



TURYSTYKA SAMOCHODOWA

Pani Bertha Benz z synami Richardem i Eugenem na trasie z Cannstatt do Pforzheim w 1887 r.

Już starożytni Grecy uprawiali turystykę, której pierwszymi oznakami były greckie pielgrzymki do Olimpii w VIII wieku przed Chrystusem, czyli 2800 lat temu. W Polsce pierwsza udokumentowana informacja opisywała turystyczną podróż **Beaty Łaskiej** w Tatry, do Zielonego Stawu Kieźmarskiego w roku 1563, czyli 446 lat temu.

Zalążkiem światowej turystyki motorowej była w roku 1887 jazda w odwiedziny do dziadków pani **Berthy Benz** z synami Eugeniuszem i Ryszardem, na trasie ok. 90 km z Mannheim przez Heidelberg do Pforzheim. To było 122 lata temu.

10 lat później (10–26 lipca 1897 roku) odbyła się pierwsza polska wyprawa motorowa – wielodniowa jazda **Stanisława Grodzkiego** z Warszawy do Paryża samochodem Peugeot. Oczywiście była to jazda sportowa, ale raczej przystawała do motorowej turystyki kwalifikowanej.

Wg oficjalnej definicji World Tourist Organisation (WTO), turystyka to „(...) ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, służbowych lub innych, nie dłużej niż rok bez przerwy, poza swoim codziennym otoczeniem, z wyłączeniem wyjazdów, w których głównym celem jest działalność zarobkowa”.

Według tej najprostszej definicji, turystyka to podróż i pobyt poza miejscem stałego zamieszkania, bez zamiaru osiedlenia się lub podjęcia stałej pracy zarobkowej. Brak jednak tu pojęcia krajoznawstwa, które jest niezbędne w pełnym określeniu turystyki. Mieści się ono zapewne w tych „innych czynnościach”.

Pasja NIE MOŻNA POWSTRZYMAĆ PASJI... (1912–1939)

Żadne trudności nie mogły zatrzymać pasji motoryzacyjnej i turystycznej, skoro już w pierwszych latach istnienia Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego (TAKP), w 1912 roku, zorganizowało wraz z Cesarskim Klubem Automobilowym Wielką Międzynarodową Jazdę Turystyczno-Konkursową. Rok później, już samodzielnie, działacze towarzystwa przygotowali rajd na trasie o długości 582 wiorst. W maju 1914 roku odbyła się czteroetapowa jazda na trasie o długości 1215 km. I choć w programie znalazły się elementy



typowo sportowe, jak próba szybkości na dystansie 1 km, to cała impreza bardziej pasowała do turystyki motorowej.

Z perspektywy dziejów należy podziwiać ofiarność, oddanie idei motoryzacji, chęć odkrywania nowych tras przez pierwszych zmotoryzowanych turystów, nie baczących na koszty, trudności eksploatacyjne i prymitywne warunki podróżowania.

Trzy miesiące później wybuchła I wojna światowa. Motoryzacja rozwijała się przede wszystkim w aspekcie wojskowym, postęp był kolosalny, ale całkowicie wstrzymał rozwój motoryzacji cywilnej.

Po zakończeniu zmagani wojennych, Automobilklub Polski (powołany przez działaczy byłego TAKP) zorganizował w 1921 roku wycieczkę do Zegrzyna. Pierwszą jednak poważną imprezą Automobilklubu był I Rajd AP (rozgrywany jako Konkurs Turystyczny), który odbył się w dniach 23–25 lipca tego roku. Na trasę Warszawa – Białowieża – Warszawa, o długości ok. 600 km, wystartowało sześciu kierowców, a ukończyło ją czterech.

Od czasu pierwszych wypraw turystycznych samochody bardzo się zmieniły, lecz w dalszym ciągu jazda nimi wymagała

Stanisław Grodzki wyruszył z Warszawy do Paryża, 1897 r.



Działalność

heroizmu. Właściwie większość imprez samochodowych tamtych czasów miała trudny do określenia charakter – sportowy czy turystyczny lub raczej towarzyski, choć zazwyczaj występowały w nich elementy prób sportowych. Imprezy odbywały się na trasach przekraczających często 2000 km, a ponieważ drogi w czasie wojny zostały zrujnowane, ich pokonanie było nie lada wyczynem.

Na przełomie lat 20. i 30. XX wieku w strukturze Automobilklubu Polski utworzyły się dwie niezależne komisje: Komisja Sportowa i Komisja Turystyczna, prezesem tej drugiej był **Mieczysław Rappe**, a jego zastępcą **Roger hr. Morsztyn**. Świadczyło to o dostrzeganiu różnic w obu tych dyscyplinach, które dalej rozwijały się już niezależnie.

W związku ze światowym kryzysem w 1931 roku, w działalności Automobilklubu Polski nastąpiła istotna przerwa, praktycznie do 1937 roku. O turystyce właściwie nic nie było słychać.

W tym czasie (1937 rok) ustalono również nowe, zasługujące na wspomnienie, ceny benzyny, w zależności od odległości punktu sprzedaży od rafinerii.

Cennik podawał cenę za litr:

- w Drohobyczu i powiecie drohobyckim – 42 gr;
 - w Żydaczowie, Stryju, Skolem i Samborze – 50 gr;
 - w województwach: stanisławowskim, lwowskim i tarnopolskim – 52 gr;
 - w Krakowie i Krakowskim, Chełmie i Kowlu – 54 gr;
 - na Górnym Śląsku, w Częstochowie, Piotrkowie, Opocznie i Łukowie, Brześciu, Kobryniu i Sarnach – 56 gr;
 - w województwach: łódzkim, poznańskim i warszawskim – 58 gr;
 - w województwie wileńskim – 60 gr.
- (1 dolar = 5 zł).

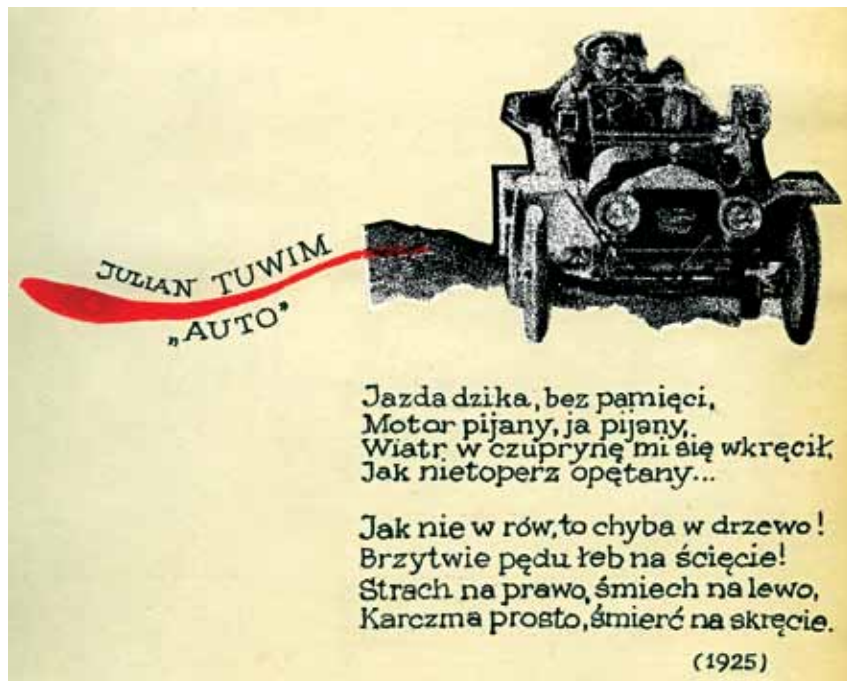
Oprócz propagowania turystyki motorowej poprzez organizację rajdów, Automobilklub Polski prowadził działalność wydawniczą. Po publikacji w 1912 roku przez ówczesne TAKP mapy automobilowej Królestwa Polskiego, w 1930 roku AP wydał Przewodnik Automobilowy po Polsce.

Opracowywane i wydawane w tamtych czasach mapy były wielokolorowe, podawały informacje o klasach, nawierzchniach i stanie dróg, wielkości spadków oraz wiele innych informacji pozwalających na wybór trasy i planowanie podróży.

Automobilklub Polski posiadał także uprawnienia do wydawania tryptyków ułatwiających podróż za granicę oraz wzajemną wymianę turystyczną z krajami, których kluby automobilowe powiązane z nim były odpowiednimi umowami. Były to elementy wspomagające i upowszechniające indywidualną turystykę samochodową, o turystyce zorganizowanej brak jest danych.

W początkowym okresie działalności Automobilklubu Polski turystyka była ograniczona do niewielkiego kręgu bardzo bogatych pasjonatów, właścicieli pojazdów. Z czasem następowało upowszechnienie zainteresowania motoryzacją, samochody stawały się bardziej dostępne, jednak w zasadzie dla bardziej zamożnych przedstawicieli klasy średniej społeczeństwa.

Przy budowie szosy w latach trzydziestych z Krakowa do Zakopanego, mniej więcej w połowie tej trasy w okolicy Lubienia,



po prawej stronie, jadąc do Zakopanego, ujęto tam naturalne źródło wody wypływającej ze zbocza góry i opatrzone je taką inskrypcją: „Źródło wiary w przyszłość dróg”.

(Z dzisiejszego punktu widzenia, poza techniką i pieniędzmi, wiara taka jest nadal potrzebna – przyp. red.)

Wycieczki

ZACZĘŁO SIĘ OD WYCIECZEK (1946–1956)

W 1945 roku zakończyła się II wojna światowa. Kraj był zniszczony, przemysł motoryzacyjny właściwie nie istniał. Niewielka liczba samochodów pozostała z demobilu – trochę porzuconych, trochę cudem przechowanych. A jednak już 13 czerwca 1946 roku reaktywowany został Automobilklub Polski (z jednym z Oddziałów w Warszawie).

Przewodnik Automobilowy po Polsce (w 1939 roku) był tak anonsowany:

„Atlas Dróg Samochodowych w Polsce, opracowany przez Automobilklub Polski przy pomocy Ministerstwa Komunikacji, zawierający: 25 map w skali 1:600000, 8 map w skali 1:200000. Wszystkie mapy w 4-ch kolorach, 24 mapy przejazdowe większych miast opracowane precyzyjnie z ważniejszymi niezbędnymi dla podróżującego informacjami, nadto 24 stron druku z objaśnieniami przepisów i znaków drogowych, adresami klubów automobilowych, motocyklowych itp., tabelami odległości pomiędzy większymi miastami itp.

W atlasie uwzględniono wszystkie drogi bite istniejące w Polsce. Kilometraż na głównych szlakach komunikacyjnych sprawdzony oficjalnie przez Ministerstwo Komunikacji. Nadto w atlasie uwzględniono większość dróg gruntowych utrzymywanych i nie konserwowanych, mających ważniejsze znaczenie komunikacyjne. Całość opracowana przejrzyście i dokładnie, według ostatnich źródeł oficjalnie sprawdzonych.

Cena egzemplarza w płóciennnej oprawie zł 13,50.

Do nabycia w biurach Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych”.

Działalność

Początkowo w strukturze formalnej klubu nie było wydzielonej działalności turystycznej. Występowały duże trudności lokalowe, zmieniały się siedziby. Ponadto nastąpiły wymuszone zmiany organizacyjne. Na szczęście entuzjazmu nie zabrakło.

Po 1950 roku w Oddziale Motorowym PZM, który działał w miejsce Oddziału Warszawskiego Automobilklubu Polski, zaczęto prowadzenie działalności czysto turystycznej, najczęściej w formie zbiorowych wycieczek.

W zachowanych dokumentach czytamy:

„Pierwsza wycieczka w tegorocznym sezonie turystycznym odbyła się w dniu 30 i 31 maja 1953 roku do Kazimierza n/Wisłą, Puław i Nałęczowa. W wycieczce wzięło udział 9 samochodów osobowych i 1 motocykl. Uczestnicy wycieczki mimo niesprzyjającej pogody z dużym zainteresowaniem zwiedzili zabytki historyczne tych miejscowości, a na zakończenie udali się piękną trasą z Kazimierza do Nałęczowa, skąd nastąpił powrót do Warszawy.

Uczestnicy wycieczki do Kazimierza otrzymali przydział paliwa po cenach państwowych”.

Innym przykładem wycieczek były wyjazdy związane z wydarzeniami sportowo-motoryzacyjnymi. A że samochodów członkowie klubu nie mieli w nadmiarze, wyglądało to tak:

„Chcąc umożliwić jak największej ilości Kolegów obejrzenie Wyścigu Samochodowego w Krakowie – I Eliminacja do Mistrzostw Polski – Komisja Turystyczna organizuje wycieczkę autokarem do Krakowa i Nowej Huty.

Wyjazd z Warszawy w sobotę 22 maja po południu, powrót w niedzielę 23 maja wieczór.

W programie wycieczki przewidziane jest zwiedzanie Nowej Huty. Termin przyjmowania zgłoszeń z jednoczesnym opłaceniem kosztów przejazdu, w sumie 110–120 od osoby, upływa 19 maja 1954 roku. Koledzy proszeni są o możliwie najwcześniejsze zgłoszenie, w celu przewidzenia odpowiedniej ilości miejsc”.

W tym okresie prawie nie można było uprawiać turystyki motorowej, ponieważ zwykłych obywateli obowiązywały ograniczenia użytkowania samochodu. Ceny paliwa podzielono na państwowe i komercyjne. Miesięczny limit przejazdów ustalono na 200 km, poruszanie mogło odbywać się w odległości nie większej niż 20 km od miejsca zamieszkania. Na granicach miast funkcjonowały „rogatki”. Plombowane liczniki wymagały „odkręcania” stanu, aby wskazania zgadzały się z obowiązującymi wymogami. „Polak potrafił”, choć nie jest to powód do chwały – ale trzeba było żyć wówczas w ciągłym zakłamaniu, które dotyczyło praktycznie większości dziedzin życia.

Wykorzystywanie łaskawości władz dla szerzenia propagandowych szczytnych haseł, w celu uprawiania turystyki i poznawania kraju, trwało przez wiele lat. Oczywiście były ciągle próby różnych innych form uprawiania turystyki: wycieczki niedzielne, spotkania towarzyskie, sylwestry, ale nie mogły być one powszechne i długotrwałe. Trzeba pamiętać, że wtedy pracowało się po 46 godzin tygodniowo i obowiązywała socjalistyczna dyscyplina pracy.

Działalność

Mimo wszystko potrafiono korzystać i brać udział w imprezach organizowanych przez PZM, przymykając oko na pompatyczne hasła występujące przy takich okazjach, jak np.:

„Na dzień 22 sierpnia 1954 roku organizowany jest Zjazd Motorowy do Gdańska z okazji 500-lecia jego istnienia. Ze względu na ogrom pracy przy organizacji tej na wielką skalę zakrojonej imprezy prosimy Kolegów, którzy mieliby zamiar wziąć w niej udział, o podanie marki samochodu i ilości osób załogi. Obowiązujący i oficjalny termin zgłoszeń podany będzie później, na razie idzie o ogólne zorientowanie się w składzie ekipy, jaką Okręg Warszawski będzie mógł wystawić, o przydzielenie odpowiedniej ilości kwater itp.

Biorąc pod uwagę olbrzymie propagandowe znaczenie zjazdu w Gdańsku, który będzie przeglądem motoryzacji w Polsce Ludowej, pożądanym jest jak najliczniejszy udział w imprezie. Dla uczestników zjazdu zapewnione będą wszelkie ułatwienia, przydział kilometrów, benzyny po 2,40, kwatery, zapewnione bilety wstępu na wszystkie imprezy i uroczystości itp.”.

POWSTANIE KOMISJI TURYSTYKI (1957–1963)

Pod październikowej odwilży (1956 rok) pojawia się nazwa Automobilklub Warszawa, w którym w 1957 roku powołano instytucjonalnie Komisję Turystyki. Pierwszym przedstawicielem komisji w Zarządzie Automobilklubu w latach 1957–1959 był **Mieczysław Tobolewski**.

Były to dziwne czasy, kiedy miłośników motoryzacji było więcej niż samochodów. Jeździło się, czym kto mógł, czasem cudem zachowanymi i przechowanymi z pełnym ryzykiem wojennym pojazdami. Spotkać było można także samochody przedwojenne, wcale nie traktowane jak weterani szos.

Stopniowo zachodziły jednak zmiany, znikwały ograniczenia odległości, miesięczne limity kilometrów, produkowana była Syrena, pojawiły się importowane Moskvice, Trabanty, Wartburgi, Škody. Jednym z popularniejszych stał się – o dziwo – Volkswagen.

Jeździło się najczęściej samochodami z drugiej ręki, bo tylko niektórzy (ulubieńcy władzy) mieli dostęp do talonów uprawniających do zakupu auta. Po trzech, czterech latach eksploatacji ci „wybrańcy” uzyskiwali ponownie talon na zakup nowego pojazdu, a posiadany samochód sprzedawali, zarabiając na tym więcej niż potrzebowali na talonowe wykupienie nowego.

W latach 1959–1961 Komisji Turystyki przewodniczył **Walenty Nowacki**, a w latach 1961–1963 **Kazimierz Perzyński**.

Skład komisji w tym okresie był następujący: **Kazimierz Surdykowski** (z-ca przewodniczącego), **W. Simonow**, **Miroslaw Kulik**, **Krystyna Kaczowska**, **Janina Nowogródzka**, **Barbara Mazuś** i **Irena Sikorska**.

W okresie kadencji odbyto 14 planowych zebrań.

9 kwietnia 1961 roku zorganizowano wraz z Komisją Sportu Otwarcie Sezonu, a w październiku (również ze „sportowcami”) – Zamknięcie Sezonu.

Apelujemy do wszystkich Koleżanek i Kolegów naszego Klubu o wzięcie udziału w uroczystości OTWARCIE SEZONU 1963 r. w dniu 21 kwietnia 1963 r.

Zbiórka o godz. 9 rano na pl. Defilad, skąd defilada pojazdów ulicami Warszawy i złożenie wieńca na Grobie Nieznanego Żołnierza, po czym na pl. Zwycięstwa start do atrakcyjnego Raidu Pań (słowo rajd pisało się wówczas przez „i” krótkie – przyp. red.) oraz urozmaiconego zagadkami drogowymi przejazdu na wspólny obiad do Góry Kalwarii.

Rozdanie nagród uczestnikom raidów nastąpi ok. godz. 17 na przystani w Górze Kalwarii, w międzyczasie koncert fortepianowy oraz muzyka jazzowa. Zapisy wraz z opłatą za uczestnictwo w zapowiadanej imprezie należy zgłaszać b. pilnie w Dziale Turystyki.

W uroczystości Otwarcia Sezonu zapowiedział swój udział KLUB DZIENNIKARZY MOTOROWYCH. Zmotoryzowani Dziennikarze wezmą udział w imprezie na specjalnie oznakowanych pojazdach.

PIERWSZA WYCIECZKA

Nasza pierwsza tegoroczna wspólna wycieczka turystyczna przewidziana jest na sobotę–niedzielę 4 i 5 maja 1963 r. Pojedziemy do PIŁAWEK k/Ostródy. Dla zapewnienia noclegu i wyżywienia, należy zgłosić swój udział jak najszybciej w Dziale Turystyki /ilość miejsc ograniczona/.

KOMISJA TURYSTYCZNA organizuje niedzielne wycieczki w okresie jesiennym na zbieranie grzybów, łowienie ryb oraz zwiedzanie zabytków.

Zbiórka w każdą niedzielę rano w Klubie, po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym, na kilka dni przed wycieczką.

Uroczyste ZAKOŃCZENIE SEZONU odbędzie się w dniach 12–13 października 1963 r. w Płocku, urozmaicone danciem oraz nagradzanymi próbami zręczności i gonitwą za dzikiem. Zapisy do dnia 5 X 1963 r. oraz bliższe informacje w Dziale Turystyki.

W sezonie roku 1964 zamierzamy organizować towarzyską turystykę samochodową w grupach Kół poszczególnych marek samochodów. Spełni to rolę propagandową w zakresie popularyzacji klubowej turystyki zespołowej, jak również nastąpi silniejsze związanie Klubu z jego członkami. Przewidziany jest w związku z tym konkurs wypraw towarzyskich Kół poszczególnych marek samochodów według następującego regulaminu:

- Koło zgłasza plan kilku wycieczek jedno-, dwu- i kilkunastodniowych w sezonie 1964 r.
- Najmniejsza odległość celu wycieczki od 70 km, przy czym co najmniej jedna wycieczka winna odbyć się według szlaków posiadanych przez Klub.

W tym okresie komisja zorganizowała 18 wycieczek (w tym trzy wycieczki miesięczne), w których uczestniczyło 225 samochodów, z łączną obsadą 774 osób. Trasy przemierzone przez grupy turystyczne wynosiły łącznie 10 680 km. Oprócz wycieczek, członkowie klubu przy pomocy Komisji Turystycznej brali udział w trzech zjazdach oraz w dwutygodniowych wczasach wędrownych nad morzem i w Augustowie.

Wszystkie wycieczki, zjazdy i wczasy wędrowne odbywały się pod stałą opieką Działu Turystyki AW, w zakresie wyżywienia, zakwaterowania itp. Ogólna opinia uczestników tych imprez była bardzo pozytywna.

Po zakończeniu sezonu komisja organizowała spotkania towarzyskie, urozmaicone wyświetlaniem filmów sportowo-turystycznych. Ponieważ w czasie wycieczek napotymano na trudności wynikające z braku opracowanych szlaków, postanowiono zbierać wszystkie dane ich dotyczące. Na tej podstawie uruchomiony został w klubie Ośrodek Informacji Turystyki Motorowej.

- Każdy samochód winien posiadać znak klubowy /kalkomania/ na prawej przedniej szybie /lub znak metalowy/.
- Wycieczka nie może liczyć mniej niż 5 samochodów.
- Koło zgłasza wykonane zdjęcia z poszczególnych wycieczek do albumu pamiątkowego.
- Koło zgłasza spostrzeżenia z wycieczek na trasach pozaklubowych, jak: możliwość zakwaterowania, wyżywienia, atrakcyjności miejsca i dobrego wypoczynku.

Najlepsze grupy turystyczne oraz poszczególni członkowie, za częstotliwość udziału w wycieczkach, będą nagradzani pamiątkami o charakterze turystycznym. Naturalnie w konkursie mogą też brać udział grupy naszych członków, niekoniecznie rekrutujących się spośród Kół poszczególnych marek samochodów.

Na zakończenie sezonu, w dniach 12–13 października br., zorganizowano wspólną wycieczkę do Płocka, urozmaiconą próbami zręcznościowymi oraz Pogonią za Dziakiem.

Nagrody za bezbłędne wykonanie prób otrzymali:

Kol. Kol. **Bogdan Wrzeciono** – neseser turystyczny, **Zygmunt Pawłowski** – materac, **Henryk Dortort** – kocher, **Danuta Gretkowska** – leżak.

Nagrody pocieszenia otrzymali:

Kol. Kol. **Bolesław Pożniak** – kanister, **Henryk Schoenman** – znak klubowy.

W czasie świąt i sylwestra w grudniu br. zorganizowane będą dwie 10–dniowe wycieczki do Zakopanego i Karpacza. Informacje w Dziale Turystyki Klubu.

(wg Komunikatów Klubowych z 1963 roku)



Odnaznik Turysty Motorowego z Kompasem i z Wawrzynem.

wiono zbierać wszystkie dane ich dotyczące. Na tej podstawie uruchomiony został w klubie Ośrodek Informacji Turystyki Motorowej.

W 1961 roku wprowadzono Książeczkę Turysty Motorowego PZM, rozprowadzaną przez Automobilklub, dopingującą do indywidualnego uprawiania turystyki. Według regulaminu zawartego w książeczce, po zdobyciu odpowiedniej liczby wpisów i poświadczeń o odbytych wyprawach turystycznych, były przyznawane Odnazniki Turystyki Motorowej w stopniach: Brązowym, Srebrnym i Złotym. Z czasem doszły jeszcze dwa stopnie Złotych Odnazników – z Kompasem i Wawrzynem.

Działalność



Na podkreślenie zasługują, wspólne w czasie, przedsięwzięcia Komisji Turystyki i Komisji Sportu, jak wzmiankowane otwarcia i zamknięcia sezonu, ale też elementy sportowe w imprezach turystycznych, przygotowywane przez działaczy sportowych. Tak było przy okazji wycieczki do Spały, 7 maja 1961 roku, gdzie przygotowano próby: orientacyjno-sportową polegającą na wykonaniu określonego zadania podanego uczestnikowi w zapieczętowanej kopercie na starcie, zmiany kierunku jazdy na drodze o szerokości 6 m oraz jazdy zręcznościowej, wg opracowanego regulaminu. Zwycięzcy otrzymywali nagrody i upominki.

Z czasem takie „wstawki sportowe” jak próby zręcznościowe, punkty kontroli czasu, punkty kontroli przejazdu przyjęły się w imprezach turystycznych i były przygotowywane już przez działaczy Komisji Turystyki.

Turystyka klubowa rozwijała się bardzo dynamicznie. W 1963 roku nastąpiło jednak załamanie: funkcja przewodniczącego komisji pozostała nieobsadzona. W zarządzie klubu kolegów reprezentował **Stefan Galecki**, a **Kazimierz Surdykowski** pełnił funkcję zastępcy przewodniczącego komisji.

„W pierwszym półroczu 1965 r. Komisja Turystyczna zorganizowała:

Styczeń 1965 r. – spotkanie towarzyskie w kawiarni „Pod Gwiazdami”, w którym udział wzięło 90 osób, każda z przybyłych Pań została obdarowana kwiatami.

14–15 luty br. – Śródborów – Jazda Obserwacyjno-Patrolowa „Śladami Zimy” – w imprezie brały udział 94 osoby. Program imprezy przewidywał: wieczorek towarzyski, nocleg w „Śródborowiance”. Następnego dnia start do imprezy „Śladami Zimy”, trasa około 80 km, urozmaicona pytaniami z zakresu turystyki oraz próbami sprawnościowymi.

Za pięć pierwszych miejsc uczestnicy otrzymali nagrody rzeczowe – są to Kol. Kol. **Tadeusz Jankowski, Wiesław Lewicki, Edward Stefański, Andrzej Krauze, Henryk Schoenman**. Ponadto każdy z uczestników otrzymał pamiątkowy proporzeczek.

28 luty br. – spotkanie towarzyskie turystów w kawiarni „Kameralna”, udział brało 73 osoby.

20–21 marzec br. – Jazda Obserwacyjno-Patrolowa „Powitanie Wiosny” – impreza docelowo zorganizowana była w pałacyku PAN Jabłonna – udział brało 150 osób. Impreza miała charakter podobny do omawianej powyżej – trasa 72 km, pięciu najlepszych kierowców otrzymało nagrody rzeczowe – są to Kol. Kol. **Barbara Mazuś, Andrzej Roszkowski, Dariusz Kwiatkowski, Henryk Dortort, Olgierd Stamlar**. Wszyscy uczestnicy otrzymali pamiątkowe proporzeczki.

25 kwiecień br. – „Otwarcie Sezonu Turystycznego – Turystyczna Jazda Samochodowa” – trasa ok. 70 km. Impreza opracowana na zasadzie itinerera – t.z. jazda wg oznaczeń. Udział brało 142 osoby, wspólny obiad w „Śródborowiance”, a następnie rozdanie nagród, które otrzymali Kol. Kol. **Eligiusz Majkut, Marek Kubik, Czesław Lenczewski, Henryk Schoenman, Andrzej Roszkowski**.

15–16 maj br. – Spotkanie Turystyczne w Kazimierzu dla turystów Automobilklubów Polski, organizowane przez Automobilklub Lubelski.

16 maja – Komisja Turystyczna Automobilklubu zorganizowała imprezę pod nazwą „Poznaj Kazimierz i okolice”, w której wzięło udział 30 samochodów. Trasa ok. 70 km, urozmaicona zadaniami turystycznymi, a oto nazwiska pięciu najlepszych turystów, którzy otrzymali nagrody rzeczowe: Kol. Kol. **Jerzy Sypniewski** – Automobilklub Bydgoszcz, **Czesław Lenczewski** – Automobilklub Warszawa, **Marek Gawlik** – Automobilklub Świętokrzyski, **Wojciech Jankowski** – Automobilklub W-wa, **Stanisław Kapeś** – Automobilklub Świętokrzyski.

Ponadto Komisja Turystyczna zorganizowała w m-cu czerwcu wycieczkę w Bieszczady. Uczestnicy wycieczki w liczbie 56 osób zwiedzili szereg atrakcyjnych miejscowości zabytkowych oraz budowę zapory w Solinie.

Dużą pomoc uczestnikom wycieczki okazał Kol. inż. **Jan Udrycki** – członek Klubu oddelegowany do pracy na tamtym terenie.

Komisja Turystyczna do końca br. przewiduje zorganizowanie szeregu atrakcyjnych imprez turystycznych, o których Koledzy będą zawiadamiani przez prasę i indywidualne komunikaty.

Już obecnie komunikujemy, że w dn. 18–19 IX przewiduje się zorganizowanie spotkania z przedstawicielami Klubów sąsiadujących z n/Klubem w Jabłonie.

(wg Komunikatu 1/65)

Działalność

Komisja

SILNY TRZON KOMISJI

W 1969 roku Komisja Turystyki ukonstytuowała się w składzie: **Jan Cichy** (przewodniczący), **Elżbieta Cichy**, **Stefan Galecki**, **Andrzej Gieysztor**, **Teresa Kobecka**, **Aniela Kopeć**, **Jerzy Kopeć**, **Andrzej Kopestyński**, **Wiesław Lewicki**, **Maria Łabęcka**, **Andrzej Roszkowski**, **Jacek Stawiński**, **Wanda Wójcikowska** i **Halina Lewicka** (sekretarz). W zarządzie klubu wiceprezesem ds. turystyki był **Eugeniusz Kamiński**.

Komisja zorganizowała imprezy: Śladami Zimy, Powitanie Wiosny, Otwarcie Sezonu Motorowego, Szlakami Walk Wyzwoleńczych, Grunwald, Legenda i Rzeczywistość, Bohaterom Warszawy, Pogoń za Dzikim, Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień.

W następnym roku rozdzielono rozgrywanie Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski na Samochodowe Turystyczne Mistrzostwa Polski i Motocyklowe Turystyczne Mistrzostwa Polski. Zespół AW z racji bliskości terenowej i czasowej z finałem TMMP wystartował też w imprezie zorganizowanej przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, jaką był Centralny Rajd Turystów Zmotoryzowanych Osola-Wrocław, pod jakże pompatyczną nazwą Szlakami Wielkich Budów Socjalizmu, w ramach akcji Turkuś'69.

W 1969 roku zainaugurowano konkurs Za Aktywność Turystyczną. Kryteria oceniania konkursowego preferowały uczestnictwo w imprezach rozgrywanych w sezonie, z uwzględnieniem zdobytych miejsc. Konkurs wyłonił 15 najbardziej aktywnych, z **Antonim Bachem** na czele.

W 1970 roku odbyły się imprezy: Śladami Zimy, Powitanie Wiosny, Otwarcie Sezonu, Eliminacja Okręgowa TSMP, Śladami Polskich Tatarów, Warszawski Wrzesień, Pogoń za Dzikim, Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień.

Od 1971 roku Komisja Turystyki pracowała w składzie: **Jan**



Cichy (przewodniczący), **Włodzimierz Batijewski**, **Antoni Bach**, **Witold Gajewski**, **Andrzej Gieysztor**, **Teresa Kobecka**, **Andrzej Kopestyński**, **Maria Łabęcka**, **Tadeusz Piskorski**, **Witold Prószyński**, **Andrzej Roszkowski**, **Janina Smolicz**, **Wanda Wójcikowska**, **Aleksy Zawodny**, **Halina Lewicka** (kierownik Sekcji Turystyki, sekretarz Komisji). Wiceprezesem ds. turystyki był nadal **Eugeniusz Kamiński**.

Jak widać, silny trzon komisji pozostał, co pozwoliło realizować tradycyjny plan imprez.

Według sprawozdania Komisji za 1971 rok, imprezy przebiegały w następujący sposób:

Przed startem do imprezy Kazimierz Surdykowski (z aparatem fotograficznym), Jan Cichy (z chorągiewką).



Punkt Kontroli Czasu na Rajdzie Folkloru Polskiego, plac przy Teatrze Wielkim (materiały rajdowe wydaje H. Lewicka).

Działalność



W styczniu przewidywany „Kulig” – fatalnie zaczynamy, ale warunki atmosferyczne nie pozwalają – brak śniegu.

W lutym odbywa się impreza „Śladami Zimy”, w założeniu swym będąca sprawdzianem możliwości uprawiania turystyki motorowej w warunkach zimowych. Atrakcyjność sprawdzianu oceniało 140 osób. Najlepszy okazał się **Jerzy Ołdakowski**.

Początek marca to 10–dniowe zimowisko w Bukowinie Tatrzańskiej – impreza wypoczynkowa połączona ze zwiedzaniem regionu podgórskiego, jazdą na nartach, spacerami i wieczornymi gawędami. Udział wzięło 30 osób.

28 marca tradycyjna impreza „Powitanie Wiosny”. Bliskość 1 kwietnia zachęcała do potraktowania całej imprezy z przymrużeniem oka, tak „prima aprilisowo”. Zaczęło się utopieniem Marzanny w nurtach Wisły, przypominając tym stare ludowe obrzędy. Dowcipne, zaskakujące próby i zadania na trasie orga-

nizowane tak, że mogły być obserwowane przez większość uczestników, co pozwoliło na dobrą zabawę dla wszystkich. Przykładowo: Próba spostrzegawczości – w bagażniku rozłożono akcesoria samochodowe, a na następnym punkcie przejazdu pytano o... kolor apaszki obsługującej próbę pani. Próbę zwrotności wykonywano dziecinny samochodzikiem. Dalszy ciąg tej imprezy to pytania z „Kodeksu drogowego” o specjalne oznakowanie samochodów głuchoniemego i niewidomego oraz „próba pączka” na punkcie odżywczym (impreza trwała dość długo), polegająca na zjedzeniu pączka w czasie jednoczesnego przejścia 20 kroków. Zabawa zakończona obiadem w ośrodku w Zalesiu Górnym zgromadziła 150 osób.

10 kwietnia „Otwarcie Sezonu Motorowego”. Część oficjalna przeprowadzona przez Polski Czerwony Krzyż. Po niej nasza impreza, trudna do przeprowadzenia ze względu na późną godzinę

Meta Rajdu Folkloru
Polskiego – plac przy Teatrze
Wielkim.



Działalność



Finał TMMP'1969 w Oleśnicy zwycięzcy (od lewej) w kategorii samochodów Jan Cichy – wicemistrz Polski (drugi), Antoni Bach – mistrz Polski (trzeci) i w kategorii motocykli (czwarty, piąty i szósty).

startu, ale chyba udana. Poświęcona rezydencjom władców Mazowsza i Polski. Zaczynała się u stóp Zamku Królewskiego w Warszawie, prowadziła przez relikty wyposażenia zamkowego w Alejach Ujazdowskich, przez wystawę o Zamku w Muzeum Narodowym i dalej, odwracając chronologię, przez Ujazdów do Czerska, gdzie odbyła się próba sprawności i ogniska na terenie ruin zamku połączone z pieczeniem kielbasy, a potem ogłoszenie wyników i rozdanie nagród. Uczestniczyło 120 osób. Zwycięzcą został kol. **Bogdan Stromski**.

Impreza o dalszym zasięgu odbyła się od 30 kwietnia do 2 maja. Tytuł imprezy „Do środka Polski” – odpowiadał jej treści. Zakwaterowanie i wyżywienie w Uniejowie. W czasie imprezy objazd i poznanie regionu leżącego w pobliżu geometrycznego środka

Polski, poznanie jego dziejów i współczesnego rozwoju, wieczór towarzyski z udziałem „Białej Damy”, wspólne posiłki, próby sprawności o zacięciu sportowym i zabawowym. Przejazd slalomem wśród wybuchających „min”, w czasie której pilot musiał drążkiem przesuwając po zawieszanej linie głowę żubra. Ta próba oraz przejazd pod wahadłem wymagały dobrego opanowania pojazdu i współpracy z pilotem. Ze względu na wielodniowy czas trwania i długą trasę uczestniczyło w imprezie tylko 90 osób. Najlepszym okazał się kol. **Aleksy Zawodny**.

22 i 23 maja – impreza terenowo bliższa: „Kwitnące Jabłonie”. Zakwaterowanie i wyżywienie w ośrodku POM w Teresinie. Ostatnie chwile kwitnienia drzew owocowych i pełnię wiosny oglądało 70 osób startujących w 22 samochodach. Pierwsze miejsce zajął kol. **Michał Wrzos**.

Na początku czerwca (od 9 do 13) wyruszamy na daleką wyprawę w Bieszczady. Trasa prowadzi przez Staropolskie Zagłębie Przemysłowe, Zamek Krzyżtopór w Ujeździe (zwiedzany przez wszystkich z przewodnikiem), nocleg w Sandomierzu (zwiedzany indywidualnie). Potem przejazd do Leżajska, zwiedzanie Bazyliki i koncert organowy, dalej przez Rzeszów, Przemyśl, Zamek w Krasiczynie aż do Leska, gdzie na kempingu kilkudniowe zakwaterowanie.

Trzeciego dnia wyprawy objazd pętli bieszczadzkiej, w czasie którego większość uczestników prowadzonych przez przewodnika z WOP pieszo wchodzi z przełęczy Wyżniańskiej na szczyt Małej Rawki. W trakcie tego objazdu złożono kwiaty i uczczono minutą ciszy poległych za polskość tego pięknego regionu Polski.

Czwartego dnia pełny odpoczynek dla uczestników imprezy, z wyjątkiem reprezentantów Automobilklubu Warszawskiego na Turystyczne Motorowe Mistrzostwa Polski. W tym dniu startowali oni w eliminacji rzeszowskiej.

Piątego dnia indywidualny powrót do Warszawy; wielu uczestników odwiedziło po drodze Pałac w Łańcucie. Impreza trwała pięć dni, przejechalśmy po ok. 1200 km. Udział wzięło 50 osób w 19 samochodach.

Należy zaznaczyć, że uczestnicy mieli zapewnione wszystkie posiłki i noclegi, zarezerwowane i strzeżone parkingi, samochody



Działalność

oznakowane specjalnymi plakietami ze znakiem klubowym oraz byli wyposażeni w opis trasy podający wszystkie dane potrzebne w drodze, jak godziny, miejsca, adresy, telefony i czas pracy stacji benzynowych, kilometrów i opis historyczno-krajoznawczy większości miejscowości i obiektów na trasie imprezy (30 str. maszynopisu).

20 czerwca, zamiast przewidywanej imprezy pod nazwą „Kwiat Paproci”, odbyła się impreza – zorganizowana na prośbę i przy współpracy ekspozytury Automobilklubu Warszawskiego w Mińsku Mazowieckim – pod nazwą „550 lat Mińska Mazowieckiego”, wchodząca w skład obchodów tego jubileuszu. Stąd tematem imprezy dzieje i teraźniejszość okolic i samego dostojnego jubilata – Mińska. Jubilat niewielki, stąd i liczba uczestników nieduża – 50 osób w 15 samochodach i na 1 motocyklu.

Sierpień jest miesiącem urlopowym i nie organizowano w nim imprez, natomiast wrzesień wymagał zwiększonego wysiłku organizatorskiego. „Warszawski Wrzesień”, impreza o zasięgu ogólnopolskim, rozgrywana już po raz trzeci. Protektorat nad nią przyjął i ufundował główną nagrodę minister **Janusz Wieczorek**. Po zeszłorocznych doświadczeniach Komitetu Honorowego nie było, był natomiast Komitet Organizacyjny, w skład którego wchodziły osoby reprezentujące instytucje związane z przebiegiem imprezy i które rzeczywiście walczyły o jej powodzenie. Sama impreza była uwieńczeniem długiego okresu przygotowawczego, walki o drobiazgi i zasadnicze elementy powodzenia imprezy. Druki, noclegi, wyżywienie, zabezpieczenie środków, wyposażenie, nagrody, maszynopisy, odbitki – o wszystko to walka, improwizacja. Nie ma żadnych utartych dróg, nie ma też wielu chętnych do pomocy, dajemy sobie radę zwiększonym nakładem pracy, pracy społecznej, bezpłatnej – ale chyba skutecznej. Przy tej imprezie pragnęliśmy połączyć ze sobą treści poznawcze, ideowe, historyczne, krajoznawcze i sprawnościowe. Każdy z elementów był tak dobierany, aby służył co najmniej dwóm z tych treści.

Przebieg imprezy obejmował wrześniowe wydarzenia od 1939 roku do września tegorocznego i był podzielony na chro-



nologiczne odcinki: „Obrona”, „Walka podziemna”, „Ofiary” – w pierwszym dniu imprezy; „Wyzwolenie i Odbudowa” to treść drugiego dnia imprezy.

Punkt startowy zlokalizowany przy szosie w Dachowej k. Sochaczewa. Piękny punkt widokowy na Pradolinę Bzury, w tamtych okolicach w 1939 roku rozegrała się bitwa wojsk polskich idących na odsiecz Warszawie. Stamtąd uczestnicy wyruszyli szlakiem bojowym 7. Pułku Strzelców Konnych Wielkopolskich. Każda załoga otrzymała „wstęp” do danego odcinka, wprowadzający w historię wydarzeń, zadania prowadzące po trasie i kartę drogową. Aby móc prawidłowo odpowiedzieć na pytania, uczestnicy musieli odwiedzić trzy miejsca, a mianowicie Brochów, gdzie walczył 7. PSKW (była to okazja do poznania leżącego na uboczu

Start do wieczornej jazdy
„Warszawski Wrzesień”.



Działalność

gotycko-renesansowego kościoła obronnego znamiennego tym, że brali tu ślub rodzice Chopina, a w księgach kościelnych zachowały się metryki wielkiego Fryderyka i jego siostry).

Dalej – Granica – miejscowość, w której leżą prochy żołnierzy z 1939 roku, zebrane z terenu Puszczy Kampinoskiej, na cmentarzu położonym przy rezerwacie przyrody Nadleśnictwa Kampinos. W Muzeum Puszczy oprócz skromnych pamiątek walk 1939 roku zebrane są też okazy fauny i flory puszczy, a także dane z jej dziejów.

W Borzęcinie kończył się odcinek „Obrona”. Punkt Kontroli Czasu tam zlokalizowany porządkował uczestników i rozpoczynał odcinek „Walka podziemna”. Zapadł już zmierzch – odpowiadający „nocy okupacyjnej”. Uczestnicy przy pomocy itinerera – rysunkowego wskazania drogi, co jest elementem sprawnościowym, a równocześnie miało nawiązywać do utajnienia konspiracji, mieli do pokonania 15 km terenowych „partyzanckich” dróg przez puszcze, do miejsca zgrupowania, gdzie oczekiwała ich polowa kolacja w postaci bigosu ze wspólnego kotła i kielbasy przypiekanej na ognisku.

Dla podkreślenia nastroju, zespół harcerski „Kuźnica” wykonał montaż słowno-muzyczny złożony z wierszy i pieśni wojskowych i partyzanckich.

Mija godzina 20.00 – uczestnicy przejeżdżają kolumnami na pl. Zwycięstwa, skąd pieszo idą złożyć wieniec pod pomnikiem Warszawskiej Nike. Tym kończymy odcinek „Walka podziemna”.

Na punkcie kontroli rozpoczynamy odcinek „Ofiary”. Każda załoga otrzymuje plan Warszawy z zaznaczonym na nim punktem, 2 znicze i pytanie kontrolne. Zadanie polega na udaniu się na wskazane miejsce uświęcone krwią poległych w walce lub egzekucji i zapaleniu przy niej zniczy oraz odpowiedzeniu na pytanie kontrolne. Symboliczne zadanie powtarzane w każdym Warszawskim Wrześniu, doprowadzające do tego, że mniej więcej o tej samej porze, ok. godziny 22.00, na terenie prawie całej Warszawy zapalają się znicze pamięci. Drugi aspekt tej próby to umiejętność orientowania się w mieście za pomocą planu.

Po wykonaniu tego zadania uczestnicy udali się do ośrodka PTTK w Zegrzynie nad Zalewem na nocleg. Zakwaterowanie



w pokojach 2-osobowych i wieloosobowych, nawet w domkach kempingowych, te ostatnie nie były jednak odpowiednim miejscem wypoczynku z powodu zimna i wilgoci.

Drugi dzień rozpoczynamy śniadaniem i startem do odcinka „Wyzwolenie i Odbudowa”. Do Warszawy zbliżamy się od wschodu,

Strona z kroniki turystów AW poświęcona sukcesom w TMMP.



Prace przy odbudowie Zamku Królewskiego w Warszawie – “Warszawski Wrzesień 1971”.

Działalność

XII TMMP w 1971 r.
mistrzowski zespół AW
(od lewej: Halina Lewicka,
Barbara Batijewska,
Jan K. Cichy, Włodzimierz
Batijewski – wicemistrz Polski
(z Agnieszką lat 4), Aleksy
Zawodny, Jola Ołdakowska,
Zygmunt Walkowski, Andrzej
Gieysztor – mistrz Polski,
Wanda Wójcikowska,
Mieczysław Wójcikowski,
Wanda Zawodna, Jerzy
Ołdakowski).



tak jak następowało wyzwolenie. Uczestnicy odwiedzają przyczółki mostowe od strony Pragi – to wrzesień 1944. Następne zadanie to odbudowa, hasło roku to odbudowa Zamku Królewskiego w Warszawie. Uczestnicy i organizatorzy przez 2 godziny pracowali gremialnie przy pracach pomocniczych. Ze względu na pogodę panie pracowały w piwnicach gotyckich, a panowie mimo deszczu przy łopatach. Samochody zaparkowane były na dziedzińcu zamkowym, a praca została przerwana na chwilę o godz. 11.15, godzinie zatrzymania w 1939 roku wskazówek zegara zamkowego, aby pięciosekundowym sygnałem klaksonów ogłosić hasło „Nigdy więcej wojny”.

Niezależnie od własnoręcznej pracy, wszyscy uczestnicy i organizatorzy „opodatkowani” zostali 10–złotową składką na odbudowę Zamku, otrzymując za to pamiątkowe znaczki. Teraz następują zadania z Warszawy odbudowanej. Znany jest pietyzm, z jakim odbudowywane są obiekty zabytkowe, stąd nasze zadanie zmuszające uczestników do pieszego spaceru po Starym Mieście. Na kilkunastu domach, wg podanych adresów, należało odszukać umieszczone tam daty i wybrać z nich najbliższą – znów hasło roku – okresowi, w którym Zamek Warszawski stał się rezydencją królewską.

Warszawa wolna i odbudowana – możemy zabawić się jako kierowcy. Próba sprawności na płycie przed Stadionem X-lecia zamyka zadaniową część imprezy. Jeszcze zgłoszenie na mecie w Zegrzynie i obiad. Komisja obliczeń w tym czasie działa i po deserze odbywa się uroczystość ogłoszenia wyników, rozdanie nagród i zamknięcie imprezy. Wyniki ustalone zostały dopiero po dogrywce z ogólnej wiedzy o Warszawie, co świadczy o wyrównanym wysokim poziomie uczestników. Trzech z nich uzyskało 137, a dwóch 136 na 138 możliwych do zdobycia punktów.

Zwycięzcą i zdobywcą głównej nagrody został kol. **Włodzimierz Batijewski** – aktualny Turystyczny Wicemistrz Polski, przed kol. **Janem Bronikowskim** – ubiegłorocznym zdobywcą pucharu Mistrz Polski w Turystyce i Sporcie Motorowym.

W imprezie uczestniczyło 150 osób w 43 załogach z Warszawy, Rzeszowa, Poznania, Łodzi, Koszalina i Płocka. Obsługiwało ją 8 za-

łóg. Była przeprowadzona klasyfikacja indywidualna i zespołowa.

Czy była to dobra impreza? Tygodniki „Światowid” i „Motor” zamieściły o niej sprawozdania i pochlebne opinie. Telewizja też zamieściła filmowy reportaż. Dla nas jednak opinia uczestników jest najistotniejsza. Dla kolegów z Rzeszowa była ona zbyt uciążliwa, inni wyrażali się pozytywnie, wybacząc nam niedociągnięcia. Ze wszystkimi zegnaliśmy się z obietnicą spotkania na następnych imprezach. Z dużym uznaniem należy skwitować zainteresowanie, współpracę i pomoc, jakie przejawili Stołeczny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki, Społeczny Komitet Odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie, Towarzystwo Trzeźwości Transportowców, a także redakcja „Życia Warszawy” i „Światowida”.

Nadchodzi następna impreza o całkowicie odmiennym charakterze, właściwie niemieszcząca się w pojęciu turystyki, wymagająca refleksu, orientacji i sprawności w kierowaniu pojazdem –



Andrzej Gieysztor
Turystyczny Mortorowy
Mistrz Polski 1971 roku.

Działalność

to „Pogoń za Dzikim”, tradycyjnie na końcu sezonu letniego. Zawody mają właściwie charakter wyścigu, jako że start jest jednocześnie i zwycięzcą zostaje pierwszy dojeżdżający do mety. Wyścig ten jest bardzo utrudniony przez dobór trasy prowadzonej częściowo drogami terenowymi, wskazywanej znakami z farby, sypanymi na poboczu. Liczne zmiany kierunku, poszukiwanie właściwego, powodują, że na przebycie trasy ok. 60 km zużywa się kilometrów ponad 100. Punkty kontroli przejazdu wskazują na ciągłe zmiany czołówki i prowadzących pojazdów. Emocji moc.

W 1971 roku, wskutek warunków atmosferycznych, trasa stała się bardzo trudna i ciężka do przebycia, odcinkami przypominająca afrykańskie „Safari”. Nie odstraszyło to uczestników, których wystartowało 22. Impreza rozgrywana jest o trofeum przechodnie – „szablę” dzika z plakietką, na której corocznie rycie jest nazwisko kolejnego zdobywcy. W tym roku na listę zwycięzców tej trudnej imprezy wpisał się kol. **Jerzy Ołdakowski**.

prezy, której uczestników przed samym startem zdziętkowała bezwzględna „Hrabina z Hongkongu”, został kol. **Wojciech Janas**, a najlepszą spośród startujących organizatorów była kol. **Teresa Kobecka**. Wnioski z takiego startu pomagają nam w dalszej pracy. Impreza rozgrywana jest od 1965 roku, oczywiście co roku pod przewodnictwem innego zespołu uczestników–organizatorów, a od 1970 roku o puchar przechodni ufundowany przez uczestników–organizatorów dla najlepszego z organizatorów uczestnika.

Dla dopełnienia obrazu o imprezach organizowanych przez nas, trzeba wspomnieć o „Wieczorze Wspomnień Turystycznych”, na którym następuje omówienie działalności w ciągu całego sezonu, sprawozdanie, podsumowanie i przedstawienie szerokiego gronu planów pracy i projektów na rok następny.

Tak wyglądają w krótkim omówieniu imprezy nasze „własne”. Teraz kilka słów o imprezach „obcych”, w których organizacji brałmy udział.



Eliminacja TMMP 1971 w Poznaniu, ekipa AW przed startem (od lewej: Halszka Lewicka, Aleksy Zawodny, Wanda Wójcikowska, Mieczysław Wójcikowski, Tadeusz Piskorski, Anna Piskorska, Jerzy Ołdakowski, Jolanta Ołdakowska, Andrzej Gieysztor, Wanda Zawodna, Zygmunt Walkowski, Jan Cichy, Włodzimierz Batijewski) oraz ekipy innych klubów.

Czas płynie – warunki uprawiania turystyki motorowej stają się coraz trudniejsze. Właśnie w takim okresie odbyła się nasza impreza „Uczestnicy Organizatorów”. Impreza odwetowa, w której dotychczasowi uczestnicy imprez zmieniają się w organizatorów, sprawdzają w ten sposób, czy taka działalność odpowiada im samym. Najczęściej i tak rezultatem jest powiększenie składu Komisji Turystyki w roku następnym o nowych organizatorów. Impreza „odwetowa” na zasadzie „Prawie wszystkie chwytły dozwolone”. Bądź co bądź na trasę wyruszają organizatorzy i wygi turystyczne. W tym roku temat imprezy to „militaria” w związku z 28. rocznicą powstania Ludowego Wojska Polskiego. Komandorem imprezy był kol. **Jerzy Ołdakowski**.

Wyruszyliśmy na trasę pełną niespodzianek, zaskakujących pomysłów (jak np. zając przebiegający przez drogę w ciemnościach nocy, w czasie przejazdu w próbie zręcznościowej), po obserwacji i wrażeniach, jakie odnosi uczestnik naszych imprez. Zwycięzcą im-

5–6 VI – Impreza środowiskowa Koła Automobilklubu Warszawskiego przy Komisji Planowania, w której udział wzięło 100 osób na 28 samochodach.

10–11 VII – Rajd Folkloru Polskiego, w którym startowało 50 załóg spoza granic Polski, przedstawiciele Polonii i obcokrajowcy. Organizowaliśmy mety tras północnej i południowej, próbę sprawności i obliczenie wyników całości imprezy.

9 IX – Rajd ORMO–POLMO, na którym prowadziliśmy próbę sprawności i komisję obliczeń, a w której brało udział ponad 30 samochodów.

Impreza „obca”, w której wystąpiliśmy w roli uczestników, to Turystyczne Motorowe Mistrzostwa Polski. Mimo trudności wynikających z niedogodności kalendarza eliminacji w 1971 roku duże sukcesy odnieśli koledzy z Automobilklubu Warszawskiego w składzie: **Włodzimierz Batijewski/Barbara Batijewska** (z 4–letnią Agnieszką), **Jan Cichy/Halina Lewicka**, **Andrzej Gieysztor/**

Działalność

Biwak 1972, od lewej:
 Aleksy Zawodny, Ryszard
 Kowalski, Teresa Borowczyk,
 Zbigniew Moniuszko, Edward
 Borowczyk, w tle X, X, Anna
 Moniuszko, Janusz Olszewski,
 Stefan Młynarski, Barbara
 Kowalska, Felicja Ciesielska,
 Dorota Ciesielska, Celina
 "Zuch" Młynarska, Helena
 Pawłowska, za nią Zdzisław
 Ciesielski, Zbigniew
 Pawłowski, Wanda Zawodna,
 Jerzy Ołdakowski, Mieczysław
 Wójcikowski, Wanda
 Wójcikowska.



Zygmunt Walkowski, Jerzy Ołdakowski/Jola Ołdakowska, Wanda Wójcikowska/Mieczysław Wójcikowski, Aleksy Zawodny/Wanda Zawodna, którzy stanowili reprezentację AW.

W ciągu sezonu odbyło się sześć eliminacji i finał. Zespołowo wygraliśmy cztery eliminacje, a w dwóch zajęliśmy 2. miejsce. Indywidualnie w pięciu eliminacjach triumfowali członkowie naszego zespołu. W finale zespołowo wywalczyliśmy tytuł mistrza Polski, indywidualnie kol. **Gieysztor** zdobył tytuł mistrza Polski, wicemistrzem został kol. **Batijewski**, a wszyscy członkowie zespołu zgrupowali się w pierwszej dziesiątce na 60 klasyfikowanych w finale załóg. Sukces zatem ogromny, będący dobrym świadectwem naszej „szkoły turystyki” i przygotowania członków zespołu do orientowania się w różnych regionach kraju, znajomości przepisów, sprawności kierowania pojazdem i nawet znajomości zasad pierwszej pomocy sanitarnej.

Starty w Turystycznych Motorowych Mistrzostwach Polski dały nam nie tylko emocje uczestnictwa. Obserwowaliśmy, jak organizują imprezy inni, uczyliśmy się na osiągnięciach, wyciągaliśmy wnioski z błędów. Uwagi dotyczące regulaminu i sposobu przeprowadzania eliminacji przekazaliśmy Głównej Komisji Turystyki PZM. Wyciągnięte wnioski posłużą też nam w dalszej działalności.

[...] Dla zwiększenia zainteresowania imprezami prowadzimy całoroczny konkurs „Za Aktywność Turystyczną”. Już trzeci sezon trwa ten konkurs.

[...] A oto kalendarz imprez turystycznych w 1972 roku Automobilklubu Warszawskiego

II – „Śladami Zimy” połączone z kulięciem, II–III – „Zimowisko”, 25–26 III – „Powitanie Wiosny”, IV – „Otwarcie Sezonu Motorowego”, 29 IV–1 V – „Ku Nieznanemu Wschodowi”, 14 V – „Na Bzy By”, 10–13 VI – „Kampinoskie Derby”, 21–23 VII – „Z Biegiem Wisły” (Rok Kopernikowski), 16–17 IX – Finał TMMP, IX – „Warszawski

Wrzesień”, 7–8 X – „Szlakiem Królewskiej Ekstrapoczty” na Mazowszu, 22 X – „Pogoń za Dzikim”, 11–12 XI – „Wieczór Wspomnień”.

W 1972 roku odbyły się imprezy: Śladami Zimy, Śladami Księcia Józefa, Na Bzy By, Kampinoskie Derby, Ku Nieznanemu Wschodowi, był też w lipcu Biwak Pełen Atrakcji i Odpoczynku, Z Biegiem Wisły, Warszawski Wrzesień, który był finałem Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski, Szlakiem Królewskiej Ekstrapoczty, Pogoń za Dzikim Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień. Rozdano proporzeczki „Za Aktywność Turystyczną”.



Działalność

Polski Fiat 126p w Czeskim Cieszynie przed startem do Rajdu Przyjaźni.



„RÓBMY SVOJE...” imprezy

W 1974 roku przeprowadzono imprezy klubowe: Znaki (drogowe), Na Majówkę, Śladami Kubusia Puchatka, Polowanie na Lwy mini-MAX, Uczestnicy Organizatorom.

Odbyły się też dwie eliminacje do Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego PZM, pod nazwami Rajd na Orientację o Puchar Światowida (nagrody – figury Światowida rzeźbił w drewnie **Zygmunt Walkowski**) oraz 14 IX 1944 Praga Wolna.

Automobilklub był w tym roku organizatorem finału Turystycznych Motorowych Mistrzostw Polski oraz dużej imprezy – Nasz Kraj. Pierwotnie miała mieć nazwę – Ona Ma XXX Lat, trawstując tytuł popularnej wtedy piosenki, a nawiązując do rocznicy PKWN (Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego). Niestety, Główny Urząd Kontroli Publikacji, Prasy i Widowsk nie zezwolił na taką nazwę i nie pomogła nawet interwencja w Wydziale Propagandy Komitetu Centralnego PZPR – nazwa musiała być zmieniona.

Impreza otrzymała wymiar polityczny – odbywała się w święto „Trybuny Ludu” i przy udziale automobilklubów: Bydgoskiego, Częstochowskiego, Kieleckiego i Lubelskiego, trzema trasami zmierzała do Warszawy. Działacze turystyki polityką się nie przejmowali i jak śpiewem zalecał **Wojciech Młynarski** – robili swoje.

W 1975 roku odbyły się: Śladami Zimy – Stary Niedźwiedź Nie Chce Spać, Powitanie Wiosny, Post Prima Aprilis, Szukamy Kwiatu Paproci, Próba Sprawności o Puchar Trybuny Ludu, Pomniki, Style (eliminacja Turystycznych Motorowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego – TMMOW), Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień.

Opracowano sposób wyłaniania Najaktywniejszego Uczestnika Sezonu. Pierwszymi laureatami zostali: **Barbara i Ryszard Kowalscy**.

W kolejnych latach tytuł otrzymali: 1976 – **Piotr Malanow-**

ski i Tomasz Bielicki, 1977 – **Jerzy Rogoźnicki**, 1978 – **Andrzej Kończak**, 1979 – **Roman Turowicz**, 1980 – **Roman Turowicz**, 1981 – **Leszek Karaś**, 1982 – **Roman Turowicz** (puchar na własność), 1983 – **Leszek Karaś**, 1984 – **Leszek Karaś** (na własność), 1985 – **Jan i Bożenna Makarewiczowie**, 1986 – **Paweł Nestorowicz**, 1987 – **Krzysztof Maciejewski i Krzysztof**



Światowid – nagroda w imprezach TSMOW.

Działalność



Wzór plakiety – pierwotny (po lewej), zatrzymany przez “cenzurę” i ostateczny (po prawej) – dopuszczony.

Gracki, 1988 – **Krzysztof Maciejewski i Krzysztof Gracki**, 1989 – **Marcin Milewski**, 1990 – **Marcin Milewski**, 1991 – **Anna Białecka i Roman Dylewski**, 1992 – **Anna Borowska i Stanisław Korzeniowski**, 1993 – **Jerzy Trzaska**, 1994 – **Jerzy Trzaska**, 1995 – **Jerzy Trzaska** (na własność), 1996 – **Anna Borowska i Stanisław Korzeniowski**, 1997 – **Anna Rogowska**, 1998 – **Jarosław Michalak**, 1999 – **Sebastian Trzaska**, 2000 – **Emil Przychodzeń**, 2001 – **Celina Marczykowska**, 2002 – **Emil Przychodzeń**, 2003 – **Emil Przychodzeń** (na własność), 2004 – **Emil Przychodzeń**, 2005 – **Piotr Lisicki**, 2006 – **Michał Kowalczyk**, 2007 – **Michał Kowalczyk**.

Lepimy Ob. Bałwana, Powitanie Wiosny (eliminacja TSMOW),

Prima Aprilis, Nie Tylko dla Kierowców, Świętojanka, Próba Sprawności Jazdy o Puchar „Trybuny Ludu”, WARSZAWA – Historyczna, Nowoczesna, Pracy, Odpoczynku, Rajd Samochodowy o Puchar „Trybuny Ludu”, Sport w Warszawie (eliminacja TMMOW), Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień – to imprezy, które odbyły się w 1976 roku.

W następnym roku zorganizowano: Powitanie Wiosny, Prima Aprilis, Kwitnące Bzy, Trybuna Ludu i Jej Święto, Echa Wielkich Wydarzeń (eliminacja TMMOW), Warszawskie Ciuchcie, Uczestnicy Organizatorom, Wieczór Wspomnień.

Najaktywniejszym Uczestnikiem Sezonu został **Jerzy Rogoźnicki**.



Obsługa PKC-2 – **Jolanta Ołdakowska**, **Jerzy Ołdakowski**, **Barbara Kowalska**.

Działalność

Przed startem do imprezy
spod Torwaru (od lewej:
W. Gajewski, J. Cichy,
H. Lewicka, Z. Minichowski).



Rok później zawodów turystycznych także nie brakowało, odbyły się: Zima'78, Powitanie Wiosny, Czarci Dół'78 (eliminacja TMMOW), Święto – Janka, „Trybuna Ludu” i Jej Święto – Samochodowy Rajd Turystyczny, „Trybuna Ludu” i Jej Święto – Próba Sprawności, Warszawskie Syreny, Szlakiem Poczty Królewskiej oraz Uczestnicy Organizatorom, na którą Poczta Polska przygotowała trzy stemple okolicznościowe (dla urzędów Warszawa 1, Jabłonna i Serock). Sezon zakończył tradycyjnie Wieczór Wspomnień.

Rozstrzygnięto konkurs na Najaktywniejszego Uczestnika Sezonu. Zwycięzcą został **Andrzej Kończak**.

W 1978 roku zapoczątkowane zostały rajdy Polskie Drogi. Komandorem pierwszego był **Krzysztof Pyrek**, który był wówczas propagatorem ruchu na rzecz zmotoryzowanych niepełnosprawnych. Kolejne rajdy były organizowane co rok we wrześniu (nawet w stanie wojennym); w sumie było ich 10. Ostatni odbył się w 1987 roku. Zmieniały się nazwy, ale zawsze był w nich tytuł Polskie Drogi. Pięciokrotnie był to rajd międzynarodowy, brali w nim udział zawodnicy z zagranicy (głównie RFN).

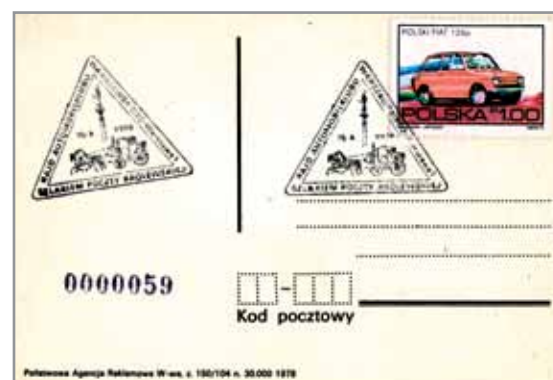
Stemple „Szlakiem Poczty
Królewskiej” – Warszawa,
Jabłonna, Serock.



Rajd i jego komandorzy:

- 1979** – II Międzynarodowy Nawigacyjny Rajd Inwalidów Polskie Drogi, komandor **Krzysztof Pyrek**;
- 1980** – III Międzynarodowa Jazda Inwalidów na Orientację Polskie Drogi'80 i Międzynarodowy Zjazd Gwiazdzisty Inwalidów Polskie Drogi'80, komandor **Zbigniew Turowicz**;
- 1981** – IV Międzynarodowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi, komandor **Zbigniew Turowicz**;

- 1982** – V Międzynarodowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi, komandor **Bogdan Szczepankowski**;
- 1983** – VI Międzynarodowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi, komandor **Bogdan Szczepankowski**;
- 1984** – VII Ogólnopolska Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi'84, komandor **Bogdan Szczepankowski**;
- 1985** – VIII Międzynarodowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi'85, komandor **Bogdan Szczepankowski**;
- 1986** – IX Ogólnopolska Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi'86, komandor **Stefan Młynarski**;
- 1987** – X Jubileuszowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi'87 i Zlot Turystyczny Śladami Sławnych Polaków, komandor **Bogdan Szczepankowski**.



Działalność

1979 rok rozpoczął się imprezą Śladami Zimy. Potem odbyły się: Prima Aprilis, Konkursowa Jazda Nawigacyjna, Eliminacja TSMOW'79, Biwak, Ciekawie o Warszawie (impreza turystyczna o Puchar „Trybuny Ludu”), Próba Sprawności o Puchar „Trybuny Ludu”, Pieczone Ziemniaki (Jesień z „Expressem Wieczornym”), Warszawskie Syreny (dla Zjednoczenia Budownictwa Przemysłowego „Centrum”), II Międzynarodowy Nawigacyjny Rajd Inwalidów Polskie Drogi, Lotem Bliżej (z okazji 50-lecia PLL LOT; komandorem był **Zbigniew Turowicz**, a zwycięzcą **Bogdan Szczepankowski**), Uczestnicy Organizatorom – Pisarze i Podróżnicy, Wieczór Wspomnień. Konkurs na Najaktywniejszego Uczestnika Sezonu tego roku wygrał **Roman Turowicz**.

W tym samym roku rozpoczął się cykl rajdów Cztery Pory Roku o Puchar „Expressu Wieczornego”. Pierwszym tryumfatorrem został **Roman Turowicz**, a w kolejnych latach zwyciężali: 1979 – **Roman Turowicz**, 1980 – **Bogdan Szczepankowski**, 1981 – **Bogusław Piekarski**, 1982 – **Leszek Karaś**, 1983 – **Edward Kon**, 1984 – **Andrzej i Jolanta Przychodzeniowie**, 1985 – **Jan i Bożenna Makarewiczowie**, 1986 – **Jerzy i Andrzej Olczakowie**, 1987 – **Krzysztof Maciejewski i Krzysztof Gracki**, 1988 – **Jerzy Kopeć i Benedykt Chądzyński**, 1989 – **Stanisław Korzeniowski i Katarzyna Maciejewska**, 1990 – **Paweł Nestorowicz**, 1991 – **Anna Bialecka i Roman Dylewski**, 1992 – **Anna Borowska**, 1993 – **Jerzy i Sebastian Trzaska**, 1994 – **Paweł Ćwil i Emil Przychodeń**, 1995 – **Michał Wiśniewski**, 1996 – **Krystyna Kucharek i Andrzej Piwoński**, 1997 – **Leszek i Michał Sarnowscy**, 1998 – **Jarosław Michalak**, 1999 **Konrad Lehr i Katarzyna Sobczak** (do 1999 roku konkursem opiekował się redaktor **Wacław Mrowiński** z „Expressu Wieczornego”), 2000 – **Paweł i Wojciech Makarewiczowie**, 2001 – **Celina i Marek Marczykowsy**, 2002 – **Bartosz Berendt i Maciej Kaniowski**, 2003 – **Grzegorz Kołodziejek**, 2004 – **Piotr Lisicki i Piotr Siemiątkowski**, 2005 – **Jacek Sowa i Maciej Mączyński**, 2006 – **Paweł i Anna Podbielscy**, 2007 – **Michał Kowalczyk i Michał Kowalczyk jr.**



Puchar „Expressu” za cztery pory roku

PO raz dziwiąły odbyły się w tym roku samochodowe rajdy nawigacyjne pod nazwą „Cztery pory roku z Expressem Wieczornym”.

W siedzibie Automobilklubu Polskiego w Warszawie przy ul. Nowy Świat odbył się finał tej emocjonującej sportowo-turystycznej imprezy – wręczenie Pucharu „Expressu” zwycięskiej załodze.

— Startowałem w tych expresse-
wych rajdach „Zima — Wiosna —
Lato — Jesień” już kilka razy. Ale
puchar wymykał mi się z rąk w o-
statniej chwili. Wreszcie go mamy —
mówi ze zwycięskiej załogi **Benedykt**
Chądzyński. Drugi członek załogi, **Je-**
rzy Kopeć nie był na tej uroczysto-
ści z powodu kilkudniowego pobytu
za granicą. — Jest to dla nas — mó-
wi dalej pan **Benedykt** — największy
automobilowy sukces. „Cztery pory
roku” to rajdy nie takie może trudne
technicznie, ale wymagające o-
gromnej uwagi, orientacji na trasie.

— Cała rzecz polega na tym, że za-
łogi znają tylko miejsce i czas star-
tu. Przed wyruszeniem na trasę o-
trzymują kartę drogową i tzw. itine-
rer. Na pierwszy rzut oka itinerer
wygląda jak rebus, złożony ze zna-
ków drogowych, strzałek, skrzyżo-
wań, kątów drogowych itp. Jak roz-
gryźć, jak rozszyfrować trudno po-
wiedzieć, ale każdy z nas daje sobie
z tym już radę.

Jest to wielka przyjemność i satys-
fakcja, gdy jedzie się jak po sznur-
ku według podanych elementów na-
wigacyjnych. Załogi w każdym raj-
dzie zdobywają określoną sumę punk-
tów za poprawne przejechanie tra-
sy za próby sprawnościowe i zna-
jomość kodeksu drogowego.

szłym roku — pytamy szefa turysty-
ki AP, pana **Edwarda Kona**.

— Podaję terminy imprez z tego
cyklu: Zima — 26 II, Wiosna — 2 IV,
Lato — 10—11 VI i Jesień — 1 X. Już
dziś zapraszamy wszystkich młodych,
odważnych z dużym reflekssem kie-
rowców amatorów do udziału w na-



**Benedykt Chądzyński z automo-
bilowym pucharem „Expressu”**
Fot. — **Jarosław Taras**

W latach 80. kontynuowano cykl imprez Cztery Pory Roku, trzymając się tradycyjnych nazw: Zima, Wiosna, Lato, Jesień. Mimo trudnej sytuacji w kraju (kartki na paliwo i nie tylko), frekwencja podczas rajdów utrzymywała się na wysokim poziomie (40–50 samochodów). Rekordowo w 1987 roku na Zimie pojawiło się 81 załóg, a końcowa klasyfikacja generalna cyklu Cztery Pory Roku obejmowała aż 229 uczestników.

Turyści, mimo dużych trudności w zdobywaniu dodatkowych przydziałów paliwa, regularnie pojawiali się na imprezach, przyciągając nowych zawodników. Prestiż Czterech Pór Roku systematycznie rósł, w dużej mierze dzięki relacjom w gazecie „Express Wieczorny”.

Nieco odmienny charakter od pozostałych miało Lato (później przemianowane na Biwak). Była to dwudniowa, sobotnio-niedzielną wyprawa w okolice Warszawy. Podkreślano szczególnie jej rodzinny i rekreacyjny charakter. Rozgrywano wiele konkurencji sportowo-rekreacyjnych, a wieczorem odbywało się tradycyjne ognisko. Integracyjny charakter imprezy miał wielkie znaczenie.

W latach 90. Cztery Pory Roku ewoluowały już mocno w kierunku nawigacji i stanowiły przepustkę do startów w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

W 2000 roku w związku z likwidacją tytułu prasowego „Express Wieczorny”, nowym patronem cyklu Cztery Pory Roku została redakcja „Radia dla Ciebie”. O finalnym trofeum nadal decydowały wyniki osiągnięte w czterech imprezach, a starty w nich były jednocześnie „szkółką” nawigacyjną, poprzedzane

Powyżej:
relacja prasowa
po zdobyciu przez
Benedykta Chądzyńskiego
Pucharu Expressu
Wieczornego w 1988 r.

Obok
Puchar
Expressu Wieczornego
dla **Bogdana**
Szczepankowskiego
za „Cztery Pory Roku”
w 1980 r.

Działalność

Uroczyste wręczenie Pucharu Expressu Wieczornego w Automobilkubie Polski, 1998 r.
Od lewej: Leszek Karaś ,X, Jerzy Kopeć, Benedykt Chądzyński, Jan Makarewicz, Edward Kon, Roman Dylewski, Wacław Mrowiński – redaktor Expressu Wieczornego, Sebastian Trzaska, Jolanta Przychodzeń, Jarosław Michalak – zdobywca Pucharu, Paweł Ćwil, Emil Przychodzeń, (schowany za zdobywcą pucharu – Jerzy Trzaska).



za każdym razem szkoleniem z zasad opisów nawigacyjnych występujących na trasie rajdu. Pomysłodawcą i głównym realizatorem tych szkoleń był **Marian Helka**.
Od 2003 roku patronem imprez cyklu 4 Pory Roku była firma PROCAR, producent profesjonalnego elektronicznego licznika drogi Road Master, tzw. haldy, będącego niezbędnym wyposażeniem każdej załogi, pragnącej odnieść sukces w nawigacji samochodowej.
Poszczególne imprezy ponownie przyjęły bardziej przystające do tradycji nazwy, jak: Zamięć, Marzanna, Piknik, Jesienny Liść. Cykl Cztery Pory Roku stał się szkołą dla nowych adeptów zarówno turystyki motorowej, jak i nawigacji samochodowej.

Wieczornym”, Uczestnicy Organizatorom – Koncert na Cztery Koła i Klakson, Wieczór Wspomnień – oto imprezy przeprowadzone w 1980 roku. Najaktywniejszym Uczestnikiem Sezonu został **Roman Turowicz**.
W roku 1981 śladów działalności turystycznej jest niewiele. Zorganizowane imprezy to: W Rocznicę Bitwy Warszawskiej, IV Międzynarodowa Impreza Samochodowa Inwalidów Polskie Drogi, Jesienne Listy (ponownie we współpracy z Centralnym Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Poczty – stempel okolicznościowy). Najaktywniejszym okazał się **Leszek Karaś**.
Turystyce klubowej w latach formalnego jej istnienia w AP przewodzili:

Nawigacja

W STRONĘ NAWIGACJI

Zima z „Expressem Wieczornym”, Konkursowa Jazda Nawigacyjna (eliminacja TMMOW), Hej, Hej do Kniej (dla Zjednoczenia Budownictwa Przemysłowego „Centrum”), Próba Sprawności i Mazowieckie Pejzaże – o Puchar „Trybuny Ludu” (już po raz ostatni), III Międzynarodowa Jazda Inwalidów na Orientację Polskie Drogi’80, Międzynarodowy Zjazd Gwiazdzysty Inwalidów Polskie Drogi’80, Jesień z „Expressem

Stempel pocztowy “Jesienne Listy”.



Działalność

Kadencja	Wiceprezes ds. turystyki	Przewodniczący komisji
1957–1959		Mieczysław Tobolewski
1959–1961		Walenty Nowacki
1961–1963		Kazimierz Perzyński
1963–1965		funkcja nieobsadzona
1965–1969	Stefan Galecki	Kazimierz Surdykowski
1969–1972	Eugeniusz Kamiński	Jan Cichy
1972–1974	Andrzej Roszkowski	Jan Cichy
1974–1976	Jan Cichy	Jan Cichy
1976–1980	Jan Cichy	Witold Gajewski
1980–1982	Jan Cichy	Witold Gajewski
1982–1984	Witold Gajewski	Stefan Młynarski
1984–1988	Witold Gajewski, Stefan Młynarski	Stefan Młynarski, Edward Kon
1988–1992	Stefan Młynarski	Leszek Karaś
1992–1996	Stefan Młynarski	Leszek Karaś
1996–2000	Stefan Młynarski	Leszek Karaś
2000–2004	Stefan Młynarski	Leszek Karaś
2004–2008	Stefan Młynarski, Leszek Karaś	Leszek Karaś, Andrzej Przychodzeń



Stefan Młynarski (z lewej) i Benedykt Chądryński na PKC eliminacji „Cztery Pory Roku z Expressem Wieczornym” 1994 r.

Można zauważyć wielokrotnie powtarzające się nazwiska wśród reprezentantów Automobilklubu, uczestników mistrzostw Polski. Klub był szkołą działaczy turystyki motorowej i krajoznawstwa. Przekazywali oni swoją wiedzę, zaangażowanie, organizując popularne imprezy turystyczne. Niezależnie od pompatycznych nazw, realizowano turystykę krajoznawczą, poznawanie naszego, tak pięknego przecież kraju.

Znaczącą pozycję w tej klubowej działalności zajmował w jej początkowym okresie **Jan Cichy**, twórca i pierwszy komandor imprezy Uczestnicy Organizatorom, inicjator Ogólnopolskich Indywidualnych Konkursów Turystycznych, wielokrotny zwycięzca rajdów turystycznych. Działal on także w PZM (członek Głównej Komisji Turystyki PZM, wiceprezes Rady Głównej Automobilklubów Polski ds. turystyki).

W późniejszym okresie rolę wiodącą w klubowej turystyce przejęli **Stefan Młynarski** i **Leszek Karaś**. Byli oni jednocześnie zawodnikami i działaczami w dziedzinie tak jazdy turystycznych, jak i nawigacji, zajmowali się także sprawami ogólnoklubowymi z tytułu członkostwa w zarządzie Automobilklubu kolejnych kadencji.

Niestety, wrodzona chęć współzawodniczenia powodowała konieczność stopniowej rezygnacji z walorów towarzyskich imprez na rzecz porównywalności wyników. Turystyka krajoznawcza jako taka odchodziło stopniowo w cień. Nawigacja, która miała ułatwić i uatrakcyjnić jazdy turystyczne, mająca bardziej sportowy charakter stopniowo się usamodzielniała.

W 1982 roku funkcję sekretarza Komisji Turystyki po **Halsce Lewickiej-Cichy** przejęła **Irena Zawadzińska**.



Anna Borowska odbiera z rąk redaktora Mrowińskiego puchar Expressu Wieczornego, zdobyty w 1988 r. Z lewej – Leszek Karaś, po prawej Irena Zawadzińska i Stanisław Korzeniowski.

Działalność

Katarzyna Kulhawik
„opiekunka” Komisji Sportów
Popularnych i Turystyki.



Dzięki osobistemu zapałowi i pomocy doświadczonych działaczy szybko zaczęła stanowić mocne wsparcie organizacyjne imprez AP. Po zakończeniu pracy etatowej w AP nadal pozostała w składzie komisji. W 1992 roku została delegatem na walne zgromadzenie i wybrano ją do zarządu AP na kadencję 1992–1996.

Po zmianie nazwy Komisji Turystyki na Komisję Sportu Popularnego i Turystyki (KSPiT) oraz reorganizacji biura klubu, sekretarzowanie powierzono **Katarzynie Kulhawik**, która jednocześnie prowadziła rozległe sprawy sportu. Nie przeszkodziło jej to jednak w pełni angażować się w przedsięwzięcia turystyczne, włącznie z czynną obecnością na imprezach.

W 1982 roku, po odejściu z aktywnej działalności **Jana Cichego**, funkcję wiceprezesa klubu ds. turystyki przejął **Witold Gajewski**, a prowadzenie komisji – **Stefan Młynarski**. W składzie komisji pozostali **Zbigniew Moniuszko**, **Edward Kon**, **Ma-**

rek Maciejewski, **Zbigniew Turowicz**, **Michał Wrzos**, **Jerzy Bolimowski**, **Edward Borowczyk**.

Mimo trudnej sytuacji w kraju i trudności w zdobywaniu dodatkowych racji paliwowych, imprezy Cztery Pory Roku odbyły się. Zwyciężył **Leszek Karaś**. Nie udało się natomiast zorganizować rajdu Uczestnicy Organizatorom.

W 1983 roku duże sukcesy odniósł **Edward Kon**. Wygrał Cztery Pory Roku oraz Uczestnicy Organizatorom.

Rok później wybrano nowy zarząd i komisje. Komisja Turystyki działała w składzie: **Stefan Młynarski** (przewodniczący), **Edward Kon** (wiceprzewodniczący), **Irena Zawadzińska** (sekretarz), **Edward Borowczyk**, **Zbigniew Moniuszko**, **Michał Wrzos**, **Marek Maciejewski**, **Leszek Karaś**, **Jan Makarewicz**, **Andrzej Przychodzeń**, **Andrzej Radziwonka**.

W tym samym roku zaczęły odbywać się ogólnopolskie imprezy o charakterze nawigacyjnym, które w 1987 roku zgrupowano w Ogólnopolski Konkurs o Puchar Prezesa PZM w Turystycznych Rajdach Nawigacyjnych (OKoPPPMwTRN). W rajdzie nawigacyjnym Krakus'84 duży sukces odniosła reprezentacja AP, wygrywając klasyfikację klubową, a indywidualnie **Leszek i Krzysztof Karasiowie** zajęli 2. pozycję, natomiast **Stefan i Celina Młynarscy** – 3. Do tradycyjnie organizowanych imprez cyklicznych Cztery Pory Roku, Uczestnicy Organizatorom oraz Polskie Drogi doszedł nawigacyjny Światowid (runda OKoPPPMwTRN).

Na początku 1988 roku zmarł nagle **Witold Gajewski**, a jego obowiązki na stanowisku wiceprezesa AP ds. turystyki przejął **Stefan Młynarski**. Komisję Turystyki kierował **Edward Kon**, ale po jesiennym walnym zgromadzeniu AP zrezygnował na rzecz **Leszka Karasia**.

W czasie kadencji 1988–1992 Komisja Turystyki działała w składzie: **Leszek Karaś** (przewodniczący), **Katarzyna Kulhawik** (sekretarz), **Edward Borowczyk**, **Benedykt Chądzyński**, **Marian Helka**, **Stefan Młynarski**, **Marek Maciejewski**, **Jan Makare-**

Andrzej Radziwonka – sędzia
na próbie zrywu i hamowania.



Działalność



Już po walce na trasie rajdu, a jeszcze przed uroczystym balem komandorskim. Trzeci od lewej stoi Leszek Karaś, obok Jurek Trzaska, zawodnicy AP.

wicz, Zbigniew Moniuszko (do 1990 roku), **Andrzej Przychodzeń, Andrzej Radziwonka, Bogdan Szczepankowski, Michał Wrzos** (do 1990 roku), **Irena Zawadzińska**.

Marian Helka, Marek Maciejewski, Michał Wrzos i Stefan Młynarski reprezentowali klub w Okręgowej Komisji Turystyki PZM, a **Marek Maciejewski** był członkiem Głównej Komisji Turystyki ZG PZM.

W okresie tym organizowano nadal ogólnodostępne cykliczne imprezy Cztery Pory Roku z „Expressem Wieczornym”. W tym czasie przeprowadzono cztery ogólnopolskie konkursy turystyczne z udziałem 387 osób. W 1991 roku odbyła się 20. jubileuszowa edycja tego konkursu.

Od 1990 roku do chwili obecnej rozgrywane są, w miejsce OKoPPZMwTRN, Nawigacyjne Samochodowe Mistrzostwa Polski (NSMP), które wyłaniają najlepszych w kategorii kierowców, pilotów, klubów i okręgów PZM.

Nawigacyjny zespół Automobilklubu Polski od początku startów w NSMP stanowił dużą konkurencję dla zawodników innych klubów. Drużyna AP zdobyła tytuł klubowego mistrza Polski w latach: 1992, 1995, 1997 i 1998, a indywidualnie na najwyższym stopniu podium w roku 1993 i drugim w 1997 roku stanął **Benedykt Chądzyński** startujący w załodze z **Jurkiem Kopciem**. W roku 1992 tytuł wicemistrza uzyskali **Jan i Bożenna Makarewiczowie**, a II wicemistrzami zostali **Jerzy Kopeć** (kierowca) oraz **Leszek Karaś** (pilot), którzy nie startowali wspólnie. W 1998 wicemistrzostwo zdobyli **Krzysztof Maciejewski i Jerzy Trzaska**, a w 2002 roku II wicemistrzem został **Emil Przychodzeń**.

W cyklu dwuletnim organizowane były rajdy Światowid, które w 1991 roku otrzymały status eliminacji Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski. Komandorem dwóch pierwszych był **Stefan Młynarski**.

O ile w 1989 roku baza rajdu mieściła się w centrum War-

szawy na kempingu „Skry” przy ul. Żwirki i Wigury, a trasa prowadziła ulicami Ochoty, Ursusa, Żoliborza i Śródmieścia, to w 1991 roku rajd przeniósł się nad Zalew Zegrzyński z bazą w Nieporęcie. Zawodnicy jechali przez Legionowo, Rynię i Radzymin.

W roku 1991 w NSMP zespół AP, w składzie: **Anna Bialecka i Roman Dylewski, Andrzej i Jolanta Przychodzeniowie, Jan i Bożenna Makarewiczowie, Jerzy Kopeć i Benedykt Chądzyński, Stanisław Korzeniowski i Leszek Karaś** oraz **Krzysztof Maciejewski i Marian Helka**, zdobyli tytuł klubowego mistrza Polski, a indywidualnie **Jerzy Kopeć i Benedykt Chądzyński** wywalczyli tytuł II wicemistrza Polski.

Kadencję 1992–1996, już jako Komisja Sportu Popularnego i Turystyki (KSPiT), rozpoczęła w składzie: **Leszek Karaś** (przewodniczący), **Katarzyna Kulhawik** (sekretarz), **Stefan Młynarski**,



Działalność

Reprezentacja AP podczas eliminacji NSMP w Opolu (od lewej: Ryszard Stefaniak, Emil Przychodzeń, Krzysztof Maciejewski, Leszek Karaś (na dole), Jerzy Trzaska (na górze), Paweł Makarewicz, Andrzej Przychodzeń, Jan Makarewicz (tyłem).



Anna Bialecka, Irena Zawadzińska, Benedykt Chądzyński, Edward Borowczyk, Edward Kon, Marian Hełka, Jan Makarewicz, Andrzej Przychodzeń, Andrzej Radziwonka, Bogdan Szczepankowski.

Z pracy w komisji zrezygnowali: w 1992 roku – **Edward Borowczyk** i **Bogdan Szczepankowski**, w 1994 roku – **Edward Kon** i **Andrzej Radziwonka**, natomiast współpracę podjęli: **Paweł Ćwil** – (od czerwca 1994 roku) oraz **Jerzy Trzaska** i **Wojciech Sobczyk** (od stycznia 1996 roku).

Kontynuowane były imprezy z cyklu Cztery Pory Roku

z „Expressem Wieczornym” i konkurs o tytuł Uczestnika Sezonu.

Odbływały się kolejne edycje rajdu Światowid – rundy NSMP. Komandorem ponownie został **Stefan Młynarski**. W 1994 roku bazą rajdu był motel „Bella Vista” w Starej Miłosnej, a trasa prowadziła m.in. przez Wesołą, Sulejówkę, Okuniew i Rembertów. Natomiast w 1996 roku baza rajdu przeniosła się do Wieliszewa k. Legionowa.

Zespół AP startował w cyklu rund Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski, osiągając znakomite wyniki. W klasyfikacji drużynowej w 1992 roku wywalczony został tytuł mistrza Polski,

Reprezentacja Automobilklubu Polski po sukcesie w eliminacji NSMP w Poznaniu (od lewej: Jerzy Trzaska, Jan Makarewicz, Benedykt Chądzyński, Krzysztof Maciejewski, Marian Hełka (już w cywilu), Leszek Karaś.



Działalność



Benedykt Chądryński
– Mistrz Polski
w Nawigacyjnych
Samochodowych
Mistrzostwach Polski 1993 r.

w latach 1993 i 1994 – wicemistrza, natomiast w 1995 roku znowu „nawiganci” Automobilkлубu stanęli na najwyższym podium.

Sukcesy odnoszono także w klasyfikacji indywidualnej. I tak wśród kierowców w 1992 roku **Jan Makarewicz** został wicemistrzem Polski, **Jerzy Kopeć** – II wicemistrzem, a **Stanisław Korzeniowski** zajął 4. miejsce; w 1993 roku **Jerzy Kopeć** – wicemistrzem, **Jerzy Trzaska** był czwarty, a **Krzysztof Maciejewski** – ósmy; w 1994 roku **Jerzy Kopeć** był ósmy, **Jerzy Trzaska** – dziewiąty, a **Jan Makarewicz** – dziesiąty; w 1995 roku **Jerzy Trzaska** – czwarty, **Jerzy Kopeć** – piąty, a **Paweł Ćwil** – siódmy.

Wśród pilotów w 1992 roku **Bożenna Makarewicz** wywalczyła tytuł wicemistrza Polski, **Leszek Karaś** – II wicemistrza, **Benedykt Chądryński** był czwarty; w 1993 roku **Benedykt Chądryński** został mistrzem Polski, **Leszek Karaś** był piąty, a **Marian Helka** – ósmy; w 1994 roku **Benedykt Chądryński**

zajął 7. miejsce, **Leszek Karaś** 9., a **Bożenna Makarewicz** – 10.; w 1995 roku **Leszek Karaś** był czwarty, **Benedykt Chądryński** – piąty, a **Emil Przychodzeń** – siódmy.

W okresie od października 1996 do czerwca 2000 roku KSPiT prowadziła działalność w składzie: **Leszek Karaś** (przewodniczący), **Katarzyna Kulhawik** (sekretarz), **Stefan Młynarski**, **Benedykt Chądryński**, **Paweł Ćwil**, **Marian Helka**, **Jan Makarewicz**, **Andrzej Przychodzeń**, **Wojciech Sobczyk**, **Jerzy Trzaska**.

Współpracę z Główną Komisją Sportu Popularnego i Turystyki PZM (Zespół Nawigacji Samochodowej) kontynuowali: **Marian Helka** (modyfikacje regulaminu NSMP), **Jerzy Trzaska** (prowadzenie bieżącej i opracowanie końcowej klasyfikacji NSMP), **Benedykt Chądryński** (nowelizacja kodyfikacji imprez nawigacyjnych).



Benedykt Chądryński
i Jerzy Kopeć po walce
o Mistrzostwo Polski
w 1993 r.

Działalność

Zespół nawigacji AP podczas NSMP w 1993 r. Od lewej: Stanisław Korzeniowski, Anna Borowska, Roman Dylewski, Anna Białecka, Bożenna Makarewicz, Leszek Karaś, Marian Hełka, Krzysztof Maciejewski, Benedykt Chądzyński, Andrzej Przychodzeń, Jerzy Kopeć, w pozycji „leżącej”: Jerzy Trzaska, Jan Makarewicz.



Rajd „Światowid 1998”.
Od góry:
– Stefan Młynarski udziela wywiadu reporterowi TVP
– Brama startowa rajdu
– Janek Makarewicz „wypuszcza” załogi na próbę sprawności (zdjęcia z programu telewizyjnego „Niedziela Sportowa”).

W Okręgu Warszawskim PZM do udziału w pracach Podkomisji Nawigacji desygnowany został **Jerzy Trzaska**. W skład Zespołu Nawigacji Samochodowej wszedł **Leszek Karaś**, a do Zespołu Turystyki Motorowej powołany został **Benedykt Chądzyński**, który nadal intensywnie zajmował się problemami nawigacji krajowej (współautor trzeciej /w 1995 roku/ i aktualnej /2008 rok/ edycji „Zbioru Zasad Opisów Tras Nawigacyjnych”, tzw. Kodyfikatora, i twórca pierwszej w kraju /w 1997 roku/ Internetowej Ogólnopolskiej Witryny Nawigacyjnej). W pracach przy opracowywaniu „Kodyfikatora” wiodący udział miał **Marian Hełka**.

Zespół AP w rundach Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski nadal osiągał znakomite wyniki. W klasyfikacji drużynowej w 1996 roku wywalczono tytuł wicemistrza Polski, w 1997 – mistrza Polski, w 1998 – mistrza Polski, w 1999 – wicemistrza Polski. W klasyfikacji indywidualnej kierowców w 1996 roku **Krzysztof Maciejewski** został II wicemistrzem, a rok później – wicemistrzem Polski, natomiast **Jan Makarewicz** – II wicemistrzem. Wśród pilotów **Jerzy Trzaska** w 1996 roku był w mistrzostwach trzeci, rok później drugi, a na najniższym stopniu podium stanął **Andrzej Przychodzeń**.

Rajd Światowid, dzięki przychylności władz samorządowych, ponownie odbył się w 1998 i 2000 roku na terenie Legionowa i Wieliszewa.

Światowid'98 miał chyba najbardziej spektakularny charakter ze wszystkich zorganizowanych przez komisję, a będących eliminacjami mistrzostw Polski. Komandorem był **Stefan Młynarski**, a wicekomandorem ds. organizacyjnych, pomysłodawcą i głównym koordynatorem wszystkich imprez towarzyszących rajdowi był **Benedykt Chądzyński**.

Założeniem w organizacji imprezy była jak najszerza prezentacja działalności Automobilklubu Polski we wszystkich jego dyscyplinach. Bazą rajdu był ośrodek w Wieliszewie, a rynek w Legionowie był: startem, metą, miejscem prób sprawności i prawie wszystkimi punktami kontroli czasu. Nawigacja samochodowa, będąc mało widowiskową dyscypliną, musiała być



Działalność



i była uzupełniona całodniowym show motoryzacyjnym w centrum Legionowa. Dużą przychylnością władz Legionowa, prezydenta miasta **Andrzeja Kicmana**, nieocenioną pomoc radnego **Janusza Kubickiego** (od 2008 r. wicestarosta powiatu Legionowskiego), szefa domu kultury **Zenka Durko** (od 2008 r. poseł na Sejm RP) i całej rzeszy mniej lub bardziej anonimowych mieszkańców miasta sprawiła, że Legionowo od świtu do zmierzchu żyło rajdem. Dość powiedzieć, że na rynku pojawili się zawodnicy kartingowi Automobilklubu, ścigając się na swoich wózkach po rynkowych ulicach, motocykliści AP z mistrzem **Arturem Wajdą** prezentujący swoje motocykle (i chętnie odbywający przejażdżki po rynku z uszczęśliwionymi mieszkankami Legionowa), przyczepy campingowe naszych klubowiczów, ale też nowe modele wystawione przez okolicznych dealerów. Centralnym elementem miał być wystawiony sportowy samochód WRC **Roberta Herby**. Jednak umówiony z organizatorami, w ostatnim momencie wykręcił się, tłumacząc swoją nieobecność... koniecznością treningu przed kolejnym rajdem. Z konieczności w bramie startowej stanął Daewoo Nubira, który także wzbudzał duże zainteresowanie, gdyż był to czas wejścia Koreańczyków na polski rynek motoryzacyjny. Prezentację najnowszych Seicento prowadził oddział żerański Fiata. Na ustawionej scenie występowały zespoły miejskiego domu kultury. Było piwo i kielbaski, rozdawano balony z logo klubowym. Wśród tłumnie zgromadzonej publiczności z prawdziwym profesjonalizmem poruszał się zaproszony do komentowania imprezy **Przemysław Babiaryz** z redakcji sportowej Telewizji Polskiej. Co jakiś czas na rynek wjeżdżali zawodnicy Światowida (wystartowało 46 załóg z całej Polski), kończąc kolejne odcinki eliminacji i wykonując próby sportowe. Przyjazd na rynek ekipy samochodów zabytkowych państwa **Bartnickich**, kończący uroczysty przejazd po niedalekiej szosie Strużyńskiej, która obchodziła jubileusz 100-lecia, z włodarzami Legionowa i towarzyszącymi im w strojach z epoki dziewczętami z grupy **Magdaleny Bilki** oraz stylowo ubranymi kierowcami, wzbudził sensację wśród publiczności. Z organizatorami współpracowali policjanci z Centrum

Rajd „Światowid 1998”.
Od góry:
– parada zabytkowych samochodów na rynku w Legionowie
– Andrzej Morel (OSA Opole) otwiera zwycięskiego szampana (obok pilot – Janusz Morel)
– dziennikarz sportowy TVP – Przemysław Babiaryz w rozmowie ze zwycięzcą rajdu (zdjęcia z programu telewizyjnego „Niedziela Sportowa”).

Bywało i tak ... Rywale na trasie, ale koledzy w potrzebie. Jurek Kopeć „odkopywany” przez innych zawodników rajdu.

Działalność

Na trasie rajdu „Światowid 2000”. Przebieg imprezy wizytował przedstawiciel GKSPiT PZM Robert Werle.



Szkolenia Policji w Legionowie oraz miejska drużyna harcerska, wytrwale dyżurująca na punktach kontroli przejazdu.

Koniec rajdu był pokazem sprawności jazdy uczestników NSMP na próbie SZ, odbywającej się na rynku i dostępnej także dla mieszkańców miasta. W trakcie całego rajdu mieszkańcy uczestniczyli w konkursie sprawdzającym wiedzę o Automobilklubie Polski, wrzucając do urny odpowiedzi na pytania zamieszczone wcześniej w legionowskiej gazecie „To i Owo”. Pod koniec dnia nastąpiło losowanie nagród – sprzętu turystycznego. W tym czasie błyskawicznie obliczono wyniki rajdu i po zakończeniu wręczenia nagród laureatom konkursu, prezydent **Andrzej Kicman** mógł ogłosić wyniki Światowida'98.

Wygrali **Janusz** i **Andrzej Morelowie** z OSA Opole. Były szampany, puchary i... wywiady dla telewizji lokalnej oraz I Programu Telewizji Polskiej. Całkiem spora relacja telewizyjna ukazała się następnego dnia w „Sportowej niedzieli”, po głównym wydaniu „Wiadomości” TVP.

W 2000 roku odbył się kolejny Światowid, także ze startem w Legionowie. Trasa prowadziła m.in. przez Zegrze, Serock, Chotomów, Jabłonnę oraz warszawską Białąłęgę. Komandorem był **Benedykt Chądzyński**, wicekomandorem ds. organizacyjnych – **Leszek Karaś**. Pomimo bardzo sprawnie i z rozmachem przeprowadzonej imprezy nie udało się powtórzyć sukcesu organizacyjnego sprzed dwóch lat.

Z Czechosłowacji zawodnicy AP wracali z pucharami i ... wieńcami „laurowymi”. Pierwsi z lewej: Andrzej Przychodzeń i Leszek Karaś.



Działalność



Andrzej Przychodzeń podczas „uzbrajania” samochodu przed startem do rajdu.

W NOWYM WIEKU **Nowy wiek**

Na przełomie wieków odbyły się kolejne wybory do KSPiT. W okresie od października 2000 do czerwca 2004 roku komisja pracowała w składzie: **Leszek Karaś** (przewodniczący), **Katarzyna Kulhawik** (sekretarz), **Stefan Młynarski**, **Paweł Ćwil**, **Benedykt Chądzyński**, **Marian Helka**, **Jan Makarewicz**, **Jerzy Trzaska**, **Andrzej Przychodzeń**. W trakcie trwania kadencji po długiej i ciężkiej chorobie zmarła **Katarzyna Kulhawik**. Z pracy w komisji zrezy-

gnowali: **Benedykt Chądzyński**, **Marian Helka** i **Jerzy Trzaska**.

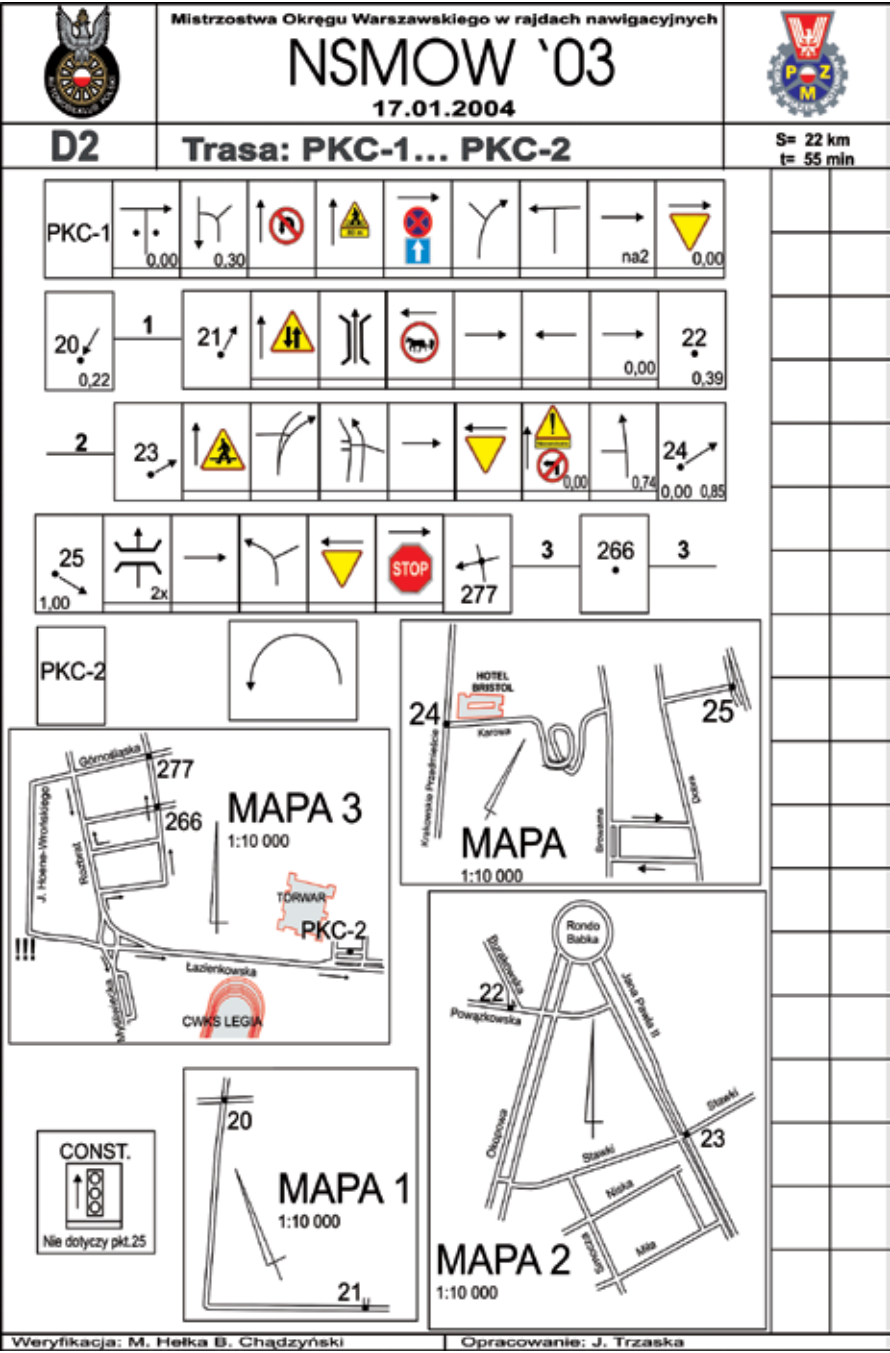
W okresie tym współpracę z GKSPiT PZM kontynuował **Leszek Karaś** (Zespół Nawigacji Samochodowej) i **Benedykt Chądzyński** (Zespół Turystyki Motorowej). W Okręgu Warszawskim PZM do udziału w pracach Podkomisji Nawigacji desygnowany został **Paweł Ćwil**. **Jerzy Trzaska** i **Benedykt Chądzyński** kontynuowali pracę w Komisji Sportów Popularnych i Turystyki Okręgu Warszawskiego PZM.

W 2002 roku rajd Światowid odbył się po raz dziesiąty, na terenie Białotęki, Bemowa, Woli i Ursusa. Ceremonia startu oraz część sportowa (próby SZ) odbywały się na autodromie AP na Bemowie.



Jerzy Trzaska i Krzysztof Maciejewski analizują materiały rajdowe

Działalność



U góry:
Itinerer, czyli opis trasy
przejazdu – podstawowy
materiał w rajdach
nawigacyjnych.

Obok:
na Punkcie Kontroli Czasu
zawsze tłok, liczy się każda
minuta spóźnienia.

Działalność



Zespół AP w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski osiągał wciąż znaczące wyniki. W klasyfikacji drużynowej w latach 2000–2002 wywalczone wicemistrzostwo Polski; w 2003 roku – II wicemistrza. W klasyfikacji indywidualnej kierowców w 2000 roku **Krzysztof Maciejewski** był czwarty, a w 2001 roku **Andrzej Przychodzeń** – siódmy. **Emil Przychodzeń** po wywalczeniu tytułu II wicemistrza w 2002 roku, w następnym sezonie był piąty. Wśród pilotów w tym okresie **Jerzy Trzaska** był czwarty, **Emil Przychodzeń** – siódmy, a **Bartosz Berendt** odpowiednio czwarty i piąty.

W październiku 2004 roku po walnym zgromadzeniu AP nastąpiła zmiana dotychczasowej nazwy – powstała Komisja Nawigacji i Turystyki (KNiT), która rozpoczęła działalność w składzie: **Leszek Karaś** (przewodniczący), **Stefan Młynarski**, **Paweł Ćwil**, **Jan Makarewicz**, **Paweł Makarewicz**, **Andrzej Przychodzeń**, **Jolanta Przychodzeń**, **Emil Przychodzeń**.

W skład nowego zarządu klubu zostali wybrani: **Stefan Młynarski**, **Paweł Ćwil**, **Jan Makarewicz**, **Leszek Karaś**, natomiast **Jolanta Przychodzeń** została członkiem Sądu Koleżeńskiego AP.

W grudniu 2004 roku zmarł nagle **Stefan Młynarski**. Jego dotychczasowa funkcja w zarządzie klubu została powierzona **Leszkowi Karasiowi**, a przewodniczenie KNiT objął **Andrzej Przychodzeń**.

Cykl imprez Cztery Pory Roku pod patronatem firmy PROCAR s.c. zmienił nieco charakter. Z dotychczasowych imprez czysto nawigacyjnych dwie zostały nimi nadal, natomiast dwie pozostałe przybrały charakter turystyczny.

XI Światowid odbył się w 2005 roku, jako dziewiąta i dziesiąta runda NSMOW. Tym razem terenem rozgrywania rajdu były południowe dzielnice Warszawy: Mokotów, Czerniaków, Augustówka, Gocław, Wawer. Komandorem był **Leszek Karaś**.

Zespół AP, startując w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Polski, osiągał dobre, lecz w porównaniu do lat poprzednich już nie tak znaczące sukcesy. W klasyfikacji drużynowej w 2004 roku zajęł 4. miejsce; w latach 2005 i 2006 zdobył



PKC – „Światowid'98”
w okolicach Wieliszewa.
W ciemnych okularach Jerzy
Trzaska, obok Leszek Karaś.

tytuł II wicemistrza Polski; w 2007 roku ukończył rywalizację na 4. pozycji.

W klasyfikacji indywidualnej kierowców **Paweł Ćwil** był w 2004 roku dziewiąty, **Konrad Lehr** w 2005 roku – siódmy, **Andrzej Przychodzeń** w 2006 roku – siódmy, a **Ryszard Zmarzły** w 2007 roku – dziewiąty. W punktacji pilotów **Leszek Karaś** zajął w 2004 roku 7. miejsce, **Marek Mazur** w 2005 roku – 8., a **Leszek Karaś** – 7. w 2006 i 9. w 2007 roku.

Na terenie warszawskim zawodnicy AP startowali w imprezach organizowanych przez inne kluby w ramach Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostw Okręgu Warszawskiego PZM, zajmując czołowe lokaty zarówno w klasyfikacji drużynowej jak i indywidualnej.

Współpracę z GKSPiT PZM kontynuował **Leszek Karaś** (Zespół Nawigacji Samochodowej) i **Benedykt Chądzyński** (Zespół Turystyki Motorowej), a w Okręgu Warszawskim PZM

klub reprezentował **Paweł Ćwil**. W 2008 roku **Benedykt Chądzyński**, kontynuując pracę w Zarządzie Okręgu Warszawskiego PZM, wszedł w skład Głównej Komisji Sportu i Turystyki PZM.

Dla działaczy komisji – zarówno aktualnych, jak i byłych – szczególnie wzbudzającą emocje jest tradycyjna impreza Uczestnicy Organizatorów. Rozpoczęta w 1965 roku z małymi przerwami jest kontynuowana. Puchar przechodni, który trafia na rok w ręce zwycięzcy, jest co sezon powodem zmagania starych wyjadaczy i świeżych adeptów sztuki nawigacyjnej. Zasady rajdu są w zasadzie dowolne, gdyż regulamin jest ustalany każdorazowo przez komandora. A trzeba przypomnieć, że co roku komandorem jest mało doświadczony uczestnik imprez odbytych w sezonie.

W dalszym ciągu prowadzony jest przez komisję całoroczny konkurs mający wyłonić najaktywniejszego uczestnika imprez, który otrzymuje Puchar Przechodni KNiT. Zdobywcami pucharu



Konrad Lehr i Marek Mazur
podczas eliminacji NSMP –
Jantar 2003 w Gdyni.

Działalność

Nawigacyjne Samochodowe Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego 2006. Gratulacje zwycięzcom w kategorii kierowców składa Prezes AP – Romuald Chałas. Od lewej z medalami: Michał Kowalczyk, Paweł Podbielski, Andrzej Przychodzeń, Ryszard Zmarzły, z okularami „walczy” przewodniczący OKSPiT ZO w Warszawie – Andrzej Piwoński.



byli ostatnio: w 2004 roku – **Emil Przychodzeń**, w 2005 roku – **Piotr Lisicki**, w 2006 roku – **Michał Kowalczyk**, w 2007 roku – **Michał Kowalczyk**.

W ostatnich latach zawodnicy Automobilklubu Polski zdominowali całkowicie zmagania w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostwach Okręgu Warszawskiego. W kategorii kierowców w 2006 roku 1. miejsce zdobył **Michał Kowalczyk**, 2. **Konrad Lehr**, w 2007 roku pierwszy był **Tomasz Lisicki**, trzeci **Michał Kowalczyk**, w 2008 roku 1. miejsce zdobył **Tomasz Lisicki**, 2. **Michał Kowalczyk**, 3. **Kamil Pawłowski**. Analogicznie w kategorii pilotów zwyciężali nasi zawodnicy: w 2006 roku 1. miejsce zajął **Michał Kowalczyk jr.**, 3. **Tomasz Lisicki**, w 2007 roku pierwszy był **Piotr Lisicki**, trzeci **Michał**

Kowalczyk jr., w 2008 roku zwyciężył **Piotr Lisicki**, 2. miejsce zajął **Michał Kowalczyk jr.**, a 3. **Wiktoria Paul**. Klubowo zespół AP w wymienionych latach odbierał puchary za pierwsze miejsca.

Ekipa Automobilklubu Polski startowała w rajdach turystycznych i nawigacyjnych w całej Polsce, wszędzie akcentując swoją wysoką pozycję jako zespół, prawie zawsze wracając z pucharami zdobniętymi do dziś klubowe gabloty. W eliminacjach NSMP uczestniczyła w rajdach organizowanych przez kluby mające swoje siedziby w Warszawie, Opolu, Kędzierzynie-Koźlu, Poznaniu, Lublinie, Wrocławiu i Gdańsku. Zawodnicy AP startowali także w Nawigacyjnych Mistrzostwach Czech. W ostatnim okresie zawodnicy Automobilklubu

NSMOW 2007. Leszek Karaś odbiera puchar za zdobycie przez AP Mistrzostwa Okręgu Warszawskiego z rąk przewodniczącego OKSPiT ZO w Warszawie – Andrzeja Piwońskiego.



Działalność



NSMOW 2007 – najlepsi w okręgu warszawskim PZM. Od lewej: Tomasz Lisicki, Michał Kowalczyk, Andrzej Przychodzeń, Grzegorz Kołodziejek, Piotr Lisicki, Jerzy Trzaska, Michał Kowalczyk jr.

zdobywają punkty w Pucharze Europy w którym rywalizują z załogami z Polski, Węgier, Czech Słowacji i Rumunii, a którego eliminacje rozgrywane są na terenie wymienionych państw.

Działacze Komisji Sportów Popularnych i Turystyki Automobilklubu Polski za swoją pracę i osiągnięcia byli nagradzani honorowymi odznakami i medalami przyznawanymi przez klub, Polski Związek Motorowy, Urząd Kultury Fizycznej i Turystyki, a także odznaczeniami państwowymi. W 1999 roku z okazji 90-lecia Automobilklubu Polski Brązowym Krzyżem Zasługi została uhonorowana **Katarzyna Kulhawik**, a **Stefan Młynarski** Krzyżem Kawalerskim OOP. W 2003 roku Srebrny Krzyż Zasługi za wkład w rozwój turystyki otrzymali **Marian Helka** i **Benedykt Chądryński**.

Komisja ma w swoim składzie oraz wśród skupionych wokół niej członków klubu sędziów z licencjami „M”, „P” i „O” w ilości pozwalającej nie tylko na samodzielną obsługę własnych imprez turystycznych i nawigacyjnych, ale również mogących zapewnić wsparcie sędziowskie w takich rajdach sportowych AP jak: Rajd Warszawski, Rajd Mazowiecki, Rajd Orlen, Polskie Safari czy Barbórka.

Na kolejną kadencję kończącą 100-letni okres działalności klubu i jednocześnie rozpoczynającą kolejny wiek jego istnienia, Komisja Sportów Popularnych i Turystyki AP (powrócono do pierwotnej nazwy) wkroczyła pod kierownictwem nowo wybranej w grudniu 2008 roku rady w składzie: **Jerzy Trzaska** (przewodniczący), **Benedykt Chądryński**, **Paweł Ćwil**, **Jan Makarewicz**, **Anna Podbielska**, **Paweł Podbielski**.



Zakończenie sezonu 2008 w Komisji Sportów Popularnych i Turystyki AP, puchar odbiera załoga Tomasz i Olga Młynarscy, wręcza Wiceprezes ds. Turystyki – Leszek Karaś, asystuje przewodniczący komisji – Andrzej Przychodzeń.

Działalność