



POJAZDY ZABYTKOWE

Samochód ma już ponad 100 lat. Powstają coraz to nowocześniejsze, bezpieczniejsze dla kierowców i pasażerów konstrukcje, doskonalsze rozwiązania techniczne. Wydawałoby się, że pojazdy – zarówno samochody, jak i motocykle, które zakończyły służbę u swoich właścicieli – powinny popaść w nieład i zakończyć egzystencję na złomowisku.

Jednak tak się nie dzieje. Okazuje się, że każdy pojazd ma swoje piękno, swoją nieprzemijającą urodę, a jak niektórzy twierdzą, nawet duszę. Samochody, jak i motocykle nie raz towarzyszyły swoim właścicielom przez całe życie, w chwilach radości i smutku, klęsk i triumfów, do dziś można znaleźć w ogłoszeniach rekomendację: „Pierwszy właściciel” i często kilkudziesięcioletnie pojazdy sprzedawane są dopiero po śmierci swoich jedynych posiadaczy. Właśnie w tym przywiązaniu, w tej „duszy” pojazdów, należy upatrywać genezy ruchu pojazdów zabytkowych na świecie, a również i w Polsce.

Początki

POCZĄTKI (LATA 1968–1974)

Z istniejących źródeł wynika, że pierwszą imprezą związaną z zabytkową motoryzacją, zorganizowaną przez działaczy Automobilkлубu Warszawskiego, był I Ogólnopolski Rajd Weteranów Szos, rozegrany 15–16 czerwca 1968 roku. Do tego rajdu przygotowywano się bardzo starannie. W 1967 roku w tygodniku „Motor” została zamieszczona notatka następującej treści: „Jedną z czynności Koła Seniorów Automobilkлубu Warszawskiego jest zbieranie adresów właścicieli „dziadków” i „pradziadków” na czterech kołach, czyli samochodów wyprodukowanych w okresie 1931–1936 (dziadki) oraz aut, które weszły do eksploatacji przed rokiem 1931 (pradziadki). (...) Jaki jest cel tej akcji Koła Seniorów AW? Po zebraniu pełnego materiału na temat, ile i jakich starych, ale dziarskich pojazdów samochodowych kręci się po polskich drogach, Koło Seniorów zamierza zapropo-



nować szereg imprez sportowo-turystyczno-towarzyskich dla posiadaczy tego rodzaju aut”.

Zebrane wtedy informacje pozwoliły na zorganizowanie wspomnianego pierwszego rajdu pojazdów zabytkowych przez Koło Seniorów AW, którego siedziba mieściła się pod adresem: Warszawa–Sejm, ul. Górnośląska 45, pawilon V. Honorowym komandorem był **Janusz Regulski** – wielka postać polskiego sportu automobilowego. Jak donosił „Motor” w swoim czerwcowym wydaniu z 1968 roku, w artykule pod tytułem „Weterani szos na start”, „(...) na liście było już ponad 80 zgłoszeń. Zjazd miał miejsce 15 czerwca, a rajd miał się odbyć 16.06”. W efekcie końcowym w tym pierwszym warszawskim rajdzie pojazdów zabytkowych wzięło udział 40 aut, a do udziału w imprezie dopuszczano pojazdy wyprodukowane do końca 1939 roku. Patronem medialnym był tygodnik „Motor”, toteż na swoich łamach przedstawiał zgłaszające się załogi, a przy ciekawszych pojazdach zamieszczano opisy i zdjęcia.

Prezentacja imprezy, szczegóły dotyczące zjazdu i rajdu zostały zamieszczone we wspomnianym czerwcowym wydaniu tygodnika „Motor”: „(...) Rajd Weteranów Szos odbędzie się w niedzielę 16 czerwca br. Start, który odbędzie się w godzinach przed-

AUTOMOBILKLUB WARSZAWSKI CZEKA NA ZGŁOSZENIA

Konkurs sprawności „DZIADKÓW” I „PRADZIADKÓW”



Jedną z czynności Koła Seniorów Automobilkлубu Warszawskiego jest zbieranie adresów właścicieli „dziadków” i „pradziadków” na czterech kołach, czyli samochodów wyprodukowanych w okresie 1931–1936 („dziadki”) oraz aut, które weszły do eksploatacji przed rokiem 1931 („pradziadki”).

Koło posiada już sporą kartotekę tego rodzaju pojazdów „cieszących się dobrym zdrowiem” czyli aut na chodzie, nie wraków. Ale – według posiadanych oraz ciągle napływających wiadomości – pojazdów tego rodzaju jest znacznie więcej, niż zostało dotychczas zgłoszone. Pragniemy uzupełnić kartotekę pełniejszymi danymi, aby uzyskać obraz umożliwiający dalsze postępowanie.

„Motor” w roku ubiegłym umieszczył apel o zgłaszanie się właścicieli aut „wcześniej urodzonych”. Apel ten dał pewne wyniki. Nawiązano korespondencję z właścicielami pojazdów. Obecnie ponawiamy nasz apel z tym dodatkiem, aby ci właściciele aut wyprodukowanych przed rokiem 1936, którzy dotychczas nie zgłosili swych pojazdów zechcieli podać swe adresy oraz krótki opis (ale możliwie ścisły) posiadanego pojazdu na chodzie (marka, typ, litraż

silnika, rodzaj nadwozia, krótkie dane o jego stanie technicznym i eksploatacyjnym) wraz z fotografią pojazdu. Oczywiście może być to zdjęcie tzw. rodzinne, czyli „z osobami towarzyszącymi”, byleby fotografia dawała obraz rodzaju i wyglądu nadwozia. Tym razem uprzejmie prosimy kierowcę listy bezpośrednio pod adresem: **Koło Seniorów Automobilkлубu Warszawskiego, Warszawa–Sejm, ul. Górnośląska 45, V pawilon.**

Jaki jest cel tej akcji Koła Seniorów AW?

Po zebraniu pełnego materiału na temat ile i jakich starych, ale dziarskich pojazdów samochodowych kręci się po polskich drogach, Koło Seniorów zamierza zaproponować szereg imprez sportowo-turystyczno-towarzyskich dla posiadaczy tego rodzaju aut. Przewidziane są w przyszłości spotkania z hobbyistami antycznych pojazdów z Czechosłowacji i NRD, o które to kontakty koleży zza między od dość dawna zabiegają.

Tak więc prosimy nie zwlekać, wysłanie napisania krótkiego listu nie taki znow wielki, jakieś foto wieloletniego towarzysza podróży znajdzie się z pewnością. Prosimy i czekamy z niecierpliwością na szybkie zgłoszenia. (tg)

południowych, poprzedzi uroczysta deflada po ulicach stolicy, jako jeden z akcentów propagandy bezpieczeństwa ruchu. Sam rajd jest imprezą nietrudną, mało fatygującą dla samochodów, ale posiada dwie próby, w których zarówno umiejętności kierowcy, jak również sprawność samochodu znajdą swój pełny wyraz. Trasa jazdy wynosi nie więcej niż 50 km i prowadzi po drogach podwarszawskich. Regulamin (rozestany już wszystkim posiadaczom starych samochodów, którzy wstępnie zgłosili się na piśmie do Automobilklubu Warszawskiego oraz rozestany do Automobilklubów pozawarszawskich oraz okręgów PZM) dość wysoko premiuje pedantyczną regularność jazdy. Zadaniem zawodnika będzie utrzymanie szybkości jazdy w następujących granicach: klasa A (pojazdy wyprodukowane do 1910 r.) przeciętnie od 20 do 25 km/godz., klasa B (od 1911 do 1925 r.) przeciętna 25–30 km/godz., klasa C (wozy produkcji od 1926 do 1935 r.) od 30–35 km/godz., klasa D (wozy produkowane między 1936 a 1939 r.)



przeciętna od 35 do 45 km/godz. Ostateczne zaszeregowanie do danej klasy nastąpi dopiero po badaniu Komisji Technicznej rajdu (sobota 15 VI po południu). W przypadku zgłoszenia mniej niż trzech samochodów w danej klasie przechodzą one automatycznie do klasy młodszej (rok produkcji). Jedną z prób na trasie rajdu będzie próba przyspieszenia i szybkości na trasie 1 km, przy czym czas będzie mierzony po przejechaniu 400 metrów (ze startu stojącego) oraz drugi raz po przejechaniu 600 metrów (a więc tym razem start lotny). Wprowadzono także dobrze znaną zawodnikom przedwojennym i pożyteczną próbę rozruchu silnika, która odbędzie się przed samym startem do jazdy okrężnej. Chyba najciekawszą i najbardziej widowiskową próbą będzie próba zręczności jazdy (przyspieszenie, hamowanie oraz zwrotności), bardzo typowa dla rajdów przedwojennych. Odbędzie się ona na stadionie Skry natychmiast po zakończeniu jazdy okrężnej, na zakończenie rajdu. Klasyfikacja załóg dokonana będzie dla każdej klasy oddzielnie.

Wśród zgłoszonych załóg znalazł się **Marian Sokołowski**



Prezentacja pojazdów na stadionie warszawskiej Skry, 1968 r.

z Częstochowy w Fordzie (1929–1930) z mechanicznymi hamulcami. Samochód, który posiadał od 1932 roku, sprzedał (z powodów zdrowotnych) w 1969 roku uczniowi liceum, **Wojciechowi Ciurzyńskiemu** (posiada go do dziś).

Podsumowując ten pierwszy rajd, **Stanisław Szelichowski** napisał w „Motorze” z czerwca 1968 roku: „(...) Zwycięzcami Rajdu Weteranów Szos byli chyba jednak wszyscy uczestnicy imprezy, którzy wykazali swoje wysokie umiejętności hobbystów-kolekcjonerów, potrafili utrzymać wiekowe pojazdy w takim stanie, żeby nie tylko rywalizować w sportowej walce, ale i jak oświadczało wielu z nich – korzystać z nich na co dzień. Dlatego właśnie bijemy brawo dla wszystkich, a oddzielne oklaski dla Automobilklubu Warszawskiego za zorganizowanie tej pożytecznej imprezy–maszyny”.



Wyniki konkurencji sportowych Rajdu Weteranów Szos przedstawiały się następująco: klasa II (samochody z lat 1911–1925; 3 startujących) – 1. **A. Skrzypek** (Dodge 1917), 2. **M. Bargielewicz** (Austin 1923), 3. **J. Wzorek** (AGA A 1920); klasa III (samochody z lat 1926–1935; 14 startujących) – 1. **P. Wędrychowicz** (BMW–315 1932), 2. **A. Łysikiewicz** (BMW R–308 1928), 3. **A. Wojciechowski** (Fiat 508 1933); klasa IV (samochody z lat 1936–1939; 23 startujących) – 1. **Z. Moritz** (Tatra 75 1939), 2. **E. Szczepański** (Chevrolet 1939), 3. **E. Kos** (Adler Junior 1938).

Nagrodę tygodnika „Motor” dla najstarszego samochodu, najmniej odbiegającego od stanu oryginalnego, otrzymał **Józef Wzorek** startujący samochodem AGA–A z 1920 roku.

I Ogólnopolski zlot Weteranów Szos wyrusza w drogę, 1968 r.

Działalność

Ireneusz Malinowski,
DKW F-709 z 1937 r.
w klasie E (1936–1939).



Pierwszy rajd zakończył się sukcesem. Działacze Koła Seniorów AW postanowili zorganizować następny pod nazwą II Międzynarodowy Konkurs Weteranów Szos (12–13 września 1970 roku). Ponieważ były to czasy głębokiego komunizmu, aby impreza mogła dojść do skutku, powołano Komitet Honorowy, na którego czele stał dr **Włodzimierz Reczek** – przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. W skład komitetu wchodził również: wiceminister komunikacji – **Stanisław Mroczek**, **Aleksander Rostocki** pełniący wtedy funkcję dyrektora Biura Rady Motoryzacyjnej przy Urzędzie Rady Ministrów, wielki znawca historii motoryzacji, autor wielu publikacji o zabytkowej motoryzacji, oraz **Janusz Regulski** – honorowy członek, były wieloletni prezes Automobilkлубu Polski, **Roman Pijanowski** – prezes Polskiego Związku Motorowego. W sumie komitet liczył 15 osób.

Utworzono również Komitet Organizacyjny z przewodniczącym **Tadeuszem Grabowskim**, wiceprzewodniczącym **Andrzem Wapińskim** i komandorem **Witoldem Rychterem** – w sumie 17 osób.

W Konkursie Weteranów Szos mogły wziąć udział, tak jak w poprzednim, samochody wyprodukowane do końca 1939 roku. Do regulaminu imprezy dołączono listę startową z ponad 70 zgłoszonymi pojazdami z Polski, Czechosłowacji i NRD.

Żałogi zostały sklasyfikowane w trzech konkurencjach: turystycznej, technicznej i sportowej. Po uwzględnieniu współczynników za wiek pojazdu, zwyciężcą Złotu Gwiazdowego, w którym zawodnicy startowali z różnych punktów w kraju lub poza jego granicami, został **Piotr Gilar** z Komorowa pod Warszawą, który swoją DKW S-5 przejechał trasą okrężną 2116 km. Przyznawano punkty dodatnie za wiek samochodu, punkty ujemne otrzymywało się za nieoryginalne części. W konkurencji technicznej – im pojazd był starszy, tym więcej punktów otrzymywał. Oceniano również wygląd ogólny, kondycję pojazdu.

Podkreślić należy, że komisja brała pod uwagę w tzw. wyglądzie ogólnym strój żałogi dostosowany do samochodu oraz jego epoki. Konkurencja sportowa składała się z trzech elementów: jazdy na regularność, próby zrywu i hamowania oraz próby

Jaromir Pavelik,
Praga Alfa z 1927 r.
z Ostrawy (CSRS)
w klasie C (1926–1930).



Działalność

zręcznościowej. Trasa jazdy na regularność prowadziła wąskimi i krętymi uliczkami Starego Miasta. Zawodnik sam wybierał średnią prędkość jazdy, mierzono czas pierwszego okrążenia i następne dwa powinien przejechać w tym samym czasie. Za wcześniejszy lub późniejszy przyjazd na metę otrzymywało się punkty karne. Próbę zrywu i hamowania oraz próbę zręczności przeprowadzono na pl. Zwycięstwa, choć miała się odbyć na Stadionie Dziesięciolecia. Pomimo zmiany lokalizacji prób, imprezę oglądały tłumy warszawiaków.



Wyniki Konkursu Weteranów Szos:

Konkurencja turystyczna: 1. DKW S-5 z 1935 roku – **P. Gilar**, Komorów 2116 km (wsp. 2); 2. Opel P4 z 1929 roku – **S. Arendarczyk**, Zabrze 1286 km (wsp. 3); 3. Tatra 12 z 1930 roku – **Mirosław Urban**, CSRS 712 km (wsp. 3).

Konkurencja techniczna: 1. Steyr K-530 z 1931 roku – **J. Lange**; 2. Austro-Daimler z 1927 roku – **P. Czerski**, Warszawa; 3. AGA z 1920 roku – **J. Wzorek**, Warszawa.



Konkurencja Sportowa: 1. Mercedes 230 z 1939 roku – **W. Potocki**, Warszawa; 2. Opel 1290 z 1931 roku – **J. Piotrowski**, Gliwice; 3. Laurin-Klement z 1923 roku – **H. Bubenikowa**, CSRS; 4. Tatra 12 z 1930 roku – **M. Urban**, CSRS; 5. Tatra 57 z 1933 roku – **M. Paul**, Warszawa.

Pomimo olbrzymiego doświadczenia organizatorów doszło na tym rajdzie do tragicznego wypadku, w wyniku którego zginął najechany przez jednego z uczestników sędzia **Jerzy Strenger** – znany przedwojenny zawodnik rajdowy. Był to olbrzymi dramat organizatorów, którzy w latach kolejnych zaniechali organizowania zlotów i rajdów samochodów zabytkowych.

Sytuacja motoryzacji w powojennej Polsce była bardzo skomplikowana. Zaczęła się zmieniać dopiero po uruchomieniu produkcji Polskiego Fiata 125p, a po wprowadzeniu Polskiego Fiata 126p uległa radykalnej zmianie. Niestety, ten fakt miał również negatywny wpływ na sytuację zabytkowych pojazdów, zwłaszcza w Warszawie. Zaczęto robić miejsce w garażach na

U góry:
Tadeusz Tabencki,
Mercedes 540 K z 1935 r.
w klasie D (1931–1935).

Po lewej:
Józef Wzorek, AGA z 1920 r.
w klasie A (do 1920 r.)



Wojciech Potocki,
Mercedes 230 z 1939 r.
w klasie E.

Działalność

Jan Cichy przed
Lorraine–Dietrich z 1914 r.,
Martha–Marathon 1976 r.

nowe samochody. Te bardziej wysłużone z powodu braku części lub nietypowego ogumienia po prostu wystawiano na ulice, a stamtąd lądowały na złomowiskach. Ogromu spustoszenia w substancji zabytkowej motoryzacji dokonały przepisy administracyjne dotyczące rejestracji samochodów czy motocykli bez dokumentów, nota bene nierozwiązane do dziś.

Dwa pierwsze rajdy samochodów zabytkowych były przełomowymi dla ruchu zabytkowej motoryzacji w całej Polsce. Ludzie, którzy je zorganizowali – tacy jak **Janusz Regulski, Witold Rychter, Jerzy Strenger, Aleksander Rostocki**, skupieni w Kole Seniorów Automobilkлубu Warszawskiego – byli wybitnymi automobilistami związanymi z początkami motoryzacji i sportu motorowego na ziemiach polskich. W ramach Automobilkлубu Warszawskiego, co prawda z orzełkiem bez korony, którą im zabrano ze znaczka klubowego, organizowali rajdy z udziałem samochodów swojej młodości, samochodów z początków motoryzacji.

Organizacja ORGANIZACJA DZIAŁALNOŚCI (1975–1977)

W 1975 roku spotkała się grupa młodych zapaleńców zabytkowej motoryzacji w Automobilkлубie Warszawskim w celu założenia Koła Weteranów Szos. To nie przypadek, że w jej składzie znaleźli się ludzie, których można było spotkać na rajdzie w 1970 roku: **Marek Paul** star-



Tomasz Skrzeliński
w DKW–IHLE
na trasie rajdu, 1976 r.

tujący Tatrą 57, **Tomasz Skrzeliński** pilotujący **Piotra Gilara** startującego DKW S–5, **Wojciech Cieurzyński, Stanisław Jezierski** – późniejszy właściciel Austro–Daimlera ADR z 1927 roku. Wspierani przez członków Koła Seniorów, otrzymali poparcie władz Automobilkлубu i prezesa **Józefa Modeckiego**.

W ten sposób powstało Koło Pojazdów Zabytkowych przy Komisji Turystyki AW. Pierwszym przewodniczącym koła został **Marek Paul**, a jego zastępcą – niepokorny, z długimi włosami **Stanisław Jezierski**. Sekretarzem koła był **Jan Cichy**.

Sezon 1976 roku rozpoczął się już bardzo wcześnie, bo zimą. Zabytkowe pojazdy były wtedy nadal inaczej postrzegane, stąd przystąpiono do rywalizacji z samochodami współczesnymi



w rajdzie turystycznym „Zima’76”, organizowanym przez Komisję Turystyki. Latem, 5–6 czerwca, zorganizowano I Ogólnopolski Konkurs Weteranów Szos Automobilkлубu Warszawskiego.

Dzięki staraniom **Marka Paula** i wsparciu PZM, ekipa w składzie: **Jan Peda, Marek Paul i Jan Cichy**, w samochodzie Lorraine–Dietrich z 1914 roku, wystartowała w dniach 12–17 września w Martha–Marathon w Austrii i odniosła wielki sukces, zajmując 1. miejsce!

W tygodniku „Motor” nr 47 z 21 listopada **Marek Paul**, w artykule pod tytułem „*Jadą stare samochody...*”, tak opisywał to wydarzenie: „(...) A jechały dzielnie, przez 6 dni, alpejskimi drogami, pokonując trasę 840 km – od Jeziora Bodeńskiego do Neusiedler. Jedną z 44 załóg startujących w Międzynarodowym Rajdzie Samochodów Weteranów Martha–Marathon, zorganizowanym przez Automobil – Veteranen – Club Austria we wrześniu br., była załoga z Polski: **Jan Peda** (właściciel staruszka) i ja: **Marek Paul** – członek Koła Weteranów Szos Automobilkлубu Warszawskiego...”



Działalność



Ford A z 1929 r. na punkcie kontrolnym (widoczne są zamontowane zgodnie z przepisami dodatkowe reflektory).

W ciągu roku spotykano się na zebraniach klubowych na Nowym Świecie 35, a członkowie klubu licznie uczestniczyli w imprezach rajdowych na terenie całej Polski. Był to rok przełomowy dla całego polskiego ruchu pojazdów zabytkowych, gdyż zaistniał on po raz pierwszy na arenie międzynarodowej.

Marek Paul był przewodniczącym Koła Pojazdów Zabytkowych AW, a jednocześnie został przewodniczącym Podkomisji ds. Weteranów Szos przy Głównej Komisji Turystyki PZM. Wiele więc działań opracowywanych w kole dotyczyło ruchu pojazdów zabytkowych w całej Polsce. Tak powstał pierwszy regulamin Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski Weteranów Szos, w oparciu o który w 1977 roku rozegrano pierwsze zawody.

AW był organizatorem drugiej eliminacji Turystycznych Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych (TMPPZ), rozgrywanej w dniach 3–5 czerwca, a jej komandorem został **Tomasz Skrzeliński**. Rajd ukończyło ponad 40 załóg, zwycięzcą w klasie najstarszych aut został **Wojciech Ciurzyński** startujący w samochodzie Ford A z 1929 roku. Najstarszym uczestnikiem rajdu był **Józef Wzorek** startujący w AGA z 1920 roku.

Członkowie Koła Pojazdów Zabytkowych AW byli aktywnymi uczestnikami eliminacji, startowali m. in. w IX Międzynarodowym Rajdzie Samochodów Weteranów w Katowicach (24–26 czerwca), w Ogólnopolskim Rajdzie Weteranów Szos z okazji Święta „Trybuny Ludu” (12–22 sierpnia), w piątej eliminacji TMMP Weteranów Szos w Bydgoszczy (1–2 października).

JADĄ STARE SAMOCHODY...

...A jechali dzielnie, przez 6 dni, alpejskimi drogami pokonując trasę 840 km — od Jeziora Bodeńskiego do Neusiedler. Jedną z 44 załóg startujących w Międzynarodowym Rajdzie Samochodów Weteranów Martha — Marathon, zorganizowanym przez Automobil-Veteranen-Club Austria we wrześniu br. była załoga z Polski: Jan Peda (właściciel staruszka) i ja: Marek Paul — członekowie Koła Weteranów Szos Automobilklubu Warszawskiego.

Wóz serwisowy, z którego na szczęście nie trzeba było korzystać, prowadził wieloletni uczestnik imprez turystycznych i działacz AW Jan Cichy.

Załoga polska jechała samochodem LORRAINE DIETRICH MODEL 500000 wyprodukowanym w 1914 r. mając się wielką atrakcją imprezy. Jest to wysokiej klasy pojazd wyposażony w silnik czterocylindrowy, czterostopowy o poj. 600 cm³ i mocy przekraczającej 40 KM.

Droga na start w Brenes — to pokonanie 100 km drogą Północ, NIED i RPN. Korzystamy przeważnie z usług Polskiego Flota 120 kombi i stycznego hotelu, ponieważ Lorraine przekroczył już 60-kg, a poza tym nie ma zrozumienia dla trudności paliwowych, zużywając 50 l paliwa na 100 km.

Na start nad Jezioro Bodeńskim zjechały się pojazdy wyprodukowane przed 1940 r. Wśród uczestników wozu z Austrii, Szwajcarii, Francji, RFN i nasza załoga, jedyna z krajów socjalistycznych. Wszystkie samochody przygotowane idealnie — Bugatti, Bolks Royce, Austro Daimler, Lancia, Alvis, De Dion Bouton, Maybach i inne oraz nasz Lorraine Dietrich.

Od pierwszego dnia wielkie zainteresowanie rajdem. Na trasie przejazdu miodowe kibiców. Są i tacy, którzy podają nam naszymi śladami. Już pierwszy etap przynosi trudny alpejski tras. Start z poziomu ok. 400 m n.p.m. Fniemy się w góry, Lorraine zdany tylko na własne siły oparuje się dzielnie. Przed nami przebieg Artberg (1000 m n.p.m.), w pewnym momencie gotuje się woda w chłodnicy, ale po krótkim odpoczynku ruszamy dalej. Pierwszy egzamin zdany pomyślnie.

Co prawda organizator dopuszczał na podobnych wzniesieniach korzystanie z obecnej pomocy, ale była ona odpowiednio uwzględniana na mecie. Zjazd z przełęczą — to 14 procent w dół. Trzeba uważać, aby nie rozpuścić naszych 1200 kg. Zaczynamy wyczerwać specyfikę Alp, bo należy ją zgrać z nielotną techniką prowadzenia wozu z tych lat, gdzie „nakręcanie silnika” i „zmiana chwytań” są same w sobie problemem.

Po dwóch etapach skręcamy na boczne drogi — zaczynają się prawdziwe dzikie Alpy. Droga trudna, ale piękna. Największe wzniesienie 22 proc. pokonujemy o własnych siłach, pierwszym biegiem. Technika konkurentów jest różna, np. słabiej Peugeot wjeżdża zakosami L. wyprawa etap, i tak przez 5 dni zaliczamy co dzień od 150 do 170 km drogi podobnej do odcinka Zakopane — Morzynie Oko.

Organizator przewidywał wiele postojów na trasie, gdzie rajd Martha Marathon był świetnie reklamowany. Nasza polska załoga stanowiła wielką atrakcję, będąc zawsze w centrum zainteresowania, tak ze względu na oryginalność wozu jak i fakt pojawienia się przedstawiciela Polski na tak starym samochodzie.

Dobra postawa w czasie imprezy spowodowała dwukrotne eksponowanie naszej załogi w programach telewizyjnych austriackich.

Dzięki przestrzeganiu zasad regulaminu, dużej atrakcyjności wozu i jego właścicielowi odrestaurowania, a także dzięki samodzielnemu pokonaniu trasy zajęliśmy pierwsze miejsce w najatrakcyjniejszej klasie A, wozów wyprodukowanych do 1915 r., wyprzedzając takie pojazdy jak dwa: De Dion Bouton oraz Renault.

Sądząc, że udało nam się ten start, tak pod względem propagandowym, jak i dzięki osiągniętemu wynikowi. Pozwoli to na kontynuowanie startów naszych załóg, już w szerszym zakresie, w zagranicznych imprezach.

M. PAUL

W tygodniku „Motor” nr 47 z 1976 r. Marek Paul opisywał start w Martha – Marathon w Austrii

Działalność

Mercedes 170V Mirosława Jarmużka podczas I Ogólnopolskiego Konkursu Weteranów Szos AW w 1976 roku.

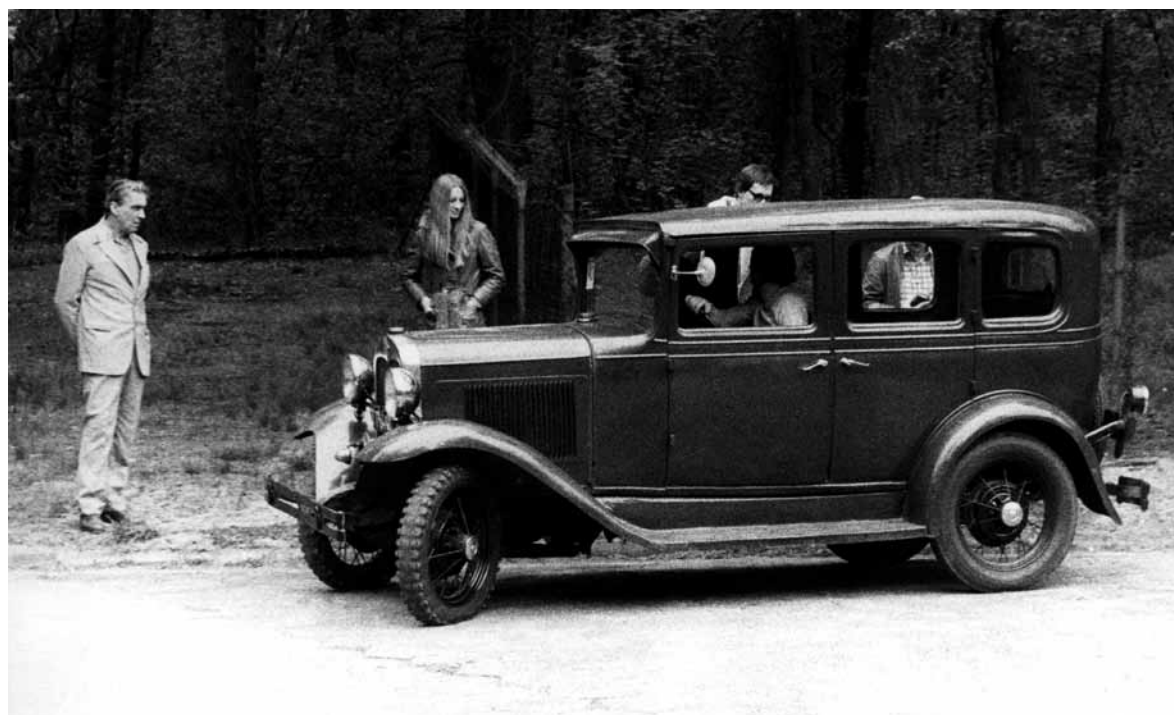


Automobilklub Warszawski zdobył drużynowe mistrzostwo Polski, a indywidualnie **Marek Paul** był pierwszy w grupie II, **Wojciech Ciurzyński** – drugi w grupie III, **Jan Peda** – czwarty w grupie III, **Apolinary Bartnicki** – drugi w grupie V, a **Tadeusz Kreid** – drugi w grupie VI.



U góry:
Komandor I eliminacji II TMMP Weteranów Szos w 1978 r. – Stanisław Jezierski ogłasza wyniki (w głębi Halszka Lewicka – sekretarz Koła i Marek Paul oraz Asia Paul).

Obok:
Najstarszy pojazd I eliminacji II TMMP Weteranów Szos, Ford A z 1929 roku Wojciecha Ciurzyńskiego.



Działalność

Wystawa pojazdów na Placu Zwycięstwa (obecnie Piłsudskiego), podczas MRPZ „WARSZAWA'86”.



Przemiany

PRZEMIANY (1989–1999)

Przemiany polityczno-gospodarcze w 1989 roku, zapoczątkowane rozmowami Okrągłego Stołu oraz wynikami czerwcowych, po raz pierwszy częściowo wolnych wyborów stwarzały również nowe możliwości działań powodujących zmiany w polskim ruchu pojazdów zabytkowych. Zaczęły powstawać nowe kluby o zasięgu międzynarodowym. Dotychczas, aby być wytypowanym do udziału w rajdzie zagranicznym, otrzymać paszport służbowy i dewizy na wyjazd, trzeba było zająć punktowane miejsce w Motorowych Mistrzostwach Polski Weteranów Szos, a później w Ogólnopolskim Konkursie Pojazdów Zabytkowych.

Z perspektywy czasu należy przyznać, że dziwnie wyglądała reprezentacja Polski na rajdach zagranicznych, np. 10 mężczyzn plus kierownik drużyny dbający o to, żeby wszyscy wrócili do Polski i nikt nie poprosił o azyl polityczny...

Uroczyste otwarcie Klubowego Muzeum Motoryzacji, 1991 r.



Działalność

Po przemianach uzyskanie paszportu nie stanowiło problemu, dewizy można było kupić w banku. Powstała nowa formuła rajdów rodzinnych, pozbawionych elementów rywalizacji, rajdów nastawionych tylko na turystykę i spędzanie czasu z rodziną. Nowa formuła zyskała bardzo wielu zwolenników. Najbardziej znanym z tego typu imprez jest do dnia dzisiejszego klub CAAR.

Tomasz Skrzeliński wziął udział po raz trzeci w rajdzie w Finlandii w Helsinkach.

	nr karty <u>001</u>
	nr ewid <u>DB17-15901</u>
	podpis <u>[Signature]</u>
KARTA WŁASCICIELA POJAZDU ZABYTKOWEGO	
imię <u>Lech</u>	
nazwisko <u>Potyński</u>	
adres <u>W-wa ul. Rapperswilska 9m3</u>	
data wystawienia <u>29.10.1991</u>	
 PRZEWODNICZĄCY Komisji Pojazdów Zabytkowych <u>[Signature]</u> pieczęć Zbigniew Mikiciuk	

W 1992 roku, podczas walnego zgromadzenia członków, już Komisji Pojazdów Zabytkowych AP, nowym przewodniczącym wybrany został **Lech Potyński**, dotychczasowy opiekun klubowego Muzeum Motoryzacji, a członkami: **Marek Paul, Andrzej Araszkiewicz, Krzysztof Wydrzycki, Konrad Majkowski**.

Mimo że komisja była wyjątkowo liczna i działała aktywnie, wiele jej wewnętrznych spraw było mocno nieuporządkowanych,



Apolinary Bartnicki
(Adler Primus z 1933 r.)
w trakcie próby wyścigowej
na torze w Centrum Szkolenia
Policji w Legionowie w 1994 r.

co powodowało różnego rodzaju napięcia. Priorytetowym zadaniem nowego przewodniczącego (najmłodszego wiekiem w dotychczasowej historii klubu) było załagodzenie tych nieporozumień. W tym czasie powstawał bowiem krajowy oddział Międzynarodowego Klubu CAAR (Klub Antycznych Automobili i Rajdów) i władze Automobilklubu zaleciły komisji jasne sprecyzowanie wzajemnych relacji między organizacjami.

Innym problemem była mizerna kondycja finansowa komisji, która chcąc uczestniczyć w rajdach organizowanych przez inne Automobilkluby lub też przygotowywać własne imprezy, musiała samodzielnie troszczyć się o zdobywanie środków poprzez pozyskiwanie sponsorów. Dotychczas koszty udziału zawodników w rajdach niemal w całości pokrywał klub, jednak coraz częściej zdarzało się, że komisji nie starczało pieniędzy na finansowanie delegacji, co było niezrozumiałe dla reprezentacji klubowej.

Kłopoty gospodarcze w kraju zaczęły bezpośrednio przekładać się na spadek aktywność członków komisji i ogólną kondycję ruchu weterańskiego. Eliminacje okręgowe praktycznie przestały istnieć w województwie mazowieckim.

Mimo problemów finansowych komisja prowadziła dosyć aktywną działalność na różnych płaszczyznach. W roku 1992 w pełni zaczęło działać klubowe muzeum (założone w 1991 roku, głównie dzięki staraniom **Konrada i Wojciecha Majkowskich** oraz **Antoniego Zwolskiego**) przy ul. Żelaznej 51/53 na terenie dawnych Zakładów Norblina. Dzięki przychylności dyrektora Muzeum Techniki, inż. **Jerzego Jasiuka**, osobistemu wsparciu prezesa AP – **Józefa Modeckiego**, dotacji klubowej i oczywiście wielkiej społecznej pracy klubowych kolegów, a także dobrowolnym składkom, udało się doprowadzić do uruchomienia ekspozycji kilkudziesięciu samochodów i motocykli.

Prezentowane były m.in.: Adler „Bielik” i Essex **Juliusza Siuzińskiego**, DKW Meisterklasse **Bogdana Filipiaka**, Fiat Topolino **Witolda Bitnera**, Fiat 508 **Romualda Dzieńcio**, Renault Floride **Lecha Potyńskiego**, DKW Ihle **Tomasza Skrzelińskiego**. Wśród motocykli wystawiane były takie rarytasy jak Sokół 1000 **Andrzeja Godlewskiego**, Zündapp KS 800 **Miłosza Sobolewskiego**, Royal Enfield **Andrzeja Araszkiwicza** oraz Indian Scout 741 **Tomasza Skrzelińskiego**.



Rajd lubelski 1992 r.
– mieliśmy liczną
reprezentację.

Działalność

Od 1. edycji
kwestowaliśmy na rzecz
Wielkiej Orkiestry
Świątecznej Pomocy.



Klubowa ekspozycja cieszyła się od początku istnienia sporą popularnością wśród zwiedzających muzeum. Jednocześnie wspomnieć należy, że teren muzeum był miejscem wielu klubowych spotkań i zlotów komisji.

W 1992 roku odbył się też tradycyjny Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych, będący jedną z eliminacji mistrzostw Polski, którego komandorem został **Krzysztof Szaykowski**. Głównymi atrakcjami rajdu były: tradycyjny wyścig na ul. Karowej oraz konkurs elegancji odbywający się na pl. Zamkowym, w przeuroczej scenerii kwiatowego Corso.

Lech Potyński po awarii
własnego motocykla
kontynuuje rajd
jako pasażer.



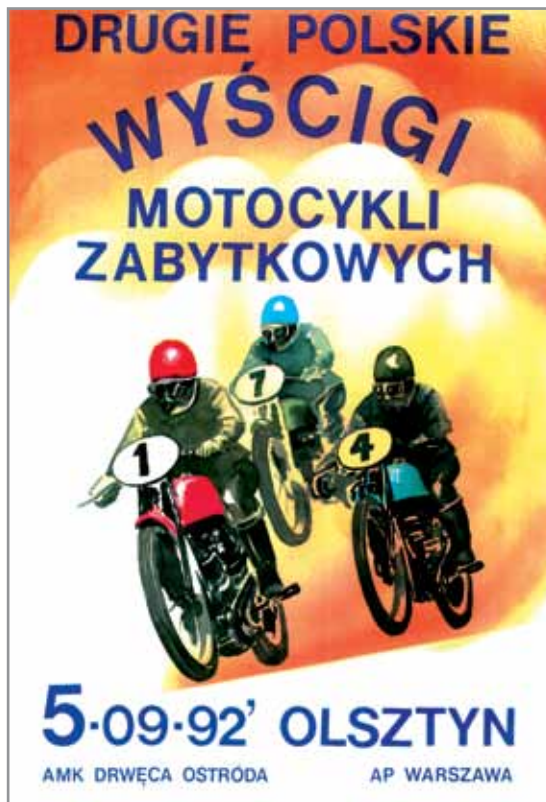
W tym samym roku wraz z klubem motocyklowym Rotor członkowie komisji (**Erwin Gorczyca, Lech Potyński, Krzysztof Wydrzycki**) zorganizowali po raz pierwszy w Polsce wyścigi motocykli zabytkowych na stadionie miejskim w Olsztynie. Impreza spotkała się z ogromnym odzewem nie tylko wśród miłośników zabytkowych motocykli, ale także wśród byłych zawodników, którzy na imprezę przygotowali swoje maszyny, na których profesjonalnie ścigali się w latach 50. i 60. W wyścigu uczestniczyli także motocykliści z Wielkiej Brytanii, prezentując maszyny praktycznie niespotykane w Polsce, jak Henderson czy BSA V 1000.



Działalność

W kolejnych latach komandorami Warszawskiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych byli: **Tomasz Skrzeliński**, **Lech Potyński** i **Ewa Bartnicka**. Mimo coraz mniejszych możliwości spowodowanych trudną sytuacją finansową klubu, rajdy cały czas stały na wysokim poziomie, głównie dzięki osobistemu zaangażowaniu działaczy.

Przykładem tego może być choćby Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych w 1994 roku, kiedy dzięki pozyskanym sponsorom udało się jako główną nagrodę rajdu w klasie samochodów wręczyć komplet opon Kumho, a w klasie motocykli fabrycznie nowy motocykl Mińsk 175. Z perspektywy czasu nagrody te mogą się dzisiaj wydawać skromne, lecz wtedy stanowiły sporą wartość. Mimo finansowej „mizerii”, dzięki zapałowi i ogromnemu zaangażowaniu całej komisji kolejne Rajdy Warszawskie były chyba bardziej widowiskowe niż są obecnie, a to za sprawą konkurencji Gymkhana (popularnej, przedwojennej „sprawnościwce”), którą odkrył na nowo i spopularyzował **Krzysztof**



Szaykowski. Podczas jednej długiej próby widzowie mogli podziwiać slalom z pochodniami, samochodową równoważnię czy metę, która przy prawidłowym zaparkowaniu uruchamiała mechanizm spustowy pistoletu sygnalizującego wykonanie zadania. Gymkhaną bawiono się przez kilka lat.

W tym samym czasie nawiązany został kontakt z Centrum Szkolenia Policji (CSP) w Legionowie, które udostępniało klubowi tor do przeprowadzania prób wyścigowych oraz aktywnie uczestniczyło w zabezpieczaniu imprez klubowych. W ramach współpracy z CSP przewodniczący komisji, **Lech Potyński** oraz **Krzysztof Wydrzycki** włączyli się w pracę fundacji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Statuetka za pierwsze miejsce w pierwszym Rajdzie Św. Krzysztofa (1995 r.), zdobyta przez Michała Szumskiego.



Zwycięzca w klasie motocykli Bartosz Cieluch, nagroda główna – motocykl Mińsk 175, Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych'1994.

Działalność



U góry:
Państwo Bartniccy
przy Adlerze Primus cabrio,
Jabłonna 1995 r.

Po prawej:
„załącznikiem” do tej
pamiątkowej plakietki
był rower ROMET.

Komisji udało się namówić do współpracy PZU, które po dłuższych negocjacjach zgodziło się na ustanowienie dodatkowej, 50-procentowej zniżki w zakresie OC dla zabytkowych pojazdów zrzeszonych w AP. Ruch ten pozwolił na pozyskanie nowych członków, kuszonych perspektywą mniejszych opłat ponoszonych tytułem ubezpieczenia pojazdu.

W 1995 roku z inicjatywy **Marii Potyńskiej** i **Wiesławy Bogutyn** komisja rozpoczęła długą i żmudną pracę nad wprowadzeniem do kodeksu drogowego definicji „pojazdu kolekcjonerskiego”. W owym czasie obowiązywał w Polsce zakaz importu pojazdów starszych niż 10 lat i sytuacja taka nie pozwalała na rozwój krajowego i tak ubogiego rynku weterańskiego.

Dzięki osobistym kontaktom członków komisji udało się doprowadzić do powstania w Sejmowej Komisji Transportu grupy skutecznie lobbującej na rzecz wprowadzenia definicji pojazdu kolekcjonerskiego do prawa o ruchu drogowym. Zmiana ustawy otworzyła drogę do dalszych rozporządzeń regulujących sprawy importu i rejestracji zabytków motoryzacji.



Dzisiaj, gdy Polska wstąpiła do grupy Schengen i możliwości przepływu zabytkowej motoryzacji są niemal nieograniczone w jej obrębie, ówczesne problemy wydają się trudne do zrozumienia, jednak kilkanaście lat temu to właśnie społeczna praca członków Komisji Pojazdów Zabytkowych stworzyła podwaliny do obowiązujących dzisiaj uregulowań prawnych.

W latach 1992–1996 członkowie komisji uczestniczyli prak-

Michał Szumski,
Taunus 17M z 1962 r,
eliminacja w Bielsku-Białej,
1998 r.



Działalność



Urszula i Zbigniew Zarzyccy odbierają Puchar za zajęcie 5. miejsca, Kazimierz 1998 r.

tycznie we wszystkich eliminacjach MPPZ, wielokrotnie zwyciężając zarówno indywidualnie, jak i drużynowo. Szczególnie wyróżnił się w tym okresie **Apolinary Bartnicki**, który dosiadając początkowo Adlera Primus z roku 1933, a następnie NSU/Fiat 500 z roku 1938 zawsze plasował się w czołówkach klasyfikacji, zdobywając tytuły indywidualnego mistrza Polski.

Po wyborach w 1996 roku przewodniczącym komisji ponownie został **Zbigniew Mikiciuk**, jednak w trakcie trwania kadencji w 1997 roku nastąpiła zmiana na tym stanowisku – przewodniczącym komisji wybrano **Michała Szumskiego**. W jej skład wchodził: **Zbigniew Mikiciuk, Ewa Parol-Bartnicka, Lech Potyński, Tomasz Skrzeliński, Zbigniew Zarzycki, Antoni Zwolski**.

Dla zaledwie 25-letniego wówczas **Michała Szumskiego** przewodniczenie komisji było dużym wyzwaniem, ale i wyróżnieniem, jak sam mówił: „Moja przygoda z zabytkową motoryzacją zaczęła się zaledwie kilka lat wcześniej. Mój pierwszy zabytkowy samochód to zakupiony w 1993 roku Ford Taunus 17M P3 z 1962 roku. Wiosną 1995 roku starannie odrestaurowane auto „wpadło w oko” **Krzysztofowi Szaykowskiemu i Bogdanowi Filipiakowi** – wieloletnim członkom komisji, którzy na stosunkowo pustych jeszcze wtedy uliczkach świeżo wybudowanego Natonina sprawdzali efektywność swoich doraźnych napraw przeprowadzonych w należących do nich samochodach DKW. Zawsze, gdy nawet przypadkowo spotkają się osoby zarażone bakcyłem starej motoryzacji, nie trudno o nawiązanie rozmowy, wymianę opinii,



Jacek Borkowski, aktor i miłośnik Mercedesów wyrusza na trasę 5. Eliminacji MPPZ, Kazimierz 1998 r.

Działalność

Michał Szumski
w Fordzie Consul 315
z 1962 r., Gorlice 1997 r.



szybkie ustalenie „wspólnych znajomych”, a wręcz początek przyjaźni. Tak było i tym razem. Dla **Krzysztofa Szaykowskiego** pistacjowy Taunus z białym dachem był wspomnieniem lat młodości, a dla mnie archaiczny DKW ciekawostką z innej epoki, wyznaczającą kolejny krok w rozwoju zainteresowania zabytkami techniki. Od dnia tego spotkania na ulicze na Ursynowie sprawy potoczyły się bardzo szybko. Skwapliwie skorzystałem z zaproszenia **Krzysztofa Szaykowskiego** na zebranie komisji. Początkowo na zebraniach siadałem gdzieś z boku onieśmielony osobami, z którymi miałem okazję się spotkać. Przychodzili tam przecież ludzie, którzy na rajdy jeździli już w latach, kiedy nie było mnie jeszcze na świecie, a ich kolekcje, takie jak powstające wówczas muzeum **Zbyszka Mikiciuka** czy zbiór samochodów **Tadeusza Tabenckiego** z „flagowym” Mercedese 540K, przyprawiły o zawrót głowy. Szybko jednak, dzięki aktywności na imprezach organizowanych w Warszawie, takich jak np. imprezie Komisji Sportu „Cztery Pory Roku – Puchar Wiosny'96”, gdzie wystartowałem wraz z sześcioma innymi załogami z naszej komisji, a także wynikami uzyskiwanymi na mistrzostwach Polski, udało mi się zjednać sobie tych automobilistów z krwi i kości.

Wobec rezygnacji **Zbyszka Mikiciuka** z przewodnictwa w komisji, na nowego przewodniczącego zaproponowano moją kandydaturę. Zgodziłem się kandydować chyba bardziej ze względu na fakt, że nie wypadało mi odmówić tym, którzy zaproponowali moją osobę, niż z wiary w możliwość objęcia tej funkcji. Stało się jednak to, w co nie mogłem później jeszcze przez jakiś czas uwierzyć. Ja, posiadacz Forda Taunus, zostałem wybrany na przewodniczącego komisji pojazdów zabytkowych w Automobilklubie Polski – organizacji z blisko 90-letnią wówczas tradycją, komisji osób mających przedwojenne Austro-Daimlery, Mercedesy, BMW, Aero, Tatry, Adlery, DKW, Chevrolety i inne auta, które wydawały mi się absolutnie nieosiągalne. Szybko okazało się jednak, że przewodnictwo takiej grupie ludzi to nie tylko splendor. Pomimo wspólnego zainteresowania i takiego samego hobby, prawie każdy z członków komisji miał swoją wizję jej funkcjonowania i starał się mnie do

niej namówić, mając w tym czasami swoje prywatne przesłanki.

Nieocenionej pomocy udzielił mi wtedy **Lech Potyński**, który szybko przekonał mnie, że działalność społeczna ma sens tylko wtedy, gdy przynosi frajdę, przyjemność, a nie wywołuje stresu i nerwów. Ta zasada stała się moim azymutem w działaniu, a dzięki stosowaniu się do niej udało mi się z czasem łagodzić napięcia panujące pomiędzy poszczególnymi osobami w komisji i skłonić większość do współdziałania. Było to niezwykle istotne, gdyż – jak się później okazało – w okresie najbliższych kilku lat komisję miały spotkać trudne chwile, a wręcz okresy zwątpienia w rację dalszego funkcjonowania”.

Był to okres końcówki boomu gospodarczego w Polsce. Klub miał środki na dofinansowanie działalności pojazdów zabytko-

Lech Potyński,
II Wyścig Motocykli
Zabytkowych, Olsztyn'97.



Działalność



Wiesia Bogutyn
i Andrzej Witalski
w trakcie Konkursu Elegancji,
Rajd Częstochowski w 1999 r.

wych, koszty udziału w imprezach na terenie kraju były stosunkowo niewysokie, ceny benzyny do zaakceptowania nawet... gdy samochód palił 15 l na 100 km, tak jak Oldsmobile 88 **Zygryda Jacyno**. Do końca lat 90. członkowie komisji brali udział w rajdach po siedem, osiem, a nawet 10 załóg.

W 1997 roku były starty m.in. w: pierwszej eliminacji MPPZ (Gorlice; 3. miejsce w klasyfikacji zespołowej), czwartej eliminacji MPPZ (Bielsko-Biała), szóstej eliminacji MPPZ (Kraków), ósmej eliminacji MPPZ (Częstochowa) i dziewiątej eliminacji MPPZ (Poznań Błężewko; 2. miejsce w klasyfikacji zespołowej).

Zdobyte punkty na tych i innych rajdach dały w 1997 roku tytuł klubowego mistrza Polski w kategorii samochodów. Ford Consul 315 z 1962 roku, którym startował po raz pierwszy w tym sezonie **Michał Szumski**, został wybrany Automobilem Roku.

Pod koniec 1997 roku wystąpiono, wzorem klubu CAAR, do Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń o przyznanie dodatkowych zniżek w ubezpieczeniach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Odpowiedź PZU była pozytywna! W zamian za reklamę na pojazdach członkowie AP uzyskali 50-procentowe zniżki. Warunkiem było, aby pojazd był odrestaurowany, czego gwarancją miała być karta oceny pojazdu wydawana przez klubową Komisję Techniczną. Od tego czasu współpraca z PZU była co roku przedłużana, m.in. na podstawie składanych sprawozdań z organizowanych imprez w Warszawie oraz udziału klubowych załóg w rajdach na terenie kraju.

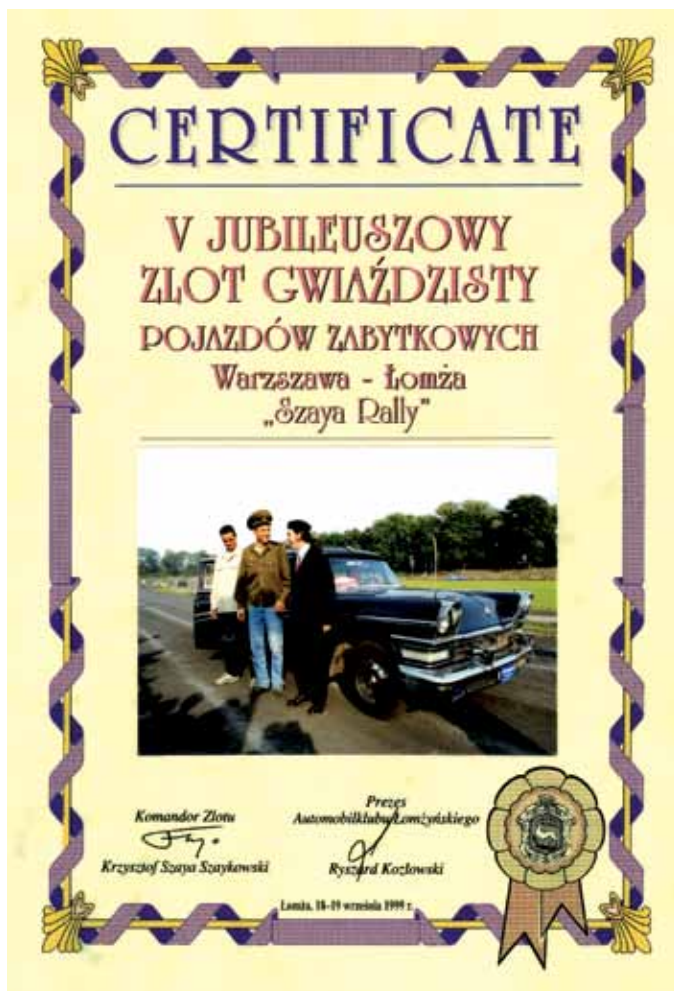
W maju następnego roku zorganizowano drugą eliminację MPPZ w Warszawie (dokładnie w Jachrance nad Zalewem Zegrzyńskim). Pierwszego dnia trasa okrężna przebiegała



Waldemar Grzybowski
z żoną Jolą w trakcie
Konkursu Elegancji,
Rajd Częstochowski
w 1999 r.

Działalność

Dyplom z Szaya-Rally otrzymywali wszyscy uczestnicy.



w okolicach Serocka i Legionowa, następnego dnia wjechano do stolicy. Konkurs Elegancji został przeprowadzony na wyłączonym z ruchu fragmencie Krakowskiego Przedmieścia przy kościele św. Anny. Na ul. Karowej odbyła się próba sportowa – przejazd na czas. W imprezie udział wzięło 20 załóg, a najstarszym pojazdem było BMW 315/1 z 1934 roku, w którym startował **Jan Milczek** z Automobilkłuby Lubelskiego.

Pod względem popularności imprezy warszawskie zdecydowanie przegrywały wówczas z rajdami organizowanymi w Kazimierzu Dolnym i Poznaniu, czasami z rajdami krakowskimi. Jednak dzięki zaangażowaniu komisji, ciekawej trasie, wielu atrakcjom w bazie rajdu – eliminacja zebrała doskonale recenzje wśród załóg spoza klubu. Efektem był potwierdzony dyplomem przez Polski Związek Motorowy tytuł Komandora Roku 1998 dla **Michała Szumskiego**.

Poza działaniami związanymi z przygotowaniem tego rajdu znaleziono czas, aby wystartować w eliminacjach zorganizowanych przez inne automobilkłuby. Zdobyto punkty m.in. w: pierwszej eliminacji MPPZ (Gorlice), trzeciej eliminacji MPPZ (Bydgoszcz), piątej eliminacji MPPZ (Kazimierz Dolny), szóstej eliminacji MPPZ (Częstochowa), ósmej eliminacji MPPZ (Skorzęcin pod Poznaniem, gdzie reprezentacja klubu zajęła 2. miejsce w klasyfikacji zespołowej) oraz dziewiątej eliminacji MPPZ (Wista).

Impreza w Skorzęcinie była szczególna – jubileuszowy XXV Poznański Międzynarodowy Rajd Pojazdów Zabytkowych zgromadził na starcie około 100 załóg z Polski i zagranicy!

Zebrane punkty, także na innych rajdach, pozwoliły Automobilkłubowi Polski zdobyć tytuł klubowego mistrza Polski w klasyfikacji samochodów.

Działalność

W dniach 6–9 maja 1999 roku działacze klubu zorganizowali pierwszą eliminację Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych. Komandorem była **Ewa Parol-Bartnicka**. Pierwszego dnia imprezy załogi dojechały aż (!) do Żelazowej Woli (do muzeum Fryderyka Chopina), gdzie zorganizowany został krótki koncert muzyczny. Po południu powrócono do bazy rajdu zlokalizowanej w Twierdzy Modlin. Dodatkową atrakcją dla zawodników było strzelanie z ostrej amunicji na strzelnicy o Puchar Dowódcy Garnizonu. Drugiego dnia odbyła się jazda okrężna po dolinie Narwi, a w okolicach Nowego Dworu Mazowieckiego rozegrano próbę górską. Konkurs elegancji odbył się na pl. Zamkowym na warszawskim Starym Mieście.

W imprezie tej udział wzięło 30 załóg w samochodach i 1 motocyklista, a najstarszym pojazdem było BMW 303 **Marka Lekkiego** z AK Beskidzkiego. Poza tym wystartowały jeszcze cztery inne samochody sprzed 1945 roku. Impreza zakończyła się Balem Komandorskim w bardzo eleganckiej oprawie, zorganizowanym w Kasynie Garnizonowym. Do zbioru anegdot klubowych trafiło po balu zdarzenie dość nieprzyjemne i jak się okazało, kosztowne dla komisji. Jedna z załóg startująca w rajdzie Jaguarem MkII z 1969 roku, rozbawiona i upojona alkoholem, przy użyciu wystawionych w kasynie razem z rycerskimi zbrojami mieczy, uszkodziła jeden z wiszących tam obrazów olejnych o dużej wartości. Za naprawę obrazu trzeba było zapłacić ze środków komisji, gdyż pieniędzy od sprawców nie udało się nigdy wyegzekwować...

We wrześniu **Krzysztof Szaykowski** zorganizował V Jubileuszowy Szaya Rally. Tradycyjnie rajd miał charakter towarzyski, baza znajdowała się w gościnnych pokojach hotelu Polonez. Impreza cieszyła się w środowisku znakomitą reputacją, frekwencja dopisała – jak zwykle dzięki urokowi komandora i sponsorom rajd na lata pozostał w pamięci uczestników.

W tym samym roku PZM dokonał zmiany nazewnictwa: „eliminacje” zastąpiono „rundami”. Załogi klubu startowały w: drugiej rundzie MPPZ (Bydgoszcz; **Michał Szumski** w Fordzie Consul zajęł 2. miejsce, a drużynowo klub – 3.); trzeciej rundzie MPPZ – XXII Rajdzie Beskidzkim (**Łukasz Wykrota** w Trabancie 600 – 2. lokata w klasie post-1945, uczestniczył też **Michał Szumski** w Fordzie Consul); czwartej rundzie MPPZ (Kazimierz Dolny; **Jarosław Ciurzyński** z **Elżbietą Ciurzyńską** w Zile 111 z 1963 roku – 1. miejsce w Konkursie Elegancji, uczestniczyli: **Apolinary**





Zbigniew i Joanna Mikiciuk prowadzą kolumnę samochodów na Auto Sacrum w 2000 r.

Bartnicki w NSU/FIAT z 1939 roku, **Andrzej Witalski** z **Wiesławą Bogutyn** w IFA F-9; drużynowo AP – 3. pozycja); piątej rundzie MPPZ – KRAK 1999 (**Patryk Mikiciuk** w Fordzie A, **Andrzej Witalski** w IFIE F-9 z 1954 roku, drużynowo – 2. miejsce); szóstej rundzie MPPZ – XXVI Poznańskim Międzynarodowym Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Łukasz Wykrota** – 1. pozycja, uczestniczyli: **Andrzej Witalski** z **Wiesławą Bogutyn** w IFA F-9, drużynowo AP – 1. miejsce); siódmej rundzie MPPZ – Rajdzie Częstochowskim (**Wojciech Ciużyński** w Zile 111, **Andrzej Witalski** z **Wiesławą Bogutyn** w IFA F-9, drużynowo – 3. lokata).

Podsumowanie roku w MPPZ wypadło nie najlepiej, gdyż indywidualnie w kategorii samochodów **Łukasz Wykrota** został sklasyfikowany na 4. miejscu, a w kategorii motocykli **Andrzej Godlewski** – na 3. Drużynowo AP zajął 4. pozycję.



Reprezentacja Białorusi przyjechała Zaporozcami na Auto-Sacrum w 2000 r.

Działalność

Piotr Szałaśny,
Częstochowa 1999 r.



Sukcesy

LATA TRIUMFÓW (2002–2003)

Sezon 2002 rozpoczęto 21 kwietnia wystawą w Muzeum Motoryzacji w fabryce Norblina. Członkowie komisji zaprezentowali m.in. bogatą kolekcję Syren, a także motocykli z kolekcji **Andrzeja Godlewskiego**. Był Zundapp **Miłosza Sobolewskiego** i Royal Enfield **Miroslawa Reszko**. Załogi w strojach z epoki wyruszyły w podróż ulicami Warszawy, otwierając w ten sposób sezon rajdowy.

Członkowie Koła Młodych Pojazdów Zabytkowych AP, od lewej Grzegorz Cichocki, Wiktor Paul, Piotr Janicki i Aleksandra Komasa.



Działalność



Zwycięzcy Konkursu Elegancji, z lewej Jarek Ciużyński i Patryk Mikiciuk, Rajd Częstochowski w 2002 r.

Wspólnie z Muzeum Motoryzacji w Otrębusach 5 maja zorganizowano Złot Pojazdów Zabytkowych „Auto Sacrum”. Uczestnicy spotkali się w muzeum i kolumną przejechali na uroczystość poświęcenia pojazdów do Podkowy Leśnej. Następnie załogi wystartowały do krótkiej jazdy turystycznej po okolicach Pruszkowa. Podsumowanie dnia i ogłoszenie wyników odbyło się w Otrębusach w trakcie okolicznościowego bankietu. W imprezie wzięło udział ok. 40 załóg.

Wspólnie z klubem CAAR zorganizowano Rajd Pojazdów Zabytkowych w Białobrzegach. Komandorem rajdu był **Krzysztof Kosobudzki**. W rajdzie wzięło udział 35 załóg. Wystartowali min.: **Zygfryd Jacyno** w Oldsmobilu, **Asia Paul** w Tatrze, **Jerzy Primke** w Roverze, **Lech Potyński** w NSU/FIAT 1100, **Waldemar Grzybowski** w Mercedesie 180, **Leszek Suchecki** w Citroënie, **Patryk Mikiciuk** w MG, **Jarosław Ciużyński** w Austinie Healey MkIII.

W 2002 roku klubowe załogi brały udział w następujących eliminacjach MPPZ:

– VII Gorlickim Rajdzie PZ (**Apolinary Bartnicki** w NSU/FIAT z 1939 roku – 1. miejsce, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth de Lux z 1933 roku – 3., **Wojciech Ciużyński** w Austinie Healey MkIII z 1967 roku; w klasyfikacji zespołowej – 1. pozycja);

– XXIX Międzynarodowym Poznańskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Łukasz Wykrota** w Trabancie 600 – 1. pozycja, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku – 5., **Apolinary Bartnicki** w NSU/FIAT z 1939 roku);

– w piątej eliminacji – Krakowskim Międzynarodowym Rajdzie Pojazdów Zabytkowych KRAK 2002 (**Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku – 1. lokata, **Sławomir Roszkowski** w Mercedesie 230S z 1965 roku – zwycięzca Konkursu Elegancji, **Wojciech Ciużyński** w Austinie Healey MkIII z 1967 roku, drużynowo – 1. miejsce);



Patryk Mikiciuk w Fordzie A, w bagażniku na siedzeniu „teściowej” – Justynka Ciużyńska, Rajd Tarnowski w 2002 r.

Działalność

Pierwsze miejsce cieszy...,
Andrzej Chmielowski,
KRAK 2002.



– II Tarnowskim Międzynarodowym Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Wojciech i Elżbieta Cieurzyńscy** w Austinie Healey MkIII z 1967 roku – puchar dla najwyższej sklasyfikowanej załogi na samochodzie brytyjskim, **Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Andrzej Witalski i Wiesia Bogutyn** w IFA F-9, drużynowo – 3. miejsce);

– XVI Ogólnopolskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych Puławy 2002 (**Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Andrzej Witalski i Wiesia Bogutyn** w IFA F-9, **Apolinary i Ewa Bartniccy** w Fordzie T z 1924 roku, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku, **Piotr Szałaśny** w BMW 1600);

– XXV Beskidzkim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Wiktor i Asia Paul** w Tatrze 12 z 1927 roku – 1. pozycja, **Patryk Mikiciuk** w Fordzie A z 1928 roku – 2., **Andrzej Chmielowski** w Plymouth de Lux z 1933 roku – 3., **Jarosław i Zuzanna Ciu-**

rzyńscy w Austinie Healey MkII z 1967 roku – 5., **Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Zbigniew i Ula Zarzyccy** w Triumph Spitfire; drużynowo – 1. miejsce);

– XVIII Częstochowskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Wojciech i Elżbieta Cieurzyńscy** w Austin Healey MkIII z 1967 roku, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku, **Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Andrzej Witalski i Wiesia Bogutyn** w IFA F-9 z 1954 roku, **Patryk Mikiciuk** z **Jarosławem Cieurzyńskim** w Fordzie Thunderbird z 1962 roku, drużynowo – 1. miejsce).

Drugim złotem był Nostalgia Festival w Ronneby w Szwecji, w którym wzięły udział załogi wydelegowane przez Polski Związek Motorowy. W Fordzie Consul wystartował **Michał Szumski**, w Fordzie T z 1924 roku **Ewa i Apolinary Bartniccy**, w Whippecie Overland **Patryk Mikiciuk**, w Austinie Healey **Elżbieta**

Joanna i Wiktor Paul,
Bielsko-Biała 2002 r.



Działalność



i **Wojciech Ciurzyński**. W sobotę 28 czerwca od rana do wieczora odbywała się wystawa zabytkowych samochodów i motocykli. Było to ogromne przedsięwzięcie organizacyjne, gdyż w wystawie wzięło udział ok. 600 pojazdów. Przeprowadzono je perfekcyjnie. Każdy uczestnik przy zgłoszeniu otrzymywał numer miejsca, w którym miał zaparkować. W trakcie wystawy komisja Konkursu Elegancji oglądała wszystkie pojazdy, typując auta do finału. Wszystkie polskie samochody prezentowały się na podium przed całą zgromadzoną publicznością, a do ścisłego finału zostały zakwalifikowane trzy załogi: **Patryk Mikiciuk**, **Apolinary Bartnicki** i **Krzystian Łabędź** w Mikrusie.

Na „naszym podwórku” **Andrzej Chmielowski** i jego Plymouth De Lux wywalczyli tytuł mistrza Polski w klasyfikacji samochodów, **Apolinary Bartnicki** i NSU/FIAT 500 – wicemistrza Polski, a **Grzegorz Kalinowski** i Fiat 124 Sport Coupe – II wicemistrza Polski.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że na 122 sklasyfikowanych zawodników, w pierwszej dwudziestce MPPZ znalazło się pięć załóg z Automobillklubu Polski! Klub zdobył tytuł drużynowego mistrza Polski.

W 2003 roku już tradycyjnie, wspólnie z Muzeum Motoryzacji w Otrębusach, zorganizowano Zlot Pojazdów Zabytkowych „Auto Sacrum”. Przybyło ponad 70 samochodów z całej Polski oraz 12 załóg Zaporozcami z Białorusi. Wśród uczestników byli przedstawiciele klubów markowych, w tym Mercedesa i Opla Manty. Po poświęceniu samochodów i motocykli przed zaimprovizowanym ołtarzem w parafii św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej, przybyłe załogi wyruszyły na trasę rajdową zgodnie z itinererem. Trasa prowadziła drogami Mazowsza przez Grodzisk Mazowiecki, Radziejowice, Żyrardów, Błonie, aż do Żelazowej Woli. Wszyscy zbierali pieczątki PKP, odpowiadali na pytania.



Polska aleja na zlocie
w Szwecji, 2002 r.

Działalność

Apolinary Bartnicki
w BMW DIXI,
Rajd Poznański w 2002 r.



Okazałe puchary zdobyli: za 1. miejsce **Waldemar Grzybowski**, za 2. – **Michał Szumski**. Podsumowanie imprezy miało miejsce w gościnnych progach Muzeum Motoryzacji w Otrębusach, gdzie rolę gospodarzy pełnili **Joanna i Zbigniew Mikiukowie**.

1 czerwca 2003 roku w Muzeum Techniki zorganizowano wystawę i rajd pod tytułem Wspaniały Świat Starej Motoryzacji – Kabriolety i Inne Automobile. Komandorem imprezy był **Witold Bitner**. O godz. 10.00 na starcie stawilo się ponad 20 samochodów i motocykli, które wyruszyły na trasę po Warszawie, zgodnie z itinerarem. Próby sprawnościowe o bardzo sportowym charakterze (np. wyścig równoległy), rozegrano na terenie Ośro-

ka Automobilkлубu na Bemowie. Rajd, który był równocześnie drugą eliminacją Mistrzostw Okręgu PZM w Warszawie, zakończyło tradycyjne spotkanie przy grillu w zakładach Norblina.

W czerwcu wspólnie z klubem CAAR przeprowadzono Rajd Ziemi Białobrzeskiej, zaś w sierpniu Jubileuszowy Rajd Motocyklowy, w 100. rocznicę pierwszego rajdu motocyklowego na ziemiach polskich.

W Nowym Dworze Mazowieckim rozegrano eliminację Mistrzostw Okręgu Warszawskiego, reaktywowanych po latach dzięki staraniom **Ewy Parol-Bartnickiej**. Komandorem rajdu był **Apolinary Bartnicki**, trasa prowadziła w okolicach Puszczy Kampinoskiej, doliny Wisły, wokół Nowego Dworu Mazowieckiego.

Uroczystość złożenia wieńca
na grobie Mistrza Kierownicy
Jana Rippera.

Sztandar Automobilkлубu
Krakowskiego trzyma Jerzy
Jerzykowski, obok Stanisław
Dynasiewicz, syn Jana Rippera
– Stanisław oraz wdowa po
Janie Ripperze – Stanisława.
Zakopane 2003 r.



Działalność

Wieczorem, oprócz ogłoszenia wyników rajdu, podsumowano Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego. Klubowy sezon rajdowy zakończono stacjonarną wystawą w Muzeum Norblina.

Załogi AP brały udział w następujących eliminacjach MPPZ: drugiej eliminacji w Międzynarodowym Poznańskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Łukasz i Katarzyna Wykrotowie** w Trabancie 600 – 10. lokata); czwartej eliminacji w XVII Ogólnopolskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych Mobil Oil Poland (**Ewa i Apolinary Bartniccy** w Essex Super Six z 1927 roku, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku, **Andrzej Witalski i Wiesia Bogutyn** w IFA F-9 – w trakcie Konkursu Elegancji nie tylko ubrani byli we wspaniałe stroje, ale nawet odegrali scenkę rodzajową, **Wojciech i Elżbieta Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII); szóstej eliminacji w KRAK 2003; ósmej w Tarnowie (**Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Wojciech i Elżbieta Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII z 1967 roku, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux); dziewiątej rundzie (Rzeszów); dziesiątej – w Bielsku-Białej (**Patryk Mikiciuk** w Fordzie A – 1. miejsce, **Joanna Paul** w Tatrze 12 – 2. miejsce, **Grzegorz Kalinowski** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Jarosław Ciurzyński** w Austinie Healey MkIII, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux) i jedenastej rundzie w Częstochowie.

Członkowie klubu wzięli udział również w III Zlocie Pojazdów Zabytkowych – w 100-lecie urodzin **Jana Rippera** w Zakopanem. Po uroczystym nabożeństwie za spokój duszy wielkiego automobilisty i mistrza kierownicy, złożono kwiaty na jego grobie. Główną atrakcją zlotu był nocny przejazd Krupówkami, a następnego dnia wystawa samochodów i motocykli na Krupówkach. W zlocie wzięło udział ok. 50 załóg.

W MPPZ wywalczone: w klasyfikacji samochodów mistrzem Polski został **Andrzej Chmielowski**, 4. pozycję zajął **Patryk Mikiciuk**, 7. – **Grzegorz Kalinowski**, a 10. – **Joanna Paul**. W klasyfikacji zespołowej Automobilklub Polski ponownie wywalczył drużynowe mistrzostwo Polski.



Essex Super Six z 1927 roku **Apoliniego Bartnickiego** został uznany Automobilem Roku, Puchar Pań dla najwyższej sklasyfikowanej zawodniczki w MPPZ zdobyła **Joanna Paul**. Ponadto **Apolinary Bartnicki** wywalczył wicemistrzostwo Okręgu Warszawskiego PZM.

Joanna Paul odbiera Puchar Pań z rąk Zbigniewa Mikiciuka, podsumowanie MPPZ'2003.

KOŁO MŁODYCH PRZY KOMISJI POJAZDÓW ZABYTKOWYCH

Historia Koła Młodych przy Komisji Pojazdów Zabytkowych AP rozpoczęła się pod koniec 2003 roku. Inicjatorem powstania był **Zbigniew Mikiciuk**, a projekt przewidywał powołanie podkomisji przy każdym Automobilklubie. Ideą przyświecającą pomysłodawcom było uaktywnienie młodych ludzi, których coraz więcej uczestniczyło w życiu



Patryk Mikiciuk zawsze lubił opowiadać o samochodach.

Działalność



klubowym. Drugim powodem było zachęcenie nowych ludzi do działania, powstało przecież mnóstwo działających na własną rękę różnorodnych klubów konkretnych marek i modeli. Zadaniem było zintegrowanie tych młodych ludzi w Automobilklubie. Komisja Główna zaakceptowała ten pomysł.

Automobilklub Polski był pierwszym, który powołał Koło Młodych. Przewodniczącym został **Patryk Mikiciuk**. Inicjujące spotkanie miało miejsce na neutralnym gruncie w kawiarni. Stawili się na nim liczni przedstawiciele klubów: Zastawy, Mini, Fiata, Opla Manty, Syreny. Owocem tego spotkania był mały zlot w Muzeum Motoryzacji w Otrębusach. Tam narodził się pomysł zorganizowania pierwszego rajdu Koła Młodych Pojazdów Zabytkowych (KMPZ). Na kolejnym zebraniu, już w Automobilklubie, został ustalony termin pierwszego rajdu

KMPZ na 10 kwietnia 2004 roku, a nowym przewodniczącym został wybrany **Marcin Kalinowski**.

Na kwietniowy rajd rozpoczynający sezon całej Komisji Pojazdów Zabytkowych stawilo się ponad 50 załóg, w większości młodych osób, z różnych klubów samochodowych. Rajd był wzorowany na Mistrzostwach Polski Pojazdów Zabytkowych, trasa wiodła według itinerera strzałkowego, były próby sportowe (na autodromie na Bemowie) i zabawowe, pojawiły się również pytania turystyczne dotyczące trasy. Metę wyznaczono w okolicach Ożarowa Mazowieckiego w centralnym magazynie Syren.

Impreza wypadła pomyślnie. Uczestnikom spodobała się tego rodzaju rywalizacja, szczególnie zadania wymagające dużego poczucia humoru. Wielu z zawodników wówczas startujących to obecni członkowie Koła Młodych lub stali uczestnicy rajdów.



Działalność



Piotr Życzyński,
rajd Warszawski 2004 r.

Kolejnym ważnym etapem rozwoju była pomoc przy organizacji XXVII Warszawskiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych, rundy Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych oraz w Grand Prix Youngtimer PZM.

3 października 2004 roku odbył się kolejny rajd KMPZ. Tym razem impreza była rundą Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów Zabytkowych PZM. Ranga rajdu znacznie podwyższyła poprzeczkę przed organizatorami. Na starcie w dawnej fabryce Norblina przy ul. Żelaznej pojawiło się 41 samochodów. Do atrakcji rajdu należało: zwiedzanie nowego wówczas Muzeum Powstania Warszawskiego, Róży Wiatrów w samym śródmieściu Warszawy i oczywiście próby sportowe. Wygrał członek klubu **Bogdan Pietrzak** w Warszawie M-20 z 1963 roku.

W 2005 roku Koło Młodych zaplanowało dwie własne imprezy w randze Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów Zabytkowych PZM oraz pomoc w organizacji kolejnego Warszawskiego Rajdu (rundy MPPZ). W tym samym roku z funkcji przewodniczącego, ze względu na liczne obowiązki służbowe, zrezygnował **Marcin Kalinowski**, a jego miejsce zajął **Kamil Pawłowski**.

11 czerwca odbył się pierwszy rajd. Na starcie przy ul. Ciepłej (teren Atrium Skanska) stawiło się 38 załóg. Trasa wiodła przez Śródmieście, Starą Pragę oraz Żoliborz. Próby sportowe odbyły się na terenie M1 w Markach, a meta w Forcie Wawrzyszew, w zaprzyjaźnionej knajpce motoryzacyjnej British Garage Club. Rajd wygrał **Piotr Życzyński** z AP w Trabancie 600 z 1963 roku.



Kamil Pawłowski
i Grzegorz Frunckowski,
Puławy 2006 r.

Działalność



Druga z imprez odbyła się 23 października. Na starcie, na dobrze znanym autodromie Bemowo, gdzie odbyły się również próby sportowe, stawilo się 39 załóg. Triumfotorem znów był członek AP, tym razem **Jarosław Tobolski** w Mercedesie Benz W111 z 1963 roku.

Rok 2006 to jakby kopia poprzedniego sezonu, czyli dwie własne imprezy pod rangą Mistrzostw Okręgu Warszawskiego PZM oraz coraz bardziej rozwinięta pomoc przy organizacji rundy mistrzostw Polski. Tym razem na Warszawskim Rajdzie Koło Młodych, oprócz innych klasycznych zadań przewidzianych dla organizatorów, w miejscowości Popowo zorganizowano szereg konkursów zabawowych w swoim stylu, tj. z dużą dozą poczucia humoru.

Miłośnicy pojazdów zabytkowych (od lewej):
Kamil Pawłowski,
Wiesława Bogutyn,
Jarek Cieurzyński,
Piotr Sidorowicz,
Monika Tobolska,
Irena Zielińska,
Marcin Wiśniewski,
Urszula Bitner,
Hubert Ochorowicz,
Ryszard Kawalec,
Jarosław Tobolski.



Pierwsza z „okręgówek” odbyła się 9 kwietnia. Dowodem na coraz większe zainteresowanie rajdami Koła Młodych była frekwencja – 46 samochodów. Trzeba zaznaczyć, że organizatorzy starają się za każdym razem zmieniać trasę i bazę imprez. Każde zawody mają nowe miejsce startu, próby zlokalizowane są w innym miejscu. Tym razem załogi wyruszyły z terenu przyległego do Elektrociepłowni Siekierki, a próby sportowe odbyły się na terenie klubu Znicz w Pruszkowie. Rajd wygrał **Bartosz Idzikowski** jadący Mercedesem Benz 230E z 1980 roku.

Kolejne zawody zostały rozegrane 9 września. Start odbył się na rynku w Karczewie, próby sportowe – na parkingach Tesco na warszawskiej Pradze. Spośród 39 startujących, najlepszym okazał się **Apolinary Bartnicki** w świetnym BMW Dixi z 1928 roku.

W następnym sezonie Koło Młodych zmniejszyło liczbę imprez. Powodów było kilka: coraz większe zainteresowanie innych klubów mistrzostwami okręgu PZM, coraz większe zaangażowanie młodych w warszawskim rajdzie oraz chęć zrobienia jednego, ale większego, dłuższego, wykraczającego znacznie poza granicę Warszawy rajdu będącego rundą Mistrzostw Okręgu Warszawskiego PZM.

Taka impreza odbyła się 14 kwietnia we współpracy z gminą Bolimów, gdzie ulokowane były wszystkie próby sportowe (odbyły się one na kawałku autostrady wybudowanej tu w końcu lat 70., a pozostawionej praktycznie bez opieki do lat obecnych) oraz meta. Na starcie w Aeroklubie Warszawskim na Bemowie pojawiło się 48 pojazdów, a zawody wygrał **Sławomir Roszkowski** w Mercedesie W111 rocznik 1965.

Członkami Koła Młodych Pojazdów Zabytkowych są ludzie wywodzący się z różnych środowisk motoryzacyjnych, niekoniecznie w bardzo młodym wieku (przedział jest spory: od kilkunastu do kilkudziesięciu lat). W ich posiadaniu jest już dużo pojazdów zabytkowych – od tych najbardziej unikatowych i nieco starszych, jak: Oldsmobile 30E (1926), Tatra 12 (1928), Wartburg 311 Cabriolet (1956), Panhard PL 17 (1960), Trabant 600 Camping (1963), Syrena 103 (1965), Volkswagen Karmann Ghia typ 34 (1969) – do nowszych, ale równie ciekawych: Citroën GS (1975),

Działalność



BMW 630 (1978) czy Rover 3500 Vanden Plas (1985). A poza tym jeszcze wiele bardziej popularnych wozów: Volkswagen 1200, Ford Capri, Trabant 601, Renault 4, Wartburg 312, szereg Syren, Warszaw, Polskich Fiatów.

Imprezy

LATA WIELKICH IMPREZ (2004–2005)

Sezon automobilowy w 2004 roku rozpoczęto od bardzo udanego rajdu, zorganizowanego 3 kwietnia przez Koło Młodych Pojazdów Zabytkowych. Na starcie pod Pałacem Kultury i Nauki stawilo się 47 załóg. Trasa prowadziła przez Bemowo, gdzie przeprowadzono próby sportowe, do Centralnego Muzeum Syren koło Ożarowa. Na trasie zawodnicy odpowiadali

na trudne pytania z historii motoryzacji i BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego). Był to pierwszy rajd samodzielnie organizowany przez Koło Młodych.

W dniu 2 maja do Podkowy Leśnej przyjechało ponad 50 załóg pragnących, jak nakazuje kilkudziesięcioletnia tradycja, rozpocząć sezon automobilowy od uroczystego nabożeństwa połączonego z poświęceniem pojazdów. Zameldowało się już po raz drugi dziewięć pojazdów z Ukrainy z klubu ZAZ–Kozak. Po poświęceniu samochodów państwo **Mikiciuk** przygotowali 50–kilometrową trasę rajdu z metą w Muzeum Motoryzacji w Otrębusach.

Wielkim wydarzeniem było przeprowadzenie po kilkuletniej przerwie Warszawskiego Rajdu Pojazdów Zabytkowych, będącego również drugą eliminacją MPPZ. Patronat nad rajdem objął prezydent Warszawy, **Lech Kaczyński**. Komandorem rajdu był **Krzysztof Adamczyk**, wicekomandorem – **Witold Bitner**, natomiast próby sportowe przygotowali i bezbłędnie przeprowadzili **Andrzej Witalski** i **Grzegorz Kalinowski**. Zmobilizowano wszystkich członków komisji do pomocy, tak by po przerwie zawody wypadły okazale.

Baza zlokalizowana została w podwarszawskiej Magdalence. Po odprawie wyruszone na trasę, która prowadziła do muzeum **Anny** i **Jarosława Iwaszkiewiczów** w Stawiskach. Po drodze załogi musiały zidentyfikować obiekty na podstawie otrzymanych zdjęć oraz określić ich odległość od startu. Po zwiedzeniu muzeum i próbie „kelnera” pojechano do Warszawy, gdzie na płycie lotniska na Bemowie odbyły się kolejne sprawdziany: jazda po mokrym kole, kręciołek, który dostarczył zarówno załogom, jak i publiczności sporo emocji, wyścig równoległy, próba zabawowa z doniczkami. W slalomie równoległym nie do pokonania okazał się **Łukasz Wykrota** w swoim Trabantie 600 z 1963 roku.

Następnego dnia rano zawodnicy wyruszyli na ul. Karową, gdzie rozegrano Grand Prix Karowej. Start nie był obowiązkowy, gdyż wyniki nie były wliczane do punktacji. Karowa budzi emocje, ale i respekt, wymaga dużych umiejętności, ale przede wszystkim rozwagi. Ostatecznie wystartowały wszystkie załogi, a zgromadzona publiczność miała okazję podziwiać piękne

Wiktor Paul
i Irena Zielińska.



Rodzinny team – tata Grzegorz Kalinowski jako starter i syn Marcin – pomiar czasu w trakcie Rajdu Warszawskiego, Bemowo 2004 r.

Działalność

Łukasz Wykrota
poważnie podszedł
do reklamowania
sponsora Komisji
Pojazdów Zabytkowych,
WARSZAWA 2004.



zabytkowe samochody w wyścigu górskim. Zwycięzcą Grand Prix został **Paweł Bobiński** w Mercedesie 280 SLC z 1978 roku, a świetną jazdę zaprezentowali także **Darek Filimowicz** w MGB, **Marek Lekki** w BMW 2002, **Maciej Wałęczak** w Corvette oraz **Andrzej Chmielowski** w Fiacie 124 Spider. W klasie pojazdów przedwojennych wspaniale spisali się **Apolinary Bartnicki** w Fiacie Archita z 1931 roku i **Krzysztof Kosobudzki** w Mercedesie 170V z 1937 roku.

Z Karowej uczestnicy udali się pod Pałac Kultury i Nauki, gdzie został przeprowadzony Konkurs Elegancji. Załogi oceniało jury w składzie: dyrektor Muzeum Techniki – **Jerzy Jasiuk**, dyrektor generalny PKiN – **Lech M. Isakiewicz**, z-ca redaktora naczelnego miesięcznika „Automobilista” – **Elżbieta Ciurzyńska**. 1. miejsce zajęli **Aldona i Ireneusz Tomysłakowie** w Aero 30 z 1935 roku, 2. – **Ewa i Apolinary Bartniccy** w Fiacie Archita, 3. – **Renata**

U góry:
Grand-Prix Karowej
zawsze było
dużym wyzwaniem
dla kierowców i ich
zabytkowych pojazdów
(Jarosław Ciurzyński
w Austin Healey)
WARSZAWA 2004.

Obok:
Miłosz Sobolewski
i jego miłość Zündapp 750,
WARSZAWA 2004.



Działalność



Zygfryd Jacyno obok swojego Oldsmobile, WARSZAWA 2004.

i **Krzysztof Kosobudzcy** w Mercedesie 170V. Puchar miesięcznika „Automobilista”, będącego patronem medialnym rajdu, zdobył **Grzegorz Ziółkowski** w Mercedesie W11 220S.

Potem była krótka wizyta w salach Muzeum Techniki, gdzie uczestnicy odpowiadali na pytania z BRD. Dla zawodnika, który osiągnie najlepszy wynik, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego ufundował nagrody i puchar. Otrzymali je **Maciej Gryca** i **Lech Bigus** startujący w Volvo 144, którzy bezbłędnie odpowiedzieli na wszystkie pytania. Uczestnicy rajdu udali się następnie do klubowego muzeum w zakładach Norblina, a stamtąd na metę rajdu w Magdalence. Wieczorem ogłoszono wyniki i „rozrywano się” na Balu Komandorskim w salach bankietowych hotelu Książę Poniatowski w Sękocinie.

W klasie samochodów pre-1945 zwyciężyli **Ireneusz** i **Aldona Tomysłakowie** w Aero30 z 1935 roku (Automobilklub Wielkopolski) przed **Apolinarem** i **Ewą Bartnickimi** w Fiacie Archita z 1931 roku (Automobilklub Polski) oraz **Krzysztofem** i **Renatą Kosobudzkimi** w Mercedesie 170V z 1937 roku (Automobilklub Polski). W klasie post-1945 1. miejsce zajął **Paweł Bobiński** z **Janem Milczkiem** w Mercedesie 280SLC z 1978 roku (Automobilklub Lubelski), 2. – **Andrzej Chmielowski** w Fiacie 124 Spider z 1969 roku (Automobilklub Polski), 3. – **Sławomir** i **Juliusz Roszkowscy** w Mercedesie 230S z 1965 roku (Automobilklub Ziemi Płockiej).

Głównym sponsorem rajdu był Statoil, a także PZU oraz Ricoh Polska. Wielki wkład w organizację rajdu, oprócz wymienionych



Odprawę zawodników przed startem prowadzą Ewa i Apolinary Bartniccy.

Działalność



wyżej, wnieśli: **Urszula i Zbigniew Zarzyccy, Ula Bitner, Wiesia Bogutyn, Andrzej Witalski, Grzegorz i Marcin Kalinowscy, Michał Szumski** oraz całe Koło Młodych Pojazdów Zabytkowych AP.

Komandorem IV Nowodworskiego Rajdu Samochodów Zabytkowych, będącego równocześnie drugą rundą Mistrzostw Okręgu Warszawskiego, był **Apolinary Bartnicki** wspierany przez swoją żonę **Ewę**. Baza zlokalizowana została w ośrodku szkoleniowym NIK w Goławicach Drugich. Na trasie przeprowadzono próby regulaminowe i zawodnicy odpowiadali na pytania z historii motoryzacji. Atrakcjami rajdu była inscenizacja walk o Twierdzę Modlin, którą uczestnicy mogli obejrzeć, oraz Konkurs Elegancji przeprowadzony w centrum miasta, w trakcie którego po raz pierwszy po odbudowie został publicznie za-

prezentowany Austro–Daimler z 1927 roku państwa **Bartnickich**. Władze miasta są wielkimi przyjaciółmi naszych rajdów i w jury zawsze, oprócz przedstawicieli sponsorów, zasiada osoba z Ratusza.

Załogi wyruszyły na ulice miasta w poszukiwaniu skarbu, zabawę, która była popularna podczas imprez przedwojennych. Nowodworskie rajdy pojazdów zabytkowych mają niepowtarzalną atmosferę spotkania przyjacielskiego, gdzie rywalizacja i walka o zwycięstwo nie są najważniejsze. Wieczorem ogłoszono wyniki i odbył się Bal Komandorski.

Z inicjatywy **Grzegorza Kalinowskiego** w sierpniu zorganizowane zostało Grand Prix Youngtimer, pierwszy w tej konwencji rajd samochodowy adresowany do sympatyków youngtimerów – pojazdów bardzo sprawnych technicznie i mogących

Grzegorz Kalinowski (po lewej) zawsze z dużym zapalem podchodził do działalności klubowej (Sejmik środowiskowy, 19 grudnia 2004 r.)



Działalność



Komandor
Grzegorz Kalinowski
wita zawodników.

sprościć pokonaniu w tempie rajdowym trasy, która liczyła 708 km. Rajd organizowały na zlecenie PZM trzy Automobilkluby: Polski, Lubelski i Krakowski.

Start miał miejsce w Warszawie na Bemowie, tam też zawodnicy rozpoczęli od prób sportowych, jazdy po śliskim okręgu, kręciołka. Następnie wyruszone na lotnisko w Ułężu – na trasie organizatorzy zlokalizowali Punkty Kontroli Przejazdu. Zawodnicy rozwiązywali krzyżówkę i odpowiadali na pytania. Decydujące dla wyniku rajdu były próby sportowe w Ułężu. Na torze kartingowym w Lublinie rozegrano typowy odcinek specjalny. Dalej – do Tarnowa – jechano już w sposób bardziej rekreacyjny, więc kierowcy i piloci mogli odsapnąć. Grand Prix w klasie powyżej 2000 cm³ zdobył **Łukasz Dąbrowa** w Mercedesie 450SLC z 1974 roku, natomiast w klasie do 2000 cm³ – **Rafał Płatek** w Alfie Romeo Giulia z 1970 roku.



U góry:
start do wyścigu
równoległego,
na pierwszym planie
za kierownicą
Marcin Kalinowski.



Obok:
doborowa stawka
zawodników,
zwycięstwo nie było
sprawą prostą.

Działalność

Gościliśmy
przejeżdżający przez Polskę
rajd Berlin–Moskwa– Berlin.
Wystawa pojazdów
na Placu Teatralnym.



Według opinii uczestnika rajdu, **Rafała Płatka** z Krakowa: „Youngtimer to impreza nie tylko dla „młodych samochodów”, ale także dla wszystkich czujących się młodo i gotowych na świetną zabawę i duże emocje. Youngtimer to do tej pory najlepsza, najdłuższa i najszybsza impreza w Polsce. Nawet prosty itinerer dla osób startujących w MPPZ tutaj okazywał się wyścigiem i to nie tylko z nieubłaganiem płynącym czasem. Próby sportowe przeprowadzone bardzo profesjonalnie z pełnym zabezpieczeniem ratowniczo-medycznym, zwłaszcza te na lotnisku w Ułężu, zaspokoili bądź rozbudziły głód ścigania. Dziękuję **Grzegorzowi Kalinowskiemu** i **Pawłowi Bobińskiemu** za odwagę zrobienia czegoś innego i tylko szkoda, że sami nie mogli się z nami pościgać...”

5 września w Błoniu przewodniczący Komisji Pojazdów Zabytkowych, **Michał Szumski**, powitał uczestników Rajdu Berlin – Moskwa – Berlin. W rajdzie tym brało udział 18 bardzo

wysokiej klasy samochodów, takich jak Bentley z silnikiem o pojemności 6,5 l z Anglii, trzy Bentleye 4,5 l, Jaguary XK 120 i 140, Austin Healey MkIII i inne. Na pl. Teatralnym zorganizowane było uroczyste powitanie przez prezesa Zarządu Volkswagen Bank Polska S.A., dra **Grzegorza Tracza**. Impreza zgromadziła olbrzymie rzesze warszawiaków.

We wrześniu zorganizowano II Rajd Pojazdów Zabytkowych Szlakami Ziemi Białobrzesckiej „Pogoń za Balonem” pod patronatem Starostwa Powiatowego w Białobrzegach nad Pilicą. Była to impreza wzorowana na przedwojennych zawodach samochodowych. Zawodnicy znali miejsce startu balonu, natomiast nie wiedzieli, dokąd leci i gdzie wyląduje. Wygrała ta załoga, która pierwsza „dopadła” balon po wylądowaniu. Cała procedura znalezienia miejsca lądowania balonu okazała się niełatwa, dała jednak uczestnikom wiele ciekawych przeżyć.

Kolumna samochodów
we mgle. Uczestnicy złożyli
wieniec pod pomnikiem
Biskupa Jana Chrapka.



Działalność

Pierwsza próba wystartowania balonu nie powiodła się ze względu na niski pułap chmur, natomiast po obiedzie udało się napędnąć powłokę ciepłym powietrzem (trwało to ok. 45 min.) i balon w końcu wystartował. Rozpoczęła się szaleńcza pogoda. Zawodnicy przyjmowali różne strategie, mniej lub bardziej skuteczne. Zwyciężył **Ryszard Dziewa** w Oldsmobile z 1932 roku.

Następnego dnia załogi uczestniczące w rajdzie zaprezentowały się publiczności w czasie festynu z okazji święta płonów w Białobrzegach. Organizację rajdu uczestnicy ocenili bardzo wysoko. Komandorem był **Michał Szumski**, natomiast wicekomandorem – **Krzysztof Kosobudzki**. Baza rajdu mieściła się w ośrodku wypoczynkowym „Olszynka” nad Pilicą, rywalizowało ponad 30 załóg z całej Polski.

23 października 2004 roku dokonano wyboru nowego zarządu komisji. W jej skład weszli: **Michał Szumski** (przewodniczący), **Grzegorz Kalinowski** (wiceprzewodniczący), **Witold Bitner** (wiceprzewodniczący), **Jarosław Ciurzyński** (skarbnik), **Piotr Pszczółkowski** (sekretarz), **Wojciech Ciurzyński**, **Apolinary Bartnicki**, **Zenon Czapski**, **Tomasz Janiak**, **Joanna Mikiciuk**, **Ewa Parol-Bartnicka**, **Kamil Pawłowski**.

W 2004 roku klubowe załogi brały udział w następujących eliminacjach MPPZ: piątej eliminacji – XVIII Lubelskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (Kazimierz Dolny nad Wisłą; **Apolinary** i **Ewa Bartniczy** w Austro-Daimlerze ADR z 1927 roku – pierwsza prezentacja pojazdu na MPPZ, uznany za najpiękniejszy samochód biorący udział w rajdzie, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux z 1933 roku – 1. miejsce w klasie pre-1945, **Patryk Mikiciuk** w Fordzie A z 1928 roku – 2. miejsce w klasie pre-1945, **Wojciech** i **Elżbieta Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII z 1967 roku, **Andrzej Witalski** i **Wiesia Bogutyn** w IFA F-9 z 1954 roku, **Tomasz Tyszkiewicz** w BMW 1802 z 1973 roku, **Urszula** i **Zbigniew Zarzyccy** w Triumph Spitfire z 1970 roku); szóstej eliminacji – KRAK 2004 (Kraków, Skawina, Lanckorona; **Grzegorz** i **Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe – zwycięzca Pucharu Prezesa Hotelu Witek, **Jarek** i **Zuzanna Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux); dziewiątej eliminacji – Przemysły 2004 (**Grzegorz** i **Ania**



Kalinowscy w Fiacie 124 Sport Coupe, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux – 1. miejsce w klasie pre-1945, **Andrzej Witalski** i **Wiesia Bogutyn** w IFA F-9 – 1. miejsce w Konkursie Elegancji, odegrali scenkę pt. „Sprzedawczyni z PDT-u ze swoim księgowym”,

Sławomir Roszkowski w Mercedesie 230S – 1. miejsce w klasie post-1945, **Jarek Ciurzyński** z **Heleną Gacek** w Austinie Healey MkIII); dziesiątej eliminacji – XXVII Beskidzkim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Grzegorz Kalinowski** z **Andrzejem Chmielowskim** w Fiacie 124 Sport Coupe – 1. miejsce w klasie post-1945, **Jarek** i **Justyna Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII,



Na trasie rajdu –
Wiesława Bogutyn
i Andrzej Witalski.

Działalność

Wiesława Bogutyn
i Andrzej Witalski.



Apolinary i Ewa Bartniccy w Austro-Daimlerze ADR, **Sławomir Roszkowski** w Mercedesie 230S); jedenastej eliminacji – III Rajdzie Pojazdów Zabytkowych w Stalowej Woli (**Wojciech i Elżbieta Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII, państwo **Roszkowscy** wystawili dwie załogi w Mercedesach 230S i 300SEL, **Andrzej Chmielowski z Justyną Ciurzyńską** w Plymouth De Lux,

Grzegorz i Ania Kalinowscy w Fiacie 124 Sport Coupe); dwunastej eliminacji – XX Jubileuszowym Częstochowskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (Złoty Potok koło Częstochowy; **Andrzej Witalski z Wiesią Bogutyn** w IFA-F9, **Grzegorz i Ania Kalinowscy** w Fiacie 124 Sport Coupe, **Sławomir i Oskar Roszkowscy** w Mercedesie 230S – 2. miejsce w klasie post-1945, **Barbara Roszkowska** w Mercedesie 300SEL, **Andrzej Chmielowski** w Plymouth De Lux – 1. w klasie pre-1945, **Wojciech i Elżbieta Ciurzyńscy** w Austinie Healey MkIII); trzynastej eliminacji – XXXI Międzynarodowym Poznańskim Rajdzie Pojazdów Zabytkowych (**Barbara Roszkowska z Romanem Nizewskim** w Mercedesie 300SEL z 1969 roku, **Stanisław i Oskar Roszkowscy** w Mercedesie 230S, **Apolinary i Ewa Bartniccy** w Austro-Daimlerze ADR).

Andrzej Chmielowski został ponownie mistrzem Polski w samochodowej klasie pre-1945, a **Sławomir Roszkowski** – I wicemistrzem w klasie post-1945. Austro-Daimler ADR z 1927 roku **Apoliniego Bartnickiego** otrzymał tytuł Automobilu Roku. Tytuł drużynowego mistrza Polski przypadł Automobilkłubowi Polski.

22 maja 2005 roku zorganizowano pierwszą rundę Mistrzostw Pojazdów Zabytkowych Okręgu Warszawskiego PZM pod nazwą Wspaniały Świat Starej Motoryzacji. Komandorem rajdu był **Witold Bitner**, wicekomandorem **Tomasz Janiak**, biuro rajdu prowadziła **Urszula Bitner**, próby sportowe przygotował **Andrzej Witalski**. Obserwatorem z ramienia PZM była **Ewa Parol-Bartnicka**.

W lipcu przeprowadzono jedenastą rundę MPPZ – XXVIII Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych Warszawa 2005. Nad przygotowaniem rajdu pracowała cała komisja. Komandorem rajdu był **Wojciech Ciurzyński**, wicekomandorem **Wiesława Bogutyn**, a kierownikiem trasy **Witold Bitner**. Baza rajdu zlokalizowana została w Ośrodku Rady Ministrów w Jadwisinie, w odległości ok. 35 km od Warszawy. Ze względu na ograniczoną

Pilotażu trzeba się uczyć
od najmłodszych lat.
Andrzej Chmielowski
z pilotem **Justynką**
Ciurzyńską, runda MPPZ,
Stalowa Wola, sierpień 2004.



Działalność



Ewa i Jerzy Primke
w trakcie prezentacji załóg
na Równi Krupowej
w Zakopanem,
1 maja 2005 r.

ilość miejsc w Pałacu (cały kompleks mógł pomieścić maksimum 140 osób), musiano już praktycznie miesiąc przed rajdem zamknąć listę startową. Ostatecznie wystartowało 58 załóg, w tym również zagranicznych: z Niemiec **Ulrich Sitte z Barbarą Naundorf** w unikatowym Melkus-Wartburg RS 1000, Białorusini w Chevroletcie Monte Carlo, **Ilia Sorokin** z Rosji w Austinie Healey MkIII, Łotysze w Zaporozcach.

Pięknych samochodów było bardzo wiele, zatem publiczność zgromadzona na trasie przejazdu, jak i na próbach sportowych miała na co popatrzeć. „Stajnia” **Władysława Cygana** reprezentowana była przez dwa Mercedesy 300 Roadster z 1952 roku i 300S Coupe z 1952 roku oraz dwa przepiękne Jaguary E-Type.

Na starcie nie zabrakło samochodów przedwojennych, takich jak BMW Dixi z 1929 roku **Apolinarego i Ewy Bartnickich**, BMW 315/1 z 1934 roku **Jana Milczka** z Lublina, Renault z 1936 roku **Henryka Wojasa** mieszkającego od wielu lat w USA, który specjalnie przybył na nasz rajd do Polski.

Biuro rajdu prowadzone przez **Urszulę Zarzycką i Ulę Bitner** oraz Komisja Techniczna – **Zbigniew Zarzycki i Lech Potyński** mieli wiele pracy. Koło Młodych Pojazdów Zabytkowych, pod przywództwem **Kamila Pawłowskiego**, stawiało się w Jadwisinie w pełnym składzie do dyspozycji komandora. W pierwszym dniu zawodnicy mieli do przejechania trasę w okolicy Zalewu Zegrzyńskiego. Zmagania rozpoczęła ciekawa próba poszukiwania skarbu,



To już drugie pokolenie
w komplecie startujące
w Mistrzostwach Polski PZ,
reprezentujące
Automobilklub Polski.
Z tyłu Justynka Ciużyńska,
pilot Zuzanna Ciużyńska,
a za kierownicą Jarek
Ciużyński, runda MPPZ,
KRAK 2005 r.

Działalność

Aero 30
Ireneusza Tomysłaka
wspaniale
komponował się
z Pałacem
w Jadwisinie..



Po prawej:
Zaporożce szukały
odrobiny cienia.

przygotowana przez **Wiesię Bogutyn**. Potem była próba sprawnościowa i Konkurs Elegancji w Pułtusku. Wszystkie prezentacje załóg prowadził niezastąpiony w tej roli **Witold Bitner**. Bardzo serdecznie przyjął zawodników burmistrz Pułtuska, **Wojciech Dębski**.

Po obiedzie odbył się wyścig na autodromie Szkoły Policji w Legionowie i próba sprawności, następnie Konkurs Elegancji na rynku w Legionowie. Ponieważ był to piątek i wszystkie drogi

w okolicy zalewu były zablokowane ruchem weekendowym, poproszono policję o doprowadzenie kolumny do bazy w Jadwisinie. Kuchnia w pałacu była znakomita, humory uczestnikom dopisywały, a ponieważ wieczór był bardzo ciepły – zabawa zakończyła się w miejscowej fontannie.

W kolejnym dniu meta pierwszego etapu zlokalizowana była na historycznym torze jazd testowych Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Dzięki uprzejmości dyrekcji fabryki przeprowadzono tam próbę szybkości. W klasie samochodów pre-1945 mistrzem toru został **Jan Milczek** w BMW 315/1, a w klasie post-1945 – **Piotr Dąbrowski** w Porsche 911SC z 1981 roku (obydwaj zostali uhonorowani pucharami ufundowanymi przez prezesa FSO, **Janusza Woźniaka**).

Z toru zawodnicy udali się na Konkurs Elegancji do Łazienek Północnych, gdzie u podnóża Zamku Książąt Mazowieckich załogi zaprezentowały się jury. Kulminacyjnym punktem programu rajdu był wyścig górski na Karowej. Pogoda była kapryśna. Postanowiono przeprowadzić Kryterium Asów Kierownicy – zawodników rajdowych, którzy odnosili sukcesy w sportach samochodowych. Na zaproszenie odpowiedziało dwóch kierowców – **Wiesław Mrówczyński** i **Andrzej Dąbrowski**, który pokonał konkurenta.



W parku maszyn
było na co popatrzeć.



Działalność



Renault Henryka Wojasa
w trakcie Grand Prix Karowej.

Próba na Karowej nie wchodziła do punktacji rajdu, więc zmieniono podział na klasy wiekowe. W klasie pre-1945 zwyciężył po raz siódmy **Jan Milczek** w BMW 315/1, w klasie 1945-1970 – **Rafał Płatek** w Alfie Romeo Giulii Super z 1970 roku, w klasie po 1970 – **Piotr Dąbrowski** w Porsche 911SC.

Po powrocie do Jadwisina odbyło się uroczyste ogłoszenie wyników i wręczenie pucharów zwycięzcom. Pamiątkowe dyplomy uczestnicy otrzymali pocztą, gdyż na dyplomach były zdjęcia z wyścigu na Żeraniu. Głównym sponsorem Rajdu było Towarzystwo Ubezpieczeń Euler Hermes, koncern paliwowy Statoil, Biuro Promocji Miasta Warszawy, a patronem medialnym miesięcznik „Automobilista”.

W 2005 roku załogi klubu brały udział w większości rund MPPZ i na koniec roku wywalczyły indywidualnie w klasyfikacji



U góry:
Automobilklub Polski
został wyróżniony
Pucharem Prezesa PZM
za wzorowo zorganizowaną
Rundę Mistrzostw Polski
w 2005 roku.
Komandorem Rundy
był Wojciech Ciurzyński.



Obok:
Michał Dzieńko za kierownicą
Aero 30, na tylnym siedzeniu
Małgosia Dzieńko, Konkurs
Elegancji podczas Rajdu
Poznańskiego, 2005 r.

Działalność

Kamil Pawłowski,
Koło Młodych AP.
Czego się nie robi,
aby wygrać
Konkurs Elegancji...
Rajd Lubelski, runda MPPZ,
Puławy, 16 czerwca 2006 r.



samochodów: **Apolinary Bartnicki** – mistrz Polski w klasie pre-1945, **Andrzej Chmielowski** – 5. miejsce w klasie post-1945. Automobilklub Polski otrzymał Puchar Przechodni Prezesa PZM za doskonale zorganizowaną rundę MPPZ. W klasyfikacji zespołowej AP zdobył tytuł drużynowego wicemistrza Polski.

Ewa Parol-Bartnicka
jako pilot i Apolinary
Bartnicki w BMW Dixi
z 1929 r. przed startem,
KRAK 2006.



Działalność