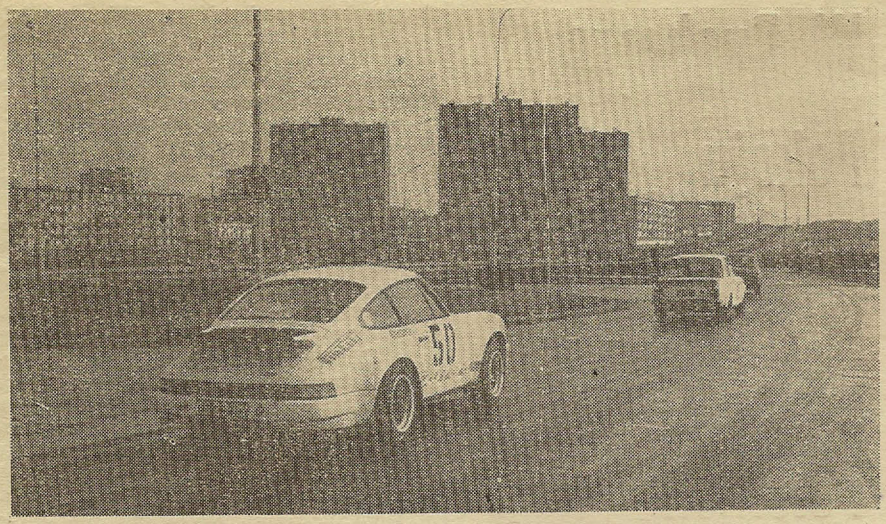

Kieleccy entuzjaści

Minęło już 30 lat mych codziennych kontaktów z działaczami naszego ruchu sportowego. W żadnej dyscyplinie nie napotkałem jednak tak wielkiego grona bez reszty zaangażowanych aktywistów, co w organizacjach PZM. W czasie licznych wędrówek reporterskich po kraju miałem wiele okazji prowadzenia bezpośrednich rozmów z tymi, od których w wielkiej mierze zależy rozwój sportów motorowych. W każdym niemal środowisku są ludzie, nadający ton tej działalności, dźwigający na swych barkach ciężar odpowiedzialności za wyniki pracy rejonu, inicjujący wiele akcji, służących jak najlepszemu wykonaniu planowych zadań, a jeśli można, znacznemu ich przekroczeniu. Na łamach „Auto Moto" znalazło się już wiele nazwisk. Warte są one publikacji i jako swego rodzaju nagroda za społeczny trud, i jako przykład dla innych.

Wybierając się do Kielc, by zaprezentować tamtejszy Automobilklub, który w grudniu ub. roku obchodził jubileusz 40-lecia swego istnienia, wiedziałem, że i tym razem nie będzie inaczej. Słyszałem, że działa tam niezmordowany prezes, mgr Włodzimierz Wójcikiewicz, którego syn sięgnął już po zawodnicze laury na najwyższą krajową skalę. Wiedziałem, że będę prowadził rozmowę o klubie zajmującym drugą, czy może trzecią lokatę w Polsce w realizacji swych statutowych zadań. A jednak to, co zastałem na miejscu, zupełnie mnie zaskoczyło. Siłą rzeczy na dalszy plan zeszły problemy sportowego wyczynu, turystyki, zadań bezpieczeństwa ruchu drogowego. O tych zagadnieniach można pisać mniej więcej jednakimi słowami przy okazji bytności w każdym Automobilklubie czy zarządzie Okręgu.

Kielecki Automobilklub wyróżnia się, nie jest typowy, stanowi niejako awangardę organizacji motorowych, toruje drogę nowym metodom pracy, tworzy nowy model sportowej jednostki. Krótko mówiąc — jest taką sportową placówką, która spełnia wszystkie wymogi — wychowuje, umożliwia uprawianie wyczynu, a jednocześnie dba o umasowienie — udostępnienie czynnego wypoczynku po pracy, troszczy się o bazę do treningów i do zawodów, nie jest przy tym urzędem, lecz organizacją, skupiającą szerokie grono społecznego aktywu.

Aby to zrozumieć trzeba, chociaż na chwilę, cofnąć się o lat czterdzieści. Wtedy to, we wrześniu 1936 roku, grupa 15 entuzjastów założyła stowarzyszenie — „Automobilklub Kielecki" — zarejestrowane w Urzędzie Wojewódzkim pod nr. 1408. Inicjatorem tego przedsięwzięcia był inż. Kazimierz Krug, a pierwszym prezesem został dr Wincenty Jokiel. Klub obejmował swym zasięgiem nie tylko Kielecczyznę. Miał swe biura techniczne, jak to się wówczas nazywało, również w Skarżysku, Częstochowie i Sosnowcu. Inne także były uprawnienia. Automobilklub wydawał np. prawa jazdy. Po wyzwoleniu reaktywowano klub w 1946 r. Działał on do roku 1950, kiedy rozwiązano Automobilkluby i powstał Polski Związek Motorowy. Nazwa „Automobilklub Kielecki" pojawia się znowu w roku 1970. Był to trudny okres. Tak ciężki, że z braku działaczy i inicjatywy zarządu całe kierownictwo klubu, nie mogąc sprostać zadaniu, podało się pod koniec 1971 roku... do dymisji.

Wówczas do głosu doszła grupa młodych działaczy. Prezesem wybrano dr Adama Trybusa, a po paru miesiącach, z powodu wyjazdu prezesa zagranicę, ster powierzono mgr Włodzimierzowi Wójcikiewiczowi. Potrafił on skupić wokół siebie energiczny, zaangażowany aktyw, rekrutujący się w ogromnej większości z pracowników Biura Projektów „Miastoprojekt" w Kielcach. Zarząd postawił sobie ambitne cele, które systematycznie począł realizować. Najpierw opracowano koncepcję organizacyjną, polegającą na powoływaniu do życia kół przy zakładach pracy, instytucjach. Klub się szybko rozrasta: w 1970 roku liczy 35 członków, w 1972 — 500 członków i 10 kół, w 1974 — 1800 członków w 36 jednostkach terenowych (w tym dwie delega-

2

3

Na ulicznym odcinku ubiegłorocznej II Grand Prix Gór Świętokrzyskich

Nie brak chętnych do sprawdzenia swych umiejętności w konkursie o miano „Carusa kierownicy". Na zdjęciu uczestnicy IV eliminacji tych zawodów w Cedzyni koło Kielc

Prezes Automobilklubu Kieleckiego, mgr Włodzimierz Wójcikiewicz, jest namiętnym kolekcjonerem miniaturek samochodowych. Część swych zbiorów wypożyczył klubowi

tury — w Jędrzejowie i Starachowicach), w 1975 — 2300 członków i 50 kół, rok 1977 powitano przekroczeniem granicy 3 tys. członków w 60 kołach.

Z roku na rok rośnie także ilość organizowanych imprez i akcji, będących naturalnym magnesem, przyciągającym do organizacji. Założeniem jest, by każdy członek Automobilklubu należał do koła, działającego w danym zakładzie pracy. Istnieje tylko jedno koło ogólnomiejskie. Każde koło ma swój zarząd i regulamin pracy, prowadzi dalszą akcję werbunkową, zbiera składki członkowskie, ustala swój kalendarz startów i budżet. Wzorzec ten powielony został już w innych województwach i wszędzie zdaje pomyślnie praktyczny egzamin. Nie przypadkowo prezes kieleckiego Automobilklubu powołany został do rady programowej PZM do spraw sportu masowego. Łatwo dziś sypać liczbami, znamionującymi dynamiczny rozwój, ale ileż w nim pracy dziesiątków działaczy społecznych, takich jak początkowo — Wanda i Daromir Kleinowie, Ryszard Czernichowski, Grażyna i Marcin Chechelscy, Witold Detka (obecnie wiceprezydent miasta), Zofia i Wacław Pisiewiczowie, Ryszard Mikurda, Julian Jaworz, Andrzej Brodawko, Danuta i Andrzej Waliccy, Mirosława i Mirosław Zemłowie; później doszli do nich m. in.: małżonkowie Olszewscy, Modrzejewscy, Skibniewscy, Hamburgowie, Tadeusz Grodowski, Edmund Mrozowski, Ryszard Kowalski, Edward Sykulski, małżonkowie Kariowie i Kaliszkowie, Sławomir Witkowski, Stanisław Stachurski i wielu, wielu innych.

Ostatnie pięć lat zapisał klub wieloma sukcesami organizacyjnymi i sportowymi. Wymienić trzeba w pierwszej kolejności rezultaty systematycznie prowadzonej w mieście i na wsi kieleckiej akcji „Bezpieczne ulice i drogi", wielką popularnością cieszy się tradycyjna jazda sprawnościowa „Caruso kierownicy", powodzenie mają imprezy o charakterze turystycznym — od wycieczek sobotnio-niedzielnych typu relaksowego po mistrzostwa turystyczne, a więc turystykę kwalifikowaną. Corocznie Automobilklub Kielecki przeprowadza około 30 imprez, a w roku jubileuszowym zorganizowano ich nawet 48. Największą rangę i najwyższą ocenę uzyskały dwa kolejne ogólnopolskie zawody samochodowe o „Grand Prix Gór Świętokrzyskich" oraz zawody XL-lecia — ogólnopolski zlot turystyczny. Grand Prix, którą w ub. roku oglądało ponad 30 tysięcy publiczności, na stałe weszła do centralnego kalendarza PZM.

Nie brak sukcesów sportowych. W 1971 roku zawodnik kieleckiego Automobilklubu — Zdzisław Łagan został rajdowym mistrzem kraju w klasie 600 ccm, a w 1973 r. zdobył wicemistrzostwo. W ostatnim okresie daje się zauważyć wzrost popularności sportu samochodowego, a zwłaszcza imprez wyścigowych. Składający się z młodych zawodników zespół pięciu Fiatów 126p, prowadzony przez doświadczonego mechanika, konstruktora i instruktora, a równocześnie zawodnika — Zdzisława Kałużę — należy do najsilniejszych w kraju. W ub. roku Włodzimierz Krukowski był 5, Marek Sikora — 6, a Kałuża — 7 w Polsce. W klasie samochodów turystycznych w kl. IV 21-letni Marek Wójcikiewicz został wicemistrzem kraju, a 23-letni Jerzy Kurczyński był w ścisłej czołówce.

Zadaniem nr 1 na pierwsze półrocze 1977 r. jest dla zarządu Automobilklubu Kieleckiego modernizacja toru wyścigowego w Miedzianej Górze, położonego ok. 10 kilometrów od Kielc, który ma szanse zostać w przyszłości jedynym w kraju nowoczesnym torem, odpowiadającym wszelkim wymogom FIA. Kieleckie społeczeństwo już teraz nazywa go „pomnikiem czynu społecznego". W przebudowę tego pięknego obiektu, o różnorodnym profilu zakrętów, znacznej różnicy poziomów, z dala od zabudowanych terenów, rzeczywiście zaangażowało się niemal całe społeczeństwo. Oczywiście, największy wkład wnieśli pracownicy Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych z dyr. inż. Henrykiem Klimkiem, zastępcą dyrektora inż. Leszkiem Białym, dyrektorem rejonu inż. Stanisławem Wójcikiem, kierownictwem budowy — ojcem i synem — Antonim i Waldemarem Farynami, a także nadleśniczym, mgr. inż. Adolfem Partyką. Pracuje się tu aktualnie nad poprawą warunków bezpieczeństwa, szczególnie na leśnym odcinku trasy, ujednoliceniem nawierzchni i ustawieniem barier zabezpieczających. Tor w Miedzianej Górze przestał już być sprawą wyłącznie kielecką. Brak tego typu obiektu w kraju wzbudził zainteresowanie innych Automobilklubów. 300 godzin pracy społecznej zadeklarowali członkowie Automobilklubu z Zabrza, włączenie się do prac zapowiedziały Automobilkluby z Warszawy i Częstochowy. Przy „swoim" torze pracują już członkowie i zawodnicy kieleccy. Prowadzona jest skrupulatnie lista przerobionych „przy łopacie" godzin. Za

(dokończenie na III str. okł.)