



SPORT SAMOCHODOWY

Załoga Andrzej Jaroszewicz – Ryszard Żyszkowski (Lancia Stratos). Rajd Polski – 1976 r.

Komandor
VIII Międzynarodowego
Rajdu AP Janusz Regulski
w samochodzie
Austro-Daimler.

Początki działalności sportowej Automobillklubu Polski sięgają czasów Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego (TAKA), z którego klub się wywodzi. Oczywiście dzisiejsza definicja działalności sportowej różni się zasadniczo od tej, która obowiązywała prawie wiek temu. Inne były – co zrozumiałe – możliwości ówczesnych automobilów. Wziąwszy jednak pod uwagę fakt, że kierowcy rywalizowali pomiędzy sobą, a miernikiem uzyskanego miejsca (wyniku) był czas – był to prawdziwy sport!

POCZĄTKI – RAJD AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Działalność sportową TAKP rozpoczęło od współdziałania z Cesarskim Klubem Automobilowym z Petersburga przy organizacji w 1912 roku rajdu Petersburg – Warszawa – Kijów – Moskwa. Zadaniem polskich działaczy było przeprowadzenie wyścigu kilometrowego z Nowego Dworu do Jabłonnej.

Pierwszą własną imprezą towarzystwa był zorganizowany w lipcu 1913 roku rajd na trasie Warszawa – Łódź – Radom – Puławy – Lublin – Warszawa (582 wiorsty), w którym udział wzięło 16 kierowców. Drugi Sportowy Rajd TAKP zorganizowany został w maju 1914 roku i wiódł on dookoła Królestwa Polskiego. Składał się z 4 etapów (łącznie długość wynosiła 1215 km), z próbą szybkości na dystansie 1 kilometra. Funkcję komandora rajdu pełnił **Karol hr. Raczyński** jadący samochodem Rochet-Schneider.

Od momentu powstania Automobillklubu Polski sport stał się jedną z priorytetowych działalności klubu. Traktowany był bowiem – jak mawiał **Janusz Regulski** – „jako znakomity czynnik kształcenia kierowców, sprawdzian wartości samochodów i jako sposób propagowania pojazdów mechanicznych”.

W kilka miesięcy po zorganizowanej na początku 1921 roku imprezie z pogranicza sportu i turystyki samochodowej (wycieczka klubowej do Zegrza) odbył się pierwszy rajd samocho-



dowy do Białowieży. Na dystansie 600 km wystartowało 6 kierowców, a imprezę ukończyło 4. Zwyciężył **Tadeusz Heyne** (Dodge), a kolejne miejsca zajęli: **Miciński** (Steyr), **Włodzimierz Zagórski** (Hudson) i **Słupski** (Cadillac). W następnych latach zawody nazwane zostały Rajdem Automobillklubu Polski. Była to wówczas najważniejsza impreza klubowa, która do momentu podziału na sport i turystykę (powołanie w strukturach dwóch niezależnych komisji) nosiła w nazwie określenie: „Turystyczny”.

Długość trasy rajdu rosła z roku na rok, tak jak i stopień jego trudności. Dodawane były coraz to nowe próby, zwiększano obostrzenia (np. wprowadzono zakaz dokonywania przez kierowców napraw – groziły za to punkty karne). Ograniczało to – przejściowo – liczbę chętnych do uczestnictwa w rajdzie.

Prezydium TAKP na starcie
rajdu samochodowego
w 1913 r.



Działalność

Rok	km	Trasa	Kierowców Komandor	Zwycięzcy
I – 1921	600	Warszawa–Białowieża–Warszawa	6	Heyne (Dodge), Miciński (Steyr), Zagórski (Hudson)
II – 1922	874	Warszawa–Kielce–Kraków–Zakopane/ (Morskie Oko)–Warszawa	9 (2 zagr.)	Lorentz z Austrii (Steyr), Siercke z Austrii (Steyr), Grabowski (Fiat)
III – 1923	2050	Warszawa–Cieszyn–Zakopane–Stryj–Kołomyja–Lwów–Warszawa	16 (3 zagr.)	Liefeldt (Austro–Daimler) i Siroucek z Czech (Praga), Mrajski (Dodge) i Ludwig z Niemiec (Austro–Daimler)
IV – 1924	2500	Warszawa–Zamość–Zakopane–Kraków–Poznań–Puck–Warszawa	25 (6 zagr.) T. Heyne	Liefeldt (Austro–Daimler), Betaque z Austrii (Austro–Daimler), Vermirowsky z Czech (Tatra)
V – 1925	3680 – 7 etapów	Warszawa–Wilno–Słonim–Tarnopol–Lwów–Zakopane–Kraków–Warszawa–Płock–Gdańsk–Bydgoszcz–Poznań–Warszawa	17 (2 zagr.) T. Heyne	Betaque z Austrii (Austro–Daimler), Liefeldt (Austro–Daimler), hr. Almasy z Austrii (Steyr)
VI – 1927	2403	Warszawa–Bydgoszcz–Gdynia–Poznań–Katowice –Zakopane–Lwów	24 (2 zagr.) J. Regulski	Szwarcztajn (Austro–Daimler), Liefeldt (Austro–Daimler), Ripper (Lancia–Lambda)
VII – 1928	3018	Warszawa–Druskienniki–Łuck–Jaremcze–Truskawiec–Krynica–Busko–Warszawa	28 (6 zagr.) J. Regulski	Iliano z Włoch (Fiat 509), Schönfeld z Austrii (Steyr), Liefeldt (Austro–Daimler)
VIII – 1929	3146	Warszawa–Lwów–Nowy Sącz–Opawa–Praha–Poznań–Gdynia–Grudziądz–Warszawa	25 (10 zagr.) J. Regulski	Adam hr. Potocki (Austro–Daimler), Szwarcztajn (Bugatti), Zawidowski (Austro–Daimler)
IX – 1930	3134	Warszawa–Wilno–Nieśwież–Kowel–Lwów–Przemyśl–Tarnów–Kraków–Bielsko–Katowice–Łódź–Grudziądz–Rypin–Łąck–Sochaczew–Grójec–Warszawa	24 (4 zagr.) J. Regulski	Bitny–Szlachta (Ford–samochody popularne), Rahmenfeld (Fiat 525–samochody turystyczne), Adam hr. Potocki (Austro–Daimler–samochody luksusowe)
1931–1936		kryzys gospodarczy		
X – 1937	2672 – 3 pętle	Warszawa–Grudziądz–Gdynia–Bydgoszcz–Warszawa–Augustów–Grodno–Słonim–Białowieża–Warszawa–Częstochowa–Równica–Szczerców–Łódź–Łowicz–Warszawa	24 (7 zagr.)	Kończakowski (DKW–do 1000 cm ³), Marek (Opel Olympia–do 1400 cm ³), Von Guillaume z Niemiec (Adler Triumph–do 2000 cm ³), Mazurek (Chevrolet–pow. 3000 cm ³)
XI – 1938	3815	Warszawa–Białystok–Grodno–Wilno–Nieśwież–Białowieża–Warszawa–Lwów–Stryj–Zakopane–Katowice–Łódź–Warszawa–Poznań–Chojnice–Gdynia–Grudziądz–Warszawa	63 (28 zagr.) J. Regulski	Ripper (Fiat 1100–do 1100 cm ³), Szwarcztajn (Lancia Aprilla–1100–1500 cm ³), Strenger (Citroën–1500–2000 cm ³), Rauch z Niemiec (Mercedes Benz–2000–3000 cm ³), Rychter (Chevrolet–pow. 3000 cm ³)
XII – 1939	4500 4 etapy	Warszawa–Kraków–Lwów–Tarnopol–Brześć n/Bugiem–Warszawa–Kraków–Skoczów–Wisła–Cieszyn–Katowice–Wieluń–Poznań–Nakło–Wejherowo–Puck–Gdynia–Tuchola–Bydgoszcz–Konin–Warszawa–Łódź–Radom–Lublin–Augustów–Warszawa	68	Ghisalba (Fiat 1100–do 1100 cm ³), Grosman z Niemiec (Citroën–do 2000 cm ³), Pronaszko (Renault Primaquatre–do 3000 cm ³), Marek (Chevrolet–pow. 3000 cm ³)

Początkowo o wynikach decydowała wysoko punktowana próba szybkości, niwelująca dorobek punktowy z jazdy okrężnej. Preferowało to duże samochody. Wprowadzono więc handicap dla małych wozów, co też jednak budziło kontrowersje. Dopiero zastosowanie podziału samochodów na klasy wg pojemności silnika rozwiązało sprawę.

Wpływ na opracowywanie regulaminów mieli prezesi Komisji Sportowej klubu – na początku lat 20. prezesem był **Włodzimierz Zagórski**, później funkcję tę objął **Janusz Regulski**.

Pod koniec lat 30. wprowadzenie bardzo wymagających warunków regulaminowych (próba rozruchu silnika, etap dróg gruntowych, dwie próby szybkości płaskiej na 1 km z rozbiegiem i jedna górską, próby zrywu i hamowania) nie tylko dodatkowo uatrakcyjniło rajdy, ale spowodowało, że zainteresowały się nimi także polskie władze wojskowe. Dowodem tego był udział w zawodach w 1938 roku liczącego 9 załóg zespołu jadącego na specjalnego typu samochodach wojskowych.

Obok samochodów znanych marek zagranicznych, z czasem w rajdzie uczestniczyły także samochody konstrukcji polskiej, jak np. już od 1925 roku Stetysz i CWS.

W ostatnich edycjach rajdu, zgodnie z regulaminem nagra-

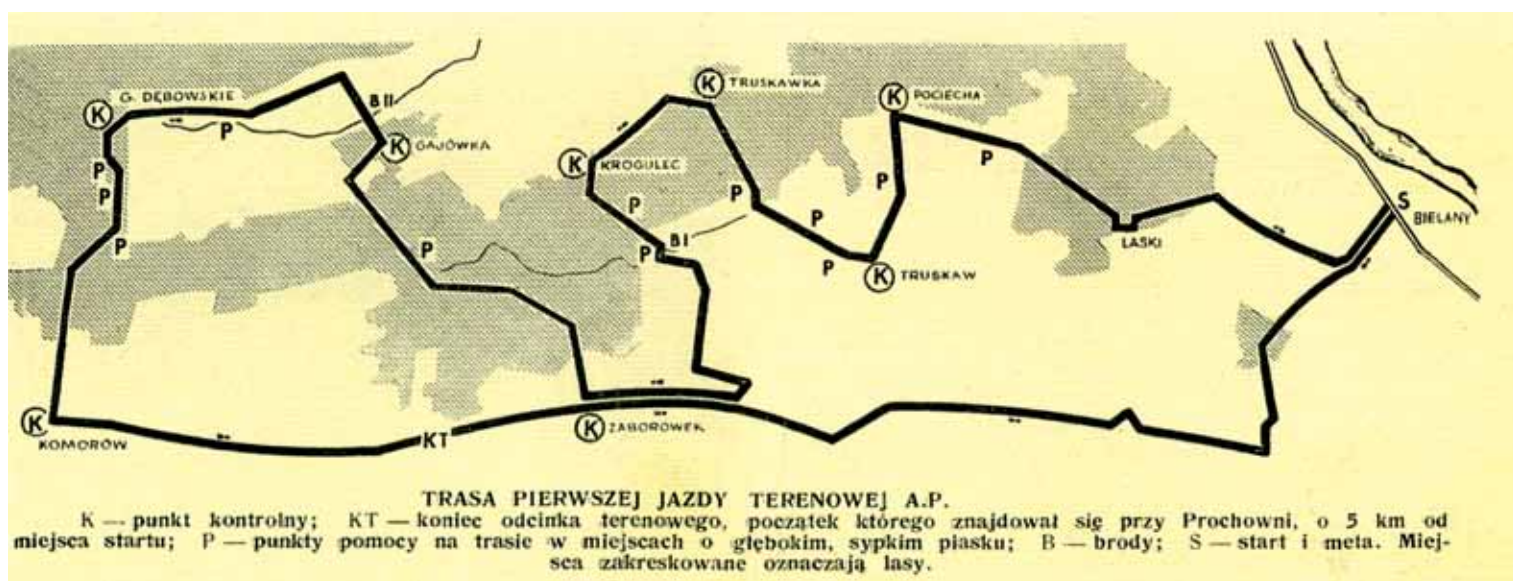
dzane były, obok indywidualnych zwycięzców w klasach, także zespoły fabryczne i klubowe. I tak w 1938 roku nagrodę regulaminową ministra spraw wojskowych otrzymał zespół fabryczny Polskiego Fiata S.A. (**Jan Ripper**, **R. Ghisalba**, **S. Pranaszko**), a nagrodę Automobilklubu Polski dla zwycięskiego zespołu klubowego zdobył także zespół tego klubu (**Jan Ripper**, **R. Ghisalba**, **W. Kończakowski**).

W ostatnim, kończącym okres dwudziestolecia międzywojennego, XII Międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski (MRAP) w klasyfikacji zespołów fabrycznych 3. miejsce zajął zespół Automobilklubu Polski, reprezentujący firmę Polski Fiat S.A. w samochodach Fiat 1100 (**Ghisalba**, **Szypuła**, **Rahmenfeld**). Zwycięzcą został II Team Chevroleta (**Stella Zagórna**, **Jan Kamiński**, **Witold Pajewski**), a za nim uplasował się I Team Chevroleta (**Tadeusz Marek**, **A. Mazurek**, **W. Rychter**).

Specjalną odmianą rajdów samochodowych były organizowane przez klub jazdy terenowe. Przy ich organizacji współpracowano z wojskiem, a podczas ich rozgrywania cywile rywalizowali z kierowcami wojskowymi. W pierwszej „terenówce” w 1938 roku zwyciężył **Aleksander Mazurek** w Chevrolecie, kpt. **Stanisław Grąbczewski** w „Łaziku” (Fiat 518) był czwarty.

Działalność

Na trasie I Jazdy Terenowej AP w 1938 r.



Organizacja

POMAGALI I STARTOWALI

Równoległe z organizowaniem własnych imprez Automobilkлуб Polski współdziałał w organizowaniu większych imprez sportu samochodowego klubów afiliowanych, takich jak Międzynarodowy Wyścig Tatrzański Krakowskiego Klubu Automobilowego (górski wyścig na 7-kilometrowej trasie z tyśej Polany do Morskiego Oka) oraz Grand Prix Miasta Lwowa Małopolskiego Klubu Automobilowego (uliczny wyścig okrężny).

Zawodnicy Automobilkлубu Polski zajmowali w tych imprezach czołowe miejsca, np. w 1931 roku w Wyścigu Tatrzańskim w kategorii wozów turystycznych **Euzebiusz Dzierliński** (Citroën) był pierwszy, a w kategorii wozów sportowych **Henryk Liefeldt** (Austro-Daimler) był drugi. W Międzynarodowym Wyścigu ulicami Lwowa w 1932 roku **Jan Ripper** (Bugatti) zajęł 2. miejsce w kategorii wyścigowej. Jechał on, co jest godne zanotowania, samochodem napędzanym polską mieszkanką spirytusową. Rok później zajął w lwowskim wyścigu (dystans 300 km – 100 okrążeń toru) 4. miejsce.

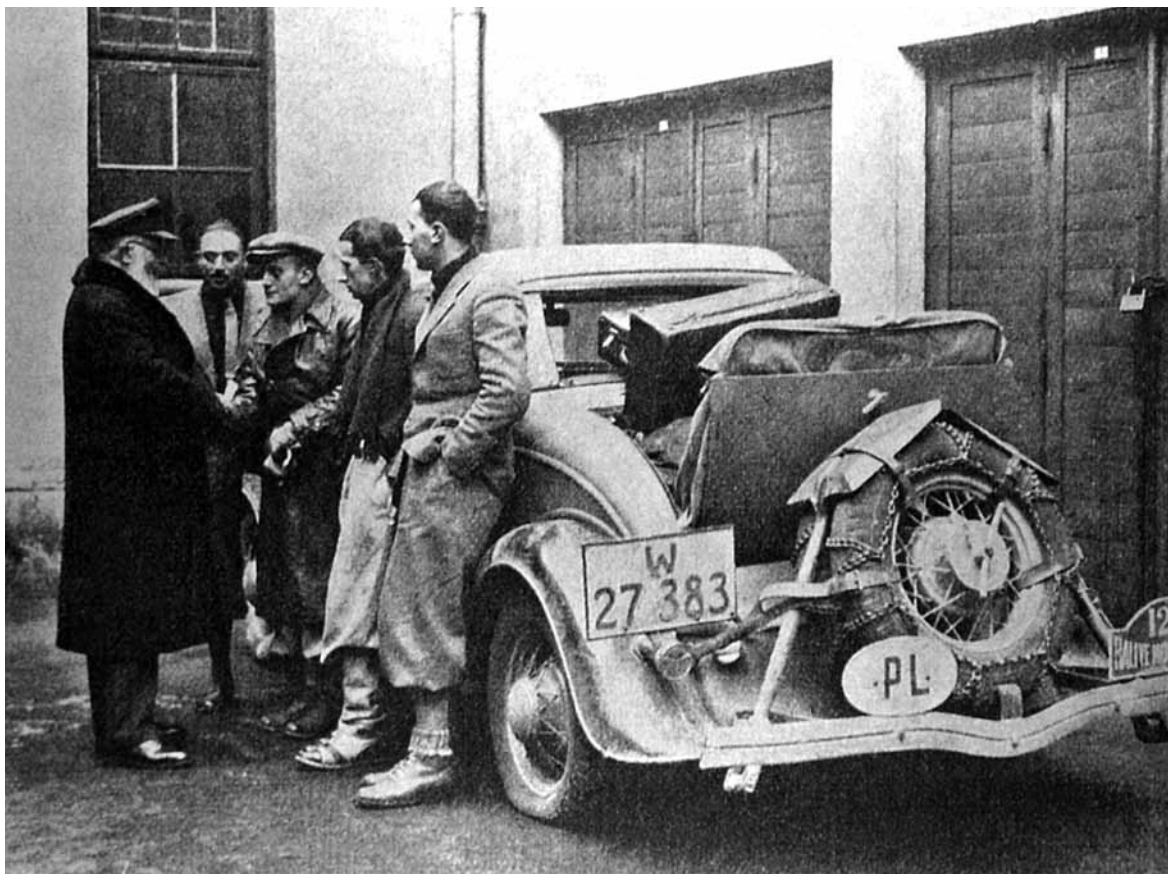
Działalność

Automobilkлуб Polski miał też swój udział w początkach światowego sportu samochodowego m.in. poprzez udział zawodników w Rallye Monte Carlo.

Pierwszy Zjazd Gwiazdzysty do Monte Carlo został zorganizowany w 1911 roku (zgłoszonych 23 zawodników, 20 wystartowało, 18 ukończyło). Zwycięzcą był **Henri Rougier** w samochodzie Turcat–Mery (25 KM).

W 1929 roku jedna z tras rajdu prowadziła ze Lwowa przez Warszawę. W klubie zapanowała pełna mobilizacja działaczy do przyjęcia zawodników rajdowych (co prawda „w przelocie”, bo rajd odbywał się w zasadzie bez odpoczynku i bez dłuższych postojów). W tej edycji rajdu 1. miejsce zajął **Van Eijck** w samochodzie Graham Page, który przebył dystans 2963 km ze średnią prędkością 39,88 km/godz.

W latach 1928–1930 oraz w roku 1937 Warszawa była jednym z punktów startowych Rajdu Monte Carlo. Na starcie zawodów stawali m.in. zawodnicy AP: **T. Bellen, Z. Bellen, L. Borowik, E. Dzierliński, M. Gaweł, S. Hinterhoff, J. Jakubowski, L. Kulesza, W. Kołaczkowski, H. Laurysiewicz, T. Marek, M. Penczyna, N. Prani, A. Potocki, Stefan Pronaszko, Witold Pajewski, E. Sułkowski, Marian Wierzba, S. Weissblatt, S. Zagórna.**

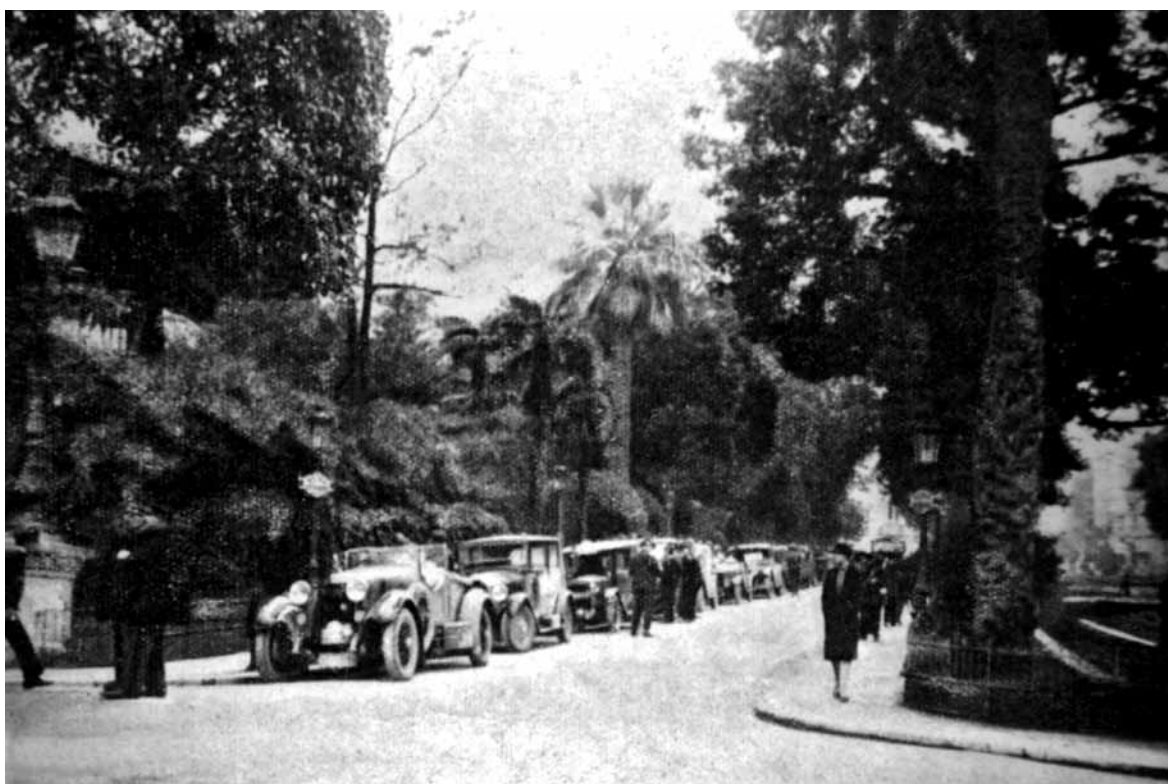


Załoga Jerzego Nowaka (Ford) w składzie: Lubiński, Prądyński i Wiszniowiecki na punkcie kontrolnym w Warszawie podczas XIV RMC w 1935 roku (w ogólnej klasyfikacji zajęła 11 miejsce).

W 1935 roku w XIV Rallye Automobile de Monte Carlo polskie załogi wystartowały z Tallina (w Warszawie w AP znajdował się punkt kontrolny). **Jerzy Nowak** (kierowca) z załogą w składzie: **Piotr Lubiński** (kierowca), **Stanisław Prądyński** i **J. Wiszniowiecki**, w samochodzie Ford V8, zajął 11. miejsce w klasyfikacji generalnej, a **Witold Rychter** (kierowca) z załogą: **Jerzy Wędrychowski** (pilot), **Jerzy hr. Łubieński** (właściciel samochodu) i **Aleksander Mazurek** (mechanik) w samochodzie Packard uplasował się na 49. pozycji.

Zawodnicy Automobilklubu Polski wielokrotnie odnosili

znaczące sukcesy w zawodach zagranicznych. Jako przykład może posłużyć start w 1939 roku **Aleksandra Mazurka** w Chevroletcie w słynnym rajdzie–wyścigu Liege – Roma – Liege. Długość trasy wynosiła ok. 5000 km i została przebyta w jednym etapie! Polak zajął 1. miejsce w kategorii samochodów turystycznych (prowadząc samochód osobiście na całej trasie) i 6. w klasyfikacji generalnej (na 54 startujących zawodników). Ten sam **Aleksander Mazurek** wraz z pilotem **Mieczysławem Rząd-kowskim** brał udział w 6–dniowym Rallye North Africa liczącym ok. 8500 km. Wśród 162 zawodników zajął 1. miejsce!



Zawodnicy jednego z rajdów MC lat 30. dotarli na Zjazd Gwiazdysty w Monte Carlo.

Działalność

REAKTYWOWANIE DZIAŁALNOŚCI AP PO WOJNIE (1945–1947)

Wojna światowa na ponad sześć lat przerwała działalność Automobilkлубu Polski. Jednak niemal natychmiast po jej zakończeniu zawodnicy, którym udało się przeżyć i przetrwać lata okupacji, m.in. **Witold Rychter** i **Józef Docha**, zaczęli tworzyć klub dostosowany strukturą organizacyjną do



Na starcie XIII MRS AP w 1947 r.

„demokratycznych” warunków nowego ustroju. Ogólne ożywienie w kraju sprawiło, że w Warszawie przystąpiono do prac zmierzających do zrzeszenia pod sztandarem Automobilkлубu Polski sympatyków motoryzacji ze wszystkich regionów. W jednym wówczas piśmie motoryzacyjnym „Motoryzacja”, w nr 1 z 1 sierpnia 1946 roku, napisano: „Automobilkлуб Polski rozpoczął znowu pracę”.

Pierwszą Komisję Sportową Automobilkлубu Polski po wojnie tworzyli: **Janusz Regulski**, **Włodzimierz Zeydowski** i **Józef Docha**, którzy postanowili ściśle współpracować w sporcie samochodowym i motocyklowym.

S. Klossi (MG) podczas pierwszego powojennego rajdu w obszarze międzynarodowej – XIV MRS w 1948 r.



Działalność

Już w dniach 5–7.09.1946 roku odbył się pierwszy Raid Samochodowy Automobilkлубu Polski (jeszcze bez kontynuowania przedwojennej numeracji – oryginalna pisownia). Zawody rozpoczęły zlot gwiazdzysty z 9 miast do Poznania, o długości ok. 350 km. Następnie załogi ruszyły wspólną dla wszystkich trasą z Poznania do Katowic i z Katowic do Jeleniej Góry, o długości 658 km. Zawody składały się z czterech prób: jazdy okrężnej, dwukrotnej próby uruchomienia zimnego silnika, próby zręczności, zrywu i hamowania (obydwie na dystansie ok. 300 m). Komandorem rajdu był **Janusz Regulski**, a wicekomandorami **Włodzimierz Zeydowski** i **Wacław Kossowski**. Dla najlepszego z zawodników wojskowych puchar ufundował marszałek **Michał Rola-Żymierski** – późniejszy prezes Automobilkлубu Warszawskiego.

Na trasę wyruszyło 71 wozów cudem uratowanych z pożogi wojennej. Sporą część stanowiły samochody zdobyczne i otrzymane z darów UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration). Warszawę reprezentowali m.in.: **Stefan Askanas** (Škoda), **Lucyna Stankiewicz** (Opel Kadett), **Józef Sucharda** (Aero), **Stanisław Kozłowski** i **Jerzy Strenger** (BMW), **W. Perkowski** (Lancia), **Witold Rychter** (Chevrolet) oraz **Prot Komornicki** (ojciec Krzysztofa) w KDF. Po licznych perypetiach do mety dotarło 67 samochodów.

W tym samym 1946 roku do Paryża udał się „przedwojenny” i ówczesny prezes Komisji Sportowej AP, **Janusz Regulski**, aby wziąć udział w posiedzeniu FIA oraz obejrzeć pierwszy po wojnie Salon Samochodowy. Miał także za zadanie wpisać do Międzynarodowego Kalendarza Imprez XIII Międzynarodowy Rajd Samochodowy Automobilkлубu Polski (MRS AP), który został zaplanowany na 1947 rok jako siedmiodniowe Grand Prix Polski. Towarzyszyli mu **Wacław Kossowski** i płk. **Leszek Krzemień**. Założony cel delegacja osiągnęła!

Na początku 1947 roku Komisja Sportowa AP ustaliła terminy rozegrania ulicznego wyścigu samochodowo-motocyklowego na ulicach Warszawy oraz trasę XIII MRS AP. Otwarcie sezonu odbyło się 4 maja w Podkowie Leśnej i było połączone z tradycyjnym poświęceniem maszyn przed miejscowym kościołem.



Trzy BMW 328 podczas startu do wyścigu ulicznego na „Grzegózkach” (Kraków 1952 r.)

W dniach 10–11 maja w obrębie ulic: al. Józefa Stalina (obecnie Al. Ujazdowskie), Agrykola, Myśliwiecka, Górnośląska, Piusa XI (Piękna) odbyły się pierwsze w powojennej historii wyścigi. Zainteresowanie było ogromne. Komandorem imprezy był **Jerzy Guttman**, wicekomandorami **Tadeusz Heyne** i **Eugeniusz Kamiński**, a starterem **Bogdan Lubiński**.

Przed pierwszym wyścigiem samochodowym, zorganizowanym na ulicach zrujnowanej Warszawy, honorową rundę wykonały polskie motocykle SHL–125. Był to pierwszy po II wojnie światowej start polskiego sprzętu w imprezach sportowych.

W pierwszym dniu imprezy na 15 okrążeniach trasy w klasie 4. zwyciężył **Wereszczyński** z Katowic w MG, a w klasie 5. – **Aleksander Mazurek** w Citroënie. Następnego dnia w klasie 2. najlepszy okazał się **Władysław Wójcik** z Krakowa w Fiacie 1100, a w klasie 3. turystycznej – **Jan Jagielski** w BMW z silnikiem Opla Olimpiii. Ostatniego dnia zawodów rekord trasy ustanowił **Marian Wierzba**, który w sportowej Lancii Aprilii przejechał trasę ze średnią prędkością 67,5 km/godz.

XIII Międzynarodowy Rajd Samochodowy AP odbył się na trasie długości 2623 km. W ciągu 4 dni (50 godz.) aż 51 kierowców walczyło o zwycięstwo w 5 kategoriach. Jedynym zawodnikiem zagranicznym okazał się dr **Horvatek** z... ambasady Czechosłowacji w Warszawie. Trasę podzielono na 6 etapów. Warszawa – Gdynia (468 km), Gdynia – Ustka – Szczecin (438 km), Szczecin – Poznań – Zielona Góra (430 km), Zielona Góra – Szklarska Poręba – Opole, Opole – Zakopane – Maków –

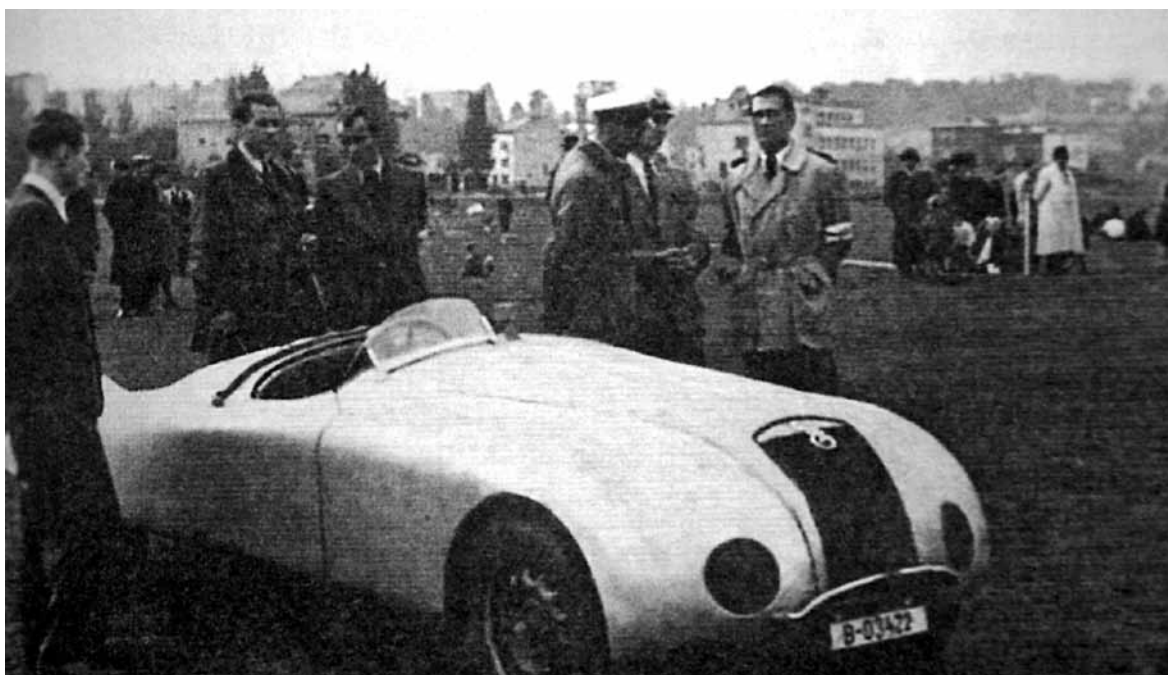
Katowice, Katowice – Wieluń – Łódź – Piotrków – Warszawa (443 km). Na trasie przewidziano próby: uruchomienia silnika, szybkości, zrywu – hamowania i zawracania, szybkości płaskiej ze startu lotnego i zręczności jazdy.

Różnie oceniano przygotowania i organizację imprezy, ale musimy sobie uświadomić, jak wówczas wyglądał kraj spustoszonej wojną: zrujnowane drogi, brak stacji benzynowych, telekomunikacji, hoteli i innych udogodnień. Nie brakowało tylko optymizmu, entuzjazmu i wspaniałych ludzi, którzy odważyli się na przedsięwzięcie zgoła nieprawdopodobne!

Start i meta rajdu zlokalizowane były w Warszawie, a formuła rozgrywania zawodów przypominała te przedwojenne, gdzie liczyła się wytrzymałość kierowców i samochodów. Wyniki końcowe zdominowane zostały przez cztery wysoko punktowane próby sportowe.

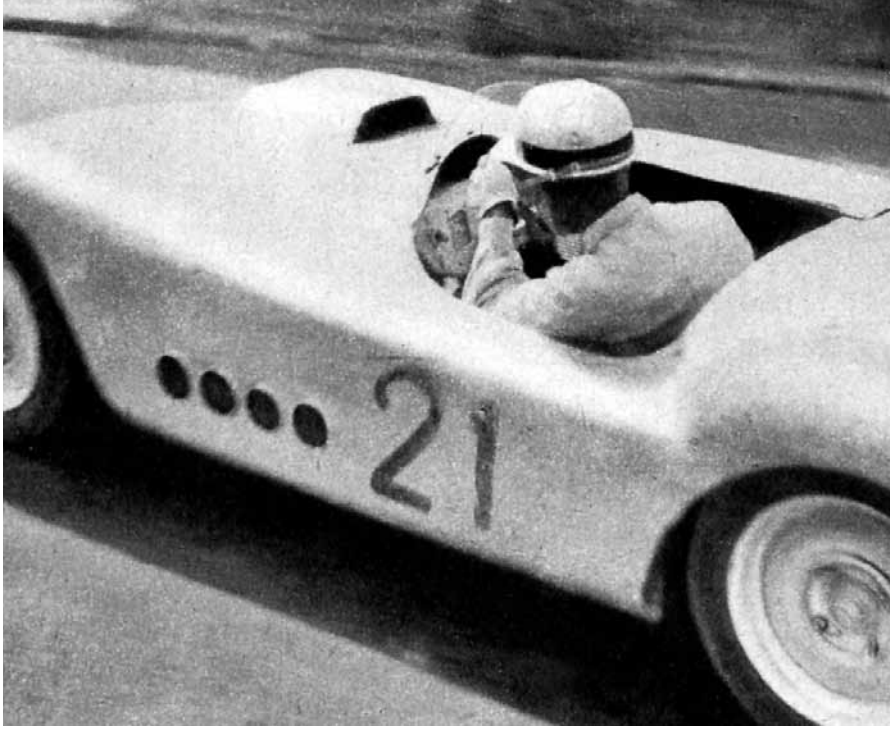
Rajd ze sportowego punktu widzenia przypominał bardziej jazdę... księcia Henryka z 1909 roku niż nowoczesne europejskie zawody. Uczyniono jednak pierwszy, ważny krok. Triumfatorami w poszczególnych klasach zostali: **Alfred Pecko** (DKW), **Edward Loth** (KDF), **Marian Wierzba** (Lancia Super Sport), **Zygmunt Andrzejewski** (Willys) i **Witold Rychter** (Chevrolet Master Sedan).

Pod koniec roku **Marian Wierzba** w swojej sportowej Lancii Aprilii wygrał uliczny wyścig w Krakowie, pozostawiając z tyłu takich słynnych zawodników jak: **Aleksander Mazurek** (Citroën BL 11) oraz **Jan Ripper** (Bugatti).



Lancia Aprilia Sport Mariana Wierzby – 1947 r.

Działalność



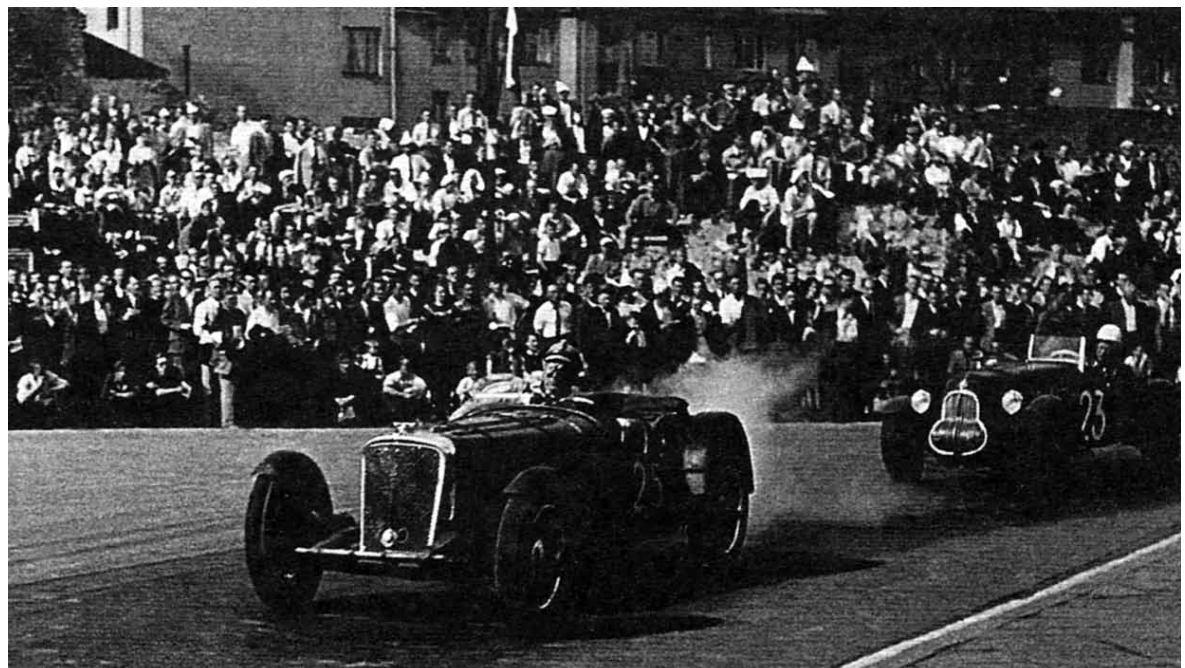
Jan Ripper w SAM-ie z silnikiem Lancia.

W styczniu 1948 roku nastąpiły dwa bardzo ważne wydarzenia dla członków Automobilkлубu Polski. Otwarty został nowy lokal przy ul. Nowy Świat 35, a z Paryża nadeszła wspaniała informacja – XIV Międzynarodowy Rajd Samochodowy AP znalazł się w kalendarzu FIA.

MRS AP – po raz pierwszy po wojnie w prawdziwie międzynarodowej obsadzie odbył się w czerwcu na trasie długości 2637 km. Na starcie stanęło 26 zawodników z Czechosłowacji, w samochodach renomowanych marek: BMW, Singer czy SS 100 Jaguar. Patronat nad zawodami objął ówczesny prezydent RP, obywatel **Bolesław Bierut**.

Rajd rozegrano w 6 klasach, w których zwycięzcami zostali: klasa 1. (do 750 cm³) – **Ivan Hodac** (CS) – Aero Minor, klasa 2. (750–1200 cm³) – **Vaclav Bobek** (CS) – Škoda 1101, klasa 3. (1201–1500 cm³) – **W. Perkowski** (PL) – Lancia, klasa 4. (1501–1999 cm³) – **Dobry** (CS) – Bristol, klasa 5. (2000–3000 cm³) – **Jiri Pohl** (CS) – Jaguar, klasa 6. (pow. 3000 cm³) – **Józef Su-**

Józef Sucharda (SS 100 Jaguar) i za nim Franciszek Postawka na trasie wyścigu ulicznego w Warszawie w 1953 roku.



Działalność

charda (PL) – SS 100 Jaguar. W klasyfikacji o tytuł najlepszego zawodnika rajdu triumfował **W. Perkowski** w Lancii.

Bolesław Bierut po zakończeniu rajdu przyjął na dziedzińcu Belwederu zawodników i działaczy, dziękując im za organizację i udział w imprezie mającej duży wpływ na „*rozwój i upowszechnianie sportu i turystyki motorowej wśród szerokich mas Społeczeństwa Polskiego*”.

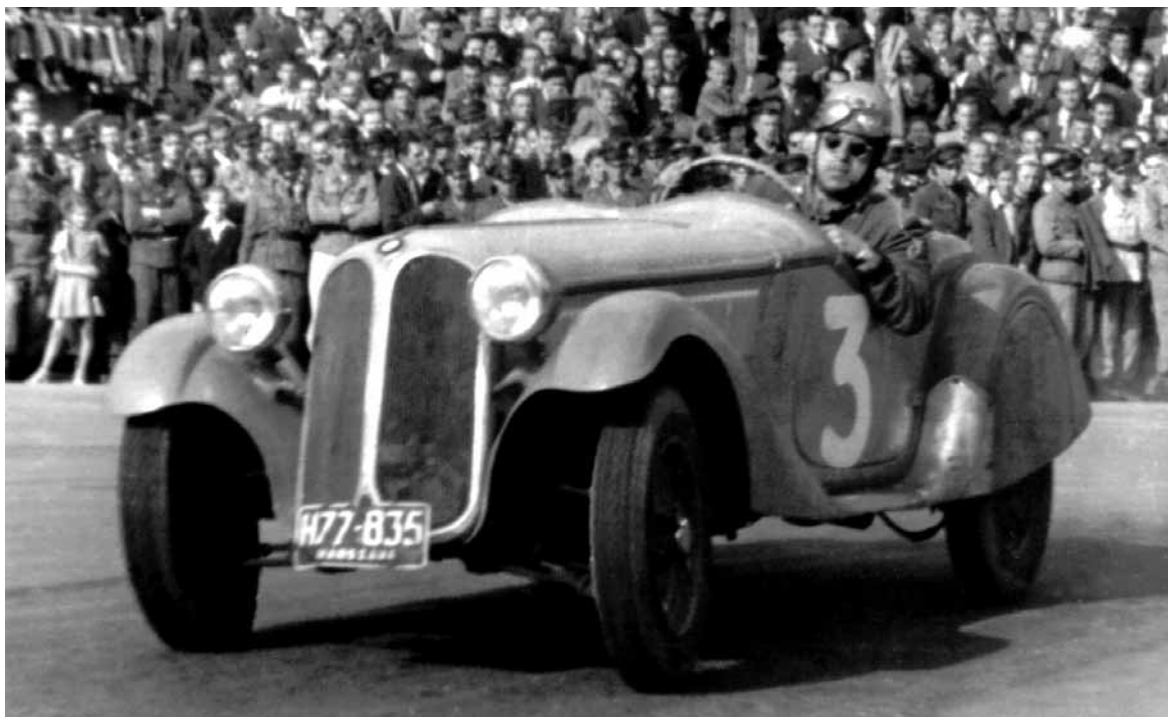
Wcześniej, bo w maju odbył się już po raz drugi – na trasie znanej z poprzedniego roku – wyścig uliczny. Zawodnicy ścigali się na 2,9-kilometrowej pętli, przejeżdżając po 10 okrążeniach. Triumfátorem wyścigu w klasie 3. został **Marian Wierzb**a, który na bazie Lancii Aprilii i wzmocnionego silnika 1352 cm³ zbudował samochód sportowy z nadwoziem aluminiowym. W klasie 2. na najwyższym stopniu podium stanął **Jerzy Nowak** (Citroën 15), a w klasie 1. – **Wereszczyński** z Katowic w MG.

8 maja tegoż roku ukonstytuowały się nowe władze Automobilkлубu Polski. Główną Komisję Sportową reprezentowali: **Włodzimierz Zeydowski** – prezes, **Tadeusz Heyne**, **Julian Zabokrzecki** i **Edward Loth** – zastępcy.

W ciągu roku w całym kraju odbyło się przeszło 40 imprez samochodowych, w tym parę kilkudniowych. Wszystko to na rozpadającym się sprzęcie i za prywatne pieniądze zawodników i działaczy.

Niestety, były to ostatnie imprezy organizowane przez „starych” działaczy AP. Później nastąpiła „Akcja O”, sprowadzająca sport samochodowy do jednodniówek i rajdów patrolowych opartych głównie na kierowcach zawodowych. Wmawiano ludziom, że wielki sport samochodowy wymyślili burżuazyści dla swojej zabawy, a dla dobra socjalizmu trzeba organizować imprezy w dni wolne od pracy, gdzie głównym punktem programu będzie zmiana koła i wymiana dętki na czas.

Do władz Automobilkлубu dostali się ludzie przyniesieni w teczkach z odpowiednich instytucji. Mistrzostwa Polski odbywały się przez następnych kilka lat według ustalonego harmonogramu. Głównie rozgrywano Jednodniowe Jazdy Konkursowe (JJK) kategorii 3., 2. i 1., Mistrzostwa Okręgu i JJK MP – mistrzostwa Polski.



Zbigniew Borowczyk
w BMW 315 na trasie wyścigu
ulicznego w Warszawie
w 1953 r.

W nowych warunkach jedynym pozytywnym zjawiskiem było dopuszczenie do startów kierowców zawodowych na państwowym i spółdzielczym sprzęcie, a odbywało się to wszystko w ramach podniesienia obronności kraju przed „imperializmem amerykańskim”.

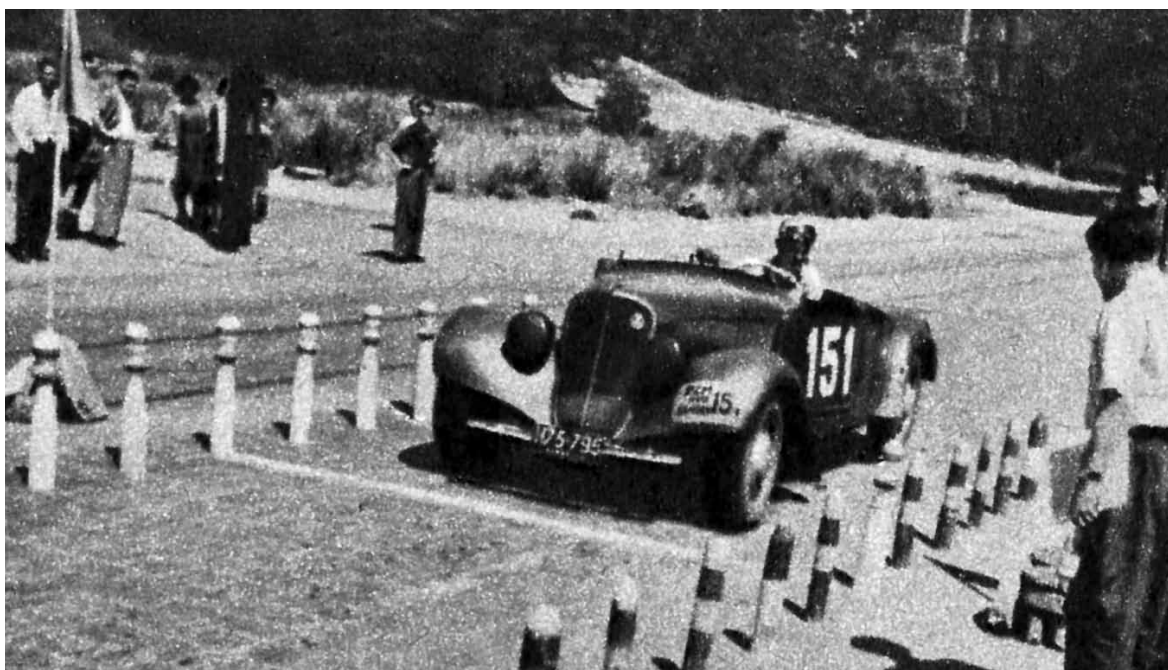
Pomimo okaleczonego kształtu organizacyjnego przez komunistów struktur i polityki zwanej stalinowską, nie zdołano zniszczyć działaczy – ludzi, którzy w nowych dla nich warunkach nadal organizowali sport na samochodach przedwojennych i powojennych, DKW, BMW, Fiatach, Pobiedach, a później Warszawach i Syrenach.

Tacy ludzie, jak: **Zbigniew Borowczyk, Eugeniusz Kamiński, Julian Zabokrzecki, Konstanty Kot-Woyciechowski, Jerzy Strenger, Zygmunt Jaroszewicz, Kazimierz Bobrowski** i wielu innych dawnych zawodników i działaczy, dawali przykład wspaniałego sędziowania, organizacji imprez i przeprowadzili sport samochodowy przez okres „błądów i wypaczeń”.

CHUDE LATA – NIE PODDAWALI SIĘ (1949–1956)

Pomimo różnych zawirowań zawodnicy nadal startowali w ogólnopolskich imprezach. W czerwcu 1949 roku zorganizowano Jednodniową Jazdę Konkursową. Z 13. km szosy Raszyńskiej wystartowało 49 samochodów. Na lotnisku w Słomczynie, 4 km za Grójcem, odbyła się próba zmiany koła oraz zręczności. Na odcinku Baniocha – Konstancin kierowcy przeszli próbę jazdy terenowej i po wybojach. Na mecie samochody poddano próbom technicznym.

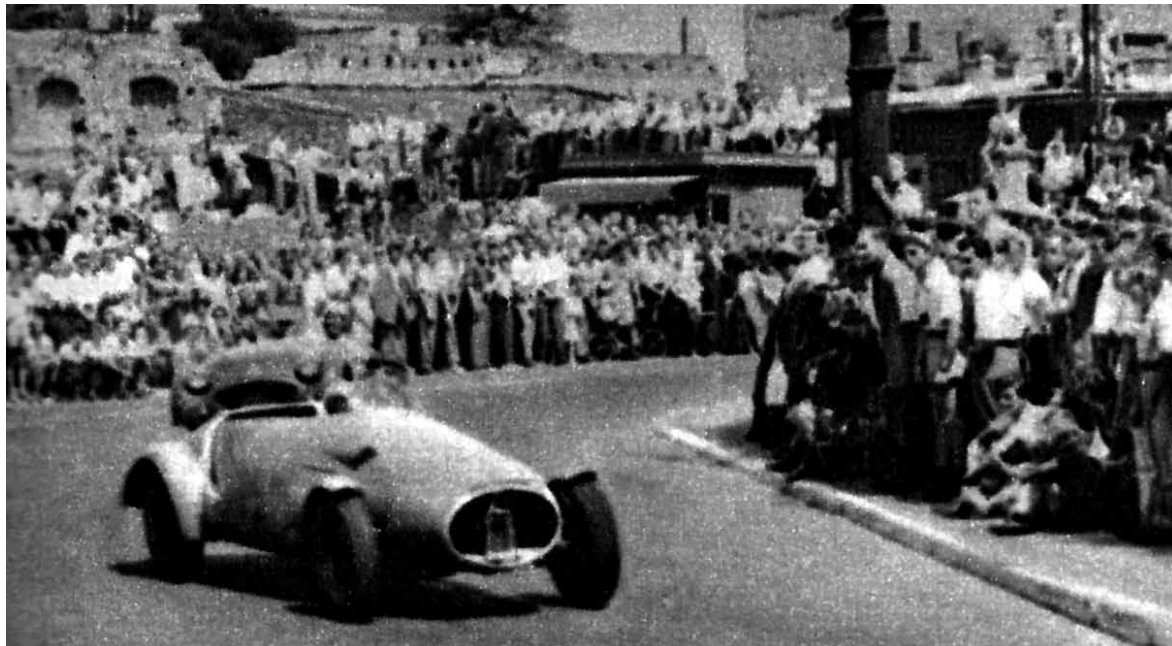
Witold Rychter, jadący poza konkursem Citroenem, którego silnik był zasilany spirytusem (paliwem po raz pierwszy stosowanym w Polsce), wykazał jak zawsze wielką klasę. Okazało się, że zarówno rozruch silnika, jak i zryw, moc oraz przyspieszenie nie odbiegają od wyników osiągniętych w samochodach napędzanych



Jerzy Zaczniuk (Citroen BL11)
na próbie zrywu i hamowania
podczas XVIII MRS (Rajd
Polski) w 1957 r.

Działalność

Wyścig na ulicach Warszawy w 1957 r., (bariery energochłonne tworzyli widzowie).



benzyną. Spirytus miał moc 92 proc., a konstruktor mówił żartobliwie, że nareszcie to samo paliwo jest dla samochodu i... kierowcy. Tak czy inaczej – próba wypadła znakomicie.

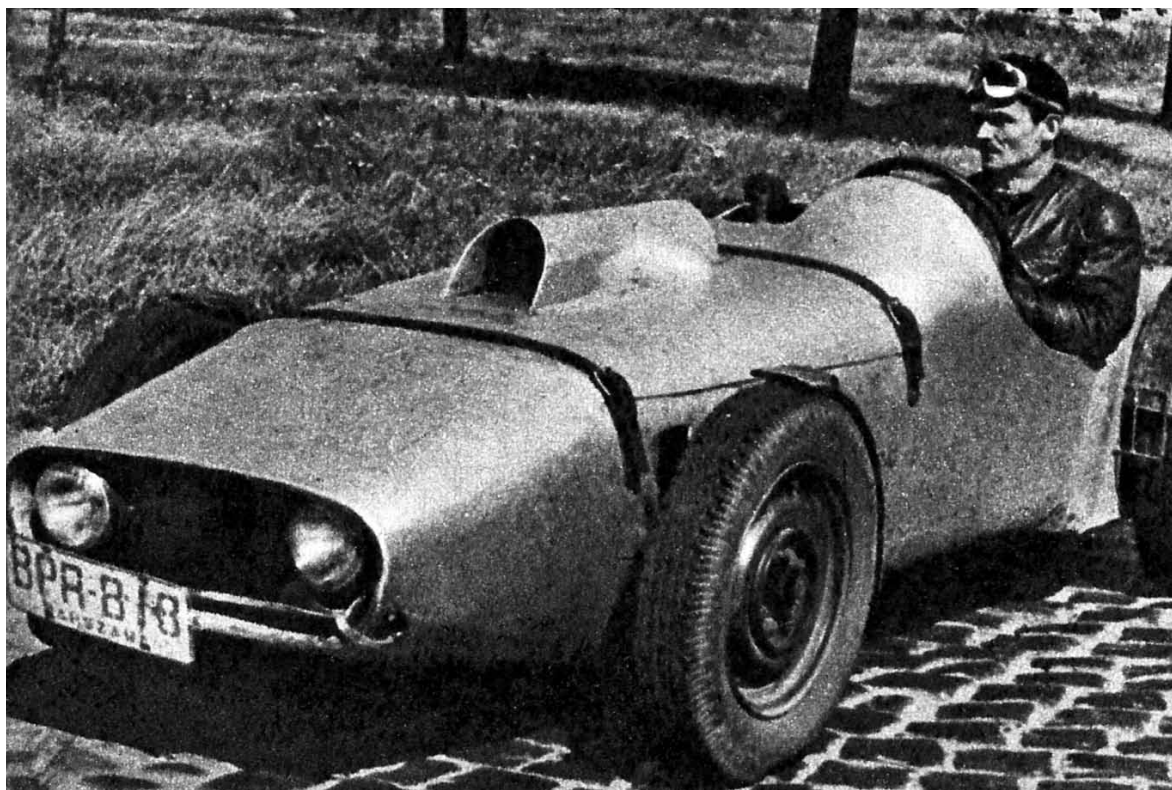
Koniec sezonu 1952 przyniósł zawodnikom byłego AP wiele mistrzowskich tytułów. W klasie do 750 cm³ II wicemistrzem Polski został **Leszek Vicenes** (DKW), w klasie G1 (furgony) – mistrzem Polski **Tadeusz Krzemiński**, I wicemistrzem **Władysław Paszkowski**, a II wicemistrzem **Stanisław Kozłowski** (wszyscy w Škodach 1102 Furgon), w klasie G – mistrzem Polski **Ryszard Gęś** (KDF), I wicemistrzem **Zbigniew Witkowski** (Fiat), II wicemistrzem **Zygmunt Skoczkowski** (Fiat), w klasie D – mistrzem Polski **Stanisław Wierzba** (Warszawa M20), I wicemistrzem **Niedźwiedzki** (Warszawa M20), w klasie D.C. – mistrzem Polski **W. Hołomej** (Chevrolet), I wicemistrzem **Ryszard Górecki** (Chevrolet), w klasie FE – II wicemistrzem **Jerzy Łoziński** (BMW).

W warszawskiej czwartej eliminacji Wyścigowych Mistrzostw Polski, zorganizowanej przez Klub Motorowy Wojskowej Akademii Technicznej, w kategorii powyżej 1500 cm³ triumfował **Kazimierz Tarczyński**, a 4. miejsce zajął **Grzegorz Timoszek**. W kategorii do 1500 cm³ od 2. do 5. miejsca zajęli kolejno: **Zbigniew Witkowski**, **Wiesław Gawron**, **Zbigniew Borowczyk** i **Jan Jagielski**.

W 1953 roku organizacją pierwszej eliminacji Wyścigowych Mistrzostw Polski w Warszawie zajęła się Sekcja Motorowa Oddziału Motorowy PZM w Warszawie.

W 1954 roku rozegrano cztery eliminacje Wyścigowych Mistrzostw Polski. Niestety, tym razem impreza w Warszawie nie znalazła się w kalendarzu, a klubowi zawodnicy triumfowali tylko w najmocniejszych klasach. W klasie T ponad 1600 cm³ mistrzem Polski został **Zygmunt Skoczkowski** (Tatra), a wicemistrzem **Longin Bielak** (Citroën). Tytuł wicemistrza w klasie S ponad 1600 cm³ zdobył weteran **Aleksander Mazurek** (Citroën).

Grzegorz Timoszek w SAM-ie z silnikiem BMW 328 – 1957 r.



Działalność



W tym samym roku, po śmierci **Józefa Stalina**, na 10-lecie PRL powrócono do dużych imprez rajdowych. Reaktywowano z numeracją przedwojenną, ale tym razem nie międzynarodowy XV Ogólnopolski Rajd Samochodowy PZM.

Rok 1955 nie przyniósł klubowi większych sukcesów. Zimowy Rajd Samochodowy (pierwsza eliminacja Rajdowych Mistrzostw Polski) w dniu 18 lutego wystartował z pl. Zwycięstwa w War-

W 1956 roku największa rajdowa impreza: XVII ORS PZM rozgrywany na początku sierpnia prowadził z Łodzi (start) przez Zieloną Górę – Szczecin – Międzyzdroje – Ustkę – Gdynię – Giżycko – Olsztyn do Warszawy, gdzie na pl. Defilad zlokalizowano metę. Nocowano w miastach etapowych. Zawodników nie wpuszczono do Międzyzdrojów ze względu na... znajdujący się tam port wojenny.

Start w 1956 r. do wyścigu na lotnisku w Bydgoszczy (pierwszy z prawej **Aleksander Mazurek** na przerobionym Citroenie).



szawie, skąd przez Łódź, Piotrków i Częstochowę dotarł do mety pierwszego etapu w Stalinogrodzie (Katowice). Po noclegu i porannej próbie rozruchu zimnego silnika, wliczanej do klasyfikacji, drugi etap przez Lasek Wolski w Krakowie prowadził do Zakopanego. Zakończenie rajdu z tańcami odbyło się w słynnej restauracji „Jędrus”.

LATA ODWILŻY – PONOWNIE ZRZESZENI (1957–1958)

W 1957 roku powrócono do organizowania imprez o charakterze międzynarodowym. XVIII MRS PZM startował tym razem z Olsztyna z wyjazdowymi etapami do Gdyni, na Pojezierze Mazurskie oraz nocnym etapem do Białegostoku. Codziennie wyjeżdżano i wracano do Olsztyna, gdzie uczestników zakwaterowano i odbyło się zakończenie w restauracji „Pod żaglami”. Po okresie stalinowskim na starcie zjawili się zawodnicy NRD i Jugosławii. Większość trasy rajdu obsługiwali działacze z Warszawy.

W tym sezonie odbyły się łącznie cztery eliminacje Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (RSMP). W końcowej klasyfikacji na podium stanęli m.in.: **Janusz Luniak** (wicemistrz Polski – klasa do 1300 cm³), **Erazm Gajewski** (II wicemistrz – klasa do 1300 cm³), **Władysław Paszkowski** (wicemistrz – klasa do 1700 cm³). W klasie do 2000 cm³ i 2600 cm³ całe podium

Longin Bielak w SAM-ie na trasie ulicznego wyścigu w 1956 r.



Slalom i próba zrywu i hamowania podczas XVIII MRS w 1957 r.

Działalność



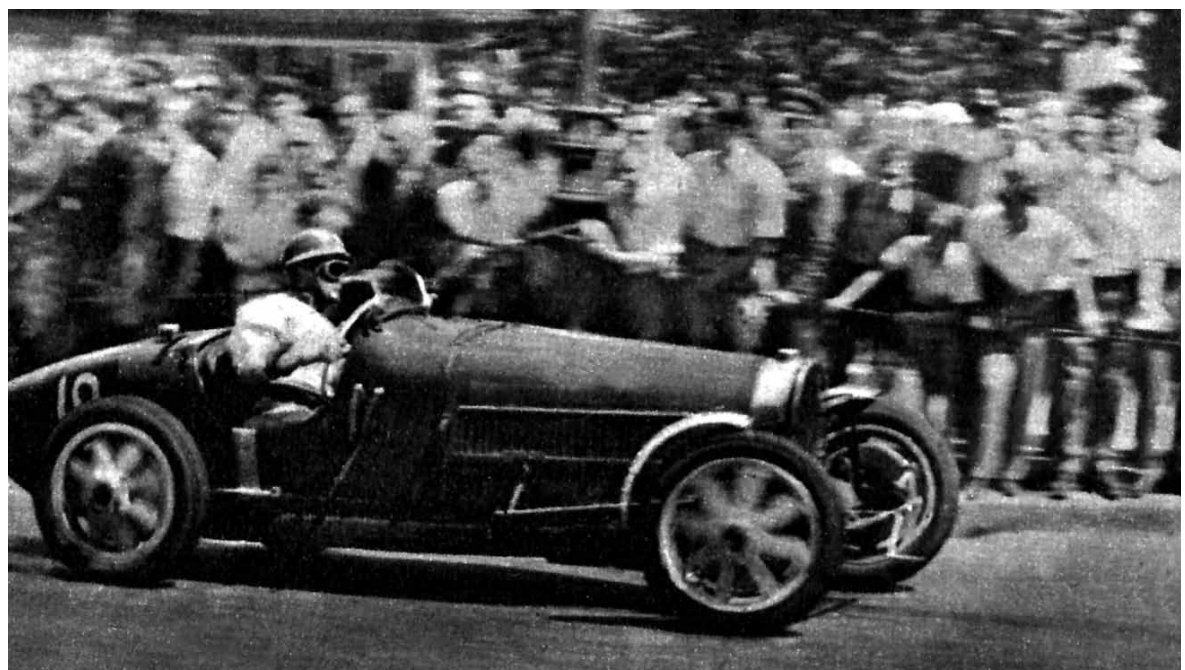
Fabrycznie przygotowany Wartburg tak kończy raid i to już w połowie pierwszego etapu... Wóz Variselli po wypadku na próbie górskiej. Pierwszy dobiegł lekarz, gotów udzielić pomocy.

U góry:
XVIII Międzynarodowy Rajd Samochodowy (Rajd Polski) w Olsztynie, 1957 r. Wartburg Rydygiera (NRD) na próbie Sz – spychany po urwaniu przegubu, Marek Varisella (DKW F-7) po wypadnięciu z trasy na próbie Sg w Wieżycy, po prawej Zbigniew Cichowski.

Obok:
T. Tabencki w Bugatti C 35 podczas wyścigu ulicznego w Warszawie w 1957 r.

Działalność

zajęli zawodnicy warszawskiego klubu: **Edward Niziołek** i **Marian Repeta**, **Jerzy Nowosielski** i **Stanisław Wierzba** oraz **Walerian Waryszewski** i **Roman Karczewski**. 4. miejsce w klasie do 2600 cm³ zajął **Marian Zatoń**. W kategorii sportowej **Grzegorz Timoszek** został mistrzem Polski, a **Kazimierz Tarczyński** – wicemistrzem. Czwarty w tej klasie był **Jerzy Zaczeniuk**.



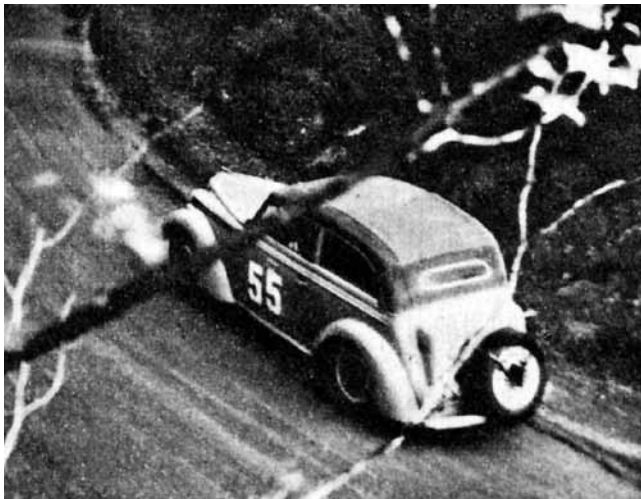
W czwartej eliminacji Wyścigowych Mistrzostw Polski (WMP) dwukrotnie na najwyższym podium stawali **Longin Bielak** i **Grzegorz Timoszek**, w gronie najlepszych znaleźli się też **Aleksander Mazurek**, **Tadeusz Tabencki** i **Zbigniew Cichowski**. W 1958 roku postanowiono zorganizować cztery imprezy: trzy Konkursowe Jazdy Samochodowe oraz XIX Międzynarodowy Rajd Samochodowy Automobilkлубu Polski. Zaplanowano go na 10–15 sierpnia, ze startem i metą w Warszawie, na trasie o monstrualnej długości – aż 2955 km. Trasa rajdu miała prowadzić przez Białystok – Sopot – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław – Jelenią Górę – Piechowice – Bierutowice – Gliwice – Kraków – Zakopane – Jurgów – Zakliczyn – Nowy Sącz – Kraków – Częstochowę – Łódź. Imprezę jednak odwołano z powodu braku zgłoszeń z zagranicy.

19 stycznia 1958 roku Automobilklub Warszawa zorganizował Zimową Konkursową Jazdę Samochodową, opartą na aktualnie obowiązującym regulaminie ramowym eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Ze względu na zasadnicze różnice regulaminu z 1958 roku w porównaniu z ubiegłymi latami, rajd ten miał szczególne znaczenie jako trening przed eliminacjami MP. Program zawodów obejmował następujące próby: So – jazdę okrężną na trasie o długości 218 km, Sreg – regularność jazdy w trzech odcinkach, Sh – próbę hamowania, Sp1 – przyspieszenia na poziomie ze startu stojącego i Sp2 ze startu lotnego, Sg – szybkości na wzniesieniu.

Według zmienionego „Regulaminu klasyfikacyjnego” na rok 1958, zawodnicy, którzy w 1957 roku nie uzyskali punktów wymaganych do licencji sportowej klasy I, mieli możliwość uzupełnienia tych punktów w bieżącym roku, co pozwoliło im na starty w Rajdowych Mistrzostwach Polski jeszcze w bieżącym sezonie.

W dniach 5–7 maja 1959 roku odbył się XIX MRS ze startem i metą w Zakopanem, pierwszy raz z tablicami „formatu Monte Carlo” i napisem RAJD POLSKI.

W końcowych wynikach tego rajdu nie brakowało zawodników Automobilklubu Warszawa. W klasie III zwyciężył **Stanisław Wierzba**, przed **Markiem Varisellą**, **Marianem Zatoniem**



i **Marianem Repetą** (wszyscy w samochodach FSO Syrena). Piąty był **Zygmunt Gebethner** (Renault 4 CV). W klasie IV – 6. miejsce zajął **Otton Kondelka** (Wartburg), w klasie V – 2. miejsce **Grzegorz Timoszek**, 4. – **Bogusław Ossowiecki**, a 6. – **Barbara Wojtowicz** (wszyscy w samochodach Simca Aronde). W klasie VII na najwyższym stopniu podium stanął **Andrzej Żymirski** (Opel Olympia). Zespołowo ekipa AP FSO Warszawa zajęła 2., a AP Warszawa I – 3. miejsce.

„ŚCIGANCI” NA START (1959–1963)

Sport samochodowy wymaga samodoskonalenia, a najlepszą jego formą jest poznawanie nowych tras. W kraju liczba imprez była wciąż ograniczona, stąd zawodnicy Automobilkłubu Warszawa postanowili wyruszyć na zawody zagraniczne. Pierwsi zrobili to przedstawiciele wyścigów, czyli „ściganci”.

Wyścigi samochodowe jako dyscyplina sportu odrodziły się w Polsce tuż po wojnie. Rozgrywane w latach 50. XX wieku imprezy opierały się głównie na nielicznej grupie entuzjastów, którzy chałupniczymi nieomal sposobami montowali z podzespołów różnych dostępnych wówczas w kraju samochodów (przeważnie przedwojennych modeli) mniej lub bardziej rasowe pojazdy, ochrzczone wspólną nazwą: SAM. Patronat nad budową tych aut objął tygodnik „Motor”, a skrót pochodził od nazwy – „Samochód Amatorski Motoru”.



Pierwszymi konstruktorami byli **Longin Bielak** (samochód zbudowany na bazie Fiata 1100) i **Jan Jagielski** (podwozie BMW 315, silnik Opel Olympia 15000). W roku 1957 w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym PZM w Warszawie rozpoczęto budowę pierwszych w Polsce samochodów wyścigowych z prawdziwego zdarzenia. Pod kierunkiem inż. **Jerzego Jankowskiego** opracowano i zrealizowano projekt lekkiego pojazdu wyścigowego, napędzanego motocyklowym silnikiem Triumph 650 cm³, który startował później pod nazwą RAK. Właśnie w takim „bolidzie” **Jankowski** odniósł wiele sukcesów, w tym zwycięstwo w międzynarodowych zawodach w Budapeszcie w 1959 roku.

Pod koniec roku 1959 Polski Związek Motorowy podjął niezwykle ważną dla rozwoju polskiego sportu samochodowego decyzję: postanowiono, że wszystkie budowane w Polsce samochody wyścigowe będą zgodne z przepisami międzynarodowej

Po lewej:
Rajd Dolnośląski w 1957 r.
– Władysław Paszkowski
(Opel Olympia 1500) na próbie Sg w Piechowicach.



Formuły Junior. Właśnie w tej formule, począwszy od 1961 roku, rozgrywano Wyścigowe Mistrzostwa Polski.

Formuła Junior była wówczas bardzo popularna w całej Europie, interesowały się nią poważnie również inne kraje socjalistyczne.

Wyloniła się więc możliwość nawiązania szerszych kontaktów sportowych poprzez wspólne starty – zarówno w krajach Demokracji Ludowej, jak i na Zachodzie. Skonstruowany przez **Jerzego Jankowskiego** RAK-Junior był samochodem posiadającym stosunkowo nowoczesne rozwiązania: miał przestrzenną rurową ramę, centralny silnik, niezależne zawieszenie wszystkich kół na nierównej długości wahaczach, niską, aerodynamiczną sylwetkę. Do napędu pierwszego samochodu zakupiono w Niemczech Zachodnich silnik DKW 1100 przerobiony do sportu przez firmę Mitter. Do kolejnych samochodów wykorzystano dwusuwowy silnik Wartburga o pojemności 995 cm³, wyposażony w trzy gaźniki motocyklowe, który rozwijał 75 KM przy 5000 obr/min.

U góry
Jerzy Jankowski w RAK-u.

Po lewej:
Andrzej Żymirski w DKW F-12 Junior na starcie do próby zrywu i hamowania (Szh) podczas XX Rajdu Polski w 1961 r.

Działalność

SAM własnej konstrukcji Wiesława Gawrona (25) z I Sekcji Młodych AP oraz „Łódź podwodna” (47) konstrukcji Aleksandra Mazurka podczas wyścigu w Opolu.



1960 rok przyniósł zawodnikom Automobilkлубu Warszawskiego aż sześć tytułów. Mistrzami Polski zostali: **Stanisław Wierzb**a i **Sobiesław Zasada**, a wicemistrzami: **Franciszek Postawka**, **Grzegorz Timoszek**, **Adam Wędrychowski** i **Jan Wojtowicz**.

21 maja 1961 roku, podczas wyścigu w Opolu, swoją premierę miał nowy samochód konstrukcji **Jerzego Jankowskiego** – SAM Formuły Junior. W swoim debiucie zasiadający za jego kierownicą **Andrzej Zieliński** zajął 2. miejsce zdobywając Srebrną Wazę „Motoru”. W wyścigu tym całe podium zdominowali zawodnicy z Warszawy: zwyciężył **Jerzy Jankowski** (RAK 2T), trzeci był **Władysław Paszkowski** (SAM Flash). Szóstą pozycję zajął **Longin Bielak** (SAM Krab HRD 1000).

Cały sezon zakończył się zresztą sporym sukcesem zawodników z Warszawy. W rajdach tytuł Mistrzowski zdobył **Sobiesław**

ław Zasada, pierwszym wicemistrzem został **Andrzej Żymirski**. Zespół klubowy wywalczył mistrzostwo Polski. W wyścigach wicemistrzem został **Jerzy Jankowski**, II wicemistrzem – **Władysław Paszkowski**. 5. miejsce zajął **Longin Bielak**, a 8. – **Andrzej Zieliński**. **Jerzy Jankowski** i **Antoni Weiner** (z Katowic) startowali w międzynarodowych wyścigach w Budapeszcie i Leningradzie, zajmując w silnej obsadzie 10. miejsce na Węgrzech (**Jankowski**) i 5. w ZSRR (**Weiner**).

W 1961 roku przy Komisji Sportu powołana została Podkomisja Wyścigów w składzie: **Andrzej Komorowski**, **Czesław Mieczkowski**, **Marek Wachowski**.

W 1962 roku skład Komisji Sportu był następujący: przewodniczący – wiceprezes AW **Julian Zabokrzecki**, członkowie: **Jerzy Lenartowicz**, **Zbigniew Borowczyk**, **Karol Pionnier**, **Andrzej Komorowski**, **Franciszek Postawka**, **Stanisław Sto-**

Marek Varisella ... przy pracy w serwisie rajdowym (lata 60.).



Działalność



larski, Stanisław Rusiniak, Adam Wędrychowski, Barbara Wojtowicz, Jan Wojtowicz, Andrzej Zieliński, Jerzy Zaczepniak, Stefan Galecki, Stanisław Wierzba, Andrzej Zaleski.

W tym samym roku po rozegraniu siedmiu eliminacji RSMP tytuły mistrzów Polski zdobyli: **Adam Wędrychowski, Andrzej Zieliński i Stanisław Stolarski**. Wicemistrzami zostali: **Marek Varisella i Marian Repeta**.

Dążąc do ujednoczenia wyścigów samochodowych w krajach socjalistycznych z inicjatywy polskich działaczy **Lecha Tulaka i Jerzego Jankowskiego**, ustanowiono w roku 1963 pierwsze Mistrzostwa Krajów Demokracji Ludowej. Odbywały się one pod nazwą Pucharu Pokoju i Przyjaźni (PPiP). Mistrzostwa składały się z pięciu eliminacji, z których każda organizowana była

Referat Sportowy podaje do wiadomości, że członkowie PZM mogą nabywać w rejonowych Biurach Handlu Sprzętem Samochodowym samochody III grupy na rozbiórkę, po uprzednim uzyskaniu zlecenia. Zlecenia takie członkowie PZM będą mogli otrzymywać na wszystkie typy samochodów z wyjątkiem następujących: Mercedes 170, BMW 320, 321, 326, Opel Olimpia górnozaworowa, Super, Kapitan i Kadett, DKW F-8. Zasadniczą podstawą do otrzymania przydziału zlecenia jest posiadanie przez zainteresowanego danego typu samochodu, którego stan wymaga wymiany poszczególnych części lub zespołów. W tym celu należy złożyć za pośrednictwem Oddziału Motorowego do CBHSS podanie z odpowiednim uzasadnieniem, do którego winien być dołączony uwierzytelniony przez OM odpis karty rejestracyjnej wozu lub aktu przekazania, dane uwierzytelnione na podaniu muszą być potwierdzone przez OM PZM (...) Podaje się do wiadomości, że zgodnie z regulaminem PZM zawodnicy w wyścigach motocyklowych i samochodowych – tak ulicznych, jak i szosowych, motocross, wyścigach na trawie, wyścigach na żuźlu (również na motocyklach przystosowanych) i wszelkich próbach szybkościowych, łącznie z próbą szybkości Rajdów Uniwersalnych – są obowiązani używać kasków ochronnych. Kaski muszą być wykonane z twardego materiału z miękką wkładką dookoła głowy, trwale zapinane na pasek pod brodę. Wszelkie kaski miękkie z pikowanymi nakładkami, lotnicze, czołgowe, bojowe itp. są niedozwolone. Przepisowe kaski można nabywać za pośrednictwem OM w Zarządzie Głównym PZM w cenie 220 zł za sztukę. Ostre treningi szybkościowe, a w szczególności treningi na żuźlu – wymagają również użycia kasków ochronnych”.

(Biuletyn nr 11)



PO lewej:
Syrena 102 zespołu FSO na próbie Sw podczas Rajdu Polski w 1962 r. (lotnisko Czyżyny w Krakowie).

Po prawej:
Krzysztof Komornicki w Morisie Mini Minor podczas Rajdu Polski w 1962 r. (OS Rościszów – Walim).

w jednym z krajów biorących udział w rozgrywkach: w ZSRR, na Węgrzech, w NRD, Czechosłowacji i Polsce.

Początkowo rywalizacja toczyła się głównie pomiędzy zawodnikami z NRD w Melkusach i Polakami w RAK-ach. Bardzo interesujący i wyrównany pojedynek toczyli szczególnie **Jerzy Jankowski i Heinz Melkus**. W roku 1963 nieznaczną przewagę miały samochody z NRD i pierwszy Puchar Pokoju i Przyjaźni zdobyli kierowcy zza Odry, a indywidualnie **Melkus**. Skoncentrowani na występach zagranicznych kierowcy klubowi, nie odnieśli natomiast sukcesów w imprezach krajowych.

Za granicą LATA SUKCESÓW W KRAJU I ZA GRANICĄ (1964–1965)

Zmieniło się to w 1964 roku. W rajdach samochodowych mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Jan Wolski** (Trabant 600) i **Franciszek Postawka** (Volvo PV 550).

Tytuły wicemistrzowskie zdobyli: **Jerzy Pacanowski** (Trabant 600), **Adam Wędrychowski i Marek Varisella** (Renault Dauphine),

Działalność

POWRÓT WYŚCIGÓW – SUKCESY W RAJDACH (1972–1973)

Błażej Krupa, Krzysztof Komornicki, z mikrofonem red. Jan Ciszewski.

po przerwie do kalendarza oficjalnych imprez krajowych powróciły Wyścigowe Mistrzostwa Polski, w których oczywiście uczestniczyli zawodnicy Automobillklubu Warszawskiego. W klasie formuła mistrzem Polski został **Lech Jaworowicz** (Ford Holbay), a II wicemistrzem – **Marcin Biernacki** (Promot Ford Cosworth). Czwarty był **Zbigniew Sucharda** (Ford Holbay), a szósty – **Janusz Kiljańczyk** (Promot Polski Fiat 125).

W konkurencji samochodów turystycznych mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Andrzej Jaroszewicz** (gr. 1., klasa 1300 – Polski Fiat 125p) i **Maciej Stawowiak** (gr. 1., klasa 1600 – Polski Fiat 125p). I wicemistrzami Polski byli: **Dominik Mydlarski** (gr. 1., klasa 1300 – Polski Fiat 125p), **Lelio Lattari** (gr. 1., klasa 1600 – Alfa Romeo), **Robert Mucha** (gr. 2., klasa 1600 – Polski Fiat 125p) i **Ksawery Frank** (wszechklasy – BMW 2000 CS). 3. miejsce zajęli: **Marek Varisella** (gr. 2., klasa 1600 – Polski Fiat 125p) i **Andrzej Jaroszewicz** (wszechklasy – Polski Fiat 125p). We wszechklasach czwarty był **Robert Mucha**, a szósty – **Maciej Stawowiak** (obydwaj w Polskich Fiatach 125p).

Jedynie zwycięstwo w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (bez Rajdu Warszawskiego) odniosła załoga: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Kormoran). W tym rajdzie 2. miejsce zajęli **Marek Varisella** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1300), a trzecie **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat

Robert Mucha,
Pauli Toivonen,
Andrzej Jaroszewicz.



125p/1500). W innych eliminacjach też nie było najgorzej. 2. miejsca zajmowali: **Andrzej Jaroszewicz** i **Tomasz Ciecierzyński** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Stomil), **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Wisły). Na najniż-



szym stopniu podium stawali: **Ewald Pauli** i **Ryszard Żyszkowski** (BMW 2002 Ti – Rajd Stomil) oraz **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500).

Blisko czołówki byli również: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500 – 4. miejsce w Rajdzie Dolnośląskim), **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300 – 4. w Rajdzie Polski, 6. w Rajdzie Dolnośląskim, 8. w Rajdzie Polski z **Antonim Ryniakiem**), **Marek Szramowski** i **Marek Muszyński** (Polski Fiat 125p/1300 – 5. w Rajdzie Stomilu), **Włodzimierz Markowski** i **Wojciech Kalina** (Polski Fiat 125p/1500 – 5. w Rajdzie Wisły, 6. w Rajdzie Polski), **Krzysztof Strykier** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500).

W klasach 1. lokatę zdobyli **Wiesław Mrówczyński** i **Bronisław Czekala** (Polski Fiat 125p/1500 – Rajd Dolnośląski), a 2.: **Jerzy Puchalski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Maciej Bogusławski** i **Andrzej Martynkin** (Polski Fiat 125p – Rajd Wisły). Także w Rajdzie Wisły 3. miejsca wywalczyli: **Tomasz Ciecierzyński** i **Leszek Walaszek** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Polski Fiat 125p/1300).

W rocznej klasyfikacji Pucharu „Motoru” **Ryszard Żyszkowski** był drugi, **Robert Mucha** – czwarty, **Andrzej Jaroszewicz** – szósty, a **Marek Varisella** – siódmy. Mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Krzysztof Komornicki** i **Błażej Krupa** (Polski Fiat 125p/1500), **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300), **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500).

Startowano też za granicą. **Andrzej Jaroszewicz** z **Andrzejem Szulcem** w fabrycznym Polskim Fiacie 125p zajęli 11. miejsce w niezwykle trudnym Rajdzie Akropolu. **Sobiesław Zasada** pomimo trzech zwycięstw w rajdach: Pneumant, Złote Piaski i Monachium – Wiedeń – Budapeszt i trzech 2. miejsc w rajdach: Bałtyku, Safari i Jugosławii, w końcowej klasyfikacji mistrzostw Europy zajął w Porsche 911S 2. miejsce. Jego pilotami w rajdach tych byli: **Andrzej Komorowski**, **Marian Bień**, **Ryszard Żyszkowski** i **Krzysztof Komornicki**. W Rajdzie Pneumant w NRD **Adam Smorawiński** i **Andrzej Zembrzusi** (BMW 2002 Ti) zajęli 2. miejsce tuż za **Sobiesławem Zasadą**. **Ryszard Żyszkowski** i **Andrzej Gieysztor** dojechali na 9., a **Jerzy Puchalski** i **Andrzej Nytko** (obydwie załogi na Polskich Fiatach 125p) – na 24. pozycji.

Działalność

Sezon 1973 zaczął się od podwójnego zwycięstwa w pierwszej eliminacji RSMP – Rajdzie Stomil. **Andrzej Jaroszewicz** i **Bogdan Drągowski** (Polski Fiat 125p/1500) wyprzedzili **Macieja Stawowiaka** i **Jana Czyżyka** (Polski Fiat 125p/1500). 5. miejsce zajęli: **Maciej Bogusławski** i **Andrzej Martynkin** (Polski Fiat 125p), a 6. – **Jerzy Bachtin** i **Tomasz Ciecierzynski** (Polski Fiat 125p). Swoją klasę wygrali: **Jerzy Kobyliński** i **Andrzej Żmuda** (Polski Fiat 125p).

W Rajdzie Dolnośląskim – drugiej eliminacji RSMP – na 2. miejscu w klasyfikacji generalnej razem z **Adamem Smorańskim** znalazł się **Ryszard Żyszkowski** (Porsche Carrera). Obok nich na podium stanęli **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV), którzy w dwóch kolejnych rajdach (Kormoran i Wisły) zajmowali 2. pozycję. Niespodzianką było 10. miejsce załogi: **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** w Rajdzie Kormoran – jechali oni wszak... Trabantem 601. W Rajdzie Wisły 3. miejsce zajęli **Tomasz Ciecierzynski** i **Andrzej Bielewicz** (Alfa Romeo 1750).

W Pucharze „Motoru” **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV) zajęli 2. miejsce, **Andrzej Jaroszewicz** i **Bogdan Drągowski** (Polski Fiat 125p/1500) – 3., a **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p) – 4. mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Lelio Lattari** i **Jerzy Kobyliński**.

Po raz pierwszy (i niestety ostatni) ze Stadionu Dziesięciolecia wystartował holenderski Rajd Tulipanów (Poland – Holand). Komandorem polskiej części był **Bogdan Kuczyk**. W klasyfikacji generalnej tego rajdu załoga: **Janusz Wojtyna** i **Jacek Różański** (Škoda 100 Rally) zajęła 8. miejsce. **Sobiesław Zasada** tym razem wziął udział tylko w dwóch rajdach: w hiszpańskim Costa Brava wraz z **Ryszardem Żyszkowskim** w Porsche Carrera zajęli 3. lokatę, natomiast w Rajdzie Złote Piaski, zaliczanym zarówno do mistrzostw Europy, jak i Pucharu KDL, w prywatnym Polskim



Fiacie 125p **Krzysztof Komornicki** z **Błażem Krupą** zajęli 7. miejsce.

W krajowych wyścigach mistrzami Polski zostali: **Ryszard Żyszkowski** (Polski Fiat 125p), **Lelio Lattari** (Alfa Romeo 1750 GTV) i **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/ grupy V). Automobilklub Warszawski został mistrzem Polski w klasyfikacji klubowej.

W poszczególnych wyścigowych eliminacjach na podium stawali również: **Ksawery Frank** (BMW 3.0S), **Janusz Kiljańczyk** (Polski Fiat 125p/1600), **Marek Varisella** (Polski Fiat 125p/1300), **Andrzej Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p/1300), **Marek Krajewski** (Polski Fiat 125p/1500), **Jacek Olesiński** (BMW 2002), **Hieronim Kochański** (Polski Fiat 125p/1300) i **Włodzimierz Domański** (Polski Fiat 125p/1500). Formułami najszybciej jeździli: **Lech Jaworowicz**, **Stefan Jagielski**, **Maciej Bogusławski** i **Marcin Biernacki**.

Zawodnicy FSO – **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** (pocztówka reklamowa).



Stajnia „Gawron Racing” **Wiesława Gawrona** (Fiat 128 3P) – **Cezary Ruszkowski** (Polski Fiat 126p) przed wyścigiem na Torze Kielce.

Działalność

Hieronim Kocharński,
i Władysław Paszkowski
(w głębi) przed startem.



W tym samym roku nastąpił powrót do rozgrywek KDL i to zarówno w nowej Formule Easter, jak i rozgrywanych po raz pierwszy wyścigach samochodów turystycznych. W klasie formuł w bezpośredniej konfrontacji najszybsi okazali się kierowcy z Czechosłowacji: **Albin Patleich** i **Jiří Smid** oraz zawodnicy z NRD: **Wolfgang Kuther** i **Wolfgang Krug** startujący samochodami napędzanymi rosyjskimi silnikami Waz Żiguli. Rozwijały one moc ok. 120 KM. Radzieckie Estonie i polskie Promoty jednak ustępowały czołówece, dysponując silnikami 105-konnymi.

Emocji dostarczyły również pierwsze mistrzostwa KDL w wyścigach samochodów turystycznych. Startowały tu znakomicie przygotowane fabryczne Škody 130 R Coupe, rozwijające moc ok. 120 KM, fabryczne Moskwicze 412 z nowo homologowaną głowicą o dwóch wałkach rozrządu oraz liczne samochody przygotowane prywatnie. Polskę reprezentowały głównie Polskie Fiaty 125p/1500. Najmocniejszymi samochodami dysponowali **Andrzej Wojciechowski** (ok. 130 KM) i **Janusz Kiljańczyk** (ok. 120 KM).

W przekroju sezonu najszybsze okazały się fabryczne Škody, które zdobyły trzy pierwsze miejsca w Moście, Mińsku i Schleizu. Jednak niewiele ustępował im doskonale przygotowany Polski Fiat 125p **Andrzeja Wojciechowskiego**, którego przygotowaniem do startów zajmowała się firma „JBS” z Międzyzlesia (**Z. Sucharda, Jankowski, Bielak**). Polski kierowca zwyciężył w znako-

mitym stylu w Schleizu i w Toruniu, co wespół z dobrymi miejscami zajętymi w pozostałych eliminacjach zapewniło mu tytuł mistrzowski w klasyfikacji indywidualnej! W NRD siódmy był **Robert Mucha**. W klasie formuł **Józef Kielbania** był dziesiąty, **Stefan Jagielski** – jedenasty, a **Lech Jaworowicz** – szesnasty.

Najlepsi

PASMO SUKCESÓW (1974–1975)

Sezon 1974 był rokiem triumfów – zawodnicy Automobilklubu Warszawskiego wygrali wszystkie eliminacje Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. **Błażej Krupa** i **Jerzy Landsberg** (Renault 12 Gordini) okazali się najlepsi w trzech rajdach (Dolnośląski, Polski i Wisły), a **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV) – w dwóch (Kormoran i Warszawski).

Miejsca na podium, i to zarówno w klasyfikacjach generalnych, jak i w klasach, zajmowali również: **Andrzej Jaroszewicz** z **Ireną Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p/1600 Monte Carlo) oraz z **Januszem Wojtyną** (Polski Fiat 125p/1800 Akropolis – Rajd Wisły), **Tomasz Ciecierzynski** i **Piotr Mystkowski** (Polski Fiat 125p/1500), **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** (Fiat 127), **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300),

Czechosłowackie Škody 130 RS – w połowie lat 70. były bezkonkurencyjne w KDL.



Działalność

Jerzy Kobylński i **Daniel Frenkler** (Polski Fiat 125p/1500), **Krzysztof Komornicki** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125p/1600), **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p Monte Carlo) oraz **Ryszard** i **Jerzy Żyszkowscy** (Polski Fiat 125p Monte Carlo).

Mistrzami Polski zostali: **Błażej Krupa** i **Jerzy Landsberg** (Renault 12 Gordini). W klasach tytuły mistrzów wywalczyli: **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300), **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), **Tomasz Ciecierzynski** i **Piotr Mystkowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** (Fiat 127). W Rajdzie Pneumant w NRD **Krzysztof Komornicki** i **Jacek Różański** (Polski Fiat 125p) zajęli 10. miejsce.

W wyścigach płaskich mistrzami Polski zostali: **Lelio Lattari** (Alfa Romeo 2000 GTV) i **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/prototyp). W poszczególnych eliminacjach 1. miejsce zajmowali: **Wiesław Gawron** (Polski Fiat 125p/1300), **Tomasz Ciecierzynski** (Polski Fiat 125p/1500). Dwa razy na podium (2. i 3. miejsce)

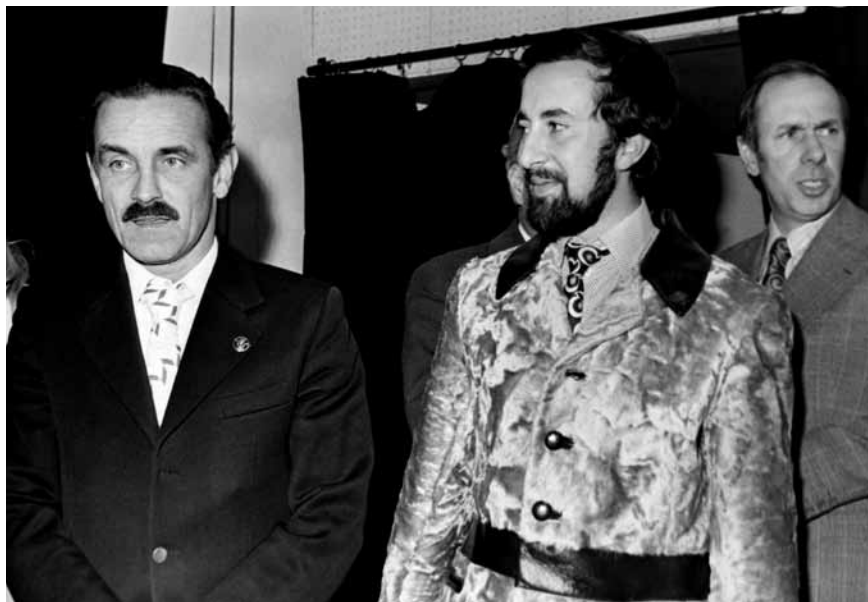


stawał **Andrzej Jaroszewicz** (Polski Fiat 125p), po razie: **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), **Ksawery Frank** (Polski Fiat 125p), **Robert Mucha** (Polski Fiat 125p/prototyp) i **Stefan Jagielski** (Formuła Polonia).

Automobilklub Warszawski ponownie zdobył tytuł mistrza Polski w klasyfikacji klubowej.

Rok 1975 nie był już jednak tak dobry jak poprzedni. W klasyfikacji generalnej tylko **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 124 Abarth) stawali trzy razy na najwyższym podium (Rajdy Polski, Wisły i Warszawski). 2. miejsca zajmowali: **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Dolnośląski), **Krzysztof Komornicki** i **Janusz Wojtyna** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Polski) oraz **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p Monte Carlo – Rajd Warszawski). 3. miejsce w Rajdzie Wisły zajęli **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV). W klasach zwyciężali: **Andrzej Bielewicz** i **Tadeusz Hoppe** (BMW 2002 Ti), **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500).

Tytuły II wicemistrzów Polski w klasyfikacji generalnej zdobyli ex aequo: **Jerzy Landsberg** i **Marek Muszyński** (Renault 5 LS) oraz **Zbigniew Bieniewski** i **Maciej Furmankiewicz** (Fiat 128



Sport). Mistrzami Polski w swoich klasach zostali: **Włodzimierz Dominowski** i **Marek Pawłowski** (BMW 2002 Turbo), **Andrzej Bielewicz** i **Tadeusz Hoppe** (BMW 2002 Ti), **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500), wicemistrzami – **Marek Karczewski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Andrzej Niewiadomski** (BMW 2002 Ti), zaś II wicemistrzami – **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p Monte Carlo).

W ostatni weekend czerwca wokół Stadionu Dziesięciolecia zorganizowano Wyścigowe Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego. Na starcie stanęli zarówno kierowcy samochodów, jak i motocykli. Wśród automobilistów najlepszy w tych prestiżowych zawodach okazał się **Jerzy Landsberg** (Renault 5 LS), przed **Błażem Krupą** (Renault 17 Gordini) i **Jerzym Kobylńskim** (Polski Fiat 125p/1500).

U góry:
Marek Varisella, Lelio Lattari i Jan Bronikowski.

Po lewej:
Wiesław Gawron (Fiat 128 3P) na torze pod Szczecinem – 1975 r.

Poniziej:
Albin Śliski (za kierownicą) i Krzysztof „Szaya” Szaykowski.



W międzynarodowych rozgrywkach pucharowych, podobnie jak wcześniej, dominowali Czechosłowacy. W kategorii samochodów turystycznych fabrycznie przygotowane Škody (model 120S w 1974 roku i model 130R Coupe w 1975 roku) były zdecydowanie najszybsze i tylko fabryczne Polskie Fiaty 125 Monte

Działalność

Wyścig Formuły Polonia
(Tor Toruń Lotnisko)
– Stefan Jagielski (6).



Carlo, wyposażone w silnik DOHC pochodzący z modelu Fiata 132, potrafiły nawiązać z nimi względnie równorzędną walkę. Dotyczy to szczególnie roku 1974, kiedy to w barwach klubowych startowali fabryczni kierowcy FSO: **Robert Mucha** i **Andrzej Jaroszewicz**. Dobrze spisywał się też **Ksawery Frank**, jeżdżący prywatnie przygotowanym Polskim Fiatem 125p. W sezonie 1975 FSO Żerań nie wystawiła do zawodów pucharowych fabrycznych samochodów, a **Ksawery Frank** dysponujący starym egzemplarzem Polskiego Fiata nie był w stanie stawić czoła bardzo lekkim i szybkim Škodom z silnikami przystosowanymi do sportu w Anglii.

Również w Formule Easter dominowali nasi południowi sąsiedzi. Kierowcy polscy nie odegrali żadnej roli w tych rozgrywkach. Przeszarały i zawodny sprzęt, którym dysponowali, nie pozwolił im na nawiązanie kontaktu z czołówką.

Rok 1975 to również zacięta walka Polaków w rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Brali w nim udział kierowcy z Bułgarii,

Czechosłowacji, NRD, Polski, Węgier i ZSRR. Punkty w klasyfikacji indywidualnej zdobyło 135 zawodników. Rozegrano sześć eliminacji, rajdy: Volan, Złote Piaski, Polski, Tatry, Wartburga i Rosyjska Zima. Na skutek powodzi w Rumunii w ostatniej chwili odwołany został Rajd Dunaju.

Po raz drugi w historii rajdowego Pucharu Pokoju i Przyjaźni krajów socjalistycznych to zaszczytne wyróżnienie zdobyte zostało przez Polaków: **Błażeja Krupę** i **Piotra Mystkowskiego**. **Andrzej Jaroszewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** (Fiat 124 Abarth). **Ilia Czubrikow** (Renault 12 Gordini), **Vladimir Hubaczek** (Alpine Renault A 110) i **Attila Ferjancz** (także Alpine Renault) – to czołówka tych rajdów. Dużo większą rolę niż w latach poprzednich zaczęli także odgrywać zawodnicy Związku Radzieckiego, jeżdżący na coraz lepiej przygotowanych Moskwiaczach i Żiguli: **Stasys Brundza**, **Anatolij Brum** oraz **Anatolij Kozirczikow**.

Po Rajdzie Volan liderem został **Attila Ferjancz**. Po Złotych Piaskach w Bułgarii na prowadzenie wysunął się **Andrzej Jaro-**

Andrzej Jaroszewicz
i Ryszard Żyszkowski
– team FSO (Fiat 124 Spyder)
na Rajdzie Polski.



Działalność



szewicz, który wygrał w pucharowej punktacji także Rajd Polski (nie ukończył go **Błażej Krupa**). Klasyfikacja Rajdu Tatr (kolejnej eliminacji) przedstawiała się następująco: 1. miejsce – **Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Żyszkowski**; 2. – **Błażej Krupa i Piotr Mystkowski**, 3. – bracia **Czubrikow**. I gdy wydawało się, że sprawa zwycięstw jest już przesądzona – Rajd Wartburga wygrali **Krupa z Mystkowskim**, zaś **Jaroszewicz** nie ukończył imprezy. Miesiąc później, podczas rajdu Rosyjskiej Zimy, emocji nie brakowało. Szanse na zdobycie mistrzowskiego tytułu mieli wszyscy trzech wielcy rywale. Na pierwszej próbie wyścigowej w Kijowie **Czubrikow**, wygrywając o minutę, znokautował niemal swych konkurentów. Podczas następnej próby rozgrywanej na moskiewskim hipodromie **Andrzej Jaroszewicz** wycofał się z powodu defektu skrzyni biegów Fiata 124 Abarth. W trakcie rozgrywania odcinków specjalnych, wiodących po zaśmieczonych drogach podmoskiewskich, **Krupa i Mystkowski** uporczywie odrabiali sekundy dzielące ich od **Czubrikowa**. Polacy uzyskali w rezultacie 10-sekundową przewagę nad Bułgarami i na mecie połał się (radziecki!) szampan – tytuł rajdowego mistrza krajów socjalistycznych w klasyfikacji indywidualnej powędrował do Warszawy. Na 3. miejscu indywidualnie sklasyfikowany został **Andrzej Jaroszewicz**.



Maciej Bogusławski „Prototyp” (14) na torze w Toruniu, 1975 r.

W klasyfikacji zespołowej Puchar Pokoju i Przyjaźni zdobył zespół Związku Radzieckiego. Dzięki dobrej postawie w ostatnim rajdzie polskiemu zespołowi narodowemu udało się zająć 2. miejsce w końcowej klasyfikacji.

Po raz pierwszy w historii wyścigów Polacy wzięli udział w jednej z eliminacji mistrzostw Europy samochodów turystycznych. Niestety, w Brnie załoga: **Ksawery Frank** i pracownik włoskiej ambasady w Polsce – **Lelio Lattari** w samochodzie Alfa Romeo GTAM, musiała wycofać się po awarii układu elektrycznego. Również w Czechosłowacji, ale w Moście, w wyścigu zaliczanym do Pucharu Pokoju i Przyjaźni, **Ksawery Frank** w Polskim Fiacie 125p zajął 4. miejsce w swojej klasie.

Ksawery Frank (Polski Fiat 125p) podczas wyścigu na torze w Toruniu, 1975 r.



Działalność

Wojna STAN WOJENNY (1981–1983)

Paradoksalnie, pomimo stanu wojennego sytuacja w sporcie powoli zaczęła się stabilizować. Paliwo nadal było na kartki, ale zawodnicy i organizatorzy imprez otrzymywali dodatkowe przydziały. Sporo kierowców zrzeszonych do tej pory w Automobilklubie Warszawskim odeszło do konkurencyjnych klubów, część zawiesiła kaski na wieszakach. Ci, którzy zostali, godnie reprezentowali swój klub, podobnie jak żądna sukcesów młodzież.

Rajdowcy walczyli w trzech eliminacjach RSMP. Mistrzami Polski zostali: **Andrzej Koper** i **Włodzimierz Krzeziński** (Renault 5 Alpine), po zwycięstwie w rajdach: Krokusy oraz Pucharu Pokoju i Przyjaźni (w Rajdzie Wisły zajęli 2. miejsce). W Rajdzie Krokusy **Ryszard Plucha** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000) wywalczyli 4. pozycję. Zespół AW stanął na podium w rajdzie Pucharu Pokoju i Przyjaźni: na 7. miejscu byli **Tomasz Ciecierzynski** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000), na 8. – **Ryszard Granica** i **Tomasz Szczęsny** (Renault 5 Alpine), a **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Ford Escort RS 2000) uplasowali się na 10. pozycji. Z kolei w Rajdzie Wisły na najniższym stopniu podium stanęli **Adam Polak** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000), 8. lokata przypadła **Jerzemu Kobylańskiemu** i **Krzysztofowi Godwodowi** (Renault 5 Alpine), 9. – **Grzegorzowi Malinowskiemu** i **Markowi Pawłowskiemu** (FSO 1500), a 10. –

Stanisławowi Skrzyneckiemu i **Jerzemu Substykowi** (FSO 1500). Wicemistrzem Polski w swojej klasie został **Stanisław Skrzynecki**, a **Jerzy Kobylański** był trzeci. Zespół klubu zdobył tytuł wicemistrzowski.

W wyścigach mistrzami Polski zostali: **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500) oraz zespół klubu. W poszczególnych eliminacjach 2. miejsca zajmowali: **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine), **Christian Grochowski** (Easter) i **Hieronim Kochański** (Easter). **Zbigniew Bieniewski** (Renault 5 Alpine) był trzeci, a **Cezary Ruszkowski** (Polonia) wygrał swoją klasę w Poznaniu.

Stan wojenny spowodował, że wyjazdy na Zachód były prawie niemożliwe. Ścigano się natomiast nadal w Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Rozgrywki rozpoczęły się od Rajdu Rosyjska Zima. Wystartowały w nim cztery polskie załogi: trzy fabryczne i jedna prywatna. Najlepszymi okazali się **Maciej Stawowiak** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 – 13. miejsce), natomiast **Jerzy Kobylański** i **Marek Pawłowski** dojechali do mety na 33. pozycji. **Andrzej Koper** i **Włodzimierz Krzeziński** w Renault 5 Alpine odnieśli sukces w Rajdzie Mecsek (4. lokata). Dzięki kolejnym sukcesom w Rajdzie Mecsek (4. lokata). Dzięki kolejnym punktom (8. pozycja w Rajdzie Dunaju i 7. – w Rajdzie Tatry), ukończyli cykl PPIP tuż za podium. Bezpośrednio przed nimi – na 3. miejscu – zmagania pucharowe ukończyła fabryczna załoga FSO: **Tomasz Ciecierzynski** i **Ryszard Żyszkowski** w Polonezie 2000 (punkty zdobywali w rajdach: Złote Piaski – 9. miejsce, Dunaju – 7., Tatr – 6. i Wartburga – 2.).

Rok 1983 był rokiem **Mariana Bublewicza** i **Ryszarda Żyszkowskiego** którzy startowali Polonezem 2000 i Oplem Kadetem GTE. Zwyciężyli w rajdach: Krokusy, Pucharu Pokoju i Przyjaźni i Kormoran, zdobywając tytuły mistrzów Polski w klasyfikacji generalnej.

W swoich klasach mistrzowskie szarfy zdobyli: **Andrzej Koper** i **Jacek Lewandowski** (Renault 5 Alpine) oraz **Marek Sadowski** (FSO 1500), natomiast wicemistrzami zostali: **Stanisław Wyka** i **Karol Piekarski** (Ford Escort RS 2000), **Krzysztof Winkowski** i **Paweł Grzegorzyczyk** (Polski Fiat 126p/650)

Załoga FSO
– Marian Bublewicz
(z prawej) i Ryszard
Żyszkowski (Polonez 2000).



Działalność



Załoga Romuald Chałas i Grzegorz Gac (FSO 125p 1600) na trasie Rajdu Warszawskiego.

oraz **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1500), którzy jednocześnie wywalczyli Puchar FSO. Trzeci w tym pucharze był **Grzegorz Malinowski** (FSO 1600).

Odbyły się cztery eliminacje RSMP. W rajdzie Pucharu Pokoju i Przyjaźni 3. miejsca zajmowali: **Marcin Osowski** i **Wanda Rutkiewicz** (Ford Escort RS 2000), **Grzegorz Malinowski** i **Marek Pawłowski** (FSO 1600) oraz **Wojciech Malanowski** i **Jerzy Substyk** (FSO 1500). Pierwszy zespół AW zdobył tytuł mistrza Polski.

W wyścigach mistrzem kraju został **Andrzej Koper** (Renault 5 Alpine). Puchar FSO zdobył **Tomasz Szczęsny**, a 3. miejsca zajęli: **Wojciech Cołoszyński** i **Tomasz Szczęsny**. Podczas wyścigu w Kielcach na najniższym stopniu podium stanął **Andrzej Dąbrowski** (Polski Fiat 126p).

Odrodziły się wyścigi. Na starcie eliminacji mistrzostw Polski stawało przeszło 70 Polskich Fiatów 126p, trzeba było zorganizować dodatkowe biegi kwalifikacyjne. W tej najliczniejszej klasie Automobilklub Warszawski reprezentowali: **Krzysztof Winkowski**, **Andrzej Dąbrowski**, **Bogdan Pawlak**, **Mariusz Stuszewski**, **Paweł Puchalski**, **Tomasz Jaskłowski**, **Grzegorz Grabowski**, **Wojciech Serzysko**, **Adam Michalski** i **Roman Rusinacki**. Samochodem Formuły MTX 1-03 startował **Chrystian Grochowski**. **Stefan Duda** swoją „starą” formułą RAK wygrał Grand Prix Gór Świętokrzyskich, rozgrywane na torze Kielce.

W 1983 roku polski sport wyścigowy okrył się żałobą. Na wyścigu w Kijowie, po kolizji spalił się w swoim samochodzie wyścigowym (z powodu braku profesjonalnych służb ratowniczych) zawodnik Automobilklubu Warszawskiego **Chrystian Grochowski**.

Za granicą Polacy wystartowali tylko w czterech rajdach. We wszystkich wziął udział dokooptowany do zespołu fabrycznego FSO – **Marian Bublewicz**. Najlepszy wynik w Poloniezie 2000 osiągnął on w Rajdzie Dunaju (3. miejsce) i Rajdzie Złote Piaski (5. – w klasyfikacji mistrzostw Europy i 1. – w Pucharze Pokoju i Przyjaźni). W rajdzie Rosyjska Zima **Andrzej Koper** z **Włodzimierzem Krzemińskim** (Renault 5 Alpine) zajęli 7. pozycję, **Adam Polak** ze **Zbigniewem Kabulskim** (Polonez 2000) – 8.

Na trasach LATA OSIEMDZIESIĄTE (1984–1989)

Zagraniczne starty zespołu fabrycznego FSO skupiły się głównie na eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Kierowcą numer jeden w zespole był **Marian Bublewicz**.

Po dwóch 2. miejscach w rajdach: Sachsenring (NRD – Polonez 2000) i Tatry (Czechosłowacja – Polonez 2000 Turbo), i dyskwalifikacji w Rajdzie Mogürt Salgo na Węgrzech (Polonez 2000 Turbo) „Bubel” został sklasyfikowany na 15. miejscu w cyklu.

Tymczasem miłą niespodzianką sprawił **Andrzej Koper**, jeżdżący na przemian z **Jackiem Lewandowskim** i **Krzysztofem Gęborysem**. W samochodzie Renault 5 Alpine zdobył on rajdowy Puchar Pokoju i Przyjaźni. Receptą na sukces była skuteczność – systematyczne dojeżdżanie do mety na punktowanych miejscach. Bilans wyników (rajdy: Sachsenring – 8. miejsce, Salgo Mogürt – 9., Tatry – 10. i Rosyjska Zima – 28.) może nie być imponujący, ale sukces duży i przyjęty owacyjnie przez kibiców. W PPIP w zespole narodowym startowali również (w FSO 1500): **Stanisław Skrzynecki** i **Krzysztof Winkowski** oraz **Paweł Przybylski** i **Włodzimierz Krzemiński**. Polska jako zespół sklasyfikowana została na 4. miejscu. **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** (Renault 11 Turbo) w swoim jedynym starcie za zagranicą – w bułgarskim Rajdzie Hebros – zajęli 4. miejsce.

Największym sukcesem sezonu było zwycięstwo w Rajdzie Złote Piaski oraz dwa 2. miejsca załogi: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 – rajdy Dunaju i Salgo Mogürt). 4. miejsce w Rajdzie Pneumant i 9. w Rajdzie Sojuz pozwoliło **Bublewiczowi** zająć ostatecznie 2. lokatę w łącznej klasyfikacji Pucharu Pokoju i Przyjaźni 1985. **Andrzej Koper** i **Ryszard Awłasewicz**, jeżdżący na przemian Polonezem 2000 i Renault 11 Turbo, zostali sklasyfikowani tym razem w PPIP na 8. pozycji (6. – Rajd Pneumant, 7. – Rajd Šumava, 5. – Rajd Jugosławii i 3. – Rajd Tatry). Za **Andrzejem Koperem**, na 9. miejscu, sklasyfikowany został **Janusz Szerla**, startujący na przemian FSO 1600 i Polskim Fiatem 126p (ze **Zbigniewem Baranem**: 39. – Rajd Sojuz, 12. – Rajd Pneumant; z **Krzysztofem Janarkiem**: 3. w klasie – Rajd Sachs Winter, 5. w klasie – Rajd Saarland, 1. w klasie – Rajd

Działalność

Grenland). Dodatkowo na Węgrzech 8. – **Andrzej Koper** i **Ryszard Awłasewicz** (Polonez 2000), 15. – **Paweł Przybylski** i **Marek Sadowski** (Polonez 2000), a 18. – **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1600). Polska zespołowo zdobyła w rozgrywkach wicemistrzostwo. **Błażej Krupa** powtórzył ubiegłoroczny wynik, zajmując 4. miejsce w Rajdzie Hebros (Renault 11 Turbo z **Piotrem Mystkowskim**). W jedynym „zachodnim” Rajdzie Halkidiki w Grecji **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000 zostali sklasyfikowani na 13. miejscu w klasyfikacji generalnej. W wyścigu w węgierskim Galati, **Hieronim Kochański** (Formuła Easter) był siódmy.

Rok 1986 nie był zbyt udany dla polskich zawodników. Pomimo wielu startów nie osiągnęli oni znaczących wyników w końcowych klasyfikacjach Mistrzostw Europy i Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Pomimo zwycięstwa w Rajdzie Złote Piaski, drugiego miejsca w Rajdzie Sachsenring i czwartego w Rajdzie Sojuz, **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** w Polonezie 2000 zostali sklasyfikowani w pucharze poza pierwszą dwudziestką. W Mistrzostwach Europy najlepszy wynik osiągnął **Błażej Krupa** z **Piotrem Mystkowskim** w nowym Renault 5 GT Turbo. W Rajdzie Hebros (Bułgaria) zajęli 3. miejsce. W dwudziestce innych eliminacji mistrzostw Europy (ME) znaleźli się kierowcy zespołu fabrycznego: Rajd Halkidiki – **Janusz Szerla** i **Marek Oziębło** (Polonez 2000 – 11. miejsce), Rajd Condros w Belgii – **Marian**

Bublewicz i **Ryszard Żyszkowski** – 20. miejsce). W niemieckim Rajdzie Sachs Winter prywatnie startujący **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600) zajęli 48. miejsce.

Wszystko to działo się w trakcie trwania kadencji (1984–1987) Komisji Sportu AW, w składzie: przewodniczący – **Jerzy Kobyliński**, wiceprzewodniczący – **Andrzej Kopestyński**, sekretarz – **Wielisława Keller-Kulhawik** oraz **Jacek Bartoś**, **Zbigniew Bieniewski**, **Brunon Czarnecki**, **Krzysztof Dąbrowicz**, **Roman Gładkowski**, **Krzysztof Lisicki**, **Zbigniew Modecki**, **Stefania Paszkowska**, **Bogusław Piekarski**, **Witold Prószczyński**, **Krzysztof Winkowski**, **Ryszard Żyszkowski**. W tym czasie funkcję wiceprezesa ds. sportu w zarządzie klubu pełnił **Jerzy Szymaniak**.

Sezon 1987/1988 był udany dla zespołu fabrycznego, który uczestniczył w zawodach z cyklu mistrzostw Europy. W Polonezie 1600 (może nie najlepszym samochodzie rajdowym w porównaniu z zachodnimi „rajdówkami”...) **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** zostali sklasyfikowani na 18. miejscu w Rajdzie Akropolu (2. miejsce w klasie), na 20. – w belgijskim Rajdzie Boucles de Spa (24. – **Szerla** i **Oziębło**) i 24. – w Rajdzie Condros. W Pucharze Pokoju i Przyjaźni **Marek Sadowski** w Polonezie 2000, dzięki zajęciu 9. miejsca w Rajdzie Pneumant i 17. w Rajdzie Dunaju, uplasował się na 12. pozycji w łącznej klasyfikacji końcowej.

ZNACZĄCE SUKCESY REPREZENTANTÓW AUTOMOBILKLUBU WARSZAWSKIEGO W LATACH 1984–1989

Rok 1984

Adam Polak i **Mieczysław Sieczkowski** (Polonez 2000: 3. miejsce w Rajdzie Wisły, 4. – w Krakowskim); **Grzegorz Malinowski** i **Mirosław Szulc** (FSO 1600 A: 5. miejsce w Rajdzie Kormoran, 8. – w Rajdzie Wisły z **Ryszardem Pluchą**); **Marek Sadowski** i **Michał Broniatowski** (FSO 1600 A: 6. miejsce – w Rajdzie Kormoran, 8. – w Elmocie); **Tadeusz Buksowicz** i **Zbigniew Kabulski** (Polonez 1600 C: 7. miejsce – w Kormoranie, 9. – w Elmocie); **Romuald Chałas** i **Grzegorz Gac** (FSO 1600: zwycięstwo w klasie w Rajdzie Krakowskim). Podczas rozgrywania Rajdu Wisły tragiczną śmierć na odcinku specjalnym ponieśli **Jan Wojciechowski** i **Wojciech Augustowski**. Ich Ford Escort RS 2000 z dużą siłą uderzył w drzewo.

Rok 1985

Tadeusz Buksowicz i **Jacek Lisicki** (Polonez 1600 C: 3. miejsce w Rajdzie Kormoran, 5. – w Rajdzie Krokusy); **Krzysztof Winkowski** (Polski Fiat 126p: wygrywając rajdy Elmot, Wisły, Warszawski i Kormoran, został mistrzem Polski w swojej klasie; pilotami byli **Krzysztof Zubrowicz** i **Robert Moritz**); **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (zwyciężając w rajdzie Kormoran; 7 miejsce w klasyfikacji generalnej, zostali II wicemistrzami Polski w swojej klasie).

Rok 1986

Romuald Chałas i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 A: 2 miejsce w Rajdzie Warszawskim, 4. w Rajdzie Zimowym, 6. – w Rajdzie Elmot, 7. – w Rajdzie Wisły). **Romuald Chałas** został wicemistrzem Polski w klasyfikacji generalnej. Puchar za 3. miejsca zdobyli: **Wojciech Śmiechowski** i **Tomasz Pogorzelski** (Polski Fiat 126p – Rajd Elmot), **Tadeusz Buksowicz** i **Wojciech Malanowski** (FSO 1600 – Rajd Krakowski) oraz **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500 – Rajd Wisły). W swoich

klasach mistrzami Polski zostali: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 Turbo), **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 A), **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** (Renault 5 Turbo), **Robert Kępka** i **Adam Mazurek** (Polski Fiat 126p) oraz **Krzysztof Winkowski** i **Robert Moritz** (Polski Fiat 126p).

Rok 1987

Romuald Chałas i **Grzegorz Gac** (FSO 1600: 4. miejsce w rajdach Zimowym i Kormoran, 8. w klasyfikacji generalnej). **Krzysztof Winkowski** (FSO 1500: został II wicemistrzem Polski w klasie).

Rok 1988

Ponownie najlepszymi klubowymi zawodnikami okazała się załoga: **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600 A: 4. miejsce w rajdach Zimowym, Elmot i Warszawskim, 9. – w Rajdzie Wisły, 8. 8. w klasyfikacji generalnej). W klasach mistrzami Polski zostali: **Jerzy Dyszy** i **Jerzy Substyk** (Łada 2105 MTX), **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500) oraz **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** (Polski Fiat 126p). Zespołowo klub zdobył wicemistrzostwo. II wicemistrzami została czesko-polska załoga: **Juraj Csik** i **Janusz Siniarski** (Škoda 130 LR).

Rok 1989

Mistrzostwo Polski zdobyli: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Mazda 323 Turbo 4WD). **Andrzej Chojnacki** i **Jolanta Cieślak** (FSO 1500) zostali mistrzami Polski w klasie, a **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600 A: 7. miejsce w Rajdzie Zimowym, 6. w Krakowskim, 3. w Warszawskim, 7. 8. w klasyfikacji generalnej) – wicemistrzami. Barwy klubu w rajdach reprezentowali również: **Piotr Mystkowski**, **Włodzimierz Skrodzki**, **Andrzej Wyrożemski**, **Piotr Pudłowski**, **Jacek Lisicki**, **Zbigniew Bieniewski** i **Tomasz Szostak**.

Działalność



Utytułowana załoga z FSO
Marian Bublewicz (z lewej)
i Ryszard Żyszkowski.

W 1988 roku w rajdowym Pucharze Pokoju i Przyjaźni najlepsi byli: **Marek Sadowski** i **Grzegorz Gac** (Polonez 1600). 12. miejsce w Rajdzie Salgo pozwoliło im zakończyć sezon na 11. pozycji w klasyfikacji. Tuż za nimi sklasyfikowani zostali **Krzysztof Hołowczyc** i **Mirosław Szulc** (Polonez 1600). Polska jako zespół narodowy zajęła 3. miejsce.

W belgijskim Rajdzie Boucles de Spa **Marian Bublewicz** i **Jacek Wypych** (Mazda 323 Turbo 4WD) zajęli 13. miejsce, a **Paweł Przybylski** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000) – 30. (trzecie w klasie). W rajdzie Condroz z trzech załóg do mety dotarła tylko jedna. **Lesław Orski** i **Lech Wójcik** w VW Golf GTI ukończyli zawody na 6. pozycji w klasie. Załogi **Krzysztof Godwod** i **Marek Kaczmarek** (FSO 1600) oraz **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600), trapiące awariami, musiały się wycofać. Również we włoskim Rajdzie Adria del Polesine ani **Romuald Chałas** z **Markiem Boguszem**, ani **Dariusz Poletyło** ze **Zbigniewem Atłowskim** (w FSO 1600) nie osiągnęli mety.

W mistrzostwach Polski w końcu lat 80. o tytuły rywalizowały głównie dwie załogi: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000, Polonez 2000 Turbo i Mazda 323) oraz **Andrzej Koper** i **Krzysztof Gęborys** (Renault 5 Alpine, VW Golf GTI).

Sukcesy odnosili także inni: **Błażej Krupa** i **Piotr Mystkowski** (Renault 11 Turbo i Renault 5 Turbo: zwycięstwo w Rajdzie Wisły'86, drugie miejsca w rajdach: Wisły'84 i Kormoran'84, Elmot'86 i Kormoran'86), **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600; zwycięstwo w Rajdzie Kormoran'85) oraz **Lesław Orski** i **Tomasz Chmiel** (VW Golf GTI: 2. miejsce w rajdach Elmot'89 i Kormoran'89, 3. – w Rajdzie Krakowskim'89).

W wyścigach klasy wygrywali: **Jacek Chojnacki** (Polski Fiat 126p), **Wojciech Cołozzyński** (Polski Fiat 126p), **Krzysztof**

Skotarek (Polski Fiat 126p) i **Adam Polak** (Polski Fiat 125p/1500). Środkowy stopień podium zajmowali: **Marek Zawadzki** (Polski Fiat 126p), **Jacek Iwański** (Polski Fiat 126p), **Zbigniew Czarnocki** (Polski Fiat 126p), **Robert Moritz** (Polski Fiat 126p), **Sławomir Kuran** (Polski Fiat 126p) i **Cezary Czub** (Promot 81). **Hieronim Kochański** (Easter) był trzeci.

W rocznych klasyfikacjach WMP w 1985 roku całe podium klasy markowej 126p zajęli zawodnicy klubu: **Wojciech Cołozzyński**, **Jacek Chojnacki** i **Marek Zawadzki**. Mistrzem Polski został również **Adam Polak** (Polski Fiat 125p). W wyścigach górskich **Hieronim Kochański** świętował tytuł mistrza Polski w swojej klasie i II wicemistrza w klasyfikacji generalnej (1986), a **Tomasz Dąbrowski** (Polski Fiat 126p) wicemistrzostwo w swojej klasie.

Gdy 1 stycznia 1989 roku zniesiono kartki na paliwo, wydawało się, że sport samochodowy znacznie szybko się rozwijać. Niestety nie od razu tak się stało. Po zmianach ustroju w Europie i powstaniu nowych państw definitywnie zakończyły się rozgrywki w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Naszym kierowcom pozostały jedynie starty w mistrzostwach Europy, gdzie szanse na odniesienie sukcesu były raczej nikłe, bądź w mistrzostwach Polski.

Trudny szutrowy Rajd Elpa w Grecji ukończył tylko **Marian Bublewicz** z **Jackiem Lewandowskim** (Mazda 323 Turbo 4WD) – zajęli 10. miejsce. W Bułgarii, w Rajdzie Złote Piaski (tym razem z **Ryszardem Żyszkowskim**) „Bubel” był piąty. Dwa belgijskie rajdy również nie były zbyt szczęśliwe dla Polaków. Boucles de Spa ukończyli tylko **Marian Bublewicz** z **Ryszardem Żyszkowskim** (Polonez 1600 – 21. pozycja). Najlepszy wynik za granicą osiągnęli w Rajdzie Dunaju **Romuald Chałas** ze **Zbigniewem Atłowskim** (Polonez 1600 – 8. miejsce). Ponadto trzykrotnie w latach 1985, 1986, 1988 zajmowali 1 miejsce w klasie A-1600 w rajdzie Złote Piaski.

Działalność

Osiągnięcia

CIĄGLE „NA PUDLE” (1990–1993)

Ostatnia dekada XX wieku, szczególnie w swoich początkach, nie była łatwa nawet dla „jak zwykle” radzących sobie zawodników. Główną postacią w rajdach przez pierwsze pięciolecie był **Romuald Chałas**. W 1990 roku, regularnie startując, z **Januszem Siniarskim** (Polonez 1600) zostali mistrzami Polski w swojej klasie.

Janusz Siniarski wygrał Škodą 120 wyścig na torze lodowym „Stegny”. W Rajdzie Kormoran **Krzysztof Hołowczyc** i **Robert Burchard** (Polonez 1500 Turbo) zajęli 5. miejsce w klasyfikacji generalnej, a **Jacek Jerschina** i **Jan Kornecki** (FSO 1500) – 2. miejsce w swojej klasie. W Rajdzie Wisły **Waldemar Malinowski** i **Krzysztof Karpowicz** (Polski Fiat 126p) stanęli na najniższym stopniu podium w klasie.

W wyścigach płaskich i górskich klub reprezentowało sześciu zawodników. **Sławomir Kuran** i **Jacek Chojnacki** (obydwaj w Polskich Fiatach 126p), **Ryszard Plucha** i **Cezary Czub** (formuły), **Zygmunt Stanek** (Renault 5 Alpine – wicemistrz Polski w klasyfikacji generalnej górskich mistrzostw Polski) oraz **Bogdan Pawlak** (Easter – II wicemistrz Polski w swojej klasie w wyścigach płaskich).

W tym sezonie **Romuald Chałas** i **Janusz Siniarski** przygotowali niespodziankę. Z zespołem Uniwersal Rally Team zasiedli w najnowszym modelu Mazdy 323 z napędem na cztery koła. Był to pierwszy, profesjonalnie przygotowany przez Mazda Rally Team Europa w Zaventem samochód rajdowy, jeden z najmocniejszych samochodów startujących w RSMP 1991, mający swoją przeszłość w rajdowych mistrzostwach świata.

W tym okresie był to drugi profesjonalny zespół rajdowy w Polsce. Zajmując 3. miejsca w czterech rajdach, zakończyli sezon z tytułem II wicemistrzów Polski w klasyfikacji generalnej. Tytuł mistrzów Polski w klasie zdobyli **Robert Herba** i **Jakub Mroczkowski** (Opel Kadett GSI), a wicemistrzów – **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** (Polski Fiat 126p). Na trasach rajdowych pojawił się Ford Sierra Cosworth RS załogi **Jacek Lisicki** i **Zbigniew Bieniewski**. W wyścigach górskich coraz lepsze wyniki zaczął osiągać **Tomasz Dąbrowski** (Polski Fiat 126p – 2. miejsce w klasie w pierwszej eliminacji).

W 1992 roku na prawym fotelu Mazdy **Romualda Chałasa** usiadł **Zbigniew Atłowski** – „Bacąg”. Niestety, awaryjność samochodu pozwoliła na zajęcie tylko 3. miejsca w klasyfikacji generalnej w Rajdzie Krakowskim. Mistrzami Polski w klasyfikacji generalnej zostali: **Marian Bublewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Ford Sierra Cosworth RS). **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 205 Rally) wygrali swoją klasę w Rajdzie Karkonoskim. Inne załogi klubowe: **Jacek Lisicki** i **Dariusz Dekuczyński** (Ford Sierra Cosworth RS), **Włodzimierz Skrodzki** i **Piotr Perłowski** (VW Golf GTI) czy **Ryszard Plucha** i **Jan Sokulski** (Polonez 1600) ocierały się o „pudło”, ale zawsze ktoś był szybszy.

W związku z otwarciem Polski na świat do klubu zaczęli zgłaszać się zawodnicy zagraniczni, którzy przebywali w tym czasie w Polsce. Jednym z nich był pracownik ambasady belgijskiej, **Stanislav Morowitz**, który w pełni profesjonalną Lolą T 410 rozpoczął starty w górach. W Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski (GSMP) tytuł I wicemistrza Polski zdobył **Andrzej Dąbrowski** (Toyota Corolla GT 16) – „najlepszy piosenkarz wśród rajdowców” i „najlepszy rajdowiec wśród piosenkarzy” (jak kiedyś głosił slogan reklamowy). II wicemistrzem Polski został **Ryszard Plucha** (Formuła Mondial).

Romuald Chałas i Grzegorz Gac na mecie Rajdu Polski 1990 r. Dojechali jako 3. polska załoga, za Marianem Bublewiczem i Andrzejem Koperem



Działalność



Mirosław Krawczyk – prezes Automobilklubu „Rzemieślnik” i Longin Bielak – wiceprezes ds. sportu Automobilklubu Polski, na Torze Słomczyn.

Rok 1992 nazwać można rokiem **Mariana Bublewicza**. W tym to bowiem sezonie jako trzeci z Polaków (po **Zasadzie** i **Jaroszewiczu**) zajął 2. miejsce w mistrzostwach Europy. Dzięki 2. miejscu w Rajdzie Hebros, 3. lokatom w rajdach: Zlatni, Polski, Elpa i Cypru oraz 7. pozycji w rajdzie Marlboro San Marino, wraz z **Grzegorzem Gacem** (w Fordzie Sierra Cosworth RS 4X4), zajęli 2. miejsce w mistrzostwach Europy, za Niemcem **Erwinem Weberem**.

Marian Bublewicz był jednym z największych polskich sportowców ostatnich lat, wzorem dla wielu zawodników, zarówno tych utytułowanych, jak i rozpoczynających swoją karierę. Był przykładem człowieka, który swoją największą pasję realizował konsekwentnie przez całe lata. On pierwszy stworzył prawdziwy zespół rajdowy, oparty na zaufaniu, własnym autorytecie i profesjonalizmie ludzi, których zatrudniał. Dobrze zapowiadającą się karierę zawodniczą rozpoczynał od motocyklowych rajdów enduro i motocrossu. Później były rajdy okręgowe, był też udział w wyścigach samochodowych. Jednak w latach 80. powrócił do rajdów – startował w zespole fabrycznym FSO. Niemal od razu jego pilotem został późniejszy partner i wieloletni przyjaciel **Ryszard Żyszkowski** – postać wówczas bardzo znana i szanowana. W Polsce „Bubel” wygrywał większość rajdów, kolekcję tytułów krajowych uzupełniał o znaczące występy poza granicami. Nie było mu jednak dane kontynuowanie kariery rajdowca, bowiem 20 lutego 1993 roku, w czasie Rajdu Zimowego, rozgrywanego w okolicach Polanicy, prowadzony przez niego Ford Sierra Cosworth rozbił się na przydrożnym drzewie. W wyniku tego tragicznego wypadku **Marian Bublewicz** zmarł.

W 1992 roku skończyła się kolejna kadencja Komisji Sportu, już Automobilklubu Polski z „dopiskiem” Warszawa, w składzie: **Bogusław Piekarski** (przewodniczący), **Romuald Chałas** (przedstawiciel zawodników), **Roman Gładkowski** (kierownik ekipy wyścigowej), **Witold Prószyński** (kierownik ekipy rajdowej), **Jolanta Pęczalska** (kierownik ekipy samochodów terenowych), **Andrzej Karaczun** (szef propagandy) oraz **Jacek**

Bartoś, Katarzyna Kulhawik, Stefania Paszkowska, Paweł Przemyski, Krzysztof Skotarek, Janusz Szczęśniak, Stanisław Zajec, Ryszard Żyszkowski, Andrzej Wyrożemski (członkowie). Na początku tej kadencji członkami Komisji byli jeszcze: **Jerzy Kobylański, Krzysztof Lisicki, Stanisław Brzozowski, Zbigniew Bieniewski, Paweł Teter, Marek Harasimiuk**.

Wiceprezesem zarządu klubu ds. sportu był w owym czasie **Longin Bielak**, był on także członkiem Zarządu Głównego PZM. W strukturach PZM działali też inni członkowie komisji, w Okręgowej Komisji Sportu byli: **Jerzy Kobylański, Janusz Szczęśniak, Stefania Paszkowska, Jolanta Pęczalska, Ryszard Żyszkowski** i **Bogusław Piekarski**. Natomiast **Jacek Bartoś** pełnił funkcję szefa pionu technicznego w Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM. W ramach swojej działalności Komisja Sportu organizowała corocznie cieszące się dużym powodzeniem kursy na licencje komisarza sportowego. Malejące dofinansowanie zawodników przez klub, przy wzroście wydatkowanych przez nich kwot na sprzęt, niestety, powodowało zmianę przez nich barw klubowych.

W kolejnym sezonie barwy klubu zasilili zagraniczni zawodnicy ze Wschodu. Czołowa załoga litewska: **Saulis Girdauskas** i **Zilvinas Sakalauskas** (Łada Samara) już w pierwszym roku startów zdobyła tytuł wicemistrzów Polski w swojej klasie. II wicemistrzami kraju zostali: **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 205 GTI). Częste awarie samochodów nie pozwoliły walczyć o zwycięstwa czołowym zawodnikom klubu – **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (Mazda 323 Turbo 4WD zajmujący 3. miejsce w Rajdzie Zimowym, 5. w Krakowskim, 4. w rajdzie Elmot, 3. w Festivalowym, oraz 6. w klasyfikacji generalnej) oraz startujący w nowym samochodzie **Krzysztof Hołowcyc** i **Robert Burchard** (Toyota Celica 4WD Turbo) nie stanęli na podium. Na prawym fotelu lubelskiego zawodnika **Wiesława Steca** usiadł **Maciej Maciejewski** (w jedynym startującym w Polsce samochodzie mającym skrętną tylną oś – Mitsubishi Galant VR-4), a do **Włodzimierza Skrodzkiego** wsiadł **Maciej Wisławski** (VW Golf GTI).

Działalność

W Górskich Mistrzostwach Polski II wicemistrzem Polski w klasyfikacji generalnej został Belg **Stanislaw Morowitz** (Lola T 410). Trzeci w swojej klasie był **Andrzej Dąbrowski** (Fiat Cinquecento). W wyścigach płaskich w Polsce po raz pierwszy zorganizowano jedną z eliminacji Pucharu Forda Fiesta. Reprezentantem klubu w tych zawodach był **Adam Polak**.

Rok 1993 to znowu zastój w wyjazdach Polaków za granicę. W nowo powstałym wyścigowym Pucharze Forda Fiesta najlepsze wyniki zanotowali na Hungaroringu **Adam Polak** i **Jerzy Dyszy** – 8. miejsce. **Grzegorz Baran** był 32., a **Tomasz Jaskłowski** – 38.

Przełom W KRAJU I ZA GRANICAMI (1994–1996)

Rok 1994 można nazwać przełomowym w nowej rzeczywistości. Na trasach rajdowych pojawiało się coraz mniej samochodów krajowej produkcji – wysłużone Polonezy i Fiaty 126p zaczęły stanowić rzadkość. Większość zawodników przesiadała się do lepszych, zachodnich samochodów.

W wyścigach kontynuowano Puchar Forda Fiesta, do kolegów dołączył **Andrzej Dziurka**. Fiat Auto Poland, żeby uatrakcyjnić wyścigi, zorganizował Puchar Fiata Cinquecento, który przerósł oczekiwania twórców. Chętnych do startu było zdecydowanie więcej niż samochodów. Obok młodych talentów, do ścigania się powróciło wielu zawodników, którzy teoretycznie odwiesili wcześniej kaski na wieszak. Byli wśród nich m.in.: **Andrzej Jaroszewicz**, **Jacek Iwański** oraz **Wiesław Mrówczyński**. Z „Malucha” przesiadł się **Krzysztof Skotarek**, a z innych samochodów **Zygmunt Stanek** i **Andrzej Dąbrowski**, dołączył także **Cezary Zaleski**. Swoje kariery rozpoczynali zaś: **Andrzej Grochowski**, **Mariusz Pych**, **Adam Majewski**, **Piotr Kaźmierczak**, **Michał Tuszyński**, **Jacek Leon Krawczyk** czy **Sebastian Lewandowski**. W górach najlepszy był ponownie **Stanislaw Morowitz**.

Stołeczny Automobilklub Rzemieślnik na terenie giełdy samochodowej w Słomczynie zorganizował pokazową imprezę pod nazwą rallycross. W dywizji (tak nazywają się klasy w rallycrossie) Polski Fiat 126p najlepszy okazał się **Cezary Zaleski** (startujący zarówno w wyścigach, jak i w rajdach z **Krzysztofem Rzucidło**). W Cinquecento drugi był **Andrzej Dąbrowski**. W dywizji powyżej 1600 cm³ – **Krzysztof Wołkowyski** (Opel Kadett GSI, startujący też w rajdach z **Robertem Domańskim**) był drugi, **Michał Rej** (Nissan Sunny GTI, w rajdach z **Robertem Bromke**) – trzeci, a **Jacek Jerschina** (Peugeot 309 GTI, w rajdach z **Andrzejem Białowąsem**) – czwarty.

Po raz pierwszy na rajdowych trasach pojawiły się najnowsze produkty Forda – Escorty Cosworth RS. W jednym zasiedli **Andrzej Chojnacki** i **Piotr Namysłowski** (2. miejsce w Rajdzie Elmot, 3. w Krakowskim, 6. w Dolnośląskim i 9. w Polskim). Zdobyli oni tytuł mistrzów Polski w grupie N i wicemistrzostwo w klasie N-4. W drugim Escorcie jeździli **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (6. miejsce w Rajdzie Krakowskim, 7. w Rajdzie Elmot, 7. w Rajdzie Wisły i 8. w Karkonoskim). W grupie A II wicemistrzami zostali: **Robert Herba** i **Artur Skorupa** (Nissan Sunny GTI-R). W najnowszym modelu Toyoty Celica GT4 zaprezentowali się **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski** (2. miejsce w Rajdzie Kormoran, 3. w rajdach: Karkonoskim i Wisły). Starszym modelem Forda – Sierra Cosworth RS – startowali **Zenon Sawicki** i **Jarosław Baran**, starym Oplem Kadetem GSI – **Waldemar Malinowski** i **Andrzej Grigorjew**, a Polonezem 1600 C – **Ryszard Plucha**.

W występach zagranicznych rok 1994 rozpoczął się sensacyjnie – od powrotu na trasy Rajdu Monte Carlo – wystartowała w nim polska załoga: **Mariusz Ficoń** i **Grzegorz Gac** w Fiacie Cinquecento, dotarli do mety zajmując 91. miejsce.

W Rajdzie Semperit **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** w Toyocie Celica GT4 byli na 16. pozycji.

We włoskim Melfi odbył się Rajd Fiata Cinquecento Abarth, w którym nagrodą dla najlepszej polskiej załogi był udział w zespole fabrycznym Fiata w następnym Rajdzie Monte Carlo.

Załoga **Andrzej Chojnacki** i **Piotr Namysłowski** (Ford Escort) – zdobywcy tytułu Mistrza Polski.



Działalność



Załoga Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski (Ford Escort Cosworth RS) – wielokrotni mistrzowie Polski.

Uzyskali go reprezentanci Automobillklubu Polski: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński**.

W Pucharze Forda Fiesta **Andrzej Dziurka** w Moście był drugi, a **Adam Polak** – trzeci. W austriackim Österreichring było już nieco gorzej: **Dziurka** zajął 5., **Polak** – 7., a **Zbigniew Szwagierczak** – 13. miejsce.

Rok 1995 nie przyniósł znaczących zmian w rajdach. W RSMP sukcesy zaczęli odnosić **Michał Rej** i **Robert Bromke** (Nissan Sunny GTI – 7. miejsce w Rajdzie Karkonoskim, 10. w rajdach: Kormoran i Gemer). **Romuald Chałas** i **Robert Bromke** (Ford Escort Cosworth RS) wygrali Rajd Prążniczka w Łodzi. W eliminacjach mistrzostw Polski **Romuald Chałas** ze **Zbigniewem**

Atłowskim zajęli 5. miejsce w Rajdzie Kormoran, 8. – w Krakowskim i 9. – w Rajdzie Elmot. **Andrzej Chojnacki** (Ford Escort Cosworth RS) w Rajdzie Krakowskim (z **Jakubem Mroczkowskim**) uplasowali się na 6. pozycji, a w Karkonoskim (z **Tomaszem Packiem**) – na 4. Najlepszymi spośród zawodników klubowych okazali się **Robert Herba** i **Andrzej Górski** (Mitsubishi Lancer Evo II), którzy zostali II wicemistrzami Polski (2. miejsce w Rajdzie Wisły, 3. – w Kormoranie, 5. – w rajdach: Krakowskim, Elmot i Karkonoskim i 6. – w Rajdzie Gemer).

Pierwszymi w historii mistrzami Polski w rallycrossie zostali: **Andrzej Dziurka** (Ford Fiesta) i **Zygmunt Stanek** (Fiat Cinquecento 900). Wicemistrzami Polski byli natomiast: **Adam Polak** (Ford Fiesta), **Andrzej Dąbrowski** (Fiat Cinquecento 900) i **Cezary Zaleski** (Polski Fiat 126p).

Tradycją mistrzostw świata jest, że rywalizację rozpoczyna Rajd Monte Carlo. W 63. edycji tego rajdu dla polskich kibiców i obserwatorów imprezy głównymi bohaterami byli **Jacek Sikora** z **Jackiem Scicińskim**.

Przed startem w fabrycznym zespole Abartha nie należeli do faworytów w swojej klasie. Zajęcie w niej 3. miejsca, 17. – w grupie i 38. – w klasyfikacji generalnej to sukces, o jakim polska załoga startująca samochodem polskiej produkcji, a przygotowanym przez Włochów, nawet wcześniej nie marzyła. Byli drugą z pięciu załóg Abartha kończących rajd. A przecież był to ich dopiero drugi w karierze występ zagraniczny (pierwszym był wspomniany wyżej start w Melfi). Osiągnęli więcej niż od nich oczekiwano, więcej niż sami oczekiwali.

Niewątpliwym sukcesem osiągnęli też **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski**. Rajd Deutschland uchodził wówczas za jedną z trudniejszych eliminacji mistrzostw Europy. Wcześniej, w 14-letniej historii imprezy, polskie załogi nigdy nie odgrywały znaczącej roli. Tymczasem **Hołowczyc** z **Wisławskim** w Toyocie Celica ST 185 zajęli 3. miejsce w klasyfikacji generalnej! Dorobek punktowy po rajdzie dał Polakom 3. miejsce w klasyfikacji ME. Sukces sprawił, że sponsorzy błyskawicznie podjęli decyzję o dalszym udziale w mistrzostwach. I była to słuszna decyzja.



Jackowie – Sciciński i Sikora (od lewej) startowali w Rajdzie Monte Carlo.

Działalność

Załoga Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski (Toyota Celica) odnosiła wiele sukcesów w rajdowych mistrzostwach Europy.



W bardzo trudnym Rajdzie Mont Blanc (po pokonaniu tras wyznaczonych na górskich serpentynach masywu ciągnącego się od Jeziora Lemańskiego aż do najwyższego szczytu Europy) polska załoga zajęła 2. miejsce, zdobywając 150 pkt. do punktacji ME. Kolejny start i znów 2. pozycja: o trudności Rajdu d'Antibes świadczyć może fakt, że na tych samych trasach wyznaczone są niektóre z odcinków Rajdu Monte Carlo.

W austriackim Rajdzie Semperit wystartowały, po raz pierwszy w historii tej imprezy, aż cztery polskie załogi. **Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim** pojechali po kolejne punkty w klasyfikacji ME. Ich Toyota stanęła na starcie rajdu z numerem 7, Nissan Sunny GTI **Michała Reja i Roberta Bromke** miał numer 57, a Honda Civic **Cezarego Zaleskiego i Krzysztofa Rzucidła** wystartowała z numerem 70. W imprezie uczestniczyli też **Paweł Puchalski i Marek Łasiewicki** (Opel Kadett GSI). Już na pierwszym odcinku specjalnym **Michał Rej** wypadł z drogi i rozbił samochód. **Hołowczyc** ukończył rajd na

6. miejscu. Z pucharem za zajęcie 2. miejsca w klasie powrócił do kraju **Cezary Zaleski, Paweł Puchalski** był 46. (5. w klasie N-3). Spośród 98 załóg, które wyjechały na trasę, do mety dotarły 63.

Po tym rajdzie **Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski** mogli już świętować 2. miejsce w Rajdowych Mistrzostwach Europy!

Do pechowców startujących za granicą zaliczyć należy załogę **Andrzeja Chojnackiego i Piotra Namysłowskiego** w Fordzie Escorcie Cosworth RS, która nie ukończyła rajdu El Corte Ingles z powodu wypadku.

W wyścigach nowy wymiar otrzymał Puchar Fiata. Oprócz Cinquecento 900, w której to klasie mogli startować tylko debiutanci w sporcie samochodowym (**Tomasz Mikołajczyk, Adam Pol, Tomasz Nowak i Robert Polak**), wprowadzono mocniejszy, bardziej usportowiony model Cinquecento Sporting. Wśród uczestników tego cyklu nie zabrakło kierowców bardzo doświadczonych, jeździli m.in.: **Andrzej Chojnacki, Cezary Zaleski, Adam Majewski, Adam Wnuk-Lipiński i Jacek Iwański**. Mistrzem

Załoga Robert Herba i Artur Skorupa (Toyota Celica) czolowi zawodnicy rajdowi AP.



Działalność

Polski w swojej klasie został **Andrzej Dziurka** (Opel Astra), a wicemistrzem – **Adam Polak** (Toyota Celica ST). Jugosłowianin **Slavko Umicevic** (Honda CRX) otarł się o „pudło”, zajmując 4. miejsce.

W wyścigach górskich mistrzem Polski w klasyfikacji generalnej został **Andrzej Godula** (Formuła Estonia).

W RSMP, po latach absencji, do ścigania powrócił **Krzysztof Hołowczyc**, który razem z **Maciejem Wisławskim** (Toyota Celica) zdobył mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Wicemistrzostwo wywalczyli **Robert Herba** i **Artur Skorupa** (Toyota Celica ST). Mistrzami Polski w swojej klasie zostali: **Jacek Jerschina** i **Artur Orlikowski** (Peugeot 106), a wicemistrzami: **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** (Opel Kadett GSI).

W poszczególnych rundach również kilka załóg ukończyło rywalizację w dziesiątce. **Michał Rej** i **Andrzej Górski** (Mitsubishi Lancer Evo III) zajęli 4. miejsce w Rajdzie Zimowym, **Zenon Sawicki** i **Marek Skrobot** (Ford Escort Cosworth RS) – 6. w Rajdzie Krakowskim i 8. w Rajdzie Elmotu, **Tomasz Mikołajczyk** i **Marek**

Sezon 1996 rozpoczął się identycznie jak poprzedni – od udziału załogi: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** w Fiacie Cinquecento Sporting w Rajdzie Monte Carlo. Nasza załoga powtórzyła ubiegłoroczny wynik – zajęła 3. miejsce w klasie i 38. w klasyfikacji generalnej.

Również w dalszej części sezonu nieliczni polscy zawodnicy startowali w różnej rangi zawodach międzynarodowych. Najczęściej granice kraju opuszczała załoga: **Krzysztof Hołowczyc** i **Maciej Wisławski**, którzy uczestniczyli w zawodach pozwalających na zdobywanie punktów w mistrzostwach Europy. Sezon rozpoczęli udziałem w Rajdzie Szwecji, traktując imprezę treningowo. Toyotą Celica GT4 dojechali do mety na 20. pozycji, co dla fachowców obserwujących zmagania było sporą niespodzianką. Pierwszym występem w ME był start na Wyspach Kanaryjskich, w imprezie pod nazwą El Corte Ingles. Polacy zostali sklasyfikowani na 7. miejscu, ze stratą niemal 10 min do zwycięzcy. Po nieukończeniu Rajdu Złote Piaski, załoga



Robert Polak (Ford Fiesta) prowadzi na rallycrossowym Torze Słomczyn.

Leśniak (Ford Sierra Cosworth RS) – 9. w Rajdzie Krakowskim, **Robert Kęпка** i **Mirosław Knapik** (Ford Escort Cosworth RS) – 9. w Rajdzie Kormoran i 10. w Krakowskim.

W Rajdzie Kormoran **Filip Rybacki** i **Mariusz Sudol** w Fiacie Cinquecento Abarth zajęli 2. miejsce w klasie. **Waldemar Malinowski** i **Andrzej Grigorjew** nadal startowali swoim „starym” Oplem Kadetem GSI, a **Cezary Fuchs** i **Mikołaj Madej** wsiedli do Forda Escorta Cosworth RS.

Liczne grono zawodników reprezentowało klub w rallycrossie. Mistrzem Polski w swojej klasie został **Robert Polak** (Ford Fiesta), który także zwyciężył w biegach handicapowych, odbierając główną nagrodę w postaci Fiata Seicento. I wicemistrzami zostali **Piotr Radtke** (Polski Fiat 126p) i **Adam Polak** (Toyota Celica – 3. miejsce w handicapie). Siódmy w handicapie był **Janusz Siniarski** (Škoda 135L), a 8. – **Cezary Zaleski** (Polski Fiat 126p). **Andrzej Grigorjew** zbudował specjalnie do rallycrossu Polskiego Fiata 125p, a **Zygmunt Stanek** – Fiata Cinquecento Turbo.

Automobilklubu Polski pojechała na Rajd Hebros. Po zaciętej walce z **Kurtem Göttlicherem**, **Krzysztof Hołowczyc** stanął na najwyższym podium. W Rajdzie Niemiec – Hunsrück – na skutek błędu kierowcy samochód wypadł z trasy. Podczas kolejnej eliminacji – Rajdu Deutschland – doszło do dramatycznego zdarzenia: na kilkaset metrów przed metą odcinka specjalnego Toyota Celica stanęła w ogniu. Zawodnicy z trudem opuścili płonący samochód. Zanim po 14 min przyjechała straż pożarna, z „rajdówki” pozostała tylko sterta wypalonego żelastwa.

Po tym wypadku trwały gorączkowe poszukiwania nowego samochodu. Udało się dopiero przed Rajdem Semperit w Austrii. **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** wystartowali tam najnowszą wersją Forda Escorta Cosworth RS i ukończyli zawody na 9. miejscu. W Austrii, poza „Hołkiem”, wystartowały też trzy inne polskie załogi, w tym **Cezary Zaleski** i **Krzysztof Rzucidło** (po awarii skrzyni biegów w ich Oplu Kadecie musieli się wycofać).

Działalność

Ostatnim występem był angielski klasyk – Rajd RAC. Wynik był sprawą drugorzędną; chodziło o naukę nowego stylu jazdy, koniecznego w Fordzie. Samochód Polaków miał problemy techniczne i nasza załoga została ostatecznie wykluczona za przekroczenie limitu spóźnień.

Sezon okazał się mniej udany – **Krzysztof Hołowczyc** z **Maciejem Wisławskim** zajęli „dopiero” 7. miejsce w klasyfikacji mistrzostw Europy. W sezonie tym na Rajdzie Polski wystartował po raz ostatni **Romuald Chałas** z pilotem **Robertem Bromke** w samochodzie Mitsubishi Lancer Evo VI, zajmując 2. miejsce w grupie N i 5. w klasyfikacji generalnej.

Andrzej Dziurka w Oplu Astrze wystartował po raz drugi na Dalekim Wschodzie – w kategorii superturystycznej, w imprezie Corrida da Guia. Wyścig ten towarzyszył Interkontynentalnemu Pucharowi FIA F-3 na torze ulicznym w Macao. Polak po dodaniu wyników dwóch biegów znalazł się na wysokim, 2. miejscu. **Dziurka** był też piąty w zawodach na Hungaroringu i Moście oraz szósty w Brnie. Podczas imprezy w Czechach **Marcin Banaszak** wygrał wyścig Formuły Ford, a **Jarosław Wierczuk** był siódmy w Dallarze w Formule 3.

Rok 1996 był też końcem kadencji Komisji Sportu Automobilklubu Polski w składzie: **Andrzej Wyrożemski** (przewodniczący do momentu rezygnacji z pracy w komisji na rzecz **Bogusława Piekarskiego**) i członkowie: **Jacek Bartoś**, **Romuald Chałas**, **Roman Gładkowski**, **Andrzej Karaczun**, **Stefania Paszkowska**, **Witold Prószyński**, **Paweł Przemyski** (rezygnacja w czasie kadencji), **Arkadiusz Sągara**, **Janusz Szcześniak**, **Stanisław Zajec**, **Ryszard Żyszkowski**.

Kilku członków komisji w dalszym ciągu aktywnie uczestniczyło w pracach struktur centralnych i okręgowych PZM. Wokół Komisji Sportu skupione było w tym okresie największe grono zawodników i działaczy klubowych – liczyło ono aż 164 osoby. W tych latach dofinansowanie zawodników ze środków klubowych odbywało się w nowej formie: w miejsce finansowania

przygotowania do sezonu, wprowadzono nagradzanie zdobywców tytułów mistrzowskich i wicemistrzowskich.

Siniarscy i ich samochody.



Działalność



Aleksander Mazurek i Kazimierz Tarczyński (Simca Monthley) na starcie do warszawskiej trasy Rajdu Monte Carlo.

Monte Carlo

NA ŚNIEŻNYCH TRASACH MONTE CARLO

Stopniowy wzrost liczby polskich kierowców rajdowych, którzy w imprezach krajowych prezentowali coraz wyższą klasę i coraz częściej uczestniczyli w imprezach międzynarodowych, stał się początkiem starań o ich start w najstarszej cyklicznej imprezie samochodowej świata – Rajdzie Monte Carlo (RMC). W podjęciu decyzji o udziale Polaków w tej imprezie dopomogli organizatorzy, którzy wyznaczyli Warszawę jako jedno z miast rozpoczynających Złot Gwiazdzisty. Od 1958 roku Automobilklub Warszawski był organizatorem jednego z punktów startowych RMC.

Polska ekipa wystartowała w 28. edycji Rajdu Monte Carlo w styczniu 1959 roku, a było to spowodowane tym, że... nie wypadło po prostu, aby ze stolicy Polski nie wystartowali również zawodnicy tego kraju.

Polski Związek Motorowy zgłosił sześć załóg. Przez długi czas zastanawiano się nad wyborem samochodów. Ostatecznie PZM wszedł w porozumienie z francuską firmą Simca, która na dogodnych warunkach dostarczyła model Aronde. W składzie polskich załóg znalazły się trzy z Warszawy: **Aleksander Mazurek** (przedwojenny uczestnik RMC) i **Kazimierz Tarczyński** (Simca P60), **Adam Wędrychowski** i **Longin Bielak** (Simca Aronde) oraz **Ryszard Górka** i **Tadeusz Tabencki** (Humber Hawk). Pilotem **Stefana Gońskiego** był znany motocyklista **Stanisław Rusiniak** (Simca Aronde). 18 stycznia 1959 roku o godz. 18.34 z pl. Zwycięstwa w Warszawie wystartowało 21 samochodów. Oprócz naszej stolicy, punkty startowe wyznaczone były w ośmiu innych miastach Europy. Trasa pierwszego etapu z Warszawy do Chambery wynosiła 3486 km, z czasem przejazdu 58 godz. 56 min.

Ostatni etap ukończyło 126 załóg, wśród których były dwie

polskie **Aleksander Sobański** i **Mieczysław Sochacki** (Simca P60 – AP Krakowski) oraz **Antoni Weiner** i **Stanisław Jabłoński** (Simca P60 – AP Śląski). Najwyższe – 36. miejsce z grupy zawodników startujących z Warszawy zajęła załoga: **Wolfgang Levy** i **Egon Vomfell** (NRF – DKW Junior), zdobywając nagrodę przechodnią PZM – statuę Kolumny Zygmunta III.

W 1960 roku byliśmy świadkami wielkiego wydarzenia – w 29. Rajdzie Monte Carlo po raz pierwszy wystartował polski



samochód. Była to Syrena, której dwa egzemplarze zostały przygotowane do udziału w zawodach. Załogi stanowili: **Stanisław Wierzb** i **Marian Zatoń** oraz **Marek Varisella** i **Marian Repeta**. (wszyscy z Automobilklubu Warszawskiego). 18 stycznia 1960 roku o godz. 22.27 ponownie z pl. Zwycięstwa na trasę liczącą 3625 km wystartowała grupa zawodników. Decyzja wysłania Syren okazała się słuszną – zebrano wiele doświadczeń, które były wykorzystane w dalszej produkcji tego samochodu.

Polska załoga w Simce Monthley na alpejskiej trasie Rajdu Monte Carlo w 1959 r.

Działalność

Marek Varisella i Marian Repeta (Syrena) na trasie Rajdu Monte Carlo (lata 60.)



Pomyślnie też wypadł nabierający popularności punkt startowy z Warszawy, gdyż rajd wygrała startująca z niego niemiecka załoga **Walter Schock i Rolf Moll** (Mercedes 220 SE). Oni też zdobyli nagrodę przechodnią PZM. Opiekunem i kierownikiem ekipy polskiej był inż. **Stanisław Radecki**, oczekujący na zawodników w Chambéry.

Oprócz fabrycznych załóg wystartowały jeszcze trzy inne w barwach PZM. Najlepszy był **Antoni Weiner** (44. miejsce), przed **Grzegorzem Timoszkim** (94. miejsce) – obydwaj w samochodach Simca Aronde. Kierowcy Syren również znaleźli się na mecie rajdu i zostali sklasyfikowani: **Marek Varisella** na 99. miejscu, a **Stanisław Wierzba** na 136. Sklasyfikowane zostały łącznie 152 załogi, spośród 311, które wystartowały z 9 miast europejskich.

Dość zasadnicze zmiany regulaminowe wprowadzono podczas jubileuszowego 30. Rajdu Monte Carlo, odbywającego się w 1961 roku, równo w pół wieku od pierwszej imprezy. Przedłużono trasę dojazdową, rezygnując z punktu zbiorczego w Chambéry, na rzec Charbonniere koło Lyonu. Wyznaczono też na trasie od tej miejscowości do Monaco pięć odcinków specjalnych o łącznej długości 137 km. Wreszcie zmieniono próbę klasyfikacyjną – zamiast nocnej jazdy alpejskiej wprowadzono wyścig uliczny o długości 3140 metrów. Do wyścigu w Monaco dopuszczono 120 najlepszych kierowców po Zjeździe Gwiaździstym. Startowali oni w grupach po 12 wozów na czterech okrążeniach, przebywając ogółem 12,5 km. Dla wyrównania wyników tych wyścigów organizator wprowadził współczynnik wyrównawczy „r” w poszczególnych grupach samochodów.

Trasa z Warszawy do Monaco podobna była do poprzedniej: przebiegała przez NRD, NRF, Belgię do Francji – razem 4013 km, które trzeba było przebyć w regulaminowym czasie 74 godz. i 52 min. 21 stycznia 1961 roku o godz. 9.46 z pl. Defilad wyruszyło 26 załóg. Wśród nich było 6 reprezentujących Polskę (2 w Simcach Aronde, 4 w Syrenach). Ogółem zgłoszono do RMC 346 samochodów, do Charbonniere dojechało, a następnie wystartowało do ostatniego odcinka – 199 aut. Na mecie zameldowały się ich 156, w tym dwie polskie. W Syrenach metę osiągnęli:

Stanisław Wierzba i Longin Bielak (96. miejsce) oraz **Marek Varisella i Jan Wojtowicz** (126.). Najlepszą lokatę spośród polskich załóg – 94., wywalczyli w Simce Aronde **Sobiesław Zasada i Grzegorz Timoszek**. Nagrodę przechodnią PZM zdobyła załoga angielska: **Peter Harper i Peter Proctor** (Sunbeam), która zajęła 12. miejsce w klasyfikacji generalnej. Kierownikiem ekipy polskiej był inż. **Stanisław Radecki**, który wyjechał w towarzystwie przedstawicieli FSO.

Podczas wspomniania jubileuszowego Rajdu Monte Carlo nasuwa się dygresja: stanowił on zamknięcie wielkiego rozdziału w historii sportów samochodowych. Kończyła się epoka kierowców–amatorów, zaczynała natomiast walka wielkich producentów, rzucających na szalę zwycięstwa znaczne środki finansowe, zatrudniających sztaby pracowników przygotowujących samochody do startu i obsługujących je w czasie trwania imprezy.

Rok później kierowcy powrócili ponownie do Chambéry, a próby górskie wytyczono na znacznie trudniejszych odcinkach. Trasa z Warszawy liczyła 4217 km, a regulaminowy czas przejazdu wynosił 77 godz. 25 min. Wystartowało na nią 12 samochodów, w tym 7 polskich, a wśród nich 4 załogi w samochodach Syrena FSO (**Marek Varisella i Adam Wędrychowski, Marian Repeta i Franciszek Postawka, Stanisław Wierzba i Longin Bielak** oraz **Marian Zatoń i Marek Wachowski**). Z Warszawy startowała jeszcze załoga: **Grzegorz Timoszek i Jan Wojtowicz** (Simca Aronde). **Sobiesław Zasada i Kazimierz Osieński**, reprezentujący Automobillklub Krakowski, nerwowo czekali na samochód Morris Cooper przygotowany dla nich w fabryce. Wóz nadszedł niemal w ostatniej chwili z zerowym przebiegiem. Nie ujechał zresztą daleko, gdyż przed Gdynią, kiedy okazało się, że **Zasada** nie miał załatwionych wszystkich formalności paszportowo–wizowych, załoga postanowiła zrezygnować z kontynuowania jazdy.

Trzy załogi (wszystkie z Automobillklubu Warszawskiego) zameldowały się na mecie, zajmując miejsca: 210., 214. i 222.

Marian Repeta i Mieczysław Sochacki (Syrena 102) na starcie Rajdu Monte Carlo w 1961 r.



Działalność

Najlepszą, 194. pozycję – ze startujących z naszej stolicy, uzyskała angielska załoga: Miss **Patricia Ozanne** i Miss **Margaret McKenzie** (Austin Cooper), zdobywając nagrodę przechodnią PZM. Zawody obserwował prezes PZM, **Roman Pijanowski**, a kierownictwo ekipy polskiej stanowili **Jerzy Zaczeniuk** i **Andrzej Żymirski**.

Wzrastające z roku na rok trudności (wydłużanie trasy, wyznaczanie coraz trudniejszych odcinków górskich, zgłaszanie do zawodów coraz silniejszych, specjalnie przygotowanych samo-

Po rocznej przerwie wystartowały znowu 3 załogi FSO w Syrenach 103 S (**Marian Zatoń** i **Kazimierz Osiński**, **Stanisław Wierza** i **Marian Repeta**, **Marek Varisella** i **Mirosław Jeżowski**). 4. załogę stanowili **Longin Bielak** i **Sobiesław Zasada** (Fiat Abarth 1000).

Niestety, premiera specjalnych sportowych Syren nie była udana. Wszystkie bowiem zakończyły rajd jeszcze przed dojazdem do Monte Carlo wskutek przekroczenia limitu spóźnień. Jadący z ekipą wóz techniczny nie spełnił pokładanych w nim nadziei. **Sobiesław Zasada** i **Longin Bielak** zjawili się na mecie



chodów) wywołały ograniczenie liczby startujących załóg polskich, na rzecz jakości sprzętu, o który w tych latach było bardzo trudno. Stąd dalsze starty samochodów Syrena trzeba było uzależnić od ich lepszego przygotowania do zawodów.

W 1963 roku w RMC, wśród 11 załóg wystartowały tylko 2 polskie: **Sobiesław Zasada/Longin Bielak** (Morris Cooper) oraz **Mieczysław Sochacki/Kazimierz Osiński** i to na samochodach obcej produkcji. Obie zresztą nie ukończyły Złotu Gwiazdzystego wskutek defektów. Fatalne warunki atmosferyczne sprawiły, że tylko 27 samochodów spośród ponad 300 ukończyło rajd bez spóźnień. Najlepsze – 14. miejsce – w klasyfikacji generalnej z trasy warszawskiej wywalczyła francuska załoga **Pierre Gele** i **Annie Soisbault** (DKW Junior).

Do programu 33. RMC organizator wprowadził kilka ciekawych nowości. Jednym z punktów startowych został Mińsk – załogi jechały przez Brześć, Warszawę, Łódź, Kudowę. Z kolei na punkt zjazdowy wyznaczone zostało miasto Reims, co pociągnęło za sobą zmianę trasy polskiej: przebiegała ona z Warszawy do Poznania i Wrocławia, gdzie następowało połączenie się z trasą mińską. Do rajdu wystartowało 331 samochodów z dziewięciu miast. Długość trasy z Warszawy wyniosła 4429 km, a czas regulaminowy – 82 godz. 54 min. Start zorganizowany był 17 stycznia 1964 roku od godz. 22.51 z pl. Defilad. Mimo późnej pory 12 startujących załóg (w tym 4 polskie) żegnało kilka tysięcy widzów.

w Monte Carlo przed wszystkimi, jako że mieli najniższy numer startowy. Jechali zresztą bardzo dobrze, zostali dopuszczeni do wyścigu i sklasyfikowano ich na 41. miejscu w klasyfikacji generalnej i 3. w klasie. Najlepsze miejsce (40.) spośród załóg wyruszających z Warszawy zajęła austriacka załoga **Walter Roser** i **Gerhard Tusch** (Steyr Puch), zdobywając kolejną nagrodę przechodnią PZM.

Organizatorowi Rajdu Monte Carlo odpowiadała współpraca z Polskim Związkiem Motorowym i Automobilklubem Warszawskim, dlatego w 34. Rajdzie Monte Carlo przez nasz kraj skierowana została trasa skandynawska, rozpoczynającą się na przemian w Oslo lub Sztokholmie. W związku z tym zmieniła się trasa polska, ustalono przejazd z Warszawy przez Kurów koło Lublina, Radom, Skarżysko-Kamienną, Sandomierz, Rzeszów, Tarnów, Kraków, Katowice, Częstochowę, Piotrków, Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Poznań, Wrocław do Kudowy Słone. Trasa ze Sztokholmu prowadziła przez NRD, a następnie z Kołbaskowa pod Szczecinem, przez Koszalin, Chojnice do Bydgoszczy i dalej trasą wspólną, zaś z Mińska przez Warszawę, Olsztyn, Gdańsk do Poznania, gdzie dołączała do trasy wspólnej.

Do 34. rajdu zgłoszono 275 samochodów, w tym 30 z Warszawy, 32 ze Sztokholmu i 16 z Mińska. Razem przez Polskę i punkt graniczny w Kudowie Słone przejechało 78 samochodów rajdowych, nie licząc aut towarzyszących.

Stanisław Wierza i **Marian Repeta** (Syrena) na śnieżnej trasie Rajdu Monte Carlo w 1964 r., oraz pamiątkowy brelok dla organizatorów warszawskich startów do Rajdu Monte Carlo.

Działalność



Żałoga Sobiesław Zasada i Ewa Zasada (Polski Fiat 125p) wyrusza na trasę Rajdu Monte Carlo 1972 z punktu startowego w Warszawie.

Dnia 16 stycznia 1965 roku od godz. 4.38 z pl. Defilad wystartowało 30 samochodów, żegnanych przez tysiące entuzjastów sportu samochodowego. Trasa przejazdu przez miasto, mimo wczesnej pory, obstawiona była gęsto widzami, wywołując zdumienie zawodników zagranicznych. Polskę reprezentowały cztery załogi (**Sobiesław Zasada i Kazimierz Osiński** – Steyr Puch 650 TR, **Adam Wędrychowski i Marek Varisella** – Steyr Puch 650 TR, **Longin Bielak i Jerzy Dobrzański** – BMW 700, **Henryk Ruciński i Franciszek Postawka** – Volvo 122). Długość trasy warszawskiej wynosiła 4754 km, zaś regulaminowy czas przejazdu – 87 godz. 43 min. Nagrodę przechodnią PZM wygrała po raz pierwszy załoga polska: **Sobiesław Zasada i Kazimierz Osiński** (17. miejsce), która jako jedyna z polskich załóg znalazła się na mecie. Kierownictwo i opiekę nad ekipą polską sprawowali **Stanisław Jabłoński i Julian Zabokrzecki**, przedstawicielem prasy był red. **Stanisław Szelichowski**.

Wydlużającą się z roku na rok trasa dojazdowa, stała, przeważnie udane próby uatrakcyjnienia programu rajdu wskazują z jednej strony na chęć podniesienia liczby startujących, z drugiej

– dostosowania regulaminu i programu do stale wzrastających trudności czy wymagań, zgodnych z rosnącym poziomem startujących samochodów i ich kierowców. W związku z tym dokonano dalszych zmian w programie, dzieląc całość zawodów niejako na trzy części. Pierwsza to trasa dojazdowa z ośmiu czy dziewięciu punktów startowych, bez prób wyścigowych. Druga to 1500 km jazdy przeważnie w górach – z coraz większą liczbą odcinków wyścigowych, dla wszystkich samochodów, które zameldowały się na mecie w Monte Carlo. Trzecia, tylko dla 60 najlepszych, w formie jazdy nocnej Monaco – Monaco.

35. Rajd Monte Carlo rozpoczęło w 9 miastach 240 samochodów. Z Warszawy, Oslo i Mińska jechano już inną trasą: przez Czechosłowację, Austrię, Jugosławię, Włochy do południowej Francji. 14 stycznia 1966 roku o godz. 15.02 z centrum stolicy odjechało 15 załóg, w tym 4 polskie (**Stanisław Stolarski i Longin Bielak** – Renault 8 Gordini, **Henryk Ruciński i Adam Smorawiński** – Volvo, **Aleksander Sobański i Czesław Wodnicki** – Steyr Puch, **Sobiesław Zasada i Adam Wędrychowski** – Rover 2000), żegnane jak zwykle przez wiele tysięcy warszawiaków, którzy zgromadziwszy się u wylotu pl. Defilad zatarasowali ul. Marszałkowską, wstrzymując normalny ruch na przeszło 45 minut.

Długość trasy wynosiła 4854 km, a czas jazdy – 89 godz. 45 min. Z 15 załóg, które wystartowały z Warszawy, sklasyfikowano 7., w tym dwie polskie (pozostałe wycofały się na pierwszej próbie górskiej). **Sobiesław Zasada i Adam Wędrychowski** dojechali do mety na 21. miejscu, a **Stanisław Stolarski i Longin Bielak** ukończyli II etap i zostali sklasyfikowani na 69. pozycji.

Rok później, 14 stycznia 1967 roku o godz. 3.27 z Placu Defilad wyruszyło 12 samochodów, w tym 3 polskie załogi: **Henryk Ruciński i Ryszard Nowicki** (Ford Cortina Lotus), **Sobiesław Zasada i Zenon Leszczuk** (Lancia Fulvia HF) oraz **Ksawery Frank i Adam Wędrychowski** (Opel Rekord). Trasa dojazdowa liczyła 3043 km. Z załóg startujących z Warszawy sklasyfikowano 5 (w tym **Zasadę i Leszczuka** – 17. miejsce), zaś angielska załoga **Vic Elford i David Stone** (Porsche 911 S) zajęła 3. miejsce, zdobywając nagrodę przechodnią PZM.

Robert Mucha pod Stadionem Dziesięciolecia – Rajd Monte Carlo 1973 r.



Działalność

Punkt startowy z Warszawy doczekał się w 1968 roku jubileusza 10-lecia. 19 stycznia 1968 roku od godz. 22.59, tym razem z boiska stadionu Legii, rozpoczął się start 14 samochodów, w tym 5 polskich załóg: **Sobiesław Zasada i Jerzy Dobrzański** (Porsche 911 T), **Włodzimierz Markowski i Wiesław Mrówczyński** (Porsche 912), **Ryszard Nowicki i Czesław Murawski** (NSU 1000), **Antoni Weiner i Jan Karel** (BMW 1600), **Henryk Ruciński i Adam Wędrychowski** (BMW 1600).

W opisanym 10-leciu z Warszawy wystartowało łącznie 191 załóg, w tym 145 zagranicznych i 46 polskich. W tym okresie żadna polska załoga nie uległa wypadkowi ani też nie była jego przyczyną. Z wynikami było rozmaicie...



Załoga Robert Mucha (stoi) i Ryszard Żyszkowski w towarzystwie J. Szymaniaka i A. Gieysztorą przed startem do Rajdu Monte Carlo na Stadionie Dziesięciolecia.

37. RMC był szczęśliwy dla polskich załóg, gdyż po raz pierwszy aż trzy spośród pięciu zostały sklasyfikowane w pierwszej sześćdziesiątce. Tym razem najlepszą załogą w klasyfikacji generalnej okazali się startujący z Warszawy Anglicy **Vic Elford i David Stone** (Porsche 911 T), zdobywając na stałe nagrodę przechodnią PZM – statuetkę Kolumny Zygmunta III. Z Polaków najlepszy był **Ruciński** (41. miejsce), **Weiner** dojechał na 50, a **Zasada** – na 60. pozycji.

17 stycznia 1969 roku ponownie ze stadionu Legii wystartowało 12 samochodów, które miały się zmagać na 5510-kilometrowej trasie w czasie 98 godz. 27 min. Polskę reprezentowały dwie załogi w samochodach BMW 1600 (**Andrzej Smorawiński i Ryszard Nowicki** oraz **Stanisław Dalka i Olszewski**). Honorowym starterem był **Sobiesław Zasada**. Po raz pierwszy wprowadzono klasę Chevronnes dla zawodników, którzy ukończyli 50. rok życia i brali udział w przynajmniej pięciu Rajdach Monte Carlo. Automobilklub Warszawski wręczał zawodnikom nową odznakę startu. Nową statuetkę PZM zdobyli zwycięzcy rajdu – Szwedzi **Björn Waldegaard i Lars Helmers** (Porsche 911). Polacy tym razem, niestety, nie dotarli do mety. Obie załogi do-

jechały do Monaco bez punktów karnych, ale wskutek defektów wycofały się na drugim etapie. Rajd ukończyło 50 samochodów, spośród 162, które dotarły na Złot Gwiazdzysty.

16 stycznia 1970 roku ze Stadionu Dziesięciolecia wystartowało 20 załóg (w tym jedna polska: **Adam Smorawiński i Andrzej Zembrzusi** – BMW 2002). Honorowym starterem ponownie był **Sobiesław Zasada**. Z okazji pobytu w Warszawie najlepszych zawodników Europy zaproszono niektórych z nich do wypróbowania samochodu Polski Fiat 125p z silnikiem 1500. **Vic Elford** po swojej przejażdżce powiedział: „*To świetny samochód. Nie mogę, co prawda, wydać o nim po krótkiej jeździe pełnej opinii, lecz sądzę, że potwierdziłaby się ona podczas wieloletniej nawet*

eksploatacji” („Słowo Powszechnie” nr 15 z 1970 r.). Polacy nie ukończyli rajdu, a statuetkę PZM zdobyli drudzy w „generalce” – **Gerard Larrousse i Maurice Gelin** w Porsche 911.

W 1971 roku rajd obchodził podwójny jubileusz: nosił numer 40. i odbywał się po raz 60.

Przygotowania do startów w Polskich Fiatach 125p/1500 prowadzono z dużym, jak na nasze możliwości, rozmachem. Zawodnicy wyjechali na trening w Alpy, przygotowano także odpowiedni serwis techniczno-oponiarSKI. Ustalono możliwie najlepiej dobrane składy załóg. Tworzyli je: **Sobiesław i Ewa Zasadowie, Krzysztof Komornicki i Błażej Krupa, Ryszard Nowicki i Piotr Mystkowski, Robert Mucha i Marian Bień** oraz w Rajdzie Chevronnes **Henryk Ruciński i Adam Wędrychowski**. Szóstą polską załogę stanowił **Adam Smorawiński z Ryszardem Żyszkowskim** w BMW 2002 Ti.

Tym razem start następował z 10 miast, gdyż organizatorzy dodali jeszcze marokański Marakesz. Do Złotu Gwiazdzystego wystartowało 248 załóg, z czego po drodze do Monaco wycofały się aż 53. Ze Stadionu Dziesięciolecia wieczorową porą na 5708-kilometrową trasę wyruszyło 36 załóg. **Ryszard Nowicki**

Działalność

RMC1975 – Robert Mucha w garażu „Monte Carlo” w Warszawie przy ul. Wspólnej.



stawił się w Monte Carlo z największym spóźnieniem spośród wszystkich polskich załóg. Spowodowane ono było ugrzęźnięciem w zaspie, z której dość długo Polacy nie mogli się wydostać. Ostatecznie po przejechaniu 20 km drugiego etapu musiał się wycofać na skutek defektu tylnego mostu. **Robert Mucha**, dla którego był to pierwszy start w tak wielkiej imprezie, nie wytrzymał nerwowo i pojechał zbyt brawurowo: na drugim etapie wypadł z drogi, wykonał Polskim Fiatem kilka koziołków i pożegnał się z rajdem. Dachował również **Krzysztof Komornicki**. Udało się jednak postawić samochód na koła i pojechać dalej. Niestety, niedługo potem wpadł w zaspę śnieżną na poboczu drogi i ugrzązł w niej na dobre. Wkrótce nadjechał **Zasada**, zatrzymał samochód, aby pomóc koledze. Kolejno przybywali następni zawodnicy, a że droga była wąska musieli się zatrzymać, gdyż w żaden sposób nie mogli wyminąć wozu Polaka, który przygotowywał linę do wyciągnięcia samochodu **Komornickiego**.

Włosi odmówili pomocy w wyciągnięciu Fiata z zasy, a jeden z nich wsiadł do wozu **Zasady**, uruchomił silnik i odprowadził kilkanaście metrów do przodu, wjeżdżając w głęboki śnieg na poboczu. Gdy po 15 min udało się wyswobodzić samochód **Komornickiego**, ten wsiadł wraz z pilotem i nie oglądając się na nic, pojechał dalej. Tymczasem **Zasada** miał trudności z wyciągnięciem z kolei swojego Fiata z zasy. Zanim mu się to udało, był tak spóźniony, że przekroczył limit i został wykluczony z rajdu. Również **Komornicki** przekroczył dopuszczalną granicę spóźnienia i zakończył swoją karierę w tym rajdzie.

Zaspy śnieżne były przyczyną wycofania wielu załóg, a w tym także i polskiej, jadącej w BMW. Do trzeciego etapu wystartowało zaledwie 30 samochodów. Do mety z Polaków dotarli jedynie **Henryk Ruciński** i **Adam Wędrychowski** (8. miejsce w klasie).

Do kolejnego RMC startowano także ze Stadionu Dziesięciolecia. Na trasę wyruszyło 39 załóg. Polskę reprezentowało siedem, w tym aż pięć na nowo przygotowanych Polskich Fiatach 125p grupy II (z silnikami o pojemności 1500 cm³ i mocą zwiększoną do ok. 95 KM): **Sobiesław** i **Ewa Zasadowie**, **Robert Mucha** i **Lech Jaworowicz**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Janusz Wojtyna**, **Marek Varisella** i **Władysław Domański** oraz **Ryszard Nowicki** i **Wojciech Schramm**. W Porsche 911T wystartowali **Marian Bień** i **Mieczysław Sochacki**, a w BMW 2002 Ti **Adam Smorawiński** i **Ryszard Żyszkowski**. Najniższy numer startowy, bo 18. otrzymał Polski Fiat 125p prowadzony przez **Sobiesława Zasadę**.

Spośród 264 samochodów do mety pierwszego etapu dojechało 219, w tym wszyscy Polacy. Drugiego etapu nie ukończyły już jednak trzy nasze załogi, a przyczyną była w dużej mierze burza śnieżna, która rozpętała się po drugim odcinku specjalnym. Jako pierwszy odpadł **Andrzej Jaroszewicz**, który omijając wiszącą nad przepaścią Opla Asconę, wpadł do głębokiego rowu i przez godzinę nie można było stamtąd wyciągnąć samochodu. **Marek Varisella** miał awarię tylnego dyferencjału. Do trzeciego etapu dopuszczono 34 załogi, w tym dwie polskie. Niestety, już na pierwszym odcinku specjalnym BMW **Adama Smorawińskiego** odmówiło posłuszeństwa. Do mety rajdu (na oponach Stomil Dębica) dojechał

natomiast **Robert Mucha**, który został sklasyfikowany na 24. miejscu w „generalce”, wygrywając w grupie II swoją klasę do 1600 cm³. Był to duży sukces.

W 1973 roku już po raz 15. Warszawa żegnała rajdowców startujących do Monte Carlo. 15 załóg wyruszyło ze Stadionu Dziesięciolecia, w tym cztery w Polskich Fiatach 125p/1600 Monte Carlo (**Maciej Stawowiak** i **Lech Jaworowicz**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Andrzej Szulc**, **Robert Mucha** i **Ryszard Żyszkowski** oraz **Marian Bień** i **Janusz Wojtyna**). W BMW 2002 Alpina jechali **Adam Smorawiński** i **Andrzej Zembrzusi**. Metę w Monako osiągnęły trzy z nich. Najlepszy był **Robert Mucha** (34. miejsce w klasyfikacji generalnej i 3. w klasie), **Adam Smorawiński** zajął 39., a **Marian Bień** – 41. pozycję.



Działalność



Start do Rajdu Monte Carlo w Warszawie przed Hotelem Forum w 1977 r. (na rampie Polski Fiat 125p załogi Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański).

Po rocznej przerwie (w 1974 r. rajd się nie odbył) zawodnicy powrócili na Stadion Dziesięciolecia. Oprócz czterech załóg z Austrii, trzech z RFN, dwóch z Lichtensteinu i po jednej z Włoch, Holandii i Finlandii, na starcie pojawiła się też dosyć liczna ekipa polska. W specjalnie przygotowanych Polskich Fiatach 125p Monte Carlo (o pojemności 1600 cm³, mocy 140 KM, wyposażonych w 5-przekładniowe skrzynie biegów) wystartowali: **Marek Varisella i Janina Jedynak, Robert Mucha i Ryszard Źyszkowski, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Marian Bień i Andrzej Turczyński** oraz **Ryszard Nowicki i Wojciech Schramm**. Sensacją był start (poza konkursem) załogi: **Sobiesław Zasada i Longin Bielak** Polskim Fiatem 126p. Oprócz **Zasady**, który w świetnej formie dojechał do Monako, na mecie rajdu zjawili się: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** na znakomitym (najlepszym w historii startów Polaków w tym rajdzie) 12. miejscu oraz **Marian Bień i Andrzej Turczyński** – na 16.

W 1975 roku, na mecie rajdu zagrano jednak Mazurka Dąbrowskiego (pierwszy raz w historii RMC), przyczynili się do tego **Adam Wędrychowski i Aleksander Sobański**, którzy startując ze Sztokholmu BMW 2002 i zwyciężyli w równoległym Rajdzie Monte Carlo Chevronnes dla byłych zawodników RMC, którzy ukończyli 50 lat życia.

W 1976 roku, tym razem spod Hotelu Grand, na 2058-kilometrową trasę Zlotu Gwiazdzistego wyruszyło osiem załóg. Dział Sportu FSO postanowił wysłać silną ekipę w nowych samochodach Polski Fiat 125p z silnikiem 1800 cm³ (model Akropolis). W skład zespołu weszli: **Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Marian Bień i Janina Jedynak** oraz **Jerzy Dobrzański i Henryk Ruciński**. Poza nimi na starcie stanął również **Jerzy Landsberg z Markiem Muszyńskim** w Renault 5 TS (awaria techniczna na II etapie). Wszystkie Polskie Fiaty dojechały do mety, ale zostały zdyskwalifikowane przez organizatora za niedopełnienie formalności związanych z homologacją silników 1800 cm³.

Z roku na rok malało zainteresowanie zagranicznych załóg punktem startowym w Warszawie. Na rampie startowej w roku 1977 pod Hotelem Forum pojawiło się tylko siedem załóg, w tym cztery nasze: **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** – Opel Kadett GTE, **Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański, Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk** oraz **Marian Bień i Janina Jedynak** – (wszyscy w Polskich Fiatach 125p/1600). Do Monako dojechał tylko **Jerzy Landsberg**, zajmując 13. miejsce w klasyfikacji generalnej.

W myśl regulaminu („w przypadku startu mniej niż 10 załóg w ciągu 3 lat rezygnuje się z punktu startowego w danym mieście”), w roku 1978 Warszawa była po raz ostatni jednym z punktów startowych Zlotu Gwiazdzistego. Tym razem licznie zgromadzeni kibice pod Hotelem Forum, oprócz polskiej załogi: **Jerzy Landsberg i Marek Muszyński** (Opel Kadett GTE), mogli pożegnać tylko dwie zagraniczne. Polacy podobnie jak rok wcześniej zameldowali się na mecie i mimo poważnych problemów z samochodem zajęli 32. miejsce.

W 1979 roku w Rajdzie Monte Carlo największy sukces odniosła załoga startująca w klasyfikacji „chevronnes”, czyli oldbojów: **Adam Smorawiński i Longin Bielak** – wygrali tę kategorię. Startujący „normalnie” (Polonezami 2000) **Andrzej Jaroszewicz i Ryszard Źyszkowski** oraz **Włodzimierz Groblewski i Jacek Różański** dojechali do mety na odległych pozycjach (kolejno 49. i 62. miejsce)

Jedną z atrakcji związanych z Rajdem Monte Carlo w tamtych latach były Bale Monte Carlo, jedyna taka impreza organizowana przed startem do zawodów. Chyba dzięki temu na starcie stawało wielu zawodników z zagranicy. Te klimaty – tłumy kibiców na starcie i całej trasie – tworzyły niepowtarzalną atmosferę, szczególnie dla zawodników i dziennikarzy z Zachodu.

Po 15 latach przerwy, w 1994 rok nastąpił powrót na trasę Rajdu Monte Carlo polskich załóg. W Fiacie Cinquecento wystartowała załoga: **Mariusz Ficoń i Grzegorz Gac**, osiągając, co było ważnym wydarzeniem, metę i zajmując 91. miejsce.

Działalność

W 63. edycji tego rajdu w fabrycznym zespole Abartha wystartowali **Jacek Sikora** z **Jackiem Scicińskim**. Zajęli 38. miejsce w klasyfikacji generalnej jadąc samochodem polskiej produkcji ale przygotowanym przez Włochów. Byli drugą z pięciu załóg Abartha kończących rajd.

W 1996 roku, identycznie jak rok wcześniej, w Rajdzie Monte Carlo udział wzięła załoga: **Jacek Sikora** i **Jacek Sciciński** w Fiacie Cinquecento Sporting i powtórzyła ubiegłoroczny wynik zajmując 38. miejsce w klasyfikacji generalnej.

W 66. edycji Rajdu Monte Carlo, który był pierwszą eliminacją mistrzostw świata w 1998 roku, wystartowały dwie polskie załogi: **Leszek Kuzaj** z **Maciejem Baranem** w Mitsubishi Lancer Evo III oraz **Marcin Turski** z **Jackiem Scicińskim** w fabrycznym Fiacie Cinquecento Sporting Abarth – nie dojechały do mety na skutek wypadków.

Rok później **Jacek Sikora** i **Marek Karczmarek** skorzystali z szansy jaką dało im zdobycie mistrzstwa Polski i rajdowego Pucharu Fiata – wystartowali w rajdzie Monte Carlo. Niestety swój udział w rajdzie zakończyli na pierwszym odcinku specjalnym.

była FSO (Rajd Warszawski – Polskiego Fiata), a raz nawet licząca się firma olejowa Castrol (Rajd Castrol–Warszawski).

Zaczął się w 1962 roku od rajdu okręgowego, w którym wystartowało 37 załóg. Jego komandorem był **Julian Zaborzecki**. Zespołowo zwyciężył Automobilklub Warszawa przed Lubelskim i Krakowskim. Do mety dotarło 31 załóg. W swoich klasach zwyciężyli: **Jerzy Pacanowski** i **Tomasz Pułczyński** (Mikrus), **Adam Wędrychowski** i **Andrzej Zieliński** (Renault Dauphine), **Wit Klonowiecki** i **Edward Opaliński** (Wartburg), **Andrzej Kozłowski** i **Jan Kutnik** (Škoda Octavia), **Jerzy Kuczera** i **Antoni Weiner** (Škoda TS), **J. Konarzewski** i **St. Milczarek** (Warszawa M 20), **Krzysztof Komornicki** i **Jerzy Puchalski** (DKW Junior), **Ksawery Frank** i **Marek Wachowski** (Volvo).

W II Rajdzie Warszawskim, pod wodzą komandora **Zbigniewa Maślankiewicza**, na starcie stanęło 31 załóg. Trudów rajdu nie wytrzymało 10 załóg. Walka na trasie była bardzo interesująca, a najlepszym samochodem okazał się ponownie Renault Dauphine. Jadący w klasie 850 cm³ **Adam Wędrychowski** nie dał rywalom szans, zdobywając (wraz z **Joanną Wędrychowską**) Puchar PZM. Zespołowo najlepszy był Automobilklub Lubelski przed Warszawskim. Swoje klasy wygrali zawodnicy: **J. Kurpiński**, **Edward Opaliński**, **Andrzej Kozłowski**, **Marek Varisella** i **Franciszek Postawka**.

Komandorem III Rajdu Warszawskiego w 1964 roku był **Andrzej Zaleski**. Rajd podobnie jak rok wcześniej stanowił eliminację mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Spośród 31 załóg zawody ukończyło 27, a zwycięzcą po raz trzeci został **Adam Wędrychowski**, tym razem jadący z **Barbarą Pakulską** (Renault Dauphine). Udany start zanotowali **Eugeniusz Pach** i **Stanisław Dalka** w Škodzie Octavii, którzy wygrali klasę IV. W klasyfikacji zespołowej najlepszy był Automobilklub Warszawa, przed Automobilklubem Łódzkim i drugim zespołem AK Warszawa.

RAJD WARSZAWSKI – SZTANDAROWA IMPREZA AP

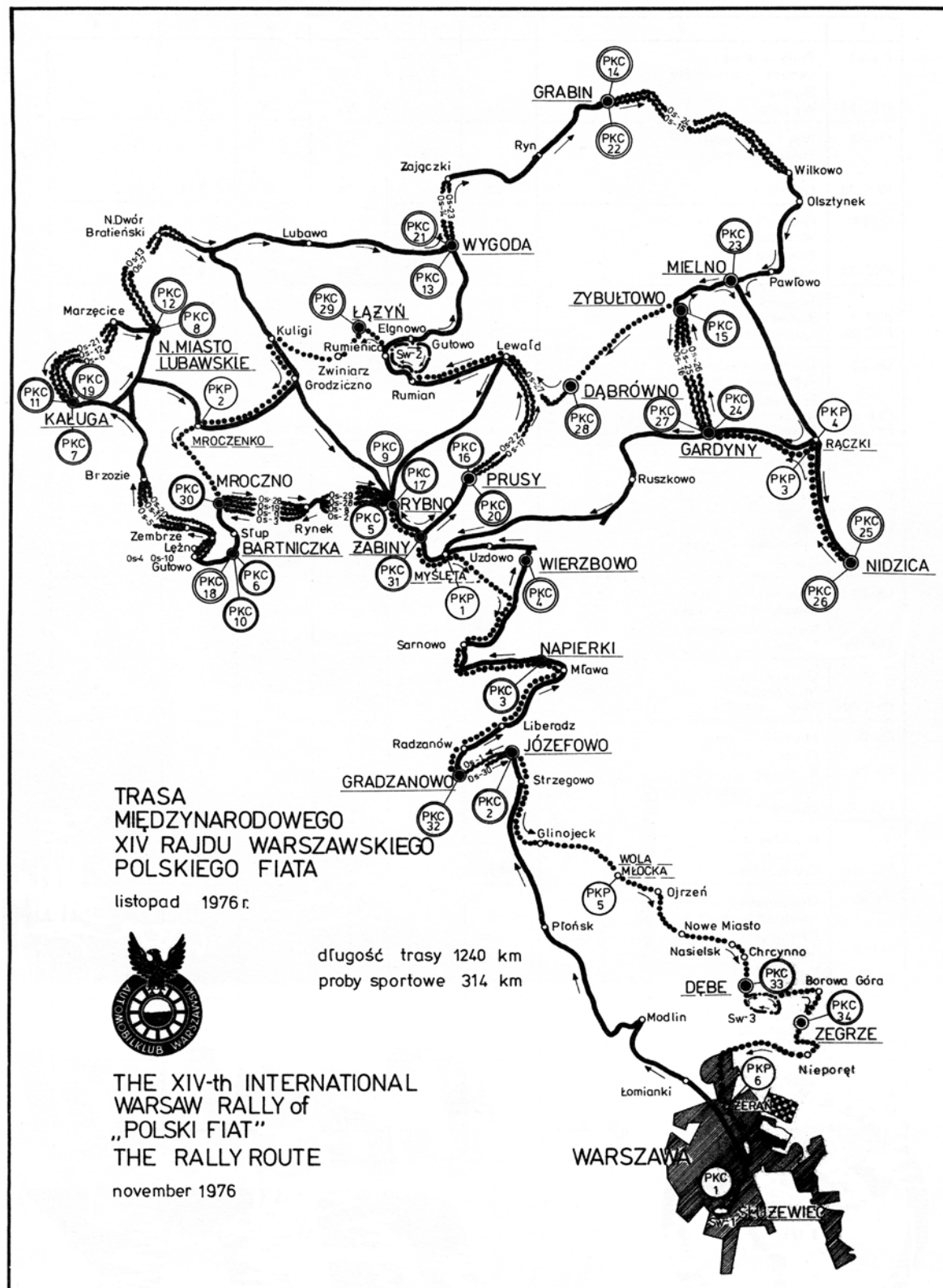
Największą i najstarszą imprezą powojennego Automobilklubu był i jest Rajd Warszawski. Coraz lepsza organizacja i dobór trasy powodowały wzrost rangi imprezy – w 1967 roku miała już status eliminacji mistrzostw Polski, a w roku 1976 – mistrzostw Europy. Rajd ten rozgrywany był z przerwami: w 1966 roku z powodu kryzysu sueskiego i trudności paliwowych, w latach 1981–1984 z powodu stanu wojennego i wprowadzenia talonów na paliwo, a w latach 1990–1996 z powodu braku środków na jego organizację. Współorganizatorem

Ford Capri – Lelio Lattari na Rajdzie Warszawskim.



Działalność

Mapka trasy
XIV Międzynarodowego
Rajdu Warszawskiego
Polskiego Fiata w 1976 r.



IV Rajd Warszawski był drugą eliminacją Rajdowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego. Bardzo dobrze radził sobie na trasie **Robert Mucha**, jadący Polskim Fiatem 1500 z **Lechem Jaworowiczem** – pewnie wygrali zawody. Na 2. miejscu byli **Jan Wolski** i **G. Nowak** (Trabant 600), a na 3. – **Jan Wojczacek** i **W. Grochowski** (Wartburg 1000). W swoich klasach najlepsi okazali się: **Eugeniusz Pach** i **Andrzej Komorowski** (VW 1200) oraz **Stanisław Wyka** i **M. Wyka** (Syrena). Rajd, którego komandorem był **Andrzej Zaleski**, ukończyło 21 załóg z 30 startujących.

W mistrzostwach Polski rajd zadebiutował w 1967 roku (21–23 kwietnia). Start i meta były w Warszawie, a zawodnicy ścigali się na podolsztyńskich odcinkach (w sumie długość trasy wynosiła 2000 km). W klasyfikacji generalnej zwyciężyli

Ryszard Nowicki i **Andrzej Stapiński** (Zastava 750) przed **Stanisławem Dalką** i **Elżbietą Wojtowicz** (VW 1200). Klasę A–1 zdominowali warszawscy zawodnicy: **Jerzy Ujczak** i **K. Ujczak** (Trabant 601), **A. Nasłoński** i **Andrzej Gieysztor** (Trabant 601) oraz **Tomasz Pułczyński** i **M. Pułczyński** (Trabant 601). 3. miejsca w swoich klasach zajęli: **Maciej Jasiński** i **Joanna Wędrychowska** (Zastava 750), **Marek Varisella** i **Władysław Domański** (Syrena 104), **Jan Chudziak** i **Wojciech Porada** (Volvo 122). W klasyfikacji zespołowej zwyciężył Automobilklub Wielkopolski, przed Warszawskim i Śląskim. Komandorem był **Wacław Żmigrodzki**.

Na starcie VI Rajdu Warszawskiego stanęło 70 załóg, do mety dojechało 40. Rajd rozgrywany był o nagrodę przechodnią im.

Działalność

Na Placu Zwycięstwa w Warszawie podczas Rajdu Warszawskiego Robert Mucha (drugi z prawej), Jan Bronikowski (trzeci) i mistrz Europy Toivo-Pauli.



Zbigniewa Maślankiewicza. Puchar ten zdobyła załoga: **Ryszard Żyszkowski i Tadeusz Kurmanowicz** (Fiat 850), wygrywając również klasyfikację generalną i pokonując wielu rywali dysponujących znacznie mocniejszymi autami (m.in. NSU Prinz, Fiat 124 czy Porsche 912). Komandorem rajdu ponownie był **Wacław Żmigrodzki**.

Na starcie siódmej edycji stanęło tylko 23 zawodników, a ukończyło 19. Przyczyną było zmniejszenie rangi imprezy ponownie do mistrzostw okręgu. Na najwyższym stopniu podium stanęli klubowi zawodnicy **Krzysztof Rogalski i W. Dąbrowski** (Fiat 124). Puchar przechodni zdobyli **Jerzy Bachtin i Piotr Mystkowski** (Trabant 601), a zespołowo zwyciężył Automobilklub Warszawski. Komandorem był **Julian Zabokrzecki**.

W 1970 roku rajd powrócił jako piąta eliminacja RSMP. Trasa

prowadziła przez województwa warszawskie i lubelskie. Na starcie stanęło 45 załóg, które miały do rozegrania próby na pl. Zwycięstwa, Stadionie Dziesięciolecia, Służewcu, Karowej, w Sobiekurku, Puławach, Beniaminowie i Strudze. Po raz pierwszy średnią na trasie ustalono na 60 km/godz. Pod Sobiekurkiem ustawiono radar – 95 proc. zawodników przekroczyło dozwolone prędkości, za co otrzymali punkty karne (miało to znaczny wpływ na końcowe wyniki). Do mety dotarło 35 załóg. Zwycięzcami zostali **Ryszard Nowicki i Piotr Mystkowski** (Renault 8 Gordini), a kolejne miejsca zajęli zawodnicy klubu: **Marek Varisella i Maciej Bogusławski** (Syrena 104), **Andrzej Gieysztor i Jerzy Bachtin** (Trabant 601), **Stanisław Dalka i J. Olszewski** (VW 1500) oraz **Lelio Lattari i Franciszek Aromiński** (Alfa Romeo GTV). Komandorem tej imprezy był **Adam Wędrychowski**.

Lelio Lattari i Ryszard Wojtowicz (Ford Capri) w 1971 r. podczas slalomu na płycie parkingowej Stadionu Dziesięciolecia.



Działalność



Typowa pogoda dla Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (w roli startera L. Bielak).

Kolejny „Warszawski” prowadził drogami województw: warszawskiego, olsztyńskiego i bydgoskiego. Patronat nad zawodami objęła Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, stąd w nazwie przybył człon „Polskiego Fiata”. Komandorem po raz pierwszy (na wiele kolejnych lat) został **Jan Bronikowski**. Walka o zwycięstwo pomiędzy 49 załogami była bardzo zacięta, ale wzięły w niej udział jedynie Polskie Fiaty 125p. Impreza zakończyła się ogromnym sukcesem zawodników Automobilkłubu Warszawskiego, którzy zajęli siedem pierwszych miejsc w kolejności: **Maciej Stawowiak i Dominik Mydlarski, Włodzimierz Markowski i Wojciech Kalina, Andrzej Jaroszewicz i Tomasz Ciecierzynski** (wszyscy w Polskich Fiatach 125p), **Lelio Lattari i Ryszard Wojtowicz** (Ford Capri) **Marek Varisella i Władysław Domański** oraz **Ryszard Żyszkowski i Andrzej**

Zembrzusi (Polskie Fiaty 125p). 2. miejsce w swojej klasie zajęli **Marek Szramowski i Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1300). Zawody ukończyły 24 załogi. Był to prawdziwy rajd „Polskiego Fiata”.

Jubileuszowy – X rajd, za sprawą załóg, które przybyły do Polski z zagranicy, dodał do swojej nazwy określenie „Międzynarodowy”. Na starcie stanęło 80 samochodów, z których 56 walczyło o punkty w szóstej eliminacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Podobnie jak rok wcześniej pierwszą szóstkę stanowili zawodnicy Automobilkłubu Warszawskiego. Zwyciężyli: **Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski** przed **Andrzejem Jaroszewiczem i Andrzejem Szulcem**. Kolejne miejsca zajęli: **Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk, Włodzimierz Markowski i Janusz Wojtyna, Marek Trzaskowski i Piotr Dąbkowski**



Próba Wyścigowa na Służewcu – Rajd Warszawski 1972 r.

Działalność

Fiat 131 Mirafiori Sport na bezdrożach Rajdu Warszawskiego (belgijska załoga Didi i Lux).



(wszyscy w Polskich Fiatach 125p/1500) oraz **Lelio Lattari** i **Jacek Różański** (Alfa Romeo 2000 GTV). Klasę wygrali: **Marek Varisella** i **Janina Jedynak** (Polski Fiat 125p/1300). Do mety dotarło jedynie 17 załóg, a komandorem ponownie był **Jan Bronikowski**.

W XI Międzynarodowym Rajdzie Warszawskim „Polskiego Fiata” na liczącą 1347 km trasę (ze startem na terenie wyścigów konnych na Służewcu), stanęło 65 załóg. I znów za kierownicami Polskich Fiatów 125p zasiedli Finowie: **Toivonen** i **Vichuri**. Na metę pod Polmozbytem na ul. 1 Sierpnia wjechało 30 załóg. Zwycięzcą został Włoch mieszkający w Polsce, a reprezentujący barwy Automobilklubu Warszawskiego, **Lelio Lattari**, jadący z **Jackiem Różańskim** (Alfa Romeo 2000 GTV). W rajdzie po raz pierwszy wystartowały samochody grupy V (prototypy). **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** jechali Polskim Fiatem 125p/1500, a **Zbigniew Eysmont** i **Marek Pawłowski** – Polskim Fiatem 127p. Swoją klasę wygrali **Albin Śliski** i **Andrzej Wodziński**

(Trabant 601). Komandorem ponownie był **Jan Bronikowski**.

W 1974 roku ze Stadionu Dziesięciolecia wystartowało 79 załóg (w tym 27 z zagranicy), by po pokonaniu 1050 km drogami województw warszawskiego i olsztyńskiego powrócić ponownie do Warszawy. Udało się to 55 załogom. Najlepszy, po raz pierwszy w historii rajdu, okazał się zawodnik zagraniczny **Horst Rausch** z RFN. Pilotował go w BMW 2002 Turbo **Jerzy Sypniewski**. Na 2. pozycji uplasowali się **Lelio Lattari** i **Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV), na 3. – **Marek Varisella** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500). 7. miejsce zajęli **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/1500). W klasie najlepsi byli **Albin Śliski** i **Krzysztof Szaykowski** (Polski Fiat 125p/1300), 2. miejsce zajęli **Tadeusz Dębowski** i **Wojciech Hanc** (Polski Fiat 125p/1500), a 3.: **Marek Karczewski** i **Marek Pawłowski** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Grzegorz Lewandowski** i **Tomasz Śledziński** (Polski Fiat 125p/1300).

XII Rajd Warszawski w 1974 r. (Trabant na PKC w Gradzanowie).



Działalność



Zbigniew Bieniewski i Maciej Furmankiewicz (Fiat 128 Sport SL) na OS na Kępie Potockiej – XIII Rajd Warszawski w 1975 r.

Rok później z tego samego miejsca na trasę XIII Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego „Polskiego Fiata” wyruszyło 96 załóg, biorąc udział w piątej eliminacji RSMP. Aż sześć załóg Automobillklubu Warszawskiego zmieściło się w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej. Zwyciężyli **Andrzej Jaroszewicz** i **Ryszard Żyszkowski** (Fiat 124 Abarth). 2. pozycję zajęli **Maciej Stawowiak** i **Jan Czyżyk** (Polski Fiat 125p/Monte Carlo), 4. – **Marek Karczewski** i **Stanisław Brzozowski** (Polski Fiat 125p/1500), 6. – **Jeremi Doria-Dernałowicz** i **Karol Łosiak** (Polski Fiat 125p/1500), 7. – **Dominik Mydlarski** i **Robert Bisanz** (Polski Fiat 125p/Monte Carlo). W klasie zwycięstwo odnieśli **Lelio Lattari** i **Franciszek Aromiński** (Alfa Romeo 2000 GTV), 2. miejsce zajęli **Zbigniew Bieniewski** i **Maciej Furmankiewicz** (Fiat 128 Sport) oraz **Andrzej Koper** i **Dariusz Szerejko** (Polski Fiat 126p), 3. – **Andrzej Niewiadomski** i **Maciej Jasiński** (BMW 2002Ti). Komandorem po raz kolejny był **Jan Bronikowski**.

XIV Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” zyskał wysoką rangę – stanowił, bowiem eliminację Rajdowych Mistrzostw Europy. Zawody odbyły się w dniach 5–7 listopada 1976 roku. Na starcie stanęły 82 załogi, z których 42 dotarły do mety. Walka o zwycięstwo toczyła się pomiędzy **Tomaszem Ciecierzyńskim** i **Jackiem Różańskim** (Polski Fiat 125p/1600) oraz **Jerzym Landsbergiem** i **Markiem Muszyńskim** (Renault 5 LS). Ci drudzy otrzymali jednak punkty karne i ostatecznie polski produkt okazał się lepszy od francuskiego.

Rok później najwyższe miejsce na podium zajęła załoga zagraniczna – **Guy Freuquin** i **Jacques Delaval** (Renault 5 Alpine). Pokonali oni załogę: **Marian Bublewicz** i **Wiesław Grabarczyk** (Polski Fiat 125p/1600). Do mety dojechało 58 załóg spośród 93, które wystartowały. **Bublewicz** i **Grabarczyk** zwyciężyli w rozegranym następnego dnia Kryterium Asów na Bemowie (jeżdżono samochodami Polski Fiat 125p).



Wywiady po Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata (od lewej: Marek Varisella, Robert Mucha, Janina Jedynak, Andrzej Jaroszewicz).

Działalność



U góry:
Francuska załoga Guy
Frequelin i Jacques Delaval
(Renault 5 Alpine) zwycięzcy
XV Rajdu Warszawskiego
1977 r.

Po prawej:
Załoga Gilbert Staepelaere
i Fred Fransen (Ford Escort)
– XVI Rajd Warszawski.

Komandorem był **Jan Bronikowski**. Dodatkową atrakcją był wyścig na lotnisku na Bemowie – Grand Prix FSO, który wygrał **Guy Frequelin**. Niestety **Andrzej Jaroszewicz** dachował.

Pod dowództwem **Jana Bronikowskiego** na starcie kolejnej edycji stanęły 82 załogi, a ukończyły 43. Zwyciężyli **Gilbert Staepelaere i Fred Fransen** (Ford Escort RS). Zespół Automobilkлубu Warszawskiego zajął 2. miejsce w klasyfikacji klubowej.

XVII Międzynarodowy Rajd Warszawski „Polskiego Fiata” w 1979 roku był ponownie eliminacją Rajdowych Mistrzostw Europy i to z wyższym współczynnikiem. Choć do naszego kraju przyjechało kilku znanych zawodników zagranicznych, to powody do radości mieli jednak nasi kibice i komandor rajdu **Jan Bronikowski**. Zwycięstwo odnieśli bowiem **Maciej Stawowiak i Jacek Różański** (Polonez 2000).

W 1980 roku zamknięta została chlubna historia tej imprezy – po raz ostatni (do dziś) zawody posiadały status eliminacji mistrzostw Europy. Tłumy kibiców obserwowały znakomitą jazdę **Bernarda Beguina i Jean Jacquesa Lenne**, których Porsche jako pierwsze wjechało na rampę mety. Na 1185 km rozegrano 35 OS-ów (trzy zostały odwołane).

Załoga Tomasz Ciecierzyński
i Jacek Różański – XV Rajd
Warszawski (OS Dębe
Wielkie).



Z zawodników klubowych 7. miejsce zajęli **Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000), 9. – **Andrzej Koper i Włodzimierz Krzemiński** (Renault 5 Alpine), a 10. – **Adam Polak i Zbigniew Kabulski** (Polonez 2000). Na 2. pozycji w klasie znaleźli się **Jerzy Kobylński i Janusz Siniarski** (Polski Fiat 125p/1500), a na trzecich – **Tadeusz Buksowicz i Jacek Glinicki** (Polski Fiat 125p/1500) oraz **Jacek Chojnacki i Andrzej Jung** (Polski Fiat 126p). Zespołowo 1. i 3. lokata przypadła zespołom Automobilkлубu Warszawskiego. Komandorem był **Jan Bronikowski**.

XIX Rajd Warszawski FSO odbył się po pięcioletniej przerwie w listopadzie 1985 roku, dzięki staraniom ówczesnego prezesa Automobilkлубu Warszawskiego – **Józefa Modeckiego**. On też został komandorem tej imprezy. Zgłosiło się 79 zawodników, a trasa liczyła 22 odcinki specjalne zlokalizowane głównie w okolicach Nowego Miasta Lubawskiego i Dąbrówna. Zwyciężyli **Andrzej Koper i Krzysztof Gęborys** (Renault 11 Turbo), drudzy byli **Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000 Turbo). W pierwszej dziesiątce znaleźli się



Działalność



jeszcze: **Tadeusz Buksowicz** i **Wojciech Malanowski** (Polonez 1600 C – 6. pozycja) oraz **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600 – 7.). Klasę markową Fiata 126p wygrali **Krzysztof Winkowski** i **Robert Moritz**.

Rok później zawody obchodziły jubileusz, stąd zyskały rangę międzynarodową, a w nazwie znalazł się sponsor główny – Castrol. Trasa została zmodyfikowana, choć większość z 26 odcinków specjalnych rozegrano na północy kraju. Rajd zakończył się niespodzianką. Główną nagrodę – samochód – otrzymali **Mariusz Kostrzak** i **Maciej Augustyn** (Toyota Corolla). Faworyci: **Andrzej Koper** i **Marian Bublewicz** odpadli na skutek awarii. **Romuald Chałas** i **Zbigniew Atłowski** (FSO 1600A) wjechali na rampę jako druga z załóg. W klasie markowej Polskiego Fiata 126p bezkonkurencyjni okazali się **Robert Kęпка** i **Adam Mazurek**. Na 3. miejscu w tej klasie dotarli **Krzysztof Winkowski** i **Robert Moritz**. Koman-
dorem rajdu był **Jan Plucienniczak**.

Debiut Poloneza 2000. Team FSO – Maciej Stawowiak i Ryszard Żyszkowski podczas Rajdu Warszawskiego.



Na mecie Międzynarodowego Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (od prawej: Ryszard Żyszkowski i Maciej Stawowiak).



Załoga **Błażej Krupa** (4) i **Piotr Mystkowski** (Renault 5 Alpine).

Działalność

XX Rajd Warszawski
– od lewej: Z. Atłowski,
J. Werner i R. Chałas.



XXI Międzynarodowy Rajd Warszawski (1987) wiódł ze stolicy do Olsztyna. Zwyciężyli reprezentanci OBR FSO **Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski** (Polonez 2000). Komandorem był **Włodzimierz Śniady**.

XXII Międzynarodowy Rajd Warszawski rozegrano w październiku 1988 roku. Po raz pierwszy trasa zawodów przebiegała blisko stolicy, a przeważały nawierzchnie szutrowe. Wystartowało 87 załóg, do mety dojechało zaledwie 25. Po raz drugi z rzędu najlepszy okazał się **Marian Bublewicz**, tym razem z **Jackiem Wypychem** (Mazda 323 4WD). Wynik z poprzedniego roku (4. pozycja) powtórzyli **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600). Komandorem był **Jacek Bartoś**.

Kolejne zawody także miały rangę międzynarodowych i przebiegały w pobliżu Warszawy, a odcinki specjalne rozgrywane były ponownie na nawierzchni szutrowej. XXIII MRW wygrali

U góry:
Mariusz Kostrzak i Maciej Augustyn (Toyota Corolla)
– XX Rajd Warszawski

Obok:
Załoga FSO Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski (Polonez 2000) na trasie XXI Rajdu Warszawskiego na Mazurach.



Działalność

Mirosław Krachulec i Marek Kusiak (Mazda 323 Turbo). **Romuald Chałas i Zbigniew Atłowski** (Polonez 1600) tym razem awansowali – stanęli na najniższym stopniu podium. Komandorem został **Longin Bielak**

XXIV Rajd Warszawski po siedmioletniej przerwie odbył się w dniach 4–5 grudnia 1997 roku. Powrót rajdu zawdzięczać należy prezesowi **Józefowi Modeckiemu**, który w 1996 r. spowodował wpisanie do kalendarza rajdów na kolejny sezon tej sztandarowej imprezy AP. Impreza zorganizowana we współpracy z Automobilklubem Olsztyńskim miała charakter towarzyski, a jego komandorem był **Jacek Bartoś**. Na starcie stanęło 21 załóg, do mety pod Teatr Wielki na pl. Piłsudskiego dojechało 12. Zawodnicy przez Modlin i Ciechanów pojechali na OS-y (Odcinki Specjalne) z dawnych lat: Prusy – Rumienica, Wygoda – Wałdyki i Nowy Dwór – Nowe Miasto. Zawody odbywały się w zimowych wręcz warunkach, co skłoniło ZKS do dopuszczenia jazdy na oponach okoliczanych na wszystkich OS-ach. Zwyciężyli **Piotr Świeboda i Krzysztof Winkowski** (Mitsubishi Lancer), a cały rajd w bezpośredniej transmisi relacjonowała telewizja.

Na mecie były trzylitrowe butelki szampana, runda honorowa i konferencja prasowa ze zwycięzcami. Po raz pierwszy w Polsce zorganizowano OS równoległy, który odbył się na klubowym autodromie przy ul. Powstańców Śląskich w Warszawie.

Rok później w lipcu świętowano jubileusz ćwierćwiecza Rajdu Warszawskiego, a była to piąta runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Na starcie stanęło 75 załóg, 22 odpadły. Do komandorowania powrócił **Jan Bronikowski**. Zwyciężyła załoga: **Marek Gieruszczak i Marek Skrobot** (Toyota Celica Turbo 4 WD).

W 1999 roku dyrektorem rajdu został **Romuald Chałas**. Zwyciężyli **Robert Gryczyński i Tadeusz Burkacki** (Toyota Corolla WRC).



U góry:
Marian Bublewicz i Jacek Wypych (Mazda 323) świętują zwycięstwo na XXII Rajdzie Warszawskim.

Obok:
Piotr Świeboda i Krzysztof Winkowski startują do kolejnego Rajdu Warszawskiego.

Działalność



U góry:
załoga Krzysztof Hołowczy
i Łukasz Kurzeja na Torze
Stegny podczas Rajdu
Warszawskiego.

Obok:
Rajd Warszawski
– skok na mostku
podczas OS na Bemowie.



Janusz Kulig i Jarosław Baran
(Ford Focus WRC) – XXVII RW.



Działalność

W 2000 roku spod Torwaru zawodnicy wyruszyli na 563-kilometrową trasę. Odcinki rozegrano w okolicach Otwocka i Celestynowa oraz Modlina, Pomiechówka i Legionowa. Meta znajdowała się na Bemowie (przedłużony do 3 km OS). Komandorem rajdu po raz pierwszy został **Zdzisław Siwiński**, a zwyciężyli **Janusz Kulig i Jarosław Baran** (Ford Focus WRC).

Rok później po raz pierwszy zorganizowano odcinek specjalny w centrum Warszawy – pod Pałacem Kultury i Nauki (PKiN). Na metę na Bemowie – podobnie jak rok wcześniej – jako pierwsi przyjechali **Janusz Kulig i Jarosław Baran** (Ford Focus WRC). Być może szczęście przyniósł im „dyrektorujący” także po raz drugi **Zdzisław Siwiński**.

W 2002 roku ponownie rozegrano OS pod Pałacem Kultury, co było zasługą dyrektora **Zdzisława Siwińskiego**. W 2003 roku bazę rajdu przeniesiono do Płońska, a w jego okolicach ścigano się pierwszego dnia na szutrowych odcinkach specjalnych. Drugi etap poprowadzono przez Bemowo, Białolekę pod PKiN. Odpowiedzialnym za przebieg imprezy był **Zdzisław Siwiński**.

ZWYCIĘZCY RAJDU WARSZAWSKIEGO

I	1962	A. Wędrychowski i A. Zieliński (Renault Dauphine)	XIX	1985	A. Koper i K. Gęborys (Renault 11 Turbo)
II	1963	A. Wędrychowski i J. Wędrychowska (Renault Dauphine)	XX	1986	M. Kostrzak i M. Augustyn (Toyota Celica ST)
III	1964	A. Wędrychowski i B. Pakulska (Renault Dauphine)	XXI	1987	M. Bublewicz i R. Żyszkowski (Polonez 2000)
IV	1965	R. Mucha i L. Jaworowicz (Fiat 1500)	XXII	1988	M. Bublewicz i J. Wypych (Mazda 323 4WD)
	1966	<i>nie odbył się (kryzys sueski)</i>	XXIII	1989	B. Krachulec i M. Kusiak (Mazda 323 4 WD)
V	1967	R. Nowicki i A. Stapiński (Zastava 750)		1990–1996	<i>nie odbyły się (brak środków finansowych).</i>
VI	1968	R. Żyszkowski i T. Kurmanowicz (Fiat 850)	XXIV	1997	P. Świeboda i K. Winkowski (Mitsubishi Lancer)
VII	1969	K. Rogalski i W. Dąbrowski (Fiat 124)	XXV	1998	M. Gieruszczak i M. Skrobot (Toyota Celica Turbo 4 WD)
VIII	1970	M. Varisella i E. Bogusławski (Syrena 104)	XXVI	1999	R. Gryczyński i T. Burkacki (Toyota Corolla WRC)
IX	1971	M. Stawowiak i D. Mydlarski (Polski Fiat 125p)	XXVII	2000	J. Kulig i J. Baran (Ford Focus WRC)
X	1972	R. Mucha i R. Żyszkowski (Polski Fiat 125p)	XXVIII	2001	J. Kulig i J. Baran (Ford Focus WRC)
XI	1973	L. Lattari i J. Różański (Alfa Romeo 2000 GTV)	XXIX	2002	P. Dytko i T. Dytko (Toyota Corolla WRC)
XII	1974	H. Rausch i J. Sypniewski (BMW 2002 Turbo)	XXX	2003	L. Kuzaj i M. Lukas (Subaru Impreza WRC)
XIII	1975	A. Jaroszewicz i R. Żyszkowski (Fiat 124 Abarth)	XXXI	2004	M. Sołowow i M. Baran (Mitsubishi Lancer Evo VII)
XIV	1976	T. Ciecierzynski i J. Różański (Polski Fiat 125p)	XXXII	2005	L. Kuzaj i M. Szczepaniak (Subaru Impreza Sti)
XV	1977	G. Frequelin i J. Delaval (Renault 5)	XXXIII	2006	M. Bębenek i G. Bębenek (Mitsubishi Lancer Evo IX)
XVI	1978	G. Staepelaere i F. Fransen (Ford Escort RS)		2007	<i>odbył się pod nazwą Rajd Orlen</i>
XVII	1979	M. Stawowiak i J. Różański (Polonez 2000)	XXXIV	2008	P. Jędrusiński i T. Maciuszek (Honda Civic Type R)
XVIII	1980	B. Beguin i J. Lenne (Porsche 911 SC)			
	1981–1984	<i>nie odbyły się (stan wojenny, kryzys gospodarczy)</i>			

Rok 2004 i 2005 nie wniósł znaczących zmian w koncepcji rajdu. Bazą ponownie był Płońsk, a dyrektorem **Zdzisław Siwiński**. Odcinki Specjalne zlokalizowane były w okolicach Płońska i Ciechanowa. W 2006 roku pozostały trasy szutrowe, ale bazę rajdu przeniesiono do Ciechanowa, a start i metę zlokalizowano na miejscowym zamku. Dyrektorem Rajdu był **Tomasz Bartoś**.

W roku 2007 na skutek podpisanej umowy z PKN Orlen i Urzędem Miasta Płock imprezę tą przeniesiono do Płocka i zmieniono nazwę na Rajd Orlen. Odcinki zlokalizowane były na północ od Płocka (poza rozgrywanym w centrum miasta Super OS Płock Mostowa). Dyrektorem Rajdu był **Tomasz Bartoś**.

Niespodzianką był start syna znakomitego przed laty kierowcy rajdowego **Marku Alena** (Fiat Grande Punto S 2000). Niestety problemy z samochodem pozwoliły mu ukończyć rajd dopiero na 13. miejscu. Dużo lepiej wypadli reprezentanci Automobilklubu Polski. **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Subaru Impreza Sti) zajęli 2. miejsce, **Zbigniew Staniszewski** i **Bartłomiej Boba** (Mitsubishi Lancer Evo IX) 4., a **Zbigniew Gabryś** i **Artur Natkaniec** (Mitsubishi Lancer Evo IX) 7. Swoje klasy wygrali: **Piotr Maciejewski** i **Piotr Kowalski** (Citroen C2 VTS) oraz **Arkadiusz Nowikow** i **Agnieszka Letkiewicz** (Polski Fiat 126P). Na najniższym stopniu podium znaleźli się: **Radosław Typa** i **Wojciech Żuk** (Citroen C2 VTS)



Adam Wędrychowski z Automobilklubu Polski (po lewej) i Adam Smorawiński z Automobilklubu Wielkopolskiego w 1985 roku.

Działalność



oraz **Maciej Lubiak** i **Przemysław Mazur** (Fiat Grande Punto S 2000). Na czwartym miejscu sklasyfikowano **Grzegorza Grono** i **Małgorzatę Kun** (Citroen C2 VTS).

W kolejnym sezonie pieczę nad rajdem objął **Grzegorz Gac**. Trasa II Rajdu Orlen znacznie różniła się od poprzedniej. Pierwszego dnia imprezę przeniesiono na południową stronę Wisły, a część oesów rozegrano już po zmroku. Drugi dzień rajdu czę-

Załoga Hołowczyc i Łukasz Kurzeja podczas Rajdu Orlen (dawniej Warszawski) w 2007 r.



Działalność

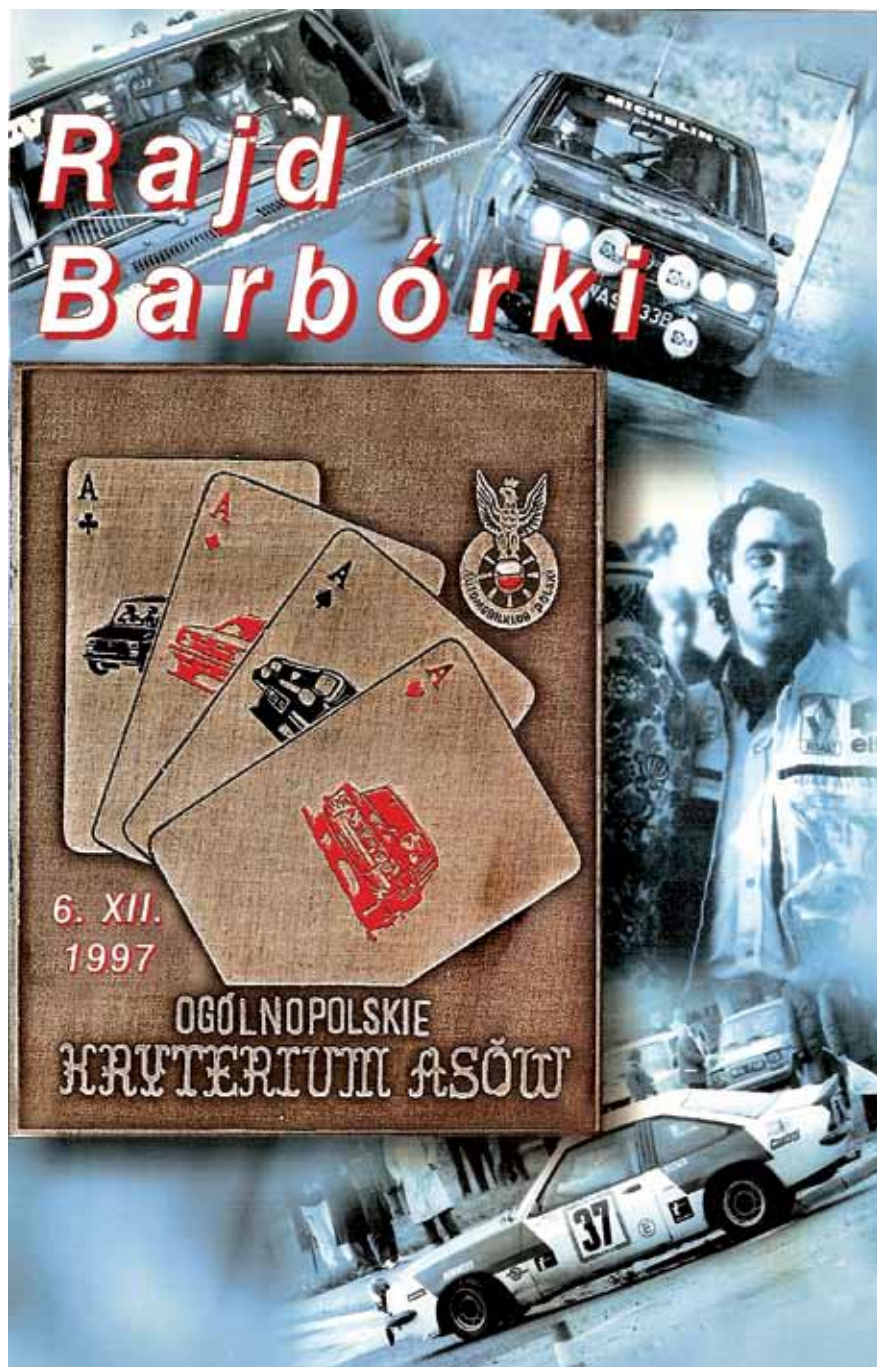
ściowo pokrywał się z trasą I edycji rajdu. Oes ze słynną już hopą rozgrywany na nadwiślańskich błoniach tym razem przejeżdżany był tylko jeden raz. Po zaciętej walce z „Francuzami” na najwyższym podium stanęli **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja** (Peugeot 207 Super 2000). Na czwartym miejscu sklasyfikowano załogę **Kajetan Kajetanowicz** i **Maciej Wisławski** (Mitsubishi Lancer Evo IX). **Jan Chmielewski** i **Ireneusz Pleskot** (Citroen C2R2) wygrali swoją klasę. **Tomasz Dąbrowski** i **Paweł Skrzywan** (Peugeot 206) zajęli 3. miejsce, a **Marcin Grzebieluch** i **Leszek Chłuda** (Opel Astra) czwarte.

Rajd Warszawski powrócił w 2008 roku i oznaczony został numerem XXXIV. Zawody utraciły rangę mistrzostw Polski, były natomiast rundą Rajdowego Pucharu PZM. Rozegrane zostały w ciągu dwóch dni – w piątek odbył się oglądany przez tysiące kibiców prolog w Otwocku. W sobotę 81 załóg wystartowało z Maciejowic i udało się na odcinki zlokalizowane w okolicach Sobienich Jezior, Wilgi oraz właśnie Maciejowic. Po przejechaniu dwóch pętli wszyscy zjechali na Bemowo, gdzie tradycyjny OS na szutrowej nawierzchni i skok na mostku zakończył zmagania. Dyrektorem był **Marek Pawłowski**. Zwyciężyli **Piotr Jędrusiński** i **Tomasz Maciuszek** w Hondzie Civic Type R, a w klasie gości: **Maciej Oleksowicz** i **Andrzej Obrębowski** w Subaru Imprezie.

Z zawodników klubu najwięcej zwycięstw w Rajdzie Warszawskim odniósł **Adam Wędrychowski** (trzy). Trzy razy triumf święcił **Ryszard Żyszkowski** (raz jako kierowca oraz jako pilot **Andrzeja Jaroszewicza** i **Mariana Bublewicza**). Dwukrotnie na najwyższym podium stawali zawodnicy klubowi: **Robert Mucha** i **Maciej Stawowiak**, jeden raz: **Lelio Lattari**, **Andrzej Jaroszewicz** i **Tomasz Ciecierzyński**. Jedenaście razy koman-

ZWYCIĘZCY RAJDU ORLEN

- 2007 – **Bryan Bouffier** i **Xavier Panseri**
(Peugeot 207 S 2000).
- 2008 – **Krzysztof Hołowczyc** i **Łukasz Kurzeja**
(Peugeot 207 S 2000)



Barbórka

RAJD BARBÓRKA – ZAWSZE W GRUDNIU

Kolejną kultową klubową imprezą jest Rajd Barbórka (wcześniej Barburka!), rozgrywany zawsze na początku grudnia, w terminie zbliżonym do dnia patronki górników – św. Barbary.

Po raz pierwszy rajd został rozegrany w 1964 roku. Wtedy to postanowiono zebrać mistrzów w jednym miejscu i przeprowadzić konfrontację. Imprezę nazwano Kryterium Asów (do dziś jest członem nazwy). Sama nazwa wzięła się z potrzeby „podczepienia się” pod robotniczego patrona, a górnicy byli dobrze postrzegani przez władzę.

Formuła rajdu, zaproponowana przez **Władysława Paszkowskiego**, była bardzo prosta. Chodziło o skomasowanie prób sportowych, tak aby nie tracić niepotrzebnie czasu na dojazdy.

Początkowo zawody usytuowane zostały na lotnisku Babice na warszawskim Bemowie. Bez tzw. jazdy okrężnej zawodnicy

wykonywali próby sportowe o charakterze wyścigowym. W Kryterium Asów prawo startu mieli wyłącznie mistrzowie i wicemistrzowie Polski, zarówno w rajdach, jak i wyścigach.

W pierwszym rajdzie zwyciężyli **Alicja Postawka** i **Franciszek Postawka** (Volvo PV 544), a kolejne lokaty zajęli **Ksawery Frank** i **Zbigniew Łagutko** (Morris Cooper) oraz **Adam Wędrychowski** i **Marek Varisella** (Renault Dauphine).

W następnym roku jechano z trzech punktów startowych w kierunku lotniska Babice. Tam rozegrano próby zwrotności, zrywu i hamowania, regularności i szybkości jazdy oraz wyścig z wyrównaniem, z którego po raz pierwszy przeprowadzano relację telewizyjną na żywo. Tymczasem podczas zawodów (4 km × 10 okrążeń) powstał ogromny bałagan. Nie liczone okrążeń, a zawodnicy startowali jak im się podobało – nie przestrzegając harmonogramu czasowego.

Eugeniusz Pach miał relacjonować na żywo przebieg wyścigu z samochodu **Franciszka Postawki** (Volvo PV 550). Niestety, zawiodła łączność krótkofalowa. Relacja komentatora była zupełnie oderwana od rzeczywistości. Kamerzyści pokazywali

Po lewej:
Na trasie XXXIX Rajdu
Monte Calvaria.

Działalność

Załoga FSO Marian Bublewicz i Ryszard Żyszkowski (Polonez Stratos) na Rajdzie Barbórka.



uparcie tylko Volvo, robiąc to zresztą w sposób zupełnie nieprofesjonalny – widzowie przed odbiornikami mieli wrażenie, że samochód porusza się z bardzo niewielką prędkością... Gdy nagle włączyła się fonia, telewizywnie usłyszeli rozdygotany głos **Eugeniusza Pacha**: – *Ile okrążeń jeszcze zostało?* Po wielu kłopotach z obliczeniem wyników zwycięzcami ogłoszono załogę: **Alicja Postawka i Franciszek Postawka**, jadącą w Volvo PV 550.

4 grudnia 1966 roku w ulewnym deszczu i mgłę 39 załóg wystartowało do 425–kilometrowej jazdy okrężnej III Rajdu Barbórka, zakończonej nocną próbą „górską” na ul. Karowej. Następnego dnia ścigano się na płytach lotniska Babice na Bemowie. Tam rozegrano dwa wyścigi (w lewo i w prawo) i wyścig z wyrównaniem czasowym. Najszybciej cały rajd przejechało małżeństwo **Zasadów**. 2. miejsce zajęli **R. Ciechulski i J. Wolski** (Renault R8 Gordini), 4. – **Robert Mucha i Krzysztof Strykier** (VW 1300), a 5. – **Wiesław Mrówczyński i Andrzej Komorowski** (Fiat 1500).

Rok później zmianie uległa koncepcja rajdu. Po próbie „górskiej”

na ul. Karowej zawodnicy (w ulewnym deszczu) udali się na jazdę okrężną do Puław, gdzie po drodze rozgrywano różne próby sportowe. Wygrał **Jerzy Bachtin** (Trabant 601), tuż za nim byli: **Krzysztof Strykier** (Fiat 1500) oraz **Krzysztof Komornicki i Eugeniusz Pach** (Alfa Romeo 1600 Ti). 5. miejsce zajęła załoga **Wiesław Mrówczyński i Kazimierz Marciniak** (Fiat 1500).

W 1968 roku dwóch kierowców uzyskało jednakową liczbę punktów. W związku z tym ogłoszono zwycięzcami ex aequo **Lelio Lattariego** oraz **Włodzimierza Markowskiego**.

W 1969 roku po próbie na ul. Karowej zawodnicy udali się na 70–kilometrową dojazdówkę, by spotkać się na lotnisku Bemowo. Tam zlokalizowano dwa wyścigi po 10 okrążeń, wyścig równoległy, próbę zręczności i hamowania. Rajd zakończył się sukcesem zespołu FSO, którego zawodnicy zajęli 3. (**Jerzy Puchalski i L. Rybicki** – Syrena 104) i 5. (**Robert Mucha i Zbigniew Dziadura** – Polski Fiat 125p) miejsce w klasyfikacji generalnej. W punktowanej ósemce znaleźli się również: **Janusz Kiljańczyk i Jerzy**

Błażej Krupa jedzie w grupie „15 Wspaniałych” na Karowej podczas Rajdu Barbórka.



Działalność



Robert Herba i Artur Skorupa
– Rajd Barbórka 1994 r.

Wilbik (BMW 2000 – 2. pozycja), **Włodzimierz Markowski** i **Marian Wangrat** (Porsche 912 – 4.) i **M. Komornicki i Krzysztof Komornicki** (Renault 8 Gordini – 6.).

W 1974 roku po raz pierwszy rajd odbył się bez udziału publiczności. Na wojskowe lotnisko Babice na Bemowie nikt, poza nielicznymi dziennikarzami, nie został wpuszczony. Co sprytniejsi poznajdowali dziury w płocie i ukryci w krzakach (jak doborowi komandosi), obserwowali zmagania 38 załóg. Zwycięsko z tego boju wyszła włosko-polska para: **Lelio Lattari i Marek Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV).

Po zabudowaniu lotniska osiedlem mieszkaniowym, rajd przeniósł się na drogi dojazdowe.

Zawodników gościły: wyścigi konne na Służewcu, nadwiślańskie szutry, Miasteczko Ruchu Drogowego na ul. Gwiaździstej, policyjny tor w Legionowie, jak i typowe OS-y Rajdu Warszawskiego – Dąbkowizna, Kąty Węgierskie czy Beniaminów, a następnie tereny klubu na Bemowie.

Co roku w celu uatrakcyjnienia zawodów wprowadzane są nowe odcinki. Nieodłącznym elementem Rajdu Barbórka jest próba górską rozgrywana na serpentynach i bruku ul. Karowej. To tutaj gromadzą się tysiące kibiców z całego kraju, by podziwiać walkę kierowców z „Panią Karową” – jak ją kiedyś nazwał wieloletni komentator tej imprezy (były zawodnik Automobilklubu) **Krzysztof „Szaja” Szaykowski**.

W swojej historii rajd miał tylko dwie przerwy. Najpierw zabrakło go w latach 1981–1982 (stan wojenny). Powrócił do kalendarza, pomimo kryzysu paliwowego i benzyny na kartki, w 1983 roku (zwygrzył **Marian Bublewicz**).

Niestety, pogłębiający się kryzys spowodował kolejną, aż trzyletnią przerwę. Potem powrócono do tego rajdu, rozgrywając go w prawie niezminionej formie. Znowu było to Kryterium Asów, w którym nie wypadało nie wystartować i nie pokazać się w „Warszawce”, gdzie teoretycznie jest największe nagromadzenie sponsorów.



Załoga Paweł Przybylski
i Krzysztof Gęborys
– Rajd Barbórka 1996 r.

Działalność



Start do Rajdu Barbórka na Autodromie AP Bemowo w 2001 r.

Ponieważ Kryterium Asów cieszyło się olbrzymim zainteresowaniem zawodników, widzów i środków masowego przekazu, należało znaleźć nową, bardziej przyjazną dla obserwatorów formułę imprezy. „*To nie jest rajd, tylko widowisko sportowe, które jest świętem wielotysięcznej rzeszy kibiców*” – napisał w „Życiu Warszawy” jeden z dziennikarzy.

Podczas Rajdu Barbórka o Puchar Centertelu w 1996 roku po raz pierwszy wraz z zawodnikami na poszczególne próby przemieszczali się także kibice i dziennikarze. Harmonogram czasowy został tak opracowany, aby możliwe było obejrzenie wszystkich OS-ów, w tym rozegranej po raz pierwszy widowiskowej próby na Bemowie, kryterium ulicznego w Piasecznie oraz próby ze słynną hopą na giełdzie samochodowej na Żeraniu.

O ul. Karowej jeden z dziennikarzy napisał: „*Mogę przyjąć zakład, że takiej frekwencji nie ma na żadnej sportowej imprezie (może z wyjątkiem piłkarskich meczów Legii, ale na nie strach chodzić, a szczególnie z dzieckiem). Przyjście na Karową to zresztą rytuał*”. Inny dziennikarz z „Przeglądu Sportowego” stwierdził: „*(...) pół tysiąca lat czekało podwarszawskie Piaseczno na taką imprezę jak Rajd Barbórka – Kryterium Asów, którego 34. edycja miała w tej gminie czwarty odcinek specjalny, przeprowadzony w centrum miasta (...)*”.

Obok Rajdu Barbórka przez wiele lat odbywało się równoległe Kryterium Karowa – 15 Wspaniałych. Startowali w nim zasłużeni zawodnicy i działacze po ukończeniu 50 lat, którzy mogli skonfrontować swoje czasy z aktualną czołówką rajdową. „Wspaniali” startowali seryjnymi samochodami.

Działalność

ZWYCIĘZCY RAJDU BARBÓRKA

- 1964 – **A. Postawka** i **F. Postawka** (Volvo 550 PV)
- 1965 – **S. Zasada** i **E. Zasada** (Steyr Puch 660 TR)
- 1966 – **S. Zasada** i **E. Zasada** (Steyr Puch 660 TR)
- 1967 – **J. Bachtin** (Trabant 601)
- 1968 – ex aequo **L. Lattari** oraz **W. Markowski**
- 1969 – **S. Zasada** i **M. Bień** (Porsche 911)
- 1970 – **M. Wangrat** i **S. Dalka** (BMW 2002)
- 1971 – nie odbył się
- 1972 – **K. Frank**
- 1973 – nie odbył się
- 1974 – **K. Frank** i **M. Szramowski** (Alfa Romeo 2000 GTV)
- 1975 – **M. Varisella** i **S. Brzozowski** (Polski Fiat 125P Monte Carlo 1600)
- 1976 – **J. Kiljańczyk** i **Porębski** (Renault 12 Gordini)
- 1977 – **R. Ryzel** i **Z. Kabulski** (Polski Fiat 125p)
- 1978 – **K. Komornicki** i **K. Komornicka** (Opel Kadett GTE)
- 1979 – **B. Krupa** i **P. Mystkowski** (Renault 5 Alpine)
- 1980 – **M. Bublewicz** i **M. Pawłowski** (Opel Kadett GTE)
- 1981–1982 – nie odbył się (stan wojenny)
- 1983 – **M. Bublewicz** i **R. Żyszkowski** (Polonez 2000)
- 1984–1986 – nie odbył się (kryzys gospodarczy)
- 1987 – **M. Bublewicz** i **J. Wypych** (Polonez 2000)
- 1988 – **R. Herba** i **M. Pyrzyzna** (Polski Fiat 126p)
- 1989 – **M. Bublewicz** i **J. Lewandowski** (Mazda 323)
- 1990 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Audi Quattro)
Karowa – **P. Przybylski**
- 1991 – **M. Sadowski** i **M. Koński** (Mazda 323 GTX)
Karowa – **M. Sadowski**
- 1992 – **B. Herink** i **B. Stępkowska** (Renault 11 Turbo)
Karowa – **P. Przybylski**
- 1993 – **M. Gieruszczak** i **M. Skrobot** (Toyota Celica GT4)
Karowa – **M. Gieruszczak**
- 1994 – **B. Herink** i **B. Stępkowska** (Renault Clio Williams)
Karowa – **P. Przybylski**
- 1995 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Ford Escort Cosworth RS)
Karowa – **P. Przybylski**
- 1996 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** – Ford Escort Cosworth RS)
Karowa – **P. Przybylski**
- 1997 – **R. Herba** i **J. Rathe** (Mitsubishi Lancer Evo III)
- 1998 – **P. Przybylski** i **K. Gęborys** (Ford Escort WRC)
Karowa – **D. Poletyło**
- 1999 – **R. Gryczyński** i **T. Burkacki** (Toyota Corolla WRC)
Karowa – **L. Kuzaj**
- 2000 – **J. Kulig** i **J. Baran** (Ford Focus WRC)
Karowa – **J. Kulig**
- 2001 – **K. Hołowczyc** i **Ł. Kurzeja** (Peugeot 206 WRC)
Karowa – **J. Kulig**
- 2002 – **M. Nowosiadły** i **B. Boba** (Peugeot 206 XS)
Karowa – **M. Turski**
- 2003 – **T. Kuchar** i **M. Wodniak** (Mitsubishi Lancer Evo 6)
Karowa – **M. Lubiak** i **L. Kuzaj**
- 2004 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza WRC)
Karowa – **P. Andreucci**
- 2005 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza Sti)
Karowa – **K. Hołowczyc**
- 2006 – **L. Kuzaj** i **M. Szczepaniak** (Subaru Impreza Sti)
Karowa – **L. Kuzaj**
- 2007 – **T. Kuchar** i **D. Dymurski** (Subaru Impreza Sti)
Karowa – **K. Hołowczyc**
- 2008 – **T. Kuchar** i **D. Dymurski** (Subaru Impreza Sti)
Karowa – **T. Kuchar**



Z klubu organizatora Rajdu Barbórka na najwyższym stopniu podium stawali: **Ksawery Frank, Jerzy Bachtin, Ryszard Ryzel, Krzysztof Hołowczyc, Marian Bublewicz, Lelio Lattari, Marek Varisella, Krzysztof Komornicki, Robert Herba i Michał Nowosiadły.**

W latach 1972–1983 komandorem rajdu był **Jerzy Szymański**. Od 1987 roku dowództwo nad imprezą przejął **Ryszard Żyszkowski**, w 1997 roku – **Jacek Bartoś**, a w latach 1995–1996 i 1998–1999 **Witold Prószyński**. W latach 2000–2001 dyrektorem został ponownie **Ryszard Żyszkowski**, potem

(na dwa lata) zastąpił go **Romuald Chalas**. Od 2004 roku imprezę kieruje **Zdzisław Siwiński** (z wyjątkiem 2005 roku, kiedy dyrektorem był **Tomasz Bartoś**).

Kończący tradycyjnie sezon sportów motorowych w Klubie, a rozgrywany na początku grudnia Rajd Barbórka, w roku 2005 składał się z 4 Odcinków Specjalnych (Bemowo, Żerań Elektrociepłownia, Cytadela i Karowa). W roku 2006 nieznacznej modyfikacji uległa trasa rajdu – zamiast odcinka Żerań Elektrociepłownia rozegrany został OS na Torze FSO na Żeraniu. W związku z remontem wiaduktu im. Markiewicza skrócony został także odcinek Karowa. W roku 2007 powrócono do odcinka Żerań Elektrociepłownia, odcinek Karowa również wrócił do swojej pierwotnej (dłuższej) wersji.

W 2008 r. wprowadzono spore zmiany na trasie odcinków specjalnych. Tradycyjne 3 OS-y (Żerań, Cytadela i Bemowo) przejeżdżano w obydwie strony co stworzyło bardzo ciekawą i różnorodną trasę. Również na ul. Karowej zrezygnowano z przejazdu przez parking i szykan przed dolną beczką co znacznie przyspieszyło najazd na nią, oraz dodano nawrót pod wiaduktem, przez co kibice mogli trzykrotnie oglądać nawrót wokół beczki.

Gwiazdą Rajdu Barbórka'2008 był czterokrotny mistrz świata **Tommi Makinen**, który wykonał trzy pokazowe przejazdy na ul. Karowej. W jednym z nich jako pilot wystartował czterokrotny złoty medalista w chodzie **Robert Korzeniowski**.

OS Fela

Jedną z kultowych tras w klubowej historii rajdów samochodowych był tzw. OS Fela. Wynaleziony i zorganizowany przez **Władysława Paszkowskiego** w Zielonce k. cegielni, na którym ostrogi komisarzy sportowych zdobywali członkowie Sekcji Młodych drugiej edycji.

Trasa długości ok. 3 km zawierała trzy rodzaje nawierzchni, do której trudno było dobrać uniwersalne ogumienie. Start odbywał się jak na owe czasy nowoczesnie, bo na światła: żółte – uwaga, zielone – start.

Odcinek ten był zawsze elementem jakiegoś rajdu. Za każdym razem na jego starcie był wystawiony rekord trasy, który należało poprawić, a zwycięzca dostawał „od Feli” mały pamiątkowy puchar.

Wśród zdobywców pucharów Feli widnieją nazwiska najlepszych polskich kierowców rajdowych. OS ten rozgrywano 15 razy. (w sumie startowało 376 samochodów) przy okazji warszawskich rajdów od 8.09.1969 r. do 6.10.1974 r.

Kolejni rekordziści OS Fela:

- w 1969 r. podczas Rajdu Warszawskiego ex aequo – **Marek Szramowski** (NSU 1000), **Krzysztof Rogalski** (Fiat 124) 2 min. 42 sek,
- w 1970 r. podczas III Rajdu Śladami Pań – **Jerzy Landsberg** (BMW 1600) 2 min. 34 sek.
- w 1970 r. podczas Rajdu Barbórki – **Jan Bronikowski** (Polski Fiat 125p 1300) 2 min. 31 sek.
- w 1971 r. podczas Rajdu Barbórki – **Maciej Stawowiak** (Polski Fiat 125p 1500) 2 min. 26,8 sek.
- w 1972 r. podczas VI Rajdu Kurpie – **Ksawery Frank** (BMW 2002 T1) 2 min. 19 sek. (rekord do dziś nie pobity).

Działalność

Członkowie Koła Młodych AP podczas „czynu społecznego” na Bemowie w 2003 r.



Bezimienni

ZNANI I BEZIMIENNI

Opisując najważniejszą w działalności Automobilklubu Polski dziedzinę, jaką jest sport samochodowy, należy jeszcze raz uświadomić sobie, iż w zespole AP występowały czołowi polscy zawodnicy, których osiągnięciami

Odprawa członków Koła Młodych AP przed zajęciami praktycznymi w Ośrodku na Bemowie.



Działalność



Na „Karowej” w 2008 roku podczas Ogólnopolskiego Kryterium Asów.

klub w latach swojej świetności mógł się pochwalić. Należy także pamiętać o bezimiennych działaczach, których setki tysięcy przewinęły się przy okazji rozgrywania różnych imprez. To dzięki nim – stojącym na mrozie, deszczu czy w upale – zawodnicy mogli realizować swoje sportowe pasje. Nawet w oficjalnych komunikatach imprez nie ma ich nazwisk.

Wielcy bezimienni! Ale też nie do końca. Gdy tylko jest potrzeba, natychmiast się znajdują. Ich nazwiska zna bowiem w klubie każdy, dla przykładu: **Bohun Zwoliński**, **Jacek Pietrusiewicz** czy **Antoni Bartłomiej Nasłoński** (w latach 70. szef rajdowego zespołu i wieloletni szef Kryterium Karowa), choć nie pełnili najważniejszych funkcji, przeszli do historii... Na nich i na rzesze innych można zawsze liczyć.

Wielu „anonimowych” działaczy czy osób funkcyjnych „niższego szczebla” z czasem awansowało i obecnie działają nie tylko w ramach AP, ale i PZM. Przykładem jest wspomniany wcześniej **Marek Jaczewski**, który zaczynał od obstawiania PKC-ów i OS-ów, był w zespole rajdowym **Romualda Chałasa**, trochę jeździł jako pilot, był dyrektorem I Rajdu Mazowieckiego. Obecnie jest odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami w Raj-

dowych Mistrzostwach Polski. **Jacek Bartoś** – były szef OBR, obecnie jest jedną z ważniejszych postaci w Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA.) Jeździ na wszystkie rundy Mistrzostw Świata WRC, gdzie odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo zawodników i kibiców. To od jego decyzji zależy, czy dany odcinek specjalny odbędzie się, czy nie.

Sport w Automobilklubie Polski to nie tylko „zabawa paru bogatych panów”, jak określano w minionych czasach tą działalność, ale działanie na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym i doskonalenie techniki jazdy. W sporcie motorowym jest miejsce dla każdego, zarówno zawodnika, mechanika, komisarza sportowego czy działacza.

W okresie obejmującym ostatni rok 100-letniej działalności Automobilklubu Polski oraz trzy lata rozpoczynające kolejne „lęcia” klubu (kadencja 2008–2012), jego sportem samochodowym kierować będzie wybrana w grudniu 2008 r. Rada Komisji Sportu Samochodowego AP w składzie: **Andrzej Król** – przewodniczący, **Marek Jaczewski**, **Joanna Markiewicz**, **Wojciech Nowak**, **Marek Pawłowski**, **Artur Pieńkowski**, **Marcin Wielgo**.



Tommi Makinen na „Karowej” w 2008 roku, w samochodzie zwiastującym przypadające w następnym roku stulecie Automobilklubu Polski.

Działalność