



WESOŁYCH
ŚWIĄT
I DOBREGO
NOWEGO
ROKU
ŻYCZY
REDAKCJA

TYGODNIK ŻUŻLOWY

ZE STARYCH KRONIK
NOWSZYCH

NA POCZĄTKU
BYŁ
DIRT-TRACK...

(1)

OD REDAKCJI: Pierwsze dwa odcinki krótkiej historii sportu żużlowego na świecie pt. „Na początku był dirt-tracka”, były zamieszczone w trzecim zeszyte (1986 warszawskiego „AUTO MOTO SPORTU”, a po zawieszeniu wydawania pisma, w trzy lata później - w lubelskim „SPEEDWAY JOURNALU”, nr 2 i 1(3), którego wydawanie także zawieszono na czas nieokreślony. Autor (pod pseudonimem BIBLIOFIL pisze jeden z najlepszych znawców światowego speedwaya) po uzupełnieniu już opublikowanych odcinków i dokonaniu w nich pewnych zmian, wyraził zgodę na zamieszczenie całości pracy na naszych łamach. Rozpoczynamy w tym numerze druk części I, obejmującej lata 1939-1945 i składającej się z 8 odcinków. Czytelnicy znajdą w niej wiele interesujących, a mało znanych faktów z historii speedwaya w świecie i w Polsce, nie publikowanych dotychczas w naszym kraju.

WSTĘP

W piśmiennictwie polskim brak jest pełnej historii sportu żużlowego. Ukazały się w latach 60-tych wspomnienia Włodzimierza SZWENDROWSKIEGO, później Andrzej MARTYNKIN napisał „Czarny sport”, a Bogusław KOPERSKI - książeczkę „Żużel... żużlowcy...” w serii „Wszystko o...”. Jan DELLJEWSKI wydał przed paru laty wspomnienia Edwarda Jancarza pt. „Życie na torze”, a Henryk JEZIEŃSKI poświęcił Zenonowi Plechowi książkę „Speedway ponad

Dokończenie na str. 7

UWAGA!
Następne wydanie ukaze się po NOWYM ROKU.



Znakomity Erik Gundersen jest rekordzistą torów: Belle Vue, Cradley Heath, Swindon i Hackney. Niestety, z powodu kontuzji nie wystąpi już na żużlowych torach i nie wpisze się kolejny raz do tabeli rekordów.

ŁATWIEJ BYĆ MISTRZEM ŚWIATA...

Na torze w Sztokholmie odbył się finał indywidualnych mistrzostw Szwecji. Sensacyjnym zwycięzcą został wicemistrz świata juniorów Tony Rickardsson (Sztokholm), który zgromadził 15 punktów i nie dał szans rywalom na mokrym torze. 4 tysiące widzów obserwowało turniej niespodzianek, gdyż w pobitym polu byli przede wszystkim mistrz świata Per Jonsson oraz dwaj inni finaliści IMŚ: Jimmy Nilsson i Henrik Gustafsson. Szczególnie „Henka”, który zadebiutował w lidze brytyjskiej w barwach Kings Lynn, jeździł fatalnie i nie uzyskał nawet jednego punktu!

Świetnie prezentował się mistrz lodowego toru Erik Stenlund, który także pokonał Jonssona i tym samym zapewnił sobie tytuł I wicemistrza kraju. Tegoroczny mistrz świata z Bradford zajął dopiero trzecie miejsce, ale w gronie tyłu znakomitych rywali był bezsilny. Zasada „bij mistrza” w przypadku Pera Jonssona, znalazła odzwierciedlenie na torze w Sztokholmie. Wynik zawodów:

1. Tony Rickardsson (Sztokholm) 15 pkt., 2. Erik Stenlund (Rospiggarna) 14 pkt., 3. Per Jonsson (Sztokholm) 13 pkt., 4. Jimmy Nilsson (Sztokholm) 10 pkt., 5. Peter Nahlin (Smederna) 10 pkt., 6. Peter Karlsson (Ornarna) 9 pkt., który był mistrzem Szwecji, 7. Jan Andersson (Vetlanda) 8 pkt., 8. Dennis Lofqvist (Bysarna) 8 pkt., 9. Mikael Teurnberg (Rospiggarna) 7 pkt., 10. Christer Rohlen (dawniej Karlsson, po zawarciu związku małżeńskiego przyjął nazwisko żony, a szczególnie dobrze znają go kibice toruńskiego „Aptora”, gdyż jest to „ich” zawodnik) - Indianerna 6 pkt., 11. Conny Ivarsson (Vetlanda) 6 pkt., 12. Jorgen Johansson (Skepperna) 5 pkt., 13. Niklas Karlsson (Ornarna) 3 pkt., 14. Stefan Danno (Indianerna) 2 pkt., 15. Anders Kling (Dackarna) 2 pkt. i 16. Henrik Gustafsson (Indianerna) 0.

W drużynowych mistrzostwach

Szwecji zwyciężył zespół Indianerny Kumla 24 punkty. Skład mistrzowskiego zespołu tworzyli: Henrik Gustafsson, Simon Wigg (Anglia), Christer Rohlen, Lars Gunnestad (Norwegia), Stefan Danno, Magnus Oscarsson, Kennet Johansson, Kjel Nielsen i Goran Flood. Drugie miejsce wywalczyła Ornarna Mariestad (Kelvin Tatum-Anglia, Rick Miller-USA, Niklas, Peter i Mikael Karlssonowie), trzecie Vetlanda 17 pkt. (Hans Nielsen - Dania), Jan Andersson, Conny i Claes Ivarsson, czwarte Bysarna Visby 14 pkt. (Dennis Lofqvist, Ronnie Correy-USA, Brian Karger-Dania, Tony Olsson), piąte Stockholm United 13 pkt. (Per Jonsson, Jimmy Nilsson, Tony Rickardsson, Gary Hicks-USA), szóste Rospiggarna Halstavik 11 pkt. (Shawn Moran-USA, Einar Kyllingstad-Norwegia, Mikael Teurnberg, Erik Stenlund), siódme Smederna Eskilstuna 6 pkt. (Andrew Silver-Anglia, Olli Tyrvaenen-Finlandia, Peter Nahlin) i ósme Dackarna Malilla 4 pkt. (John Davis i Martin Dugard-obaj Anglia, Tommy Nilsson). Zespół Dackarny został zdegradowany, a jego miejsce w sezonie 1991, zajmie Skepparna Vastervik. Puchar Szwecji przypadł zawodnikowi mistrza kraju Indianerny Kumla. Zawody odbyły się na torze w Nykoping.

A oto wyniki: Indianerna 36 pkt. (najwięcej punktów: Henrik Gustafsson 12 i Lars Gunnestad 11), Vetlanda 30 (Hans Nielsen 10 i Conny Ivarsson 7), Ornarna 29 (Mikael Karlsson 9, Kelvin Tatum 8), Bysarna Visby 13 (Dennis Lofqvist 6. Udział obcokrajowców w lidze szwedzkiej i to tych najlepszych wpłynęła niewątpliwie na atrakcyjność widowisk. Szwedzi, którzy błyszczą na światowych torach, wydają się odzyskiwać kibiców. Do przeszłości należeć będą chyba mecze ligowe w tym kraju gromadzące... 100 widzów. Cóż, ostatnie sukcesy Jonssona i spółki zrobiły znakomitą reklamę nie tylko w Szwecji, ale i poza granicami.



Zdenek Tesav. Czy już wiadomo w którym klubie wystąpi w 1991 r?

Fot. J. Pabijan

Na torze Landshut w Bawarii odbył się finał mistrzostw ligi niemieckiej. Wystąpiły trzy najlepsze ekipy, po rundzie wstępnej. Faworytem imprezy byli gospodarze czyli AC Landshut z Henrikiem „Henką” Gustafssonem (Szwecja), Samem Ermolenko (USA) i Karlem Maierem. Zespół ten nie stanowił jednak monolitu i przegrał zdecydowanie z MSC Diedenbergen, który skorzystał z usług

DIEDENBERGEN NAJLEPSZY

obcokrajowców, Mitcha Shirry (Nowa Zelandia) i Johna Davisa (Anglia). Trzeci z finalistów MSC Brokstedt, także miał dwóch „gastarbaiterów” Andy Silvera (Anglia) i Aksela Jepsena (Dania), ale drużyna ta wyraźnie ustępowała rywalom.

WYNIKI: Diedenbergen 74 pkt. (Mitch Shirra - 18 pkt., Klaus Lausch - 17 pkt., John Davis - 17 pkt., Tommy Dunker - 13 pkt., Markus Jans - 5 pkt., Mario Trupkovic - 2 pkt., Peter Hehlert - 2 pkt.). Landshut 66 pkt. (Henrik Gustafsson - 19 pkt., Sam Ermolenko - 18 pkt., Karl Maier - 15 pkt., Wolfgang Buske (dawniej NRD) - 7 pkt., Roland Kolros - 4 pkt., Georg Limbrunner - 2 pkt., Rainer Baumel - 1 pkt., Brokstedt 40 pkt. (Andrew Silver - 13 pkt., Aksel Jepsen - 11 pkt., Andre Pollehn - 7 pkt., Andreas Marynowski - 6 pkt., Mike Ott (dawniej NRD) - 1 pkt., Otto Pingel - 1 pkt. i jego syn Jorg Pingel - 0 pkt.).

KOLEJNY TYTUŁ LAUSCHA

Na torze Neustadt odbyły się ostatnie mistrzostwa RFN. Z powodu kontuzji nie mogli wystartować czołowi jeźdźcy tego kraju, Gerd Riss i Alois Bachhuber. Inny kandydat do mistrzowskiego tytułu Karl Maier, myśli o rozstaniu ze sportem. Dlatego też faworyt mógł być tylko jeden, Klaus Lausch. Nie zawiódł on oczekiwania fanów i pewnie sięgnął po mistrzowską koronę. Najgroźniejszymi rywalami Lauscha, byli Tommy Bunker i Andre Pollehn. W takiej też kolejności ukończyli zawody za mistrzem kraju. A oto wyniki tegorocznych mistrzostw: 1. Klaus Lausch (Diedenbergen) - 15 pkt., 2. Tommy Dunker (Diedenbergen) - 14 pkt., 3. Andre Pollehn (Brokstedt) - 13 pkt., 4. Mario Trupkovic (Diedenbergen) - 10 pkt., 5. Thomas Meggle (Olching) - 10 pkt., 6. Robert Barth (Olching) - 10 pkt., 7. Andreas Schapfl (Olching) - 8 pkt., 8. Peter Hehlert (Diedenbergen) - 7 pkt., 9. Maciej Jaworek (Norden) - 6 pkt., 10. Markus Jans (Diedenbergen) - 5 pkt., 11. Carsten Pelzmann (Olching) - 4 pkt., 12. Roland Kolros (Landshut) - 4 pkt., 13. Andreas Marynowski (Brokstedt) - 4 pkt., 14. Martin Theobald (Diedenbergen) - 4 pkt., 15. Erich Schaffarer (Olching) - 3 pkt., 16. Arne Jasper (Norden) - 2 pkt.

ANDY GRAHAME MISTRZEM NLRG

Na torze Coventry odbyły się indywidualne mistrzostwa jeźdźców występujących w lidze narodowej w Wielkiej Brytanii. Rywalizacja czołowych zawodników National League datuje się od 1968 roku. A oto lista triumfatorów: 1968 - Graham Plant (Middlesbrough), 1969 - Geoff Ambrose (Crayford), 1970 - Dave Jessup (Eastbourne), 1971 - John Louis (Ipswich), 1972 - Phil Crump (crewe), 1973 - Arthur Price (Boston), 1974 - Carl Glover (Boston), 1975 - Laurie Etheridge (Crayford), 1976 - Joe Owen (Newcastle), 1977 - Colin Richardson (Eastbourne), 1978 - Steve Koppe (Canterbury), 1979 - Ian Gledhill (Stoke), 1980 - Wayne Brown (Berwick), 1981 - Mike Ferreira (Canterbury), 1982 - Joe Owen (Newcastle), 1983 - Steve McDermott (Berwick), 1984 - Ian Barnley (Peterborough), 1985 - Neil Middleditch (Arena Essex), 1986 - Paul Thorp (Stoke), 1987 - Andrew Silver (Arena Essex), 1988 - Troy Butler (Milton Keynes), 1989 - Mark Loram (Ipswich).

Tegoroczna impreza przebiegała pod dyktando dwójki zawodników, Andy Grahame (Wimbledon) i Chrisa Louisa (Ipswich). W trzecim wyścigu młody żużlowiec „Czarownic” z Ipswich pokonał rutynowanego Andy Grahame. W następnych musiał jednak uznać wyższość Australijczyków, Roda Huntera i Steve Regelinga. Porażki te zdecydowały o wywalczeniu przez C. Louisa „tylko” drugiej lokaty, bowiem Grahame kroczył od zwycięstwa do zwycięstwa.

Walkę w dodatkowym 21 wyścigu musieli stoczyć, Craig Boyce (Poole i Australia) oraz Dave Bargh (Newcastle, Nowa Zelandia). Wygrał znany z występów na polskich torach podczas DMS, C. Boyce i stanął na trzecim stopniu podium obok Grahame i Louisa.

WYNIKI TURNIEJU: 1. Andy Grahame (Wimbledon) - 14 pkt., 2. Chris Louis (Ipswich) - 13 pkt., 3. Craig Boyce (Poole) - 11 pkt., 4. Dave Bargh (Newcastle) - 11 pkt., 5. Steve Regeling (Exeter) - 10 pkt., 6. Steve Schofield (Hackney) - 9 pkt., 7. Les Collins (Edinburgh) - 8 pkt., 8. Eric Monaghan (Stoke) - 8 pkt., 9. Martin Goodwin (Arena Essex) - 8 pkt., 10. Rod Hunter (Middlesbrough) - 6 pkt., 11. Shane Bowes (Glasgow) - 6 pkt., 12. Richard Hellsen (Long Eaton) - 6 pkt., 13. David Walsh (Berwick) - 5 pkt., 14. Gordon Kennett (Eastbourne) - 4 pkt., 15. Mick Poole (Peterborough) - 1 pkt., 16. Jens Rasmussen (Rye House) - 0 pkt.

Warto przypomnieć, że w imprezie tej wzięli udział reprezentanci pięciu krajów. Obok Anglików, wystąpili: Australijczycy (Boyce, Regeling, Bowes i Poole), Nowozelandczyk - Bargh, Szwed - Hellsen i Duńczyk - Rasmussen.

ARTYKUŁY
PRZYGOTOWAŁ
MAREK STANISZEWSKI

SKRACAĆ „PASY STARTOWE”!

Na głęboki kryzys rodzimego żuźla wpływa wiele mniej i bardziej istotnych czynników. Jednym z tych ważniejszych są krajowe konstrukcje i długości torów. Nie od dziś wiadomo, że czym tor dłuższy i technicznie idealny tym średnia prędkość na nim rozwijana jest szybsza. Wydaje się to logiczne co potwierdzili także specjaliści różnych branż, począwszy od fizyków kończąc na badaczach gwiazd oraz poniższe zestawienie. „Odkrycie” to potwierdził także coach reprezentacji Australii p. James Easte wypowiadając się po DMS w Gorzowie tak: „My, podobnie jak Anglicy bardzo lubimy przyjeżdżać do Polski. Na Waszych łatwych, szerokich torach jeździ się bezpiecznie i swobodnie, lekko wygrywa (...)”.

Skoro więc wiadomo, że tak jest i wiadomo, że sprzętowo długo jeszcze będziemy daleko w tyle za czołową światową dławczego zmodernizowano polskie tory budując tzw. lotniska, umożliwiając w ten sposób byle „gówniarzowi” z lepszym silnikiem ośmieszają naszych jeźdźców. Rozumiem, że taki stan rzeczy ma swoje niewątpliwe plusy ot chociażby będą mogły służyć w razie nieprzewidzianej awarii Okęcia za awaryjne pasy lotnicze ale czy nie można było naprawę tej sprawy rozwiązać rozsądniej z korzyścią i dla polskiego żuźla i polskiego lotnictwa? Oczywiście można było ale jak zwykle kilku zaślepienych facetów skrupulatnie wykonało polecenie jeszcze bardziej nienormalnego Holendra - szefa światowego speedway. Świat wykorzystując „sumiennosc” kilku Polaków zrobił nas w balona zresztą nie pierwszy i oby ostatni raz. Istniała szansa powolnego doganiania czołówki światowej, gdyby przebudowa torów poszła w nie tą stronę w którą poszła. I choć może to nie była szansa największa, jednak należało ją wykorzystać a nawet nie było czasu krzyknąć opanujcie się ludzie! Wystarczyły dwa lata i kilkadziesiąt milionów złotych zamieniono na 18 metrów w łuku i 12 na prostej. Nieszczęsne tory nie byłyby zmorem, gdyby okazało się że dbający o rodzimy żuźel buduje w ścisłej tajemnicy silnik o napędzie rakietowym. W takim wypadku zacierałem ręce gdy jestem pewny, że przynajmniej na naszych pasach startowych Gollub nie będzie przegrywał z Gajdymem. Jak już wspomniałem była szansa dogonienia czołówki światowej. Była ale już jej nie ma, no bo gdzie teraz w Polsce można wyszkolić technicznie zawodnika? W Rzeszowie, Bydgoszczy, Toruniu, Lesznie? Tam młokos startujący na codzień w Anglii gdyby tylko przyłożył się i przywiózł najlepszy sprzęt

rozjechałby całą naszą czołówkę. Taki żuźlowiec z wysp tu u nas czuje się jak ryba wypuszczona z akwarium na otwarte wody. Nasi natomiast wpuszczeni do akwarium giną w tym otoczonej pomieszczeniu, nie potrafiąc przystosować się do innych warunków. I szkoda tylko, że w ten sposób marnuje się wielu utalentowanych żuźlowców. Cóż jednak znaczy u nas sam talent skoro brak odpowiedniej bazy szkoleniowej czyli głównie odpowiednio trudnych torów? Znaczy tyle, że za pięć, dziesięć lat przeczytam wywiad z Tomaszem Gollobem - kolejną niespełnioną nadzieją polskiego żuźla.

Panowie działacze non stop wypowiadają hasła że droga ku wyjściu z kryzysu leży tylko w startach naszych talentów na torach angielskich. Jest to jednak wierutna bzdura i mydlenie oczu. Owszem. Starty tam by się przydały ale czy nie lpeiej, czy nie z większym pożytkiem byłoby rozpoczęcie cyklu wstecznego modernizacji torów w kraju? Tylko w Polsce żuźel cieszy się tak kolosalnym zainteresowaniem. Jak plan Balcerowicza zostanie zakończony sukcesem to nie my będziemy prosić o starty w Anglii a czołówka u Nas! Może wydać się to stwierdzenie tylko niezrealizowanym marzeniem, ale niestety taka jest prawda a przynajmniej taka może być prawda. Jednak do tej prawdy też trzeba się przystosować.

Tory muszą zostać technicznie zmodernizowane np. po to by reszta świata nie przyjeżdżała tu tylko wygrywać a po prostu walczyć i uczyć naszych. Zresztą, gdy nawet moje słowa były nad wyraz optymistyczne to przecież krótszy tor i technicznie trudniejszy to zwiększenie atrakcyjności spotkań i wyeliminowanie stwierdzeń po wizycie naszej kadry gdziekolwiek na świecie typu „pierwszy raz w życiu widziałem taki tor”!

Wielu ludzi zastanawiało się ile my tak naprawdę jesteśmy w tyle za najlepszymi. Oto mój wymiar straty. W Anglii średnia długość torów drużyn występujących w British League wynosi 320 metrów a u nas 368. Różnica prawie 50 metrów czyli 23 prostej. No i tyle właśnie odstawiamy. Jeżeli ktoś nie wierzy niech przyjrzy się uważnie pierwszemu lepszemu kontaktowi naszych z elitą, oczywiście na imprezie mistrzowskiej, a nie towarzyskiej. Nasuwa się odpowiednie pytanie. Jak zniwelować tę stratę? Czy produkcja sprzętu rakietowego? Czy też preparowanie torów (kłania się Zielona Góra i IME Juniorów). A może startem dwóch najzdolniejszych w Anglii? Prócz drugiego resztę można zastanawiać, ale lepiej chyba bez zbędnej filozofii skrócić tory o 50 metrów.

KRZYSZTOF CEDRO



„Lotnisko” w Lesznie.

Fot. E. Baldys

Podczas spotkania kibiców żuźlowych z JANEM KRZYSTYNIĄ-KIM w rzeszowskim Klubie Olimpijczyka, które odbywało się na kilka kolejek przed zakończeniem ligowych rozgrywek, jeden z jego uczestników zapytał asa atutowego miejscowej „Stali” co zrobi, jeśli jego zespół spadnie do II ligi. Zawodnik odpowiedział trochę przewrotnie, że jeszcze w II lidze nie jeździł, więc byłoby to dla niego coś nowego, ale szybko dodał, iż jest przekonany, że uda się uniknąć degradacji.

Końcówka sezonu w wykonaniu rzeszowskiej drużyny była jednak zasłona. Jej zawodnicy stanowili zlepek ludzi nie rozumiejących się, antagonizowanych i nie potrafiących walczyć o jeden wspólny cel. Nic więc dziwnego, że w ostatnich dla nich, jak się później okazało, I-ligowych występach z osłabionym „Motorem” i prawie już zdegradowanym wcześniej „Falubazem”, nie zdołali wywalczyć choćby jednego punktu meczowego, dającego prawo startu w barażach. 29 września br. najwerniejsi kibice sportu żuźlowego, którzy na mecz „ostatniej szansy” zjechali z całego regionu przeżyli prawdziwy szok. Po zakończeniu meczu wielu z nich długo jeszcze nie opuszczało stadionu, rozpamiętując w dyskusjach, jak było możliwe, to co się stało. W atmosferze ogromnego rozgoryczenia padały pod adresem działaczy klubowych, trenera i zawodników bardzo ciężkie zarzuty. Tych ostatnich obwiniono nawet o sprzedaż meczu z „Falubazem”.

W kilka dni po degradacji, gdy nad rzeszowskim torem zapadła głęboka cisza (w sensie dosłownym i w przenośni), rozmawiałem z dwójką liderów rzeszowskiej „Stali”. Jana Krzystyniaka zapytałem, czy w sytuacji jaka zaistniała w klubie nadal podtrzymuje dane wcześniej słowo, że „Stal” będzie ostatnim klubem w jego karierze i co sądzi o zarzucie sprzedania meczu. Odpowiedział, że uważa to za absurdalne, a przyczyną głębokiego kryzysu w rzeszowskim żuźlu nawarstwiały się od dawna. Uznał, że I liga została przegrana w meczu z „Motorem”, a o pojedynku z „Falubazem” powiedział:

„Mecz z „Falubazem” bardzo się obawiałem. Sam wyszedłem ze „szkoły zielonogórskiej”, która nie uznaje na torze pozycji straconej i nakazuje „nie dopuszczać” przez pełne cztery „kola”. Wiedziałem, że nasi rywale, widząc szansę, jaką sami im stworzyliśmy, uczynią wszystko, aby ją wykorzystać maksymalnie i czulem, że wygrać z nimi będzie bardzo trudno.

Bardzo popularny i lubiany w Rzeszowie żuźlowiec dodał na zakończenie, że podjął decyzję o pozostaniu w tym mieście i postara się pomóc „Stali” w odzyskaniu pozycji wśród najlepszych drużyn w kraju. Potwierdził, że ten klub będzie rzeczywiście jego ostatnim, ale karierę chciałby zakończyć startując w I lidze.

Janusza Stachyrę odwiedziłem w jego mieszkaniu w kilka dni później i choć opady już największe emocje, wynikiem sportowym swojego zespołu był on bardzo przybity. - „Do dziś nie mogę uwierzyć, że jesteśmy w II lidze - powiedział - a spadek odebrałem jako osobistą tragedię. To tak, jakby mi ubył ktoś bliski w rodzinie”.

Był on również bardzo rozczulony na działaczy klubowych, że ci podjęli decyzję o zakazie startów wszystkich żuźlowców do końca sezonu. Nie mógł więc wystartować w turnieju towarzyskim w Tarnowie, z którego dochód przeznaczono na rzecz ciężko kontuzjowanych Bogusława Nowaka i Eugeniusza Błaszaka. Podkreślał (po raz kolejny), że temu drugiemu zawdzięcza bardzo wiele w swoim sportowym rozwoju. Nauczył się od niego dużo, gdy razem jeździli w jednej parze „Stali” Rzeszów. Przepadło mu także, podobnie jak

i jego kolegom klubowym, kilka jeszcze startów, które mogłyby poprawić jego pozycję w „Tęczowym Kasku” oraz, czego nie ukrywał, podreperować trochę kasę przed zimowym, martwym sezonem.

Zarząd ZKS „Stal” Rzeszów trzykrotnie podchodził do tematu degradacji żuźlowców i naprawy moralnej sytuacji w jakiej znalazł się rzeszowski speedway. Ostatecznie sprawy te stanęły na posiedzeniu w dniu 9 października br. W trakcie ostrej dyskusji mówiono m.in. o konfliktach i nieporozumieniach w zespole, bardzo niskim poziomie sportowym w stosunku do realnych możliwości, braku dyscypliny i systematycznych treningów w całej sekcji. Wiele krytycznych uwag zgłoszono do funkcjonowania warsztatu i pracy mechaników. Stwierdzając, że degradacja jest tym bardziej przykra, że zadanie

KRAJOBRAZ PO SPADKU



Janusz Stachyra.

Foto - Sport

utrzymywania się w I lidze nie przekraczała możliwości rzeszowskiego zespołu.

Wśród wielu podjętych decyzji na uwagę zasługuje odwołanie z funkcji trenera I zespołu Stanisława Skowrona oraz pozbawienie prowadzenia szkoły żuźlowej Krzysztofa Nurzyńskiego. Zwolniono mechanika Wiesława Pasiecznika, a z funkcji kierownika warsztatu zrezygnował Eugeniusz Rykiel. Poinformowano również o zamiarze wystawienia na listę transferową Janusza Stachyry, wobec nie wyrażenia przez niego chęci do występowania w barwach „Stali”. W wyniku przeprowadzonych rozmów indywidualnych z wszystkimi zawodnikami zamiar dalszego bronięcia barw klubowych zgłosili Jan Krzystyniak, Romuald Janusz, Janusz Ślęczka, Tadeusz Hajt i Krzysztof Nurzyński. Uznano za sprawę pilną wzmocnienie zespołu zawodnikami zagranicznymi oraz uczynienie wszystkiego, aby II ligowa karencja rzeszowskich żuźlowców trwała tylko jeden rok.

W ramach dalszego uzdrawiania rzeszowskiego żuźla 14 listopada br. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze sekcji żuźlowej w ZKS „Stal”. Wybrano nowy zarząd, na czele którego stanął wieloletni działacz żuźlowy Wiesław Goliński, pracujący na co dzień w rzeszowskim „Polmożbycie”. W skład zarządu weszli m.in. Grzegorz Kuzniar i Jan Krzystyniak. O przebiegu obrad tego gremium i jego najważniejszych ustaleniach poinformujemy w kolejnej publikacji.

TADEUSZ SZYLAR

NASZ PLEBISCYT

Rozpoczynamy pierwszą edycję plebiscytu na najpopularniejszych żuźlowców i trenerów naszego kraju. Liczymy, że wzbudzi on duże zainteresowanie wśród sympatyków speedwaya. Nasz plebiscyt nie ma charakteru oficjalnego bilansu osiągnięć. Chodzi w nim raczej o przebieg popularności. Wybieramy swoich ulubionych zawodników i trenerów kierując się indywidualnymi kryteriami. PO PROSTU PROPONUJEMY WSPÓLNĄ ZABAWĘ.

Jak przedstawiają się zasady uczestnictwa w plebiscycie?

Głosujemy na dziesiątkę żuźlowców i trójkę trenerów. Ponadto proponujemy wybór największego pechowca, najsympatyczniejszego żuźlowca, oraz największe objawienie minionego sezonu ligowe. Propozycje należy przysłać na kartkach pocztowych. Dodatkowo można doręczyć uzasadnienie wyboru kandydatów. Najciekawsze wypowiedzi chętnie opublikujemy. Wśród czytelników, którzy wezmą udział w konkursie rozlosujemy atrakcyjne nagrody rzeczowe. Termin nadsyłania propozycji upływa 15 stycznia 1991 r.

Dziesiątka najpopularniejszych żuźlowców

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Najpopularniejsi trenerzy

1.
2.
3.

Najsympatyczniejszy żuźlowiec

1.

Największy pechowiec

1.

Największe objawienie 1990 r.

1.

FANI PROPONUJĄ!

PIOTR KACZANOWSKI - BYDGOSZCZ

1. Najpopularniejszy żuźlowiec: Tomasz Gollob.
2. Najpopularniejszy trener: Stanisław Kępowicz - nie załamał się po spadku do II ligi. Umiejętnie poprowadził drużynę do pewnego awansu do I ligi. Nie pozwolił na rozłam w drużynie. Choć często tak bywa po spadku.
3. Najsympatyczniejszy żuźlowiec: Ryszard Dołomisiewicz. Nie stwarza sytuacji konfliktowych ani na torze ani w życiu poza torem. Zawsze gotowy pomóc kolegom.
4. Największy pechowiec: Piotr Świst - wypadek na torze w Austrii pozbawił go wielu tytułów mistrzowskich w tym sezonie.
5. Największe objawienie 1990 r.: Piotr Baron - zaledwie 17 lat a już może poszczycić się zwycięstwami nad najlepszymi żuźlowcami kraju.

JAROSŁAW NOWAK - TORUŃ

Największym pechowcem był dla mnie niewątpliwie Piotr Świst, a największe objawienie to szesnastoletni Piotr Baron z „Apatora”, fachowcy nie tylko z Torunia wróżą mu dużą karierę, choć szkoda, że już prawdopodobnie w Toruniu jeździć nie będzie.

TOMASZ ORŁOWICZ - BYDGOSZCZ

10 najpopularniejszych żuźlowców

1. T. Gollob - Polonia
2. A. Huszcza - Falubaz
3. R. Jankowski - Unia L.
4. P. Świst - Stal G.
5. R. Dołomisiewicz - Polonia
6. W. Załuski - Remak-Kolejarz
7. M. Korbel - ROW
8. D. Śledź - Motor
9. W. Zabiłowicz - Apator
10. S. Drabik - Włókniarz

3 najpopularniejszych trenerów

1. Jerzy Gryt - ROW
2. Stanisław Miedziński - Apator
3. Stanisław Kępowicz - Unia T.

Najsympatyczniejszy żuźlowiec

1. Waldemar Cieślowski - Start Gniezno

Największy pechowiec

1. Piotr Świst - Stal G.

Największe objawienie

1. Piotr Baron - Apator

MARCIN PODLEWSKI - TORUŃ

Dziesiątka najpopularniejszych żuźlowców:

1. M. Kowalik - Apator - jest to mój kandydat na przyszłorocznego mistrza Polski. Pod koniec tego roku pokazał wielką formę i jeśli utrzyma ją w 1991 r. to kibice będą mieli z niego pociechę.
2. P. Świst - Stal G. - wielki pechowiec tego roku. Kontuzja odebrała mu szanę

walki w IMS. Jednak powoli dochodzi do siebie i w przyszłym roku mam nadzieję, że postara się odrobić ten sezon z nawiązką.

3. J. Krzystyniak - Stal Rz. - bardzo sympatyczny zawodnik z ciągłym uśmiechem na twarzy. Mam nadzieję, że w przyszłym sezonie pojawi się na torze w barwach klubu pierwszoligowego.

4. A. Huszcza - Falubaz - weteran polskich torów, jak zawsze waleczny, ambitny.

5. J. Gomółski - Start - talent marujący się w słabej II lidze.

6. E. Miastowski - Apator - duch drużyny Apatora.

7. T. Gollob - Polonia - zawodnik bawiący się żużlem, mimo że jeździ brawurowo.

8. J. Rempała - Unia T. - jest jedną z nadziei naszego żużla i dobrze, że jego klub znalazł się w I lidze.

9. W. Załuski - Kolejarz - niepotrzebnie jeździ w II lidze, ponieważ jest to talent, który jeszcze może zabłysnąć.

10. R. Kuźdzał - kolejny zawodnik młodego pokolenia, który ma duże szanse stać się żuźlowcem wielkiej, światowej klasy.

3 najpopularniejszych trenerów. Tu miałem trochę problemu.

1. St. Miedziński - Apator - debiutujący 28-letni trener zdobywa z drużyną tytuł DMP. To chyba mówi wszystko.

Najsympatyczniejszy żuźlowiec to wg. mnie Piotr Świst, który chętnie odpowiada na pytania dziennikarzy, z chęcią rozmawia z kibicami.

Największy pechowiec to oczywiście Piotr Świst.

Największe objawienie tego roku to Piotr Baron, który jako 16-latek zdobył 2 tytuły drużynowe. Jest wielką nadzieją naszego żużla i jego prawdopodobne przejście do GKM to zmartwienie talentu.

RADOSŁAW KOWALSKI - TORUŃ

Największe objawienie - Piotr Baron i największy pechowiec - Piotr Świst. Sądzę, że ta propozycja nie wymaga uzasadnienia. Dużo myślałem, komu przyznać tytuł najsympatyczniejszego żuźlowca. Kiedy rozpartczyłem wszystkie za i przeciw postanowiłem wpisać Andrzeja Huszczy, gdyż sądzę, że jest on bardzo sympatycznym człowiekiem (nie tylko na torze).

W rubryce „najpopularniejsi trenerzy” dwa pierwsze miejsca - Miedziński i Żabik. Przyczynili się do wspaniałych wyników drużyny Apatora w tym sezonie. Trzecia lokata to ukłon w stronę Andrzeja Ruteckiego, gdyż trudno być zawodnikiem itrene-rem 3 drużyny w kraju.

„ŚLIZGIEM W PRAWO”

MOJE ROZSTANIA I POWROTY (2)



Chciałem by dzięki niej Nowak, Błaszak, Michalak i inni mogli się leczyć na Zachodzie...
Fot. J. Szwed

W swoim powitalnym, osobistym felietonie skierowanym do czytelników „Tygodnika Żuźlowego” dałem ciała. Napisałem, że świetny znawca speedwaya, inżynier Władysław Pietrzak zaatakował w „Sportowcu” nowo powstały „Żużel Polski”. Tak mi powiedziano. Kiedy jednak przyjrzałem się bliżej owemu artykulowi, stwierdziłem, że jest on podpisany literkami Włp. Oczywiście każdy średnio inteligentny czytelnik zorientowałby się, że pod owymi literkami w „Sportowcu” krył się może sympatyczny pan Władysław. Mnie jednak, jako dziennikarzowi nie wolno było tego rozszyfrować. Przepraszam.

Jestem jednym z założycieli owej fundacji, aczkolwiek inaczej ją sobie wyobrażałem, czemu dałem wyraz w 16 numerze tygodnika „Na wirażu”. Mnie chodziło o założenie fundacji, która byłaby powołana w y ł a c z n i e w celu niesienia pomocy poszkodowanym w kraksach zawodnikom. Chciałem, by dzięki niej Nowak, Błaszak, Michalak i inni mogli się leczyć na Zachodzie u tamtejszych lekarzy - specjalistów, skoro nasi konowałowie nie mogą im pomóc. Przez innych członków założycieli fundacji „Żużel Polski” zostałem przekonany (acz nie do końca), aby rozszerzyć jej działalność w celu dźwignięcia krajowego speedwaya z dolki, w którym znajduje się on już od lat, niechętnie na to przystałem, gdyż polski żużel (i nie tylko) niewiele mnie obchodzi. Może on tkwić w dolce jeszcze nawet sto lat. Olewam to. Mnie chodzi o zdrowie i życie zawodników. Ot, co. Na zebraniu przedstawiciele naszych ligowych klubów, jakie odbyło się w Lesznie zauważyłem, iż owym klubom także zależało na poszerzeniu formuły tej fundacji.

Mój „przeciwnik” Włp. (niech już pozostanie „inkoguto”) pisze, że nazwa fundacji „Żużel Polski” jest trochę dość niefortunna. Możliwe, ale za to jaka prosta i swojska. Sugeruje też, jakoby fundacja zamierzała organizować zawody żużlowe, chciałby klubom uszczknąć część ich dochodów. Nie jest tak do końca. Ja pragnę organizować takie imprezy, z których zysk przeznaczony byłby dla poszkodowanych zawodników i w tym układzie dochód klubów mam akurat głęboko gdzieś.

Jeżeli fundacja miałaby prowadzić działalność gospodarczą, to rzeczywiście potrzebni byłiby jej płatni pracownicy, dyrektorzy, specjaliści i księgowi. Tu akurat drogi Włp. czepiasz się bez sensu! Zresztą ilość tych koniecznych pracowników uzależniona byłaby oczywiście od rozmachu tej działalności gospodarczej. Natomiast masz zupełną rację zymając się na pomysł wynagradzania członków zarządu i komisji rewizyjnej naszej fundacji, do udziału w pracach, której zostaniesz z pewnością zaproszony (co sugerowałem jeszcze przed jej powstaniem).

Ja się temu pomysłu płacenia pieniędzy mocno sprzeciwiałem bo uważam, że funkcja w zarządzie, czy w komisji rewizyjnej powinna być pełniona tylko społecznie. Oświad-

czyłem też, na co mam świadków, że nawet gdybym został wybrany do któregoś z wymienionych ciał fundacji to i tak odmówię przyjmowania pieniędzy za działalność w nich. To nie w moim stylu, branie za takie coś forsę, choć mówiąc szczerze, w domu akurat mi się nie przelewa.

Podpisałem statut fundacji, lecz nie wiem co będzie z nią dalej, cała sprawa jakoby się trochę załamała. Owszem, kluby żużlowe chcą do niej wstąpić, PZM przeznaczył dla niej 5 milionów zł dobre i to. Myślę jednak, iż fundacji potrzebny jest teraz nowy impuls do działania i nowi rzutcy ludzie. Ja też się trochę odsunąłem na bok i nawet nie wiem, czy jest ona już tak do końca zarejestrowana sądownie. Ciągłe chodzi mi po głowie, by jednak założyć inną, osobną fundację, której celem byłoby li tylko niesienie pomocy poszkodowanym żuźlowcom. Mówią, że jestem gangsterem lecz czasem miwam odbicia i lubię do końca jasne moralne sytuacje. Fundacja „Żużel Polski”, w co wierzę, jest czysta moralnie, ale branie forsę za działalność w jej zarządzie jest co najmniej niezręczne. Sugerowano bym się załapał do komisji rewizyjnej. Podobno nikt tak jak ja nie potrafi innym patrzeć na ręce. A dzisiaj wszystkim i wszędzie trzeba patrzeć na ręce. Zostawmy to jednak na razie.

W poprzednim felietonie napisałem, że tygodnik „Sportowiec” jawi się jako rozpadająca się łajba. Chodziło mi o to, iż z tego pisma, do nowego „Meczu” przeszli najlepsi dziennikarze (ja też ostatnio przeszedłem, choć do najlepszych się nie zaliczam).

W moim sercu jest wiele sympatii dla „Sportowca” i wierzę, iż ciągle jeszcze mam tam przyjaciół. „Mecz” jest wydawany na lepszym papierze i w tej chwili stoi na chyba wyższym poziomie. Tylko czy utrzyma się na rynku wydawniczym? W tym kraju nic nie wiadomo. Najlepiej, by „Sportowiec” i „Mecz” swobodnie funkcjonowały, gdyż na rynku jest miejsce dla obu tych periodyków. Zdrowa konkurencja między nimi mogłaby tylko przynieść korzyści czytelnikom, polskiemu sportowi i upadłemu polskiemu dziennikarstwu sportowemu.

Tydzień temu obiecałem też Czytelnikom wyjaśnić dlaczego „Tygodnik Żuźlowy”, a nie „Na Wirażu”, do którego to pisma przyzwyczaiłście się w tym roku. Skomplikowane to sprawy i długo by o nich pisać. Nie siedzę w kieszeni wydawcy „Na Wirażu”. Nie mnie oceniać jego możliwości finansowe. Zawsze był w porządku w stosunku do mojej skromnej osoby. Sytuacja jest obecnie taka a nie inna, więc redaktor Adam Zajac, co trzeba też docenić, powołał do życia „Tygodnik Żuźlowy”. Nie mnie wchodzić w ewentualne spory wydawców. Jestem prostym wyrobkiem. Zależy mi tylko na ciągłości prasy żużlowej w Polsce i... na pieniądzech.

Od przyszłego tygodnia zaserwuję państwu już stricte speedwayowe felietony. Pał
Bartłomiej Czekalski

TERMINARZ ROZGRYWEK I LIGI - 1991 R.



Zenon Kasprzak - Unia Leszno. Indywidualny Mistrz Polski - 1990 r. Fot. P.Kin



Piotr Swist i Ryszard Dołomisiewicz - Polonia Bydgoszcz. Eliminacje IMP - Bydgoszcz 22. V. 1990 r. Fot. P. Kin

KANDYDACY DO TYTUŁU DRUŻYNOWEGO MISTRZA POLSKI

1. APATOR — TORUŃ
2. ROW — RYBNIK
3. POLONIA — BYDGOSZCZ
4. STAL — GORZÓW
5. MOTOR — LUBLIN
6. UNIA — LESZNO
7. FALUBAZ — ZIELONA GÓRA
8. UNIA — TARNÓW

I runda 1.04

Stal G. — ROW
Apator — Motor
Falubaz — Unia L.
Unia T. — Polonia

II runda 7.04

Unia L. — Stal G.
Motor — Falubaz
Unia T. — Apator
Polonia — ROW

III runda 21.4

Stal G. — Motor
Falubaz — Unia T.
ROW — Unia L.
Apator — Polonia

IV runda 28.4

Unia T. — Stal G.
Motor — ROW
Apator — Falubaz
Polonia — Unia L.

V runda 12.05

Stal G. — Apator
Unia L. — Motor
ROW — Unia T.
Falubaz — Polonia



Tomasz Gollob - Polonia Bydgoszcz. Jeden z najzdolniejszych żuźłowców młodego pokolenia. Fot. P. Kin

VI runda 30.05

Falubaz — Stal G.
Unia T. — Unia L.
Apator — ROW
Polonia — Motor

VII runda 19.06

Motor — Unia T.
ROW — Falubaz
Unia L. — Apator
Stal G. — Polonia

VIII runda 28.07

ROW — Stal G.
Motor — Apator
Unia L. — Falubaz
Polonia — Unia T.

IX runda 4.08

Stal G. — Unia L.
Falubaz — Motor
Apator — Unia T.
ROW — Polonia

X runda 25.08

Motor — Stal G.
Unia T. — Falubaz
Unia L. — ROW
Polonia — Apator

XI runda 1.09

Stal G. — Unia T.
ROW — Motor
Falubaz — Apator
Unia L. — Polonia

XII runda 8.09

Apator — Stal G.
Motor — Unia L.
Unia T. — ROW
Polonia — Falubaz

XIII runda 15.09 (godz. 14.30)

Stal G. — Falubaz
Unia L. — Unia T.
ROW — Apator
Motor — Polonia

XIV runda 22.09 (godz. 14.30)

Unia T. — Motor
Falubaz — ROW
Apator — Unia L.
Polonia — Stal G.

Książka, którą każdy kibic przeczytać powinien

„SPEEDWAY PONAD WSZYSTKO” PO RAZ DRUGI

Na palcach jednej ręki można policzyć wszystkie pozycje książkowe poświęcone tematyce polskiemu żużlowi. Dyscyplina dorównująca pod względem popularności futbolowi ciągle nie ma szczęścia do obszerniejszego niż prasowe publikacje wizerunku jej specyfiki, dramaturgii i bohaterów.

Chlubnym wyjątkiem była tutaj książka HENRYKA JEZERSKIEGO pt. „Speedway ponad wszystko”. Wydana w styczniu br. przez gdański oddział KAW, a oparta na biografii ZENONA PLECHA pokazuje speedway w wymiarze zdecydowanie szerszym niż wykaz kolejnych zwycięstw i porażek jednego z najlepszych polskich żużlowców, m.in. dwukrotnego mistrza kraju. Mamy więc tutaj całą galerię autorów największych sukcesów polskiego żużla z EDWARDEM JANCARZEM, JERZYM SZCZAKIELEM, PAWŁEM WALOSZKIEM, ANDRZEJEM WYGLENDĄ i ANTONIM WORYNĄ na czele, poznajemy sylwetki supergwiazd IZANA MAUGERA, ERIKA GUNDE-RSENA, BRUCE'A PENHALLA i HANSA NIELSENA, jeszcze raz przeżywamy największe tragedie na polskich i zagranicznych torach w ostatnich dwudziestu latach, dowiadujemy się o technicznych niuansach kolejnych zmian w konstrukcjach żużlowych motocykli i silników, a przede wszystkim - poznajemy speedway takim jaki on jest naprawdę, bez odświeżonego „picu” i niedomówień.

Nic dziwnego, skoro autorem książki jest nie tylko wielki pasjonat sportów motocyklowych ale także znakomity, charakteryzujący się ostrym piórem reportażysta, znany m.in. z łamów „Polityki”, „Czasu”, „Wybrzeża”, „Przeglądu Tygodniowego”, no i oczywiście naszego tygodnika. Red Henryk Jezierski nie ucieka w swojej książce od tzw. trudnych tematów. Krytycznie ocenia

pracę wielu kolegów po fachu i działaczy dostrzegających w żużlu tylko tabele i punkty, z detalami opisuje tzw. sprawę Wieczorka - sponsora GKS „Wybrzeże” Gdańsk oraz kulisy mało znanego konfliktu między Plechem i Jancarzem w gorzowskiej Stali, charakteryzuje relacje damsko-męskie w żużlowym świecie oraz bardzo trafnie kreśli obraz środowiska kibiców tego sportu.

Obok nigdy dotąd nie publikowanych bądź publikowanych bardzo rzadko zdjęć ukazujących gwiazdy światowego i rodzimego żużla cenne uzupełnienie książki stanowią pełne statystyki indywidualnych mistrzostw świata i Polski oraz mistrzostw świata par. Słowem, lektura która musi znaleźć się w bibliotece każdego kibica, niekoniecznie żużlowego.

Niestety, skromny, ledwie 10-tysięczny nakład książki Henryka Jezierskiego rozszedł się błyskawicznie, a jej ceny wolnorynkowe kilkakrotnie przekraczają nominalną. Stąd inicjatywa redakcji „Tygodnika Żużlowego”. Chcemy dać naszym Czytelnikom szansę nabycia tej interesującej pozycji po cenie normalnej, nie przekraczającej ceny biletu na przeciętny mecz ligowy. Jesteśmy już po wiążących rozmowach z autorem i pierwszych etapach druku książki w zaktualizowanej wersji. Jej premiera nastąpi jeszcze przed końcem tego roku. Tempo jest więc godne speedway'u. W najbliższym czasie podamy dokładne informacje na temat warunków wejścia w posiadanie drugiego, jeszcze atrakcyjniejszego niż pierwotne, wydania książki pt. „Speedway ponad wszystko”. Jeśli ta inicjatywa „wypali” - a jesteśmy o tym głęboko przekonani - wówczas zamierzamy przystąpić do prac nad stworzeniem „Moto-Regału” (mile widziane inne propozycje nazwy), czyli czegoś w rodzaju biblioteczki kibica sportów motocyklowych. **Redakcja**

W cieniu wielkiego finału ma miejsce w Polsce seria spotkań ze Szwedami

Zespół występujący pod nazwą Gętingarna - Indianerna wygrywa kolejno w Rawiczu (8 VII) 40:32, Częstochowie (10 VII) 46:26 i Warszawie (12 VII) 47:25. Gospodarze spotkań występują z niewielkim wzmocnieniem w klubowych zestawieniach. Drugorzędna ekipa Szwedów bierze udział w turnieju indywidualnym w Rybniku (15 VII) i Lesznie (22 VII). W Rybniku pojawia się nagle nowa gwiazda na żużlowym firmamencie. 20-letni Stanisław Tkocz kończy turniej bez straty punktu bijąc koalicję Szwedów. W Lesznie również 20-letni Henryk Żyto zajmuje w turnieju drugie miejsce za A. Nilssonem

WYNIKI: 1. Eriesson (15 pkt.), 2. Szwendrowski (13 pkt.), 3. Kupczyński (11 pkt.), 4. Soermander (11 pkt.), 5. Tkocz (10 pkt.), 6. D.Forsberg (10 pkt.), 7. Kamper (9 pkt.), 8. Teodorowicz (7 pkt.), 9. Suhecki (6 pkt.), 10. Polukard (5 pkt.), 11. R.Forsberg (4 pkt.), 12. Westerberg (4 pkt.), 13. Błoch (3 pkt.), 14. Ilanen (3 pkt.), 15. Pajari (2 pkt.), 16. Hansen (1 pkt.).

W Bydgoszczy (24 VII) zabraknie już Soermandera, Eriessona i D. Forsberga. Zabraknie również „nie planowanego” Tkoacza. Stawiają się pozostali uczestnicy warszawskiej rewii uzupełnieni miejscowymi jeźdźcami. Cudzoziemcy niezbyt poważnie traktują tę imprezę, w efekcie więc trzy pierwsze miejsca

Z HISTORII POLSKIEGO SPORTU ŻUŻLOWEGO

wyprzedzając pozostałych Szwedów oraz rutyniarzy z „Kolejarza” i „Gwardii”.

Drugi rzut polskich jeźdźców wojuje po Finlandii i niespodziewanie przegrywa w Helsinkach (16 VII) 46:59 oraz Lahti (17 VII) 51:56.

Do borową obsadę mają trzy inne turnieje. Wrocław (16 VII) ponownie wita w zawodach o Puchar PMRN podziwianego niedawno Rune Soermandera, finalistę I.M.S. U. Eriessona, świetnego D. Forsberga oraz trójkę znanych z występów w tym mieście żużlowców Monarkerny. Soermander i Eriesson bez trudu zwyciężają w swych pierwszych trzech wyścigach. Kupczyński ulega tylko Eriessonowi. W XI gonitwie Kapala rozdziela ten szwedzki duet, Eriesson jest trzeci. Rozstrzygający, ostatni, XIII wyścig po upadku Soermandera pierwszy jest Kupczyński wygrywając w końcowym rozrachunku tę imprezę.

WYNIKI: 1. Kupczyński (11 pkt.), 2. Eriesson (10 pkt.), 3. Siermander (9 pkt.), 4. Szwendrowski (8 pkt.), 5. Kapala (7 pkt.), 6. Teodorowicz (7 pkt.), 7. Nielsson (6 pkt.), 8. Heymann (5 pkt.), 9. R. Forsberg (5 pkt.), 10. D. Forsberg (2 pkt.), 11. Pocięjkowicz (2 pkt.), 12. Kosierb (2 pkt.), 13. Krakowiak (1 pkt.).

Na przekór G.K.K.F. zjeżdżają do Warszawy (22 VII) Finowie Pajasi i Ilanen, Norwegowie Hansen i Westerberg, Austriak Kamper, czterech Szwedów i siedmiu asów z Białym Orłem na piersiach. Zapowiada się niecodzienne widowisko. Jest to również sprawdzian dla bliżej nieznanego, a sygnalizującego od paru tygodni nieprzeciętny talent St. Tkoacza. Wycofuje się z zawodów po pierwszym starcie Kapala. Zastępuje go Błoch. Zawodzą niezbyt przygotowani Norwegowie i Finowie. Hansen i Ilanen wycofują się po dwóch startach. Tkocz upada w pierwszym swym wyścigu, w następnym jest trzeci. W trzech ostatnich wygrywając pewnie, w tym z Soermanderem, rozwiewa złudzenia odnośnie swych kwalifikacji. W tych warunkach pojedynki polsko-szwedzki zaspokajają oczekiwania widzów. Wygrywa zawody sympatyczny Szwed Ulf Eriesson, Szwendrowski i Kupczyński wyprzedzając zaś Soermandera.

zajmują Polacy. Na podkreślenie zasługuje tu postawa wykazującego od początku sezonu wyraźnie zwycięską progresję wyników Jana Malinowskiego. Bydgoszczanin rozpoczyna od trzeciej pozycji za R. Forsbergiem i Szwendrowskim, w pozostałych pojedynkach zdobywa komplet punktów wyprzedzając kolejno Kupczyńskiego i Kapalę. WYNIKI: 1. Kupczyński (11 pkt.), 2. Malinowski (10 pkt.), 3. Kapala (10 pkt.), 4. Kamper (8 pkt.), 5. R. Forsberg (7 pkt.), 6. Szwendrowski (6 pkt.), 7. Westerberg (6 pkt.), 8. R. Świtała (6 pkt.), 9. Pajan (5 pkt.), 10. Hansen (2 pkt.), 11. Mielczarski (2 pkt.), 12. Polukard (1 pkt.), 13. Ilanen (1 pkt.), 14. Bonin (0 pkt.).

Spotkanie towarzyskie Sztokholm - Sparta rozegrane w Łodzi (19 VII) przynosi zwycięstwo Szwedom 38:34, Łódzki zespół wzmacniają w tym meczu Kupczyński i Teodorowicz.

Bez Szwendrowskiego, Krześcińskiego i Kajzera rozegrana zostaje na unikalnym, granitowym torze w Rzeszowie (5 VIII) I eliminacja I.M.P. Do niedawna, z wielkim trudem awansujący do I ligi, górnicy z Rybnika zaczynają rządzić w tym sporcie. Jeźdźcy dotychczas bez większych osiągnięć Joachim Maj wygrywa trzy kolejne wyścigi, upada w kolejnym starcie i kończy eliminację z nieproporcjonalnym, co do zademonstrowanej klasy, wynikiem. Podobnie Józef Wieczorek. Startując w czterech wyścigach, zwycięża w trzech. Nieco gorzej, jakoby upojony ostatnimi sukcesami, wypada Tkocz. Zwycięzca tej eliminacji Kapala doznaje jedynej porażki z wspomnianym Majem.

WYNIKI: 1. Kapala (14 pkt.), 2. Kupczyński (13 pkt.), 3. Tkocz (11 pkt.), 4. Wieczorek (10 pkt.), 5. Polukard (10 pkt.), 6. Maj (9 pkt.), 7. Nazimek (9 pkt.), 8. Suhecki (7 pkt.), 9. Bendke (7 pkt.), 10. Malinowski (7 pkt.), 11. Teodorowicz (5 pkt.), 12. M. Jankowski (4 pkt.), 13. Błoch (3 pkt.), 14. Spychała (2 pkt.), 15. Żyto (2 pkt.), 16. R. Świtała (1 pkt.), 17. Jałowicki (1 pkt.), 18. Stercel (0 pkt.). (cdn)



Redakcja „Tygodnika Żużlowego” powstawała w „biegu”!! Wszystkie sprawy organizacyjne załatwiane były z dnia na dzień. Nie kryjemy, iż dzięki dużej życzliwości kolegów drukarzy z Zakładu Poligraficznego WWP w Poznaniu i poznańskiego „RUCH-u” przebrnęliśmy najtrudniejszy okres w życiu redakcji. Etap prac programowo-organizacyjnych zamknęło spotkanie 7.12.1990 r., w którym udział wzięli dziennikarze z całego kraju, redagujący „TZ”: drukarze, przedstawiciele Przedsiębiorstwa Upowszechniania Prasy „RUCH”, Grono dziennikarzy sportowych reprezentował prezes Klubu Dziennikarzy Sportowych SD RP Henryk Urbaś — szef Redakcji Sportowej Polskiego Radia.

W czasie kilkugodzinnej dyskusji wiele uwagi poświęcono problematyce warsztatowej dziennikarzy, formule pisma oraz zamierzeniom na najbliższe miesiące.

Krytycznie mówiono o działalności „RUCH-u”. Wskazywano, że można znacznie zwiększyć nakład „TZ”, jednak na przeszkodzie stoi opieszałość i brak operatywności służb, zajmujących się kolportażem.

Wśród licznych postulatów i wniosków, nie zabrakło krytycznych sformułowań pod adresem Telewizji Polskiej. Twierdzono, że kibice speedwaya są oburzeni tym, że Redakcja Sportowa TV ignoruje żużel, mimo że ma on największy tzw. oglądalność. Postanowiono podjąć wspólne działania, które przyczynią się do zmiany sytuacji w tym względzie.

Uczestnicy spotkania byli zgodni, iż należy uczynić wszystko, by „TZ” mógł w najbliższym czasie zaspokoić w pełni oczekiwania tysięcy sympatyków sportu żużlowego w naszym kraju.

O.W.

Jerzy Klimaszewski

BRYTYJSKIE REKORDY

Na torach ligi brytyjskiej i narodowej, od lat trwa zacięta rywalizacja, nie tylko o jakże cenne punkty, ale również o najlepsze czasy, wpisywane do tabeli rekordów torów. Rywalizację obrazuje poniższa tabela:

Tor	Długość	Rekordzista	Data ustanowienia	Czas
BELLE VUE	285 m.	Erik Gundersen (DK)	9.10.1988	59,3
BRADFORD	338 m.	Hans Nielsen (DK)	13.08.1989	58,8
COVENTRY	335 m.	Peter Ravn (DK)	29.06.1983	61,3
CRADLEY HEATH	338 m.	Erik Gundersen (DK)	6.09.1989	61,2
		Kelvin Tatum (GB)	23.09.1989	
KINGS LYNN	342 m.	Hans Nielsen (DK)	1.07.1989	60,8
OXFORD	297 m.	Hans Nielsen (DK)	13.10.1988	57,1
READING	307 m.	Per Jonsson (S)	12.10.1987	58,1
SWINDON	359,6 m.	Erik Gundersen (DK)	26.08.1985	65,2
VOLVERHAMPTON	280 m.	Peter Ravn (DK)	11.07.1988	58,81
LIGA NARODOWA				
ARENA ESSEX	253 m.	Martin Goodwin (GB)	9.07.1988	57,2
Berwick	253 m.	Andrew Silver (GB)	4.07.1987	55,1
Eastbourne	302 m.	Martin Dugard (GM)	25.07.1987	57,05
Edinburgh	312 m.	Kenny Carter (GB)	9.07.1982	62,8
Exeter	396 m.	Scott Autrey (USA)	16.07.1979	66,2
Glasgow	332 m.	Hans Nielson (DK)	24.06.1988	65,6
		Steve Lawson (GB)		
Hackney	292,6 m.	Erik Gundersen (DK)	22.05.1987	60,0
Ipswich	300 m.	John Cook (USA)	10.10.1989	58,9
Long Eaton	336 m.	Mick Poole (Australia)	20.09.1989	63,3
Middlesbrough	302 m.	Gary Havelock (GB)	23.10.1988	63,1
Mildenhall	281 m.	Richard Knight (GB)	20.03.1988	51,8
Milton Keynes	265 m.	Andy Hines (GB)	16.05.1989	57,5
Newcastle	330 m.	David Bargh (NZ)	13.05.1990	64,7
Peterborough	347 m.	Mick Poole (Australia)	6.10.1989	62,4
Poole	347 m.	Leigh Adams (Australia)	18.04.1989	62,4
Rye House	257 m.	Jens Reasmussen (DK)	4.09.1988	59,0
Stoke	336,5 m.	Andrew Silver (GB)	8.08.1987	59,1
Wimbledon	286 m.	Hans Nielsen (DK)	11.10.1989	57,0

Posiadaczem pięciu rekordów jest Hans Nielsen, cztery razy najlepsze czasy w tabelach rekordów osiągnął Erik Gundersen, a po dwa — Peter Ravn, Andrew Silver i Mick Poole.

TURNIEJ W STYLU RETRO

W światowym speedwayu, szczególnie za sprawą 4-krotnego mistrza świata, Barry Briggsa (Nowa Zelandia) moda na retro, czyli zawody z udziałem gwiazd „czarnego sportu” z lat 50-tych i 60-tych.

Jedną z takich imprez odbyła się również w Polsce, podczas „Igrzysk Solidarności”, a na gdańskim torze wystąpili: Barry Briggs, Ove Fundin, Peter Collins i Henryk Żyto.

Kolejny turniej „Golden Greats” odbył się na torze Swindon w Wielkiej Brytanii. Wśród zawodników lat pięćdziesiątych wygrał Gote Nordin (Szwecja) - 8 pkt., przed Barry Briggsem (Nowa Zelandia) i Ove Funvindem (Szwecja) po 7 pkt. Kolejne miejsca zajęli: Roy Trigg (Anglia) - 5 pkt., Mike Broadbanks (Anglia) - 4 pkt., Taffy Owen (Walia) - 3 pkt. W kategorii z lat sześćdziesiątych, bezkonkurencyjny był Finn Thomsen (Dania), który obecnie mieszka w Hiszpanii. Nie zapomniał żuźlowego fachu i zaliczył trzy zwycięstwa, podobnie jak Terry Betts (Anglia). Po 7 punktów zdobyli: Anders Michanek (Szwecja) i Reg Wilson (Anglia). Z bardziej znanych żuźlowców wystąpili także: Graham Plant, Bernie Leigh, Ian Turner (wszyscy Anglia) i niezwykle barwna postać, Bert „Bertola” Harkins (Szkocja), który jeździł w czasie kariery zawodniczej w okularach leczniczych.

W turnieju w Swindon, „gwoździem” programu były dwa wyścigi finałowe. W pierwszym (na trzy okrążenia) wygrał Trigg, przed Briggsem i Nordinem. Drugi wyścig wygrał Betts, na drugim miejscu był Thomsen, a dalej Michanek i Wilson. Nie zastosowano taryfy ulgowej i ścigano się przez cztery okrążenia. Zawody „staruszków” to nie tylko dawnych wspomnień czar, ale i wspaniała zabawa.

Marek Staniszewski

Dokończenie ze str. 1

wszystko”. Krótkie wzmianki z historii sportu żuźlowego znalazły się w wydanej przez PZM pracy zbiorowej „Sport żuźlowy” i w pracy mgr inż. Zbigniewa FLASINSKIEGO „Metodyka szkolenia i zagadnienia wybrane w sporcie żuźlowym”. Luźne publikacje prasowe i artykułiki w programach poświęcone są najczęściej historii jednych mistrzostw lub sportu żuźlowego w jednym kraju, albo też wybranemu zawodnikowi. W wielu z tych publikacji podawane są dane niezbyt ściśle albo wręcz sprzeczne z faktami. Zagranicznych książyk i czasopism z zakresu sportu żuźlowego dociera do Polski niewiele, a w korzystaniu z nich przeszkadza wielu zainteresowanym bariera językowa.

Autor od wielu lat gromadzi krajowe i zagraniczne dane z historii sportu żuźlowego, przede wszystkim ze źródeł oryginalnych. Opracowanie historii speedwaya nie jest rzeczą łatwą i wymaga jeszcze wiele czasu. Niektóre źródła nie są w pełni wiarygodne, jedne informacje wymagają sprawdzenia, inne uzupełnienia.

Materiał dotychczas zgromadzony pozwala jednak na przedstawienie Czytelnikom zbioru interesujących, wybranych faktów z historii sportu żuźlowego w Polsce i za granicą począwszy od pierwszych jego przejawów, w formie skondensowanego kalendarium. Fakty te zostały wybrane tak, aby przedstawić korzenie sportu żuźlowego, jego stopniowe tworzenie się i przekształcanie do dzisiejszej postaci i zachodzące z biegiem lat przemiany, a nie suche wyniki zawodów i mistrzostw. Na końcu pewnych okresów dziejów speedwaya autor zamieszcza swój krótki komentarz.

ZE STARYCH KRONIK I NOWSZYCH

NA POCZĄTKU BYŁ DIRT-TRACK... (1)

Autor pragnie, aby czytelnik dowiedział się kto był Johnnie HOSKINS, o którym Ivan MAUGER napisał, że „... gdyby nie on, żaden z nas nie byłby tu, gdzie jest dzisiaj”, by poznać ważne fakty historyczne, jak np. że sport motocyklowy w Polsce powstał już w roku 1903, że pierwsze indywidualne mistrzostwa Polski na żuźlu odbyły się w roku 1932 (a nie w 1935, jak to wmawiają niektórzy!), że rozgrywki polskiej ligi żuźlowej rozpoczęto w roku 1948 (a nie w 1952!) i wiele, wiele innych.

Autor będzie wdzięczny za uwagi i uzupełnienia przesyłane na adres Redakcji, ale prosi o potwierdzenie ich dokumentami (źródło informacji, miejsce i data, kserokopie z oryginalnego źródła). Sprawdzone uzupełnienia i ew. korekty będą uwzględnione w pełnej „Historii sportu żuźlowego”, z wymienieniem osób je przesyłających.

CZEŚĆ I 1903-1939

CZERWIEC 1903 r.: Warszawiacy byli świadkami pierwszego w kronikach polskich sportu wyścigu motocyklowego na Dynasach (słynnym wówczas ziemnym torze kolarskim). Odbył się na dystansie 25 wiorst (ok. 26,67 km) podczas zorganizowanej przez WTC Wystawy Sportowej. Zwyciężył popularny mistrz kolarski

i motocyklista, Julian OSIŃSKI (WIC), przed swym klubowym kolegą - Emilem SZYLLEREM. Podobne wyścigi na torach kolarskich odbywają się i w innych krajach.

1903: Tor na Dynasach, podobnie jak inne tory kolarskie, także i w USA, miał wysoko podniesione łuki i w niczym nie przypominał dzisiejszych, płaskich torów motocyklowych. Tak więc popularne w początkach stulecia wyścigi motocyklowe na torach kolarskich wyodrębniły się szybko jako specyficzna forma zawodów motocyklowych.

Przed 1909 r.: Wyścigi motocyklowe na drewnianych torach kolarskich organizowane w USA w pierwszej dekadzie naszego stulecia przyciągały zawodników (wysokie nagrody pieniężne!) i budzą duże zainteresowanie publiczności. Zawodnicy startują m.in. na 8-zaworowych Harley Davidsonach i na dwucylindrowych Indianach.

Ok. 1909: Na jednym z drewnianych torów amerykańskich kilka motocykli wypadła z toru w publiczność, zabijając kilku widzów. Wyścigi motocyklowe na torach drewnianych zostają zaniechane.

1909: Organizatorzy wyścigów torowych w USA znajdują nowe, lepsze obiekty do zawodów motocyklowych: piaskie tory do wyścigów kłusaków, długości od 880 jarów do

1 mili (ok. 800 do 1600 metrów), o miękkiej, najczęściej darniowej nawierzchni. Zawodnicy szybko dostrzegli, że ta specyficzna nawierzchnia, przy odpowiedniej technice jazdy pozwala na przebycie łuku szybciej, niż na torach drewnianych.

1909: Wyścigi dirt-trackowe (taką bowiem nazwę zdobyły) rozpowszechniają się w USA, przejmując organizację dotychczasowych wyścigów na torach drewnianych.

Ok. 1913: Wyścigi dirt-trackowe podbijają Kanadę. Dużą sławę zdobywa półmłowy tor kłusaków w Vancouverze, na którym dwa razy w roku odbywają się wielkie wyścigi motocyklowe.

1913: Amerykański rekord na jednomilowym okrążeniu (1609 m) wynosi 43 sekundy, co odpowiada szybkości 83,7 mph (134,7 km/h).

1913: 16-letni Alec BENNETT wygrywa wyścig w Vancouverze, bijąc zawodników USA, dotychczas dominując w wyścigach dirt-trackowych. W latach 1922-1928 Alec Bennett zdobył światową sławę jako pięciokrotny zwycięzca największego wyścigu drogowego (rozgrywanego od r. 1907 do dziś!) - słynnego Tourist Trophy (TT) na wyspie Man.

Po 1920: Wieści o nowym, atrakcyjnym rodzaju zawodów motocyklowych docierają do Australii, gdzie próbuje się organizować podobne wyścigi. I tu, jak w Ameryce, zawodnicy rywalizują na torach długości od 1/2 do 1 mili. Były więc to wyścigi na torach, które według dzisiejszych przepisów byłyby torami długimi albo trawiastymi. Na tych torach trudno było stosować technikę pokonywanych łuków znaną dzisiejszym pokoleniom kibiców sportu żuźlowego. (cdn)

BIBLIOPIL

IVAN MAUGER





Ivan Mauger obok jedynej na świecie „ZŁOTEJ JAWY”, oparty o słynne „Skrzydlate koto”, ofiarowane przez „Sunday Pictorial”, jako przechodnia nagroda w IMS. Po piątym triumfie Ivana Maugera w finale IMS 1977 w Göteborgu otrzymał on tę nagrodę na własność.

Fot. Mike Patrick

Wśród Czytelników „TŻ” jest niemała grupa miłośników wyścigów motocyklowych, zawodów motocrossowych. Spełniając ich prośbę zamierzamy zamieszczać na naszych łamach - uwzględniając możliwości redakcji - artykuły dotyczące wszystkich dyscyplin sportów motorowych i samochodowych.

Fabryka Bimota od dawna specjalizuje się w produkcji ekskluzywnych jednośladow o charakterystyce wybitnie sportowej. Właśnie ten sportowy charakter nadają motocyklom z Rimini (tam bowiem są produkowane) doskonale, dodatkowo usprawnione japońskie silniki i znana na całym świecie włoska stylistyka.

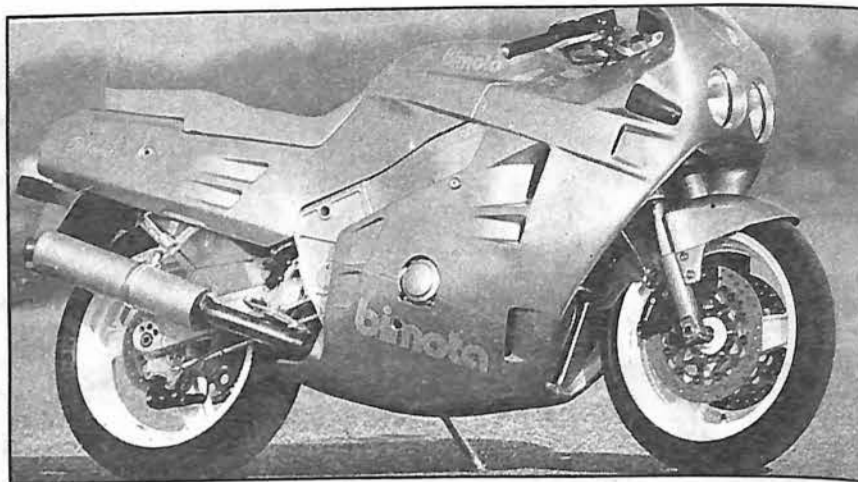
Tym razem specjaliści z Bimoty postanowili skonstruować motocykl bardziej uniwersalny od poprzednich. Aby więc nie zawieść dotychczasowych klientów oczekujących na kolejne, prawie wyczynowe modele i jednocześnie pozyskać nowych fanów, trzeba było zbudować elegancki pojazd o sportowo-turystycznych walorach. W efekcie powstała dwumiejscowa Bimota YB Bellaria, będąca zapowiedzią nowej generacji motocykli Bimota.

Linia Bimota YB 9 przypomina trochę jeden z poprzednich modeli-YB4, została jednak nieco unowocześniona i przystosowana do przewożenia pasażera. Cały motocykl sprawia wrażenie jednej bryły, został bowiem dokładnie obudowany osłonami aerodynamicznymi. Tę właśnie

opływowość kształtów wymieniają producenci jako jedną z wielu zalet Bellarii.

Niektóre elementy nadwozia (i nie tylko) wykonane są ręcznie i ze specjalnych materiałów, co znacząco wpływa na ich jakość. Dla napędzania Bimoty YB 9 zastosowano czterocyndrowy silnik rzędowy o pojemności 600 cm³, pochodzący z motocykla Yamaha FZR 600. Również rama jakkolwiek nie jest dokładną kopią ramy Yamahy FZR 600, została wzorowana na ramach aluminiowych typu Delta-box stosowanych w Yamachach.

Zawieszenie natomiast Bimoty YB 9 nie odznacza się supernowoczesnym rozwiązaniem technicznym. Z przodu zamontowano widelec tele-



DANE TECHNICZNE BIMOTY YB 9 BELLARII:

SILNIK - czterocyndrowy, czterosuwowy, rzędowy, szesnastozaworowy, z dwoma wałkami rozrządu, umieszczonymi w głowicy, chłodzony wodą.

POJEMNOŚĆ: 599 cm³.
MOC - 95 km/10500 obr./min.
MOMENT OBR. - 6,7 kgm/8500 obr./min.

ZAPŁON - elektroniczny.
ROZRUSZNIK - elektryczny.
PRZEKAZANIE NAPĘDU NA KOŁO TYLNE - łańcuch.

WAGA - 175 kg.
ROZMIARY OPON - przód 120/70/17 tył 160/60/17.

PRĘDKOŚĆ - 243 km/h.
PRZYŚPIESZENIE - 0 - 100 km/h - 3,53 s.

0 - 150 km/h - 7,11 s.
0 - 200 km/h - 14,66 s.

DROGA HAMOWANIA - 100 km/h - 0 - 37,61 metra.
140 km/h - 0 - 72,27 metra.

MACIEJ ZIENTARSKI

SPORT I ELEGANCJA czyli BIMOTA YB 9 BELLARIA

skopowy, z tyłu zaś wahacz aluminiowy z centralnym amortyzatorem. Hamulce Bellarii są oczywiście tarczowe, zarówno z przodu, jak i z tyłu hydrauliczne, znanej firmy Brembo. Hamulce firmy Brembo stosowane są nawet w bolidach Formuły 1.

Specjaliści z włoskiego tygodnika motocyklowego „Moto-Sprint” zapewniają, że Bimota Bellaria doskonale się prowadzi, zarówno solo, jak i w jeździe z pasażerem, również przy dużych prędkościach. Duży wpływ na łatwość prowadzenia ma mieć w przypadku Bellarii YB 9 perfekcyjnie rozwiązany układ podnóżków

kierowcy oraz pedał hamulca i dźwignia zmiany biegów, a także czytelność deski rozdzielczej, na której wszystkie wskaźniki, to jest obrotomierz, prędkościomierz, wskaźnik temperatury płynu chłodzącego, poziomu paliwa, ilości przejechanych kilometrów oraz tak zwanego przebiegu dziennego, skonstruowane zostały na ciekłych kryształach.

Cały motocykl - dla podkreślenia jego elegancji - polakierowany został jednolitym błękitnym lakierem metalizowanym (w odróżnieniu od kolorowych motocykli sportowych) i kosztuje we Włoszech 25 833 600 lirów.



„Motocross Narodów 90” w Vimmerby (Szwecja). Ekipa polska podczas prezentacji. Od lewej: trener Mirosław Zdanowicz, Jacek Olszewski, Artur Minkiewicz, i Sławomir Wilkaniec.

Fot. Henryk Jezierski

Korespondencja własna z „Motocrossu Narodów” w Vimmerby (Szwecja).

Atrakcyjność motocrossowych zmagania nie wymaga żadnej rekomendacji. Cóż dopiero mówić, gdy rzecz dotyczy motocrossu w wykonaniu najlepszym z możliwych. A pod tym względem zespołowe mistrzostwa świata, zwane również „Motocrossem Narodów” nie mają sobie równych. Przynajmniej spośród tych imprez, które obejrzeć można na kontynencie europejskim.

Miejscem tegorocznego „spotkania na szczytach” mistrzów motocyklowych lotów było Vimmerby, niewielkie miasteczko w południowej części Szwecji.

BEZ SZACUNKU DLA MISTRZÓW

Dla kibiców z Europy zmagania narodowych teamów stanowią praktycznie jedyną okazję świadkowania wyczynom najlepszych jeźdźców amerykańskich. A najlepszy w USA póki co znaczy najlepszy w ogóle mimo, że tytuły indywidualnych mistrzów świata zgarniają Anglicy, Belgowie, Holendrzy, Finowie, Włosi, Francuzi czy Austriacy. Powód? Nad kosztowne przeloty na kolejne eliminacje IMS rozgrywane w Europie Amerykanie przedkładają intratne starty w imprezach krajowych.

Ze względów prestiżowych nie lekceważą natomiast zmagania między reprezentacjami narodowymi. Zwłaszcza, że tutaj wszystko odbywa się w jednym dniu. Formuła mistrzostw zespołowych jest prosta - każdy kraj wystawia po jednym zawodniku w trzech klasach pojemności silników. Starty odbywają się w wyścigach klas łączonych: 500 i 125 ccm, 250 i 125 ccm oraz 500 i 250 ccm. Sportowej rywalizacji to nie wypacza (punktacja ostateczna uwzględnia jedynie miejsca zajęte w poszczególnych klasach) natomiast znacznie uatrakcyjnia przebieg zawodów. Nieraz bowiem okazywało się, że jeździec posiadający „setki” wygrywał z „póllitrowcem”. O końcowej pozycji w mistrzostwach decydują cztery najlepsze spośród sześciu miejsc zajętych przez członków zespołu.

Ostatecznie do Vimmerby przyjechały 22 reprezentacje. Obok Amerykanów najdłuższą podróż do Szwecji mieli motocrossowcy z Australii oraz dawno nie oglądani w Europie Japończycy. Nie spodziankę stanowił również udział zawodników radzieckich, dotychczas raczej omijających tę imprezę. Silnie natomiast reprezentowana była Europa Zachodnia, gdzie motocross od wielu lat bije rekordy popularności.

Przedstartowe prognozy wyrażane w znakomicie pracującym biurze prasowym (bezpłatnie łączność z całym cywilizowanym światem plus kanapki

i napoje serwowane bez ograniczeń) wskazywały tylko jednego faworyta mistrzostw - zespół USA w skład którego wchodził Jeff Ward (Kawasaki 500), Jeff Stanton (Honda 250) i Damon Bradshaw (Yamaha 125). O pozostałe miejsca na podium mieli walczyć - z podobnymi szansami - Włosi z aktualnym mistrzem świata w klasie 250 ccm Aleksandrem Puzarem. Anglicy, Australijczycy, Belgowie, Holendrzy oraz korzystający z atutu własnego toru Szwedzi.

Niewiele brakowało, a powyższe przewidywania wzięłyby całkowicie w łeb i to za sprawą raczej mało zauważanego zespołu belgijskiego. Dość powiedzieć, że Belgom zabrakło tylko dwóch punktów do pokonania Amerykanów i przełamania ich 9-letniej supremacji w zespołowych mistrzostwach świata!

Z kronikarskiego obowiązku wypada wspomnieć o występie Polaków. Niestety, trudno uznać go za udany. Wprawdzie tylko zupełny ignorant mógłby oczekiwać jakichś fajerwerków ze strony reprezentantów kraju w którym motocross uprawia kilkadziesiąt razy mniej zawodników niż np. w niewielkiej Danii lecz trener Mirosław Zdanowicz miał prawo oczekiwać od swoich podopiecznych wyniku w granicach XIX-XX pozycji. Niestety, nie wyszło. Zatarcie wału korbowego w Kawasaki 250 dosiadany przez Jacka Olszewskiego oraz słaba postawa pozostałych dwóch zawodników (Sławomirowi Wilkaniecowi można jedynie uznać za sukces pokonanie reprezentanta NRD Hardy'ego Schadenberga) sprawiły, że wracaliśmy do kraju na tarczy. Trudno, nauka kosztuje, a motocross ma tę przewagę nad np. rajdami szybkimi, iż inwestycje zwracają się tutaj z naddatkiem.

Klasyfikacja Motocrossu Narodów '90:
1. Stany Zjednoczone (Jeff Ward - Ka-

wasaki 500, Jeff Stanton - Honda 250, Damon Bradshaw - Yamaha 125) - 9 pkt.

2. Belgia (Dirk Geukens - Honda 500, Marnico Bervoeta - Kawasaki 250, Stefan Everta - Suzuki 125) - 10 pkt.

3. Szwecja (Stefan Larsson - Kawasaki 500, Peter Johansson - Yamaha 250, Joakim Karlsson - Kawasaki 125) - 12 pkt.

4. Włochy (Franco Parker - KTM 125) - 15 pkt.

5. Holandia (Kees van der Ven - KTM 500, Dave Striibos - Kawasaki 250, Peter Traster - Suzuki 125) - 17 pkt.

6. Wielka Brytania (Paul Malin - Kawasaki 500, James Dobb - Honda 250, Robb Herring - Suzuki 125) - 21 pkt.

...
22. Polska (Artur Monkiewicz - Kawasaki 500, Jacek Olszewski - Kawasaki 250, Sławomir Wilkaniec - Kawasaki 125) - 75 pkt.

HENRYK JEZERSKI



„Motocross Narodów 90” w Vimmerby (Szwecja). Najlepszy wśród Szwajcarów Maurice Golay na Yamaha 500.

MAM PROPOZYCJĘ

Piszę w sprawie redagowania gazety w przerwie sezonu. Proponuję opisanie wszystkich zawodów rangi mistrzowskiej w Polsce i innych krajach. Chodzi mi o klasyfikację, ilość punktów, tzw. wyścig po wyścigu i no krótką historię walki na torze. Zdaję sobie sprawę, że jest to bardzo trudne zebrać tyle informacji - zwłaszcza tych najstarszych, ale w miarę możliwości z dostępnych materiałów można by to wszystko opisać. Zamieszczajcie więcej wywiadów z zawodnikami. Przecież to kibice lubią najbardziej.

Piotr Kaczanowski
Bydgoszcz

Po przeczytaniu cyklu „Z historii polskiego żużla” porównałem go z zapisami, które poczyniłem niegdyś przeglądając roczniki gazet z lat 40-50 tych i znalazłem kilka szczegółów nie ujętych przez autora. Jeśli macie ochotę proszę je wykorzystać!

Red. J. Klimaszewski omawiając pierwszy po wojnie mecz między państwowy Polska-Czechosłowacja wspominał o poprzedzających je spotkaniach towarzyskich, z udziałem zawodników naszych południowych sąsiadów. Nie były to pierwsze kontakty polskich i czechosłowackich żużlowców, nawet pomijając przedwojenne zawody.

W połowie maja 1947 r. w Gliwicach rozegrano towarzyskie wyścigi, w których oprócz czołowych śląskich kierowców wystąpili goście z Czechosłowacji. Zawody rozegrano w konkurencji indywidualnej i par. Indywidualnie najlepsi byli Polacy. W poszczególnych kategoriach triumfowali: do 130 ccm - Hennek. do 250 ccm - Draga, do i powyżej 350 ccm - Pierchała. Z gości najlepszy był Polak - drugie miejsce w kat. do 350 ccm.

W wyścigach par Czesi mieli ułatwione zadanie, rywalizowały bowiem pary mieszane. Ostatecznie zwyciężyła para polsko - czeska Hennek - Pawell przed parą czesko-polską Lisnik-Draga.

3 sierpnia 1947 r. na torze żużlowym w Katowicach na Muchowcu doszło do pierwszego powojennego spotkania międzynarodowego Polska Zachodnia - Moravska Ostrawa. Po rozegraniu ośmiu biegów najlepszymi okazali się gospodarze odnosząc minimalne zwycięstwo 25:23. O sukcesie gospodarzy zdecydował ostatni wyścig, w którym para Pierchała - Polak pokonała 5:1 najlepszego Czecha - Muchę. Punkty w tym meczu zdobyli: E.Pierchała 12

JESZCZE WCZEŚNIEJ

(komplet), J.Polak 6, J.Jankowski 4, L.Draga 2, T.Wikaryjczyk 1 (startował jeszcze J.Sanecznik 0 pkt.) dla Polski Zachodniej oraz V.Mucha 8, Kolar 8, J.Zrulovic 4, J.Jędrzejew 3 dla gości. Najlepszy czas dnia osiągnął w pierwszym wyścigu Pierchała - 2:15,8. Mecz oglądała imponująca nawet dzisiaj 20-tysięczna widownia. Na torze jeżdżono na tzw. maszynach przystosowanych: Nortonach, Rudge, NSU i innych.

W rewanżu, 21 września w Trzyńcu Ślązacy startowali w mistrzostwach Moraw i dwóch z nich - J.Hennek w kat. do 175 ccm i E.Pierchała (kat. do 350 ccm) zostało mistrzami.

W następnym roku Czesi jeszcze częściej gościli na polskich torach. Oprócz wspomnianych, w „Historii polskiego żużla”, trzech spotkaniach we wrześniu, rozegrano jeszcze dwie inne imprezy.

25 kwietnia 1948 r. na Muchowcu „Morawy” pokonały „Śląsk” 29:19. Tym razem ekipa czeska złożona była z bardziej znanych i doświadczonych zawodników niż przed rokiem. Niepokonamy na torze był zawodnik gości - R.Havelka. Oprócz kompletu punktów, w szóstym biegu ustanowił rekord toru w czasie 2:03,2. W tym wyścigu pokonał m.in. najlepszego żużlowca gospodarzy - J.Jankowskiego. Punkty wywalczyli: R.Havelka 12, J.Seiner 9, V.Mucha 5, Sedlak 3 dla zwycięzców i J.Jankowski 9, E.Pierchała 5, L.Draga 3, J.Polak i Pabiś po 1 dla pokonanych.

Rewanż odbył się dwa tygodnie później. W Rybniku RKM pokonał drużynę z Trzyńca 31:16. Na torze wystąpił m.in. najlepszy wówczas polski żużlowiec - A.Smoczyk. Wygrał on finałowy wyścig. Natomiast w dodatkowym biegu omistrzostwo toru pierwszy na metę przyjechał Czech Mucha, za nim Jankowski, Draga, a Smoczyk był dopiero czwarty.

Omawiając powojenną historię żużla w Polsce wypada wspomnieć także o pierwszych po 1945 r. zawodach. Odbyły się one 29.06.1946 r. na stadionie Ruchu w Hajdukach Wielkich (Chorzowie-Batorym). Wyścigi odbyły się w ramach Święta Sportu Śląskiego. Startowało ponad trzydziestu motocyklistów z całego kraju. W poszczególnych kategoriach zwyciężali:

- do 160 ccm: Draga (Pogoń Katowice) przed Olejniczakiem (RKM) i Kulisem (AKS Chorzów),
- do 250 ccm: Fajkis (RKM Rybnik) - pozostali zawodnicy wycofali się,
- do 350 ccm (kat. sportowa): St. Brun (PKM Warszawa) przed Bączkowskim (KS Głucholazy),
- do 350 ccm (kat. wyścigowa): St. Brun przed K. Brunem (PKM) i Mielochem (Legia Warszawa),
- ponad 350 ccm (kat. sportowa): St. Brun przed Żymirskim (Okęcie) i Gołackim (KMZD Sosnowiec),
- ponad 350 ccm (kat. wyścigowa): St. Brun przed Mielochem i K. Brunem.

W 1946 r. odbyły się jeszcze zawody w wielu miastach. Sezon zamknęły zawody, które odbyły się 1 grudnia w Gliwicach. W biegu finałowym najlepszy był J. Jankowski (KKM Katowice) na Rudge 500, drugi St. Brun na Royalu 350. Za nimi na metę przybył H. Hennek z KKM na DKW 125.

HENRYK MALISZ
STRZELCE OPOLSKIE

NAPISALI DO NAS:

Barbara i Leszek Bonczek - Gorzów, Andrzej Metkowski - Bydgoszcz, Jarosław Mozal - Toruń, Maciej Druszkowski - Zbitowska Góra, Tomasz Orłowicz - Bydgoszcz, Ryszard Olaszewski - Gdańsk, Artur Kucharzewski - Częstochowa, Andrzej Gackowski - Gdańsk, Michał Piórecki - Leszczyn, Wacław Jaras - Krosno, Aneta Pietruszka - Opole, Piotr Podlewski - Toruń, Zbigniew Rozkrut - Tarnów, Jarosław Nowak - Toruń i Andrzej Bandowski - Gorzów.

Dziękujemy za cenne uwagi i serdeczne życzenia.

JEDNOSTRONNIE

W artykule pt. „Solidarnie dla Piotra Śwista” zamieszczonym w nr 1 z dnia 25.11. autor tego artykułu pan J.W. przedstawił jednostronnie sprawę rozliczenia drużyny KS Stal Gorzów Wlkp. podczas wyjazdu do Częstochowy na te zawody. W dniu 24.07. Jerzemu Rembasowi będącemu wraz z A.Rzepaką na półfinale SK w Opolu pan Marian Spychała zaproponował rozegranie zawodów żużlowych z przeznaczeniem dochodu dla Piotra Śwista. Ponieważ organizacja imprezy tego typu w Gorzowie nie gwarantowała dochodu, pomysł został przyjęty o czym zawiadomił mi pana Mariana Spychała. W dniu 22.08. otrzymaliśmy (ku naszemu zdziwieniu) pismo z CMK Włókniarz Częstochowa, a w dniu 24.08. regulamin, w którym CMK Włókniarz zawiadamia nas o organizacji tej imprezy i na jakich warunkach (kserokopie w załączeniu). W piśmie i regulaminie organizator zapewnia zwrot kosztów przejazdu i wspólny posiłek. Zawody te zorganizowaliśmy w dniu 28.08. po meczu z ROW Rybnik (26.08.) a przed meczem z Apatorem Toruń (02.09.). Drużyna wyjechała do Częstochowy w dniu zawodów tj. 28.08. czterema samochodami osobowymi - ośmiu zawodników, dwóch mechaników, trener i kierownik drużyny. Odległość z Gorzowa do Częstochowy wynosi 450 km. W świetle przedstawionych wyjaśnień uważamy, że szczytny cel, o którym mowa w artykule został osiągnięty wspólnie - dzięki panu Marianowi Spychale, działaczom CMK Włókniarz Częstochowa, kolegom z teamu i Stali Gorzów Wlkp.

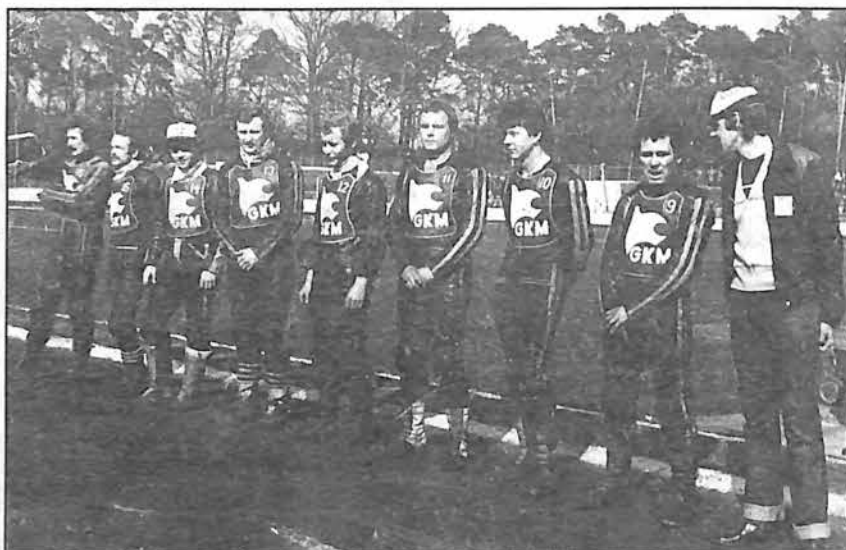
DYREKTOR
KS Stal w Gorzowie Wlkp.
mgr TADEUSZ GROCHOWSKI

ZAWODY POKAZOWE NA ROWERACH BMX

Towarzystwo Miłośników Sportu Żużlowego, Klub Sportowy „Start” w Gnieźnie oraz Andrzej Elantkowski, główny inicjator mini-speedwaya planują już w przyszłym roku zorganizować mini-ligę żużlową dla dzieci. Warunkiem uczestnictwa jest posiadanie roweru BMX. Drużyny mogą reprezentować dzielnicę, osiedle, lub szkołę. Mistrzowie przyszłorocznej mini-ligi otrzymają puchary oraz atrakcyjne nagrody rzeczowe. Pierwsze, pokazowe zawody odbyły się przed meczem „Startu” z KKŻ Krosno. Reprezentacja os. Grunwald, oparta na uczniach Szkoły Podstawowej nr 8 pokonała wówczas (10:8) drużynę os. Piastowskiego złożoną z uczniów Szkoły Podstawowej nr 10. Natomiast indywidualnie zwyciężył Robert Sałaciński, uczeń SP nr 10, zdobywając okazały puchar. Sponsorem spotkania był NSZZ „Solidarność” Zakładów Przemysłu Odzieżowego „Polanex” w Gnieźnie. Być może w ślady gnieźnian pójdą i inne kluby żużlowe?

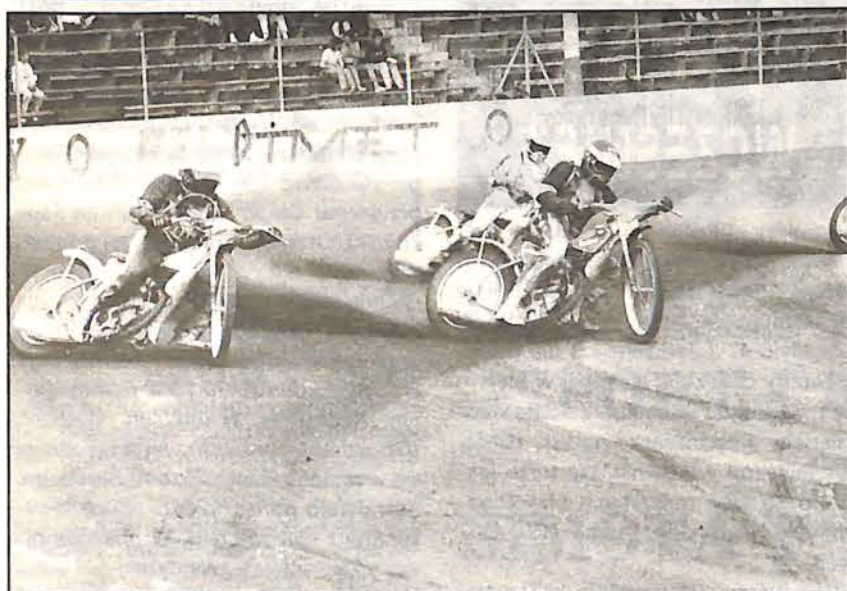
EWA BŁACHOWIAK

ZATRZYMANE W KADRZE



Drużyna GKM Grudziądz - 1982 r. Od prawej: H. Wardacki - kier. zespołu, L. Kędziara, W. Grabarz, W. Ośkiewicz, D. Tracz, J. Szydlik, P. Szymko, G. Podolski i M. Więckowski.
Fot. Robert Klasa - Grudziądz

TERMINARZ ROZGRYWEK II LIGI - 1991 R.



Na torze GKS Wybrzeże Gdańsk.

Fot. W. Lendzion

I runda 1.04

Kolejarz — Sparta
Stal Rz. — Włókniarz
KKŻ — Start
Śląsk — Wybrzeże
Polonia II — Ostrovia
GKM — pauza

II runda 7.04

GKM — Kolejarz
Wybrzeże — Polonia II
Sparta — Stal Rz.
Start — Śląsk
Włókniarz — KKŻ
Ostrovia — pauza

III runda 21.04

Ostrovia — Wybrzeże
Stal Rz. — GKM
KKŻ — Sparta
Śląsk — Włókniarz
Polonia II — Start
Kolejarz — pauza

IV runda 28.04

Sparta — Śląsk
GKM — KKŻ
Start — Ostrovia
Kolejarz — Stal Rz.
Włókniarz — Polonia II
Wybrzeże — pauza

V runda 12.05

Śląsk — GKM
KKŻ — Kolejarz
Ostrovia — Włókniarz
Wybrzeże — Start
Polonia II — Sparta
Stal Rz. — pauza

VI runda 30.05

GKM — Polonia II
Stal Rz. — KKŻ
Sparta — Ostrovia
Kolejarz — Śląsk
Włókniarz — Wybrzeże
Start — pauza

VII runda 19.06

Ostrovia — GKM
Polonia II — Kolejarz
Wybrzeże — Sparta
Śląsk — Stal Rz.
Start — Włókniarz
KKŻ — pauza

VIII runda 30.06

GKM — Wybrzeże
Kolejarz — Ostrovia
Stal Rz. — Polonia II
Sparta — Start
KKŻ — Śląsk
Włókniarz — pauza

IX runda 4.07

Start — GKM
Ostrovia — Stal Rz.
Wybrzeże — Kolejarz
Polonia II — KKŻ
Włókniarz — Sparta
Śląsk — pauza

X runda 7.07

GKM — Włókniarz
KKŻ — Ostrovia
Kolejarz — Start
Stal Rz. — Wybrzeże
Śląsk — Polonia II
Sparta — pauza



Drużyna Uni Tarnów przebojem weszła do grona najlepszych drużyn I ligi 1991 r.
Stoją od lewej: Styczyński, Kapustka, Tronina, Jedek, Schneiderwind, kłęczą:
Leśniowski, Rempala, Kuzdzał.

Fot. P. Kin

XI runda 14.07

Sparta — GKM
Ostrovia — Śląsk
Włókniarz — Kolejarz
Wybrzeże — KKŻ
Start — Stal Rz.
Polonia II — pauza

XII runda 17.07

Sparta — Kolejarz
Włókniarz — Stal Rz.
Start — KKŻ
Wybrzeże — Śląsk
Ostrovia — Polonia II
GKM — pauza

XIII runda 21.07

Kolejarz — GKM
Polonia II — Wybrzeże
Stal Rz. — Sparta
Śląsk — Start
KKŻ — Włókniarz
Ostrovia — pauza

XIV runda 28.07

Wybrzeże — Ostrovia
GKM — Stal Rz.
Sparta — KKŻ
Włókniarz — Śląsk
Start — Polonia II
Kolejarz — pauza

XV runda 4.08

Śląsk — Sparta
KKŻ — GKM
Ostrovia — Start
Stal Rz. — Kolejarz
Polonia II — Włókniarz
Wybrzeże — pauza

XVI runda 11.08

GKM — Śląsk
Kolejarz — KKŻ
Włókniarz — Ostrovia
Start — Wybrzeże
Sparta — Polonia II
Stal Rz. — pauza

XVII runda 18.08

Polonia II — GKM
KKŻ — Stal Rz.
Ostrovia — Sparta
Śląsk — Kolejarz
Wybrzeże — Włókniarz
Start — pauza

XVIII runda 25.08

GKM — Ostrovia
Kolejarz — Polonia II
Sparta — Wybrzeże
Stal Rz. — Śląsk
Włókniarz — Start
KKŻ — pauza

XIX runda 1.09

Wybrzeże — GKM
Ostrovia — Kolejarz
Polonia II — Stal Rz.
Start — Sparta
Śląsk — KKŻ
Włókniarz — pauza



Jacek Gomólski - Start Gniezno

Fot. P. Kin

XX runda 8.09

GKM — Start
Stal Rz. — Ostrovia
Kolejarz — Wybrzeże
KKŻ — Polonia II
Sparta — Włókniarz
Śląsk — pauza

XXI runda 15.09 (godz. 14.30)

Włókniarz — GKM
Ostrovia — KKŻ
Start — Kolejarz
Wybrzeże — Stal Rz.
Polonia II — Śląsk
Sparta — pauza

XXII runda 22.09 (godz. 14.30)

GKM — Sparta
Śląsk — Ostrovia
Kolejarz — Włókniarz
KKŻ — Wybrzeże
Stal Rz. — Start
Polonia II — pauza

Spełniając życzenia naszych Czytelników zamieszczać będziemy relacje z zawodów żużlowych, które odbyły się we wrześniu i październiku br.

FALUBAZ ZIELONA GÓRA - SPARTA WROCŁAW 62:28

REWANŻ BYŁ FORMALNOŚCIĄ

ny. Późniejsza rywalizacja na torze przebiegała po myśli gospodarzy. Wrocławianie nie wygrali żadnego wyścigu, zaledwie pięć zremisowali, przy siedmiu podównych zwycięstwach zielonogórców. Stąd tak znaczne rozmiary porażki gości. W „Spartie” podobał się Henryk Piekarski, nie miał jednak wsparcia. Lider drużyny gości jako jedyny wygrał dwa wyścigi, a w 10 i 14 pozbawił kompletu punktów niezłych w tym spotkaniu Jarosław Szymkowiak i Zbigniewa Błażejczaka.

„Falubaz”: Huszcza 12 (3,3,3,3,-), Molka 5 (W,2,D,1,2), Błażejczak 14 (3,3,3,3,2), Dudek 9 (2,1,2,2,2), Szymkowiak 14 (3,3,3,2,3), Pawlak 3 (2,W,1,-,-), Połubiński 3 (3), Kruk 2 (1,1).

„Sparta”: Piekarski 13 (2,2,2,1,3,3), K.Jankowski 1 (1,0,0,0,-), Szuba 6 (1,2,1,1,1,D), Kupijaj 3 (0,1,2,0,0), Lech 5 (1,1,0,0,2,1), Szczekot 0 (T,0,-,-,0).

NCD - 69,2 uzyskał w I wyścigu Andrzej Huszcza. Sędziował Jolant Szczepanek (Rzeszów), widzów ok. 4 tys.

Wyścig po wyścigu: 3:3, 5:1, 5:1, 4:2, 3:3, 5:1, 4:2, 3:3, 5:1, 3:3, 5:1, 4:2, 5:1, 3:3, 5:1.

ROMAN SIUDA

Rewanżowemu meczowi barażowemu o miejsce w I lidze żużlowej w sezonie 1990 pomiędzy zielonogórskim „Falubazem” i „Spartą” Wrocław towarzyszyły niecodzienne i burzliwe wydarzenia. Sprawa jest nadal otwarta, więc przypomnę jedynie, że działacze „Sparty” wystąpili do Naczelnego Sądu Administracyjnego zaskarżając decyzję GKSŻ, w myśl której w meczu rewanżowym nie mogli startować występujący we wrocławskim zespole Czechosłowacy. Obie strony mają własne argumenty, z wyjaśnień bezpośrednio zainteresowanych działaczy „Falubazu” obraz tej kuriozalnej sprawy jawi się jeszcze nieco inaczej. Pożyjemy, zobaczymy...

Wróćmy jednak do meczu w Zielonej Górze, który ostatecznie odbył się 13 października, sześć dni później niż to przewidywał terminarz, bowiem 7.10. na stadion „Falubazu” nie dotarł sprzęt wrocławian (chodzi oczywiście, o słynny już wypadek (?) drogowy pod Kątami Wrocławskimi). Po wygraniu meczu we Wrocławiu, u siebie „Falubaz” nie miał najmniejszych kłopotów, a rezultat 62:28 mówi właściwie wszystko.

Zawodnicy rozpoczęli rywalizację nieco nerwowo. Na pierwszym łuku inauguracyjnego wyścigu Molka spowodował karambol i z powtórki, w której Huszcza do końca odparował ataki Piekarskiego, został wykluczo-



Z. Lech i trener Henryk Żyto.

Fot. P. Kin

ŚLĄSK - WYBRZEŻE 38:40

Mecz rozpoczął się z blisko godzinnym opóźnieniem. Spowodowała to ulewa, która przeszła nad Świętochłowicami i zamieniła tor w śliskie grzęzawisko. Po debatach i przede wszystkim osuszeniu toru zawody mogły dojść do skutku. O losach tego meczu przesądził wyścig X. Ze startu najlepiej wyszedł Sikora, za nim jechał Berliński, a za plecami tej dwójki toczyła się walka o następną lokatę pomiędzy Fabiszakiem i Skarzyńskim. Kiedy wydawało się, że gospodarze wywalczą dalsze 4 pkt., odmówił posłuszeństwa motocykl Sikorze i wyścig zakończył się remisem. W drużynie Wybrzeża słabiej jeździł Jarosław Olszewski, który we Lwowie zajął 4 miejsce w Mistrzostwa Świata Juniorów, ale wyraźnie nie służył mu grząski i śliski tor „Skalki”. Po 13 wyścigach, sędzia z Zielonej Góry w trosce o zdrowie zawodników przerwał ten mecz i zakończył się on minimalną porażką miejscowej drużyny.

ŚLĄSK: Pogoda - 4 pkt. (0,1,2,1), Fabiszak - 10 pkt. (2,2,3,2,1), J. Mucha - 1 pkt. (1,0,u,u), K. Bas - 9 pkt. (3,2,1,3), M. Bas - 2 pkt. (0,0,0,2), Matysiak - 12 pkt. (3,3,3,3), Sikora - 0 pkt. (d).

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

Sędziował: Aleksander Janas (Zielona Góra), widzów ok. 800. Najlepszy czas w XII wyścigu uzyskał Leszek Matysiak - 73,19.

Leszek Jaźwiecki

GRAND PRIX RYBNIKA

Po barażu - Dołomisiewicz

Grand Prix Rybnika to nowość w kalendarzu żużlowym. Gospodarze w miejsce Pucharu ROW po raz pierwszy zorganizowali inną imprezę i chwala im za to. Już w pierwszej edycji (zawody wejdą na stałe w cykl imprez żużlowych) potrafili ściągnąć ślącą stawkę, która gwarantowała, że zawody były niezmiernie ciekawe. Nowością było także i to, że po skończonym wyścigu zwycięzca odbierał nagrodę licznych sponsorów tej imprezy. Cały dochód przeznaczony był natomiast m.in. na wyposażenie Ośrodka Rehabilitacji dla dzieci niepełnosprawnych w Rybniku oraz dla poszkodowanych w wypadkach na torze żużlowców: Bogusława Nowaka, Eugeniusza Błaszaka i Dariusza Michalaka. Cele szczytne, ale szkoda, że mimo dobrej pogody na stadionie ROW zjawiała się tylko czterotysięczna widownia.

Zawody były bardzo ciekawe i większość wyścigów stała na przyzwoitym poziomie. Wygrał je zawodnik Polonii Bydgoszcz - Ryszard Dołomisiewicz, ale musiał stoczyć dodatkową walkę z Tesarzem, Huszczą i Kowalikiem. Wyścig był zacięty, a jako pierwszy linię mety przejechał Dołomisiewicz wyprzedzając Huszczę, Kowalika i Tesarza. Nie może zaliczyć tych zawodów do udanych Mirosław Korbel, który nie ma co ukrywać marzył o zwycięstwie. Tymczasem mimo dobrej formy nie odegrał na swoim torze żadnej roli. W zajęciu wyższego miejsca rybniczanie przeszkożyli: defekt i upadek. Zawód sprawili także, zwłaszcza miejscowej widowni bracia Skupieniowie, którzy w meczach ligowych prezentowali dobrą formę, a w tych zawodach wyraźnie odpuścili i byli tylko statystami. To samo można powiedzieć o Sławomirze Drabiku (Włókniarz), który swą postawą i gwiazdorskimi popisami bardziej irytował niż zachwycał. Oprócz zwycięzcy z dobrej strony zaprezentowali się na rybnickim torze Mirosław Kowalik i Zdenek Tesarz, który prawdopodobnie w przyszłym roku zasili drużynę Rybnika.

W najciekawszym wyścigu - VIII - weteran torów Andrzej Huszcza (im starszy tym lepszy jak wino) pokonał Dołomisiewicza, Sawinę i Kapustkę. Walka jednak o zwycięstwo trwała przez 4 okrążenia, a ostateczna punktacja zapadła dopiero na mecie. Do tej pory zawodnicy cały czas tasowali się, walcząc o zwycięstwo.

WYNIKI GRAND PRIX RYBNIKA: 1/Dołomisiewicz (Polonia) 13 plus 3, 2/Huszcza (Falubaz) 13 plus 2, 3/Kowalik (Apator) 13 plus 1, 4/Tesarz (Pardubice) 11, 5/Pawliczek (ROW) 9, 6/Korbel (ROW) 8, 7/Kapustka (Unia Tarnów) 8, 8/Kalina (Pardubice) 7, 9/Sawina (Apator) 7, 10/Flieger 7 11/E. Skupień (obaj ROW) 6, 12/Szymkowiak (Falubaz) 6, 13/Drabik (Włókniarz) 5, 14/A. Skupień 4, 15/K. Flieger (obaj ROW) 4, 16/Rachwał 3 pkt. Sędziował Marek Wojaczek (Rybnik), a najlepszy czas w VI wyścigu uzyskał Ryszard Dołomisiewicz 70,38 s. Leszek Jaźwiecki

TURNIEJ „TĘCZOWEGO KASKU” OSTATNIM AKORDEM

ANDRZEJ HUSZCZA JAK STARE WINO

Sezon żużlowy 1990 na zielonogórskim torze zakończył VIII indywidualny turniej z udziałem czołowych zawodników w całorocznej klasyfikacji „Tęczowego Kasku” prowadzonej przez katowicki „Sport”. Patronat nad imprezą sprawowała „Zielonogórska Gazeta Nowa”, dopisali również inni sponsorzy. Po raz czwarty w 15-letniej karierze żużlowej trofeum wywalczył Andrzej Huszcza, a obok niego miejsca na podium zajęli Mirosław Korbel i Jarosław Szymkowiak.

Doroczna, październikowa impreza zazwyczaj gromadzi całą czołówkę „TK”, a nieliczne absencje spowodowane są kontuzjami, bądź innymi wydarzeniami losowymi. Dobra organizacja, sympatyczna atmosfera na trybunach i w parkingu, sporo nagród do wylosowania, dodaje turniejowi smaczku. Regulamin zawodów przewiduje, że bezpośrednio po zakończeniu każdego wyścigu, jako zwycięzca losuje nagrodę. Przed tegoroczną imprezą kibice głośno komentowali, czy Roman Jankowski znów wylosuje upominek specjalnie na turniej przygotowywany przez Zielonogórską Fabrykę Mebli. W każdym z poprzednich turniejów „Tęczowego Kasku” leśzczynianin kosił nagrody „Zefamu”, a później z pomocą kilku osób transportował mebel do domu. Tradycji stało się zadość: „Jankes” powiódł do Leszna szafkę.

Wróćmy jednak do wydarzeń na torze. Zwycięstwo Huszczy potwierdziło wcześniejsze opinie, a ugruntowała je trzecia lokata Szymkowiaka, że pod koniec sezonu mechanicy Falubazu definitywnie uporali się ze sprzętem. Miejscowi żużlowcy jeździli na ogół skutecznie, byli widoczni, a jubilat Huszcza wygrywał „jak chciał”. Szansę zajęcia 2 miejsca po dodatkowym wyścigu z Korbelem miał Szymkowiak, jednak w ostatnim wyści-

gu zielonogórczanie wyprzedził mistrz Polski, Zenon Kasprzak i filigranowy zawodnik Falubazu musiał zadowolić się trzecią lokatą. Kasprzak należał zresztą do zawodników jeżdżących najbardziej widowiskowo, a szansy odegrania w turnieju znaczącej roli pozbawił się w swoim czwartym wyścigu, przyjeżdżając na końcu stawki.

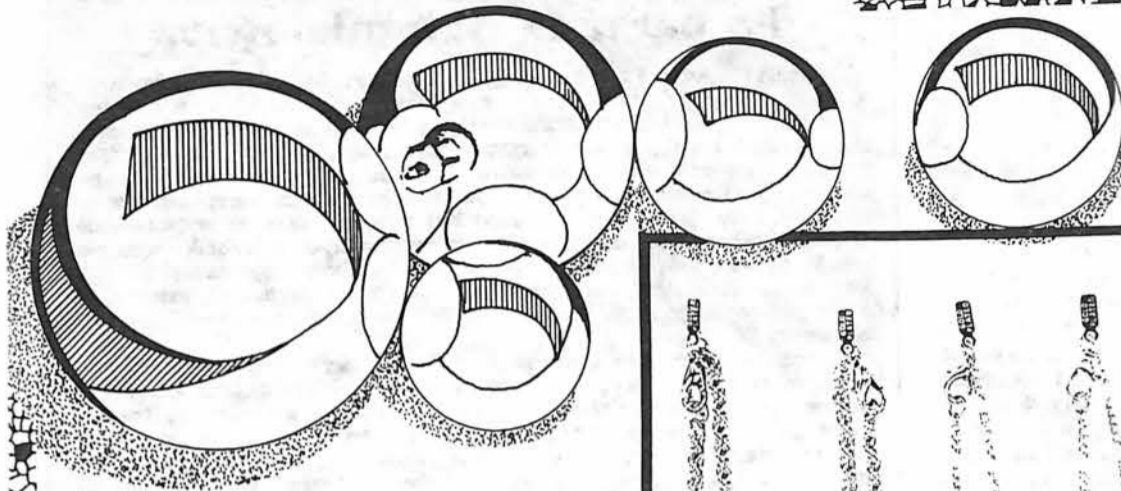
Z zaproszonych zawodników nie przyjechali rekonwalescenci Ryszard Dołomisiewicz i Krzysztof Okupski, więc stawkę uczestników uzupełnili miejscowi żużlowcy. Warto wspomnieć o udanym debiucie Mariusza Szańczuka (w br. uzyskał licencję), który w jednym z wyścigów pokonał Krakowskiego i Franczyszynę, przegrywając jedynie z Pawlickim. Jak utalentowany nastolatek zaprezentuje się w przyszłym sezonie?

WYNIKI: 1. A. Huszcza (Falubaz) - 15 pkt. (3,3,3,3,3), 2. M. Korbel (ROW) - 13 pkt. (2,2,3,3,3), 3. J. Szymkowiak (Falubaz) - 12 pkt. (3,2,3,2,2), 4. Z. Kasprzak (Unia Leszno) - 11 pkt. (3,3,2,0,3), 5. T. Gollob (Polonia) - 9 pkt. (1,2,2,1,3), 6. Błażejczak (Falubaz) - 9 pkt. (2,1,3,2,1), 7. P. Pawlicki (Unia L.) - 8 pkt. (3,1,1,3,d), 8. S. Drabik (Włókniarz) - 8 pkt. (2,3,2,0,1), 9. Z. Krakowski (Unia Leszno) - 7 pkt. (1,2,1,1,2), 10. R. Franczyszyn (Stal Gorzów) - 6 pkt. (0,0,1,3,2), 11. R. Jankowski (Unia Leszno) - 6 pkt. (0,3,0,2,1), 12. E. Skupień (ROW) - 5 pkt. (0,1,2,2,0), 13. A. Zarzecki (Falubaz) - 5 pkt. (1,1,0,1,2), 14. M. Szańczuk (Falubaz) - 3 pkt. (2,d,0,1,0), 15. J. Połubiński (Falubaz) - 2 pkt. (1,0,1,0,0), 16. H. Piekarski (Sparta) - 0 pkt. (0,0,0).

Najlepszy czas dnia - 68,4 s. uzyskał w pierwszym wyścigu Andrzej Huszcza. Sędziował Włodzimierz Kowalski (Zielona Góra), widzów około 4 tysiące.

ROMAN SIUDA

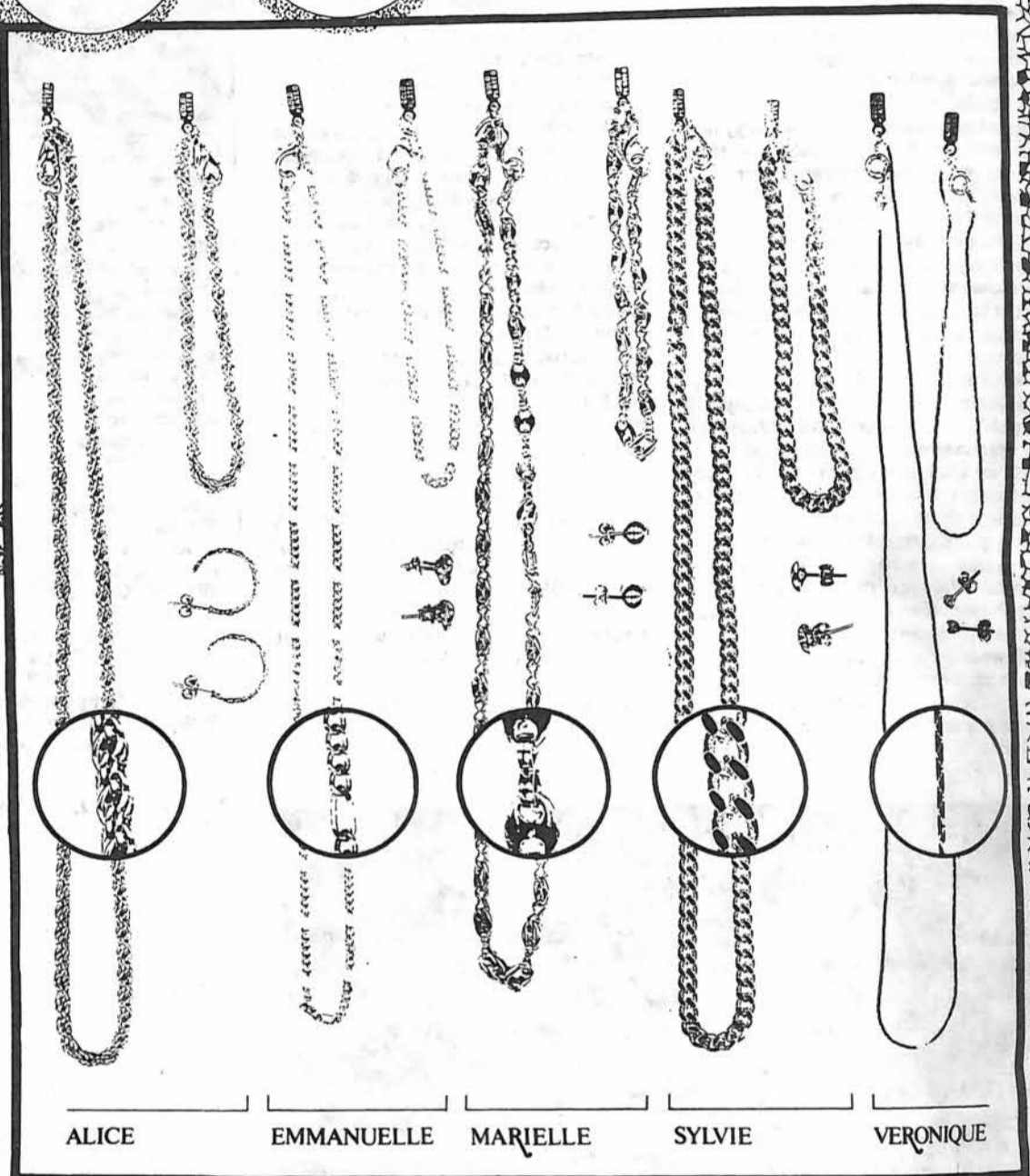
BOGATY MEŹCZYZNO! KOCHASZ - TO KUP!



Weź naszą ofertę pod lupę

Tęgoroczna Gwiazdka tuż, tuż!

A Ty masz problem - co kupić pod choinkę ukochanej kobiecie? Nie przejmuj się! Kościański „POLMER” pomoże Ci wybrać najodpowiedniejszy prezent!



ALICE

EMMANUELLE

MARIELLE

SYLVIE

VERONIQUE

To dla Twojej ukochanej - specjalnie z Francji - sprowadziliśmy najnowszą kolekcję pozłacanej i posrebrzanej biżuterii o najmodniejszych spłotach i wzorach. Od paru dni pokazujemy ją w telewizji. Jeżeli chcesz, aby kobieta Twego serca prezentowała się tak jak piękna Sylvie z telewizyjnej reklamy „POLMERU”, by czuła się kochana, nie wahaj się ani chwili dłużej! Zamów u nas komplet francuskiej biżuterii za jedyne 120 tys. złotych, to jest: łańcuszek, o tym samym splocie bransoletkę i parę kolczyków. Jeszcze większą radość sprawisz ukochanej, kupując jej za 360 tys. złotych trzy różne komplety. W takim przypadku bowiem firma nasza wzbogaci Twój prezent dwo-

ma dodatkowymi, gratisowymi kompletami z francuskiej kolekcji oraz wysokiej klasy suszarką do włosów z 12-miesięczną gwarancją. Masz jeszcze jakieś wątpliwości? Weź więc, pod lupę naszą ofertę i wybierz spośród kompletów o dźwięcznie brzmiących imionach: VERONIQUE, ALICE, EMMANUELLE, SYLVIE i MARIELLE. Przypominamy! Każdy z nich z osobną kosztować Cię będzie 120 tys. złotych. Lecz całą kolekcję otrzymasz - wraz z gratisową suszarką - kupując i płacąc jedynie za trzy z prezentowanych powyżej kompletów, a więc za... 360 tys. złotych!!!

ŻYCZĄC UDANEGO ZAKUPU PRZEDSIĘBIORSTWO ZAOPATRZENIOWE „POLMER” ŻYCHY TEŻ SWOIM KLIENTOM SPOKOJNYCH ŚWIAT BOŻEGO NARODZENIA ORAZ WSZYSTKIEGO NAJLEPSZEGO W NOWYM ROKU

ściową w dniu otrzymania pieniędzy.

Chcąc zakupić komplet biżuterii Gold-PLATED (pozłacany) lub o takich samych wzorach Silver-PLATED (posrebrzany), należy wpłacić pieniądze (120 tys. złotych lub 240 tys. złotych za dwa komplety, a najkorzystniej - 360 tys. złotych za... całą kolekcję) przekazem pocztowym na nasz adres: Przedsiębiorstwo Zaopatrzeniowe „POLMER” Hurt-Detal-Spedycja 64-000 Kościan, Rynek 23 W miejscu na korespondencję podać należy - w przypadku zakupu mniej niż trzech kompletów imię, jakim opatrzony jest wybrany komplet oraz kolor - złoty czy srebrny. Biżuterię wysyłamy - bez dodatkowej opłaty - przesyłką warto-

Nie zwlekaj - zdążymy przed Gwiazdka!

					komplety osobno
120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	
Alice	Emmanuelle	Marieje	Sylvie	Veronique	
KOLEKCJA (5 łańcuszków, 5 bransoletek i 5 par kolczyków)					
120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł	120 000 zł
Twój koszt! 360 tys. zł					

INFORMACJA DODATKOWA DLA HURTOWNIKÓW I SKLEPÓW:
tel.: 0-65/121-873, 121-798, 120-724, telex 045313 pmer pl.

POLMER



„Szalikowcy” - oni głównie wszczynali awantury na stadionach.

Fot. E. Baldys

TROCHE STATYSTYKI

SKS Start Gniezno w pigułce

	1	2	3	4	5
Adamczyk	8	30	10	1,25	0,33
Cieślewicz	4	18	26	6,50	1,44
A. Fajfer	4	12	5	1,25	0,41
T. Fajfer	17	90	211	12,41	2,34
Gomólski	17	90	210	12,35	2,33
Heliński	15	69	114	7,60	1,65
Chmielewski	1	3	2	1,11	0,66
Kulczak	15	72	106	6,99	1,45
Maciejewski	9	23	18	2,00	0,78
Nowak	6	20	11	1,82	0,55
Przedwojski	5	9	3	0,60	0,33
Walkowiak	8	25	35	4,37	1,40
Wankowski	17	65	68	4,00	1,04

Legenda: rubryka 1 - ilość spotkań w sezonie 1990 r., 2 - ilość wyścigów w sezonie, 3 - zdobyte punkty, 4 - średnia punktów w spotkaniu, 5 - średnia punktów w wyścigu.

NAGRODY „SPORTU”

Sezon żużlowy zakończony. Katowicki „Sport” podsumował dwa prestiżowe rankingi. Wśród zawodników bezkonkurencyjnym okazał się Tomasz Gollob z Polonii Bydgoszcz (576 pkt.) mający wręcz miażdżącą przewagę — prawie 200 pkt. różnicy — nad następnym na liście — Zenonem Kasprzakiem — Unia Leszno. Na trzeciej pozycji sklasyfikowano R. Jankowskiego (367 pkt.) — tylko dwa punkty mniej niż Kasprzak, na czwartej — Jana Krzystyniaka — Stal Rzeszów (366 pkt.), na piątej — Eugeniusza Skupienia — ROW (364 pkt.), na szóstej — Jarosława Szymkowiaka — Falubaz (361 pkt.), na siódmej — Ryszarda Korbiela — ROW (357 pkt.), zdobywcę Złotego Kasku, wicemistrza Polski, na dziewiątej — Roberta Sawinę — Apator (535 pkt.), na dziesiątej — Janusza Stachyrę — Stal Rzeszów (304 pkt.). Z grzeźnian Jacek Gomólski z 251 pkt. zajął 18 miejsce, Tomasz Fajfer z 226 pkt. — 24, S. Kulczak z 100 pkt. — 60, Włodzimierz Heliński z 97 pkt. — 62.

„Złotą Pancerę” redakcji „Sportu” zdobył Włodzimierz Kowalski z Zielonej Góry. W dziewięciu sędziowanych przez niego spotkaniach oceniony został dwa razy na notę 10 i ani razu nie zszedł poniżej ósemki. Kolejne miejsca zajęli: J. Szczepanek z Rzeszowa i S. Pienkowski z Gorzowa. Nie został w tym rankingu sklasyfikowany gnieźnianin — Janusz Konieczny. Sędziował za mało spotkań. Jednak jego średnia 9,00 przy średniej zwycięzcy 9,11 to nie mało. (bke)



Wojciech Żabiałowicz - as klubowy Apatora - indywidualny mistrz Polski z 1987 r.; wielokrotny reprezentant kraju. Po 16 latach startów chce zakończyć bogatą karierę sportową. W klasyfikacji klubowej br. zajął I miejsce. Startował w 91 wyścigach; średnia punktowa 2.05; pktów 169; średnia meczu 11,79. Tekst i fot. A. Kamiński



Nie wesołą minę ma Jacek Krzyżaniak. Nic dziwnego szanse na uzyskanie upragnionego własnego „M” w rodzinnym mieście są niewielkie. Mieszka z rodziną kątem u tesciów. Kupno własnego lokum też nie wchodzi w rachubę. Natomiast oferty dotyczące zmiany barw klubowych tylko zadrżniają sytuację. Tekst i fot. A. Kamiński



OGŁOSZENIA DROBNE

KTM 125-88, 250-84 Motocross sprzedam, Paweł Wysocki, Gorzów Wlkp. ul. Sikorskiego 88/6, tel. 251-42

Ogłoszenia w naszym tygodniku najtańsze!

Przyjmujemy ogłoszenia od instytucji państwowych, spółek oraz osób prywatnych.

1 cm² — tylko 4 tys.
1 słowo — 1.500,- złotych

ZAPRASZAMY DO KORZYSTANIA Z NASZYCH USŁUG

Adres Redakcji:
„TYGODNIK ŻUŻLOWY”
ul. Ogińskiego 12
64-100 Leszno tel. 20-34-94

UWAGA HANDLOWCY! Wasz niezawodny partner

„MORAWSKI”

Zaprasza do współpracy
Spółka Joint Venture

Oferujemy w ciągłej sprzedaży hurtowej
owoce cytrusowe

Gwarantujemy:

- konkurencyjne ceny,
- najwyższą jakość,
- bogaty asortyment.

Zapamiętaj

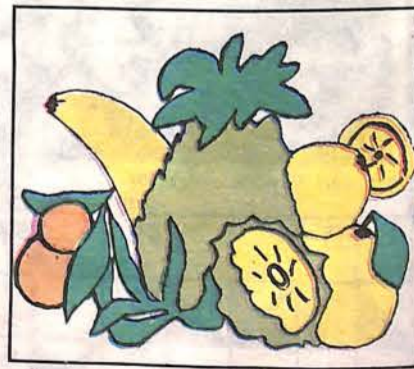
Morawski — spółka Joint Venture

Zielona Góra, ul. Westerplatte 23 tel. 625-00, 44-01,
wew. 276, 320, tlx 43345; fax 62500

Zaprasza do współpracy

Bezpośredni odbiór w naszej bazie eksportowej — Janiszewice 79, gmina Bobrowice.

ZAPRASZAMY



„TYGODNIK ŻUŻLOWY”. Adres redakcji: 64-100 Leszno, ul. Ogińskiego 12, tel. 20-34-94. Redaguje kolegium: Adam Zajac - red. naczelny, Jacek Smaruj - red. techniczny oraz współpracownicy: Edward Baldys - fotoreporter, Ryszard Bińczak - Ostrów, Ewa Błachowiak - Leszno, Bartłomiej Czekański - Wrocław, Jacek Dobkowski - Grudziądz, Krzysztof Holyński - Gorzów, Bogdan Hućko - Krosno, Leszek Jaźwiecki - Katowice, Henryk Jezierski - Gdańsk, Andrzej Kamiński - Toruń, Andrzej Kwiek - Lublin, Tomasz Malinowski - Bydgoszcz, Krzysztof Nowak - Tarnów, Ryszard Pertkiewicz - Rawicz, Jacek Portala - Poznań, Władysław Pietrzak - Poznań, Roman Siuda - Zielona Góra, Marek Staniszewski - Zielona Góra, Tadeusz Szylar - Rzeszów, Alicja Wesołowska - Gdańsk, Janusz Wróbel - Częstochowa, Tadeusz Wyspiański - Opole, Maciej Zientarski - Warszawa, Andrzej mZwierzchowski - Lublin. Wydawca: Spółka Cywilna „AWA-PRESS”, 64-100 Leszno, ul. Ogińskiego 12, tel. 20-34-94. Druk: Zakład Poligraficzny, Poznań, ul. Ziębicka 16.