

35. SUPEROES

magazyn sportów samochodowych | ISSN 2080-5381 | nr 35/2016







Wieliczka, 1-3 kwietnia 2016 r.



NOWY KLUB FITNESS SOLNY *fit*

PIERWSZE WEJŚCIE DARMOWE PROFESJONALNI INSTRUKTORZY SALA ZABAW DLA DZIECI* DUŻY PARKING MIŁA ATMOSFERA

*BEZPŁATNA SALA ZABAW DO KARNETU OPEN

RUSZ SIĘ PO ZDROWIE

HIP-HOP I TANIEC WSPÓŁCZESNY DLA DZIECI
PIŁKI BODY SHAPE
GIMNASTYKA KOREKCYJNA
KICK-BOXING
CAPOEIRA
PŁASKI BRZUCH
PILATES
STRETCHING
ROZTAŃCZONE URODZINY DLA DZIECI
DLA DZIECI
ZUMBA
ZDROWY KRĘGOSŁUP
ABT

HONORUJEMY KARTY: BENEFIT MULTISPORT, FIT PROFIT I OK SYSTEM.

DO KARNETU OPEN: WEJŚCIE NA BASEN, SHAKE, SALA ZABAW DLA DZIECI GRATIS.

zapisy i informacje pod numerem tel.: **12 297 39 64**



Centrum Edukacyjno-Rekreacyjne „Solne Miasto”

ul. T. Kościuszki 15, Wieliczka

fitness@solnemiasto.eu, www.solnemiasto.eu

SOLNEMIASTO
Sp. z o.o.

Centrum Edukacyjno-Rekreacyjne w Wieliczce

SOLNE MIASTO

BĄDŹ AKTYWNY CAŁY ROK

PIŁKARSTWO

SIŁOWNIA

CENTRUM SZKOLEŃ IT

HALA SPORTOWA

AKADEMIA JĘZYKOWA

SALA ZABAW

MAŁOPOLSKA ARENA LEKKOATLETYCZNA

Kontakt: 12 297 39 76 - kasy basen • 12 297 39 64 - hala, siłownia, ścianka • 530 035 770 - sala zabaw
• 12 297 39 60 - sale konferencyjne, Centrum Szkoleń IT • 12 297 39 60 - szkoła językowa • 12 297 39 50 - sekretariat
Wieliczka, ul. Tadeusza Kościuszki 15 www.solnemiasto.eu

Zbigniew Zarębski

Prezes Zarządu Kopalni Soli „Wieliczka” S.A.



Kopalnia Soli „Wieliczka” S.A. już w roku 2007 wspierała organizację Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Teraz powracamy do pomagania tym zawodom.

Memoriał stał się ważną częścią kalendarza dorocznych imprez, urządzanych w naszym mieście. Dorobek dziewięciu minionych edycji potwierdził wysoką rangę ogólnopolską zawodów i dowiódł, że warto je wspomagać. Nazwiska Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza jako patronów imprezy sprawiają, że Wieliczka stała się ważnym miejscem, w którym jest przecho- wywana i utrwalana pamięć o tych wybitnych kierowcach.

Kopalnia Soli „Wieliczka” od początku swego istnienia żyła tym samym życiem, co Królewskie Miasto Wielka Sól. Symbioza kopalni z naszym miastem sprawiała, że najstarszy w Polsce zakład przemysłowy od wieków wspierał to miasto i angażował się w działania na rzecz lokalnej społeczności. Dziś także chcemy respektować tę zasadę i potwierdzać w praktyce, że Kopalnia Soli jest nieodłączną częścią Wieliczki.

Wszystkim, którzy są związani z jubileuszowym 10. Memoriałem Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza – organizatorom, uczestnikom, honorowym gościom, licznej grupie widzów – życzę wielu sportowych emocji i radości z ciekawego przebiegu zawodów.



Fot. Tomasz Burbo

Jacek Juszkievicz

Starosta Wielicki



Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza jest w Wieliczce już

od dziesięciu lat. Aż ciężko w to uwierzyć. Wspominam przy tej okazji jego początki. Najpierw sam pomysł, bynajmniej nie tak oczywisty do realizacji. Wydawało się przecież, że nie da się pokonać trudności związanych z organizacją zawodów samochodowych w naszym mieście. Ale udało się. Co więcej, Memoriał z roku na rok rósł w siłę. Najpierw z jednodniowej imprezy stał się dwudniową. Obok utytułowanych zawodników pojawili się amatorzy startujący początkowo w Wieliczce, a następnie w rodzinnym Łapanowie Janusza Kuliga. Później widowiskowy wieczorny prolog. Do tego znani rajdowcy. Wszystko to sprawiło, że Memoriał stał się atrakcyjną imprezą sportową. Dzisiaj przyciąga on do Wieliczki tysiące fanów tego sportu.

Gratuluję wytrwałości organizatorom z Andrzejem Garyckim na czele. Dzięki waszemu zaangażowaniu i wytrwałości impreza nie tylko się odbywa, ale z roku na rok zaskakuje nowościami. Cieszę się, że jako starosta wielicki mogę jej patronować i wspierać jej organizację. Zapraszam miłośników sportu samochodowego do Wieliczki na wyjątkowy, bo 10. Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza.

Artur Kozioł

Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka



Wieliczka to miasto, które kojarzy się nie tylko z turystyką, odpoczynkiem i unikatową kopalnią soli, ale coraz częściej jest postrzegane jako ważny

ośrodek kulturalno-sportowy. Od dziesięciu lat odbywają się tu ogólnopolskie zawody samochodowe – Memoriał Kuliga i Bublewicza. Formuła tego wydarzenia stale się rozrasta; od 2012 roku są to już zawody dwudniowe, z wieczornym prologiem pośród malowniczych, staromiejskich zaułków. W tym roku program został rozszerzony do trzech dni z uwzględnieniem odcinków specjalnych na Campus Misericordiae w Brzegach – miejscu spotkania młodzieży całego świata z papieżem Franciszkiem podczas Światowych Dni Młodzieży 2016.

Jest mi niezmiernie miło gościć w naszym mieście czołowych zawodników polskiego sportu samochodowego i miłośników tej dyscypliny. Jestem przekonany, że najwyższej klasy rywalizacja pozwoli godnie uczcić pamięć dwóch wybitnych kierowców. Mam też nadzieję, że zmagania załóg startujących w zawodach dostarczą Państwu niezapomnianych wrażeń, a piękno naszego miasta i liczne atrakcje zachęcą do częstych odwiedzin.



Fot. Łukasz Miklański

MAGAZYN SUPEROES

WYDAWCA: Feniks Media Group
PREZES AUTOMOBILKŁUBU KRAKOWSKIEGO:

Paweł Owczyński

DYREKTOR MEMORIAŁU: Andrzej Borowiczka

REDAKTOR NACZELNY: Dariusz Wajs

REDAKTOR PROWADZĄCY: Grzegorz Chmielewski

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Małgorzata Dybczyk,

Magdalena Golonka, Marcin Mierzeja

STUDIO DTP: Jerzy Gorczyca,

Wojciech Kleszcz, Krzysztof Kusiak

ZDJĘCIA NA OKŁADCE: Kamil Tarnawski

Inauguracyjny sezon Historycznego Rajdowego Pucharu Polski zaczynamy w Wieliczce. Pierwsza pucharowa runda odbywa się przy okazji jubileuszowego Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Ufam, że połączenie 10. Memoriału z pierwszym rajdem RHPP przyniesie efekt synergii – z jednej strony utrwali renomę Memoriału, z drugiej spopularyzuje nową serię sportu samochodowego.

Cieszy nas możliwość zaprezentowania się na prestiżowych zawodach, w miejscu ważnym dla historii i współczesności Polski. Nie wątpię, że pojawienie się na wielickich trasach grupy pięknych aut rajdowych z historyczną metryką podniesie atrakcyjność zawodów. Liczymy na życzliwe zainteresowanie ze strony publiczności.

Mirosław Miernik

Podkomisja Rajdowa GKSS PZM



Andrzej Borowiczka

Dyrektor 10. Memoriału



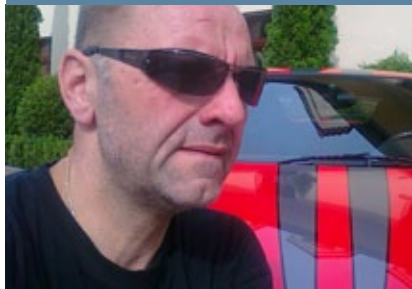
Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza to godny sposób uczczenia świetnych zawodników i wzorowych sportowców. 13 lutego 2004 w wypadku na przejeździe kolejowym w Rzeźawie koło Bochni zginął Janusz Kulig. 20 lutego 1993 śmierć w Orłowcu koło Łądką Zdroju poniósł Marian Bublewicz. Luty stał się czarnym miesiącem polskich rajdów.

Kierowałem Memoriałami od pierwszej edycji; wyjątkiem był 2011, gdy byłem asystentem dyrektora do spraw sponsorów, a dyrektorem była Beata Czernicka. Zawsze zwracam się do kibiców z prośbą najważniejszą – by oglądali zawody z miejsc w pełni bezpiecznych i podporządkowali się poleceniom służb porządkowych. Swym zdyscyplinowaniem widzowie okazują przywiązanie do postaw znakomitych patronów Memoriału i wyrażają szacunek dla nich. Kibice wspierają nasze wysiłki właśnie dyscypliną i porządkiem. Nie zdarzył się do tej pory żaden przykry incydent; mam nadzieję, że to zdyscyplinowanie będzie towarzyszyć Memoriałom.

Bez życzliwości władz Wieliczki i powiatu wielickiego, bez wsparcia wielickich instytucji i przedsiębiorstw nie może być sprawnego przebiegu Memoriału. Składam za to serdeczne podziękowania w imieniu organizatorów i uczestników.

Andrzej Garycki

Dyrektor Memoriału do spraw organizacyjnych



Miałem zaszczyt znać Mariana Bublewicza i Janusza Kuliga, miałem szczęście podziwiać ich rajdowy kunszt. Obaj należą do panteonu polskich rajdów. Z podziwu dla Janusza i Mariana zrodził się Memoriał, rozgrywany od 2007 jako impreza ogólnopolska, której dziesiąta edycja przypada w tym roku.

Wcześniej Stowarzyszenie Miłośników Sportu Samochodowego w Wieliczce i Automobilklub Galicyjski przy poparciu wielickich władz zainicjowało serię „Kręciołków Wielickich”. W latach 2003-2006 cieszyły się popularnością w całej Małopolsce. Zdobywał tam sportowe ostrogi opromieniony sukcesami wyścigowymi Maciej Steinhof; Waldemar Janecki słynący z popisów za kierownicą Maluchów czy BMW; Jan Chmielewski, obecnie kierowca z krajowej czołówki.

Od 2007 rozgrywamy Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza, organizowany od pierwszej edycji przez Automobilklub Krakowski. Wieliczka stała się miejscem kultu obu tragicznie zmarłych rajdowców. Memoriał co roku ściąga czołowych polskich kierowców i tysiące kibiców nawet z odległych stron kraju; ufam, że przyczynia się do pomnażania sławy i popularności Wieliczki.

Dariusz „Kucyk” Kowalski

Dyrektor Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza dla Amatorów



Amatorska wersja Memoriału wzięła się z woli pełniejszego upamiętnienia Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. Dlatego Automobilklub Krakowski podjął się organizacji Konkursowej Jazdy Samochodowej jako konkurencji równoległej i uzupełniającej wobec głównego Memoriału.

Pierwsza impreza amatorska odbyła się w 2011 w przeddzień piątej edycji Memoriału. Były to próby zręczności na placu przy ul. Jędraka w Wieliczce. W kolejnym roku skorzystaliśmy ze wsparcia władz gminy Łapanów na czele z wójtem Janem Kuligiem i przenieśliśmy bazę do rodzinnej miejscowości Janusza. Próby sportowe rozegraliśmy tam, gdzie przed laty doskonalili się Janusz Kulig. W program łapanowski imprez wpisujemy symboliczną uroczystość – złożenie kwiatów na grobie Janusza.

Memoriał dla amatorów zyskał prawo bytu i cieszy się prestiżem, jakiego nie miały normalne rajdy popularne. To wyróżnia nasz cykl. Zawody będą pewnie ewoluować, ale ich specyfika zachowa szczególny smak, związany z osobami Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza.

Tegoroczny „mały” Memoriał rozegramy w sobotę 23 kwietnia.



ZIMOWE SPOTKANIE W OLSZTYNIE

Dwie wierne repliki aut Mariana Bublewicza. Marcin Derewońko, właściciel olsztyńskiego zakładu mechaniki pojazdowej, zbudował Poloneza 2000 Sport. Rafał Burgstedt, stale mieszkający w Norymberdze, wspólnie z Konradem Dwoiczko, swym kuzynem z Polanicy-Zdroju, zbudowali kopię Forda Sierra Cosworth 4x4.

KRAKÓW Z WETERANAMI

Wśród wielu zabytków i atrakcji, Kraków ma ciekawy punkt, który zainteresuje miłośników dawnej techniki, a szczególnie motoryzacji.

W 1998 powstało Muzeum Inżynierii Miejskiej. Na siedzibę placówki przeznaczono dawną zajezdnię komunikacji miejskiej przy ul. Św. Wawrzyńca 15. W zbiorach MIM jest cenna kolekcja pojazdów mechanicznych polskiej produkcji.

Nie tylko auta

Muzeum gromadzi obiekty, dokumentujące rozwój komunikacji miejskiej, elektrowni, gazowni, gospodarki komunalnej, zabytki z dziedziny historii techniki. W budynkach najstarszej krakowskiej zajezdni tramwajów konnych i elektrycznych są eksponowane zbiory z zakresu historii komunikacji zbiorowej, dziejów polskiej motoryzacji, miejskiej inżynierii, techniki odtwarzania dźwięków i obrazów, techniki biurowej, techniki gospodarstwa domowego, rzemiosła i przemysłu.

Perełki motoryzacji

Kolekcja motoryzacyjna obejmuje polskie pojazdy od produkowanych w latach międzywojennych motocykli Sokół i samochodów Polski Fiat 508. Nie brakuje licznych wersji Syren, Warszaw, Polskich Fiatów 125p i 126p oraz Polonezów. Są motocykle SHL, WFM, WSK i Junak, skutery Osa, motorowery Ryś i Komar, jest i Mikrus, nawet rarytas w postaci prototypowego Smyka. Fascynującym prototypem jest Beskid 106, skonstruowany w bielskim Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych. Godny szczególnej uwagi jest amerykański autobus Durant Rugby L9 (rocznik 1929, najstarszy zachowany w Polsce autobus) z nadwoziem zbudowanym przez działającą w Krakowie w latach międzywojennych i krótko po II wojnie światowej Pierwszą Wytwórnę Auto-karoserii Orlicki.

Najciekawsze pojazdy z kolekcji MIM były prezentowane na prestiżowych międzynarodowych pokazach (m.in. we Francji i w Niemczech).

Trakcja elektryczna

Oddzielną atrakcją są unikatowe wagony tramwajowe, niegdyś wykorzystywane w krakowskiej komunikacji, eksponowane w zabytkowej remizie. W kolekcji jest m.in. tramwaj konny (obsługiwał działającą w Krakowie od 1882 komunikację tramwajową), a także najstarszy krakowski tramwaj elektryczny SN1 z roku 1913, produkt Fabryki Maszyn i Wagonów w Sanoku.

Kilka lat temu dobiegł końca remont konserwatorski budynku, który u schyłku XIX w. był stajnią dla koni ciągnących wagony tramwajowe, a od



początku XX w. stał się siedzibą zaplecza warsztatowego i administracyjnego Krakowskiej Spółki Tramwajowej. W remizie tramwajów konnych jest czynna stała ekspozycja, obrazująca dzieje krakowskiego drukarstwa od XV do XX w. Muzeum Inżynierii Miejskiej na krakowskim Kazimierzu wiele razy gościło zloty i rajdy pojazdów-weteranów. Muzealna oferta często wyjeżdża poza bramy muzeum; tak jest np. z zabytkowymi tramwajami, które w sezonie letnim czy na specjalne okazje jeżdżą po okolicznościowych liniach turystycznych. Przygotowana w MIM wystawa „Papamobi-

lem do świętości” była użyczona do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach z okazji dziesięciolecia świątyni. MIM promuje też Krakowski Szlak Techniki, obejmujący 16 budowli i kompleksów o wybitnych walorach historycznych i technicznych, związanych z przemysłem, komunikacją, energetyką, gazownictwem, ochroną przeciwpożarową i przeciwpowodziową.

Więcej zachęt do zwiedzenia i szczegółowych informacji o zbiorach i funkcjonowaniu Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie na www.mimk.com.pl.

HARMONOGRAM

Etap1 - sekcja 1			sobota 2.04.2016			
PKC OS	Lokalizacja	OS dług.	Dojazd	Odcinek drogowy	Czas przejazdu	Czas 1 załogi
PKC 0	START - Wieliczka Solne Miasto	-	-	-	-	10.00
PKC 1	Brzegi 1	-	10,00	10,00	18'	10.18
OS 1	Brzegi 1	5,11	-	-	-	10.21
PKC 1A	Serwis - wjazd	-	5,29	10,40	20'	10.41
SERWIS A (Wieliczka)		5,11	15,29	20,40	45'	
PKC 1B	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	11.26
PKC 2	Brzegi 2	-	10,40	10,40	20'	11.46
OS 2	Brzegi 2	5,11	-	-	-	11.49
PKC 2A	Serwis - wjazd	-	5,29	10,40	20'	12.09
SERWIS B (Wieliczka)		5,11	15,69	20,80	45'	
PKC 2B	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	12.54
PKC 3	Brzegi 3	-	10,40	10,40	20'	13.14
OS 3	Brzegi 3	5,11	-	-	-	13.17
PKC 3A	Serwis - wjazd	-	5,29	10,40	20'	13.37
SERWIS C (Wieliczka)		5,11	15,69	20,80		
PKC 4	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	18.27
OS 4	Wieliczka Rynek 1	1,80	-	-	-	18.30
PKC 4A	Serwis - wjazd	-	0,55	2,35	10'	18.40
SERWIS D (Wieliczka)		1,80	0,55	2,35	77'	
PKC 5	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	19.57
OS 5	Wieliczka Rynek 2	1,80	-	-	-	20.00
PKC 5A	Serwis - wjazd	-	0,55	2,35	10'	20.10
ETAP 1 sekcja 1		18,93	47,77	66,70		

Etap 1 - sekcja 2			niedziela 3.04.2016			
PKC 5B	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	10.52
PKC 6	Solne Miasto 1	-	0,80	0,80	5'	10.57
OS 6	Kryterium Wieliczka 1	2,25	-	-	-	11.00
PKC 6A	Serwis - wjazd	-	0,55	2,80	10'	11.10
SERWIS E (Wieliczka)		2,25	1,35	3,60	72'	
PKC 6B	Serwis - wyjazd	-	-	-	-	12.22
PKC 7	Solne Miasto 2	-	0,80	0,80	5'	12.27
OS 7	Kryterium Wieliczka 2	2,25	-	-	-	12.30
PKC 7A	Meta Serwis - wjazd	-	0,55	2,80	10'	12.40
ETAP 1 + KRYTERIUM WIELICZKA		23,43	50,47	73,90		

SEKCJA 1

SEKCJA 2

PATRONAT



Burmistrz Miasta
i Gminy Wieliczka
Artur Kozioł



Starosta
Powiatu Wielickiego
Jacek Juskiewicz

Pani **Beata Bublewicz**

Pani **Agnieszka Kulig**

Państwo
Helena i Jan Kuligowie

PAMIĘTAMY...

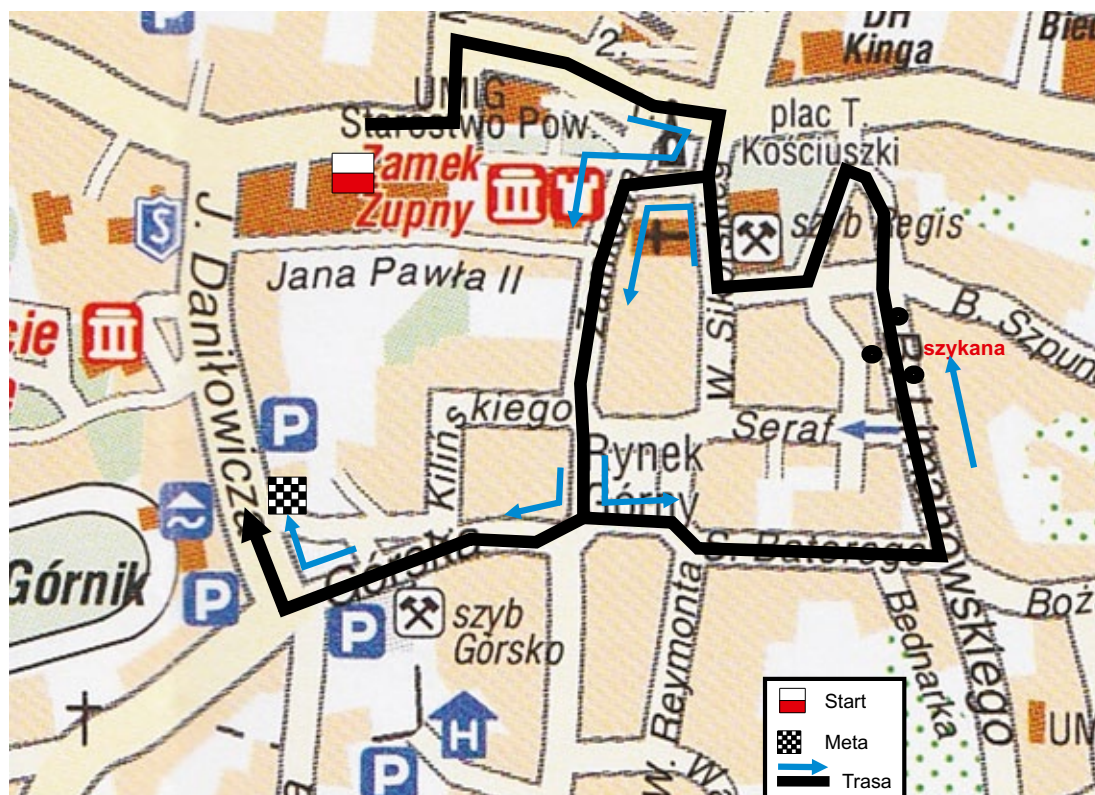


W sobotę 13 lutego 2016 minęło dwanaście lat od tragicznej śmierci Janusza Kuliga. Mistrz polskich rajdów zginął w 2004 na przejeździe kolejowym w Rzezawie koło Bochni. W rodzinnym Łapanowie w powiecie bocheńskim w kościele parafialnym Redemptor Hominis została w tym dniu odprawiona za Janusza msza święta. Oprócz bliskich Janusza byli na niej jego przyjaciele i towarzysze z rajdowych tras oraz kibice. Był w tym gronie przybyły specjalnie z Warszawy wraz z rodziną Piotr Wachowicz, kolega Janusza z zespołu Marlboro-Mobil 1 Rally Team, istniejącego w latach 1999-2001. Po mszy świętej wielu jego przyjaciół i sympatyków rajdów modliło się przy grobie Janusza na łapanowskim cmentarzu.

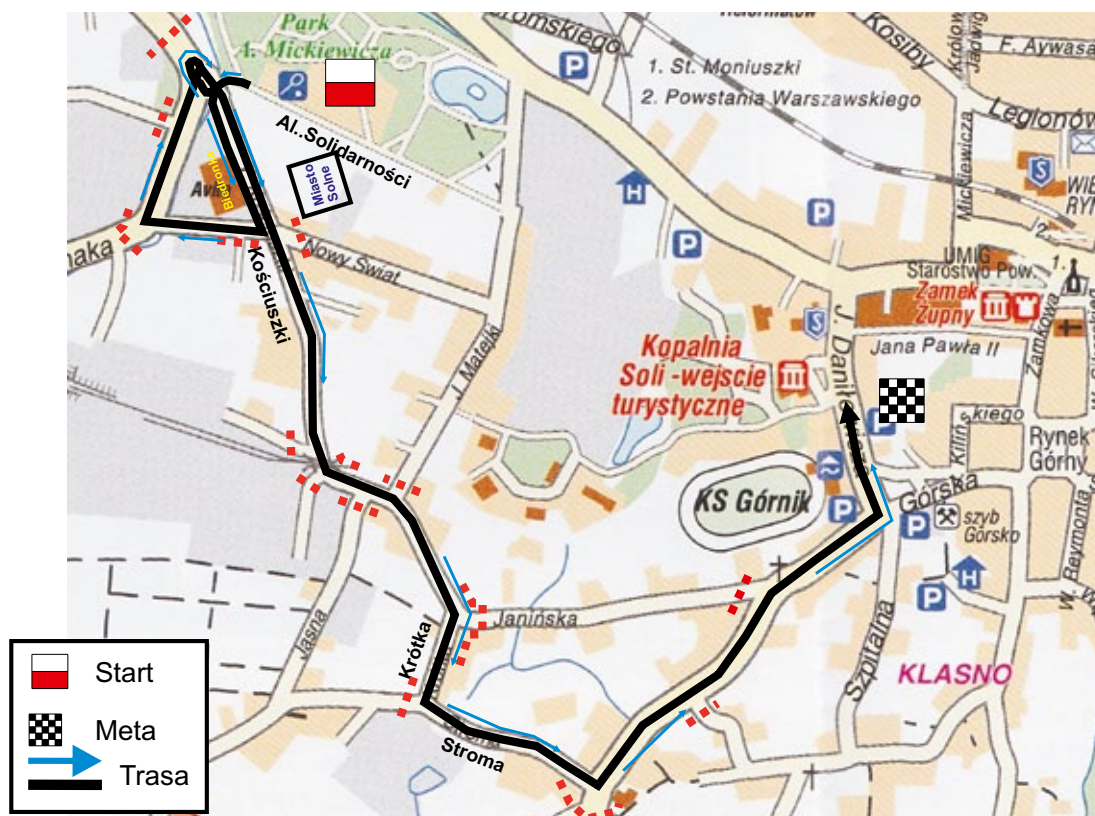
BRZEGI 02.04.2016



WIELICZKA 02.04.2016



WIELICZKA 03.04.2016



JEŹDZILI Z JANUSZEM I MARIANEM

Lista pilotów, z którymi jeździł Janusz Kulig, jest dość krótka. Liczniejszy jest wykaz pilotów Mariana Bublewicza.



JAREK BARAN PILOTOWAŁ JANUSZA OD 1995 DO 2003. FOT. ŁUKASZ MIKLAŚIŃSKI



WIESŁAW GRABARCZYK BYŁ TOWARZYSZEM RAJDOWYCH STARTÓW W PIERWSZYM OKRESIE SPORTOWEJ KARIERY MARIANA BUBLEWICZA. FOT. RYSZARD ORZECZOWSKI

Janusz w pierwszych latach kariery startował z Dariuszem Burkatem, swym szkolnym kolegą z krakowskiego Technikum Budowlanego. Potem miejsce obok Janusza zajmował Jarosław Baran, a w ostatniej fazie startów pilotem był Maciej Szczepaniak. Do tego należy dodać epizod z jednorazową współpracą z Andrzejem Górskim – podczas Cieszyńskiej Barbórki 1994; jej celem było rozwinięcie rajdowych umiejętności Janusza. I kolejny interesujący epizod – wspólne starty z Emilem Horniackiem ze słowackiego Popradu. Od 1998 do 2001 razem jeździli z rajdach, wliczanych do Mistrzostw Słowacji i do Mistrzostw Środkowo-europejskiej Strefy FIA.

Z kolei Marian Bublewicz starty w RSMP rozpoczął w 1974 ze Stefanem Osiką (Kormoran 1974). Następny sezon to były starty z Henrykiem Mieczańcem. I rok 1976 – na

fotelu pilota zmieniali się Wiesław Grabarczyk, Stefan Osika i Henryk Mieczaniec.

Od roku 1977 datuje się bliska współpraca Mariana z Wiesławem Grabarczykiem (na zdjęciu); wspólnie zaliczyli nie tylko rundy RSMP, ale także zagraniczne rajdy, wliczane do Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Trwało to aż do sezonu 1980, pod koniec którego na fotelu pilota zasiadł warszawianin Marek Pawłowski, który współpracował z Bublewiczem również w 1981. W nielicznych startach sezonu 1982 Marianowi towarzyszył Janusz Wojtyna.

W 1983 rozpoczął się długi etap wspólnych startów z Ryszardem Żyszkowskim, trwający aż do tragicznego Zimowego Rajdu Dolnośląskiego 1993. W tym okresie były również starty ze Zbigniewem Kabulskim (Złote Piaski 1987), a potem z Jackiem Wypychem (dwa rajdy w 1987, cały sezon 1988). Od

1989 znowu Bublewicz pilotował Ryszard Żyszkowski, choć bywały i rajdy z Jackiem Lewandowskim (Elpa-Halkidiki 1989 i 1990 oraz Złote Piaski 1990). W najbardziej owocnym sezonie 1992 Marian Bublewicz współpracował z Ryszardem Żyszkowskim (wspólne Mistrzostwo Polski) i z Grzegorzem Gacem (wicemistrzostwo Europy). Mariana Bublewicza i Ryszarda Żyszkowskiego rajdowy los zetknął ze sobą na początku lat 80., kiedy zaczęła się ich współpraca w Dziale Sportu żerańskiej FSO. –To było dziesięć lat wspólnego jeżdżenia. Ceniłem Mariana za wiele różnych rzeczy, ale najbardziej za przyjaźń, za jego przyjazne nastawienie do ludzi. I za to, że mogliśmy zbudować pomiędzy sobą wręcz rodzinne relacje – mówi Ryszard Żyszkowski. (M.M.)



Na jubileuszowy Memoriał ma zawitać do Wieliczki aktualny wicemistrz Polski, Francuz Brian Bouffier. Jego pilotem będzie (jak dawniej) Xavier Panseri.
Fot. Łukasz Mikłasiński



ZŁOGA HOŁOWCZYC-WISŁAWSKI PODCZAS POKAZOWEGO PRZEJAZDU
KRYTERIUM KAROWA FOT. ŁUKASZ MIKŁASIŃSKI

Wśród gości wielickiego jubileuszu będą m.in. Krzysztof Hołowczy i Martin Kaczmarski, którzy zapowiadają pokaz nowej supermaszyny rallycrossowej. Z kolei Maciej Wisławski nie wyklucza, że pojawi się na oesach jako pilot Rafała Ślęczki.



Fot. Łukasz Mikłasiński

SPONSORZY



PATRONAT MEDIALNY



I MARIAN, I JANUSZ

Jacek Lewandowski pojawił się w polskich rajdach w połowie lat siedemdziesiątych. Był pilotem czołowych kierowców tamtych czasów – Ryszarda Ryzela, Marka Karczewskiego, Włodzimierza Groblewskiego, Macieja Stawowiaka, Tomasza Ciecierzńskiego, Andrzeja Kopera.



JANUSZ KULIG, JACEK LEWANDOWSKI
I JAROSŁAW BARAN PODCZAS TRENINGU
PRZED RAJDEM AKROPOLU W ROKU 2000
FOT. MARLBORO-MOBIL 1 RALLY TEAM

Startował z kierowcami zagranicznymi (Finowie Juhani Kynsilehto, Kari Makila, Jari Niemi, Brytyjczycy John Lyons, Simon Davison). Miał w dorobku zwycięstwo w Rajdzie Stomil 1980 i Rajdzie Wisły 1983. W 1989 został pilotem Mariana Bublewicza (10. miejsce w Rajdzie ELPA-Halkidiki '89). Zakończył karierę w 1990 po kontuzji, doznanej w groźnym wypadku także w ELPA-Halkidiki.

O Marianie Bublewiczu mówi, że był niezwykle pracowitym i zdyscyplinowanym kierowcą. –U niego wszystko musiało być sprawdzone i przetestowane na sto procent. Wyznaczał cele trudne, czasami na pozór nie do osiągnięcia, ale konsekwentnie do nich dążył i na ogół je osiągał – uważa.

Lewandowski intensywnie wspierał karierę Janusza Kuliga. Był współtwórcą zespołu

Marlboro-Mobil 1 i przez to miał duży wpływ na jego wyniki. –Jasiek to chodzący czar i urok osobisty. Potrafił się z każdym dogadać. Miał w sobie ogromny ładunek pozytywnej energii. Gdzie się zjawiał, od razu świeciło słońce. Miał niezwykłą zdolność koncentracji i zapamiętywania. U prof. Jana Blecharza, znanego psychologa sportu, z reguły osiągał najwyższe oceny. Dla Janusza nie było rzeczy niemożliwych, zawsze z radością i optymizmem mówił „damy radę” i to się udzielało wszystkim. On dawał radę, my z nim. Wy różniła go ogromna kultura wewnętrzna i szacunek dla innych i ich pracy.

Mimo pozornego „luźactwa” miał wewnętrzną dyscyplinę i włączał ją w stosownych chwilach. Chyba dlatego potrafił w krótkim czasie osiągać dobre wyniki. Szybko dosto-

sowywał się do sytuacji i do samochodu. Był w rajdowych kręgach tak bardzo lubiany i szanowany, że jego angielski inżynier i mechanik ze stajni MLP wzięli urlop i za własne pieniądze kupili bilety, aby przyjechać na pogrzeb Janusza. Jak na Anglików gest niebawomy, dowód najwyższego szacunku i uznania.

Moment pożegnania z nim był dla mnie czymś absolutnie niezwykłym. Gdy wszedłem do kaplicy, w której spoczywał, doznałem przedziwnego uczucia, że to on chce się ze mną pożegnać. Coś kazało mi podejść do niego i zwyczajnie podać rękę, a kiedy dotknąłem jego ręki spłynął na mnie wielki spokój. Tak jakby znowu chciał do mnie powiedzieć „damy radę... trzymaj się...”. (GCh)

BYŁ TAKI TWARDY...

Na przełomie lat 70. i 80. Jacka Wypycha wprowadził w rajdowy świat Janusz Wojtyna, czołowy pilot rajdowy tamtych lat i dobry kierowca.

–Gdy zacząłem startować w RSMP, poznałem Marian Bublewicza. Był zawodnikiem OBRZO Warszawa, jednym z najlepszych w Europie, a w Polsce najlepszym. Stworzyliśmy załogę w 1987. Fascynował mnie jako człowiek i zawodnik, obaj dopatrywaliśmy się w sobie podobnych cech i to nas zbliżyło – pracowitość, niegasnący optymizm i upór w realizacji planów. W trakcie treningów Marian wyróżniał się katorżniczym poziomem wymagań od siebie i całego zespołu. Na odcinkach specjalnych wybierał skomplikowane konfiguracje zakrętów, godzinami szukał optymalnego toru. Bywało, że w pełnej prędkości fruwaliśmy poza drogą, by ominąć zakręt, który najbardziej spowalniał jazdę. Gdy w trakcie treningów psuł się samochód, a fabrycznych aut serwisowych nie było pod ręką, Marian nie czekał – opierał uniesionego Poloneza o przydrożny słup, mur, kamień, samodzielnie demontował np. elementy wału napędowego (newralgiczny element Polonezów!), by wykorzystać czas oczekiwania na serwis. Wielka siła pozwalała mu rozkręcić wał zwykłymi kluczami. Przy którychś zerwanym krzyżaku serwisanci próbowali rozkręcić zapieczony śruby, używając do klucza przedłużki z metrowej rury. Robili to w dwójkę, potem czwórkę. Marian chodził wokół i zerkał na zegarek. Po kwadransie nie wytrzymał i sam rozkręcił śruby zwykłymi kluczami.

Był przesądny. Przed rajdem żadna kobieta nie miała prawa wejść do pokoju, nie daj Boże usiąść na fotelu kierowcy w trakcie przerwy w rajdzie. Na Rajdzie Wisły w 1988 podczas serwisu przed OS13 dziewczyna, towarzysząca zespołowi, niepostrzeżenie usiadła w Mazdzie 323 na jego miejscu. Gdy się zorientował, zagotował do białości, ale nic nie powiedział. OS był trudny, mieliśmy ze trzy minuty przewagi, więc wszystkie niebezpieczne i niewidoczne



**MARIAN BUBLEWICZ I JACEK WYPYCH
(MAZDA 323 4WD), ZWYCIĘZCY 22. RAJDU
WARSZAWSKIEGO (9 PAŹDZIERNIKA 1988).
FOT. AUTOMOBILKLUB POLSKI**

momenty jechaliśmy o 30% wolniej. Przy stóskowo małej szybkości, po przejechaniu szczytu wypłuło nas na skarpę, uderzyliśmy bokiem, zgięła się przednia półoś, zablokowały mosty, było po rajdzie. W czasie treningu asfalt był czysty, ale wczesnym rankiem rolnik wyorał na asfalt stertę błota. Pamiętam minę Mariana i jego słowa „trzynasty odcinek i baba w aucie!”. Mimo paru wspólnych kraks uważam Mariana za najbezpieczniejszego kierowcę. Czasem zawodził sprzęt, czasem nie sprzyjał los. W 1988 podczas 16. Rajdu Kormoran, na jego ulubionym odcinku szutrowym Grasz-Marcinkowo poczułem, że auto prowadzi się coraz ciężiej,

a Maniek kieruje z wielkim trudem. Na mecie sędzia pokazał palące się prawe przednie koło. To była choroba Mazd, topiące się łożyskowanie piasty. Zniszczone łożysko sprawiło, że koło miało ogromny luz, auto na prawych zakrętach było nie opanowania. Dobrniecie do oddalonego o pół godziny serwisu stało się piekielną jazdą po wąskiej, mazurskiej drodze w gęstej alei grubych drzew.

W Mazdzie mieliśmy problemy z prądem. W najmniej oczekiwanych momentach auto potrafiło się wyłączyć. Usterkę znaleźliśmy przypadkiem, powodował ją banalny przełącznik, który miał zły kontakt z masą. Usterka dała o sobie znać w belgijskim Bucles de Spa '88. Łało, szybki asfaltowy odcinek z dużą ilością szczytów tak znacznych, że drogi między szczytami nie było widać, a defekt ujawnił się między szczytami. Droga na szerokość auta, zamiast poboczy półmetrowe rowy. Silnik zgasał, ślizgaliśmy się bez kontroli, auto stanęło w poprzek drogi. Cudem ustawiliśmy Mazdę w żadaną stronę, wskoczyliśmy do auta, próbując je uruchomić. Coraz głośniejsze dobiegał ryk jadącego minuty za nami Opla Monza grupy B z monstrualnym, trzylitrowym silnikiem. Mazda nie chciała odpalić, w końcu „ożyła”, gdy prawie czuliśmy Monzę w naszym bagażniku. Ledwo zdołaliśmy uciec. Marian wtedy powiedział, że jego trudno zniszczyć i przypomniał historię sprzed lat. Jadąc motocyklem zderzył się czołowo z autobusem. Siła uderzenia taka, że kaskiem przebił chłodnicę Jelcza. Zostawiając kask wbity w chłodnicę, wyjął z niego głowę i pobiegł ratować osobę, która wypadła z tylnego siedzenia motocykla, przebiła kaskiem przednią szybę i wylądowała w środku autobusu... Marian nie był nawet drażniony.

Jacek Wypych

reklama

DELIKATESY Metro

Osiedle Krzyszkowice, ul. Leśna 1B, 32-020 Wieliczka

**FIRMA METRO WSPIERA RAJDY I DOPINGUJE UCZESTNIKÓW
10. MEMORIAŁU JANUSZA KULIGA I MARIANA BUBLEWICZA**

KOLEKCJA W SALONIE

Rozwija się szlachetna pasja kolekcjonowania zabytków motoryzacji. Piękny przykład tej tendencji znajdujemy w krakowskim salonie spółki M-Cars.

Ten największy w Polsce salon samochodów i motocykli BMW działa od minionego roku przy ul. Conrada w Krakowie. Warto tam zajrzeć nie tylko po to, by kupić lub naprawić współczesny pojazd bawarskiej marki. W górnej kondygnacji tego obiektu znajdziemy ciekawą kolekcję samochodów.

Zbiór – co naturalne – koncentruje się na modelach BMW, ale nie ogranicza się jedynie do tej marki. Najstarsze w kolekcji są dwa automobile już blisko stuletnie. Są to samochody produkowane przez firmę Durant, działającą w Stanach Zjednoczonych w latach 1921-1932.

Jest także BMW 326 z końca lat 30. XX wieku. I naturalnie dominującą częścią zbiorów są „beemki” (a przy okazji także Rolls-Royce i MINI, które należą do Grupy BMW) i to one są oczkiem w głowie państwa Anny i Marcina Kusów, którzy konsekwentnie tworzyli i nadal rozbudowują tę rodzinną kolekcję.

(MM)

Fot. Grzegorz Chmielewski





ODSZEDŁ CZESŁAW WODNICKI

Przed półwieczem był wielce zasłużonym zawodnikiem rajdowym, ale swoją sportową przygodę rozpoczynał od wyścigów motocyklowych. Jako reprezentant Wisły Kraków zdobył Mistrzostwo Polski w roku 1949, startował na NSU w klasie 125 lub 250 (rozbieżne zapisy w tabelach). W latach 50-tych wstąpił do Automobilklubu Krakowskiego. W rajdach samochodowych jeździł m.in. Syreną 101, Simcami Aronde i Montlhery, Fiatem 600, Steyr-Puchem 650 TR, NSU 1000 TT, Morrisem Mini Cooperem. W tamtym okresie nie były ściśle rozdzielone funkcje kierowcy i pilota, Wodnicki pełnił obie te funkcje; startował w załodze m.in. z Ewą Zasadową, Adamem Wędrychowskim, Ryszardem Nowickim, Krzysztofem Komornickim, Marianem Zatoniem, Aleksandrem Sobańskim.

W 1958 jako zwycięzca klasy V w Simce Aronde miał najlepszy wynik w VIII Ogólnopolskim Rajdzie Górskim w Wiśle (nie było klasyfikacji generalnej). W 1960 z Ewą Zasadową wygrał klasyfikację generalną IV Rajdu Dolnośląskiego (Simca P60 Montlhery). W 1962 zajął 9. miejsce w generalce Rajdu Polski (z Ryszardem Nowickim we Fiacie 600), w 1968 był 4. w Rajdzie Wisły (z Ryszardem Nowickim w NSU 1000 TT). W 1965 zdobył w klasie 1 Mistrzostwo Polski z Adamem Wędrychowskim w Steyr-Puchu 650 TR. Wielokrotnie reprezentował Polskę w największych



ZAŁOGA CZESŁAW WODNICKI/ADAM WĘDRYCHOWSKI (STEYR-PUCH 650 TR) NA TRASIE RAJDU AKROPOLU W 1966. FOT. ARCHIWUM

szczych rajdach międzynarodowych tamtej doby (m.in. Rajd Monte Carlo, Rajd Akropolu, Rajd Monachium-Wiedeń-Budapeszt, Rajd Kwiatów). Ryszard Nowicki wspomina Czesława Wodnickiego jako bardzo sympatycznego i towarzyskiego przyjaciela, wyjątkowo sprawnego kierowcę rajdowe-

go i doświadczonego mechanika. Wodnicki w swym rzemieślniczym warsztacie przy ul. Szlak w Krakowie produkował pierwsze polskie pasy bezpieczeństwa, z których w latach sześćdziesiątych często korzystali rajdowcy. Czesław Wodnicki zmarł w Nowym Jorku 9 lutego 2016. Miał 87 lat.

EUGENIUSZ PACH (1929 -2016)

1 marca 2016 na stołecznym Cmentarzu Bródnowskim spoczęły prochy Eugeniusza Pacha – postaci wyjątkowo popularnej, gdy w Telewizji Polskiej był spikerem, prezenterem, dziennikarzem-reportażystą i dokumentalistą, a także sprawozdawcą sportowym (m.in. Igrzyska Olimpijskie 1960 w Rzymie). W TVP pracował od 1955 do ogłoszenia stanu wojennego 13 grudnia 1981.

Jego pierwszym autem było P-70, kupione na raty w 1959. W środowisku rajdowym był cenionym zawodnikiem. W debiucie w Mistrzostwach Polski (Rajd Dolnośląski 1963) jadąc z bratem Janem (Skoda Octavia Super) zajął 2. miejsce w klasie do 1300 (6. w generalce). Z Włodzimierzem „Dyziem” Markowskim (Porsche 912) był 5. w 20. Rajdzie Wiślańskim we wrześniu 1970. Jego sukcesem jako kierowcy było 3. miejsce (ze Stanisławem Dalką w Volkswagencie 1300) w 11. Rajdzie Dolnośląskim w maju 1967. W 1968 Dalka i Pach w Porsche 912

byli drugimi w mazurskim Rajdzie 1001 Jezior. W 1967 Pach był pilotem Sobiesława Zasady w Lyon-Charbonnieres-Stuttgart Solitude Rallye (Deutschlandrallye), wliczanym do Mistrzostw Europy (wtedy był to najważniejszy cykl rajdowy w świecie); w Porsche 911S zajęli 3. miejsce. Taką samą pozycję zdobyła załoga Krzysztof Komornicki/Eugeniusz Pach (Alfa Romeo 1600) w Warszawskiej Barbórze 1967.

Pach był jednym z inspiratorów i organizatorów udanej próby ustanowienia przez Polskiego Fiata 125p rekordów prędkości (czerwiec 1973). Miał wspaniałą, acz mało znaną kartę zasług patriotycznych – w Powstaniu Warszawskim jako 15-letni strzelec „Kicia” walczył w stołecznym śródmieściu (placówka przy Królewskiej 16) w 9. kompanii batalionu „Kiliński”. Na przełomie sierpnia i września był odznaczony Krzyżem Walecznych i awansowany na starszego strzelca. 28 września 1944 został ciężko ranny (postrzał

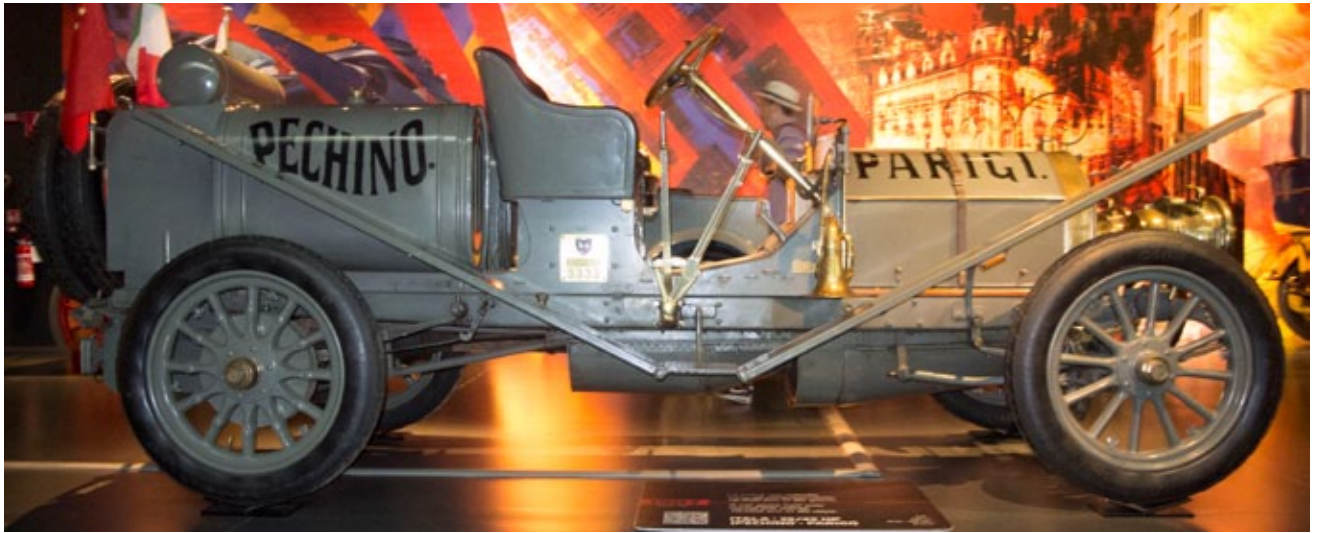


obu nóg). Trafił do niewoli, po ucieczce z obozu jenieckiego Zeithain przedostał się do II Korpusu Polskiego na Zachodzie. Do Polski powrócił w 1948. Ukończył studia archeologiczne, podjął pracę w Zakładzie Paleolitu PAN. W ostatnim okresie życia mieszkał koło Makowa Mazowieckiego, na skraju Puszczy Białej.

PRZED STARTEM XXVI RAJDU POLSKI W 1966: EUGENIUSZ PACH (Z PRAWY) PRZYGOTOWUJE TELEWIZYJNY WYWIAD Z SOBIESŁAWEM ZASADĄ. FOT. JACEK CHMIELEWSKI

Z PEKINU DO PARYŻA PRZEZ PODKARPACIE

W tym roku zostanie rozegrana kolejna edycja maratonu Pekin-Paryż. Zawody nawiązują do legendarnego rajdu, wyścigu Pekin-Paryż z roku 1907.



ZWYCIĘSKA ITALIA 34/45 KSIĘCIA SCIPIONE BORGHESE. EKSPONAT W ZBIORACH MUSEO NAZIONALE CARLO BISCARETTI DI RUFIA W TURYNIE. FOT. JUSTYN NOREK JR

Triumfátorem został włoski książę Scipione Borghese (1871-1921); samochodem Itala 34/45 z czterocylindrowym silnikiem 7,5 dm³ pokonał tę trasę w ciągu 44 dni. W skład załogi wchodzili mechanik Ettore Guizardi i dziennikarz Luigi Barzini. Druga załoga (Charles Godard i Jean du Taillis w holenderskim Spykerze) jechała o 20 dni dłużej od zwycięzców. Do mety dotarli jeszcze dwaj kierowcy we francuskich samochodach De Dion-Bouton – Georges Cormier i Victor Collignon. Odpadł Auguste Pons w trójkółowcu Contal. Zawody były zorganizowane przez francuski dziennik „Le Matin”. Wielki rajd został wskrzeszony w 1990, a potem

był powtarzany w latach 1992, 1997, 2005, 2007, 2010 i 2013. Tegoroczna impreza będzie szóstą, organizowaną przez brytyjskie stowarzyszenie The Endurance Rally Association pod nazwą „Peking to Paris Motor Challenge”. Start nastąpi 12 czerwca 2016 sprzed Wielkiego Muru w okolicach Pekinu, metę zaplanowano 17 lipca na paryskim placu Vendôme. Klasyfikacja będzie prowadzona w kategorii Vintage (pojazdy sprzed 1941) i Classic (auta wyprodukowane najpóźniej w 1975).

Trasa poprowadzi z Chin przez Mongolię i Rosję, potem przez Białoruś do Polski i dalej przez Słowację, Węgry, Słowenię i Włochy do Francji.

–Będziemy organizatorami polskiego etapu, prowadzącego od przejścia granicznego w Terespolu (granica polsko-białoruska) do przejścia granicznego w Barwinku (granica polsko-słowacka) – informuje Jarosław Noworól, prezes Automobilklubu Rzeszowskiego. Uczestnicy wielkiego rajdu będą gościć w Rzeszowie 7 i 8 lipca 2016. W piątek 8 lipca w godzinach porannych jest planowany uroczysty start etapu w kierunku Słowacji. Działacze Automobilklubu Rzeszowskiego będą odpowiadać za organizację dwóch prób sportowych w okolicach Lubieni i Niebylca (każda po około 10 km).

(MM)

NA PÓŁCE Z KSIĄŻKAMI

Nakładem Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka ukazał się album, zatytułowany „Kroniki wielickiego Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. 2007-2016”. Intencją tego wydawnictwa jest upamiętnienie jubileuszu 10. edycji wielickich zawodów.

Na ponad 200 stronach są zestawione wyniki oraz fotografie, dokumentujące dziewięć wcześniejszych Memoriałów. Jest także obszerna część, przybliżająca postacie dwóch wybitnych patronów wielickich zawodów. Album jest w całości przeznaczony na cele dobroczynne. (MM)



**Audi**

Przewaga dzięki technice

Pogoda dla quattro? Zawsze.



Audi Q5 quattro

z ratą od **1 567 zł netto/m-c**
w Audi Perfect Lease

Perfekcyjny napęd na cztery koła quattro sprawdzi się w każdych warunkach. Śnieg czy deszcz – zapewni doskonałą przyczepność na każdej nawierzchni i doskonałe przełożenie mocy na osi.

Na przykład w Audi Q5 – współczesnym SUV-ie o zdecydowanej sylwetce, idealnie funkcjonalnym i komfortowym.

W Audi Perfect Lease dla przedsiębiorców Audi Q5 z quattro dostępne jest z atrakcyjną, niską ratą miesięczną i bezpłatnym pakietem przeglądów serwisowych. Po trzech latach użytkowania z rocznym limitem 30 tys. km można zmienić swoje Audi na nowe.

Auto Special

Kraków-Modlniczka, ul. Rożańskiego 28-30
tel. 12/639 20 50, www.autospecial.audi.pl

Oferta dla biznesu. Prezentowana miesięczna rata to wartość netto raty dla oferty leasingowej Audi Perfect Lease dla Audi Q5 2.0 TDI clean diesel quattro 150 KM w cenie 156 700 zł brutto. W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu mieszanym: od 4,8 do 7,9 l/100 km, emisja CO₂: od 126 do 181 g/km. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.