynuatora swojej kariery. Tu widzimy go jak udziela ostatnich rad swojemu synowi.

Wartburg 353, Klasy 24, 35 50: A. Smorawiński (KM — Wionogrady) — Porsche Carrera, kategoria C-9: O. Bartkowiak (A-Klub — Śląski) — Fiat 125p-1300. Wyścig wszechklas: 1. A. Smorawiński, 2. B. Krupa, 3. R. Mucha, 4. L. Lattari.

Tekst i zdjęcia:
J. UNIERZYSKI