

I ELIMINACJA DO SMP

JASIO RIPPER KORONUJE SWÓJ POWRÓT NAJSZYBSZYM OKRĄŻENIEM DNIA, BIELAK ODNOSI SUKCES W DWÓCH KLASACH — KOŁECKI I NAHORSKI ZWYCIĘZCAMI POZOSTAŁYCH.

Warszawa, 30 czerwca

W I Eliminacji do Samochodowych Wyścigowych Mistrzostw Polski, zwycięzca klasy 750 został KołECKI, posiadający SAMa z polskim silnikiem Syrena. W dwóch następnych klasach, sukces przypadł w udziale bardzo dobrze jadącemu Bielakowi, zaś w klasie powyżej 1 600 jako pierwszy sklasyfikowany został Nahorski, któremu wreszcie udało się pokonać defekty prześladowujące Triumphia TR2.

Wyścig był przede wszystkim wspaniałym pokazem SAMów, budowanych przez Automobilklub Katowice. Wszystkie wozy są bardzo szybkie, doskonale trzymają się drogi. Ripper na SAMie z silnikiem Lancia 1 500 prowadził wyścig z zupełną łatwością, dopóki defekt i pożar nie przekreśliły szans na niemal pewne zwycięstwo, pozostawiając tylko „na otarcie łez” najszysze okrążenie dnia.

Defekty nowych SAMów są zupełnie niesprawiedliwe, budowa ich została ukończona dosłownie w ostatniej chwili tak, że nie było czasu na wszechstronne wypróbowanie i wyeliminowanie drobnych usterek. Konstruktor stajni katowickiej — inż. Langer może być dumny z sukcesów.

◇

Dzień zapowiada się bardzo upalnie, tylko lekki wiaterek porusza nieznacznie liśćmi drzew. Jest godzina szósta rano, zaczyna się trening. Niestety, żaden ze zgłoszonych samochodów na treningu nie „chodzi” tak, jak trzeba, a również styl jazdy zawodników pozostawia wiele do życzenia. Czy zapomnieli przez zimę jeździć? Najniebezpieczniejszym na trasie, jest po raz pierwszy próbujący startu w wyścigu znany zawodnik raidowy — Waryszewski. Doświadcza on wspaniale przygotowanej BMW 328, sprzedanej przez Tarczyńskiego. Waryszewski przed przyszłymi startami musi się jeszcze wiele nauczyć.

Przyjemnym kontrastem jest trening motocyklistów — przemysłowa jazda może być przykładem poznawania trasy. Najpierw powoli, bardzo powoli przez zakręty, trzeba znaleźć właściwą linię cięcia, by potem wirażować bardzo szybko.

Następne okrążenia treningu samochodów przynoszą pewną poprawę i nowe kłopoty w parkingu. Timoszek zmienia przełożenia tylnego mostu (warszawiak — więc nie miał czasu poznać trasy przedtem!...),

Nahorski ma kłopoty z hamulcami, a przy wozie Rippera potrzebna jest nawet spawarka. Uszkodzone jest zawieszenie tylnej osi. Są i poważne defekty — Jagielski ma rozsypaną skrzynkę przekładniową, której nie udaje się naprawić do startu. Tak samo defekt skrzynki przekładniowej eliminuje katowickiego SAMa z silnikiem Syrena. Różnorodność stosowanych zespołów wprost uniemożliwia zabezpieczenie pojazdów w części zamienne...

Trochę formalności: losowanie miejsc na starcie, bardzo nieprzyjemny zatarg przedstawicieli zespołu Katowice z kierownictwem zawodów. Wozów jest mało, organizator proponuje połączenie klas do wspólnych biegów. Sprzeciwił się zawodnikom, którzy nie chcą konkurencyjności o punkty do Mistrzostw we wszystkich klasach. Zgodnie z szeroką decyzją Komisji Samochodowej, w przypadku biegu klas połączonych, zawodnik może uzyskać punkty tylko w jednym. A szkoda, że nie połączono dwóch pierwszych biegów. Wyścig zyskałby na atrakcyjności.

Zaraz — losowanie miejsc startowych? To traci trochę myślką, pora, by w poważnej imprezie, jaką są Mistrzostwa Polski decydowały wyniki z treningu. Dzięki temu, w pierwszym szeregu mogą stanąć zawodnicy o zbliżonych szybkościach, co daje równe szanse w walce o zwycięstwo.

Siedemsetpięćdziesiątka na start! Ogłuszający ryk silników, chorągiewka zawisła na chwilę i opadła. Mistrzostwa rozpoczęte, kto uzyska pierwsze punkty?

Prowadzenie obejmuje Wainer. Jego nowy SAM z silnikiem motocyklowym Triumph 650 jest wspaniałą — szybki, bardzo dobrze trzymający się drogi. A i zawodnik zrobił przyjemną niespodziankę, bowiem w ostatnim wyścigu ubiegłego roku, pierwsze jazdy na samochodzie z tylnym napędem wypadły raczej słabo. Na drugiej pozycji — KołECKI. Silnik Syrena gra wspaniale, niestety dla pozostałych zespołów wozu, to już trochę zbyt duża moc. SAM nie prowadzi się dobrze, a i przełożenia skrzynki biegów nie są odpowiednio na wyścig. Za to zawodnik jedzie naprawdę na poziomie mistrzowskim — zdecydowane branie wirażu zasługuje na uznanie. Na dalszych miejscach jadą Hajok, Szulczewski, Potajallo. Ten ostatni musi włożyć jeszcze dużo pracy w swój wóz, by mieć szansę na zajęcie dobrego miejsca. Przyjemnie jedzie Hajok — pomimo, że to jest jego pierwszy start w wyścigu samocho-

dowym. O tym zawodniku usłyszymy chyba jeszcze nie jedno.

13 okrążenie. Jako pierwszy mija linię mety KołECKI! Co z Wainerem? — na szczęście jest, z małym tylko defektem: drgania silnika spowodowały urwanie się obydwóch gaźników. Trzeba pomyśleć o elastyczniejszym zamocowaniu silnika.

Niezagrożony już teraz KołECKI wygrywa wyścig przed Hajokiem, któremu wóz zaczął przerywać.

Klasa 1 300, to podarunek dla Bielaka. Praktycznie nie był przez nikogo zagrożony. Na początku wyścigu, o drugie miejsce toczy się zażarty pojedynek, przerwany wycofaniem się Langer'a. KołECKI jedzie „na całego”, jednak zbyt brawurowo — zakręty okazują się za wąskie, czego widomym dowodem jest zwichrowana tarcza koła. Niestety, defekt przekreśla dalszą rywalizację i na drugą pozycję wychodzi Hajok i Holomej. Ten ostatni, starszy, siwy pan z dużymi wąsami cieszył się wielką popularnością widzów. Opanowanie wozu odpowiada rutynie wielu lat, spędzonych za kierownicą. Jednak werwa i zdecydowanie na wirażach zdają się wskazywać na młodzieńca. Niestety, wóz — nie ma szans z szybkimi SAMami.

Klasa 1 600 i powyżej startują w biegu połączonym. Za mało wozów, by dzielić na dwa wyścigi.

Zgromadzeni na trasie widzowie z wielkim podnieceniem oczekują pierwszego okrążenia — to najciekawszy bieg, a jest tyle niewiadomych. Od startu słychać ogłuszający ryk silników — już są na pierwszym zakręcie. Ripper, Timoszek, Bielak, Cichowski, Mazurek, Nahorski i Tabencki. A więc Ripper — czy utrzyma prowadzenie? Tak — w czółwce bez zmian. Lecz pomiędzy prowadzącą trójką, a drugą grupą, na czele której jedzie Nahorski, odległość stale rośnie. Triumph idzie dziś dobrze. Jest może nieco za ciężki na krótką, krętą trasę uliczną. Jednak Nahorski potrafi wycisnąć z niego bardzo wiele. Ostrożnie — uważa na temperaturę oleju. Na końcu wyścigu wynosi ona już 105°C.

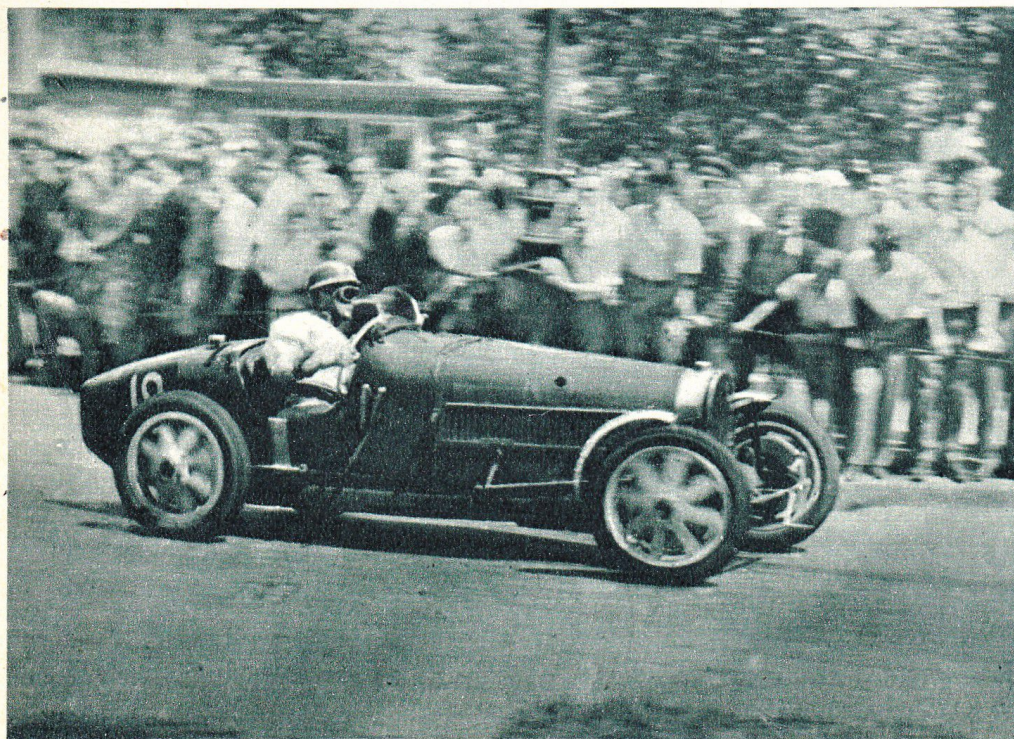
Timoszek nie jest dziś szczęśliwy. Silnik dzwoni od pierwszych okrążeń i nie pozwala na poważniejsze ataki. Tymczasem Ripper, który nie jeździł na treningu, poznał już trasę i „rypie”, jak szatan — to prawdziwy koncert jazdy.

Już wirażuje Jasio: wjeżdża dość głęboko w zakręt, o wiele głębiej, niż inni zawodnicy. Wtedy następuje zdecydowany skręt, koła wyprostowane i brutalnie zostaje dany pełen gaz. Wóz wychodzi jak rakietka. Czasami i na zakręcie trzeba ty! nadrzucić lekkim dodaniem gazu. Tak — klasa Jana Rippera, to nie legenda przeszłości, lecz rzeczywistość.

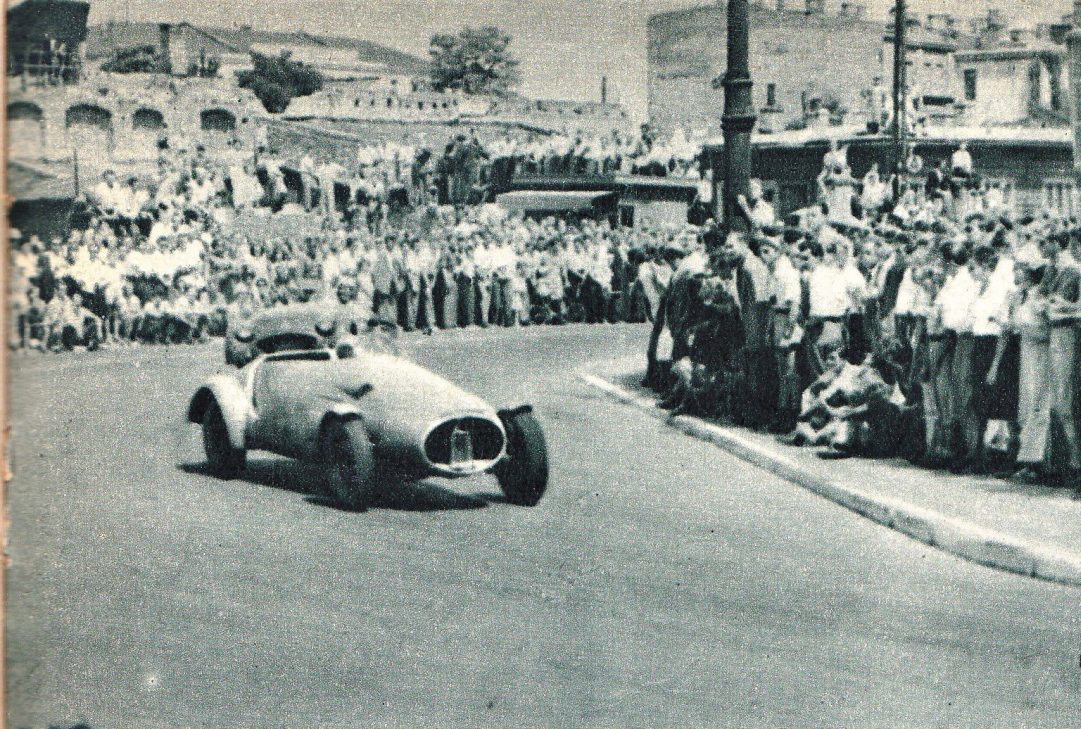
Dziesiąte okrążenie jest ostatnim dla Timoszka. W silniku jest kilka defektów, które zupełnie uniemożliwiają dalszą jazdę. Automatycznie na drugą pozycję wychodzi Bielak. Jak zwykle jest spokojny, opanowany — jedzie bez pokazowych efektów, za to szybko, naprawdę szybko. Jeszcze dwa okrążenia, Lancia Rippera zaczyna przerywać, spada na drugą, a później na trzecią pozycję. Jedzie bez maski, widocznie Ripper stawał, by usunąć defekt. Niestety, nie widać żadnej poprawy.

Dziewiętnaste okrążenie: słup czarnego dymu na zakręcie z Czerniakowskiej w Łazienkowską. Z płonącego, jak pochodnia wozu w biegu wyskakuje Ripper. Przyczyną pożaru jest urwany wał napędowy, który uszkodził przewody paliwa. Na szczęście szybka akcja ratownicza uchroniła SAMa od zupełnego spalania.

Bieg jako pierwszy kończy Bielak przed Nahorskim, trzeci jest Cichowski, który pojechał jeden z lepszych wyścigów w swej karierze samochodowej. Jednak wyniki biegu nie są równoznaczne z klasyfikacją w klasach. Zwycięzcą klasy do 1 600 jest Bielak, zaś powyżej 1 600 — Nahorski.



Chyba już pora założyć błotniki? Od paru lat startująca Bugatti Tebenckiego nie może doczekać się regulaminowego wyposażenia, zato lakier jest zawsze świeży...



Trudno jest nie mieć zastrzeżeń do takiej decyzji — np. zgłoszenie Bielaka do startu we wszystkich klasach zostało przez organizatora przyjęte i o innej decyzji zawodnik dowiedział się dopiero z listy wyników. Trzeba nareszcie skończyć ten kontradans klasyfikowania, zależnie od potrzeb. Do tej sprawy powrócimy jeszcze w następnych numerach AMS-u.

Pomiędzy biegami samochodów odbyły się dwa biegi dla motocykli, rozegrane na zasadach towarzyskich. Pierwszy bieg dla klas 125 i 250 nie obfitował w emocje, brak było ciekawych walk, których dostarczył wyścig klas 350 i 500. Początkowo wysunął się na czoło Kanas na Norton 350. Jednak bardzo szybko wyprzedził go Hennek na Norton 500. Kanas jechał cały czas w odległości niewielu metrów za uciekającym Hennikiem. Piękny przykład jazdy w strumieniu. Bardzo blisko tej pary trzymał się Flakowski i Kwaśniewski na Triumphie.

W tej kolejności zostają wymachani na mecie.

Niestety, od strony organizacyjnej nie wszystko przebiegało sprawnie. Na trasie brak było funkcjonariuszy odpowiedzialnych za zabezpieczenie zakrętów. Pod koniec imprezy na trasie był olej — niestety, nigdzie nie było widać chorągiewki o-kazywanej w takich przypadkach. Nie zwrócono również uwagi na obcą pomoc udzielaną zawodnikom — przykład zawodnik nr 3 w biegu 350 i 500, który wywrócił się na rogu Łazienkowskiej i Myśliwieckiej. Pomimo, że dla motocyklistów wyścig nie był eliminacją, powinno się zwracać uwagę na obowiązujące zasady. W czasie tegoż wyścigu, na trasę bez żadnego uzasadnienia wjechał wóz milicji. Te „ciepłe“ słowa pochwały dedykuję kierowcy Gaza 69.

Po zakończeniu imprezy, toczyły się długie dyskusje, „i uzgadnianie wyników“ w związku z licznymi protestami. Chronometraż...

M. WACHOWSKI

WYNIKI:

klasa 750

1. S. Kofecki — SAM — Syrena — Automobilklub Katowice. Czas 34:56,4,
2. Szulczewski W. — SAM — DKW AMK Częstochowa, czas 35,20,
3. Hajok E. — SAM BMW — Automobilklub Katowice — nie zmieścił się w limicie;

Pojedynek z pierwszych okrążeń pomiędzy Cichowskim a Nahorskim zakończył się zdecydowanym zwycięstwem tego ostatniego. Doskonały wynik — w ubiegłym roku ten wóz ledwo dorównywał starej Bugatti.

klasa do 1300

1. L. Bielak — SAM — Flash — Automobilklub Warszawa, czas 33:55,4,
2. Hajok — SAM BMW — Automobilklub Katowice, czas 34:04,
3. Hołomej — SAM — Flash — Automobilklub Warszawa, czas 35:55,2;

klasa do 1600

1. L. Bielak — SAM — Flash — Automobilklub Warszawa, czas 31:59,8,
2. Z. Cichowski — SAM — Lancia — Automobilklub Warszawa, czas 32:34,
3. J. Ripper — SAM — Lancia — Automobilklub Katowice, czas 34:43;

klasa powyżej 1600

1. Nahorski M. — Triumph TR2 — Automobilklub Katowice, czas 32:23,
2. Mazurek A. — SAM — Citroen — Automobilklub Warszawa, czas 33:06,8,

Wszystkie biegi samochodowe 20 okrążeń, równa się 44 km. Najszybsze okrążeńie dnia: Jan Ripper — 1,33 min — 85 km/godz.

MOTOCYKLE

klasa 125

1. R. Mankiewicz — WFM — Unia — 17:40,8;
2. W. Kaczorowski — WFM — Legia — 18:15,5,
3. Kreft Z. — 19:04,8;

klasa 250

1. Kucharski — Jawa — LPZ Bydgoszcz — 16:21,4,
2. Szymańda — Jawa — LPZ Bydgoszcz — 16:47,4,
3. Andrykowski — Parilla — Skra Warszawa — 17:02,2;

klasa 350

1. Kanas S. — Norton — Legia — 20:54,8,
2. J. Dąbrowski — Norton — Budowlani Gdańsk — 21:56,1;

klasa do 500

1. J. Hennek — Norton — Legia — 20:51,2,
2. H. Flakowski — Norton — Budowlani Gdańsk — 21:01,6,
3. Kwaśniewski — Triumph — Legia — 21:06,0,
4. R. Makowski — Triumph — Budowl. Gdańsk — 22:55,7.