

NR 1 * 25 XI 1990 R.
CENA 1500 ZŁ



Szanowni Czytelnicy!

Otrzymałcie dzisiaj pierwsze wydanie nowego pisma poświęconego problematyce sportu żużlowego. Naszym celem jest dostarczanie co tydzień ciekawych informacji o tym co dzieje się w polskim i światowym speedwayu.

Tygodnik redagować będą najlepsi dziennikarze zajmujący się problematyką żużla, którzy zapewniają, że na łamach „Tygodnika Żużlowego” nie zabraknie ciekawych tematów.

Liczymy na współpracę z naszymi Czytelnikami - listy, propozycje, tematy artykułów, zdjęcia oraz uwagi przede wszystkim krytyczne.

W najbliższych wydaniach główną uwagę poświęcimy sprawom zakończonych sezonu żużlowego I i II ligi.

Oczekujemy na pierwsze listy i telefoniczne sygnały. Mamy nadzieję, iż wszyscy będziemy mieć satysfakcję z nowo wydanego „TYGODNIKA ŻUŻLOWEGO”.

Redakcja

TYGODNIK ŻUŻLOWY



Hans Nielsen chętnie wysłuchuje życzliwych rad Erika Gundersena.

Fot. R. Pertkiewicz

WEJŚCIE W ŁUK

„...NIEDŹWIEDZIU GDYBYŚ
W MATECZNIKU SIEDZIAŁ...”

Przewodniczący Rady Trenerów GKSŻ poczuł się urażony felietonem „Falstart trenerów” i wyszedłszy jak niedźwiedź z matecznika zaczął wywijać ręką uzbrojoną piórem, wykazując przy tym wzorowe opanowanie współczesnej, polskiej metody polemiki: nie argumentami rzeczowymi, ad personam.

Oddawszy mi kilka należnych pokłonów Przewodniczący macha piórem, jak miś oganiający się przed pszczołami w barci i czyni to równie niezręcznie, jak mniej wdzięcznie. Nie

rozumie mego argumentu, ważnego, lecz nie najważniejszego, że prawo jazdy wprowadzie nie ochroni zawodników od picia wódki (o to powinni troszczyć się trenerzy!), ale zapewni wyeliminowanie ze sportu motorowego niebezpiecznych pijaczków, którzy utracili prawa jazdy skutkiem upojenia alkoholowego. A to właśnie tak poruszyło trenerów, bojących się utraty niejednego ze swych pupilków...

Nie był to jednak najważniejszy argument. Za obowiązkiem

posiadania prawa jazdy nawet przez zawodników jeżdżących na trasach zamkniętych (dotyczy on wszystkich zawodników sportu motorowego w Polsce).

Przewodniczący bez dodatków zarzuca mi zmyślnie lub fałszywe złote myśli, co jest już ciosem poniżej pasa. W obronie wniosków trenerów wysuwa zaledwie jeden raczej śmieszny argument i jeden epitet. Argument to stwierdzenie, że nigdzie nie wymaga się prawa jazdy, a pan prezydent (jak mnie nazywa) jako wybitny znawca światowego żużla udaje, że tego nie widzi. Widzę to, doskonale ale widzę także, że ani w Anglii, ani w Danii, ani



Dokończenie na str. 4

„STAL” GORZÓW — „POLONIA” BYDGOSZCZ 39:49

TOMEK I INNI...

Mecze „Stali” z „Polonią” są zawsze ciekawe, toteż liczono, że i to spotkanie dostarczy wielu emocji. Emocji było sporo, ale widzów niewiele, bo pogoda była w tym dniu fatalna. Przez kilka godzin przechodziły nad Gorzowem chmury deszczowe i co jakiś czas lało jak z cebra. Aura na pewno odstręczyła wielu kibiców (zwłaszcza z terenu województwa) od wyprawy na stadion. Było ponadto momentami bardzo zimno. Na domiar złego, zawody trwały bardzo długo. Padł tegoroczny rekord na gorzowskim obiekcie — impreza przeciągnęła się do trzech i pół godziny. Do końca wytrwali tylko najbardziej zahartowani widzowie.

Wspomniałem, że emocji nie zabrakło, ale nie dostarczały one raczej zbyt wielkich przyjemności publiczności. Było mało atrakcyjnej i płynnej jazdy. Było natomiast bardzo wiele upadków (na szczęście, nikt nie doznał poważniejszych obrażeń), wykluczeń, defektów motocykli i powtórek wyścigów.

W tym niezbyt ładnym meczu od początku przewagę uzyskali Bydgoszczanie, którzy jeszcze wtedy (16 września) walczyli o tytuł wicemistrzów Polski. „Polonia” dzsonowała wzrównanym składem, a każdy z zawodników starał się dać z siebie jak najwięcej. „Stal” tego spotkania wygrać nie mogła, bo kiedy zabrakło kontuzjowanego w czerwcu Piotra Śwista, a kilku żużlowców znacznie obniżyło loty — zwłaszcza Ryszard Frnacyszyn — trudno mówić o drużynie w przypadku Gorzowian. Łatwo więc byli „trafiani” pod koniec rozgrywek przez wielu rywali.

W drużynie „Stali” w tym meczu praktycznie żaden zawodnik nie zasłużył na pochwałę. Po prostu kilku jeździło w normie i bez przebłysków, pozostali zawidli. Najlepszym żużlowcem imprezy był Tomek Gollob znakomicie wspierany przez Ryszarda Dołomisiewicza, który wygrał wszystkie swoje wyścigi, w jakich dojechał do mety. Podobał się także Jacek Woźniak, jak wiemy, na finiszu rozgrywek „Polonia” została jednak wyprzedzona w tabeli przez ROW Rybnik, i ekipie Jerzego Gryta przypadło „srebro”, a bydgoszczanom, prowadzonym przez Zdzisława Ruteckiego „brąz” ale postawa gości w tym meczu na gorzowskim torze mogła zaimponować.

„STAL”: Frnacyszyn 4 (2,1,1), Gała 11 (w,2,3,1,2,3), Okupski 11 (3,2,t,2,1,3), Grzelak 1 (0,1,0), Paluch 4 (2,1,1,u), Hućko 2 (0,2,0,0), Daniszewski 6 (2,2,2), Rzepka 0 (w).

„POLONIA”: Dołomisiewicz 12 (3,3,3,3,w), Sokołowski 0 (w,0), Woźniak 11 (2,3,2,3,1), Ziarnik 3 (1,w,2), T. Gollob 15 (komplet), J. Gollob 1 (1,d,w,u), Sielski 1 (1,0), Cisoń 6 (2,1,2,1).

WYŚCIGI: 2:3, 3:3, 2:4, 3:3, 3:3, 3:3, 1:5, 3:3, 3:3, 2:4, 3:3, 1:5, 5:1, 3:2, 2:4.

Najlepszy czas — 70,0 sek. — Jarosław Gała, VIII wyścig. Sędziował Maciej Spychała. Widzów 3 tys.

KRZYSZTOF HOŁYŃSKI

„STAL” RZESZÓW — „MOTOR” LUBLIN 42:48

JEST CIĘŻKO, BĘDZIE JESZCZE TRUDNIEJ

Wszystko wskazuje na to, że żużlowcom rzeszowskiej „Stali” będzie bardzo ciężko utrzymać się w gronie I-ligowców. W przedostatnim meczu ekstraklasy Rzeszowianie przegrali na własnym torze z „Motorem” Lublin 42:48. Nie było by w tym nic dziwnego, gdyby Lublinianie przyjechali do Rzeszowa w swym najsilniejszym składzie. Ale drużyna „Morotu” przeciwko „Stali” wystąpiła bez swych zagranicznych asów, a w dodatku z powodu choroby w jej składzie zabrakło Marka Kępy. Tak więc cały ciężar walki spoczywał na Dariuszu Stence i Jerzym Głogowskim, których dzielnie wspomagali Jerzy Mordel i Dariusz Śledź. Czwórka ta znakomicie poradziła sobie z drużyną rzeszowską, w której wszyscy pojechali słabiej niż należało tego oczekiwać. Największe zaufanie wśród „stalowców” wzbudzała jazda Janusza Stachyry, ale i ten zawiódł w ostatnim mogącym zmienić losy wyścigu.

Początkowo wydawało się, że Rzeszowianie poradzą sobie z rywalem, ale gdy w biegu VII ich para Jan Krzystyniak i Romuald Janusz przegrała z Dariuszem Stenką i Jerzym Mordelem 1:5, a „Motor” objął prowadzenie 23:19 nikt już nie miał wątpliwości, że „stalowcy” nie są w najlepszej dyspozycji i o wygraną będzie trudno. Wprawdzie w wyścigu XIII po zwycięstwie pary J. Krzystyniak — K. Nurzyński 5:1 wśród gospodarzy zaświtała jeszcze nadzieja na korzystny rezultat, ale po remisowym wyścigu XIV o losach rywalizacji miał zdecydować ostatni bieg, w którym do walki przeciwko J. Mordelowi i J. Głogowskiemu stępli P. Podrzycki i J. Stachyra. Niestety Rzeszowianie pojechali fatalnie i zamiast oczekiwanego zwycięstwa 5:1, które dawało im wygraną w meczu, a w najgorszym wypadku 4:2, zapewniającym remisowy rezultat, przegrali oni 1:5 i zawiedzeni kibice „Stali” ze spuszczonej głowami opuszczali trybuny.

„STAL”: Stachyra 12 (3,3,d,3,3,0), Hajt 0 (0,0,-,d), Ślącza 9 (3,2,1,2,0,1), Podrzycki 2 (1,0,-,0), Krzystyniak 10 (1,3,1,2,3), Janusz 2 (2,0,0), Nurzyński 7 (-,-,2,1,2,2)

„MOTOR”: Stenka 14 (2,3,3,3,3), Mordel 8 (1,1,2,2,2), Śledź 8 (2,2,3,d,1), Muszyński 0 (0), Głogowski 13 (3,2,2,3,3), Pawelec 2 (0,1,0,1,0), Jucha 3 (-,1,1,1,0).

ROMAN RYBICKI

ROW RYBNIK — „APATOR” TORUŃ 58:32

SZANSA NA SREBRO

Rybniczanie walczą jeszcze o tytuł drużynowego wicemistrza kraju. Drugim argumentem, który sprawił, że przystąpili oni do spotkania z „Apatorem” z mocnym postanowieniem zwycięstwa było pokonanie mistrza Polski. Pierwszy wyścig zakończył się zwycięstwem Rybniczian 4:2, ale po 3 startach ogólny wynik brzmiał 9:9. Dopiero w 6 wyścigu bracia Skupieniowie odnieśli pierwsze podwójne zwycięstwo i od tego momentu przewaga Rybniczian stale się powiększała. Następne dwa wyścigi to znowu podójne zwycięstwa Rybniczian. W IX wyścigu „Apatora” za sprawą Krzyżaniaka i Kowalika wygrywa 5:1. W wyścigu Mirosław Korbel miał upadek. Goście tylko w III wyścigu i właśnie w 9 zdołali wygrać. Żle to świadczy o nowym mistrzu kraju. Być może usprawiedliwieniem dla nich jest pewne rozluźnienie po zdobyciu tytułu i właściwie brak jakiegokolwiek motywacji, ale mistrz kraju powinien pokazać, że tytuł dostał się w godne ręce, niestety tego w Rybniku nie było widać. Mecz nie był porywającym widowiskiem i właściwie na dobrą sprawę tylko 2-3 wyścigi zasługiwały na baczniejszą uwagę. Rybniczanie zdecydowanie przewyższali gości, wśród których ogromny zawód sprawił Wojciech Żabiałowicz. Po dwóch nieudanych startach zawodnik „Apatora” zrezygnował z dalszej jazdy. Tor nie był łatwy, przez cały czas padał deszcz, ale to nie usprawiedliwia zawodnika z Torunia. W drużynie gospodarzy jak zwykle na pochwały zasłużyli bracia Skupieniowie, a także Adam Pawliczek obchodzący w tym dniu 26 urodziny.

ROW: A. Skupień 14 (3,3,3,2,3), E. Skupień 11 (1,2,2,3,3), Korbel 4 (3,1,u), Klimowicz 3 (d,2,1,0), D. Fliegert 7 (2,1,2,2), K. Fliegert 2 (0,2,0), Pawliczek 11 (3,3,3,2), Bem 6 (3,3).

„APATOR”: Żabiałowicz 0 (0,0), Kowalik 12 (2,3,1,2,2,2), Miastkowski 1 (1,0,0,0), Sawina 8 (2,2,1,1,1,1), Krzyżaniak 9 (3,1,3,1,1), Baron 1 (1,0,0), Tietz 0 (0), Kuczwański 1 (0,1,0).

Sędziował Władysław Kowalski (Zielona Góra). Widzów 4 tys. Najlepszy czas w V wyścigu uzyskał Adam Pawliczek — 69,41 sek.

LESZEK JAŻWIECKI

FALUBAZ ZIELONA GÓRA — UNIA LESZNO 39:50

NIE POMÓGŁ BACHUS

Mecz ubiegłorocznego mistrza i v-ce mistrza kraju rozpoczął się z perturbacjami, gdyż sędzia zawodów dotarł na stadion 10 minut przed inauguracyjnym wyścigiem. W I wyścigu nie wytrzymał nerwowo Pawlicki, który dotknął taśmy, a w powtórcie atakujący na ostatnim okrążeniu Łowickiego Zarzecki upadł. W II wyścigu para Błażejczak — Dudek łatwo poradziła sobie z Jąderem i Kasprzakiem, ale w następnym kapitan „Unii” Jankowski pewnie przywiózł 3 pkt., a jego kolega Łabędzki zdobył 1 pkt. Zielonogórzanie podwójnie wzgrali jeszcze w V wyścigu, kiedy Molka i Szymkowiak przywieźli na 5:1 Kasprzaka i Jądera. Później dwukrotnie podwójnie wygrali goście, dzięki wymienionej dyspozycji Pawlickiego i Krakowskiego. Po 9 wyścigach „Unia” zwiększyła przewagę do 3 pkt., a po 11 do 5 bowiem 2-krotnie wygrała 4:2.

W XIII wyścigu Szymkowiak i Molka prowadzili przez 4 okrążenia, ale tuż przed metą defekt miał Molka, którego wyprzedził Łabędzki. Dwa ostatnie wyścigi to popis „Unii”, dwukrotne podwójne zwycięstwa pieczętujące sukces biało-niebieskich. W zwycięskim zespole świetnie jeździli Krakowski i Jankowski, którym dzielnie sekundował Pawlicki.

„Falubaz” znów zawiódł kibiców, a miejscowym nie pomógł nawet Bachus i winobranie, gdyż wyraźnie ustępowali gościom. Sędzia zawodów kilkakrotnie puścił lotne starty, co wprowadziło niepotrzebną nerwowość.

„FALUBAZ”: Huszcza 8 (3,d,2,2,1), Zarzecki 1 (u,-,1,-,-), Błażejczak 7 (3,1,2,1,0), Dudek 4 (2,2,0,0,-), Szymkowiak 10 (2,2,1,2,3), Połubiński 2 (0,-,-,2,-), Molka 6 (3,0,1,1,1), Pawlak 1 (1,0).

„UNIA”: Pawlicki 11 (t,3,3,2,u,3), Łowicki 2 (2,0,-,-,-), Kasprzak 7 (0,1,3,3,d), Jąder 1 (1,0,-,-,-), Jankowski 11 (3,2,3,d,3), Łabędzki 5 (1,-,1,1,2), Krakowski 13 (3,3,3,2,2), Rypień 0 (0).

Najlepszy czas dnia uzyskał w IV wyścigu Piotr Pawlicki — 68,9 sek. Sędziował Józef Piekarski z Torunia. Widzów 4 tys.

Bieg po biegu: 3:2, 5:1, 2:4, 3:3, 5:1, 1:5, 1:5, 3:3, 2:4, 3:3, 2:4, 3:3, 4:2, 1:5, 1:5

ROMAN SIUDA



A. Zarzecki junior drużyny „Falubaz” z Z. Góra. Fot. E. Baldys

DESZCZ W ROLI GŁÓWNEJ

Spotkanie rozpoczęło się z ponad godzinny opóźnieniem. Na 15 minut przed rozpoczęciem zaczął padać deszcz. Niezbyt ulewny, ale tor pokrył się kałużami. Sędzia z Zielonej Góry, po konsultacji z zespołami, postanowił go rozpocząć jednak po usunięciu kałuż. Ta sztuka się udała i do pierwszego wyścigu można było wyjechać na start. Zakończyli go zwycięsko goście 4:2. Zwyciężył Laskowski przed Fabisiakiem, Berlińskim i Pogodą. Riposta gospodarzy w już w następnym starcie była natychmiastowa. Po czwartym starcie para Berliński-Laskowski znów objęła prowadzenie dwoma punktami. Nie najlepiej jednak na Świętochłowickim torze czuł się Dzikowski, więc gospodarze po ostrym starcie zdolali zwyciężyć 5:1 i objąć prowadzenie również dwoma punktami. Następnym start i tym razem 5:1 dla duetu Kalinowski-Olszewski. Te dwa punkty utrzymywały się do XII wyścigu, po którym znów spadł deszcz. Otwierała się więc szansa końcowego zwycięstwa przed Świętochłowiczanie. Sędzia puścił jeszcze jeden wyścig.

Niestety na Śląskim torze Kalinowskiemu zdefektował motocykl, a pozostała trójka wyprawiała harce, głównie po to by utrzymać się na motorze i bezpiecznie dojechać do mety. W tej sytuacji sędzia postanowił przerwać (i słusznie) spotkanie.

ŚLĄSK: Pogoda 4 (0,1,2,1), Fabisiak 10 (2,2,3,2,1), Mucha 1 (1,0,U,U), K. Bas 11 (3,2,1,3,2), M. Bas (0,0,0,0), Matusiak 12 (3,3,3,3), Sikora 0 (0).

WYBRZEŻE: Berliński 8 (1,3,1,3), Laskowski 7 (3,1,2,1), Dzikowski 6 (2,1,0,0,3), Skarzyński 4 (0,2,1,1), Olszewski 10 (2,3,3,2), Kalinowski 5 (1,0,2,2,D).

WYŚCIGI - 2:4, 4:2, 3:3, 2:4, 3:3, 3:3, 5:1, 1:5, 2:4, 4:2, 3:3, 3:3.

Najlepszy czas w XII wyścigu - 73,19 sek. uzyskał Leszek Matysiak.

Sędziował Aleksander Janas (Zielona Góra). Widzów 1000.

ZYGMUNT SZOŁTYSEK

DEBIUTY REMPAŁÓW

Największą atrakcją tego spotkania było przedmeczowe wręczenie upominków ufundowanych dla pierwszoligowych już żuźlowców z Tarnowa przez kibiców, a także oficjalny debiut w drużynie 16-letniego Grzegorza Rempała, który niedawno uzyskał licencję żuźlowca. Już od dłuższego czasu chodziły słuchy o wielkim talencie tego chłopca. Przewidywano nawet, że kiedyś będzie lepszym zawodnikiem od swego starszego o trzy lata brata Jacka, który mimo tak młodego wieku już zalicza się do krajowej czołówki. Tak więc Grzegorz pojawił się wreszcie na starcie, ale niestety paskudnie mokry tor przeszkodził mu w zaprezentowaniu swoich walorów, a kilka błyskotliwych szarż dosłownie ugrzęzło w błotnistej nawierzchni. Zresztą po ulewnym deszczu i innym zawodnikom jeździło się nienajlepiej, częściej dbali o utrzymanie się na motocyklu, niż o miejsca na mecie, co jednak nie wszystkich ustrzegło przed upadkami, na szczęście niegroźnymi. Mecz był nudny i jednostronnym widowiskiem. Walka kończyła się na pierwszym wirażu, później zawodnicy jechali gęsiego i to nierzadko rozwleczeni na długości połowy okrążenia. Jedyną niespodzianką było zwycięstwo Garszki nad Kuzdzałem w I. biegu. Poza tym wyższość Tarnowian nie podlegała dyskusji, choć pech nadal ich nie opuszcza. Do kontuzjowanych Łukasika, Bykiewicza oraz juniorów Błacha i Jachyma dołączył dzień przed zawodami Schneiderwind, który złamał obie ręce. Nie stało się to jednak na torze, lecz pod jabłonią, z której Zdenek spadł zbierając jabłka. Dzień przed zawodami miało też miejsce inne wydarzenie, które w pewnym sensie osłabiło Unię w meczu z Ostrovią. Otóż Jacek Rempała - ożenił się. Nazajutrz po weselu pojawił się na torze - debiutując jako małżonek - tylko w jednym biegu. demonstrował mimo wszystko wyborną formę i odnosząc bezapelacyjne zwycięstwo. W zespole gospodarzy najlepiej radził sobie z ciężkim torem Kapustka i Jedek, natomiast wśród gości próbował walczyć jeżdżący trener Jezewicz. Mecz został

przerwany po 11. wyścigach z powodu ponownej ulewy.

UNIA T.: Kuzdzał 11 (2,3,3,3), G. Rempała 2 (1,1,w), Kapustka 9 (3,3,3), Leśniowski 6 (2,w,2,2), Tronina 7 (2,3,2), Jedek 8 (3,2,3), J. Rempała 3 (3), Zięba 1 (1).

OSTROVIA: Garszka 6 (3,1,1,1), P. Brucheiser 2 (0,2,0), Małecki 2 (1,0,1), Jezewicz 5 (0,1,2,2), Kociemba 4 (1,2,1), Matuszak 0 (0,0,0), Banaszak 0 (0), Garcoń 0 (w).

Najlepszy czas uzyskał w 8. biegu Robert Kuzdzał (Unia) - 77,70 sek. Widzów około 11 tys.

Bieg po biegu: 3:3, 5:1, 5:1, 3:3, 5:1, 4:, 5:1, 4:2, 5:1 3:3, 5:1.

KRZYSZTOF NOWAK

KKZ KROSNO - WŁÓKNIARZ CZĘSTOCHOWA 49:41

UŁAŃSKA SZARŻA ARTURA LEŚNIAKA

Przed rozpoczęciem meczu nikt z częstochowian nie krył, że Włókniarz przyjechał do Krosna po pewne zwycięstwo. Kierownictwo drużyny częstochowskiej liczyło na sukces różnicą nawet 20 punktów. Miało to przedłużyć szanse zespołu na zajęcie drugiego miejsca w tabeli i baraż o ekstraklasę. Pewność siebie, wręcz ostentacyjne traktowanie rywali z góry skazanych na porażkę, zemściło się okrutnie. Początek meczu nic na to nie wskazywał. W I biegu Kafel pokonał Surowca i wielu zaczęło przewidywać scenariusz następnych wyścigów. Niespodziewane zwycięstwo KKZ 5 - 1 w II biegu (Bargiel na łuku ostatniego okrążenia objechał samotnego Rachwalika, Huras wykluczony za dotknięcie taśmy) wyrównało szanse. III wyścig to pech zdecydowanie prowadzącego Leśniaka, któremu na ostatnim okrążeniu zdefektował motocykl. Drabik skorzystał z przelotu i zdobył 3 pkt. Włókniarz po 5 rozegranych wyścigach prowadził 16-14. W VI biegu za niebezpieczną jazdę sędzia wkluczył szarżującego Drabika i tym samym 5 pkt. (Surowiec, Ganciarz) przypadło KKZ. Krosnianie objęli prowadzenie 19-17 i jak się później okazało nie oddali go już do końca meczu. W VII Lubera na lini mety wyprzedził Kafela ratując Remisa. W następnym wyścigu prowadzącego Surpwa wsparł Gancarz, który na ostatnim okrążeniu wyprzedził Biedę. Nieoczekiwanie 5-1 dla KKZ izwięszczenie przewagi do 6 pkt. (27-21). Goście widząc, że żarty się skończyły, postawili wszystko na jedną kartę, w X wyścigu startujący bieg po biegu Drabik (rezerva taktyczna za Huras) z Kaflem zwyciężyli 5 - 1 Piechaczka i Gancarza. W rewanżu Surowiec z Lubera nie dali żadnym szans Rachwalikowi i Kaczmarkowi. Po XIII wyścigach rezultat brzmiał 42 - 36 dla „krośnieńskich wilków... W XIV częstochowianie ponownie sięgnęli po rezerwę taktyczną (Rachwalik za Huras). Był to - jak się później okazało - decydujący o losach meczu wyścig. Od początku pewnie prowadzili Rachwalik z Kaflem i wszystko wskazywało na to, że zwyciężą 5 - 1. Jadący tuż za nimi Artur Leśniak próbował wprawdzie rozdzielić świetnie jadącą parę częstochowian, ale przez 3,5 okrążenia wszystko kończyło się na próbach. Na ostatniej prostej przed metą para Włókniarza, widząca się już na mecie w glorii zwycięzców, rozjechała się po torze na boki. Wykorzystał ten moment Leśniak, który zaatakował z trzeciej pozycji, wszedł w środek między dwóch częstochowian i na całym gazie minął linię mety jako pierwszy. Uratowany w ten sposób remis zapewnił końcowe zwycięstwo „krośnieńskim wilkom... Szarża Artura Leśniaka wywołała szal radości na trybunach. Kibice zgotowali bohaterowi meczu owację jakiej nad Wisłokiem już dawno nie słyszano. W parkingu Leśniak powędrował kilkakrotnie w górę na ramionach kolegów. Z kronikarskiego obowiązku odnotujemy, że w XV wyścigu doszło do groźnie wyglądającej kolizji Puczyńskiego z Bargielem. Sędzia zawodów dopatrzył się winy częstochowianina i wykluczył go z wyścigu. W powtórzonym Surowiec pokonał Drabika.

Przed rozpoczęciem zawodów (13-minutowe opóźnienie) drużynę krośnieńską do prezentacji przyprowadził razem z kierownikiem zespołu Stefanem Lubasiem - KS. Piotr Prusakiewicz. Został on kapelanem żuźlowców KKZ. Ostatnio duchową opiekę sprawował nad zawodnikami Apatora Toruń.

KKZ: Surowiec 14 (2,3,3,3,3), Gancarz 5 (0,2,2,0,1), Feld 4 (3,0,1,0,0), Bargiel 5 (2,1,2,0,0), Piechaczek 4 (2,1,0,1,0), Leśniak 8 (1,2,0,2,3), Lubera 9 (3,2,3,1), Bas 0 (0).

WŁÓKNIARZ: Kafel 12 (3,3,2,2,2), Puczyński 5 (1,2,1,1,w), Rachwalik 5 (1,0,0,1,2,1), Huras 0 (t,0,0,0,0), Drabik 14 (3,w,3,3,3,2), Kaczmarek 0 (d,0,d,0,0), Bieda 4 (3,1,0), Przygodzki 1 (1). Bieg po biegu: 2:4, 5:1, 3:3, 1:5, 3:3, 5:1, 3:3, 5:1, 3:3, 1:5, 5:1, 2:4.

Najlepszy czas - 76,8 - uzyskał w XI wyścigu Andrzej Surowiec. Sędziował Ryszard Bielecki z Lublina. Widzów 4 tys.

BOGDAN HUČKO

Kolejarz-Remak Opole - Start Gniezno 54 - 35

Z DUŻEJ CHMURY

Mecz zespołów ubiegających się o premiowane baráže drugie miejsce w tabeli II ligi nie przyniósł spodziewanych emocji. Przede wszystkim za sprawą zespołu gości w którym jeździło tylko dwóch zawodników - Jacek Gomólski i Tomasz Fajfer a pozostali łącznie z rutynowanymi Cieślewiczem i Helińskim tylko przyglądali się ich walce o w miarę korzystny rezultat.

Spotkanie rozegrano na mokrym i rozmiękłym torze który być może inny sędzia zakwalifikowałby do dalszej obróbki. Inny, ale nie Roman Cheladze który uznał że w jego karierze prowadził zawody w zdecydowanie gorszych warunkach i nakazał starty. Okazało się że miał rację. Po pierwszych trzech wyścigach tor zupełnie zmienił wygląd, błotko odsypano na zewnątrz i zapanowały dobre warunki.

Okazało się jednak, że są one dobre jedynie dla opolan i wymienionej wcześniej dwójki gnieźnian bo pozostali nadal mieli kłopoty. Mimo to było także i w tym meczu na co popatrzeć. W wyścigu V Cieślewicz naciskany przez niedawno posiadającego licencję Janickiego nie wytrzymał i po raz drugi upadł. W VII gonitwie taktyczny rezerwowi Fajfer nie zdołał utrzymać drugiej lokaty za Gomólskim i został pokonany po pasjonującej walce przez Pogorzelskiego. W kolejnym biegu zrewanżował się prowadzącym na 5:1 Cebuli i Wieczorkowi objeżdżając ich na ostatnim łuku, clou meczu był natomiast bieg IX w którym pokaz zużła dali Mróz i zaciekle atakujący go Gomólski. Tym razem pan Jacek przegrał ale po wyścigu zachował się jak dżentelmen pierwszy gratulując rywalowi wygranej, a rewanż wziął w wyścigu XII pokonując opolskiego 19-latkę.

Prowadzone w szybkim tempie spotkanie zacięło się w XIII wyścigu kiedy to jadący jako trzeci A. Fajfer nie opanował motocykla i uderzył w bandę. Obyło się na szczęście bez konsekwencji mimo że wypadek wyglądał groźnie. Ponieważ Heliński wykluczony został za dotknięcie taśmy startowej, opolanie wygrali ten wyścig 5:0. W kolejnym wyścigu wyczyn Fajfera w tym samym miejscu powtórzył Lis, ale i tym razem opatrność czuwała. W ostatnim wyścigu startującego po dłuższym leczeniu Wieczorka zastąpił Sosna i razem z Chatem nie dali rady Gomólskiemu i Kulczakowi którzy nieco zmniejszyli rozmiary przegranej Startu.

Okazało się też że i dość trudnych (początkowo) warunkach można rozpocząć i rozegrać mecz ale musi to robić sędzia klasy Romana Cheladze. A trudne warunki, mimo że jednakowe dla wszystkich doskonale pokazują kto i w jakim stopniu potrafił opanować trudne żuźlowe rzemiosło.

KOLEJARZ: Wieczorek 8 (2,1,2,3,0), Cebula 8 (1,2,1,2,2), Mróz 14 (3,3,3,2,3), Chat 7 (2,1,1,2,1), Pogorzelski 13 (2,3,2,3,3), Janicki 3 (1,2,0), Lis 1 (1,u), Sosna 0 (0).

START: Tomasz Fajfer 12 (3,2,1,3,1,2), Kulczak 3 (0,0,0,1,0,2), Cieślewicz 0 (u,u,d), Pankowski 3 (1,1,0,0,1), Gomolski 17 (3,3,3,2,3,3), Adam Fajfer 0 (0,0,0,0,u), Heliński 0 (0,d,t), Przedwojski 0 (0). Sędziował Roman Cheladze z Torunia. Widzów około 3,5 tys. Najlepszy czas uzyskał Jacek Gomólski w XII wyścigu - 65,4 sek.

W wyścigach: 3:3, 5:1, 3:3, 4:2, 5:1, 3:3, 2:4, 3:3, 4:2, 5:1, 5:1, 3:3, 5:0, 3:3, 1:5

T. WYSPIAŃSKI

w Szwecji lub USA nie ma trenerów sportu żużlowego, ani Przewodniczącego Rady Trenerów, a żużlowcy tych krajów leją wychowanków polskich doktorów kf, trenerów i pseudotrenerów z tytułami instruktorów, że aż niemiło... No i co z tego? Uznać Radę Trenerów za zbędną? Wiem też, że np. w Anglii krąży po drogach niemal 20 milionów samochodów i około miliona motocykli, że mało który Anglik nie jeździł na codzień na motocyklu, że posiadanie prawa jazdy jest powszechne, że kultura techniczna i kultura motoryzacyjna w Anglii, Danii, Szwecji, RFN, USA i w wielu innych krajach sprzedających nas obecnie w sporcie żużlowym jest bez porównania wyższa niż w naszym kraju, z wielką szkodą dla polskiego sportu motorowego.

Pan Przewodniczący nie zauważył, że polski zawodnik żużlowy siedzi na motocyklu około 10 godzin rocznie! Kandydat na prawo jazdy znacznie dłużej jeździ na motocyklu nim otrzyma prawo jazdy. Ile więc niepotrzebnego trudu i kosztów potrzeba na przygotowanie do egzaminu licencyjnego chłopaka, dla którego żużłówka jest pierwszym posiadanym pojazdem? Ileż więc dobrych nawyków, zwłaszcza tych pożądaných w trudnych sytuacjach na torze można wyro-

ździć na motocyklu w lewo i w prawo i mający w swym dorobku medale z mistrzostw Polski juniorów w wyścigach i motocrossach! Tomasz, choć wymaga jeszcze dobrego szlifowania by być prawdziwym, międzynarodowym mistrzem speedway'a już dziś — jak żaden chyba z jego rywali — potrafi dać sobie radę na torze w najbardziej karkołomnych sytuacjach.

I wreszcie last not least: posiadanie prawa jazdy przez zawodnika nie tylko nie jest szkodliwe, jak próbuje wszystkich przekonać Przewodniczący Rady Trenerów lecz przeciwnie, wpływa na bezpieczeństwo jazdy dzięki lepszemu opanowaniu maszyny i lepiej wykształconemu odruchom. Kto wie, czy nie jeden śmiertelny wypadek na polskim torze nie miałby miejsca, gdyby zawodnik umiał prawidłowo zareagować miast jechać prosto w bandę... Smutne, ale prawdziwe.

Przewodniczący wysuwa także epitet zamiast argumentu, twierdząc iż przepis jest bzdurny, gdyż nie dotyczy zawodników w wieku 16-17 lat. Nie zauważył on, o czym wiedzą już 15-letni chłopcy, że zawodnicy w tym wieku mogą jeździć z kartami rowerowymi na motocyklach do 50 ccm i na nich dowolnie się wyżywać. Dlatego więc można było wprowadzić realną ulgę w przepisie niełamając jego zasady ale umożliwiająca

ścieruk bardzo zabiegał u mnie o poparcie jego osoby na te dwie funkcje. Uczyniłem to, mimo silnych protestów z wielu klubów i od wielu działaczy, przestrzegających mnie przed taką lekkomyślnością. Odpowiadałem, że Dr Nieścieruk zgłosił kilka bardzo rozsądnych wniosków w zespoleniu reform polskiego speedwaya, a nadto ma dużą wiedzę z zakresu kultury fizycznej i to może nam być bardzo przydatne na obu stanowiskach. Poparłem więc Dr Nieścieruka i dziś może podpisywać się tytułem Przewodniczącego Rady Trenerów pod moim adresem.

Myślę, że Czytelnicy „Na wirażu” zauważą, że już dwukrotnie broniłem Ryszarda Nieścieruka przed zbyt pośpiesznymi zarzutami braku jakichkolwiek wyników międzynarodowych w polskim żużlu. Dziś Dr Nieścieruk wzywa mnie na dywanik, zapominając, że czas płynie i że nie ja, lecz on sam, jako Przewodniczący Rady Trenerów już niedługo będzie musiał tłumaczyć się z tego, czego dokonał w pierwszym roku swej działalności... Nie przypuszczam, by jego sędziowie mogli uznać atak na przepisy bezpieczeństwa w zawodach motocyklowych, z uporem kontynuowany przez Przewodniczącego Rady Trenerów, za wielkie osiągnięcie...

No cóż, po przeczytaniu poglądów Dr Nieścieruka na specjalistyczne umiejętności

„...NIEDŹWIEDZIU GDYBYŚ W MATECZNIKU SIEDZIAŁ...”

bić u takiego żużlowca w ciągu kilkuset obowiązkowych okrążeń toru, co daje tylko parę godzin jazdy. Te dobre i ważne nawyki to idealne zespolenie się człowieka i maszyny można uzyskać przede wszystkim przez codzienną jazdę na motocyklu, do czego potrzebne jest prawo jazdy, które dla przyszłego zawodnika jest tym czym jest matura dla kandydata na studia wyższe.

Słusznie pisze inż. Andrzej Kwiatkowski „W wejściu w sport motocyklowy” („Wyszkolenie sportowca motocyklowego” Cz. II, Warszawa 1964), że „Najbardziej charakterystyczną cechą wyróżniającą wszystkie sporty motorowe od innych, jest fakt połączenia wysiłku fizycznego i psychicznego zawodnika z techniką: konstrukcją, przygotowaniem technicznym, z wykorzystaniem mechanizmu jaki stanowi motocykl...” i dalej „...przed przystąpieniem do właściwego udziału w zawodach trzeba zrobić wszystko, żeby kandydat stał się prawdziwym pełnowartościowym motocyklistą. Dojrzałość motocyklisty nie osiągnie się na żadnych próbach, ani na żadnych boiskach czy łączkach. Jedynym środkiem do celu jest długotrwała intensywna jazda”.

Od pierwszych chwil mej działalności w sporcie żużlowym walczyłem o utrwalenie tej prawdy, że sport żużlowy jest jedną z dyscyplin sportu motocyklowego, a żużlowiec jest motocyklistą. Przeciwstawiałem się ze wszystkimi siłami, w kraju i w FIM, próbom określenia wyścigów żużlowych, jako cyrku gdyż stąd byłby już tylko krok do zawodów pod odpuśtymi namiotami cyrkowymi... Walczyłem o prawo żużla do dumnego miana SPORT!

Dlatego nie mogę zgodzić się z tymi, którzy chcą jak Przewodniczący wychować zawodników umiejących jeździć tylko w lewo, bohaterów torów, idolów tłumów, którzy opuszczając stadion nie mogą zasiać za kierownicą motocykla lub samochodu.

Nasi trenerzy zaczęli wreszcie doceniać potrzebę treningu crossowego. A jak go organizować? Znów z wielkim nakładem sił, ze specjalnym kosztownym transportem na zamknięty teren, bo zawodnicy nie mają praw jazdy, nie mówiąc już o własnych motocyklach, na których mogliby stale trenować. Tacy zawodnicy mogą brać udział tylko w specjalnie organizowanym (rzadko!) treningu, na zamkniętej trasie. Nie dla nich codzienny trening terenowy i szosowy, dla własnej nauki i przyjemności.

Zdumienie wzbudzą poglądy Przewodniczącego, który nie zauważył, że talent żużlowy jego znacznie młodszego kolegi klubowego, Tomasza Golloba rozwinął się tak szybko dzięki temu, że jest on przede wszystkim doskonale motocyklistą umiejącym je-

ździć wczesniejsze wejście w sport motorowy.

Byłoby poniżej mej godności odpowiadać na gołosłowne i obraźliwe zarzuty Przewodniczącego Rady Trenerów: wyciągania na stare lata starych żali, nie odbudowania małego klubu w Warszawie (którego członkiem nigdy nie byłem), albo brak rozeznania w tym co nurtuje kluby.

Ustosunkuję się tylko do postscriptum, w którym Przewodniczący pisze o przebudowie torów na lotniskach, dzięki opracowaniu ówczesnych luminarzy polskiego żużla, z których kilku znalazło się w FIM, że dzięki tym lotniskom w konfrontacji zagranicznej nie znaczymy nic i pyta „...Gdzie wtedy był prezydent Pietrzak, który dzisiaj na łamach tygodnika „Na wirażu” przykrywa filuternie oko — (gdy popełniałismy „harakiri” na polskim żużlu przebudowując polskie tory...)...”

Nie lubię używać takich słów, ale w tym przemysłnie zbudowanym lecz błędnym sylogizmie zawarte są fałszywe i kłamstwa, które mają wywołać u czytelników wrażenie, że to Pietrzak najpierw przebudował polskie tory, dzięki swym naukowym opracowaniom, za co dostąpił zaszczytu reprezentowania Polski w FIM (przecież to ja od roku 1955 do 1982 byłem w FIM, w Podkomisji Wyścigów Torowych, a więc kłęk polskiego sportu żużlowego to przede wszystkim moja wina).

Kłamstwo ma krótkie nogi: są pisemne dowody na to, że zmiana przepisów FIM w sprawie szerokości torów, do której musiał dostosować się każdy zainteresowany kraj członkowski FIM, miała miejsce w latach 1983-1984. Nie będąc wówczas we władzach FIM poczyniłem co można, aby ograniczyć te szerokości i walczyłem o to — nie bez powodzenia — tak we wnioskach do FIM, jak i na łamach prasy zagranicznej. Polskie kluby poszły jeszcze dalej, gdy w roku 1986 FIM, mimo protestów wielu ekspertów (w tym i moich — patrz m.in. mój artykuł w „Speedway Star”), wprowadziła układ biegów z 6 zawodnikami w każdym, co wymagało oczywiście szerokości takich, jak na torach długich. Swoją pogląd na tę samobójczą politykę wyrażałem nieraz, Przewodniczący Rady Trenerów powinien by wiedzieć o tym.

Pisze Dr Ryszard Nieścieruk w tytule polemiki: „Najlepiej krytykować... nie własne błędy”, więc też czyni to sam od pierwszego do ostatniego wiersza polemiki. Ja natomiast poprawiam się i skrytykuję teraz błąd własny.

Biję się w piersi, za swój wielki błąd. Otóż gdy na ubiegłorocznej grudniowej naradzie sportu żużlowego wysunęliśmy koncepcję utworzenia stanowisk szefa wyszkolenia i Przewodniczącego Rady Trenerów, Dr Nie-

scieruk bardzo zabiegał u mnie o poparcie jego osoby na te dwie funkcje. Uczyniłem to, mimo silnych protestów z wielu klubów i od wielu działaczy, przestrzegających mnie przed taką lekkomyślnością. Odpowiadałem, że Dr Nieścieruk zgłosił kilka bardzo rozsądnych wniosków w zespoleniu reform polskiego speedwaya, a nadto ma dużą wiedzę z zakresu kultury fizycznej i to może nam być bardzo przydatne na obu stanowiskach. Poparłem więc Dr Nieścieruka i dziś może podpisywać się tytułem Przewodniczącego Rady Trenerów pod moim adresem.

Myślę, że Czytelnicy „Na wirażu” zauważą, że już dwukrotnie broniłem Ryszarda Nieścieruka przed zbyt pośpiesznymi zarzutami braku jakichkolwiek wyników międzynarodowych w polskim żużlu. Dziś Dr Nieścieruk wzywa mnie na dywanik, zapominając, że czas płynie i że nie ja, lecz on sam, jako Przewodniczący Rady Trenerów już niedługo będzie musiał tłumaczyć się z tego, czego dokonał w pierwszym roku swej działalności... Nie przypuszczam, by jego sędziowie mogli uznać atak na przepisy bezpieczeństwa w zawodach motocyklowych, z uporem kontynuowany przez Przewodniczącego Rady Trenerów, za wielkie osiągnięcie...

No cóż, po przeczytaniu poglądów Dr Nieścieruka na specjalistyczne umiejętności

zawodnika sportu żużlowego i kierunki jego szkolenia, z żalem widzę, że moi oponenci mieli rację. Z takimi poglądami nie można pełnić odpowiedzialnych funkcji w polskim sporcie żużlowym. Zawsze twierdzą, że błąd można popełnić, ale nie wolno go powtarzać. Nie powtórzę więc go.

Czytając przed napisaniem tego felietonu wiele publikacji o szkoleniu zawodników sportu motorowego sięgnąłem także po pracę pt. „Model mistrzostwa sportowego i model treningu w sporcie żużlowym...”, wykonaną dla Resortowego Centrum Metodyczno-Szkoleniowego Kultury Fizycznej i Sportu, w celu uzyskania tytułu trenera klasy I (i wiążącej się z tym podwyżki aparyzacji). Przejrzałem kilkanaście stron i nagle zdumiałem się czytając na stronie 18:

„Zawodnik, wchodząc w luk, na krótki moment zamyka przepustnicę gazu...” i tak dalej słowo w słowo, aż do końca.

Przeczytałem uważnie obie prace: od str. 14 aż do 24 niemal wszystko (a to jest jedna trzecia właściwego opracowania, bez wstępu i spisu literatury!) wszystko żywcem przepisano z „Metodyki...”, bez cudzośłowów oznaczających cytat, bez wymienienia autora — mgr inż. Zbigniewa Flasińskiego.

„Kodeks dobrych obyczajów w dziedzinie publikacji naukowych” UNESCO podaje w p. 6: „Autorzy powinni dokładnie określać, co w artykule stanowi ich własny wkład, a co jest dorobkiem innych”. Autor „Modelu mistrzostwa...” wolał przemilczeć i przedstawił resortowi kf cudzą pracę jako własne przemyslenia, dowodzące posiadanej wiedzy...

Prawo autorskie bardzo surowo osądza takie czyny. W języku potocznym nazywa się to po prostu plagiat.

Ciekawi jesteście, ktoż jest autorem tej kompromitującej pracy? Odpowiem, bo to nie tajemnica: Dr Ryszard Nieścieruk...

Napisał Adam Mickiewicz w Księdze czwartej „Pana Tadeusza”: „...Niedźwiedziu! gdybyś w mateczniku siedział, nigdy byś się o tobie Wojasik nie dowiedział...”

Namawiam do czytania utworów Wieszców. Warto

WŁADYSŁAW PIETRZAK

MISTRZ BEZ ASA

Rozmowa z trenerem żużlowców „Apatora” Toruń, STANISŁAWEM MIEDZIŃSKIM

— Gdy obejmował pan na początku sezonu drużynę „Apatora” nikt nie dawał jej większych szans. Czy spodziewał się pan medalu w Drużynowych Mistrzostwach Polski?

— Nie. Zostałem trenerem pierwszej drużyny praktycznie dzień przed rozpoczęciem ligi. Do końca nie wiedziałem jakim będę dysponował składem. Mam na myśli niepewność związaną ze startem Eugeniusza Miastkowskiego i Wojtka Zabiłowicza.

— Na które miejsce więc pan liczył?

— Ja nigdy nie czynię takich planów. Nie liczyłem miejsc, tylko robiłem swoje.

— Pańskim poprzednikiem był Jan Ząbik. Czy wprowadził pan jakieś inne metody?

— Na pewno w odmienny sposób prowadzę drużynę w trakcie meczu. Po spotkaniu z gorzowską „Stalą”, jej działacze podkreślali dobrą atmosferę w parkingu.

— „Apator” do tej pory lepiej spisywał się na wyjazdach niż u siebie, dlaczego?

— Sądzę, iż powodzenie na wyjazdach leży w sferze psychiki, poza tym chłopcy startowali na większym luzie, gdyż w przypadku porażki poza Toruniem pretensje są mniejsze — wiadomo wyjazd. Natomiast w Toruniu odczuwali presję kibiców domagających się samych zwycięstw. Wtedy zawodnicy się spalali. Dodam jeszcze, że tory, ich nawierzchnie ujednoliciły się. Wyjatek stanowi Bydgoszcz, gdzie tor zawsze jest inny niż gdzie indziej.

— Druga specyficzna cecha „Apatora” w tegorocznych rozgrywkach to bardzo wyrównany skład...

— Tak, wszyscy jeździli równo. Największą średnią, choć niższą niż w ubiegłym roku, ma do tej pory Wojtek. Pozostali, a przynajmniej trzon drużyny, znacznie poprawili rezultaty. Jak jeden „nie pojechał”, w jego miejsce wchodził drugi. Chciałbym pochwalić Mirka Kowalika, który po słabym początku stanowi obecnie podporę „Apatora”. Ten chłopak najmniej kombinuje przy sprzęcie. Wjechał się w maszynę i wszystko idzie bez problemów. Nie mamy jednak asa, takiego zawodnika, który mógłby służyć za wzór na treningach. Może w przyszłym roku będziemy kogoś takiego posiadali.

— Zakupy?

— Nie. Dochowamy się asa sami, z naszych chłopaków.

Rozmawiał JACEK DOBKOWSKI

Normalny obrazek z parkingu: zawodnik z mechanikiem odprawiają nad motocyklem czary — gdyby mogli, schowaliby się pod ziemią, aby nikt nie mógł ich podpatrzeć, nawet nie szpeca do siebie, żeby nikt nie podsłuchał, dają jakieś ledwo zauważalne, tylko dla nich zrozumiałe znaki. Wszak konkurencja czuwa, a dobry motocykl to 100 procent wygranej...

— Co za bzdury, śmieje się Andrzej Karwczyk, mechanik w sekcji żużlowej GKS Wybrzeże Gdańsk. Gdyby to była prawda, sport żużlowy wyglądałby zupełnie inaczej. Najbogatsi mogą mieć najlepsze motocykle, wciąż udoskonalane, z coraz lepszych materiałów, ale jest granica nieprzekraczalna — to parametry silnika. Pojemność, przelot gaźnika, wydech, świeca jest wartością stałą. Co tu może zmienić mechanik? Nic, oczywiście. Prz dobrym silniku może dbać o to, co ma. Nie możemy dokonywać żadnych przeróbek — Można co nieco ulepszyć.

— Tu w warsztacie?
— No, może narzędzia są trochę bardziej skomplikowane, ale owszem — tu w warsztacie. Dostajemy przecież gotowe silniki „Jawa” — ideałem byłoby oczyścić, gdybyśmy je mogli sobie wybrać na miejscu, w Czechosłowacji, ale to marzenie ściętej głowy. Do wybierania jest długa kolejka... A zatem to, co nam przyszła rozbieramy na składniki pierwsze — i patrzymy na ten złom. Rzeczka mechanika jest to, co z tego wyniknie. Jeden wypatrzy więcej, inny mniej.

— Bardzo skromnie określił pan te specjalne umiejętności, które sprawiają, że dwa te same motocykle jadą jak nie te same. No więc, z tym jest różnica i jest to temat na osobne, długie opowiadanie. Nie miejsce i czas aby się rozodzić, dlatego dwa te same na pozór motocykle jadą różnie. Powiem co ja o tym myślę, a nie wszyscy muszą się ze mną zgodzić. Otóż silnik „Jawy” jest silnikiem bardzo prostym. Bez cudów. Możemy usunąć niedoróbki. Możemy, posłużyć się fachowym żargonem, odciążyć te elementy, które decydują o parametrach pracy silnika (obroty, elastyczność), jest to „wyższa szkoła jazdy” — tak przygotowuje się silnik na najważniejsze imprezy. Nie możemy, bo nas na to nie stać, zastosować np. nowych materiałów.

— Innych stać...
— Innych owszem. Kiedy Duńczycy zastosowali do produkcji silników tytan, odszkodowali od reszty na ładnych parę długości.

— Nie należy tracić nadziei. Może

nasi uczeni wynajdą super — tytan i dadzą trochę żużlowcom?

— Skąd ta kpina?

— To nie kpina, to zupełna bezradność. Chyba niczego nie rozumiem. To w końcu silnik jedzie?

— Zawodnik jedzie. Zawsze jedzie zawodnik. Często krew się we mnie gotuje, gdy słyszę: silnik, motor, mechanik, opona, sprzęgło...

— Pod górkę, wiatr z przeciwnika?

— Mniej więcej. Doskonale silnika, zresztą całego motocykla — to jedna sprawa. Ale całkiem inna — to użytek, jaki z niego potrafi zrobić żużlowiec. Proszę pani, ja już wiele widziałem przez swoje 10 lat „mechanikowania”. Może to kiedyś opiszemy. Tu powiem tylko o jednym, a i to bez nazwisk. Na motocykle, na których naszym „nie szło” siadali goście zagraniczni. No trzeba było ich widzieć!

— Ale przyzna pan, że są zawodnicy, którym robi się motor jakby lepiej?

— I potem on na nim lepiej jedzie? Czyli znów wracamy do tego samego. Motor sam nikogo nie powiezie, to trzeba sobie jasno powiedzieć. Na najlepszy, dopieszczony, sprawdzony, wychuchany, dokręcony wsiada Kowalski, albo Wiśniewski i robi to, co my nazywamy przekręceniem, a na co nieświadomi kibice reagują jękiem: „słaby silnik, słaby silnik”. — Staje w miejscu?

— Nazywa się to relacją między przyczepnością nawierzchni a obrotami tylnego koła. Optymalną osiąga się poprzez umiejętne manewrowanie manetką gazu. Proste?

— Jak jasny gwint. Ma pan więcej takich prostych uwag?

— Zawodnicy dobrze wiedzą o co chodzi. Proszę pani, jeżeli się wokół motocykla nie chodzi, jeżeli się go nie rozbierze samemu i nie złoży setki razy, jeżeli się nie pozna do najdrobniejszego detalu — nie należy wyjeżdżać na tor. Mechanik pomoże, i to dużo, ale jeżeli sam zawodnik nie będzie znał swojego „warsztatu pracy” jak własną kieszeń, nie będzie miał wyników. O tym zresztą najlepiej opowie Grzegorz Dzikowski, który prowadząc szkołę dla chłopaków po ich stosunku do „mechaniki” może z dużą dozą prawdopodobieństwa określić, z kogo wyrośnie żużlowiec.

— Zaczniemy z innej beczki. Jak pan tu trafił do parkingu?

— W Gdańsku?

— Od początku.

— Od początku to będzie tak: pochodzę z Ostrowa Wlkp. Pracowałem w tamtejszych Zakładach Automatyki Przemysłowej! Na zawody żużlowe chodziłem „od zawsze” i koledzy namówili mnie, dokładnie 10 lat temu, żeby

przyjrzeć się pracy mechanika w tamtejszym klubie. „Przeglądałem się” społecznie przez pół roku, w tym czasie prezes... zwolnił dotychczasowych zawodników i zostałem sam. Do 1984 roku. Później się przenieśliem z Rzeszowa do Leszna, z Leszna do Gdańska. Jestem tu drugi rok, mieszkam w hotelu, rodzina w Ostrowie, pracuję, jeżdżę.

— A jak pan jeździ, to widzi to i owo?

— Nawet więcej. Przyjęło się w naszym kraju, że zawodnik zajmuje się ramą, kołami, sprzęgłem itp., a mecha-

rozkręcić silnik. Siedzieć na nim. Wie pani, Zenek Kasprzak gdyby miał czas, gdyby mu pozwolono i gdyby miał możliwości, zrobiłby sobie motocykl sam. I to nie gorzej niż bardzo dobry mechanicy.

— A mistrz świata?
— Też. Gdyby musiał. Inni, ci najlepsi, mają teraz wokół siebie całe sztaby ludzi, mechaników w każdym kraju, gdzie startują, menedżerów, trenerów, sponsorów. Ale każdy z nich zaczynał tak samo — od rozkręcania silnika.

SZAMAN



Od lewej: szef mechaników GKS Wybrzeże Andrzej Krawczyk i Miroslaw Berliński. Fot. W. Lenzion

nik — silnikiem. Przyjęło się też, że mechanicy mają swoje tajemnice. Ja nie mam. Robię to co umiem, najlepiej jak umiem — i proszę bardzo. Każdemu opowiem. Niech przyjdzie, pyta, przygląda się.

— Przychodzą?
— — Niektórzy przychodzą. Pisaliście ostatnio o Mirku Berlińskim. Wielu może się od niego uczyć, jak trzeba traktować motocykl. Uważam, że jest to wzór dla młodych zawodników. Albo taka historia: postawcie dziesięciu żużlowców i każcie im umyć motocykl. Wśród nich poznają od razu zawodników „Stali” Gorzów.

— To także ważne umyć motocykl?
— To także ważne. Umyć motocykl. Przyjdź dwie godziny przed zawodami.

— I od, jak pan powiedział — relacji między przyczepnością nawierzchni a obrotami tylnego koła?

— Jeden z nich powiedział: sukces to: 30% silnika, 60% zawodnik, 10% szczęście. A wszystkie buńczuczne deklaracje w rodzaju — dajcie mi motor, to ja wam pokażę, trzeba włożyć między bajki. Bo, zdarza się, dostają taki motor i pierwsza rzecz, którą robią to piękna świeca na starcie.

— Panie Andrzeju kochany, mam wrażenie, że moglibyśmy długo tak jeszcze rozmawiać, ale pora kończyć. Czy następnym razem powie pan, kto robi takie świece?

— Jak się zdenerwuję, to powiem.

Rozmawiała
ALICJA WESOŁOWSKA

SOLIDARNIE DLA PIOTRA ŚWISTA

Pod takim hasłem odbyło się w Częstochowie spotkanie, z którego dochód przeznaczono na koszty leczenia Piotra Śwista. Pomysł zorganizowania imprezy wyszedł od byłego szkoleniowca kadry — Mariana Spychały, a zaproszeni przez niego zawodnicy nie tylko skwapliwie wyrazili gotowość, ale co warto podkreślić — zrezygnowali z jakichkolwiek honorariów.

Zgodnie z pierwotnym planem zawody miały się odbyć w Gorzowie, ale ku zdumieniu autora pomysłu, potencjalni gospodarze orzekli, że gra nie warta jest świeczki. Ludzie nie przyjdą, będą straty i dlatego dość niespodziewanie wybór padł na Częstochowę, gdzie nikogo nie trzeba było agitować.

Spośród zawodników zaproszonych przez Mariana Spychały zabrakło tylko Jacka Woźniaka, któremu kierownictwo „Polonii” zleciło przygotowania do finu Młodzieżowych Mistrzostw Polski. Jego miejsce zajął Krzysztof Ziarnik, nie wystąpił na torze kontuzjowany Wojciech Żaluski, ale zgodnie z daną obietnicą przyje-

chał i śledził spotkanie z trybuny. Przybyli także m.in. Zenon Plech i Bogusław Nowak.

Piotr Świst choć porusza się jeszcze z trudem, dosiadł motocykl i wykonał na stadionie rundę honorową, a później wzięł do ręki mikrofon i ze swadą zawodowego konferansjera podziękował widzom, zawodnikom, obiecując przy okazji, że w przyszłości przyjmie każde zaproszenie do Częstochowy, co rzecz jasna skwitowano gorącymi brawami.

Termin zawodów nie był szczególnie fortunny, bo w napiętym kalendarzu trudno o wolny termin świąteczny, dlatego i dochód — choć wszyscy funkcyjni także zrezygnowali ze swoich należności — nie był oszałamiający. Piotr Świst otrzymał pięć milionów złotych, Bogusław Nowak — dwa miliony. Szczególnie ten drugi był mile zaskoczony i wzruszony, czemu dał wyraz w czasie wspólnej kolacji.

Pieniądzy byłoby trochę więcej, ale blisko cztery miliony gospodarze musieli wypłacić klubowym kolegom Piotra, którzy zjechali do Częstochowy całą kawkadą aut osobowych i ani im, ani kierownikowi Szablowskiemu jakoś nie przyszło do głowy, że ta podróży miała cel szczególny.

wy całą kawkadą aut osobowych i ani im, ani kierownikowi Szablowskiemu jakoś nie przyszło do głowy, że ta podróży miała cel szczególny.



„STAL” GORZÓW - TEAM PRZYJACIÓŁ 43:47

STAL: Ryszard Francyszyn - 13 (2, 3, 2, 3, 3), Jarosław Gała - 4 (1, 2, 0, w, 1), Krzysztof Okupski - 11 (0, 2, 3, 3, 3), Miroslaw Daniszewski - 3 (1, 0, 2, -, -), Piotr Paluch - 1 (1, 0, 0, -, 0), Marek Hućko - 10 (3, 1, 3, 2, 1), Andrzej Rzepka - 1 (1), Jarosław Łukaszewski - 0 (0, d)

TEAM PRZYJACIÓŁ: Sławomir Drabik - 13 (3, 3, 2, 3, 2), Marek Mróz - 3 (0, 1, 1, 1, -), Adam Pawliczek - 10 (3, 2, 1, 2, 2), Henryk Bem - 10 (2, 3, 3, 2, -), Ryszard Dołomiszewicz - 5 (2, 1, 1, 0, 1), Krzysztof Ziarnik - 0 (0, u), Józef Kafel - 0 (d, 0), Dariusz Rachwałik - 6 (1, 3, 2).

Zawody były jednym ze sportowych akcentów obchodów 10 rocznicy NSZZ „Solidarność”. Wszyscy uczestnicy otrzymali z rąk Kazimierza Macińskiego - przewodniczącego Zarządu Regionu w Częstochowie pamiątkowe medale. Puchar Prezydenta Częstochowy zdobył w dodatkowym wyścigu Krzysztof Okupski, który wyprzedził Drabika, Francyszyna i Bema.

J. W.

Opinie, uwagi, polemiki

Jestem sympatykiem sportu żużlowego z Bydgoszczy i kibicuję „Polonii” od kilku lat.

Ostatnio zaniepokoiło mnie to, że na stadionie coraz częściej krąży plotki, że bracia Gollobowie podpisali kontrakt na jeden sezon i prawdopodobnie nie ujrzymy ich w następnym w barwach „Polonii”.

CZY ZOSTANĄ?

Obaj są wychowankami „Polonii” i bez nich z pewnością klub by został w trudnej sytuacji. Myślę jednak, że plotki te są nieprawdą i nadal będą bronić barw „Polonii” Bydgoszcz.

Chciałbym w tej sprawie dowiedzieć się coś więcej.

Lukasz Czyż
Bydgoszcz

Od redakcji: Oczekujemy odpowiedzi od Zarządu Klubu „Polonia”.

Chciałbym zwrócić uwagę na sprawę edycji „Srebrnego Kasku”. Niektórzy twierdzą że zaczęła się w 1966 roku. Nie jest to zupełna prawda ponieważ pierwsze rozgrywki o „Srebrny Kask” rozegrano w 1962 roku, tj. w rok po rozpoczęciu rozgrywek „Złotego Kasku”. W 1962 r. rozegrano siedem turniejów przy czym do klasyfikacji końcowej liczono sześć najlepszych. W rozgrywkach tych brali udział zawodnicy z II ligi niezależnie od wieku. Kończona klasyfikacja wyglądała następująco:

1. Włodzimierz Szwedrowski - Tramwajarz Łódź

KTO MA RACJĘ?

2. Jan Mucha - Śląsk Świętochłowice. Po zakończeniu rozgrywek „Złotego i Srebrnego Kasku” rozegrano we Wrocławiu finałowy turniej do którego GKŻ wytypowała 10-ciu najlepszych ze „Złotego Kasku” i 6-ciu najlepszych ze „Srebrnego Kasku”. Zawody wygrał M. Połukard z Polonii Bydgoszcz 14 pkt. przed M. Kaiserem Wybrzeże, Włodzimierzem Szwendrowskim Tramwajarz Łódź i Florianem Kapałą Stal Rzeszów. W następnych latach tj. 1963, 1964, 1965 rozgrywek o „Srebrny Kask” nie prowadzono.

I jeszcze jedna sprawa. Niemal do dzisiaj na łamach prasy trwa polemika kibiców między klubami m.in. linia Bydgoszcz-Rzeszów. Byłem na tym meczu i widziałem wszystko, mało tego w samo południe widziałem „kibiców”! z Bydgoszczy koło Pogotowia Ratunkowego kiedy samochodem jechałem z żoną. Jeżeli jeszcze przeczytam jeden list „kibiców” z Bydgoszczy na temat tego meczu to postaram się dokładnie opisać ich wyuczyny i sądzę, że wtedy zamknie się nasza polemika rzeszowsko-bydgoska.

Zbigniew Szela
Rzeszów

WYNIKI MISTRZOSTW ŚWIATA PAR 1990

PÓŁFINAŁ I

- DANIA — 50
Hans Nielsen — 25 (2, 4, 4, 5, 5, 5)
Jan O. Pedersen — 25 (4, 5, 5, 3, 4, 4)
- USA — 44
Ronnie Correy — 24 (5, 4, 4, 3, 5, 3)
Kelly Moran — 20 (3, 3, 3, 5, 4, 2)
- WĘGRY — 37
Zoltan Adorjan — 22 (5, 5, 1, 5, 5, 1)
Sandor Tihanyi — 15 (4, 2, 3, 4, 2, 0)
- CSRF — 38
Roman Matousek — 21 (3, 5, 5, 4, 4, 0)
Toni Kasper — 17 (2, 3, 2, 2, 3, 5)
- FINLANDIA — 31
Olli Tyrvainen — 19 (4, 4, 0, 4, 3, 4)
Kai Niemi — 12 (5, 2, 2, 0, 2, 1)
- NORWEGIA — 24
Lars Gunnestad — 15 (3, 1, 5, 1, 3, 2)
Arnt Förland — 9 (0, 0, 4, 0, 2, 3)
- BULGARIA — 21
Nikolaj Manev — 12 (1, 2, 0, 3, 1, 5)
Zdarka Jordanev — 9 (2, 0, 1, 2, 0, 4)
- HOLANDIA — 18
Ronnie Koppe — 9 (m, 1, 3, 1, 1, 3)
Rene Elzinga — 9 (1, 3, 2, 2, 0, 1)
- FRANCJA — 7
David Ochocki — 2 (1, 1, 1, 1, 1, 2)
Patrice Blondy — 0 (0, 0, 0, 0, 0, 0)

PÓŁFINAŁ II

- ANGLIA — 45
Simon Gross — 24 (4, 4, 4, 3, 5, 4)
Kelvin Tatum — 21 (5, 5, 5, 5, w, 1)
- SZWECJA — 40
Per Jonsson — 20 (3, 3, 4, 4, 3, 3)
Jimmy Nilsen — 20 (2, 2, 5, 5, 4, 2)
- AUSTRALIA — 39
Todd Wiltshire — 25 (4, 5, 4, 2, 5, 5)
Leigh Adams — 14 (1, 4, 5, 4, n, 0)
- NOWA ZELANDIA — 41*
Mitch Shirra — 24 (3, 5, 3, 3, 5, 5)
David Bargh — 17 (5, 4, 2, x, 2, 4)
- AUSTRIA — 28
Heinrich Schatzer — 17 (3, 3, 3, 2, 3, 3)
Toni Pilotto — 11 (2, 2, 1, 1, 4, 1)

- WŁOCHY — 21
Armando Dal Chiele — 21 (2, 1, 1, 2, 3, 2)
Armando Castagna — 10 (d, 0, 3, 5, 2, 0)
- ZSRR — 27
Rif Saitgariejev — 17 (1, 3, 0, 4, 4, 5)
Vladimir Trofimov — 10 (0, 2, 2, 3, n, 3)
- JUGOSŁAWIA — 14
Gregor Pintar — 8 (0, 0, 2, 1, 1, 4)
Martin Peterca — 6 (1, 1, 0, 0, 2, 2)
- POLSKA — 9
Piotr Świst — 5 (5, u, -, -, -, -)
Ryszard Dolomisiewicz — 4 (w, -, -, -, -)

FINAŁ ŚWIATOWY

- DANIA — 43
Hans Nielsen — 19 (x, 2, 5, 4, 3, 5)
Jan O. Pedersen — 24 (4, 4, 2, 5, 5, 4)
- AUSTRALIA — 41
Todd Wiltshire — 25 (5, 5, 3, 4, 5, 3)
Leigh Adams — 16 (3, 1, 4, 2, 4, 2)
- WĘGRY — 33
Zoltan Adorjan — 21 (5, 5, 4, 5, 1, 1)
Sandor Tihanyi — 12 — (3, 2, 1, 3, 3, 0)
- SZWECJA — 33
Per Jonsson — 15 (2, 2, 3, 2, 5, 1)
Jimmy Nilsen — 18 (4, 4, 1, 3, 4, 2)
- NOWA ZELANDIA — 32
Mitch Shirra — 23 (4, 5, 4, 1, 4, 5)
David Bargh — 9 (2, 0, 5, w, 2, 0)
- USA — 28
Ronnie Correy — 15 (5, 0, 0, 5, 2, 3)
Kelly Moran — 13 (1, 3, 3, 1, 1, 4)
- CSRF — 21
Roman Matousek — 10 (1, 1, d, 2, 1, 5)
Toni Kasper — 15 (0, 3, 2, 3, 0, 5)
- ANGLIA — 20
Simon Gross — 0 (w, -, -, -, -, -)
Kelvin Tatum — 20 (3, 4, 5, 1, 3, 4)

Wyjaśnienia: d — defekt; m — wykluczenie za 2 min; n — nie ukończył; u — upadek; w — upadek i wykluczenie; x — wykluczenie.

* Pary zwyciężające w biegach o miejsce 5-6 lub 7-9 mogą mieć więcej punktów od pary poprzedzającej.

Opracowanie:
WŁADYSŁAW PIETRZAK

FOTOARCHIWUM KIBICA



Jędrej - Motor Lublin i Emil Jakubowski - Karpaty, lata sześćdziesiąte.
Fot. M. Cwojda



Boguś Nowak - za dawnych dobrych lat.
Fot. M. Cwojda

Proszę o wydrukowanie mojego listu w sprawie preparowania toru w Bydgoszczy. Dziś mogę śmiało zarzucić działaczom „Polonii” tę samą sytuację, którą zastałam w dniu 26 sierpnia 1990 — Derby Pomorza. Jeżeli chodzi o odbyty mecz w dniu 20.07.1990, to nie zgadzam się z opinią niektórych, gdyż o ile dokładnie przeczytali w gazecie toruńskiej opinię p. sędziego Bartnickiego, który po V biegu spoglądał na niebo i uwierzył, że dokończy zawody — aura była w tym dniu nielitościwa — a jednak mecz się odbył. Niektórzy

GODNIE PRZYJMOWAĆ ZWYCIĘSTWA I PORAŻKI

twierdzą, że tor był dobrze przygotowany i pogoda wspaniała. Otóż żądają ode mnie abym podała daty gdzie przy takiej pogodzie odbył się mecz, otóż proszę Toruń dnia 18.09.1988 r. ROW — „Apatator” — zwycięstwo ROW-u 48:42, ulewa; Zielona Góra 24.08.1988 czwórmech młodzieżowców; Gorzów Wlkp. 16.08.1987 r.; „Stal” Gorzów „Apatator” wynik 53:37. Starczy?

Skoro już tak mi, że jestem niedoinformowana o torze bydgoskim, to co sądzą o Derbach Pomorza w dniu 26.08.1990. — Dlaczego i z czujnej winy został opóźniony mecz — kto zażądał — skoro wszystko był przygotowane ze strony bydgoskich działaczy!

— Jak wyglądała nawierzchnia toru o godz. 13.50, skoro deszcz nie padał od 23.08.90 skąd to błoto?

— Dlaczego w zespole bydgoskiej „Polonii” było tyle wykluczeń, defektów, upadków — czyżby żuźlowcy bydgoscy nie umieli jeździć? Z opinii kibiców bydgoskich „trzeba mięć w rękach, a nie po betonie się ścigać”.

Po dobrej i kontrolowanej walce „Apatator” jednak potrafi bardzo szczęśliwie wygrać. Po to jestem zamiłowanym kibicem speedwaya, żeby przyjmować zwycięstwa i porażki „Apatora” godnie, a nie używać obelżywych i wulgarnych słów pod adresem kibiców i żuźłowców.

J. Kamińska
Toruń



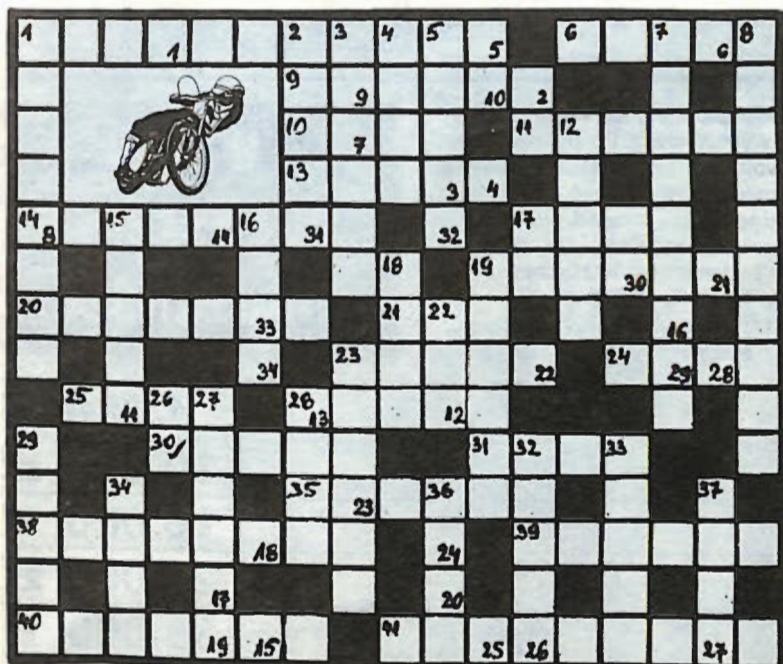
KRZYŻÓWKA DLA FANÓW NR 1

Znaczenie wyrazów:

POZIOMO: 1. pracownik klubu zajmujący się remontem i utrzymaniem całości obiektu, 6. wejście zawodnika w wiraż, 9. wysłużony pracownik (lub zawodnik), 10. chińska żywica do wybrobu pudełek lub pokrywania rzeźb, 11. polecenie służbowe, 13. potraw, trawa z ostatniego pokosu, 14. miasto i duży węzeł kolejowy na linii Katowice-Kraków połączone z miastem Szczakowa, 17. właśnie trwa, 19. lokomotywa parowa, 20. głęboki żal za straconą osobą, 21. na nim wyścig żużlowy, 23. pokojowiec, służący, 24. światowej sławy kąpielisko morskie na wyspie między Laguną Wenecką a Adriatykiem, 25. graniczna rzeka, 28. półtusza wieprzowa odpowiednio przygotowana, peklowana i wędzona, 30. narząd lub urząd administracji państwowej, 31. imię Maugera, 35. wiązka słomy, 38. autor „Ludzi bezdomnych” lub zawodnik GKM Grudziądz, 39. naprawa, 40. somnambulik, człowiek błądzący przy księżycu, 41. roślina przyprawowa lub Borys... radziecki pisarz.

PIONOWO: 1. klub żużlowy z Opola, 2. rybka akwariowa, lub część ubioru panny młodej, 3. nie zawodowiec, 4. rekwizyt ministra, 5. rzeka w Polsce i Słowacji, dopływ Wagu, 7. część instalacji zapłonowej motocykla, 8. taktowny, świadczący o dobrym wychowaniu stosunek do ludzi, 12. rasa psów gończych przystosowana do osaczenia i napędzania zwierzyny, 15. ropień, 16. kandydat na harcerza, 17. nuta, 18. kolorowe obramowanie czapki, 19. porcja bielizny, którą się pierze, 22. narząd wzroku, 23. podległy seniorowi, wasal, 26. grecka litera, fonetycznie, 27. przyjemny zapach, 28. mieszkaniec regionu nad Zatoką Biskajską z Bilbao i San Sebastian, 29. nawierzchnia toru wyścigowego, 32. śruba do drewna, 33. na piersiach lekkoatlety, 34. odcina dopływ paliwa, kurek, 36. dwójka zawodników na torze, 37. klub żużlowy z Leszna lub Tarnowa.

Litery znajdujące się w kratkach z dodatkową numeracją uszeregowane prawidłowo od 1 do 34 utworzą rozwiązanie — hasło, które prosimy nadesłać na adres redakcji na kartkach pocztowych w terminie 14 dni. (SK)



ŚLIZGIEM W PRAWO

POWSTAJE FUNDACJA „ŻUŻEL POLSKI”

Wreszcie! Wreszcie sprawy Fundacji Żużlowej przybrały właściwy obrót. Jestem szczęśliwy. Co prawda wydawało mi się w pewnym momencie, że to ja jedyny wpadłem na pomysł założenia takiej fundacji. Nawet ogłosiłem to. Okazało się, że byłem w błędzie. Pierwszy, który o tym pomyślał był szef „POLREXU”, Adam Adamczak. Pan Adamczak jest biznesmenem dużej klasy. Proszę sobie wyobrazić, że mieszka w Lesznie, a nigdy nie był na meczu żużlowym. Zainwestował jednak w ten sport.

Ostatnio właśnie w Lesznie odbyło się pierwsze zebranie założycieli tej fundacji. Pracowaliśmy m.in. nad jej statutem. Spotkanie było owocne. Najpierw spieraliśmy się o nazwę naszego przedsięwzięcia. Czy miałyby to być fundacja żużlowa, czy też motorowa. Zdecydowaliśmy się jednak, żeby ograniczyć się tylko do Speedwaya. Na początku nie będziemy w stanie dopłacać do wszystkich sportów motorowych jakie są w Polsce uprawiane. Redaktor Adam Zajac jako językowy purysta chciał by fundacja nazywała się „POLSKI SPORT ŻUŻLOWY...”. Tak byłoby poprawniej ale propozycja ta nie przeszła. Nazwa

7) Organizowanie i prowadzenie działalności dla rozwoju fundacji.

Fundacja będzie miała zyski m.in. ze sklepu motoryzacyjnego, ze zbiórek społecznych, z imprez itd. Zamieścimy specjalny kupon i każdy czytelnik będzie mógł przystąpić do naszego przedsięwzięcia. W listach do redakcji piszecie państwo, że nie będziecie żałować pieniędzy dla polskiego speedwaya.

Na zebraniu założycielskim spierałem się o to, by punkt pomocy dla zawodników poszkodowanych w wypadkach dać na samym początku, ale nie zgodzono się na to. Tymczasem dla mnie najważniejsza jest sprawa przywrócenia zdrowia tym ludziom. Myślę, iż moje zdanie podziela pan Adam Adamczak. Nie bardzo mi się uśmiecha dopłacanie do zdrowych zawodników którzy udają, że są wielkimi żużlowcami, a w rzeczywistości na torze „Kaleczą sprawę...”

Jeżeli już, to zainwestowałbym forszę w budowę mini-torów, mino-motocykli i w kilkuletnie dzieciaki, które by chciały się ścigać. Tak zrobili Szwedzi i dochowali się Mistrza Świata.



W czasie spotkania założycieli fundacji.

Fot. E. Baldys

powinna być krótka i węzłowata. Chciano też Fundacji nadać imię Alfreda Smoczyka. Uznano jednak, iż zbyt kojarzyłaby się z Leszmem, a to przecież ma być przedsięwzięcie międzynarodowe. Zastanawialiśmy się nad każdym słowem pomieszczonym w statucie. Od strony prawnej wszystko musi być o.k. Przedstawię teraz cele i zasady działania fundacji.

1) Celem Fundacji jest stworzenie i utrwalenie warunków materialnych, organizacyjnych i szkoleniowych dla rozwoju sportu żużlowego w Rzeczypospolitej Polskiej oraz popularyzacji historii i osiągnięć tej dyscypliny sportu.

2) Cele określone w ustępie poprzedzającym Fundacja osiąga w szczególności przez

1) Udzielanie pomocy materialnej, merytorycznej i organizacyjno-prawnej instytucjom, klubom i osobom prowadzącym działalność w zakresie sportu żużlowego.

2) Finansowanie kosztów szkolenia młodzieży uprawiającej sport żużlowy, sprawowanie opieki nad szkołami sportowymi oraz zespołami amatorskimi uprawiającymi sport żużlowy.

3) Dofinansowanie inwestycji przeznaczonych dla potrzeb sportu żużlowego.

4) Fundowanie stypendiów i świadczenie pomocy materialnej zawodnikom uprawiającym sport żużlowy. Przyznawanie nagród za wybitne osiągnięcia dla zawodników, trenerów, działaczy, naukowców i innych osób szczególnie zasłużonych dla rozwoju sportu żużlowego.

5) Udzielanie różnych form pomocy osobom niepełnosprawnym i innym, którzy w przeszłości zasłużyli się dla sportu żużlowego lub doznali utraty zdrowia w związku z uprawianiem tego sportu.

6) Organizowanie imprez żużlowych oraz finansowanie kosztów takich imprez przeprowadzanych przez inne podmioty.

Jak będą pieniądze to się dołoży i do motocrossu. Zostawiliśmy w statucie furtkę dla innych sportów motorowych. Prezesem zarządu Fundacji został Adam Adamczak i słusznie. To przecież biznesmen. Po wyborze powiedział skromnie - nie wiem czy jestem najważniejszym człowiekiem do szefowania tej fundacji. Nie znam się bowiem na żużlu. Myślę jednak, że w okresie rozkręcania działalności gospodarczej dam sobie radę. Być może potem zmienię mnie ktoś godniejszy.

Prezes Adamczak jest bardzo skromny ale myślę, że będzie nam przesował jak najdłużej z pozytkiem dla polskiego speedwaya. Do zarządu wybrałmi jeszcze Andrzeja Klubińskiego szefa firmy EUROEXPORT i Tadeusza Strzałkowskiego doktora nauk prawnych. Oprócz nich fundatorami-założycielami zostali redaktor Adam Zajac, dyr. Unii Leszno Jan Nowicki, którego nie trzeba bliżej przedstawiać, Andrzej Krembuszewski, Ryszard Maj prezes rolniczej spółdzielni produkcyjnej, ekonomista Zbigniew Kuśnierek, menadżer gospodarczy Lech Sowa, Andrzej Osiecki kibic żużlowy i zarazem prywatny przedsiębiorca oraz autor tego artykułu.

W styczniu 1991 r. odbędzie się zebranie Rady Ligi, a potem poszerzone spotkanie następnich kandydatów do zarządu Fundacji i jej organu doradczego czyli rady programowej, w której znajdą się również znani i cenieni speedwayowi fachowcy.

BARTŁOMIEJ CZEKAŃSKI

P.S. Z tego co mi przekazano pomysł stworzenia Fundacji znalazł poparcie w Polskim Związku Motorowym i w Głównej Komisji Sportu Żużlowego. Fundacja została już zarejestrowana. Dla mnie najważniejszą sprawą jest by Nowak, Błaszczak, Świst i inni powrócili do pełni zdrowia. Po to jestem w tej fundacji.