



SPORT KARTINGOWY

Młodzi kartingowcy z AW (na obozie szkoleniowym) zawsze widzieli w kartingu swoją szansę.

Początki

ZACZĘŁO SIĘ WŁAŚCIWIE OD ZABAWY...

Podczas II wojny światowej amerykańscy lotnicy w chwilach wolnych od lotów budowali małe prymitywne pojazdy na czterech kółkach, z silnikami od niewielkich urządzeń mechanicznych i ścigali się po betonowych, gładkich podłogach hangarów. Nazwali je gokartami, od określenia „go-kart”, czyli „tocz się wózku”. Takie były początki.

Do zapomnianej przez ok. 10 lat atrakcji wrócił **Art Ingels** – mechanik oddziału Curtis Craft Co. w Glendale w Stanach Zjednoczonych. Firma ta zajmowała się wytwarzaniem samochodów wyścigowych, startujących na torze Indianapolis.

W sierpniu 1956 roku powstały dwa pierwsze karty na świecie – pojazdy niezwykle prymitywne, napędzane silnikiem od kosiarki do trawy West Bend 750, o pojemności 84 cm³ i mocy 1,84 kW, z hamulcem uruchamianym dźwignią ręczną. Miesiąc później kart został zaprezentowany podczas wyścigów samochodów sportowych w Pomona. **Duffy Livingstone**, późniejszy producent kartów, przejechał jedno okrążenie trasy i... tak się zaczęło.

Do Europy karting zawiał we wrześniu 1958 roku, a w Polsce pierwsze budowane ręcznie karty pokazały się dość szybko, bo już dwa lata później. Niewątpliwa to zasługa tygodnika „Motor”, który publikował informacje o rozwoju kartingu na świecie, zamieszczał rysunki kartów, a nawet zaproponował regulamin i kalendarz zawodów oraz... przydzielał numery startowe. Powstało kilka małych pojazdów o prymitywnej konstrukcji, przeważnie na dużych 10-calowych kołach, napędzanych rozmaitymi, dostępnymi w kraju silnikami – od 50 do 200 cm³.

Pierwszym polskim kartem była konstrukcja braci **Ryszarda** i **Andrzeja Popko** z Częstochowy, stworzona w 1960 roku, z 10-calowymi kołami od samochodu Mikrus i silnikiem Ilo 200



o mocy 4 kW. Temu pojazdowi tygodnik „Motor” nadał numer startowy 1.

15 maja 1960 roku kilka pojazdów z Częstochowy i Ostrowa Wlkp. wzięło udział w pierwszym pokazie publicznym podczas wyścigów samochodowych we Wrocławiu, a rywalizacja sportowa zaczęła się kilka miesięcy później – 22 lipca, podczas Pierwszego Ogólnopolskiego Wyścigu Go-kartów na bieżni stadionu sportowego w Częstochowie. Wystartowało dziewięciu zawodników, z których najlepszy okazał się **Zygmunt Pietkiewicz** (Liga Przyjaciół Żołnierza, Gdynia), zdobywca Pucharu Przechodniego Redakcji „Motor”. W tymże roku zawody odbyły się jeszcze w Gdyni (9 października, z udziałem 15 kartów) i Rybniku (6 listopada – 13 kartów).

Jerzy Jankowski – twórca karta „Horyzontów Techniki”.



Działalność



Władysław Paszkowski – pierwszy kartingowy zawodnik Automobilklubu Warszawskiego (nr licencji 0012).

Zawody PIERWSZE ZAWODY W WARSZAWIE JUŻ W 1960 ROKU

Karting dotarł też do Warszawy: 4 grudnia 1960 roku na pl. Defilad ułożono trasę z opon i karting zaprezentował się licznej widowni. W gronie 23 kierowców najlepszym okazał się **Rudolf Piecka** (AP Katowice), a puchar „Motoru” w pierwszym polskim sezonie kartingowym zdobył na własność **Andrzej Śpitalniak** (AP Poznań, Delegatura Ostrów Wlkp.). W tych pierwszych zmaganiach nie startowali jeszcze zawodnicy z Warszawy, ale czynnie zaangażowani w organizację imprezy byli działacze klubu.

W następnym sezonie pojawił się na starcie kart miesięcznika „Horyzonty Techniki”, opracowany na zlecenie redakcji przez znanego konstruktora samochodów wyścigowych Rak i Krab – **Jerzego Jankowskiego**. Był on prowadzony przez kierowcę

Go-kart konstrukcji inż. Jankowskiego najszybszy

W. PASZKOWSKI zwycięzcą III eliminacji

Na starcie III ogólnopolskiego eliminacyjnego wyścigu gokartów, rozegranego wczoraj w Sopocie, stanęło 48 zawodników, a więc znacznie mniej niż awizował organizator imprezy. Mimo to trzeba było przeprowadzić dodatkowe biegi eliminacyjne, po których zakwalifikowano do zasadniczego biegu finałowego aż 23 zawodników. Organizatorom przysporzyło to sporo kłopotów, ale zebrany liczenie na trasie wyścigu wiadom przyniosło wiele emocji. Każdy bowiem bieg obfitował w liczne niespodzianki i efektowne, zażarte pojedynki.

TOS Gdynia. Temu ostatniemu nie powiodło się jednak w biegu finałowym. Wskutek defektu silnika zmuszony został do wycofania się z wyścigu, stracił więc szanse na zdobycie punktów i w związku z tym w ogólnej klasyfikacji po III eliminacjach spadł na 4 pozycję.

Efektowne zwycięstwo w niedzielnym wyścigu odniósł **W. Paszkowski** (AP Warszawa). Wprawdzie po starcie jeszcze przez kilka okrążeń znajdował się na 5 pozycji, ale na szóstym okrążeniu zaczął solidnie „odrabiać teren” i wyszedł na prowadzenie, którego już

nikt nie był w stanie mu odebrać. Zwycięzył niezagrożenie i pewnie, zdobywając maksymalną ilość punktów – 10. Drugie miejsce w tym ciekawym wyścigu zajął **R. Piecka** (AP Katowice) – 8 pkt., trzecie **K. Rybka** (AP Czewionka Radom) – 6 pkt., czwarte **Cz. Gorajski** (AP Kielce) – 4 pkt., piąte **A. Popko** (LPZ Częstochowa) – 3 pkt., szóste **J. Malczewski** (AP Łódź) i siódme **J. Wolkusz** (AP Gdynia) – 1 pkt.

W klasyfikacji drużynowej zwyciężyli reprezentanci **AP Czewionka Radom** – 6 pkt., przez **AP Morskim TOS Gdynia** – 1 pkt.

W przedbiegach najlepszą formą błysnęli zawodnicy, którzy startowali na gokartach wiele razy, a więc ci z rutyną i doświadczeniem. Piękną i pewną jazdę zademonstrował zwłaszcza jedyny przedstawiciel **AP Warszawa** – **W. Paszkowski**, jadący na wózku konstrukcji inż. **Jankowskiego**. Obserwatorów wyścigu zadziwił również swoją jazdą reprezentant **AP Śląsk** – **R. Piecka** oraz **T. Nowicki** z **AP Morskiego**

Po trzech eliminacjach w klasyfikacji indywidualnej przewodził nadal **W. Paszkowski** (AP Warszawa) – 28 pkt., przed **L. Glibem** (AP Radom) – 14 pkt., **K. Piecka** (AP Katowice) – 14 pkt., **T. Nowickim** (AP Morskim TOS Gdynia) – 14 pkt., **T. Rybka** (AP Czewionka) – 10 pkt., **K. Kruklem** (AP Radom) – 4 pkt., **B. Prokopem** (AP Radom) – 4 pkt., **Cz. Gorajskim** (AP Kielce) – 4 pkt., **K. Cwiklińskim** (LPZ Gdynia) – 3 pkt. i **Z. Jurezaklem** (LPZ Gdynia) – 3 pkt. (dot.)



Automobilklubu Warszawskiego – **Władysława Paszkowskiego**. Udana konstrukcja pozwoliła doświadczonemu zawodnikowi rajdowemu zajmować czołowe lokaty w kolejnych zawodach o Puchar Przechodni Redakcji „Motor”.

Działalność

Karty podczas treningu na Stadionie Dziesięciolecia w Warszawie.



W 1961 roku, podczas pierwszej ogólnopolskiej eliminacji przeprowadzonej 30 kwietnia w Warszawie (też pod Pałacem Kultury i Nauki), w gronie 41 uczestników **Władysław Paszkowski** zajął 2. miejsce. Następnie zwyciężył w dwóch kolejnych rundach: w Częstochowie (28 maja – 36 kartów) oraz Sopocie (9 lipca – 47 kartów).

W Warszawie na bieżni Stadionu Dziesięciolecia przeprowadzono czwartą eliminację pucharu (17 września – 42 karty). Wcześniej (2 maja) na Stadionie Dziesięciolecia odbył się towarzyski wyścig kartingowy przy okazji zakończenia etapu kolarskiego Wyścigu Pokoju. Oglądało go blisko 100 tys. widzów. Nic dziwnego, że dyscyplina szybko zyskała popularność.

Wojciech Natorff – kartingowiec z „grupy Mińskiej” jeden z pionierów warszawskiego kartingu.



Działalność



Zawodnicy kartingowi ... przed wejściem przepisów o ograniczeniu wieku.

RYWALIZACJA KARTINGOWA O MISTRZOSTWO POLSKI

Od 1967 roku dla zachęcenia młodzieży i docenienia sportowych walorów wyścigów kartingowych, rozgrywkom ogólnopolskim nadano rangę mistrzostw Polski. Nowy regulamin ograniczał wiek zawodników kartingowych do 30 lat.

Pierwszymi zdobywcami szarf zostali zawodnicy spoza stolicy (**Zdzisław Bal** i **Edward Kuder**). 2. miejsce w kategorii wyścigowej wywalczył zawodnik AW, **Władysław Gromulski**, w karcie własnej konstrukcji, piąty był **Tadeusz Rychter**, szósty – **Jerzy Gruszczyński**, a w kategorii popularnej ósmy – **Adam Jaroszyk**.



W konkurencji zespołów klubowych drużyna Automobilklubu Warszawskiego okazała się najlepsza i zdobyła Puchar Redakcji „Motor”. Reprezentacja klubu, która w 1967 roku składała się z 6 zawodników i 6 mechaników, na swoje wyjazdy otrzymała samochód Nysa ze specjalną przyczepą do przewozu kartów...

W międzynarodowych rozgrywkach o Puchar Pokoju i Przyjaźni (cztery eliminacje) nie było sukcesów, poza ostatnimi za-



wodami w Calau (NRD), które wygrał zespół polski, m.in. dzięki 5. lokacie **Tadeusza Rychtera** i 6. miejscu **Wojciecha Natorffa**.

Rok później karting zaczął stopniowo trafiać do szkół i w ramach zajęć szkolnych, akceptowanych przez władze oświatowe, uczniowie z Koszalina i Legnicy zbudowali pierwsze karty.

W Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZM powstała seria wyczynowych kartów o symbolicznej nazwie Polkart, których projektantem był **Tadeusz Rychter**, wykorzystujący swoje bogate doświadczenie zawodnika. W 1968 roku ukazało się

Tłumy gromadzące się na zawodach świadczyły o dużym zainteresowaniu sportem kartingowym.

Działalność

W ferworze „walki” podczas zawodów kartingowych zdarzały się i takie sytuacje.



pierwsze wydanie jego książki „Karting”, a autor zdobył tytuł wicemistrza Polski w kategorii wyścigowej, na miejscach od 4. do 6. znaleźli się nasi zawodnicy: **Władysław Gromulski**, **Wojciech Natorff** i **Jerzy Gruszczyński**. W następnym sezonie 1969 roku **Tadeusz Rychter** został ponownie wicemistrzem kraju, **Władysław Gromulski** był piąty, a **Wojciech Natorff** dziewiąty. Zespołowo triumfowali zawodnicy Automobilkлубu Warszawskiego.

Kolejną pozycją autorstwa **Tadeusza Rychtera** było „Dzieśnięć lat w ryku silników”.

Udział **Tadeusza Rychtera** w tworzeniu zrębów polskiego i warszawskiego kartingu był

ogromny. Posiadając uprawnienia komisarza międzynarodowego sportu kartingowego, prowadził sprawy techniczne na mistrzostwach Europy i świata. Udzielał się także w dziedzinie rzeczoznawstwa samochodowego – był wiceprezesem, prezesem, a później prezesem honorowym Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego. Kontynuując karierę naukową, uzyskał stopień doktora w Stevens Institute of Technology w USA, a następnie – po habilitacji w 1993 roku – otrzymał tytuł profesora. Powołany został na stanowisko dziekana Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej.

Od 1970 roku zawody o Puchar Krajów Socjalistycznych były rozgrywane w obsadzie pięciu ekip (dołączyła Czechosłowacja). Po zawodach w Koszalinie i Lohsa (NRD) – gdzie **Rychter** był szósty, Moskiewie, Dunaujvaros (WRL), Ružemberok (CSRS) – ekipa polska była na 4. miejscu, **Rychter** był siódmy, a **Gromulski** – piętnasty. Kierowcy AW zdobywali w tamtych latach najwięcej punktów dla polskiego zespołu.

Tadeusz Rychter, który w 1971 roku został sklasyfikowany na trzecim miejscu, a rok później na 7. pozycji, zakończył swą karierę sportową.

We wrześniu 1970 roku po raz pierwszy w naszym kraju przeprowadzono wyścig górski z udziałem kartów. Trasa liczyła 4 km i wiodła wznoszącym się odcinkiem, pełnej zakrętów drogi pomiędzy Zawoją a Krowiarkami. Sklasyfikowano 11 zawodników kategorii wyścigowej i 19 popularnej. Najlepsi okazali się **Władysław Gromulski** w kategorii wyścigowej (drugi był **Tadeusz Rychter**) oraz **Adam Jaroszyk** w kategorii popularnej. „Warszawscy górale” nie otrzymali żadnej nagrody ani dyplomu za swój wyczyn, mimo że osiągnięte przez nich czasy były lepsze, niż uzyskane przez samochody Formuły 3 biorące udział w zawodach.

Lata 60. można uznać za okres powstawania i krzepnięcia sportu kartingowego w kraju i Warszawie. Zaczynano od zera,



Działalność

jeśli chodzi o sprzęt. Trzeba też było przełamywać uprzedzenia wielu osób, w tym działaczy sportów motorowych, którzy wciąż nie uznawali kartingu za prawdziwą dyscyplinę. „Wózki” rozwijały coraz większe prędkości, a o torach kartingowych nie było co marzyć.

Karting w Automobilklubie Warszawskim przechodził w tamtych latach okres wzlotów (dobrze organizowane zawody popularyzujące ten sport, niezłe wyniki zawodników) i upadków (brak faktycznej pomocy dla kierowców reprezentujących barwy AW, długotrwałe przerwy w przeprowadzaniu imprez).

Szkoły

KARTING TRAFIA DO SZKÓŁ

Karting budził coraz większe zainteresowanie młodych ludzi. Słusznie zauważano, że budowa kartów to konkretna metoda politechniczej uczeni, przygotowanie do prowadzenia samochodu, zaś udział w zawodach to doskonały sprawdzian umiejętności w bezpośredniej walce sportowej.

Z inicjatywy prezesa Polskiego Związku Motorowego, członka naszego klubu – **Romana Pijanowskiego**, zostało zawarte porozumienie pomiędzy PZM a Ministerstwem Oświaty w sprawie uprawiania kartingu przez młodzież i budowy kartów w warsztatach szkół zawodowych.

Od stycznia 1971 roku Warsztaty Szkolne Zespołu Szkół Zawodowych w Koszalinie podjęły produkcję kartów i w 1976 roku wyprodukowano w tej koszalińskiej szkole łącznie 400 pojazdów.

Później, bo w 1977 roku, produkcję kartów rozpoczęły Zespoły Szkół Samochodowych w Szczecinie (ok. 100 szt.) i Biłgoraju (50 szt.). W stolicy dzięki działaczom Automobilklubu Warszawskiego ich konstrukcją i obsługą zainteresowały się Technika Samochodowe przy ul. Hożej, Marchlewskiego,



Zajączka, Zespół Szkół Samochodowych przy Fabryce Samochodów Osobowych, szkoły przy Hucie Warszawa, Elektrociepłowni Siekierki i Transbudzie.

Były to lata szczytowego rozwoju polskiego kartingu. W 1976 roku działalność kartingową prowadzono w 47 województwach. Na kursach szkoleniowych, prowadzonych również przez działaczy

Odbiór techniczny karta – prowadzi Lech Tulak w towarzystwie Stefanii Paszkowskiej.



Młodzi kartingowcy na zgrupowaniu pod opieką Włodzimierza Grodzickiego.

Działalność

Młodzi kartingowcy – przyszli zawodnicy sportu rajdowego i wyścigowego.



warszawskich, przeszkolono 100 nauczycieli jako instruktorów kartingowych. Powstawały liczne Sekcje Kartingowe Szkolnego Związku Sportowego; w 1980 roku było ich 74.

Minister Oświaty i Wychowania wystąpił do wszystkich wojewodów i prezydentów miast z inicjatywą budowy autodromów

i torów kartingowych. W maju 1976 roku Rada Główna automobilklubów i klubów członków zwyczajnych PZM, w uznaniu wychowawczo-dydaktycznych wartości kartingu, podjęła uchwałę zobowiązującą członków do udzielania pomocy szkołom w organizowaniu sekcji kartingowych, prowadzenia szkolenia i treningów oraz zorganizowania w każdym klubie do końca 1977 roku sekcji kartingowych, przeznaczając na ten cel odpowiednie fundusze.

Z inicjatywy członków Automobilklubu Warszawskiego: **Romana Pijanowskiego** – wiceprezydenta Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA oraz **Stanisława Szelichowskiego** – wiceprzewodniczącego Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK-FIA, światowa federacja przekazała w 1976 roku swoim członkom w przeszło 100 krajach opracowanie na temat polskich metod organizowania kartingu w szkołach i popularyzowania młodzieżowego sportu kartingowego. Polskie doświadczenia stały się znane na całym świecie.

W 1981 roku Automobilklub Warszawski przeprowadził pierwszą w kraju imprezę pokazową klasy 0 z silnikami 50 cm³ dla najmłodszych amatorów kartingu, w wieku 8–12 lat. W 1983 roku w warsztatach szkolnych Zespołu Szkół Samochodowych nr 2 w Warszawie podjęto produkcję kartów Młodzik, z przeznaczeniem dla zawodników 10–15-letnich.

Mało było jednak w latach 70. zawodników z Warszawy klasyfikowanych w mistrzostwach Polski kategorii szkolno-młodzieżowej. Po zakończeniu działalności kartingowej w Pałacu Kultury i Nauki wielu młodych zawodników wstąpiło do AW. W 1982 roku Automobilklub Warszawski zwyciężył zespołowo w mistrzostwach młodzików, a do tego sukcesu przyczynili się: **Jacek Woźniak, Paweł Bielewicz, Bartłomiej Bochenek, Jacek Bogusławski, Jarosław Dzik, Robert Bernat, Piotr Wysga i Robert Nowak.**

Stanisław Szelichowski ... wydaje opinię o nowym karcie.



Działalność



Czołowi kierowcy kartingowi AW kat. popularnej w latach 80. – P. Maniński i Z. Gdula.

Warszawski Informator Sportowy

Kartingowcy zapraszają

Sympatycy sportu motorowego będą mieli okazję po raz ostatni w tym sezonie obejrzyć zawody w tej dyscyplinie. W sobotę i niedzielę (w oba dni o godz. 11,30) na boisku Zespołu Szkół FSO, ul. Stalingradzka 55 odbędą się zawody kartingowe. W sobotę V eliminacja mistrzostw okręgu warszawskiego w kategorii młodzieżowej (12–16 lat) i popularnej (pow. 16 lat), natomiast w niedzielę ogólnopolskie zawody w kategorii młodzików (8–14 lat). Organizator zawodów Automobilklub Warszawski. Wstęp wolny.

am

W 1982 roku na 8. miejscu mistrzostw Polski kategorii szkolno-młodzieżowej został sklasyfikowany **Mariusz Bielewicz**, a rok później **Paweł Bielewicz** zdobył tytuł wicemistrza Polski w kategorii młodzieżowej. Podjęto też rozgrywki Młodzik „83”. **Jacek Woźniak** zajął 1. miejsce, **Piotr Wysga** – 2., **Jarosław Rogodziński-Dzik** – 3., **Adam Zajkowski** – 4., **Anna Puk** – 6., **Igor Cupriak** – 10.

W 1983 roku na 40. miejscu w rozgrywkach Pucharu Krajów Socjalistycznych znalazł się **Cezary Czub**, a w 1990 roku w Pucharze Pokoju i Przyjaźni 4. miejsce podczas eliminacji w Poznaniu zajął **Piotr Wysga**.

Na początku startów (od 1975 roku – zawody w Koźlu) w kartingowych mistrzostwach Europy, zawodnicy polscy nie odnosili sukcesów. Dopiero w 1985 roku na kartingowych mistrzostwach Europy w Laval (Francja) w kategorii Intercontinental C na 17. miejscu został sklasyfikowany **Mariusz Bielewicz**. W 1987 w tej samej konkurencji w Maggione (Włochy) 36. był **Cezary Czub**.

Okres stanu wojennego zahamował spontaniczny rozwój kartingu, pojawiły się trudności z wyjazdami na zawody, zawieszono działalność wielu szkolnych klubów, kończyło się apogeum szkolnego sportu kartingowego w naszym kraju.

W zarządzie Automobilklubu Warszawskiego kadencji 1984–1988 funkcję wiceprezesa ds. kartingu pełnił **Franciszek Wysga**. Członkami zarządu było także kilku działaczy kartingowych. Przewodniczącym Komisji Kartingowej był **Jerzy Setniewski**, a jej skład tworzyli (wg stanu na rok 1987): **Witold Klimowicz** (wiceprzewodniczący), **Maria Czeladzka** (wiceprzewodnicząca ds. organizacyjnych), **Jacek Żmirek** (wiceprzewodniczący ds. sportowych – trener), **Marek Bochenek** (wiceprzewodniczący ds. wychowawczych), **Jerzy Kutyna** (wiceprzewodniczący ds. technicznych), **Joanna Kalinowska** (sekretarz), **Wacław Puk** (skarbnik), **Włodzimierz Woźniak**, **Edward Markowski**, **Tomasz Carzasty**, **Zbigniew Mużeczki**, **Władysław Paszkowski**, **Mirosław Czub**, **Paweł Szymański**, **Marek Połuch**, **Włodzimierz Grodzicki**.

Sekcja kartingowa w tym okresie liczyła 60 zawodników licencjonowanych (10 w kategorii wyścigowej, 30 w kategorii młodzieżowej i 20 w kategorii młodzik). W 1986 roku w skład kadry narodowej wchodził: **Cezary Czub**, **Jacek Kutyna** i **Paweł Bielewicz**.

Działalność



WCIĄŻ BRAK TORU KARTINGOWEGO W STOLICY

W Warszawie toru kartingowego nie było. Przez blisko 50 lat ścigano się na trasach okazjonalnych. Był to pl. Defilad przed Pałacem Kultury i Nauki, bieżnia na Stadionie Dziesięciolecia, parking przy stadionie Skry, płyta parkingowa oraz boisko szkolne przy Fabryce Samochodów Osobowych, której rozbudowę współfinansował Automobilklub, trasa przy Hucie Warszawa, drogi dojazdowe na terenie Wyścigów Konnych, tor okazjonalny przy Młodzieżowym Miasteczku AW na ul. Gwiaździstej, trasa na pl. Teatralnym, gdzie rozgrywano zawody o Puchar Syrenki. Jeszcze większy problem był z trasami treningowymi – zawodnicy jeździli na tory w Radomiu, Lublinie lub Bydgoszczy. Trudno oszacować koszty związane z takimi wyjazdami, ale pewnie by ich wystarczyło na obiekt w stolicy.

Projektów było wiele, ale albo nie starczało funduszy, albo proponowane lokalizacje nie uzyskiwały akceptacji władz, albo kierownictwo Automobilklubu Warszawskiego nie miało dostatecznej siły przebicia, aby doprowadzić do skutku planowaną inwestycję. Miał powstać tor przy Elektrociepłowni Siekierkowskiej, przy ul. Dźwigowej róg Połczyńskiej, w trójkącie przy ul. Radzymińskiej, Piłsudskiego i obecnej Trasie Toruńskiej, przy Alei Krakowskiej. Miał być, ale do dziś go nie ma.

We wkraczającym w kadencję 1988–1992 nowym zarządzie Automobilklubu Polski, funkcję wiceprezesa ds. kartingu pełnił **Witold Klimowicz**. W skład Komisji Sportu Kartingowego wchodził: **Jack**

Istotnym postanowieniem komisji była decyzja, aby sprzęt klubowy przekazać odpłatnie zawodnikom, co zapewnić miało odpowiednią dbałość o jego stan. Wciąż jednak mała liczba zawodników Automobilklubu Polski czynnie uprawiających tę dyscyplinę, a brak toru skutecznie uniemożliwiał organizację imprez.

Szkolenie zawodników przeprowadzano w Młodzieżowym Miasteczku Motoryzacyjnym AP przy ul. Gwiaździstej, na zaimprovizowanej trasie. Wykorzystywano doświadczenie byłego zawodnika kartingowego, **Władysława Paszkowskiego**. Zajęcia z młodzieżą rozpoczynano wraz początkiem roku szkolnego, podczas zimowej przerwy przekazywano młodym ludziom wiedzę teoretyczną, jazdy zaś wznawiano pod koniec kwietnia i kończono je dwutygodniowym obozem szkoleniowym na jednym z torów kartingowych w Bydgoszczy, Radomiu i w Lublinie.

Ukończenie cyklu szkoleń praktycznych i zdanie egzaminu teoretycznego z regulaminu kartingowego i sygnalizacji flagami dawało możliwość uzyskania licencji umożliwiającej uprawianie kartingu zawodniczo. Niestety, niewielu adeptów tego sportu dotrwało do końca szkolenia.

W kadrze narodowej na mistrzostwa świata i Europy w 1992 roku znaleźli się: **Piotr Wysga, Mikołaj Otto i Marek Rogalski**. W klasyfikacji klubowej tego roku zespół AP zajął następujące lokaty: 1. miejsce w kategorii senior 100, 2. miejsce w kategorii junior 100 i 3. miejsce w Formule C. W obozie szkoleniowym zorganizowanym przez działaczy komisji w Biłgoraju uczestniczyło 10 wyróżniających się zawodników klubu.

Zawody pod nazwą Warszawska Syrenka organizowano „tradycyjnie” na okazjonalnych trasach. W 1992 roku ta najważniejsza impreza kartingowa klubu zorganizowana została przez komisję już po raz 9. Odbyła się ona w październiku na płycie dawnego lotniska na Bemowie. Kibice mogli po raz pierwszy obejrzeć wyścig w klasie 100 cm³. Warszawska Syrenka czasami rozgrywana była także jako eliminacja kartingowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego.

Działalność

W 1993 roku ekipa AP w składzie: **Tomasz Otto, Rafał Rulski, Paweł Żabowski** zdobyła tytuł drużynowego mistrza Polski w kategorii junior 100, zaś **Marek Rogalski** został mistrzem Polski w kategorii senior 100. Liczne było grono warszawskich zawodniczek, startowały m.in.: **Anna Puk, Patrycja i Aneta Markowskie, Katarzyna Muzecka**.

Stale słabnąca kondycja kartingu w Automobilklubie Polski miała odbicie m.in. w czterokrotnej zmianie przewodniczących Komisji Kartingowej w okresie kadencji 1992–1996. Funkcję tę pełnili kolejno: **Antoni Filipowicz, Tadeusz Jentas, Stanisław Zborowski i Andrzej Rulski**, który dotrwał na tym stanowisku do 2000 roku, kiedy to przewodniczeniem komisji na krótko zajął się **Waldemar Michalski**. Kolejnym przewodniczącym był przez dwa lata **Mirosław Czub** (delegat PZM w CIK–FIA od 2000 roku). W 2002 roku na to stanowisko desygnowany został **Tomasz Kałwa**.

MAŁO ZAWODNIKÓW – SPORADYCZNE SUKCESY

Niewątpliwym sukcesem i chyba najcenniejszymi wynikami polskich kartingowców w liczących się imprezach międzynarodowych była 8. lokata (na 128 zawodników z 21 państw) **Marka Rogalskiego** na Mistrzostwach Europy Intercontinental A w 1996 roku w Poznaniu oraz 14. miejsce **Marcina Biernackiego** na Mistrzostwach Świata Formuły C w 1994 roku w Poznaniu. Były to zresztą zawody o rekordowej obsadzie 165 zawodników, z których sklasyfikowano aż 137.

W 1996 roku w Mistrzostwach Europy Formuły C w Salbris (Francja) **Biernacki** był jedenasty, a w 1997 roku w Carol (Francja) – szósty. Te wyniki przyćmił później polski zawodnik kartingowy, a obecnie wyścigowy, **Robert Kubica**.

W Automobilklubie Polski nadal niepokoił brak młodych zawodników. Pozyskanie strategicznego sponsora okazywało się niemożliwe; najczęściej koszty udziału zawodników w imprezach nie były pokrywane przez klub, lecz przez rodziny. Znalazło się grono rodziców–działaczy, którzy mogli łożyć na starty swych dzieci



Jakub Marcinkiewicz z AP
był mistrzem Polski w 2002 r.

w zawodach (**Wysga, Stefaniak, Markowski, Czeladzki, Nosażewski, Grodzicki**), ale nie była to optymalna metoda rozwoju: niektórzy działacze kończyli swoją aktywność, kiedy ich dzieci przestawały startować. Przewodniczący klubowej Komisji Kartingowej zmieniali się co rok, dwa lata, co też nie pomagało w utrzymaniu konsekwentnej ciągłości w zarządzaniu tą dyscypliną. Komisja Kartingowa była najmniej liczna spośród wszystkich komisji o charakterze sportowym w klubie.

Wzrastały wciąż koszty uprawiania kartingu, zwiększały się w znaczący sposób wymagania sprzętowe umożliwiające walkę o czołowe lokaty. Zawodnicy zmuszani byli do zmiany kategorii, gdyż koszt zdobycia sprzętu najwyższej jakości oraz jego utrzymania przekraczał ich możliwości finansowe. Czołowy zawodnik Automobilklubu Polski, **Artur Chmielewski**, mimo zdobycia



Kartingowe Mistrzostwa
Polski – Poznań 2008

Działalność

w 1995 roku tytułu mistrzowskiego w klasie 125, musiał w następnym sezonie zrezygnować z rywalizacji w tej klasie ze względu na wysokie koszty związane ze startami. Inny czołowy kierowca – **Andrzej Szymański**, który zdobywał tytuły mistrza Polski w klasie Intercontinental, od 2000 roku zaczął reprezentować barwy innego warszawskiego klubu, który zapewnił mu lepsze warunki finansowe.

Sytuacja w kartingu klubowym w okresie ostatnich lat XX wieku była niepokojąca i nie podejmowano praktycznie energiczniejszych działań w celu zmiany stanu rzeczy. Po spektakularnych sukcesach w 2006 i 2007 roku **Robert Kubicy**, kiedy w siedzibie klubu przy ul. Pańskiej urywały się telefony z zapytaniami o możliwość uprawiania kartingu, bo wielu młodych ludzi chciało iść śladami Kubicy, oferty były enigmatyczne. W efekcie amatorzy sportu na czterech małych kółeczkach jechali na działający na zasadach handlowych obiekt w Piasecznie pod Warszawą, a klub tracił swych potencjalnych członków.

Adam Kałwa (29) podczas startu w Cervii we Włoszech w finale Easykart (2007 r.).



W 2002 roku czynnych zawodników kartingowych było w klubie... czterech, dwa lata później – ośmiu (m.in. **Jan Kisiel**, **Arkadiusz Merda**, **Adam Kałwa**, **Cezary Człapiński**). Liczby te doskonale obrazują stan klubowego kartingu.

Pojawiały się jeszcze przebłyski dawnej świetności: w 2002 roku **Jakub Marcinkiewicz** zdobył tytuł mistrza Polski, a **Cezary Człapiński** został wicemistrzem. W 2004 roku **Adam Kałwa** wywalczył mistrzostwo Polski w kategorii popularnej 100.

Skład Komisji Kartingu w latach 2004–2008 przedstawiał się następująco: **Tomasz Kałwa** (przewodniczący), **Dariusz Jakubowski**, **Waldemar Michalski**, **Krzysztof Merda** oraz zawodnicy: **Piotr Jakubowski**, **Jan Jakubowski**, **Marcin Kłoda**, **Cezary Człapiński**, **Arkadiusz Merda**, **Adam Kałwa**.

W tamtym czasie zespół osób działających w ramach Komisji Kartingowej ponownie się zmniejszył. Klub będąc w trudnej sytuacji ekonomicznej, nie był w stanie zaoferować potencjalnym zawodnikom zbyt daleko idącej pomocy. Z przykrością należy stwierdzić, że bez zbudowania profesjonalnego toru kartingowego

w najbliższym sąsiedztwie Warszawy oraz bez pozyskania firm sponsorskich, rozwój kartingu w Automobilklubie Polski jest praktycznie niemożliwy.

Jak dotychczas jedynym obiektem kartingowym w okręgu warszawskim jest tor w Radomiu. Po zakończeniu prowadzonej obecnie modernizacji, możliwy będzie powrót zawodników na ten obiekt, co może przyczynić się do zwiększenia zainteresowania dzieci i młodzieży tą dyscypliną sportu.

Zawodnicy AP, choć nieliczni, jednak byli widoczni w ostatnich latach podczas imprez związanych z kartingowymi mistrzostwami Polski. W sezonie 2004 odnotowano największy sukces dla klubu. W kategorii popularna **Adam Kałwa** zdobył tytuł mistrza Polski. Równie dobrze wypadli nasi zawodnicy w kategorii Briggs&Stratton: 4. miejsce zajął **Piotr Jakubowski**, a 5. – **Jan Jakubowski**, a drużynowo zdobyli 2. miejsce. Pozostali młodzi kierowcy startowali w licznej kategorii ROK 125, zdobywając tam odpowiednio: **Cezary Człapiński** – 6. miejsce i **Arkadiusz Merda** – 17. miejsce.

W sezonie 2005 w kategorii Briggs&Stratton **Jan Jakubowski** zakończył rywalizację na 2. miejscu. W kategorii ROK Junior **Piotr Jakubowski** zajął 3. pozycję. W kategorii ICA–Narodowa **Adam Kałwa** uplasował się na 4. miejscu, natomiast w ROK 125 **Cezary Człapiński** ukończył rywalizację na 11., a **Arkadiusz Merda** na 14. pozycji.

W sezonie 2006 barwy naszego klubu reprezentowało czterech zawodników. W kategorii ROK 125 **Piotr Jakubowski** zdobył tytuł II wicemistrza Polski, **Adam Kałwa** w prestiżowej kategorii ICA zajął 4. miejsce. W kategorii Junior ROK **Jan Jakubowski** zakończył rywalizację na 7. pozycji. **Marcin Kłoda** zawodnik, który wrócił do kartingu po kilkuletniej przerwie, w kategorii ROK 125 był siedemnasty.

W sezonie 2007 zawodnicy klubu startowali:
– w kategorii Junior ROK: okazjonalnie **Janek Jakubowski**;
– w kategorii ROK 125: **Janek Jakubowski**, **Piotr Jakubowski** oraz **Adam Kałwa**;
– w kategorii Easykart 125 Shifter: **Marcin Kłoda**.

Działalność

Choć reprezentacja klubu była niewielka, to jednak zespół w składzie: **Janek Jakubowski**, **Piotr Jakubowski** oraz **Adam Kałwa** w kategorii ROK 125 zdobył tytuł wicemistrzów Polski. Na 33 sklasyfikowanych zawodników zawodnicy ci zajęli odpowiednio: **Adam Kałwa** – 6., **Piotr Jakubowski** – 8., **Janek Jakubowski** – 19. miejsce. **Marcin Kłoda** w kategorii Easykart 125 Shifter indywidualnie był piąty.

Zawodnicy klubu uczestniczyli także w imprezach pucharowych. I tak **Marcin Kłoda** w Pucharze MEN zajął 3. miejsce, zaś w Pucharze Polski Kategorii Narodowych był na 5. miejscu. W Otwartym Pucharze Polski Kategorii Międzynarodowych **Marcin Kłoda**, startując w klasie Easykart 125 Shifter, zajął 5. miejsce, natomiast **Adam Kałwa**, startując w kategorii ROK 125, był czwarty.

Godnym odnotowania jest także fakt startu zawodników klubowych na arenie międzynarodowej. **Adam Kałwa** zadebiutował podczas ROK Cup International Final w Lonato (Włochy). Na sklasyfikowanych 96 zawodników zajął 52. miejsce.

Zawody międzynarodowego finału pucharu ROK w Lonato na torze South Garda Karting odbywają się tradycyjnie już od 5 lat. Do finału w 2007 roku zgłoszonych było 226 zawodników z 28 krajów, była to światowa śmietanka kierowców kartingowych. Wśród nich **Adam Kałwa**, zawodnik Automobilkлубu Polski STR8, który startował w najsilniej obsadzonej kategorii ROK-125 do której zakwalifikowano 96 zawodników.

Zawody dla **Adama Kałwy** okazały się prawdziwą szkołą. Był to jego pierwszy zagraniczny występ. Istotną okazała się szybka adaptacja do nowych warunków na torze. Specyfika zachodnich torów wymaga innej techniki jazdy oraz ustawień sprzętowych. Większa liczba zawodników na torze skutkuje znacznie większym „nagumowaniem” nawierzchni, a co za tym idzie lepszej przyczepności. Wtedy właśnie pojawia się problem nadmiernej przyczepności i podrywaniem wózka na dwa koła. Może się to wydać paradoksalne, że w takich warunkach ustawieniami ramy nie szuka się przyczepności, ale stara się ją obniżyć.

W ogólnoswiatowym finale Easykart w Cervii (Włochy) wystartowali: **Marcin Kłoda** (23. pozycja) i **Adam Kałwa**, który startując po raz pierwszy w nowej kategorii, w finale C zajął 4. miejsce, co dało mu awans do finału B, w którym po walce przesunął się o 11 pozycji i ukończył bieg na 17. miejscu.

Wiele wysiłku Komisja Kartingowa AP w dalszym ciągu poświęca na pozyskanie nowych, młodych zawodników, jednak jest to bardzo



Adam Kałwa
– Easykart (2007 r.).

trudne ze względu na oczywistą przeszkodę w postaci braku toru kartingowego w Warszawie. Pewne nadzieje związane są z pojawieniem się swoistej „Kubicomanii”. Sukces Polaka w Formule 1 oraz ścieżka tego sukcesu wskazująca na niebagatelne znaczenie kartingu napawają optymizmem. Jest szansa, że nowi zawodnicy będą chcieli podążać śladami **Roberta Kubicy**.

Reasumując, należy stwierdzić, że częściowo zostały zrealizowane zamierzenia, jakie były postawione Komisji Kartingowej AP. Stworzono drużynę, która sięgnęła po sukces (tytuł wicemistrzowski w kraju), a klubowi zawodnicy pokazali się na arenach międzynarodowych.

Należy pamiętać, że karierę zawodniczą w sportach motorowych od kartingu zaczęli m.in.: **Krzysztof Hołowczyc**, **Tadeusz Rychter**, **Andrzej Hołowiej**, **Wojciech Smorawiński**, no i **Robert Kubica**. Sukces Polaka w Formule 1 oraz ścieżka do tego sukcesu wskazująca na niebagatelne znaczenie kartingu napawają optymizmem. Kartingowy zawodnik AP – **Adam Kałwa**, ćwiczy także jazdę samochodem będąc członkiem Koła Młodych przy Komisji Sportu Samochodowego klubu. Po sezonie 2008 planuje starty w rywalizacji samochodowej.

Znaczący był wkład działaczy kartingowych Automobilkлубu Polski w rozwój kartingu światowego, europejskiego i polskiego, dzięki ich aktywnemu uczestnictwu we władzach sportu kartingowego – tak krajowych, jak i światowych.

W grudniu 2008 roku wybrane zostało na kadencję 2008–2012 nowe kierownictwo sportu kartingowego klubu tworzące Radę Komisji Kartingowej Automobilkлубu Polski w składzie: **Tomasz Kałwa** (przewodniczący), **Marcin Kłoda**, **Waldemar Michalski**, **Piotr Szymański**.

Andrzej Szamański
z Waldemarem Michalskim
(w roli mechanika)
przy stanowisku serwisowym.



Działalność