



DAMY AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Triumfatorki II Rajdu Pań na spotkaniu w Klubie.
Od lewej: Z. Sadowska, I. Jabłońska, N. Marchlewska, G. Turnau, H. Regulska, Z. Maryańska.

Halina Regulska
– zwyciężczyni licznych
Rajdów Pań w okresie
dwudziestolecia
międzywojennego.

Nie miały wkład w historię Automobilklubu Polski mają panie. Licznie udzielały się one zarówno w życiu towarzyskim, w sporcie (Rajdy Pań), jak i w innych działaniach społecznych i organizacyjnych, takich jak bale (w tym sławne Bale Monte Carlo), wieczorki taneczne i brydżowe. Podstawową jednostką organizacyjną grupującą panie w klubie było Koło Pań.

Po raz pierwszy panie uczestniczyły w zawodach organizowanych jeszcze przez TAKP, były to m.in. **M. Zdziechowska, P. Giżycka i A. Geyerowa**. Przed II Wojną Światową pani **Maria Koźmianowa**, „dosiadająca” początkowo Austro-Daimlera, startowała w wyścigach samochodem Bugatti i brała udział w licznych rajdach, często zajmując czołowe lokaty. Była dwukrotnie zwyciężczynią w Rajdach Pań m.in. IV Rajdu Pań na trasie Warszawa – Zakopane – Wisła – Warszawa (1155 km). Obok niej startowały: **Ludmiła Bogusławska, Alicja Gebethnerowa, Halina Rychterowa, Anna Schelle, Klementyna Śliwińska**.

Uczestniczką wielu rajdów była też **Stella Zagórna** w tym trzykrotnie Rajdu Monte Carlo. W 1937 i 1938 roku uczestniczyła w RMC jako pilotka **Aleksandra Mazurka** – zajęły odpowiednio 24 i 21 miejsce w klasyfikacji generalnej. W 18 edycji RMC w 1939 roku, na ostatnim kilometrze rozbiła samochód i na metę imprezy wraz z pilotem **Lange** przyjechała... taksówką. W XII Międzynarodowym Rajdzie AP, też w 1939 roku, w klasie ponad 3000 cm³ zajęła w Chevrolocie szóste miejsce.

Maria de Lavoux, zwana „Muszką”, startowała jeszcze przed wojną i jak mówiła – uczyła konnej jazdy i rajdowania por. **Wojciecha Kołaczkowskiego**, później czołowego zawodnika rajdowego oraz lotnika, który zasłynął w bitwie o Anglię. Po wojnie, mieszkając przy Nowym Świecie 35 – nad lokalem AP, pani Maria była duszą towarzystwa na wszystkich imprezach klubowych. Nie inaczej było po przeprowadzce na ul. Górnośląską 45, paw. V. Dożyła sędziwego wieku i jak mówiono w AP: nie należy jej śpiewać „100 lat”, bo już ma 200.

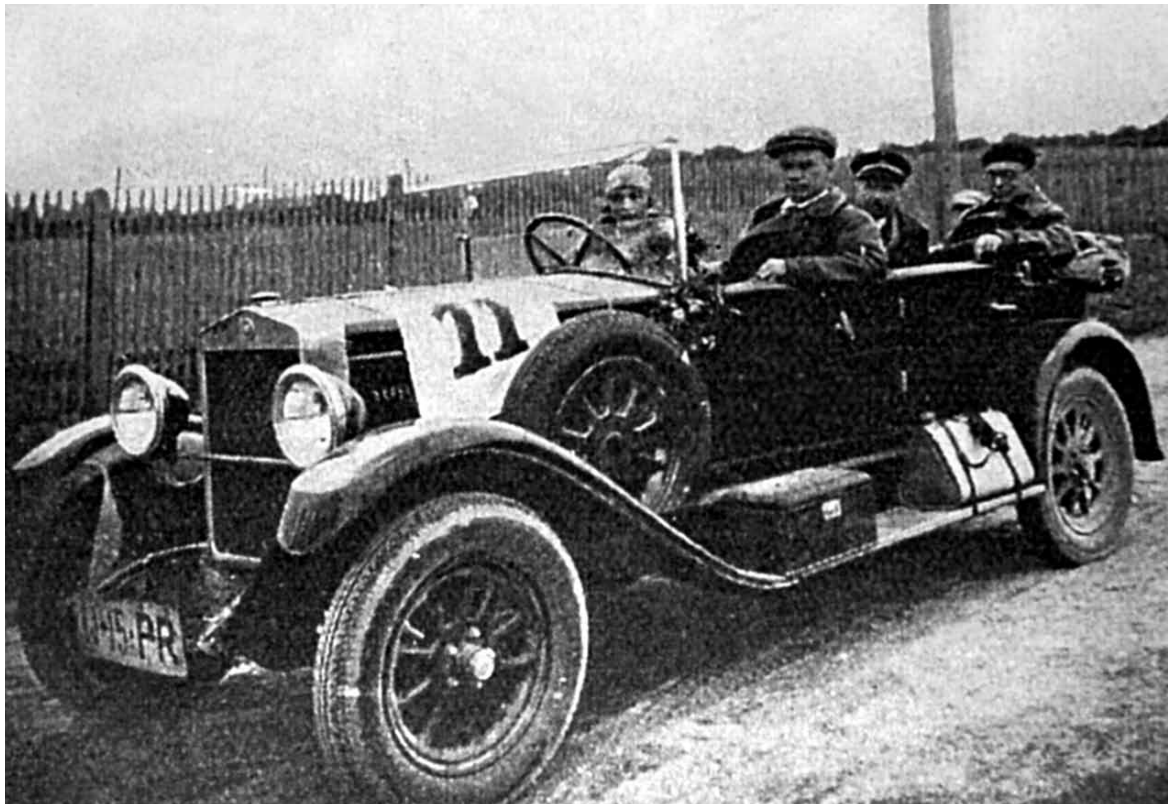


Halina Regulska, żona **Janusza Regulskiego**, przed wojną prezesa Komisji Sportowej AP, a po wojnie prezesa AP (do czasu aresztowania), była znaną automobilistką biorącą udział w wielu imprezach sportowych i w „Wielkiej Automobilowej Turystyce Światowej”. Uczestniczyła przy budowie zainicjowanej przez AP wspólnie z Aeroklubem Polski Kościoła Automobilistów i Lotników pw. św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej, gdzie do dziś odbywają się w maju święcenia pojazdów mechanicznych. W wieku ponad 90. lat napisała znakomitą książkę „Samochodem przez dwudziestolecie”, w której opisała wiele historycznych zdarzeń z okresu przedwojennego i powojennych perypetii Automobilklubu Polski. Przy udziale AP książka została wydana w listopadzie 1994 roku, na miesiąc przed śmiercią autorki.

Przed startem
(na placu Piłsudskiego)
do II Rajdu Pań w 1927 r.



Działalność



Pani Marchlewska do rzędu swoich zwycięstw dołączyła II Rajd Pań (panie musiały dawać sobie radę z prowadzeniem tak olbrzymich samochodów).

W okresie przedwojennym rajdowe środowisko damskie startowało w specjalnie (tylko dla kobiet) organizowanych imprezach – Rajdach Pań, których odbyło się siedem. Cykl tych rajdów zapoczątkował w 1926 roku jednodniowy rajd na trasie wynoszącej 305 km, prowadzącej z Warszawy przez Jabłonę, Serock, Wyszaków, Zambrów, Łomżę, Pułtusk i z powrotem do Warszawy. Startowało siedem pań, a zwyciężcą została **Ludmiła Bogusławska** w Lancii.

W kolejnym II Rajdzie Pań, który odbył się 1927 roku, na starcie stanęło już 14 zawodniczek: **Byszewska, Helena Fromowa, Irena Jabłońska, Maria de Lavoux, Nadzieja Marchlewska** (zwyciężczyni), **Zofia Maryańska, Paschalska, Anna Podhorodeńska, Halina Regulska, Halina Rychterowa, Zofia Sadowska, Anna Schelle, Greta Turnau, Tuszyńska**.

O startującej w II Rajdzie Pań (wśród 14 zawodniczek) **Halinie Regulskiej** relacjonujący przebieg tego rajdu sprawozdawca sportowy „AUTA” napisał: „Pani Regulska, zdobywczyni piątej nagrody, wprowadziła w podziw wszystkich, bo trudno uwierzyć, że tak filigranowa osóbką doprowadziła do celu w doskonałej formie ogromną i ciężką limuzynę” (był to Metallurgique – przyp. red.).

Trasa tego dwudniowego rajdu wynosiła 660 km i prowadziła z Warszawy do Poznania i z powrotem. Na początku trasy rajdu przewidziano próbę szybkości na jednym kilometrze ze startu stojącego.

Po zwycięstwie w kolejnym, zorganizowanym już wg „męskiej miary”, bo liczącym trzy etapy na trasie 1200 km Rajdzie Pań, **Halina Regulska** stała się sławna w środowisku automobilowym, zdobywając trzy pierwsze nagrody: pierwszą regulaminową w ogólnej klasyfikacji, pierwszą za najlepszy czas na próbie płaskiej i pierwszą za próbę górską. Ten wynik osiągnęła, jadąc samochodem Fiat 509.

Wśród uprawnionych do brania udziału w zawodach samochodowych, czyli posiadających licencje (wydawane przez

Automobilklub Polski) przeważały zawodniczkowe klubowe, np. w 1929 roku na 14 uprawnionych do startu w zawodach pań, aż 8 było z AP. Panie w większości były żonami znanych w świecie automobilowym osobistości, m.in. przedstawicieli firm samochodowych, a każdej z pań w samochodzie podczas zawodów towarzyszył przewidziany regulaminem mechanik rajdowy, który spełniał jednocześnie rolę opiekuna i pomocnika oraz pilota.



Halina Regulska widziana oczami ówczesnego karykaturzysty.

Działalność



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

Regulamin Raidu Pań

organizowanego w dniach 14—16 września 1929 r. przez Automobilklub Polski

1. Przepisy ogólne.

Automobilklub Polski organizuje w dniach 14 — 16 września 1929 roku zawody sportowe dla samochodów prowadzonych przez panie, pod nazwą:

RAID PAŃ 1929 r.

(Zawody sportowe narodowe otwarte).

Raid ten jest konkursem samochodowym, dostępnym dla Pań, posiadających międzynarodową licencję sportową dla kierowcy, wydaną przez A. P.

2. Marszruta.

Raid rozpoczyna się w Warszawie i podzielony jest na 3 etapy. Marszruta poszczególnych etapów jest ustalona w sposób następujący:

I. Etap dn. 14 września 1929: Warszawa — Grójec — Białobrzegi — Radom — Szydłowiec — Suchedniów — Kielce — Chęciny — Jędrzejów — Wodzisław — Miechów — Słomniki — Kraków — Myślenice — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane — około 405 klm.

(W dniu tym odbędzie się górską próbą szybkości na odcinku długości 2 klm. między Nowym Targiem, a Zakopanem).

II. Etap dn. 15 września 1929: Zakopane — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Zabrzeż — Stary Sącz — Nowy Sącz — Limanowa — Tymbark — Dobrezyce — Myślenice — Kalwarja — Wadowice — Andrychów — Żywiec — Bielsko/Biała — Skoczów — Wisła — około 310 klm.

III. Etap dn. 16 września 1929: Wisła — Skoczów — Bielsko — Pszczyna — Tychy — Katowice — Sosnowiec — Będzin — Siewierz — Koziegłowy — Częstochowa — Noworadomsk — Kamieńsk — Piotrków —

Tomaszów — Rawa — Mszczonów — Grójec — Warszawa — około 440 klm.

(W dniu tym odbędzie się pod Raszynem próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku 2 klm.).

Razem około 1155 klm.

W ustalonej powyżej trasie Raidu Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian, w zależności od stanu dróg.

3. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem.

4. Warunki wymagane dla samochodów.

Do Konkursu będą dopuszczone wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające następujące wyekwipowanie:

- 1) błotniki ze sztywnego materiału;
- 2) dla samochodów odkrytych budę z nieprzemakalnego materiału;
- 3) instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującymi przepisami ruchu kołowego;
- 4) odwietrznik;
- 5) sygnały ostrzegawcze;
- 6) lusterko;
- 7) rozrusznik;
- 8) tłumik.

5. Podział samochodów na Grupy i Klasy.

Samochody biorące udział w Konkursie, podzielone są na grupy i klasy, które podaje poniższa tabela:

1

Zmotoryzowane panie mogły jeszcze błyszczeć w bardzo widowiskowych i barwnych, organizowanych przez klub imprezach pod nazwą Konkurs Piękności Samochodów. Oceniano bowiem na nich – niezależnie od linii samochodu – także „najpiękniejszą całość”: tj. pojazd z kierowcą. Jedną z takich rewii samochodowych zorganizowana na terenie konkursów hippicznych w Łazienkach Królewskich zgromadziła aż 118 samochodów. I co ciekawe można było się przekonać, że samochody karosowane w Polsce nie tylko dorównywały zagranicznym, ale wyróżniały się piękną linią zewnętrzną i luksusowym wykończeniem. Szczególnym zainteresowaniem i uznaniem cieszyły się polskie CWS, których pięć wystąpiło w konkursie.

W okresie powojennym Automobilklub też gromadził sporo przedstawicieli płci pięknej. **Lucyna Stankiewicz** startowała już w pierwszych po wojnie zawodach samochodowych (Opel Kadett), a następnie udzielała się towarzysko i społecznie: była członkiem zarządu klubu w latach 1965–1972, sekretarzem Sądu Koleżeńskiego AW, członkiem Komisji Odznaczeń AW, przewodniczącą Koła Pań AW (1970–1971).

Jedną z bardzo aktywnych członkiń Koła Pań AP była **Stefania Mikulska**, siostra **Konstantego Kota-Woyciechowskiego**. Uczestniczyła we wszystkich imprezach AP i AW, a także działała w różnych komórkach Automobilklubu. Była przewodniczącą Koła Pań (1965–1969), a także zasiadała w Komisji Odznaczeń,

Komisji Weryfikacyjnej Członków i w Sądzie Koleżeńskim.

Barbara Wojtowicz należała do rodziny, której wszyscy członkowie działali w Automobilklubie Polski i Automobilklubie Warszawskim – zarówno startując w różnych imprezach, jak i działając w różnych komisjach i kołach klubu. Pierwszy raz zobaczyliśmy ją na XIV Międzynarodowym Rajdzie AP w 1948 roku, gdy na metę na pl. Zwycięstwa przyjechała Fiatem 1100 ze stukającą panewką i ratowała się w czasie przeznaczonym na obsługę techniczną, podkładając... skórkę od słoniny pod wytopioną kompozycję panewki, aby korbówód „nie wyszedł bokiem” w czasie ostatniej próby zręczności. W 1963 roku zdobyła Rajdowe Mistrzostwo Polski.

Julitta Wędrychowska, przewodnicząca Koła Pań Automobilklubu Warszawskiego w latach 1961–1965 i 1972–1976, brała udział w wielu imprezach klubowych i sportowych.

Janina Jedynak, reprezentantka Działu Sportu FSO, uczestniczyła trzykrotnie w Rajdzie Monte Carlo jako pilotka **Marka Variselli** i **Mariana Bienia**. Karierę rajdową rozpoczęła w 1969 r. (wtedy jej pilotką była m.in. **Krystyna Dębińska**). W 1974 roku wraz z **Markiem Varisellą** zdobyła mistrzostwo Polski i tytuł mistrzowski w klasyfikacji kobiet.

Joanna Wędrychowska, córka pary sportowych automobilistów **Adama** i **Julitty Wędrychowskich**, startowała w wielu rajdach. Grała też w filmach samochodowych.

Stefania Paszkowska, zwana „Niną” (od powstańczego pseudonimu w AK), była w latach 1956–1957 pilotem **Władysława Paszkowskiego** w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, co zaowocowało wicemistrzostwem Polski w 1957 roku. W latach 1960–1966 była menedżerem **Władysława Paszkowskiego** w Wyścigowych Samochodowych Mistrzostwach Polski i w wyścigach kartingowych, później „szefowała” klubowej ekipie kartingowej i wyścigowej, a nawet reprezentacji krajowej PZM na zawodach międzynarodowych.



Działalność



Stefania Paszkowska
w powietrzu.

Brała udział w organizacji wielu imprez, głównie w Komisji Obliczeń. Była członkiem Zarządu AW, Komisji Sportowej i Komisji Rewizyjnej oraz Koła Seniorów Automobilklubu Polski.

Grupę aktywnych pań w Automobilklubie Polski i Automobilklubie Warszawskim uzupełniały zawodniczki, które za kierownicami samochodów czy na fotelu pilota nie raz zmagaly się z sekundami i kilometrami na Rajdach Pań i w imprezach zaliczanych do mistrzostw Polski, nie stroniąc także od imprez zagranicznych, a były to: **Elżbieta Cichy** (startowała samochodem Zastava 750), **Jolanta Cieślak**, **Aleksandra Fryszman** (Zastava 750), **Monika Gawron** (Trabant 601), **Alicja Falandysz** (Volkswagen 1500), **Anna Jaczyńska-Wierzbicka** (pilotka

Zofii Kwaśniewskiej – wygrały trzy Rajdy Pań), organizatorka, sędzia i chronometrażysta wielu prób sportowych i rajdów AW, **Zofia Kwaśniewska** (zwygrała w trzech Rajdach Pań AW), **Barbara Mazuś** (Wartburg), także członkini Komisji Turystyki, z zawodu biochemik, a z zamiłowania uczestniczka rajdów samochodowych – również „męskich”, **Małgorzata Mierzejewska-Czarnocka** (Polski Fiat 126p), **Elżbieta Moneta** (Mosk-wicz 408 i Fiat 124), **Krystyna Nojszewska** (pilotka **Janiny Jedynakowej**), **Magdalena Rapacz**, **Wanda Rutkiewicz** (himalaistka), wygrała Rajd Pań i była pilotką **Marcina Osiewskiego**, posiadała licencję I R, **Grażyna Skotarek** startowała w wyścigach Polskim Fiatem 126p, nawet kiedy... była w ciąży, **Barbara**



Janina Jedynak – czołowa
zawodniczka rajdowa AW,
startująca w zespole FSO.

Janina Jedynak

Działalność



Anna Żróbkowa na starcie jednego z rajdów.

(sekretarz Komisji Turystyki oraz Koła/Komisji Caravaningu od 1982 roku), po zakończeniu zatrudnienia w klubie, na początku lat 90., wybrana została do zarządu na kadencję do 1996 roku. Później sprawy rodzinne (macierzyństwo) sprawiły, że zawiesiła swoją działalność.

Wielisława Katarzyna Kulhawik („Kaśka”) pracę w klubie rozpoczęła w 1971 roku w księgowości. Kiedy powierzono jej funkcję kasjerki, dopisała do szyldu KASA literkę „I” – wyszło KASIA. Od tego momentu członkowie klubu przychodzili po wypłatę nie do kasy, lecz do KASI. Podczas obozu treningowo–eliminacyjnego dla Sekcji Młodych AW, biorąc udział w jazdach sportowych i w sędziowaniu, zdobyła wiedzę i umiejętności

zawodnika samochodowego oraz sędziego tego sportu, co potwierdziły uzyskane przez nią stosowne licencje. Od momentu objęcia funkcji sekretarza Komisji Sportowej AW była nie tylko pracownikiem klubu, ale stała się także jego działaczką. „Kaśka” była skarbnicą wiedzy o Automobilklubie i jego członkach – zawodnikach, działaczach i sędziach. Dla początkujących zawodników była przewodnikiem na ich sportowej drodze. Za swoją działalność otrzymała szereg odznaczeń, w tym Złoty Krzyż Zasługi.

Podczas startów w powojennych Rajdach Pań, zawodniczek, rywalizując między sobą, walczyły o Rajdowy Puchar Pań ustanowiony przez Radę Główną Automobilklubów Polski w 1965



W gronie turystów Irena Zawadzińska i Katarzyna Kulhawik (stoją – po lewej i po prawej) Anna Białecką (siedzi).

Działalność



Rajdowy Puchar Pań zdobyły:

1965 i 1966 – **Joanna Wędrychowska**

1967 – **Zofia Wiśniewska**

1968 – **Elżbieta Moneta**

1969 – **Anna Porowska**

Koleżanki z Koła Pań AW zawsze włączały się aktywnie do wszelkich działań podejmowanych przez klub. Największy wkład pracy pań obserwowano przy imprezach turystycznych i sportowych, organizowanych z własnej inicjatywy, względnie „firmowanych” przez inne komisje klubowe. W działalności towarzyskiej i organizacji życia klubowego panie były niezastąpione i pełniły wiodącą rolę.

Do nieomal historycznych wydarzeń, będących dziełem pań, należy zaliczyć organizowane z okazji startów Rajdu Monte Carlo z Warszawy słynne bale, które odbywały się w kolejnych latach w salach Hotelu Bristol, Grand i Forum. O tych wszystkich działaniach pań członkowie klubu mogli dowiedzieć się z odpowiednim wyprzedzeniem z anonsów w komunikatach klubowych, np.: „*Koło Pań naszego Automobilklubu zaprasza wszystkie Koleżanki i Kolegów w każdy czwartek o godz. 18.00 do lokalu Klubu, przy ul. Jezuickiej 1/3 II p. na czarną kawę przy radio i telewizorze. Dla amatorów bridge’a zapewniono spokojny kącik.*”

Zainteresowane sportem panie w Automobilklubie były aktywne nie tylko w swoim własnym środowisku – zaznaczały swoją obecność także na szerszym forum, rywalizując – i to z powodzeniem – z zawodnikami rodzaju męskiego, zarówno w rajdach, jak i wyścigach. Wyróżniającym się przykładem może być **Barbara Stępkowska**, zawodniczka reprezentująca w latach 60. i 70. Automobilklub Warszawski oraz FSO. Startowała jako kierowca i jako pilot z **Markiem Sadowskim**, **Bogdanem Wozowiczem** i **Bogdanem Herinkiem**, zdobywając wiele tytułów mistrzowskich. Za zasługi otrzymała tytuł Mistrza Sportu.

roku. Była to, jak określał regulamin, nagroda przechodnia „... dla zwycięskiej zawodniczki w corocznym Wiosennym Rajdzie Pań organizowanym przez Automobilklub Warszawski...”, której nazwisko i imię „... będzie corocznie wyryte na Pucharze...”. Puchar, będący nagrodą przechodnią (za 1. miejsce w klasyfikacji generalnej), stawał się własnością zawodniczki, która zdobyła go trzykrotnie.

Anna Porowska i Janusz Hancke podczas Rajdu Pań w 1969 roku.



Działalność



Magdalena Lukas i Magdalena Ciešlik – rajdowe mistrzynie Polski w klasie w 2000 r.

Niestety, działalność klubowych pań w sporcie samochodowym, wraz z następującymi w kraju w latach 80. zmianami społeczno-gospodarczymi, zaczęła stopniowo zanikać i w strukturze organizacyjnej klubu przestało istnieć Koło Pań jako wydzielona jednostka.

Są jednak nadal indywidualne przypadki zaistnienia pań w sporcie samochodowym. Takim przykładem mogą być triumfatorki w klasyfikacji generalnej Rajdu Rzeszowskiego'2001, mistrzyni Polski w klasie z roku poprzedniego – **Magdalena Ciešlik i Magdalena Lukas**. W rajdach startowała także **Jolanta Cieślak** oraz załoga: **Jagna Stankiewicz/Karina Siebielec**, a wśród pilotów ostatnich lat można było spotkać liczne przed-

stawicielki płci pięknej, jak np.: **Izabela Trybulska, Magdalena Zacharko, Beata Balcerak, Joanna Madej, Małgorzata Kun, Katarzyna Borek, Agnieszka Letkiewicz, Anna Wódkiewicz**.

Należy pamiętać, że obok „wydzielonej” działalności klubowych pań o sportowym zacięciu, istniały w klubie działaczki aktywne w innych środowiskach klubowych. Na przykład **Wanda Wójcikowska**, zagorzała turystka motorowa, która od pewnego momentu całą swoją energię ukierunkowała na pracę w klubowym caravaniu. Dzielnie jej towarzyszyła **Maria Wierzbowska**, bardzo zasłużona dla Komisji Caravaningu AP w latach 80-tych, nie tylko zaopatrywaniem jej członków w trudno dostępny w owych czasach sprzęt carawaningowy, ale także umiejętnością



Ewa Parol-Bartnicka „na zapleczu” swojego męża w Fordzie z 1924 roku.

Działalność

Damy Caravanningowe AP.
Od lewej: Maria Wierzbowska,
Wanda Wójcikowska i Lucyna
Kruze odznaczane podczas
jubileuszu 10-lecia Koła
Caravangu AW przez jego
przewodniczącego Kazimierza
Ignatowskiego.



organizowania życia klubowego. Wyjątkową aktywnością przy organizacji imprez caravanningowych odznaczała się także **Lucyna Kruze** (pod koniec lat 80. członek zarządu AP). W ogóle caravanning to wspólne hobby „jego i jej”. Prawdą jest, że szefami załóg caravanningowych są zazwyczaj panowie, ale zawsze podczas imprez w konkursowych zmaganiach wspierają ich towarzyszące im panie.

Od początku istnienia turystyki samochodowej w klubie zainteresowane nią panie uczestniczyły nie tylko w imprezach o charakterze turystyczno-krajoznawczych, ale także rywalizowały z panami w rozgrywkach z elementami sportowymi tej dziedziny. Takie kobiety jak **Anna Białecka, Bożenna Makarewicz**

czy **Jolanta Przychodzeń** można znaleźć wśród zwycięzców rozgrywek o mistrzostwo Polski w nawigacji lub turystyce samochodowej.

Całkowicie odmienną, ale bardzo ważną rolę odgrywały panie w środowisku miłośników pojazdów zabytkowych klubu. Wyniki konkursów elegancji pojazdów zabytkowych, będących elementem wszystkich imprez, w dużej mierze, co jest zrozumiałe ze względu na charakter konkursu, zależały od pań – przygotowują one bowiem odpowiednio dobrane do epoki i rocznika samochodu stroje, nie tylko dla siebie, ale i swojego partnera, kierowcy. Przykładem takiego „oddania” sprawom związanym z zabytkami motoryzacji jest **Ewa Parol-Bartnicka**, która nie

Panie obsługują
nocny punkt odżywczy
dla uczestników
imprezy turystycznej
„Warszawski Wrzesień”.



Działalność

dość, że wspierała duchowo i czynnie swojego męża podczas różnych zawodów, to także brała udział w kształtowaniu działalności klubu, uczestnicząc w pracach jego zarządu kolejnych kadencji.

Działały także panie i w sporcie motocyklowym, z tym że raczej jako osoby ten sport wspierające organizacyjnie, jak np. **Agnieszka Kostyra** będąca „dobrym duchem” motocyklistów. Młode panie o zacięciu sportowym udzielały się również w kartingu. Do grona bardziej znanych zawodniczek kartingowych AP należały: **Anna Puk**, **Patrycja** i **Aneta Markowskie**, **Katarzyna Nurzecka**.



Jolanta Przychodzeń z mężem podczas Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski „Merkury 2007”.

Po lewej:
„Kartingowa Dama”
Automobilklubu Polski
– Anna Puk.

Aktywnie działającą w Kole Seniorów AP była **Anna Józefa Hańska-Paszkowska**, zwana „Ziutą”, działaczka Automobilklubu od 1986 roku, biorąca udział w organizacji wielu klubowych imprez.

Trzeba pamiętać, że to są tylko przykłady wybrane z liczego grona pań zaangażowanych w działalność Automobilklubu Polski na przestrzeni lat jego istnienia.

W Automobilklubie Polski płeć piękna istniała i istnieć będzie – panie w klubie nadal bardzo aktywnie pracują. Mimo że są rozproszone w poszczególnych komisjach klubowych, jednak działają z równym panom zaangażowaniem.



Anna Białecka i Roman Dylewski podczas NSMP w deszczowej Gdyni.

Działalność