

magazyn sportów samochodowych  
**SUPER  
OES**  
ISSN 2080-5381 | nr 9/2011

**9**



***Skok przez historię***

**WYDANIE SPECJALNE:  
Rajdy Rzeszowskie 1970-2010**

# NIE DLA NAS SZNUR SAMOCHODÓW?



CIESZYMY SIĘ, ŻE W RĘCE SYMPATYKÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO TRAFIA SPECJALNE WYDANIE MAGAZYNU „SUPER-OES”, POŚWIĘCONE HISTORII I DOROBKOWI SZTANDAROWEJ IMPREZY AUTOMOBILOWEJ ZIEMI RZESZOWSKIEJ.

Przyznaję, nie było łatwo. Odtwarzanie dziejów Rajdu Rzeszowskiego to praca bardzo mozolna. Z okrucich wspomnień i strzępów dokumentów trzeba było stworzyć w miarę całościowy obraz historii tych imprez. Nie wszystko jest jasne i oczywiste; nawet numeracja kolejnych edycji budzi pewne wątpliwości. Owszem, ominęliśmy numer 13 (woliśmy z daleka omijać pecha!), przez co po numerze 12 nastąpił w roku 2004 od razu numer 14. Za to nie uwzględniłymi trzech kolejnych roczników z połowy lat osiemdziesiątych, kiedy nasza impreza była wliczana do klasyfikacji Mistrzostw Strefy Centralnej i Wschodniej. Pominęliśmy je dlatego, że nie udało się odnaleźć żadnej ich dokumentacji, a nawet nie pamięta nikt dat ich rozegrania.

Wynika z tego jeden istotny wniosek: w przeszłości obowiązywała zasada, że najważniejsze jest sprawne przygotowanie i przeprowadzenie rajdu. Nikt specjalnie nie zabiegał o utrwalenie klubowego dorobku, ani o systematyczne tworzenie kolejnych stron w kronikarskich zapisach. Wtedy liczyło się to, co tu i teraz.

Dzisiaj spoglądamy na to zgoła inaczej. Wiemy, że istotny jest dorobek odpowiednio upamiętniony i utrwalony. Z tego bowiem tworzy się tradycja, która jest źródłem ciągłości działania i pomostem pomiędzy przeszłością a teraźniejszością.

Dumą napawa nas fakt, że tak wspaniale rozkwitła idea, która powstała na początku lat siedemdziesiątych. Skromne rajdy, organizowane w tamtych czasach, miały swoje ważne źródło we wspomnieniach lat jeszcze wcześniejszych – m.in. w tradycji między-

wojennych Rajdów Automobilklubu Polski, które gościły także na Rzeszowszczyźnie (np. na trasach Gór Słonnych w okolicach Sanoka i Leska). Możemy również odwołać się do pamięci tak głośnych kiedyś zdarzeń, jak np. przejazd kolumny Rajdu Monte Carlo, który w roku 1965 miał właśnie w Rzeszowie swój punkt kontrolny (obsługiwany przez sędziów z naszego klubu).

Przypomnijmy też epizod najbardziej ważki, bo otwierający karty historii polskich rajdów. Otóż w 1908 roku powstał Galicyjski Klub Automobilowy, który w pierwszych latach swego istnienia miał dwie równoległe siedziby – w Krakowie i we Lwowie. Już w pół roku od swego założenia, GKA zwołał swych członków na gigantyczny wtedy rajd, który nosił oficjalną nazwę „I Karpacka Wycieczka GKA”. Była to czteroetapowa jazda ze Lwowa do Krakowa. Jej trasa prowadziła także przez nasz region: ze Lwowa przez Przemyśl, Dynów, Brzozów, Rymaków (przerwa nocna), Krosno, Jasło, Gorlice, Nowy Sącz, Rytyro do Szmeksu czyli słowackiego Smokowca (przerwa nocna), Jaworzynę, Morskie Oko do Zakopanego (przerwa nocna) i w czwartym dniu przez Nowy Targ i Myślenice na krakowski Rynek Główny.

Udział w imprezie zadeklarowało 30 ekip, ale 13 sierpnia 1908 r. na punkcie zbornym przed lwowskim hotelem George'a zameldowało się 13 samochodów. Większości zgłoszonych nie udało się nawet dotrzeć na start z powodu fatalnego stanu ówczesnych dróg i ulewnych deszczy. Trzej automobilowi pionierzy z Krakowa (Emil Retinger, Włodzimierz Ustyanowicz i Wilhelm Ripper) w drodze do Lwowa utknęli w błotnych rozlewiskach w okolicach Dębicy. To nie powinno nikogo dziwić jeśli uwzględni się z jednej strony fatalny stan ówczesnej sieci drogowej, a z drugiej strony możliwości techniczne pojazdów.

13 sierpnia przez ulice Lwowa przetoczyła się kawałkadea ukwieconych samochodów, ale nazajutrz do pierwszego etapu wystartowało tylko ośmiu największych śmiałków. Sześć samochodów należało do członków lwowsko-krakowskiego GKA - Jana Bartmańskiego, Jana Brandysa, Władysława Kempnera, Dominika Potockiego (pełnił funkcję przewodnika – więc może kogoś w rodzaju współczesnego komandora czy dyrektora rajdu? W latach przedwojennych szef zawodów zawsze jechał na czele kolumny – jak współczesne „zerówki”), Fritza Rausa i Henryka Starzeńskiego. Środowisko warszawskie reprezentował Stefan Lewen-

tal. Węgier József Bardyi sprawił, że obsada była wielonarodowa (choć i on był poddany najjaśniejszego Franciszka Józefa I). Wszystkim ośmiu załogom udało się dotrzeć do mety. 17 sierpnia 1908 roku automobile od około 17-tej zaczęły kolejno meldować się na Rynek Główny przed Pałacem Spiskim – zablocone i zakurzone maszyny, które z sukcesem uporały się z pokonaniem dystansu blisko 500 kilometrów!

Na zakończenie osobista refleksja, która odwołuje się do sławnego w połowie lat sześćdziesiątych przeboju zapomnianej dziś (a szkoda!) piosenkarki i refrenistki jazzowej, Fryderyki Elkany (ten sam szlagier śpiewał też śpiewak operetkowy Mieczysław Wojnicki). W „Piosence z przedmieścia” refren zaczynał się od słów:

Nie dla mnie sznur samochodów  
Niech dalej jadą wprost przed siebie...  
(tekst Janusza Kondratowicza)

Sznur samochodów w Rzeszowie tamtych lat (wprawdzie mieście wojewódzkim, ale wciąż jeszcze bardzo prowincjonalnym) to było coś niewyobrażalnego. Ile aut mogło być wtedy w naszym mieście? Trzy tysiące? Może cztery? W całym kraju było zarejestrowanych 245 tys. samochodów osobowych. Ta sytuacja rodziła nadzwyczajny głód motoryzacji, społeczną tęsknotę do samochodów. I to była znakomita pożywka dla działalności naszego klubu. Trudne do zrealizowania marzenia o własnym aucie sprawiały, że Automobilklub Rzeszowski stał się swoistą bezpieczną przystanią - miejscem spotkań entuzjastów motoryzacji, płaszczyzną kontaktów i współpracy przy organizacji imprez samochodowych. Z tych właśnie tęsknot wzięły się pierwsze, zrazu lokalne Rajdy Rzeszowskie. Potem te rajdy stopniowo nabierały znaczenia ogólnopolskiego, międzynarodowego. Ich ranga rosła w miarę rozwoju motoryzacji, ale także rozwoju roli Rzeszowa i znaczenia naszego regionu na mapie Polski.

Wychodziliśmy od skromnych początków. Dziś doszliśmy do niewątpliwego sukcesu – nasza korona impreza ma wysoką pozycję międzynarodową i pod tym względem ustępuje w dorocznym kalendarzu RSMMP jedynie Rajdowi Polski w randze rundy Mistrzostw Europy.

Mamy z czego być dumni!

**Marek Dobrowolski**  
Prezes Automobilklubu Rzeszowskiego

## STOPKA REDAKCYJNA

WYDAWCA: Feniks Media Group;  
REDAKTOR NACZELNY: Dariusz Wojs;  
REDAKTOR PROWADZĄCY: Grzegorz Chmielewski;  
ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Damian Dobrowolski, Zdzisław Grzyb, Jan Jedrzejko, Kamil Koza, Andrzej Makaran, Marcin Mierzeja, Jarosław Noworól, Jan Zdzarski;  
STUDIO DTP: Wojciech Kleszcz;  
ZDJĘCIA NA OKŁADCE: Grzegorz Chmielewski

# TRADYCJA I WSPÓŁCZESNOŚĆ SKOK PRZEZ HISTORIĘ

HISTORIA SPORTU SAMOCHODOWEGO LICZY DOBRZE PONAD STO LAT. PARADOKSALNIE, WIĘCEJ WIEMY O PIERWSZYM WYŚCIGU, ROZEGRANYM W LIPCU 1894 R. NA LICZĄCEJ 126 KM TRASIE PARYŻ-ROUEN, NIŻ O WIELU POLSKICH IMPREZACH SPRZED 40 LAT...



Takie były początki...  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego

Próby odtwarzania dziejów polskich rajdów nie są łatwe. Bardzo często w automobilklubach brakuje materiałów archiwalnych. Mało kto prowadził klubowe kroniki, zaś dokumentacje rozegranych imprez po jakimś czasie trafiały na makulaturę.

## WEHIKUŁ CZASU

Bywa, że wędrując wśród starych materiałów źródłowych trudno odtworzyć fakty ze stuprocentową pewnością

W dawnej prasie dość rzadko udaje się znaleźć archiwalia na temat zawodów samochodowych. Zresztą tych źródeł nie było wiele; o najważniejszych imprezach ogólnopolskich dość systematycznie pisał jedynie „Motor”, krótkie wzmianki pojawiały się od czasu do

czasu w prasie sportowej czy w lokalnych dziennikach.

W prywatnych zbiorach pozostały niekiedy jakieś regulaminy imprez sprzed wielu lat, listy startowe, końcowe wyniki; ale to rzadkość, bo takich wyspecjalizowanych w rajdach kolekcjonerów nie ma zbyt wielu. Czasem jedynym źródłem wiedzy na temat tamtych lat pozostaje pamięć działaczy, organizujących rajdy i wyścigi. Lecz większość aktywnych uczestników i świadków tamtych wydarzeń zdążyła już odjechać w swój ostatni rajd, zaś pamięć tych, którzy pozostali, niestety bywa zawodna, zwłaszcza w odniesieniu do imprez sprzed 30-40 lat czy starszych.

W sprawozdaniach zamieszczanych przez lokalną prasę zdarzają się zniekształcone nazwiska, czasem brakuje imion zawodników. Jakieś strzępy wiedzy na tematy związane z Rajdami



14 i 15 grudnia 1967 r. odbył się Zimowy Rajd Kraków-Rzeszów (w randze 5. i ostatniej rundy RSMP). Trasa liczyła 760 km (w tym pięć odcinków specjalnych oraz próba szybkości górskiej). Red. Bogusław Koperski relacjonował w tygodniku „Motor”, że panowały bardzo zmienne warunki – od słonecznej pogody i suchych jezdni poprzez ulewny deszcz aż po śnieg na odcinkach bieszczadzkich.

Zwyciężyli Sobiesław i Ewa Zasadowie (Automobilklub Krakowski, Porsche 912) przed Leonardem Praśniewskim ze Stanisławem Dalką (Automobilklub Warszawski, Renault 10) oraz Henrykiem Rucińskim (Automobilklub Wielkopolski) i Adamem Wędrychowskim (Automobilklub Warszawski) w Volvo 144S. Wystartowały 24 załogi, na mecie w Rzeszowie zameldowało się 19. Sobiesław Zasada, startujący w sezonie 1967 w Lancii Fulvii HF i w Porsche 912, wygrał wtedy roczną klasyfikację o Puchar „Motoru”, równoznaczną z mistrzostwem Polski w punktacji generalnej.

Organizacją Rajdu Rzeszów-Kraków zajęły się Automobilklub Krakowski, Automobilklub Rzeszowski i prawdopodobnie także Automobilklub Podkarpacki w Nowym Sączu.

# ŻYWA HISTORIA RZESZOWSKIEGO

67-letni obecnie Marek Ryndak jest prawdziwą legendą sportu samochodowego na Podkarpaciu.

Jego debiutem był krakowski Rajd Krokusy w 1967 r. Syreną 104 startował (wraz z Ryszardem Lesiem) w I Nocnym Rajdzie Ziemi Rzeszowskiej (12-13 grudnia 1970r.). W rywalizacji z krajową czołówką w Polskich Fiatach 125p popisał się drugim miejscem w punktacji generalnej i zwycięstwem w klasie do 850 cm<sup>3</sup>!

Marek Ryndak po raz ostatni jako zawodnik startował w Rajdzie Rzeszowskim w 2002 r. (Daewoo Lanos). Potem wielokrotnie otwierał trasę pełniąc funkcję „zerówki”, zaś w poprzedniej edycji w 2010 r. „powoził” samochodem z honorowymi gośćmi imprezy.

- Cieszę się, że nie opuściłem ani jednego rocznika Rajdu Rzeszowskiego. Żaden inny zawodnik nie dokonał takiego wyczynu! Zaś przede wszystkim jestem dumny, że moje ulubione zawody osiągnęły prestiżową, międzynarodową rangę – mówi rzeszowski rajdowiec.



Fot. Archiwum Marka Ryndaka



Fot. Jan Chmielewski



Fot. Archiwum Marka Ryndaka



Rzeszowskimi pojawiają się w książkach inż. Jerzego Lisa, wytrwałego kronikarza Automobilklubu Krakowskiego.

Badanie tych archiwaliów wymaga niekiedy dogłębnych analiz i porównań. Tu napisali że tak, a w innym źródle, że raczej nie. Trzeba dokonać krytycznej oceny i spróbować zrekonstruować wersję możliwie najbliższą historycznej prawdy. To trochę jak żmudne prace archeologiczne; z odłamków i okruszków dociekliwi badacze starają się odtworzyć relikty kultury materialnej sprzed wieków.

Być może aparat analityczny, zastosowany przy odtwarzaniu początków dziejów Rajdów Rzeszowskich, nie zawsze się sprawdza. Być może to opracowanie jest obarczone pewnymi nieścisłościami czy błędnymi interpretacjami. Automobilklub Rzeszowski będzie tym bardziej wdzięczny wszystkim osobom, które mają istotną wiedzę na ten temat i zechcą użyć jej na potrzeby doskonalenia tej kroniki.

### POCZĄTKI RAJDU RZESZÓWSKIEGO

Regionalny dziennik „Nowiny Rzeszowskie” miał w latach 70. XX wieku objętość 4 stron (a czasem w soboty 6 stron). Trzeba było nie lada talentów, żeby do tego dziennika od czasu do czasu wtłoczyć coś o rajdach.

Ale to właśnie dzięki „Nowinom Rzeszowskim” wiemy dziś, że w sobotę 12 grudnia 1970 r. został rozegrany **I Nocny Rajd Rzeszowski**. Impreza kończąca sezon sportowy 1970 została zorganizowana staraniem koła młodzieżowego, które działało w ramach Automobilklubu Rzeszowskiego. Dla zawodników licencjonowanych trasa liczyła 380 km (Rzeszów-Krosno-Ustrzyki-Przemyśl-Rzeszów) z odcinkami specjalnymi w rejonie Krempaka, Krasiczyna i Chłopic. Amatorzy mieli dystans 160 km (Rzeszów-Strzyżów-Krosno-Domaradz-Rzeszów). Wystartowało 38 załóg – nie tylko miejscowych, ale także z Warszawy, Kielc, Krakowa i Lublina. Sklasyfikowano 34 załogi. Zwyciężył Władysław Domański (Automobilklub Warszawski/FSO, Polski Fiat 125p 1300) przed Markiem Ryndakiem (Automobilklub Rzeszowski, Syrena 104) i Janiną Jedyńską (Automobilklub Warszawski/FSO, PF 125p 1300). W klasie do 850 triumfował Ryndak, do 1300 – Domański, a ponad 1300 – Mróz (AMK Tarnów).



**Nocny rajd samochodowy**

Zorganizowany przez koło młodzieżowe, działające przy Automobilklubie Rzeszowskim, nocny rajd samochodowy zgromadził na starcie 38 załóg, z których 34 ukończyło konkurencję. W rajdzie uczestniczyli zawodnicy z Krakowa, Warszawy, Tarnowa, Krosna i Rzeszowa.

W klasyfikacji generalnej, wśród zawodników licencjonowanych, zwyciężył Władysław Domański (W-wa) – „Fiat 125 P”, przed Markiem Ryndakiem (Rzeszów) – „Syrena 104” i Janiną Jedyńską (W-wa) – „Fiat 125P”. W poszczególnych klasach wygrali: do 850 ccm – M. Ryndak, do 1300 ccm – Wł. Domański i ponad 1300 ccm – J. Mróz (Tarnów). W konkurencji dla zawodników nie licencjonowanych zwycięzcy rajdu w poszczególnych klasach zostali: do 450 ccm – K. Nowak (Rzeszów) – „Fiat 600”, do 1000 ccm – A. Paluszkiwicz (Rzeszów) – „Skoda 1000 MB”, do 1300 ccm – Zb. Madera (Rzeszów) – „Fiat 125P”, do 1600 ccm – J. Piela (Rzeszów) – „BMW 1600” i ponad 1600 ccm – R. Jung (Kraków) – „Opel 1700”.

Wśród amatorów w klasie do 850 wygrał K. Nowak (Rzeszów, Fiat 600), do 1000 – Andrzej Paluszkiwicz (Rzeszów, Skoda 1000 MB), do 1300 – Zbigniew Madera (Rzeszów, PF 125p), do 1600 – J. Piela (Rzeszów, BMW 1600) i ponad 1600 – R. Jung (Kraków, Opel 1700).

„Nowiny Rzeszowskie” z 10 grudnia 1970 r. zapowiadając rajd zwróciły uwagę na interesujące szczegóły imprezy. Otóż koło młodzieżowe

było traktowane jako ważny instrument promowania i upowszechniania zagadnień motoryzacyjnych w środowisku ludzi młodych, a zwłaszcza studentów rzeszowskich uczelni. I inna intrygująca informacja. Rzeszowska młodzież zaprosiła do kierowania rajdem czołowego w tamtych czasach polskiego kierowcę i zarazem działacza Automobilklubu Krakowskiego, Andrzeja Nytkę. 36-letni wtedy krakowianin nie tylko pełnił funkcję komandora Nocnego Rajdu Rzeszowskiego, ale także ufundował główną nagrodę – Puchar Komandorski.

### RZESZÓWSKI NA BIS

Rok później koło młodzieżowe Automobilklubu Rzeszowskiego popisało się nadzwyczajną



**Tadeusz Ciecierzynski zwycięzcą II Nocnego Rajdu Ziemi Rzeszowskiej**

Wczoraj w godzinach rannych zakończył się II Nocny Rajd Samochodowy Ziemi Rzeszowskiej zorganizowany przez kółko młodzieżowe rzeszowskiego Automobilklubu pod patronatem Zakładów Przemysłu Gumowego „Stomil” w Dębicy.

Impreza odbyła się w bardzo trudnych warunkach, na ośnieżonych i oblodzonych szosach, co postawiło przed uczestnikami niełatwe zadanie. Rajd skierowały 31 załóg reprezentujące automobilkluby z Warszawy, Krakowa, Katowic, Kielc, Ostrowa i Rzeszowa. W poszczególnych klasach najlepsze wyniki uzyskał:

Klasa do 1300 cm<sup>3</sup> – T. Ciecierzynski – Walaszek (AP W-wa) na Fiatie 1300, z Mar-

kwicki – Śniadecki (AP Olsztyn) również na Fiatie 1300. Klasa do 1500 cm<sup>3</sup> – J. Grychtol – Andrzej Kapitan z Alojzym Orawcem (Automobilklub Śląski, Syrena 104) przed Markiem Ryndakiem i Ryszardem Lesiem (Automobilklub Rzeszowski, Syrena 104). I wreszcie klasa do 600 zakończyła się wygraną Tomasza Gozdeckiego (prawdopodobnie z Bogdanem Dągowskim) z Automobilklubu Warszawskiego (Honda Z-600) przed Stanisławem Fiedorem i Andrzejem Jurczakiem (Automobilklub Krakowski, Trabant 601). Poinformowały o tym „Nowiny Rzeszowskie” z 13 grudnia 1971 r. w notatce „Tadeusz Ciecierzynski zwycięzcą II Nocnego Rajdu Ziemi

Rzeszowskiej”. Tytuł pokazuje, z jaką uwagą należy traktować źródła z tamtego okresu – imię zwycięzcy zostało niefortunnie zmienione. Także kilka nazwisk jest w tym tekście na tyle zniekształconych, że trzeba było przeprowadzić „postępowanie wyjaśniające”, aby dojść do rzeczywistego brzmienia.

Rzeszowskiej”. Tytuł pokazuje, z jaką uwagą należy traktować źródła z tamtego okresu – imię zwycięzcy zostało niefortunnie zmienione. Także kilka nazwisk jest w tym tekście na tyle zniekształconych, że trzeba było przeprowadzić „postępowanie wyjaśniające”, aby dojść do rzeczywistego brzmienia.



**III Nocny Rajd Samochodowy**

(Inf. wst.)

Dnia 3 grudnia 30 z ul. Gagarina w Rzeszowie wystartuje III Nocny Rajd Samochodowy Ziemi Rzeszowskiej. W imprezie weźmie udział ponad 30 załóg z województw południowych. Trasa będzie przebiegała przez Dynów, Brzozów, Krosno, Birczę, Sanok, Lutczę i z powrotem do Rzeszowa. Organizatorami rajdu są Automobilklub Rzeszowski oraz Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „Stomil”. Ostry start przewidziano na godz. 19. Próba sprawności, która odbędzie się na placu Wolności w Rzeszowie.

Rajd Rzeszowski, lata 70.  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego



Ale nie narzekajmy, nawet takie wzmianki są teraz cenną dokumentacją. Szkoda, że niewiele wiemy o następnym Rajdzie Rzeszowskim. W „Nowinach Rzeszowskich” z 16 grudnia 1972 r. ukazała się tylko zapowiedź rozpoczynającego się tego samego dnia **III Nocnego Rajdu Ziemi Rzeszowskiej**, do którego zgłosiło się 30 załóg z województw południowych. Partnerem Automobilklubu Rzeszowskiego ponownie były Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „Stomil”. Trasa biegła z Rzeszowa (na starcie na Placu Wolności od godz. 19 była rozegrana próba sprawności) przez Dynów, Brzozów, Krosno, Birczę, Sanok i Lutczę z powrotem do Rzeszo-

zwinnością i skutecznością, skoro na patrona **II Nocnego Rajdu Samochodowego Ziemi Rzeszowskiej** udało się pozyskać prestiżowego patrona – Dębickie Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil”.

Impreza odbyła się nocą z 11 na 12 grudnia 1971 r. w bardzo trudnych warunkach (trasa pokryta śniegiem i lodem). Wystartowały 24 załogi z automobilklubów Katowic, Kielc, Krakowa, Olsztyna, Warszawy i oczywiście z Rzeszowa. Zwyciężyli w klasyfikacji generalnej Tomasz Ciecierzynski z pilotem Walaszkiem (Automobilklub Warszawski, PF 125p 1500). Oni także wygrali klasę do 1600, wyprzedzając Włodzimierza Markowskiego i Włodzimierza Śniadego (Automobilklub Olsztyński, PF 125p 1500). W klasie do 1300 zwyciężyli Ryszard Grychtol i Wojciech Ondraczek (Automobilklub Śląski, PF 125p 1300) przed Janiną Jedykową z pilotem Kozera (Automobilklub Warszawski/FSO, także PF 125p 1300), w klasie do 1150 Andrzej



Marek Ryndak startował Polskim Fiatem 126p w fabrycznym zespole dębickiego „Stomilu”.  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego

wa. Niestety, nie udało się dotrzeć do relacji z zawodów (i także do wyników rajdu). 14 grudnia 1974 r. został rozegrany **IV Nocny Rajd Ziemi Rzeszowskiej**. Nie ma jednak na ten temat żadnej dokumentacji, w tym także końcowych rezultatów.



## RZESZOWSKIE ORAZ „STOMIL”

Rajdy Rzeszowskie (Ziemi Rzeszowskiej), urządzone w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych, stanowiły jedno ze źródeł dzisiejszej tradycji, z której czerpią współczesne Rajdy Rzeszowskie. Zwróćmy uwagę, że tamte imprezy od sa-



Próba zręczności przed gmachem Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego



Zakończenie II Rajdu „Stomil”, marzec 1973, hotel „Rzeszów”.  
Od lewej: Andrzej Komorowski, Andrzej Zembrzusi, Ryszard Żyszkowski, Sobiesław Zasada, Adam Smorawiński, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Janusz Wojtyła, Maciej Stawowiak, Marek Varisella, Janina Jedynakowa, Marian Bień, Józef Stróżyk. Fot. Archiwum Sobiesława Zasady

W tamtych czasach dębicki „Stomil” zaczął intensywnie angażować się w sport samochodowy, słusznie dostrzegając w tym szansę doskonalenia swych produktów. Dębica nie była zresztą wyjątkiem; podobne zaangażowanie przyjęły Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych oraz Centralne Laboratorium Przemysłu Oponiarskiego w Poznaniu.

Na fali zainteresowania sportem „Stomil” wspierał zawody, urządzone staraniem koła młodzieżowego Automobilklubu Rzeszowskiego, ale zarazem szukał dla siebie najbardziej prestiżowych przedsięwzięć tamtego okresu. W ten sposób pierwszą rundą RSMP w roku 1972 stał się **I Rajd „Stomil”** z bazą w Krakowie, organizowany w dniach 3-5 marca przez Automobilklub Krakowski przy współpracy Automobilklubu Rzeszowskiego i Automobilklubu Podkarpackiego w Nowym Sączu. Licząca 1088 km trasa składała się z 18 prób sportowych o długości 143 km (m.in. Żegocina-Młynne, Iwkowa-Tymowa, Dąbrowa-Gródek nad Dunajcem, Rzychowa-Janowice, Przysietnica-Izdebki, Gła-

mego początku miały wysoki poziom sportowy i organizacyjny i cieszyły się ogólnopolskim zainteresowaniem, skoro na starcie nie stawało wiele czołowych krajowych załóg z odległych nawet klubów.

Ale oprócz tego było i drugie, niejako równoległe źródło, z którego biorą swój dorobek dzisiejsze rajdy na Rzeszowszczyźnie. W województwie rzeszowskim (a po reformie administracyjnej w sąsiednim woj. tarnowskim) prężnie działała fabryka opon „Stomil” w Dębicy. Zakład wzniesiony tuż przed II wojną światową w ramach gigantycznego projektu ekonomicznego pod nazwą Centralny Okręg Przemysłowy, otrzymał na początku lat siedemdziesiątych XX wieku nowy impuls rozwojowy. Była nim licencja Uniroyal, związana z programem rozwoju polskiej motoryzacji (a zwłaszcza z uruchomieniem produkcji Polskich Fiatów 126p).



Przed startem do rajdu „Stomil” w 1978 r. Na zdjęciu załoga Automobilklubu Krakowskiego – Wiktor Polak i Krzysztof Czarnecki (Renault 12 Gordini, 4. miejsce w klasyfikacji generalnej).  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego

dyszów-Małaszów, Łukowe-Tarnawa). Z parkingu przy hotelu Cracovia wystartowało 51 załóg (ponad połowa w Polskich Fiatach 125p!), w tym trzy zagraniczne; metę osiągnęły 33. Zawody – z założenia zimowe – zostały w rzeczywistości rozegrane przy wiosennej pogodzie, a ogromnym utrudnieniem były nawierzchnie, zdewastowane tzw. przełomami pozimowymi. Podczas rajdu nie brakowało skandali.

Kilka czołowych załóg zhańbiło się skracaniem trasy odcinków specjalnych, inne zgłosiły się w mocno przerobionych samochodach do grupy aut seryjnych. Ale kar nie było,

bo jednym z ukaranych musiałby być zawodnik w tamtych czasach nietykalny... W klasyfikacji generalnej zwyciężyli krakowianie Marian Bień i Zbigniew Kołaczkowski (Porsche 911T) przed

Andrzejem Jaroszewiczem i Tomaszem Ciecierzyńskim (Automobilklub Warszawski/FSO, PF 125p 1500) oraz Ewaldem Pauli (RFN) z Ryszardem Żyszkowskim (Automobilklub Warszawski) w BMW 2002 Ti.

W terminie od 2 do 4 marca 1973 r. Automobilklub Rzeszowski zorganizował we współpracy z DZOS „Stomil” dużą i prestiżową imprezę w randze I rundy RSMP, w dodatku w silnej obsadzie międzynarodowej (załogi z Austrii, NRD, RFN).

Bazą **II Rajdu „Stomil”** był Rzeszów, a trasy wytyczono w południowej i wschodniej części województwa. Ze sporą przewagą wygrali Falke Jansen i Helmut Meier (RFN, Ford Capri 2600 RS) przed Andrzejem Jaroszewiczem z Bogdanem Drągowskim (Automobilklub Warszawski/FSO, PF 125p 1500) i Maciejem Stawowiakiem z Janem Czyżykiem (Automobilklub Warszawski/FSO, PF 125p 1500).



## PO PRZERWIE

O ile I Rajd „Stomil” w 1972 r. był imprezą „składkową”, organizowaną przez kilka klubów, o tyle zawody w 1973 r. były już w pełni rzeszowskie (baza w Rzeszowie, trasy w woj. rzeszowskim, organizacja w rękach miejscowych działaczy). Ale że taska pańska jeździ na pstrym koniu, więc nastąpiła przerwa w urządzaniu Rajdów „Stomil” na Rzeszowszczyźnie (bowiem na mocy porozumienia zakładów

Zjednoczenia Przemysłu Gumowego „Stomil”, przez dwa następne lata funkcję inauguracyjnej rundy RSMP pełnił Rajd Kormoran pod patronatem „Stomilu” Olsztyn).

Powrót pod skrzydła Automobilklubu Rzeszowskiego nastąpił w roku 1976. 21 i 22 lutego (przy współudziale powstałego w 1973 r. Automobilklubu „Stomil” Dębica, Auto Moto Klubu Tarnów i delegatury Automobilklubu Rzeszowskiego w Krośnie) została na dystansie 980 km przeprowadzona I runda RSMP z 23 próbami sportowymi o łącznej długości 172 km (Braciejowa-Połomia, Zalasowa-Kowalowy, Janowice-Szczepanowice, Pleśna-Krzyżówka, Warzyce-Lubla, Krasne-Korczyzna, Przysietnica-Izdebki, Nienadowa-Bircza, Tyrawa Wołoska-Załuż, Lesko-Tarnawa, Czaszyn-Szczawne, Domaradz-Zatyle). Start 67 załóg nastąpił sprzed „Stomilu” w Dębicy, meta była w Rzeszowie (zameldowało się 49 załóg). Na zaśnieżonych i oblodzonych trasach ówczesnych województw tarnowskiego, krośnieńskiego i rzeszowskiego triumfowali w **III Rajdzie „Stomil”** Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim (OKS „Stomil” Olsztyn, Renault 17 Gordini). Podium uzupełnili Tomasz Ciecierzyński z Jackiem Różańskim (Automobilklub Warszawski/FSO, PF 125p 1600 Monte Carlo) oraz Jerzy Landsberg i Marek Muszyński (OKS „Stomil” Olsztyn, Renault 5 TS). Gościnnie startujący zawodnicy czechosłowaccy nie odegrali większej roli.

Tygodnik „Motor” poświęcił zawodom obszernie sprawozdanie red. Bogusława Koperskiego z fotografiami Michała Żbikowskiego.

## BAZA W TARNOWIE

**IV Rajd „Stomil”** (11-13 lutego 1977 r.) miał za głównych organizatorów Automobilklub „Stomil” Dębica i Auto Moto Klub Tarnów, współpracowały z nimi Automobilklub Rzeszowski, Krośnieński i Podkarpacki w Nowym Sączu. 900-kilometrowa trasa (w tym 22 odcinki specjalne) miała bazę w Tarnowie. Pętlicowe eta-



py wytyczono na południowy wschód i południowy zachód od tego miasta, zawody zaczynały się i kończyły wyścigiem wokół obiektów sportowych tarnowskiej „Unii”. Klasą dla siebie okazały się gościnnie startujące załogi czechosłowackiego Baruma w Ładach VAZ 2103 Metalex. Wygrali Petr Černohorsky z Milošem Tyce, trzecie miejsce zajęli Jiří Srnsky i Radovan Novak (pilot jest obecnie prominentnym działaczem FIA!). W klasyfikacji RSMP triumfowali drudzy w generalce bracia Bogdan i Witold Wozowiczowie (Automobilklub „Stomil” Dębica, PF 125p 1500), za nimi uplasowali się Ryszard Grychoł z Wojciechem Ondraczkiem (Automobilklub Śląski, PF 125p 1500) oraz Wiktor Polak z Krzysztofem Czarneckim (Automobilklub „Stomil” Dębica, PF 125p 1600 Monte Carlo). Sklasyfikowana została

połowa ze startujących 74 załóg.

I znowu „Motor” zamieścił dużą relację pióra red. Bogusława Koperskiego, w tamtym okresie

## ROZPIRZONY BĘBEN

Jednym z najhuczniejszych rajdowych finałów tamtych lat był bez wątpienia bal w hotelu „Tarnovia” w Tarnowie na zakończenie IV Zimowego Rajdu „Stomil” w lutym 1977 r. Ponieważ doborowa orkiestra ze zbyt małym wdziękiem i zaangażowaniem wykonywała największe ówczesne przeboje zespołu ABBA, więc najbardziej zde gustowani balowicze postanowili upomnieć niestarannych muzyków. Rozochoceni ponad miarę panowie J. i K., rajdowe gwiazdy owych czasów, uderzyli w samo serce sekcji rytmicznej, demolując instrumenty perkusyjne. Skarcony muzyk załkał, ale wkrótce jego tzy zostały przez naszych gwiazdów szczerze starte z policzków za pomocą chusteczek higienicznych w postaci paru „koperników”, czyli banknotów o nominale 1000 zł...



Rampa startowa 8. Rajdu Rzeszowskiego w 2000 r.  
Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego

najlepszego wśród dziennikarzy znawcy sportu samochodowego.

## RZESZOWSKI NA NOWO

8-9 kwietnia 1978 r. to niezwykle ważna data w historii Automobilklubu Rzeszowskiego, gdyż w tym czasie została rozegrana I runda RSMP pod nazwą **V Rajd „Stomil” Rzeszowski**. Na jego starcie stanęło 81 załóg, sklasyfikowano 57 załóg. Zwycięzcą rajdu zostali Jerzy Landsberg z Januszem Wojtyną (Opel Kadett GT/E), na kolejnych miejscach uplasowali się Tomasz Ciecierzyński z Jackiem Różańskim (Polski Fiat 125p 1800 Akropolis) oraz Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim (Renault 5 Alpine). Stanisław Szelichowski chwalił na łamach „Motoru” kompaktową formułę imprezy (tylko 675 km i 17 odcinków specjalnych na pętlach przejeżdżanych dwukrotnie w ciągu popołudnia i nocy). Wiele pochwał sprawozdawcy „Motoru” otrzymał Automobilklub Rzeszowski jako główny organizator i współpracujące

z nim Automobilklub Krośnieński, Przemyski i „Stomil” Dębica. Podkreślono też wzorową realizację transmisji, przeprowadzonej z najważniejszych etapów przez Rozgłośnie Regionalną Polskiego Radia w Rzeszowie.

Odnotowawszy te pochwały zwrócimy teraz uwagę, że ta impreza miała charakter jednoczący dwa (początkowo odrębne) nurty tradycji Rajdów Rzeszowskich. Przypomnijmy o trzech (lub może czterech?) Nocnych Rajdach Rzeszowskich/Ziemi Rzeszowskiej w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych i zwrócimy jednocześnie uwagę na Rajdy „Stomil”, które zawsze były organizowane (lub przynajmniej współorganizowane) przez Automobilklub Rzeszowski. Właśnie w 1978 r. Rajd „Stomil” po raz pierwszy został oficjalnie nazwany Rzeszowskim!

## KONIEC STAREJ ERY

W 1979 r. **VI Rajd „Stomil” Rzeszowski** również był inauguracyjną rundą RSMP. Odbył się 9 i 10 lutego, a na 650-kilometrowej trasie było wyty-

czonych 21 prób sportowych. Rywalizowało 75 załóg, na mecie zameldowało się 50. Pierwszą trójkę stanowili Maciej Stawowiak z Jackiem Lewandowskim w fabrycznym Polonezie 2000, Jerzy Landsberg z Januszem Szajngiem (Opel Kadett GT/E) oraz reprezentanci Automobilklubu „Stomil” Dębica, bracia Bogdan i Witold Wozowiczowie (Łada 1600).

## DWADZIEŚCIA LAT PÓŹNIEJ

Nadeszły trudne lata osiemdziesiąte. Kryzys gospodarczy i społeczno-polityczny odbił smutne i ponure piętno na całym życiu naszej ojczyzny. Stan wojenny, kartki na żywność, nieustanne braki paliw – to były posępne znaki tamtych czasów. Oczywiście cierpieły na tym również nasze ukochane Rajdy Rzeszowskie, które zniknęły z kalendarza najważniejszych ogólnopolskich imprez samochodowych. Zniknęły, acz nie do końca, bo w połowie lat osiemdziesiątych przez trzy sezony z rzędu te imprezy odbywały się w randze rundy Mistrzostw Strefy Centralnej i Wschodniej, do której przystąpiły Okręgi PZM w Białymstoku, Rzeszowie i Warszawie. Na trasach Rajdów Rzeszowskich gościli wtedy czołowi polscy rajdowcy tamtego okresu, m.in. Romuald Chałas z Automobilklubu Polski, Jerzy Poznański i Czesław Zadygowicz z Automobilklubu Podlaskiego, Ryszard Trzciniński z Automobilklubu Krakowskiego, a przede wszystkim cała plejada reprezentantów Ziemi Rzeszowskiej, w tym bracia Wozowiczowie, Marek Ryndak, Zdzisław Grzyb.

Prawdziwe odrodzenie nastąpiło dopiero po dwudziestu latach od VI Rajdu „Stomil” Rzeszowskiego. 22 i 23 października 1999 r. na drogach Podkarpacia został rozegrany **7. Rzeszowski Rajd Samochodowy**, będący czwartą rundą Rajdowego Samochodowego Pucharu PZM, a zarazem kandydatem do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Interesujące, że w pierwszej epoce (do 1979 r.) Rajdy Rzeszowskie miały rzymską liczbę porządkową, a w „nowej erze” przyjęto oznaczenia za pomocą cyfr arabskich.

Wznowienie Rajdu Rzeszowskiego po tak długiej przerwie stało się możliwe dzięki współpracy dwóch rzeszowskich klubów motorowych – Automobilklubu Rzeszowskiego i Moto Caru '93. Wśród osób, które wniosły największy wkład w reaktywację tej imprezy, należy wymienić prezesów tych organizacji – Marka Dobrowolskiego oraz Zdzisława Grzyba. Nie można również zapomnieć o Andrzeju Makaranie – autorze układu tras tego i wszystkich późniejszych Rajdów Rzeszowskich. Dobrowolski, Grzyb i Makaran zgodnie potwierdzają, że po tak długiej przerwie powrót do cyklu tych imprez stał się możliwy dzięki autentycznemu społecznemu zapotrzebowaniu na zawody samochodowe oraz przychylności władz i miejscowych instytucji. No i był też szeroki krąg działaczy, którzy z wielkim

Parada zwycięzców, rok 2001. Magda Cieślak i Magda Lukas, sensacyjne triumfatorki 9. Rajdu Rzeszowskiego. Fot. Archiwum Automobilklubu Rzeszowskiego



subishi Lancer Evo VI) oraz Zbigniew Gabrys i Robert Hundla (Automobilklub Krakowski, Mitsubishi Lancer Evo V). Podobnie jak w latach ubiegłych organizatorzy dokładali wszelkich starań dla przygotowania i rozegrania rajdu, a w szczególności jego zabezpieczenia. Wysiłki zostały wysoko ocenione przez bardzo wymagających obserwatorów z ramienia PZM, dzięki czemu Rzeszowski Rajd Samochodowy zdobył status jednej z rund Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w sezonie 2002 r.

## AWANS DO RSMP

**10. Rajd Rzeszowski** – FUCHS, odbywający się w dniach 16-17 sierpnia 2002 r., skończył się dość niespodziewanym zwycięstwem załogi Sebastian Frycz (Automobilklub Cieszyński) i Maciej Wodniak (Automobilklub Krakowski) w Oplu Corsa Super 1600. Tłok na podium był niespotykany: po pokonaniu liczącej 432 km trasy (w tym 9 oesów o długości 148 km) zwycięzców dzieliło zaledwie 0,8 sekundy od drugiej załogi Tomasz Czopik-Lukasz

poświęceniem i samozaparciem przystąpili do prac organizacyjnych.

Odnotujmy, że w 7. Rzeszowskim Rajdzie Samochodowym pierwszą trójkę utworzyły załogi Tomasz Kuchar (Automobilklub Śląski) i Maciej Szczepaniak (Automobilklub Wałbrzyski) w VW Golf GTi 16v, Paweł i Tomasz Dytkowie (Automobilklub Opolski, Mitsubishi Lancer Evo III) oraz Wiesław Stec (Automobilklub Lubelski) i Robert Bromke (Automobilklub Polski) także w Lancerze Evo III.

11 i 12 sierpnia 2000 r. na trudnych technicznie trasach Pogórza Karpackiego w okolicach Rzeszowa, Strzyżowa i Krosna odbył się **8. Rzeszowski Rajd Samochodowy** (całkowity dystans 411 km, w tym 13 odcinków specjalnych o długości 150 km), wliczony do prestiżowego cyklu imprez uświetniających jubileusz półwiecza Polskiego Związku Motorowego. Na podium stanęli Paweł i Tomasz Dytkowie (Mitsubishi Lancer Evo V), Grzegorz Grzyb i Przemysław Mazur (Moto Car '93, Peugeot 106 Rallye) i Dariusz Maciejczyk z Marcinem Sokołowskim (Automobilklub Małopolski w Krośnie, Opel Astra GSi).

Rekordowy pod względem frekwencji okazał się **9. Rajd Rzeszowski** (ósma runda Rajdowego Samochodowego Pucharu PZM, 17-18 sierpnia 2001 r.), w którym wzięło udział aż 101 załóg! 400-kilometrowa trasa miała 15 prób sportowych (łącznie 139 km). Na mecie rajdu stanęło 60 załóg, a na ich czele były Magdalena Cieślak (Automobilklub Polski) i Magda Lukas (Automobilklub Krakowski) w Mitsubishi Lancerze Evo VI. Młode i urodzive wieliczanki wpisały się do historii polskiego sportu samochodowego jako pierwsza kobieca załoga, która zwyciężyła w ogólnopolskiej imprezie tej rangi. Czołową trójkę uzupełnili Leszek Korżanowski z Maciejem Gleixnerem (Automobilklub Opolski, Mit-

Parada zwycięzców, rok 2003. Tomasz Czopik i Łukasz Wroński. Fot. Grzegorz Chmielewski



Sebastian Frycz i Jarosław Baran, 2. miejsce w tym samym rajdzie. Fot. Grzegorz Chmielewski



Parada zwycięzców, 2004. W 12. Rajdzie Rzeszowskim triumfowali Leszek Kuzaj i Maciej Szczepaniak. Fot. Grzegorz Chmielewski

Michał i Grzegorz Bębenkowie, 2. miejsce w tym samym rajdzie. Fot. Grzegorz Chmielewski



się rzeszowska załoga Grzegorz Grzyb/Przemysław Mazur (Peugeot 206 kit car).

12-14 sierpnia 2004 r. przyszedł czas na **12. MATADOR Rajd Rzeszowski**, który liczył 436 km (w tym 12 OS o długości 263 km). Od pierwszej próby sportowej prowadzenie objęła załoga Leszek Kuzaj/Maciej Szczepaniak w Subaru Imprezie WRX, oni też wygrali najwięcej oesów (4) i cieszyli się zwycięstwem w Rajdzie Rzeszowskim. Minutę straty mieli Michał i Grzegorz Bębenkowie, a 6 sek. za nimi sklasyfikowano Macieja Lubiaka z Maciejem Wisławskim (obie załogi w Mitsubishi Lancerach Evo VII). Wystartowało 50 załóg, metę osiągnięto 28. Wśród uczestników byli Bryan Bouffier i Xavier Panseri (Peugeot 206 S1600), którzy w swym debiucie na polskich trasach jechali nieco pechowo.

Wroński (Automobilklub Krakowski, Mitsubishi Lancer Evo VI)! Za ich plecami (tylko o 6,9 sekundy) znaleźli się Michał Sołowow (Automobilklub Kielecki) i Emil Horniaczek (Słowacja) w Lancerze Evo VI. Po pasjonującym pojedynku zwyciężyła załoga, która nie wygrała żadnego OS-u, a to w historii rajdów nie zdarza się często. Z 55 startujących załóg klasyfikacją końcową zostało objętych 35.

8 i 9 sierpnia 2003 r. został rozegrany **11. MARMA BAFRA Rajd Rzeszowski** (dystans 540 km, w tym 12 prób sportowych o długości 185 km). Wystartowało 50 załóg, metę osiągnięto 37. Triumfowali Tomasz Czopik z Łukaszem Wrońskim (Automobilklub Krakowski, Mitsubishi Lancer Evo VII), kolejne miejsca zajęli Sebastian Frycz (Automobilklub Cieszyński) z Jarosławem Baranem (Automobilklub Krakowski) w Mitsubishi Lancerze Evo V oraz Maciej Lubiak (Automobilklub Polski) z Maciejem Wisławskim (Mitsubishi Lancer Evo V). Tuż za podium uplasowała



Parada zwycięzców, 2005. Michał Sołowow i Maciej Baran. Fot. Grzegorz Chmielewski



Parada zwycięzców, 2006. Michał Sołowow i Maciej Baran. Fot. Michał Kaliszka



Parada zwycięzców, 2007. Bryan Bouffier i Xavier Panseri. Fot. Grzegorz Chmielewski

Wprawdzie Francuzi wygrali w generalce pierwszy oes drugiego dnia, ale potem pechowo wypadli z trasy tracąc blisko minutę, na kolejnej próbie znów mieli stratę z powodu zgaszenia silnika. W efekcie 26-letni wtedy Francuz zajął w rajdzie 8. miejsce (trzecie w klasie).

## BEZ „TRZYNASTKI”

Środowisko rajdowe to ludzie ostrożni, wiadomo - wolą chuchać na zimne. Nie to, żeby od razu zabobony – ale przecież w rajdach nie nadaje numerów startowych 13, każdy o tym wie. Organizatorzy Rajdów Rzeszowskich też woleli zρέcznie ominąć pechowy numer imprezy 13... W ten sposób 4-6 sierpnia 2005 r. przypadła kolej na **14. ŚRUBEX Rajd Rzeszowski** (535 km, 12 OS o długości 190 km). Z rampy startowej

wyruszyło 37 załóg, metę osiągnęło tylko 20. Pierwsze miejsce zajęli Michał Sołowow z Maciejem Baranem (Mitsubishi Lancer Evo VIII). Za nimi uplasowali się Mariusz Pelikański z Danielem Dymurskim (Peugeot 206 S1600) oraz Michał Kościuszko z Jarosławem Baranem (Suzuki Ignis S1600).

## NA SZEŚĆDZIESIĘCIOLECIE

W roku jubileuszu 60-lecia Automobilklubu Rzeszowskiego odbył się **MATADOR 15. Rajd Rzeszowski** (3-5 sierpnia 2006 r.). Trasa liczyła 530 km (w tym 145 km odcinków specjalnych). Wystartowały 42 załogi, rajd ukończyły 32. Na podium uplasowali się Michał Sołowow z Maciejem Baranem (Mitsubishi Lancer Evo IX), To-



2. miejsce: Sebastian Frycz i Jacek Rathe. Fot. Grzegorz Chmielewski



Parada zwycięzców, 2008. Grzegorz Grzyb i Przemysław Mazur. Fot. Grzegorz Chmielewski

masz Czopik z Łukaszem Wrońskim oraz Stefan Karnabal z Michałem Kuźnierzem (obie załogi także w Lancerach).

Od 9 do 11 sierpnia 2007 r. trwał **MATADOR 16. Rajd Rzeszowski**. Był zarówno 6. rundą RSMP, jak i 7. rundą Pucharu PZM. Zakończył się zwycięstwem Bryana Bouffier i Xaviera Panseri (Peugeot 207 S2000), francuskiej załogi w barwach Peugeot Sport Polska, która na podkarpackich trasach zadebiutowała w 2004 r. Podium uzupełnili Sebastian Frycz i Jacek Rathe (Subaru Impreza) oraz Michał i Grzegorz Bębenkowie (Mitsubishi Lancer Evo IX).

Także **PLATINUM 17. Rajd Rzeszowski** (7-9 sierpnia 2008 r.) był wliczany i do RSMP, i do Pucharu PZM. Przyniósł od dawna oczekiwane zwycięstwo rzeszowskiej załogi. Zwyciężyli Grzegorz Grzyb i Przemysław Mazur (Abarth Punto S2000) przed Michałem i Grzegorzem Bębenkami (Mitsubishi Lancer Evo IX) oraz Kajetanem Kajetanowiczem i Maciejem Wisławskim (także Lancer Evo IX).

**KARPACKIE 18. Rajd Rzeszowski** (6-8 sierpnia 2009 r.) miał międzynarodową rangę - jego wyniki zaliczano nie tylko do RSMP i RPP, ale także do Mistrzostw Słowacji. Rajd zyskał wręcz entuzjastyczne oceny nie tylko za - jak zawsze - wysoki poziom organizacyjny i sportowy, ale również za niezapomnianą, wręcz rewelacyjną oprawę sponsorską i medialną. Wyjątkowo widowiskowy superoes odbył się na terenie browaru Van Pur w Rakuszawie. Przy pięknej pogodzie uczestnicy stoczyli emocjonującą walkę, której triumfatorami zostali ponownie Grzegorz Grzyb z Przemysławem Mazurem (Peugeot 207 S2000), a kolejne miejsca zajęli Tomasz Kuchar z Danielem Dymurskim (Peugeot 207 S2000) oraz Kajetan Kajetanowicz z Jarosławem Baranem (Subaru Impreza

N14). Przy okazji tego rajdu po raz pierwszy ukazał się informator SuperOES i od tamtego czasu towarzyszy kolejnym Rajdom Rzeszowskim.

**19. Rajd Rzeszowski** (5-7 sierpnia 2010 r.) był wliczany do czterech mistrzowskich klasyfikacji (Polski, Słowacji, Pucharu PZM oraz do Środkowoeuropejskiego Trofeum FIA-CEZ). Impreza odbywała się w ramach 60-lecia Polskiego Związku Motorowego i stanowiła główny akcent tych obchodów w środowisku rajdowym. W klasyfikacji generalnej zwyciężyli Bryan Bouffier z Xavierem Panseri (Peugeot 207 S2000) przed Kajetanem Kajetano-

wiczem i Jarosławem Baranem (Subaru Impreza) oraz Michałem Sołowowem i Maciejem Baranem (Ford Fiesta S2000).

## PODSUMOWANIE

Rajdy Rzeszowskie cieszą się wśród zawodników bardzo wysoką oceną ze względu na wysoki poziom organizacyjny oraz urozmaiconą i trudną technicznie trasę, obfitującą w liczne strome podjazdy i karłowate „spadania”, prowadzącą krętymi, wąskimi drogami. Jednocześnie te zawody wyróżniają się



Parada zwycięzców, 2009. Grzegorz Grzyb i Przemysław Mazur. Fot. Kamil Koza

Parada zwycięzców, 2010. Bryan Bouffier i Xavier Panseri. Fot. Kamil Koza



na tle innych rund RSMP równymi i gładkimi asfaltowymi drogami.

Powodem do dumy są dla organizatorów znakomite oceny, przyznawane przez obserwatorów PZM za perfekcyjną organizację, w którą zaangażowani są wysokiej klasy specjaliści, całym sercem oddani sportowi samochodowemu.

Największa impreza motorowa Podkarpacia ma swych wiernych przyjaciół wśród sponsorów i partnerów, a nade wszystko wśród władz Rzeszowa i województwa. Ma również oddaną kadrę doświadczonych organizatorów. Komandorem 7. i 8. edycji

był Adam Skomra. Od 9. do 15. Rajdu Rzeszowskiego dyrektorem był Zdzisław Grzyb. Od 16. edycji funkcję dyrektora pełni Jarosław Noworól. Autorem układu trasy „nowożytnych” raj-

dów jest niezmiennie Andrzej Makaran, prezes Automobilklubu Doliny Sanu w Stalowej Woli. Kluczowe funkcje w zespołach organizatorskich pełnią od lat ofiarni działacze nie tylko Automo-

2. miejsce w tym samym rajdzie. Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran. Fot. Kamil Koza



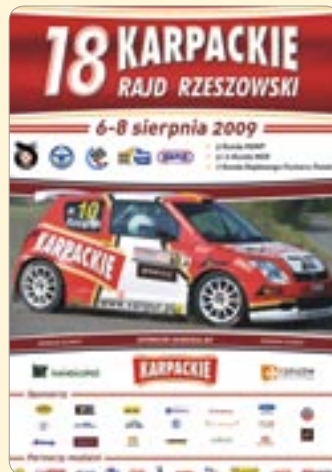
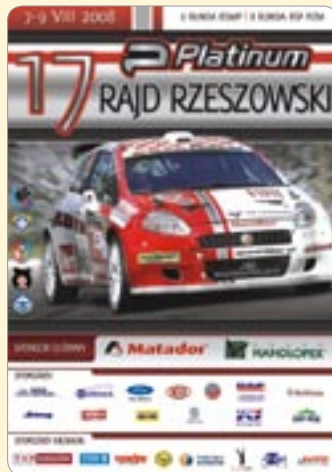
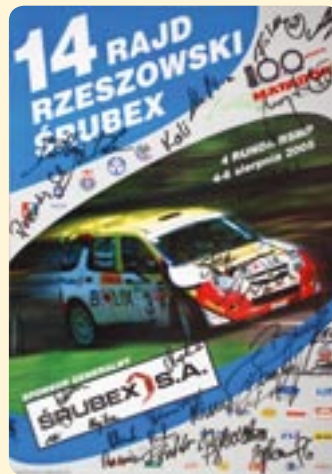
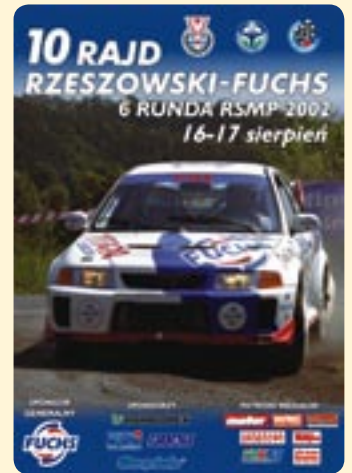
3. miejsce w tym samym rajdzie. Michał Sołowow i Maciej Baran. Fot. Kamil Koza



bilklubu Rzeszowskiego, ale także rzeszowskiego klubu Moto-Car 93, Automobilklubu Doliny Sanu LOK w Stalowej Woli, Automobilklubu Małopolskiego w Krośnie (wcześniej pod nazwą Automobilklubu Krośnieńskiego), Jasielskiego Klubu Motorowego i Ratownictwa Drogowego, Automobilklubu Bieckiego, Klubu Motorowego i Ratownictwa Drogowego „Nil” w Kolbuszowej, Automobilklubu Mieleckiego, Automobilklubu Stalowa Wola, Jarosławskiego Klubu Motorowego i Ratownictwa Drogowego, Auto Sport Klubu w Przemyślu oraz Auto Moto Klubu Krośnieńskiego. Ten nasz wspólny wysiłek organizacyjny przynosi doskonale efekty w postaci zawodów, które zdobyły nie tylko ogólnopolską, ale i międzynarodową renomę. ■

# RAJDY RZESZOWSKIE

## GALERIA PLAKATÓW





Informatyka Podkarpacka, Ass  
Dolina Lotnicza, Rozwój, Dynar  
Profesjonalizm, Rzeszów, Inno  
Stolica Innowacji, Informa  
Podkarpacka, Asseco, Do  
Lotnicza, Rozwój, Dynam  
Profesjonalizm, Rzeszów,  
Innowacje, Stolica Innowacji,  
Informatyka Podkarpacka, Ass  
Dolina Lotnicza, Rozwój, Dynamika  
Profesjonalizm, Rzeszów, Dolina  
Lotnicza, Rozwój, Dynamika, Profes  
Rzeszów, Innowacje, Stolica Innowacji, Informa  
Podkarpacka, Asseco, Dolina Lotnicza, Rozwój

