

INFORMATOR

III SAMOCHODOWEGO RAJDU

RZESZÓW
LUTY 1976

stomil



**PRZEDSIĘBIORSTWO PRZEMYSŁU
CHŁODNICZEGO W DĘBICY**

OFERUJE

- Wyroby kulinarne
- Wyroby mączno-ziemniaczane
- Owocowe – warzywne
- Lody
- Tunele fluidyzacyjne
- Automatyczne drzwi chłodnicze
- Samochody chłodnicze typu »Star« »Jelcz«

Wszystkie nasze wyroby tak dla dostaw krajowych jak i zagranicznych cechuje najwyższa jakość.

INFORMATOR
III SAMOCHODOWEGO
RAJDU STOMIL

Rzeszów, luty 1976

Głównego. Pracuje w Rzeszowie
40 stron w 1000 egz.

Dział Dobroć Zakłady
„Stomil” w największym w kraju
mięsa. Wytwarzają wszystkie rodzaje
jakie stosuje się do produkcji
wieloletnich, autoklawowych
rolniczych.

Tekst

**MAREK ALBER
RYSZARD BILSKI**

Zdjęcia

PIOTR GRANDKOWSKI

Opracowanie graficzne

JERZY SIENKIEWICZ



Druk Rzeszowskie Zakłady Graficzne
Zam. 116/76 1000 egz. Z-7-22

PROTEKTOR

HENRYK OLEJNICZAK

Dyrektor Naczelny Zjednoczenia Przemysłu
Gumowego „Stomil”

KOMITET HONOROWY

ROMAN PIJANOWSKI

Prezes Zarządu Głównego Polskiego Związku
Motorowego

ZBIGNIEW PAPLIŃSKI

Przewodniczący Rady Głównej
Automobilklubów Polski

JÓZEF MICHNO

Wicewojewoda Krośnieński

STANISŁAW DUDŁO

Komendant Wojewódzki Milicji Obywatelskiej
w Krośnie

MARIAN GRENDYSA

Wicewojewoda Przemyski

JÓZEF KARAS

Komendant Wojewódzki Milicji Obywatelskiej
w Przemyśle

EDWARD BOBEK

Wicewojewoda Rzeszowski

MARIAN WIECZOROWSKI

Komendant Wojewódzki Milicji Obywatelskiej
w Rzeszowie

FRANCISZEK RACHWAŁ

Wicewojewoda Tarnowski

EDWARD KUBRAK

Komendant Wojewódzki Milicji Obywatelskiej
w Tarnowie

RAJMUND LEWICKI

Dyrektor Wydziału Kultury Fizycznej i Turystyki
Urzędu Wojewódzkiego w Rzeszowie

JERZY BIELECKI

Dyrektor Naczelnny Fabryki Samochodów Osobowych

RYSZARD DZIOPAK

Dyrektor Naczelnny Fabryki Samochodów
Małolitrażowych Bielsko-Biała

MACIEJ ANDREAS

Dyrektor Poznańskich Zakładów Opon
Samochodowych „Stomil”

WŁADYSŁAW LEONHARD

Dyrektor Olsztyńskich Zakładów Opon
Samochodowych „Stomil”

JÓZEF STRÓŻYK

Dyrektor Dębickich Zakładów Opon Samochodowych
„Stomil”

LESZEK KAWCZYŃSKI

Dyrektor Sanockiej Fabryki Autobusów

KOMITET ORGANIZACYJNY III Samochodowego Rajdu „Stomil”

Komandor

BOLESŁAW WŁODARKIEWICZ

Wicekomandor sportowy

JERZY MATELOWSKI

Wicekomandor organizacyjny

WACŁAW ZYCHNOWSKI

Wicekomandor d/s komisarzy

EUGENIUSZ KASZOWSKI

Wicekomandor d/s koordynacji

SŁAWOMIR WRZOSEK

Sekretarz

ANTONI PIECZONKA

Biuro propagandy i reklamy

ZOFIA PASOWICZ

Biuro prasowe

MAREK ALBERT i RYSZARD BILSKI

Komisja nagród

STANISŁAW ŻOŁĄDEK i STANISŁAW WALICKI

Kierownik finansowy

ANNA GLINIAK

Kierownik biura rajdu

JULIUSZ GLIŃSKI

Biuro zakwaterowań

ALINA DAMBOWSKA

Komisja lekarska

JULIAN KOSTOŁOWSKI

Komisja imprez

JAN SOLAREWICZ

Komisja transportu
TADEUSZ GRUBA i J. ANTONICZAK

Biuro zaopatrzenia w paliwo
JERZY GNATOWSKI

Komisja administracyjno-gospodarcza
ZDZISŁAW OPPENAUER

Kierownik rejonu Krosno
HENRYK STRYSZOWSKI

Kierownik rejonu Tarnów
JAN KAPAŁKA

Kierownik łączności
ANDRZEJ BAJRASZ

Kierownik trasy
STANISŁAW GRABOWY

Komisja techniczna
WŁADYSŁAW PALUSZKIEWICZ

Kierownik parku maszyn
FRANCISZEK ZIĘBA

Kierownik st. dyspozytorskiego
EDWARD KOZŁOWICZ

Kierownik zespołu chronometrażu
STANISŁAW CZARNEK

Kierownik zespołu komisarzy
ANTONI KUSY

Kierownik sływu dokumentacji
MAREK DOBROWOLSKI

Kierownik komisji obliczeń
JAN SEREDYŃSKI i J. OLECHOWSKI

Kierownik współpracy pomiędzy organizatorem
a przemysłem
JÓZEF ROMAŃSKI

SAMOCHODOWE RAJDY „STOMIL”

Wszystko zaczęło się w 1970 r. podczas pierwszej eliminacji rajdowych mistrzostw Polski w Olsztynie, kiedy to Dębickie Zakłady Opon Samochodowych nawiązały współpracę z zarządem Automobilklubu w Krakowie. Dzięki temu kierowcy krakowscy otrzymywali — od tej pory — odpowiednie ogumienie rajdowe rodem z Dębicy. Następnie zdawali sprawozdania o tym jak zachowują się opony podczas trudnej jazdy rajdowej.

Współpraca ta dawała więc obopólne korzyści — zawodnicy mieli dostęp do najlepszych polskich opon zakład zaś — dzięki dokładnym i fachowym sprawozdaniom — mógł podnosić jakość opon — made in Dębica. Idąc za przykładem innych zakładów oponiarskich w Europie, postanowiono organizować rocznie „własny” rajd samochodowy — „Stomil”.

Pierwszy rajd „Stomil” zorganizowano wspólnie przez Automobilkluby w Krakowie i Rzeszowie. Start i meta znajdowały się w Krakowie. Rajd otrzymał staranną i ciekawą oprawę plastyczną i cieszył się dużym zainteresowaniem nie tylko kierowców krajowych, lecz również zagranicznych. Choć na starcie nie stanęli tacy zawodnicy jak: Sobiesław Zasada, Robert Mucha, Krzysztof Komornicki, Ryszard Nowicki i Jerzy Bachtin, to jednak walka była bardzo zacięta i ciekawa. Toczyła się między Marianem Bieniem a Zbigniewem Kołaczkowskim (porsche 911-t”) Adamem Smorawińskim i Andrzejem Zembrzuskiem („bmw 2002 TI alpina) oraz świetnie jadącą załogą „polskiego fiata” — Andrzejem Jaroszewiczem i Tomaszem Ciecierzyńskim.

W trakcie walki odpadł z powodu awarii tylnego mostu Smorawiński. Zwycięstwo odniosła załoga krakowskiego Automobilklubu (dzisiaj AP-Stomil Dębica) Marian Bień i Zbigniew Kołaczkowski przed Jaroszewiczem i Ciecierzyńskim. Dalsze miejsca zajęli: Pauli (RFN) — Zyszkowski (AP-W-wa) („bmw 2002 TI”), Wangrad-Landsberg (AP-W-wa) („polski fiat”) Szramowski-Muszyński (AP-Wa-wa) „polski fiat”,

Groblewski-Książkiewicz (AP-Gdynia) „polski fiat” i Bogusz-Ożóg (AP-Katowice) „polski fiat”.

W poszczególnych klasach zwyciężyli: Grupa I — do 600 ccm Szentternay — Szentternay (Węgry) „trabant 601”, do 850 ccm Krakowczyk — Dąbrowski (AP-Wrocław) „wartburg 353”, do 1300 ccm Bogusz — Ożóg (AP-Katowice) „polski fiat”, do 1600 ccm Groblewski — Książkiewicz (AP-Gdynia) „polski fiat”, Grupa II — do 600 ccm Świder — Włoka (AP-Katowice) „trabant 601”, do 850 ccm Jaromin — Paczka (AP-Kraków) „zastava 750”, do 1150 ccm Mandra — Keller (AP-Katowice) „wartburg 353”, do 1300 ccm Szramowski — Muszyński (AP-W-wa) „polski fiat”, do 1600 ccm Jaroszewicz — Ciecierzynski (AP-W-wa) „polski fiat” i pow. 1600 ccm Pauli (RFN). — J. Żyszkowski (AP-W-wa) „bmw 2002 TI”. Grupa III i IV — Bień — Kołaczkowski (AP-Kraków) „porsche 911-T”. W sumie rajd był ciekawą i trudną imprezą, która zachęciła organizatorów do dalszych prób.

Jeszcze ciekawszy był II Rajd „Stomil” organizowany przez działaczy Automobilklubu Rzeszowskiego. Przebiegał on w całości trasami dawnego województwa rzeszowskiego i stopniem trudności przewyższał pierwszą imprezę. Dodatkowym utrudnieniem były niekorzystne warunki atmosferyczne w postaci padającego bez przerwy śniegu. Również liczba załóg zagranicznych zgłoszonych do rajdu była większa aniżeli w pierwszej imprezie. Mimo że i tym razem na starcie nie stanęło wielu znanych kierowców, Rajd cieszył się jednak dużym uznaniem i to zarówno wśród zawodników, jak i działaczy oraz dziennikarzy.

Dodatkową atrakcją tej imprezy był udział kierowców fabrycznych z Żerania — z Jaroszewiczem i Muchą na czele.

Sukces odniosła załoga RFN F. Jansen — H. Meier („ford Capri 2600 rs”) przed kierowcami z FSO — Andrzejem Jaroszewiczem i Bogdanem Drągowskim („polski fiat”).

A oto zwycięzcy poszczególnych klas. Grupa I — kl. do 850 ccm Kaufmann — Stchl (Austria) „toyota



celica") do 1300 ccm Kobyliński — Żmuda (AP-W-wa) „polski fiat”, do 1600 ccm Stawowiak — Czyżyk (AP-W-wa) „polski fiat”, pow. 1600 ccm Jansen-Meier (RFN) „ford Capri 2600 rs”. Grupa II — do 600 ccm Radecki — Domagalski „AMK „Stomil” Olsztyn „trabant 601”, do 1150 ccm Wojtyna — Różański (AMK „Stomil” Olsztyn „skoda a-2 rallye”, do 1600 ccm Jaroszewicz — Drągowski (AP-W-wa) „polski fiat”.

Podobnie jak pierwszy również drugi „Stomil” otrzymał bardzo staranną oprawę. Pomimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych był rajdem bardzo dobrze zorganizowanym.

Jak będzie w tym roku na trzecim już „Stomilu”? Trudno przewidzieć. Wydaje nam się jednak, że po dwuletniej przerwie organizatorzy tegorocznej imprezy dołożą wszelkich starań, aby trzeci rajd był imprezą jeszcze lepszą od dwóch poprzednich. Prace organizacyjne rozpoczęte zostały stosunkowo wcześnie. Wszyscy są przygotowani na trudne warunki zimowe. Wprawdzie tegoroczny rajd nie jest notowany w kalendarzu imprez międzynarodowych, najpraw-

dopodobniej przyjadą do Rzeszowa zawodnicy reprezentujący firmy oponiarskie państw socjalistycznych. W imieniu organizatorów życzymy wszystkim uczestnikom szerokiej drogi. A obserwatorom silnych wrażeń.

AUTOMOBILKLUB ZE... ZNAKIEM JAKOŚCI

W 1945 roku reaktywowano w Rzeszowie Towarzystwo Kolarzy i Motocyklistów. Pierwszym jego prezesem był znany działacz Tadeusz Janik. 11 czerwca 1946 roku ukonstytuował się pierwszy Zarząd Automobilklubu w Rzeszowie, prezesem wybrano Dominika Brańskiego, który był naczelnikiem Okręgowego Urzędu Samochodowego.

Pierwszą imprezą zorganizowaną na terenie miasta była „gymkhana”, a następnie „pogoń za lisem”. Startowało zaledwie 20 uczestników.

W 1947 roku Automobilklub zaczyna przejawiać coraz większą inicjatywę — organizując popularne i cieszące się dużym zainteresowaniem imprezy: „oszczędzamy benzynę”, „konkurs obsługi samochodów ciężarowych”, czy „pościg za balonem”.

Przy wszystkich imprezach organizowanych przez Automobilklub ściśle współpracowali członkowie Rzeszowskiego Towarzystwa Kolarzy i Motocyklistów.

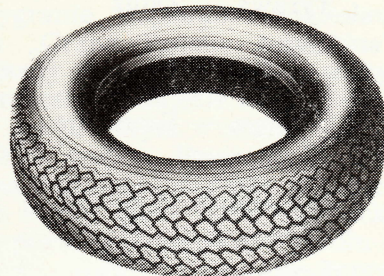
Kolejne lata przyniosły dalszy rozwój klubu i usprawnienie form jego działania. Wzrosła liczba członków. Klub nawiązał bliskie kontakty z innymi Automobilklubami na terenie całego kraju, m.in. z Automobilklubami w Poznaniu, Warszawie, Krakowie, Łodzi i Katowicach.

W międzyczasie przygotowano organizację polskich Automobilklubów i Polskiego Związku Motocyklowego, w wyniku której powstał Polski Związek Mo-

torowy. Reorganizacja ta nastąpiła w 1949 roku. Spowodowało to pewne osłabienie działalności klubu. Wkrótce powołano do życia organizację zwaną „Auto-Moto-Klubem”, która łączyła zarówno automobilistów, jak i motocyklistów. Niestety, ta nowa organizacja nie spełniła pokładanych nadziei. Nastąpiło dalsze zahamowanie pracy. Wreszcie w 1956 roku Automobilklub Rzeszowski zostaje ponownie reaktywowany. Wracają do klubu starzy działacze, którzy z ogromnym poświęceniem i zapałem przystępują do pracy.

Działacze Automobilklubu jednakową wagę przywiązują do sportu, turystyki, jak i też do spraw związanych z działaniem na rzecz bezpieczeństwa na drogach, w pracy ideowo-wychowawczej itd. Powstają delegatury klubu, m.in. w Krośnie, Gorlicach, Stalowej Woli, Mielcu i Przemyślu. Działacze poszczególnych delegatur przejawiają dużą i ciekawą inicjatywę poprzez organizowanie interesujących imprez sportowych i turystycznych.

W ostatnich latach AR jeszcze bardziej zwiększył zakres swoich prac, m.in. w sporcie zdecydowany nacisk położono na rozwój kartingu. Ze był to słuszny wniosek, najlepszym dowodem są tegoroczne wyniki rzeszowskich kartingowców. Również duży wpływ na zwiększenie zakresu prac Automobilklubu Rzeszowskiego ma oddanie do użytku nowoczesnego i dużego budynku klubowego. Jest to najładniejsza siedziba automobilklubowa w Polsce. Dobre warunki zwiększają zapał do pracy. Oby starczyło go rzeszowskim działaczom na długie lata.



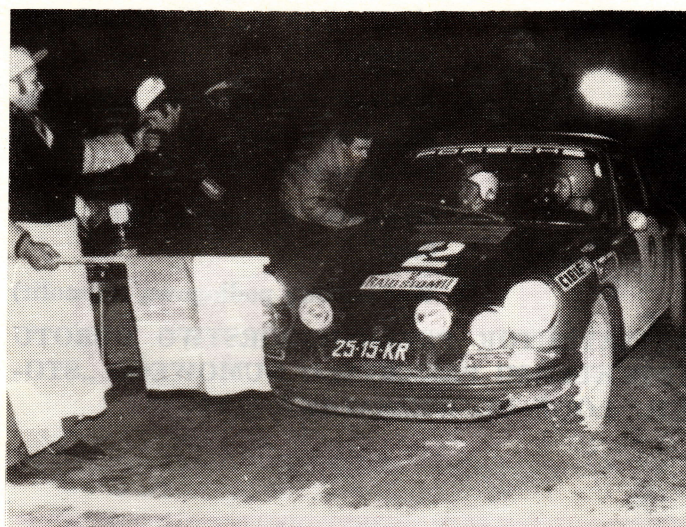
CO? GDZIE? KIEDY?

III SAMOCHODOWEGO RAJDU

„STOMIL”

Start	—	Rzeszów — stadion „Stali”	godz. 16,01
PKC-2	—	Dębica	„ 16,43
OS-1	—	Braciejowa — Połomia	„ 16,53
PKC-3	—	Zalasowa	„ 17,31
OS-2	—	Zalasowa — Kowalowy	„ 17,32
PKC-4	—	Zakliczyn	„ 18,17
OS-3	—	Janowice — Szczepanowice	„ 18,27
PKC-5	—	Tarnów	„ 18,45
OS-4	—	Zalasowa — Kowalowy	„ 18,55
PKC-6	—	Gromnik	„ 19,35
OS-5	—	Janowice — Szczepanowice	„ 19,55
PKC-7	—	Biecz	„ 20,53
PKC-8	—	Warzyce	„ 21,18
OS-6	—	Warzyce — Lubla	„ 21,19
PKC-9	—	Niebylec	„ 21,59
OS-7	—	Krasna — Korczyna	„ 22,04
OS-8	—	Przysietnica — Izdebki	„ 22,24
PKC-10	—	Dynów	„ 23,18
OS-9	—	Nienadowa — Bircza	„ 23,28
OS-10	—	Tyrawa — Załuż	„ 23,40
PKC-11	—	Lesko	„ 0,22
OS-11	—	Lesko — Tarnawa	„ 0,23
OS-12	—	Czaszyn — Szczawne	„ 0,28
PKC-12	—	Dynów	„ 1,48
OS-13	—	Nienadowa — Bircza	„ 1,55
OS-14	—	Tyrawa — Załuż	„ 2,07
PKC-13	—	Lesko	„ 2,52

OS-15	—	Lesko — Tarnawa	„	2,53
OS-16	—	Czaszyn — Szczawne	„	2,57
PKC-14	—	Wara	„	4,16
OS-17	—	Izdebki — Przysietnica	„	4,21
OS-18	—	Korczyna — Krasna	„	4,36
PKC-15	—	Lutcza	„	5,21
Sg-1	—	Domaradz — Zatyle	„	5,24
PKC-16	—	Dynów	„	5,49
OS-19	—	Izdebki — Przysietnica	„	5,57
OS-20	—	Korczyna — Krasna	„	6,12
PKC-17	—	Lutcza	„	7,02
Sg-2	—	Domaradz — Zatyle	„	7,05
PKC-18	—	Dylągówka	„	7,45
PKC-19	—	Błażowa	„	8,13
PKC-20	—	Rzeszów — Drabinianka	„	8,46
Meta	—	Rzeszów — stadion „Stali”	„	9,01





BYDGOSKIE ZAKŁADY

Przemysłu Gumowego „STOMIL”

ul. Toruńska 155 85-950 Bydgoszcz

produkują

między innymi:

- Nowość węże gumowo-tworzywowe do wody w średnicach ϕ 16, ϕ 20 mm w różnych kolorach
- Nowość dywaniki do samochodu „Fiat 126p” 16, 20 mm w różnych kolorach
- Dywaniki do samochodu „Trabant”
- Wykładzinę podłogową (gumolit)

**DYSTRYBUTOR PRZEDSIĘBIORSTWO OBROTU
ARTYKUŁAMI PRZEMYSŁU GUMOWEGO „STOMIL” ŁÓDŹ, UL. WERSALSKA 47/75**

ŁÓDZKIE ZAKŁADY

Obuwia Gumowego „STOMIL”

ul. Wersalska 47/75 91-212 Łódź

PRODUKUJĄ

- ponad 50 wzorów obuwia gumowego i z PCV w różnych fasonach i kolorach.
- Proponujemy bogaty wybór naszego asortymentu jak:
- Śniegowce damskie i dziecięce, gumowe i z PCV, Wellingtony czarne i kolorowe, buty robocze gumowe i z PCV, buty specjalistyczne, tj. olejoodporne, kwaso- i ługoodporne dla przemysłu spożywczego itp.

W/w asortyment można nabywać we wszystkich sklepach obuwniczych tak w miastach, jak i w sklepach wiejskich.

POLECAMY WYSOKIEJ JAKOŚCI PRODUKOWANE OBUWIE, JEST ONO ATRAKCYJNE I MODNE, PRAKTYCZNE I TANIE.



„Dębickie opony na drogach Indii”

W ramach działalności reklamowej Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „Stomil” w Dębicy prowadzą współpracę z wyższymi uczelniami na terenie kraju, której celem jest:

- reklama wyrobów DZOS „Stomil” na rynkach światowych,
- sprawdzenie w trudnych warunkach eksploatacyjnych wartości użytkowej ogumienia.

Doskonale wywiązała się ze swego zadania Studencka Wyprawa Naukowa „Indie-74” organizowana przez Socjalistyczny Związek Studentów Polskich we Wrocławiu.

Jej uczestnicy wyruszyli 18 lipca 1974 r. samochodem Star A-29, wyposażonym w opony 8.25-20 produkcji DZOS „Stomil” na trasę liczącą ponad 20.000 km przez Czechosłowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Turcję, Irak, Iran, Afganistan i Pakistan do Indii. Materiały reklamowe w formie ulotek, fol-

derów, informatorów czy naklejek były rozchwytywane, a ogumienie wzbudziło spore zainteresowanie. Dębickie opony zdały doskonale egzamin w czasie tak trudnej próby.

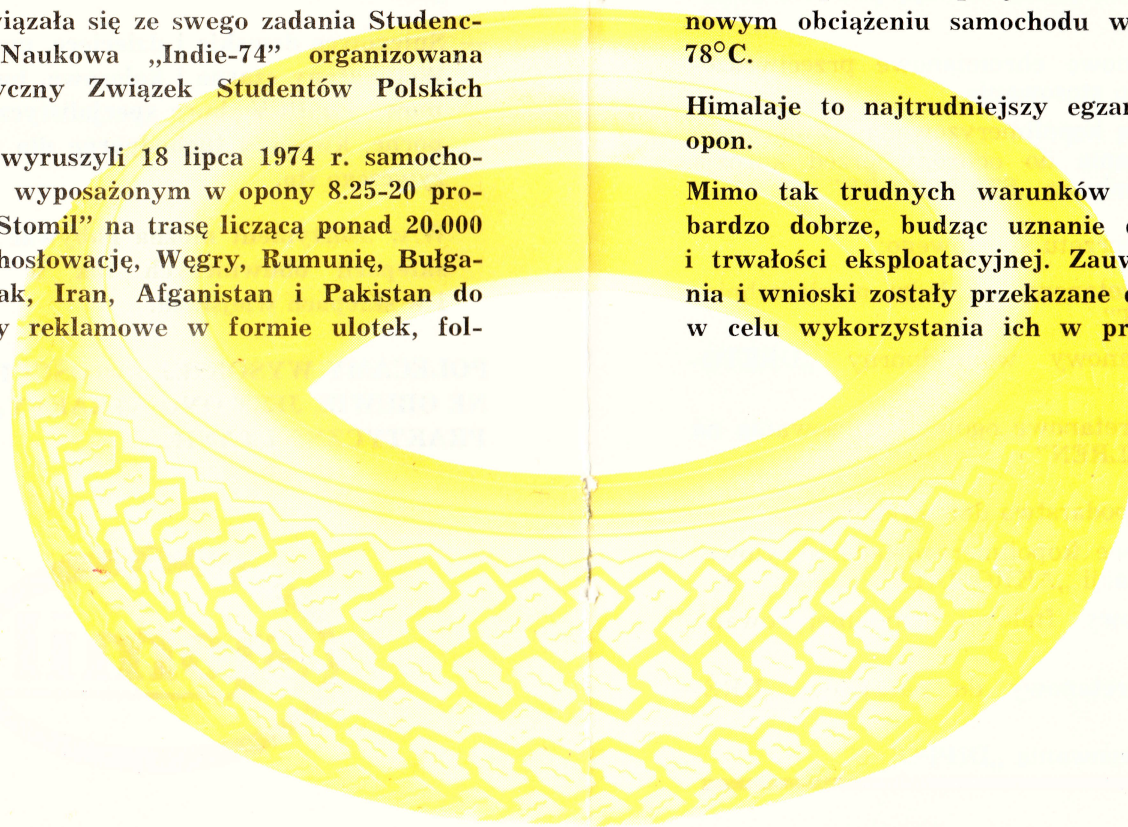
Większość trasy, bo prawie 70% wiodła przez tereny górzyste o złej żwirowej nawierzchni.

Trudne były również warunki klimatyczne.

Najwyższa temperatura na trasie to 57°C w Iraku — temperatura opony w czasie jazdy przy 5-tonowym obciążeniu samochodu wynosiła od 76 do 78°C.

Himalaje to najtrudniejszy egzamin dla dębickich opon.

Mimo tak trudnych warunków opony spisały się bardzo dobrze, budząc uznanie dla wytrzymałości i trwałości eksploatacyjnej. Zauważone spostrzeżenia i wnioski zostały przekazane do DZOS „Stomil” w celu wykorzystania ich w pracy produkcyjnej.



NOWOŚCI RYNKOWE!

„POLIFARB” DĘBICKA FABRYKA FARB I LAKIERÓW

39-200 DĘBICA, UL. FAŁARY, TELEFON 28-91

oferuje

nowy asortyment wyrobów lakierowych o korzystnych własnościach użytkowych, posiadających wszechstronne zastosowanie:

- Do zabezpieczenia przed korozją podwozi samochodowych
 - farby uretanowe chromianowe przeciwrdzewne ogólnego stosowania
 - farbę ftalową kopolimeryzowaną styrenowaną do gruntowania do ochrony przed korozją czerwoną tlenkową „STYROFARB”
 - Do malowania sprzętu sportowego:
 - lakier poliuretanowy do łodzi nawierzchniowy „URELIT”
 - lakier uretanowy wodoodporny „URETO-LUKS”
 - emalie poliuretanowe ogólnego stosowania na drewna „POLREN”
 - Dla potrzeb gospodarstwa domowego:
 - emalie ftalowe kopolimeryzowane akrylowane do renowacji „AKROMAL”
 - kit szpachlowy ftalowy kopolimeryzowany akrylowany
 - lakier poliuretanowy do parkietów „URE-LAK”
 - pasta do polerowania „DIPPOL-2”.
-

**Krakowskie
Zakłady Przemysłu Gumowego**

Kraków, ul. Rzeźnicza 22

OFERUJĄ

- MASĘ USZCZELNIAJĄCĄ „AUTOKIT”
- MASĘ USZCZELNIAJĄCĄ „SANKIT”
- BŁOTOCHRONY ROWEROWE

DO NABYCIA

W SKLEPACH „CHEMIA”

„POLMOZBYT”

1001 DROBIAZGÓW



KIEROWCY Z AP – „STOMIL DĘBICA”

MARIAN BIEŃ

Automobilklub „Stomil” Dębica jest jednym z najmłodszych w Polsce. Już jednak w jego szeregach znajduje się wielu znanych kierowców z całego kraju. Nie ulega żadnym wątpliwości, że aktualnie najlepszym kierowcą tego Klubu jest kilkakrotny mistrz Polski — Marian Bień. Swoją karierę rozpoczął zupełnie w innych dyscyplinach sportu. Był kolarzem, bokserem (znanego krakowskiego klubu „Cracovia”). Później jednak spróbował szczęścia w rajdach samochodowych. Początki jak w każdej dyscyplinie sportu były bardzo trudne. Jednak już w roku 1969 na stałe „zadomowił” się w ścisłej czołówce kierowców. W tym samym roku startując wspólnie z Ryszardem Nowickim zdobył tytuł rajdowego mistrza Polski („renault r-8 gordini”).

Rok 1970 to już starty Bienia w roli kierowcy a nie nawigatora. Rok ten to pasmo samych sukcesów. I tak, zwycięstwo w Olsztynie — w pierwszej eliminacji mistrzostw Polski, podobny sukces we Wrocławiu, a następnie jeden z większych sukcesów tego zawodnika w postaci IV miejsca w rajdzie Polski. Również w roku 1970 Marian Bień został mistrzem kraju. W rok później kolejny sukces — jako pierwszy po Sobiesławie Zasadzie wygrywa rajd zagraniczny w klasyfikacji generalnej, a mianowicie rajd słowacki. Tytuł mistrza kraju, jak i zwycięstwo w Czechosłowacji uzyskuje Bień jeżdżąc samochodem marki „porsche 911 T”. Zresztą tym samym samochodem wygrał pierwszy Rajd „Stomila”.

W następnych latach chudych — Marian Bień zmienia barwy klubowe, przenosząc się do Dębicy. Startując w barwach nowego Klubu zajmuje bardzo dobre 16 miejsce w ubiegłorocznym Rajdzie Monte Carlo. Na rajdzie Tatry w roku 1974 stał przed dużą szansą na kolejny sukces bowiem jeszcze na 100 km przed metą znajdował się na IV miejscu. Niestety wypadek na jednym z ostatnich odcinków

specjalnych zniweczył trud i wysiłek oraz ambicje tego niezwykle sympatycznego zawodnika.

Marian Bień jest nie tylko dobrym kierowcą, lecz również świetnym nawigatorem. Dał tego najlepszy przykład w afrykańskim Safari startując razem z 3-krotnym mistrzem Europy Sobiesławem Zasadą. Zawodnicy ci jadąc razem byli na drugiej, czwartej i szóstej pozycji w tym niezwykle ciężkim rajdzie. Służył również pomocą Bień Sobiesławowi Zasadzie w roku 1972, kiedy to sięgał on po trzeci tytuł mistrza Europy. M.in. w Rajdzie Dunaju kierowcy ci startujący („bmw 2002 ti alpina”) uplasowali się na drugim miejscu.

Były jeszcze starty z Robertem Muchą w Rajdzie Monte Carlo i Andrzejem Jaroszewiczem w Rajdzie Safari, lecz już bez powodzenia. Tegorocznego sezonu Marian Bień (z wyjątkiem Rajdu Monte Carlo) nie zalicza do udanych. Najprawdopodobniej w sezonie w 1976 roku kierowca wystartuje samochodem grupy I (bez przeróbek) i wtedy — jak nam oświadczył — zobaczymy!

JAN DOBRZAŃSKI

Jest całą historią sportów motorowych w Polsce powojennej. Zaczynał swoje starty w wyścigach motocyklowych, gdzie zdobył tytuł mistrza Polski. Później przesiadł się do samochodu, któremu jest wierny do dnia dzisiejszego. Ma na swoim koncie wiele tytułów mistrza i wicemistrza kraju, dużo sukcesów w rajdach zagranicznych. Do największych należy zaliczyć wygraną, wspólnie z Sobiesławem Zasadą w wyścigu „Grand Premie Argentina”, kiedy to w trakcie jazdy reperował zepsutą skrzynię biegów. Inne jego sukcesy to zajęcie (również z Zasadą) VII miejsca w arcytrudnym i znakomicie obsadzonym amerykańskim rajdzie „Press on Regardless” w roku 1974 oraz znakomita postawa w tegorocznych Mistrzostwach Polski, gdzie tylko wypadek losowy rodzinny nie pozwolił mu zdobyć tytułu wicemistrza Polski. Oprócz ciągłych startów w imprezach rajdo-

wych Jerzy Dobrzański od kilku lat pracuje nad udoskonaleniem silnika „polskiego fiata 125 p”. Prace te przyniosły mu szereg sukcesów (zastosowanie pośredniego i bezpośredniego wtrysku). Już w najbliższej przyszłości przymierza się Dobrzański do pracy nad silnikiem fiata 126 p. Swoje starty w rajdach traktuje głównie jako kolejną możliwość sprawdzenia swoich ulepszeń w trudnej walce rajdowej. Jerzy Dobrzański jest zasłużonym mistrzem sportu.

HENRYK MANDERA

Bardzo dobrze znany wszystkim sympatykom tej dyscypliny sportu w całym kraju. Większość znawców i ekspertów tej dyscypliny twierdzi, że gdy startuje „wartburgiem” to nie ma na niego siły. Henryka Mandera cechuje ogromna praca nad przygotowaniem do rajdu. Dzięki temu zdobył już kilka tytułów mistrza Polski oraz uplasował się w kilku poważnych imprezach w ścisłej czołówce. Jest zawodnikiem niezwykle ambitnym i sumiennym. Od roku startuje w barwach dębickiego Automobilklubu.

MAREK RYNDAK

Jeden z najlepszych w Polsce zawodników startujących w klasie do 600 ccm. Cały zeszłoroczny sezon startował w „fiacie 126 p”, w którym odniósł kilka sukcesów.

OD PODSZEWKI, CZYLI RAJDOWE ABC

W ramach programu tegorocznego III Samochodowego Rajdu „Stomil”, będącego pierwszą eliminacją rajdowych mistrzostw Polski znajdują się: badanie techniczne, czyli („Bt” przed startem i na mecie rajdu, jazda długodystansowa długości 985 km, przejazd 21 odcinków specjalnych — czyli tzw. „OS”) oraz przejazd przez dwie próby szybkości górskiej („Sg”). Tegoroczny „Stomil” wygra ta załoga, która uzyska

najmniejszą ilość punktów karnych, wynikających z przeliczenia najlepszych czasów osiągniętych na poszczególnych odcinkach, a także z przeliczenia ewentualnych spóźnień między poszczególnymi punktami kontroli czasu oraz po doliczeniu ewentualnych innych punktów karnych określonych regulaminem rajdu.

Do udziału w III Rajdzie „Stomil” zostaną dopuszczeni ci zawodnicy, którzy przedstawią ważną licencję sportową grupy A oraz ważną książeczkę zdrowia. Zawodnicy zobowiązani są do przestrzegania wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie naszego kraju — wyjątek stanowią tylko odcinki sportowe (zamknięte dla ruchu publicznego).

Wszystkie załogi obowiązane są do przejechania całej trasy rajdu i pobrania wiz z wszystkich punktów kontroli czasu (PKC) w podanej przez organizatora kolejności i kierunku jazdy oraz obowiązani są również do kolejnego odbycia wszystkich prób sportowych przewidzianych regulaminem. W przypadku niezastosowania się do wyżej wymienionych zaleceń załoga zostaje wykluczona z rajdu. Do poruszania się samochodu na trasie rajdu służyć może wyłącznie



siła napędowa samochodu lub siła mięśni załogi. Wyjątek może stanowić pomoc przy ewentualnym wprowadzeniu samochodu z powrotem na drogę.

Do napędu samochodów dopuszczonych do rajdu może służyć jedynie paliwo sprzedawane przez stacje benzynowe CPN o liczbie oktanowej 78 lub 94. Stosowanie jakichkolwiek domieszek lub mieszanek służących do podniesienia liczby oktanowej paliwa jest wzbronione pod rygorem wykluczenia z rajdu.

Samochody dopuszczone do rajdu muszą posiadać następujące obowiązkowe wyposażenie: jedno zapasowe koło, fartuchy za tylnymi kołami samochodu, gaśnice niepłynowe (o pojemności minimum 1 l), kaski ochronne, podręczną apteczkę i pasy bezpieczeństwa dla całej załogi. Ilość punktów świetlnych, skierowanych w stronę jazdy samochodu musi być parzysta — zabrania się umieszczenia reflektorów na dachu samochodu.

Samochody dopuszczone do udziału w rajdzie zostały podzielone na grupy i klasy, w zależności od tego czy są to samochody seryjne, ulepszone, oraz w zależności od ilości rocznej produkcji i od pojemności skokowej silnika wyrażonej w ccm.

Organizator może dokonać łączenia poszczególnych klas w przypadku, gdy w danej klasie będzie przyjętych przez komisję techniczną przed rajdem (Bt-1) mniej niż 5 samochodów. Łączenie poszczególnych grup w sposób odmienny niż powyżej podany jest niedopuszczalne.

Samochody dopuszczone do udziału w rajdzie muszą być zaopatrzone w tablice rajdowe oraz numery startowe na okres całej imprezy. Tablice rajdowe — dostarczone przez organizatora, muszą być umieszczone na przodzie i z tyłu samochodu, tak aby nie zasłaniały tablic rejestracyjnych pojazdu.

Numery startowe mają być umieszczone na przednich drzwiach samochodu (po obu stronach) oraz na przedniej masce. Załogi, które ukończyły rajd lub wycofały się z rajdu — obowiązane są do zdjęcia tablic i numerów startowych.

Poszczególne załogi uczestniczące w rajdzie otrzymują następujące punkty (sekundy) karne:

za każdą minutę wcześniejszego przybycia na punkt PKC — 120 sek;

za każdą minutę późniejszego przybycia na punkt PKC — 60 sek.

Dopuszczalne spóźnienie dla odcinka między poszczególnymi PKC wynosi 30 minut.

Suma spóźnień z poszczególnych PKC w rajdzie nie może przekroczyć 60 minut.

Za powstałe podczas rajdu uszkodzenia samochodu lub określonych części (tłumik, lampy, sygnał, wycieraczki, osłony za kołami, rozrusznik, brak tablicy rajdowej) — od 50 do 300 sek. karnych.

Za niesportowe zachowanie się lub niestosowanie do zarządzeń Zespołu Komisarzy Sportowych lub kierownictwa rajdu — od 50 do 300 sek. karnych.

Ponadto regulamin rajdu zawiera wiele innych postanowień, których przekroczenie powoduje bezwzględne wykluczenie załogi z rajdu.

Zawodnicy otrzymują na okres udziału w rajdzie tzw. „karty przekroczeń”, które zobowiązani są podpisać i wypełnić przed startem do rajdu. Kartę przekroczeń zawodnicy obowiązani są okazać na każde wezwanie organizatora lub funkcjonariuszy MO.

Najwyższą władzą rajdu jest Zespół Komisarzy Sportowych, w skład którego wchodzi: przewodniczący, zastępca przewodniczącego i sekretarz. Zespół Komisarzy Sportowych nadzoruje przeprowadzenie rajdu, zatwierdza wyniki i rozpatruje odwołania zawodników.

Zespół Komisarzy Sportowych III Samochodowego „Rajdu Stomil”

Przewodniczący — Stanisław Jabłoński

Zastępca przewod. — Jerzy Szymaniak

Sekretarz — Mieczysław Kamiński

PRZEMYSŁ I SPORT

Wszystkie znane w świecie firmy oponiarskie od wielu lat nie tylko współpracują ze sportem motorym, lecz także same prowadzą działalność sportową. Dobrze są znane w świecie osiągnięcia kierow

ców NRD, występujących w barwach zjednoczenia oponiarskiego „Pneumant”, czy też ekip rajdowców CSRS, jeżdżących jako zespół „Barum”. Sporo zakładów ma własne ekipy i własne samochody rajdowe oraz dobrze przygotowane serwisy, biorące udział w licznych rajdach samochodowych i motocyklowych.

Niektóre firmy oponiarskie, potentaci w rodzaju Michelin'a, Kleber'a czy Pirelli'ego wszystkie nowe konstrukcje opon z reguły sprawdzają w rajdach przed wprowadzeniem do produkcji masowej i użytku.

Eksploatacja opon w jazdach sportowych daje znacznie większe możliwości sprawdzania i badań, jest najbardziej intensywną i wymagającą. Opony zbadań przez rajdowców, to gwarancja bezpieczeństwa jazdy w przeciętnych warunkach użytkowania. Ważne są również i inne zalety opon, jak: trwałość, przyczepność, wytrzymałość, komfort jazdy, przystosowanie do warunków klimatycznych oraz drogowych itp. Zalety te bada się także w warunkach eksploatacji sportowej.

Zainteresowanie produkcją opon dla celów sportowych w dębickim „Stomilu” sięga przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Było rzeczą oczywistą, że dębicki „Stomil”, jako jedyny producent osobowych opon samochodowych musi dotrzymać kroku rozwojowi motoryzacji i coraz szybciej powstającemu na tej bazie sportowi samochodowemu.

W końcu 1970 r. zawodnikom krakowskiego Automobilklubu przekazano do prób sportowych opony opasane 155 — 16 185—15. Wypróbowane zostały na rajdach olsztyńskim i wrocławskim. Okazało się, że warto opracowywać nowe opony z tej serii. Do badań należało wybrać samochód dużej klasy. Wybrano Fiata 125 p oraz Porsche 912. Po dalszych badaniach opracowano nowe opony 175/70 SB 13 i 175/70 SB 15, wypróbowane następnie w trudnych warunkach XXX Międzynarodowego Rajdu Polski.

Dobre wyniki przyśpieszyły prace nad nowymi konstrukcjami. W 1970 r. zawodnikom startującym w Rajdzie Monte Carlo dano opony 185/70 SB 13 S-8

oraz 185/70 SB 13 S-9. Rok 1971, to okres doskonalenia tej konstrukcji specjalnie do celów sportowych. Nowe odmiany to przede wszystkim opona 165-SB-15 S-9, nazwana „Sobek”, od imienia mistrza kierowców rajdowych Sobiesława Zasady. Nowe opony były używane w międzynarodowych rajdach: Złote Piaski, Pneumant Cordatic, Wełtawa, Monachium — Wiedeń — Budapeszt itp.



Opracowanie nowych konstrukcji poprzedzone było skrupulatnie prowadzonymi obserwacjami pracy opon w trudnych warunkach sportowych oraz licznymi dyskusjami z rajdowcami. Ich uwagi i wnioski brano pod uwagę przy podejmowaniu wszystkich prac konstrukcyjnych.

Nowy etap współpracy ze sportem rajdowym nastąpił z chwilą uruchomienia produkcji opon radialnych. Zaczęło się od opracowania opon 165/SR 13 i 175 SR/13 D-90. Nowe opony poddawane są licznym testom eksploatacyjnym przez czołowych polskich kierowców rajdowych. Olbrzymim osiągnięciem polskiego przemysłu oponiarskiego było pobicie trzech rekordów świata przez Fiata 125 p na polskich oponach radialnych.

Na przełomie lat 1973/1974 badane były nowe opony dębickiego „Stomilu”: 215/60-13-2 ZET Racing — używana była w wyścigach samochodowych w Toruniu w samochodach Ford Capri BMW 2002 oraz BMW 1600. Próbowana była również druga nowa opona — 165 SR 13 D-121 w czasie XXXIV Rajdu Polski. W rajdzie tym, egzaminowano” również dębickie opony 165 SR-12 D-90, przygotowane do masowej produkcji dla Fiata 126 p.

Nowe zadania stawiane przed przemysłem oponiarskim znacznie wzmogą współpracę ze sportem oraz działalność sportową „Stomilu”. Potrzebne są coraz to lepsze i nowocześniejsze opony.

Współpraca przemysł — sport ma jeszcze jeden ważny aspekt — propagandowo-reklamowy. Reklama przez sport, stosowana przez wszystkie wielkie firmy oponiarskie jest uważana za najtańszą i najskuteczniejszą.

KARTKA ZE „STOMIŁOWSKIEGO” KALENDARZA

Myśl o założeniu fabryki ogumienia w Polsce powstała w Poznaniu w latach 1927—1929. Ale jeszcze przed inicjatywą poznańską, dwukrotnie podejmo-

wane były próby uruchomienia produkcji ogumienia, przede wszystkim do samochodów. Przez pewien czas działało w Poznaniu niewielkie przedsiębiorstwo pod nazwą „Pneumatyk”, usiłujące rozwinąć produkcję ogumienia na większą skalę.

Próby takie podjęto również w Grudziądzu, w popularnych później zakładach Pe Pe Ge. Nie powiodły się jednak, głównie ze względu na prymitywne wyposażenie i brak nowoczesnych maszyn oraz specjalistów, a także ograniczone możliwości finansowe wspomnianych przedsiębiorstw.

Poznańska inicjatywa zaczęła przybierać realne kształty w roku 1928. W czerwcu tego roku powstał i został zarejestrowany statut „Spółki Akcyjnej Paragum Wyroby Gumowe”. W następnym roku spółka przyjęła nazwę „Centralna Poznańska Fabryka Wyrobów Gumowych S. A. w Poznaniu”.

Z początkiem 1930 roku przekazano do użytku kolejne oddziały fabryki. W styczniu zrobiono próbną partię opon rowerowych, w sierpniu próbną partię opon samochodowych.



Wkrótce powstała nowa spółka akcyjna pod nazwą „Fabryka Opon i Dętek Samochodowych i Rowerowych Stomil S. A.” Zawarto umowę na dostawę nowoczesnych maszyn i urządzeń z angielskiej firmy Shaw. Zaczęła się modernizacja fabryki.

Chociaż poprawiła się znacznie jakość wyrobów i spółce nie groził już upadek (dzięki poparciu ze strony Min. Spraw Wojskowych) przedsiębiorstwo nie rozwijało się tak jak tego można było oczekiwać. Przełom nastąpił dopiero z początkiem roku 1936, kiedy to spółka zawarła umowę licencyjną z amerykańską firmą „General Tire and Rubber Company”.

W roku 1937 poznański „Stomil” zgodnie z zaleceniami rządu, przystąpił do budowy zakładu filialnego w Dębicy. Wszystkie prace wstępne (z usunięciem drzewostanu i wyrównaniem terenu) oraz budowlane wykonane zostały w okresie jednego roku, mimo braku odpowiedniego sprzętu mechanicznego. A więc bardzo szybko.

Ogółem wzniesiono obiekty przemysłowe o kubaturze ponad 73,5 tys. m sześć. Koszt budowy sięgał 300 tys. zł. Postawiono halę produkcyjną o kubaturze ponad 50,5 tys. m sześć. Mieściły się w niej: magazyn surowców, stanowiska produkcyjne (walcownia, konfekcja, wulkanizacja i kontrola końcowa) magazyny wyrobów gotowych oraz pomieszczenia biurowe. Wybudowano kotłownię wraz z kompresornią i podstacją elektryczną, zmiękczalnią wody przemysłowej, wieżę ciśnień i stację pomp, garaże wraz z warsztatem mechanicznym oraz portiernię.

Fabryka została wyposażona w maszyny i urządzenia angielskiej firmy „Francis Shav Co ltd Manchester”, zakupione częściowo za gotówkę, częściowo na kredyt. Zaopatrzenie w surowce i materiały oparte było w zasadzie o dostawy zagraniczne. Surowce i materiały na okres rozruchu produkcji — w pierwszym kwartale 1939 roku — pochodziły z poznańskiego „Stomilu”.

W początkowym okresie produkcji sporo było kłopotów z zatrudnieniem odpowiednio wykwalifikowanych pracowników. Walcownicy, konfekcjonerzy, wulkanizatorzy, pracownicy inżynieryjno-techniczni

oraz personel kierowniczy sprowadzano z Poznania. Dopiero w późniejszym okresie przyjmowano do produkcji ludzi miejscowych. Szkolono ich w poznańskim „Stomilu” oraz na miejscu.

W 1939 roku Fabryka Gum Jezdnych zatrudniała 260 robotników, 16 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 9 pracowników administracyjno-biurowych.

Pracowano na trzy zmiany, produkując opony i dętki o wymiarach 300-19, 400-19, 525-16, 600-16, 550-15, 32x5, 750-20/8. Produkcja dobową nie przekraczała 350 sztuk (4 do 5 ton wyrobów). Wszelka dokumentacja konstrukcyjna i technologiczna pochodziła ze „Stomilu” w Poznaniu. W okresie pięciomiesięcznej działalności opanowano całkowicie technologię.

Rozwój dębickiej Fabryki Gum Jezdnych „Stomil” został przerwany z chwilą wybuchu II wojny światowej.

W 1940 roku poznański „Stomil” kupiła spółka niemiecka „Continental Gummiwerke AG Hannover”. Sprzedaż objęła również maszyny i urządzenia fabryki w Dębicy. Okupanci przystąpili do ich demontażu już w listopadzie 1939 roku, a na terenie fabryki zorganizowali warsztaty naprawcze wojskowego taboru samochodowego.

Po wojnie, w 1946 roku, podjęto decyzję o odbudowie fabryki. Maszyny zostały odnalezione w fabrykach koncernu I. G. Farberindustrie w angielskiej strefie okupacyjnej byłej III Rzeszy. Jednak do rewindykacji przystąpiono dopiero w roku 1948, po zaspokojeniu pretensji zgłoszonych przez angielską firmę „Francis Shaw Co Ltd Manchester” i po uregulowaniu należności za udzielony przed wojną kredyt.

W Dębicy zaczyna się odbudowa. Na czele brygad stają fachowcy z poznańskiego „Stomilu”.

Pod koniec roku 1949 następuje rozruch zakładu. A w kwietniu następnego roku fabryka podejmuje normalną pracę. 4 kwietnia 1950 r. powołane zostają do życia samodzielne Dębickie Zakłady Przemysłu

Gumowego. Pracuje w nich 450 osób. Zaczynają od 40 opon na dobę.

Dziś Dębickie Zakłady Opon Samochodowych „Stomil” są największym w kraju producentem ogumienia. Wytwarzają wszystkie rozmiary opon, dętek, jakie stosuje się do motocykli, samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych.

Obecnie DZOS „Stomil” produkuje na dobę 11 800 sztuk opon 70 rozmiarów i 11 100 sztuk dętek oraz ponad 32 000 opon i 36 000 dętek rowerowych. Warto podkreślić, że zakłady są jedynym w kraju producentem opon i dętek motocyklowych oraz rowerowych.

Wartość produkcji przekracza rocznie 3 miliardy zł. Na bieżąco wprowadzona jest automatyzacja niektórych procesów technologicznych i wiele usprawnień, które dyktuje rozwijająca się dynamicznie motoryzacja.

Wielki przełom w produkcji w dębickiej fabryce nastąpił na początku lat siedemdziesiątych. Przystąpiono wówczas do produkcji nowoczesnych opon, początkowo opasanych, a następnie promieniowych. Sukces polegał na tym, że produkcję tę przygotowano własnymi siłami, we współpracy z Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Gumowego „Stomil” w Poznaniu, od zaprojektowania i skonstruowania nowych maszyn konfekcyjnych po konstrukcję i technologię opon.

Sukces ten zadecydował również o tym, że w Dębicy zlokalizowano nową wielką inwestycję, wytwórnię osobowych opon radialnych oraz centralną wytwórnię dętek samochodowych i towarzyszące obiekty. Cały koszt inwestycji wyniesie powyżej 3 mld zł. W Dębicy produkować się będzie rocznie m. in. ok. 3 mln opon radialnych.

