

RSMP
Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

MOTUL
HRMP



RS
2019

#rajdslaska



100-LECIE
POWSTAŃ ŚLĄSKICH
1919-1920-1921

2019

6-7 września 2019

RAJD ŚLĄSKA

INFORMATOR



Województwo
Śląskie

Honorowy patronat
Marszałka Województwa Śląskiego
Jakuba Chelstowskiego



Śląskie.

Dofinansowano z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego



RMF MAXXX



motorsport.com





WARTER RACING 102 FUEL

Nasza benzyna rajdowa została zaprojektowana przez producentów paliw WARTER Aviation z ponad 40-letnim doświadczeniem w produkcji najlepszego paliwa lotniczego na świecie. Wykorzystując naszą wiedzę w tym wymagającym środowisku paliwowym, możesz sprawić, aby twój zespół osiągnął najlepszą wydajność w historii. Co więcej, nie tylko zapewniamy doskonały produkt, ale także elastyczne rozwiązania dostaw oraz najbardziej konkurencyjną cenę na rynku.

SPIS TREŚCI

POWSTANIA ŚLĄSKIE

100-lecie powstań śląskich 4

WAŻNE INFORMACJE

Kto jest kim 8

Program rajdu 9

Mapy rajdu 10

PRZEWODNIK RAJDOWY

Przewodnik po oesach 12

Lista zgłoszeń 18

DLA KIBICÓW

Bezpieczne kibicowanie 20

ŚWIAT RAJDÓW

Zwycięstwo o włos 22

Wyrównana walka 26

Powrót do przeszłości 30

Emocjonujący wstęp 32

Lider kontra zwycięzca 34

Liczy się rywalizacja 36

Pierwszy raz na Śląsku 38

W dobrą stronę 39

PARTNERZY

Województwo śląskie 40

Partnerzy rajdu 42

WYDAWCA

Time4 Sp. z o.o. | Time4.pl

REDAKTOR PROWADZĄCY

Kuba Kozal

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Marta Migas, Agnieszka Gołqbek, Iwona Wójcik, Anna Gawron, Rafał Rezler, Kacper Kapsa, Kuba Kozal, Kasper Szwaja



fot. Maciej Niechwiadowicz



fot. Maciej Niechwiadowicz



fot. Grzegorz Rybarski

FOTOGRAFIE

Janusz Boruta, Marcin Hennek, Maciej Niechwiadowicz, Marcin Kaliszka, Grzegorz Rybarski, RSMP.pl, Wikipedia Commons, Shutterstock, materiały partnerów. Zdjęcie na okładce: Marcin Kaliszka

GRAFICY

Laura Birnbach, Maria Majnusz, Katarzyna Krawczyk, Katarzyna Szawińska

SŁOWEM WSTĘPU



GRZEGORZ WRÓBEL

Prezes Automobilklubu Ziemi Tyskiej

Szanowni Państwo,

Mikołów, Żory, powiat pszczyński – te miejsca zawsze były związane z naszymi zawodami. Najpierw Rajdem Mikołowskim, później Mikołowsko-Żorskim, a od dwóch lat Rajdem Śląska. Ale to też ważne miejsca na mapie historycznej, prezentującej przebieg wszystkich trzech powstań śląskich. Sto lat temu Ślązacy walczyli tu z bronią w rękę o to, by te ziemie należały do Polski. Dzięki nim dziś Rajd Śląski może być rundą mistrzostw naszego kraju.

Decyzja o dołączeniu do obchodów setnej rocznicy wybuchu I powstania śląskiego sprawiła, że musieliśmy nieco przemyśleć koncepcję rajdu. Dlatego zamiast na Stadionie Śląskim rampa startowa stanie na placu Wolności w Mysłowicach. Zaczynamy w mieście, od którego zaczął się pierwszy z tych śląskich zrywów.

Ale Stadion Śląski nadal pozostaje centralnym punktem naszego rajdu. Tak jak w poprzednich edycjach tutaj rozstawią się serwisy zespołów rajdowych, tu też mieścić się będzie biuro rajdu.

Dookoła stadionu zostanie też rozegrane Kryterium 100-lecia Powstań Śląskich. Ten superoes, znany z poprzednich Rajdów Śląska, w tym roku będzie miał nową formę. Wzorem Kryterium Asów na Karowej przygotowaliśmy widowiskową beczkę, wokół której staną trybuny i telebimy. W świetle reflektorów stadionu rajdowcy będą mogli popisać się umiejętnościami na oczach setek widzów.

Tegoroczny rajd to prawie 110 km oesowych – tylko jeden oes pozostał niezmienny w porównaniu z ubiegłym rokiem. Nowe trasy, nowe konfiguracje oesów sprawiają, że rywalizacja w tym roku na pewno będzie emocjonująca.

Zapraszamy więc na odcinki specjalne i życzymy dobrej zabawy!

Grzegorz Wróbel



BARTŁOMIEJ GORAJCZYK

Dyrektor Rajdu Śląska 2019

Drodzy Czytelnicy,

gdy po raz pierwszy organizowaliśmy rajd rangi mistrzostw Polski, stanęliśmy przed wielkim wyzwaniem. Wiele rzeczy było dla nas zupełnie nowych, wiele przekraczało skalę wszystkich naszych wcześniejszych doświadczeń. Zaledwie kilka miesięcy później organizowaliśmy już drugą edycję Rajdu Śląska. Dzięki doświadczeniom z 2017 r. mogliśmy działać sprawniej, spokojniej, pewniej. W tym roku miało być więc łatwiej i przyjemniej. Nic z tego...

Co roku organizacja rajdu to wielkie zadanie logistyczne. W tym roku już na wstępie nasze plany pokrzyżowały liczne inwestycje w gminach, które do tej pory gościły naszą imprezę. Na drogach, którymi rok temu biegly oesy, dziś pracuje ciężki sprzęt. Zmusiło nas to do zmiany harmonogramu i konfiguracji niektórych odcinków specjalnych i zaplanowania jednej nowej próby. W porównaniu z ubiegłoroczną edycją tylko OS Suszec pozostał bez zmian.

Bazą rajdu po starciu zostanie Stadion Śląski, ale ceremonię startu zaplanowaliśmy tym razem w Mysłowicach. To właśnie w tym mieście 100 lat temu doszło do wydarzeń, które zapoczątkowały powstania śląskie. Nasz rajd jest bowiem częścią obchodów stulecia tych zrywów. Zapraszamy więc na Śląsk, by poznać lepiej historię tego regionu, a przede wszystkim uczestniczyć w tym wspaniałym, motorsportowym widowisku!

Bartłomiej Gorajczyk



JAKUB CHEŁSTOWSKI

Marszałek Województwa Śląskiego

Szanowni Państwo,

Śląsk to region dynamicznych zmian w sferze gospodarki, nauki i medycyny. To również przestrzeń, w której organizowanych jest wiele ważnych wydarzeń kulturalnych i sportowych. Integrują mieszkańców i są zarazem okazją do uczczenia ważnych rocznic. Bez wątpienia 100-lecie powstań śląskich skłania nas do wspólnego upamiętnienia losów powstańców. Oddajemy hołd bohaterom walczącym o polskość Śląska.

Ogromnym zainteresowaniem mieszkańców regionu cieszyła się defilada wojskowa „Wierni Polsce”. Prawie 30 tysięcy widzów uczestniczyło na Stadionie Śląskim w wyjątkowym projekcie kulturalnym, jakim był koncert „Rapsodia Śląska” Jana A.P. Kaczmarka. O Powstańcach pamiętamy także wtedy, kiedy przygotowujemy wydarzenia sportowe. Jeden z etapów tegorocznego wyścigu kolarskiego Tour de Pologne poświęcony był powstaniom. Cieszy, że także Rajdowi Śląska towarzyszyć będzie pamięć o wydarzeniach sprzed 100 lat. Najlepsi rajdowi kierowcy w Polsce zaprezentują się w rejonie Stadionu Śląskiego – obiektu, który konsekwentnie umacnia pozycję na sportowej mapie regionu i kraju.

Z pewnością czeka nas dużo emocji podczas walki o tytuł mistrza naszego kraju. Pragnę powitać wszystkich zawodników i życzyć udanej rywalizacji, która przyniesie wiele emocji zarówno Wam, jak i kibicom wiernie dopingującym swoich idoli na odcinkach specjalnych.

Trasa rajdu prowadzi przez urokliwe zakątki naszego regionu. Zarówno miasta, które wpisują się w industrialny obraz Śląska, jak też miejscowości, zdominowane przez naturę i pokazujące że województwo śląskie to góry, lasy i jeziora. To właśnie tu, na terenach powiatów pszczyńskiego, żorskiego czy mikołowskiego, sto lat temu mieszkańcy chwycili za broń, by walczyć o swoją polskość. Pomyślcie więc chwilę o tych dzielnych ludziach, dzięki którym na Śląsku możecie walczyć o mistrzostwo Polski. Raz jeszcze życzę dobrych emocji i miłego czasu spędzonego w województwie śląskim.

Jakub Chełstowski



fot. Grzegorz Rybarski



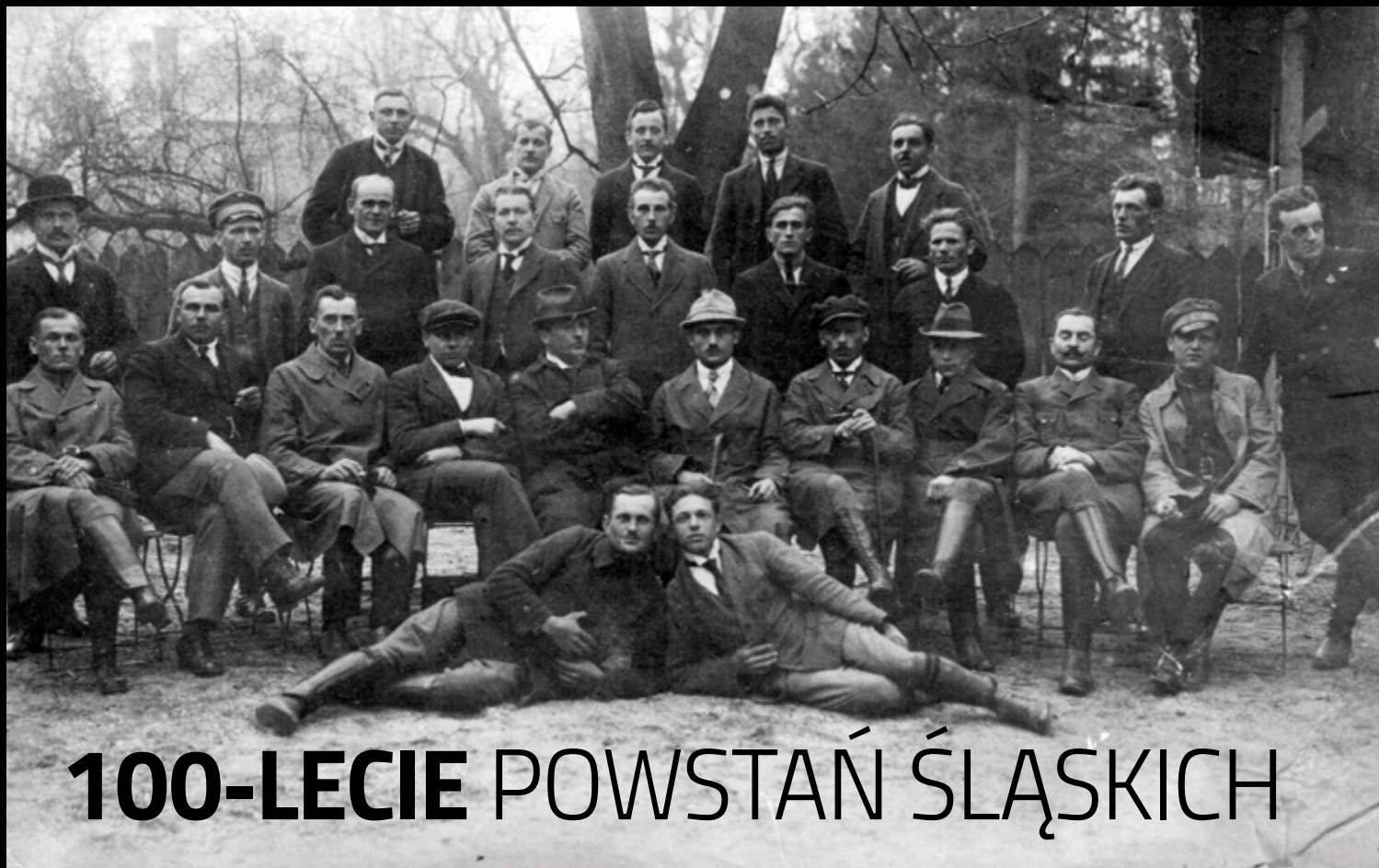
fot. Maciej Niechwiadowicz



fot. Grzegorz Rybarski



fot. Marcin Hennek



100-LECIE POWSTAŃ ŚLĄSKICH

TEGOROCZNY RAJD ŚLĄSKA JEST CZĘŚCIĄ OBCHODÓW 100. ROCZNICY WYBUCHU PIERWSZEGO Z TRZECH POWSTAŃ ŚLĄSKICH. PRZEDSTAWIAMY WAM HISTORIĘ TYCH ZRYWÓW.



DATY POWSTAŃ ŚLĄSKICH

I powstanie śląskie – od 16 sierpnia do 24 sierpnia 1919 r.

II powstanie śląskie – od 19/20 sierpnia do 25 sierpnia 1920 r.

III powstanie śląskie – od 2/3 maja (już po plebiscytcie) do 5 lipca 1921 r.

POLSKI GÓRNY ŚLĄSK

O Śląsk od wieków rywalizowali Polacy, Czesi i Niemcy. Aż do XVIII w. niemal nieustannie przechodził z rąk do rąk. W 1740 r. wybuchła wojna śląska, w wyniku której stał się on częścią Niemiec. Mimo intensywnej germanizacji, gdy w 1918 r. aliansi decydowali o kształcie powojennej Europy, polskie roszczenia do Śląska uznali za całkowicie podstawne: polskie tradycje i język były tu wciąż obecne. Jednak wbrew pierwszej koncepcji zakładającej przyznanie tych ziem odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej, w Wersalu zdecydowano o pośrednim rozwiązaniu – plebiscytcie wśród ludności. Na Śląsku rozpoczęła się więc kampania wyborcza, która przerodziła się w brutalne starcia.



KALENDARIUM POWSTAŃ ŚLĄSKICH

I powstanie śląskie:

10 listopada 1918 – pierwsze manifestacje o charakterze narodowym, na których polska ludność po raz pierwszy otwarcie wyraża pragnienie przyłączenia Górnego Śląska.

5 stycznia 1919 – założenie Polskiej Organizacji Wojskowej Górnego Śląska (POW GŚ).

28 czerwca 1919 – podpisanie w Wersalu traktatu pokojowego z Niemcami, w artykule 88. zapowiedziano przeprowadzenie na Górnym Śląsku plebiscytu.

15 sierpnia 1919 – przed bramą kopalni Mysłowice wojsko niemieckie otwiera ogień do oczekujących na wypłatę robotników i ich rodzin.

16-17 sierpnia 1919 – rozkaz o wybuchu powstania trafia do komendantów powiatów rybnickiego i pszczyńskiego. Z Piotrowic wyrusza oddział powstańczy, który stacza walkę w Gołkowicach. We wschodniej części powiatu pszczyńskiego udaje się zająć przejściowo kilka miejscowości, ale po przybyciu posiłków niemieckich oddziały powstańcze zostają zmuszone do cofnięcia się za granicę polsko-niemiecką.

18 sierpnia 1919 – walki na terenie innych powiatów Górnego Śląska: rybnickiego, bytomskiego, gliwickiego, tarnogórskiego, katowickiego i chorzowskiego (królewsko-huckiego); nie udaje się zająć żadnego miasta powiatowego.

19 sierpnia 1919 – kontratak niemiecki w Goduli i upadek powstania w powiecie bytomskim; zacięte walki w Bogucicach, Janowie i Mysłowicach. Rząd Polski wzywa sojuszników do interwencji i przerwania represji niemieckich na Górnym Śląsku.

20 sierpnia 1919 – kontratak niemiecki na Dąbrówkę Małą i Szopienice.

21 sierpnia 1919 – nieudana próba ataku powstańców na Mysłowice.

22 sierpnia 1919 – oddziały powstańcze wycofują się do Polski.

23-24 sierpnia 1919 – próby ożywienia walk powstańczych przy pomocy oddziałów uzbrojonych i przygotowanych z pomocą Wojska Polskiego.

24 sierpnia 1919 – Alfons Zgrzebniok podejmuje decyzję o zakończeniu powstania.



II powstanie śląskie:

16 sierpnia 1920 – pod Warszawą Wojsko Polskie odiera ofensywę Armii Czerwonej, co uniemożliwia Polsce interwencję na Śląsku.

17 sierpnia 1920 – bojówki niemieckie atakują siedzibę powiatowego inspektora Międzysojuszniczej Komisji w Katowicach, płk. Blancharda. Żołnierze francuscy zabijają dziesięciu napastników. Wkrótce po tym Niemcy mordują działacza polskiego, doktora Andrzeja Mieleckiego.

19-20 sierpnia 1920 – Wojciech Korfanty wydaje rozkaz rozpoczęcia II powstania. Tej samej nocy rozpoczynają się działania bojowe w pięciu okręgach wojskowych. Powstańcy paraliżują łączność niemieckiej armii.

20-21 sierpnia 1920 – powstańcy opanowują cały powiat pszczyński, z wyjątkiem samego miasta.

21-25 sierpnia 1920 – siły powstańcze zajmują m.in.: Szopienice, Mikołów, Murcki, Hołdunów, Dąbrówkę Małą, Janów, Nikiszowiec, Giszowiec, Ochojec, Hutę Baildon, Rozbark, Brzeziny Śląskie, Dąbrówkę Wielką, Brzozowice-Kamień, Piekary Śląskie, Miechowice, Bogucice oraz Bytom.

24 sierpnia 1920 – Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa na Górnym Śląsku nakazuje rozwiązanie niemieckiej Sicherheitspolizei.

25 sierpnia 1920 – Alfons Zgrzebniok wydaje rozkaz zakończenia powstania.

ARCHITEKCI POWSTAŃ

Głównym motorem propolskich działań na Śląsku był Wojciech Korfanty. Dziennikarz, wydawca, a także niezwykle aktywny działacz niepodległościowy przez lata reprezentował polskie interesy w Reichstagu. Korfanty jako pierwszy ubrał w słowa ideę przyłączenia Śląska do Polski. Stał na czele polskiego Komitetu Plebiscytowego, był też dyktatorem II i III powstania śląskiego. Za militarną część przedsięwzięcia w pierwszych dwóch powstaniach odpowiadał Alfons Zgrzebniok – nauczyciel, niepodległościowiec, w czasie I wojny światowej wcielony do niemieckiej armii – od tego czasu pozostał w mundurze jako dowódca powstańców. Wśród działaczy Polskiej Organizacji Wojskowej Górnego Śląska byli również późniejsi wojewodowie śląscy – Józef Rymer i Michał Grażyński.



PEŁNE POŚWIĘCENIE

III powstanie śląskie miało większy rozmach i intensywność od poprzednich zrywów. Trudno mówić o militarnym zwycięstwie, ale pod względem politycznym było wielkim sukcesem Polaków – na zdobytym terenie powiatów katowickiego, lublinieckiego, pszczyńskiego, rybnickiego, świętochłowickiego i tarnogórskiego znajdowała się większość kopalń i hut. Mimo mniejszego obszaru (29 proc. terytorium) Polakom przyznano 53 z 67 kopalń węgla i 9 z 14 stalowni. To tutaj formowało się zindustrializowane centrum II RP. Jego cena była jednak bardzo wysoka – po stronie polskiej poległo ok. 1,5 tys. osób.



III powstanie śląskie:

20 marca 1921 – na Śląsku odbywa się plebiscyt. Głosuje 1 190 846 mieszkańców Śląska. Za Polskę opowiada się 40,4 proc., a za Niemcami 59,5 proc. Strona polska oskarża Niemców o niekorzystny sposób podziału obszaru plebiscytowego.

29 kwietnia 1921 – Wojciech Korfanty zatwierdza plan operacyjny zbrojnego powstania.

2-3 maja 1921 – **Korfanty wydaje rozkaz rozpoczęcia działań bojowych. Oddział Tadeusza Puszczńskiego (ps. Wawelberg) przeprowadza akcję zniszczenia mostów na granicy z Niemcami.**

3 maja 1921 – ogłoszenie strajku generalnego.

3-10 maja 1921 – powstańcy opanowują większość miast okręgu przemysłowego oraz powiaty pszczyński, raciborski, tarnogórski, toszecki, strzelecki, lubliniecki, oleski i kluczborski.

10 maja 1921 – władze powstania ogłaszają zawieszenie broni, walki jednak nie ustają.

21-26 maja 1921 – niemiecka kontrofensywa w okolicach Góry Świętej Anny.

23 maja 1921 – kontratak Niemców pod Wodzisławiem Śląskim. Mimo ciężkich strat powstańcy nie pozwalają na przerwanie linii obrony.

27 maja 1921 – po interwencji Komisji Międzysojuszniczej zostaje zawarty rozejm między walczącymi stronami.

4 czerwca 1921 – Niemcy przypuszczają drugi kontratak na pozycje powstańców. Komisja Międzysojusznicza nakazuje im wstrzymanie działań i wycofanie się na pozycje wyjściowe.

25 czerwca 1921 – obie strony podpisują umowę o wycofaniu wojsk z terenu plebiscytowego.

5 lipca 1921 – zostaje podpisany rozejm kończący III powstanie śląskie.

12 października 1921 – Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa na Górnym Śląsku ogłasza nowy, korzystniejszy dla Polski podział Górnego Śląska. Przyznany obszar powiększono do ok. 1/3 spornego terytorium.

RAJD ŚLADAMI POWSTANIA

Mysłowice (start rajdu)

15 sierpnia 1919 r. oddziały niemieckie zaatakowały górników protestujących przed kopalnią Mysłowice – zginęło 10 osób, w tym dwie kobiety i dziecko. Te wydarzenia stały się impulsem do wybuchu I powstania śląskiego. W kolejnych dniach trwały tam zacięte walki. Powstańcy utrzymali kontrolę nad terenem pomiędzy Katowicami a Mysłowicami. Podczas II powstania toczyły się tam bitwy, jednak samego miasta nie zaatakowano.

Bieruń (odcinek testowy)

16-17 sierpnia 1919 r. powstańcy opanowali m.in. Tychy, Bijasowice, Jedlinę i Bieruń. Po przybyciu niemieckich posiłków opuścili jednak te miasta, by uniknąć okrążenia.

Chorzów (baza rajdu)

Królewska Huta, czyli dzisiejszy Chorzów, był areną walk polsko-niemieckich we wszystkich trzech zrywach, ale dopiero podczas III powstania śląskiego powstańcy opanowali miasto.

Mikołów (odcinek miejski)

Podczas I powstania śląskiego powstańcy nie zdołali opanować Mikołowa. Udało im się to rok później. W czasie ostatniego zrywu Mikołów był siedzibą włoskich wojsk rozjemczych i powstańcy nie atakowali miasta.

Żory (meta rajdu)

Podobnie jak Mikołów, Żory nie zostały zdobyte podczas I powstania. Miasto znalazło się w polskich rękach dopiero w 1921 r.

Powiat pszczyński

Podczas każdego z powstań Pszczyna i jej okolice były opanowywane przez powstańców, ale samo miasto w trakcie dwóch pierwszych zrywów pozostało pod kontrolą Niemców. Zostało zajęte dopiero w III powstaniu.

WAŻNE INFORMACJE

ORGANIZATOR

Automobilklub Ziemi Tyskiej
ul. Barona 30, pok. 207, 43-100 Tychy
e-mail: biuro@rajdslaska.pl
tel.: +48 663 930 083

BIURO RAJDU

Do 3 września 2019 r. (wtorek)
w siedzibie Automobilklubu Ziemi Tyskiej
ul. Barona 30, pok. 207, 43-100 Tychy, w godz. 9:00–17:00

Od 4 września 2019 r. (środa)
Foyer Stadionu Śląskiego
ul. Katowicka 10, 41-500 Chorzów
e-mail: biuro@rajdslaska.pl, internet: www.rajdslaska.pl
tel. +48 663 930 083

GODZINY PRACY BIURA RAJDU

4 września 2019 r. (środa), w godz. 19:00–21:00
5 września 2019 r. (czwartek), w godz. 7:00–21:00
6 września 2019 r. (piątek), w godz. 7:00–23:00
7 września 2019 r. (sobota), w godz. 7:00–23:30

ZESPÓŁ SĘDZIÓW SPORTOWYCH

Przewodniczący ZSS Łukasz Biegus
Sędzia ZSS Damian Dobrowolski
Sędzia ZSS Jacek Trochimowicz
Sekretarz ZSS Katarzyna Lewandowska

OBSERWATORZY I DELEGACI

Obserwator PZM	Jarosław Noworól
Delegat PZM ds. bezpieczeństwa	Rafał Kubka
Asystent Delegata PZM ds. bezpieczeństwa	Daniel Siemczuk
Delegat Techniczny PZM	Wojciech Nowak
Koordinator PZM ds. mediów	Andrzej Borowczyk

KIEROWNICY SŁUŻB

Kierownik Badania Kontrolnego	Bartosz Radomski
Centrum Kierowania Rajdem	Marcin Fiejdasz
Kierownik Biura Rajdu	Iwona Kozak
Rzecznik Prasowy	Rafał Rezler
Kierownik Biura Prasowego	Tomasz Szmandra
Pomiar czasu	Ireneusz Miklaszewski
Koordinator systemu GPS PZM	Bartłomiej Korzeń
Kierownik łączności	Andrzej Buziewicz
Komisja obliczeń	Witold Biłek
Obliczenia komputerowe PZM	Jerzy Głuśniewski
Kierownik Parku Serwisowego	Damian Ptak
Kierownik Komasacji i Przegrupowania	Wiesław Kubica
Kierownik Start-Meta	Waldemar Krześlak

GŁÓWNE OSOBY OFICJALNE

Dyrektor Rajdu	Bartłomiej Gorajczyk
Asystent Dyrektora ds. Sportowych	Dominik Noworól
Asystent Dyrektora ds. Bezpieczeństwa	Maciej Stabrawa
Asystent Dyrektora ds. Sędziów	Michał Czapko
Asystent Dyrektora ds. Organizacyjnych	Paweł Tłok
Lekarz zawodów	Wojciech Brachaczek
Odpowiedzialny za kontakty z zawodnikami	Marek Kisiel
Komisarz ds. Ochrony Środowiska	Marek Głowania

TELEFON ALARMOWY
601 100 777



PROGRAM RAJDU

OPUBLIKOWANIE LISTY ZGŁOSZEŃ

28 sierpnia 2019 r. (Środa) – strona internetowa rajdu:
www.rajdslaska.pl

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I WYDAWANIE DOKUMENTÓW DO ZAPOZNANIA SIĘ Z TRASĄ

4 września 2019 r. (Środa), w godz. 19:00-21:00

Alternatywnie:

5 września 2019 r. (czwartek), w godz. 7:00-10:00

Biuro Rajdu

ZAPOZNANIE SIĘ Z TRASĄ

5 września 2019 r. (czwartek), w godz. 11:00-18:00

OTWARCIE CENTRUM PRASOWEGO I AKREDYTACJE

Stadion Śląski

ul. Katowicka 10, 41-500 Chorzów

Godziny pracy:

6 września 2019 r. (piątek), w godz. 8:00-23:00

7 września 2019 r. (sobota), w godz. 8:00-23:00

Miejski Ośrodek Kultury w Żorach

ul. Dolne Przedmieście 1, 44-240 Żory

Godziny pracy:

7 września 2019 r. (sobota), w godz. 18:00-23:00

ODCINEK TESTOWY

6 września 2019 r. (piątek), w godz. 12:00-15:00

OPUBLIKOWANIE LISTY STARTOWEJ DO SEKCJI 1. RAJDU – PKC 1

6 września 2019 r. (piątek), godz. 15:00 – oficjalna tablica ogłoszeń oraz strona internetowa rajdu – www.rajdslaska.pl

CEREMONIA STARTU HONOROWEGO

6 września 2019 r. (piątek), godz. 17:30

Mysłowice, plac Wolności

OFICJALNY START RAJDU (PKC 1)

6 września 2019 r. (piątek), godz. 17:30

Mikołów, Starówka

OPUBLIKOWANIE LISTY STARTOWEJ – SEKCJA 2. RAJDU

6 września 2019 r. (piątek), godz. 22:30

Oficjalna tablica ogłoszeń oraz strona internetowa rajdu –

www.rajdslaska.pl

CEREMONIA METY, ROZDANIE NAGRÓD

7 września 2019 r. (sobota), godz. 19:00

Żory, rynek

META RAJDU

7 września 2019 r. (sobota), godz. 19:30

Park Zamknięty – wjazd

Miasteczko Westernowe Twinpigs

ul. Katowicka 24, 44-240 Żory

BADANIE KONTROLNE KOŃCOWE (SZCZEGÓŁOWE)

7 września 2019 r. (sobota), godz. 19:45

Stacja Kontroli Pojazdów „KREG”

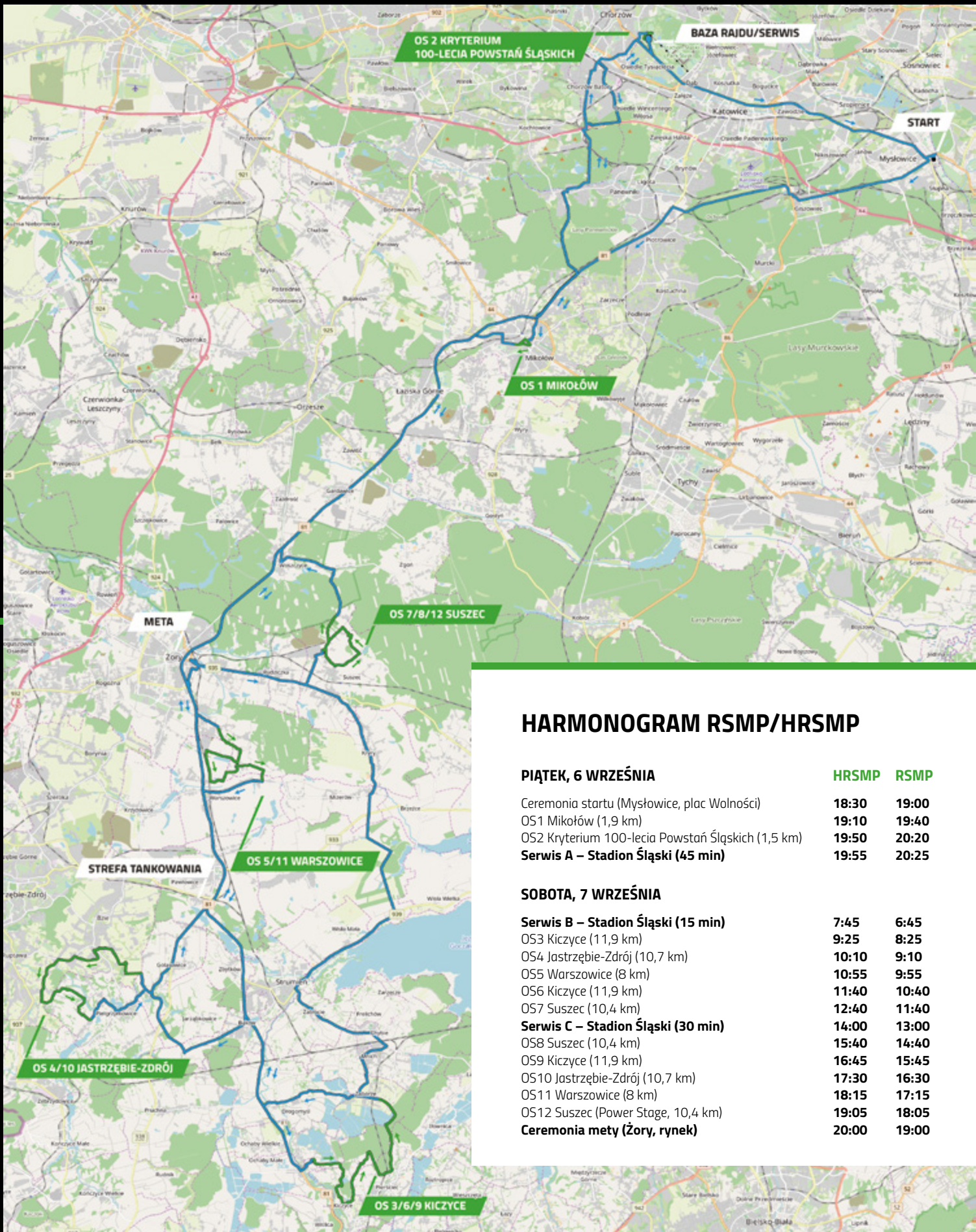
al. Armii Krajowej 90 (dawna ul. Okrężna 11), 44-240 Żory

KLASYFIKACJA PROWIZORYCZNA

7 września 2019 r. (sobota), godz. 21:30 – oficjalna tablica ogłoszeń oraz strona internetowa rajdu: www.rajdslaska.pl

KLASYFIKACJA KOŃCOWA

7 września 2019 r. (sobota), godz. 22:00 – oficjalna tablica ogłoszeń oraz strona internetowa rajdu: www.rajdslaska.pl



HARMONOGRAM RSMP/HRSM P

PIĄTEK, 6 WRZEŚNIA

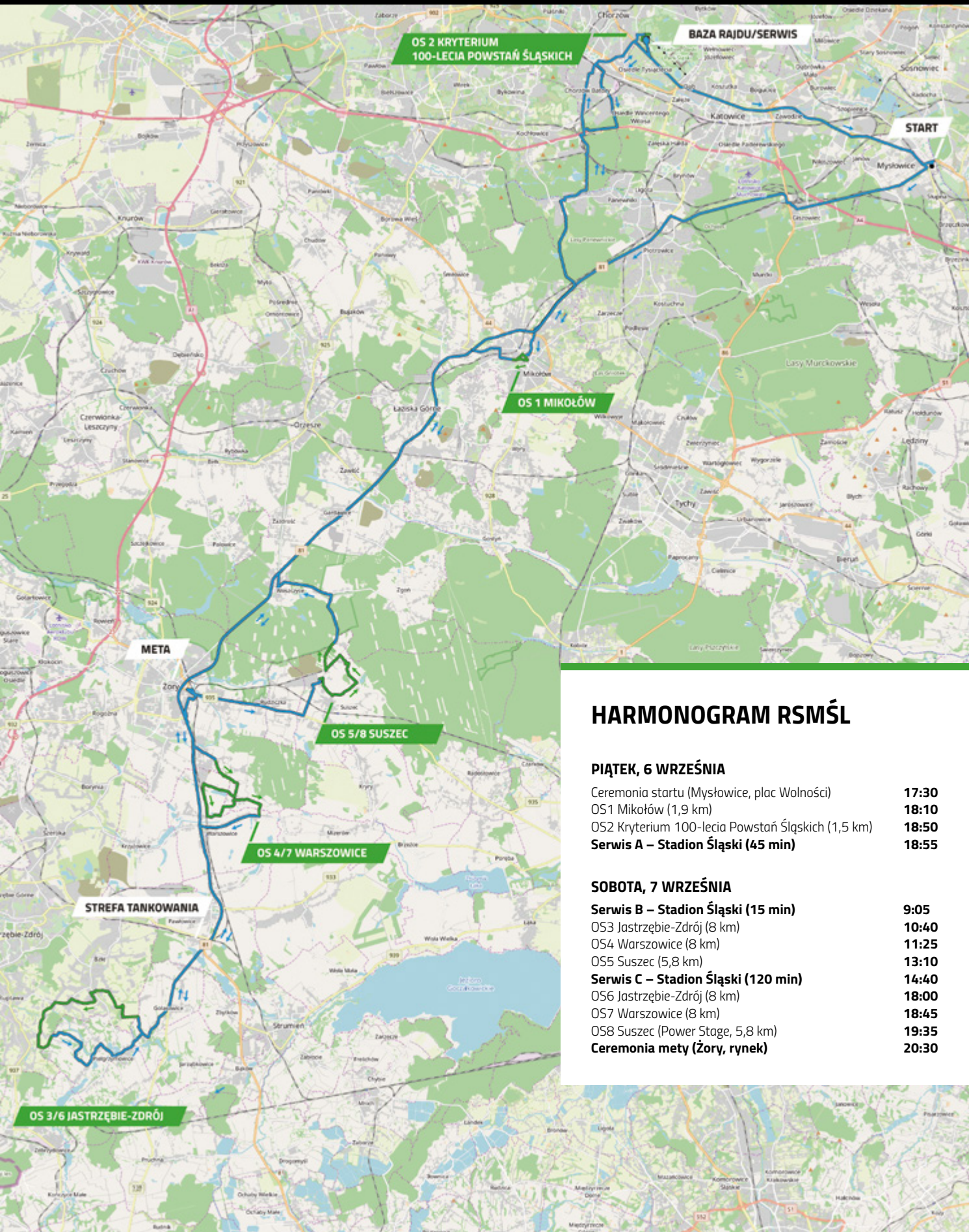
Ceremonia startu (Mysłowice, plac Wolności)	18:30	19:00
OS1 Mikołów (1,9 km)	19:10	19:40
OS2 Kryterium 100-lecia Powstań Śląskich (1,5 km)	19:50	20:20
Serwis A – Stadion Śląski (45 min)	19:55	20:25

HRSM P **RSMP**

SOBOTA, 7 WRZEŚNIA

Serwis B – Stadion Śląski (15 min)

OS3 Kiczycze (11,9 km)	7:45	6:45
OS4 Jastrzębie-Zdrój (10,7 km)	9:25	8:25
OS5 Warszowice (8 km)	10:10	9:10
OS6 Kiczycze (11,9 km)	10:55	9:55
OS7 Suszec (10,4 km)	11:40	10:40
OS8 Suszec (10,4 km)	12:40	11:40
OS9 Kiczycze (11,9 km)	14:00	13:00
OS10 Jastrzębie-Zdrój (10,7 km)	15:40	14:40
OS11 Warszowice (8 km)	16:45	15:45
OS12 Suszec (Power Stage, 10,4 km)	17:30	16:30
Ceremonia mety (Żory, rynek)	18:15	17:15
	19:05	18:05
	20:00	19:00



HARMONOGRAM RSMŚL

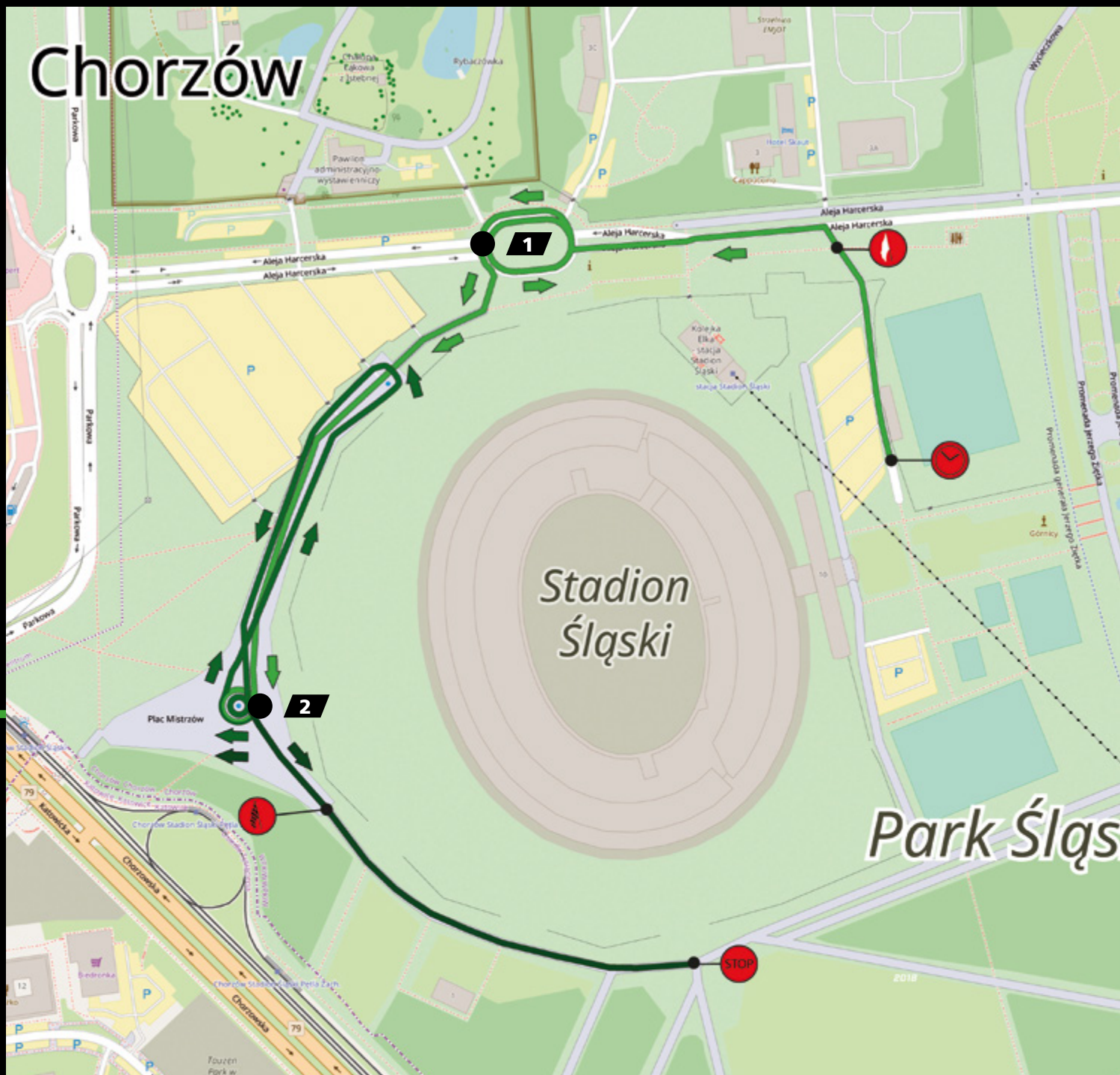
PIĄTEK, 6 WRZEŚNIA

Ceremonia startu (Mysłowice, plac Wolności)	17:30
OS1 Mikołów (1,9 km)	18:10
OS2 Kryterium 100-lecia Powstań Śląskich (1,5 km)	18:50
Serwis A – Stadion Śląski (45 min)	18:55

SOBOTA, 7 WRZEŚNIA

Serwis B – Stadion Śląski (15 min)	9:05
OS3 Jastrzębie-Zdrój (8 km)	10:40
OS4 Warszawa (8 km)	11:25
OS5 Suszec (5,8 km)	13:10
Serwis C – Stadion Śląski (120 min)	14:40
OS6 Jastrzębie-Zdrój (8 km)	18:00
OS7 Warszawa (8 km)	18:45
OS8 Suszec (Power Stage, 5,8 km)	19:35
Ceremonia mety (Żory, rynek)	20:30

Chorzów



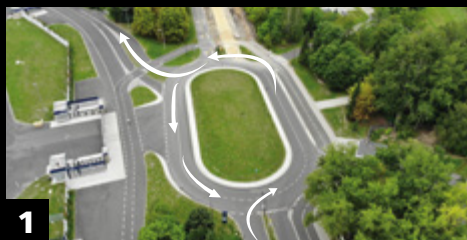
OS2

Kryterium 100-lecia Powstań Śląskich

Start: 50, 17' 24,9" N, 18, 58' 33,4" E

Meta: 50, 17' 13,1" N, 18, 58' 15,3" E

1
GPS: 50° 17' 25,71" N, 18, 58' 26,52" E
Od startu: 0,3 km
Dojście: Od Centrum Handlowego AKS, ul. Harcerska
Miejsce znane z poprzednich edycji rajdu: dwukrotny objazd ronda przed bramą stadionu.



1



2

2
GPS: 50, 17' 16,84" N, 18, 58' 14,17" E
Od startu: 0,8 km
Dojście: od strony ul. Katowickiej Śląskiej wersja słynnej Karowej – na placu przed Stadionem Śląskim zawodnicy dwukrotnie okrążą bieżnię, wrócą kawałek do drugiej bieżni i jeszcze raz pokonają bieżnię przed bramą, by w końcu udać się na metę. W tym miejscu będą ustawione trybuny i telebim.

OS1 Mikołów

Długość: 1,9 km

Start: 50, 10' 10.0" N, 18, 54' 10.9" E

Meta stop: 50, 10' 05.9" N, 18, 53' 49.1" E

Godziny startu: RSMP: 19:40, HRSMP: 19:10,
RO: 18:10 (RSMP)

GPS: 50, 10' 5.84" N, 18, 54' 14.07" E

Od startu: 0,2 km

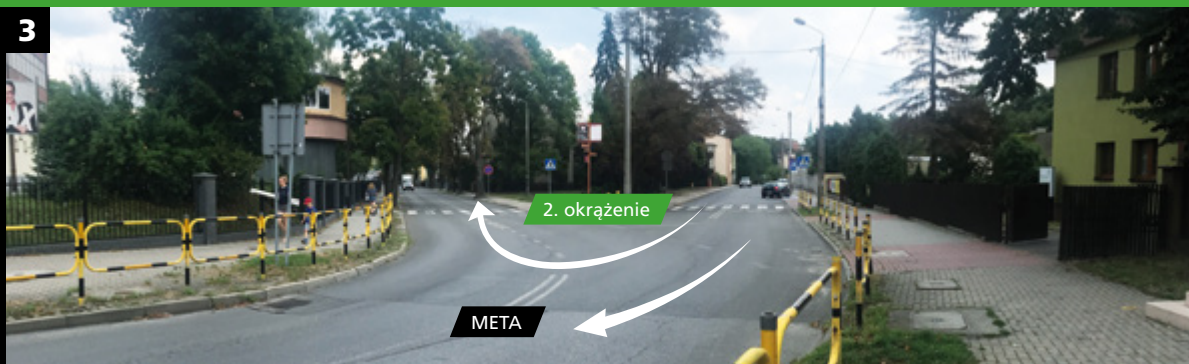
Dojazd: dojechać od rynku ulicą Krakowską lub od ulicy Młyńskiej
Bliiskość rynku i dobry widok na spory fragment oesu sprawiają,
że to miejsce zawsze jest oblegane przez kibiców. Zawodnicy objeżdżają
plac 750-lecia dwukrotnie.



GPS: 50, 10' 6.61" N, 18, 53' 59.66" E

Od startu: 0,4 km

Dojazd: dojechać przez Małe lub Duże Plenty. Miejska szczykana na środku szybkiego siodła. W czasie rajdu zostanie dodatkowo wzmocniona oponami.



GPS: 50, 10' 5.85" N, 18, 53' 50.19" E

Od startu: 0,6 km

Dojazd: dojechać ulicą Brombosza. Podczas pierwszego okrążenia zawodnicy wykonują tu nawrót w prawo, w ulicę Zwirki i Wigury. Za drugim razem jadą już prosto do mety.



OS 3/6/9

Kiczyce

Długość: 11,9 km

Start: 49, 50' 45.6" N, 18, 46' 37.9" E

Meta: 49, 52' 13.3" N, 18, 48' 58.2" E

Godziny startu: RSMP: 8:25/10:40/15:45,
HRSMP: 9:25/11:40/16:45

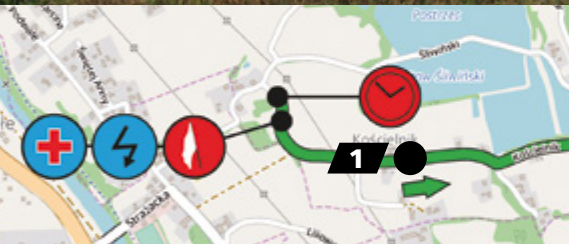
1

GPS: 49, 50' 41.17" N, 18, 46' 50.21" E

Od startu: 0,3 km

Dojazd: dojsie od startu oesu

Po długim, ciasnym łuku otwierającym oes rajdówki pokonają szybką eskę, z niewidocznym wyjściem. Na wewnętrznej zostanie ustawiony ogranicznik cięcia.



14

2

GPS: 49, 50' 10.58" N, 18, 47' 34.54" E

Od startu: 2,3 km

Dojazd: od strony Kiczyc, ulicą Ochabską i dojsie pod prąd oesu (ok. 300 m)
Sądząc po napisach na murze, szeroki, zacieśniany się nawrót wokół opuszczonego domu jest doskonale znany rajdowym kibicom.

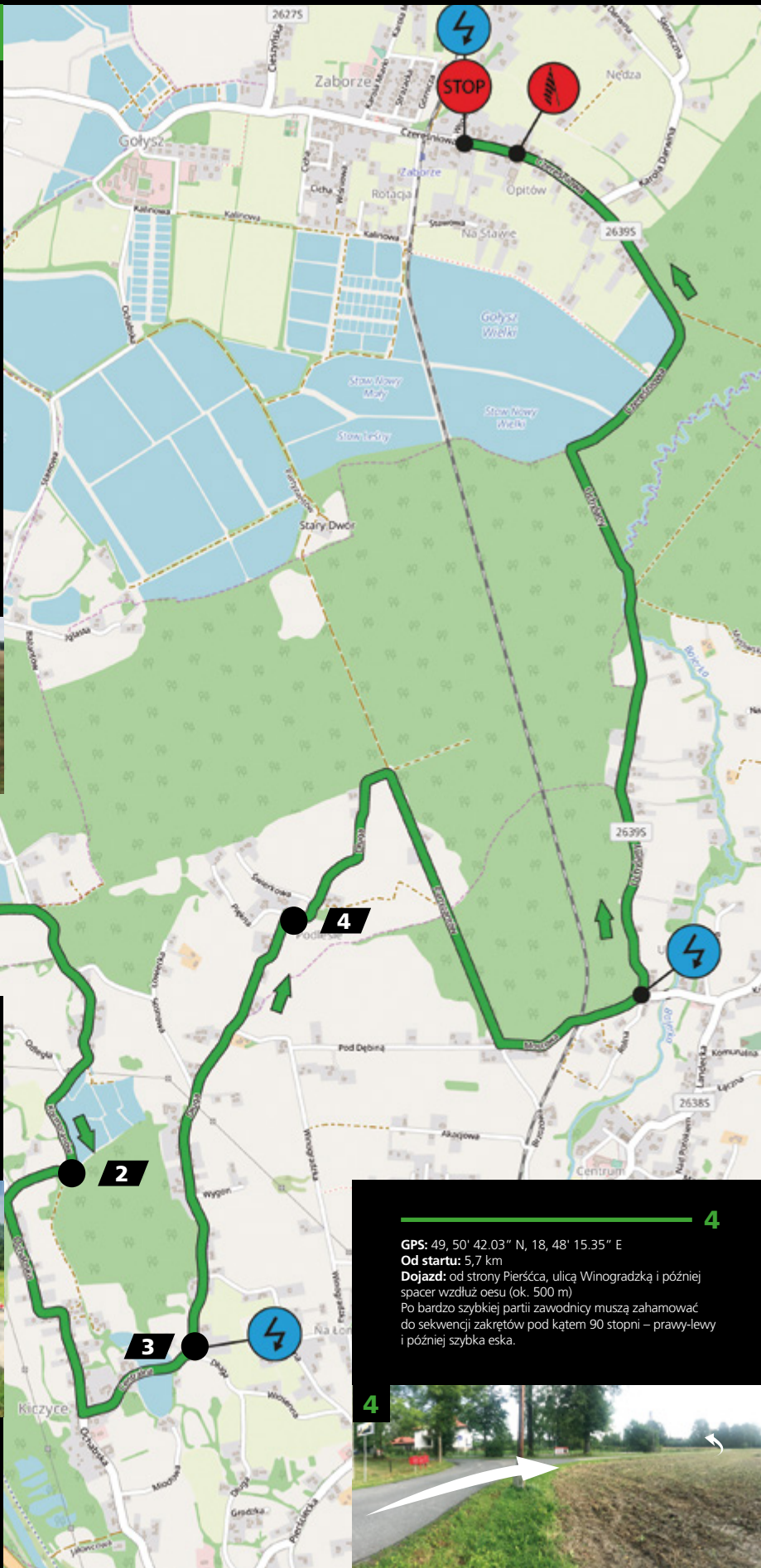


GPS: 49, 49' 50.79" N, 18, 47' 58.34" E

Od startu: 4 km

Dojazd: od strony Skoczowa, ulicą Długą
Przejazd przez mostek i lewy 90 po nowym, równym asfalcie. W pobliżu zakrętu będzie wyznaczona strefa dla kibiców.

3



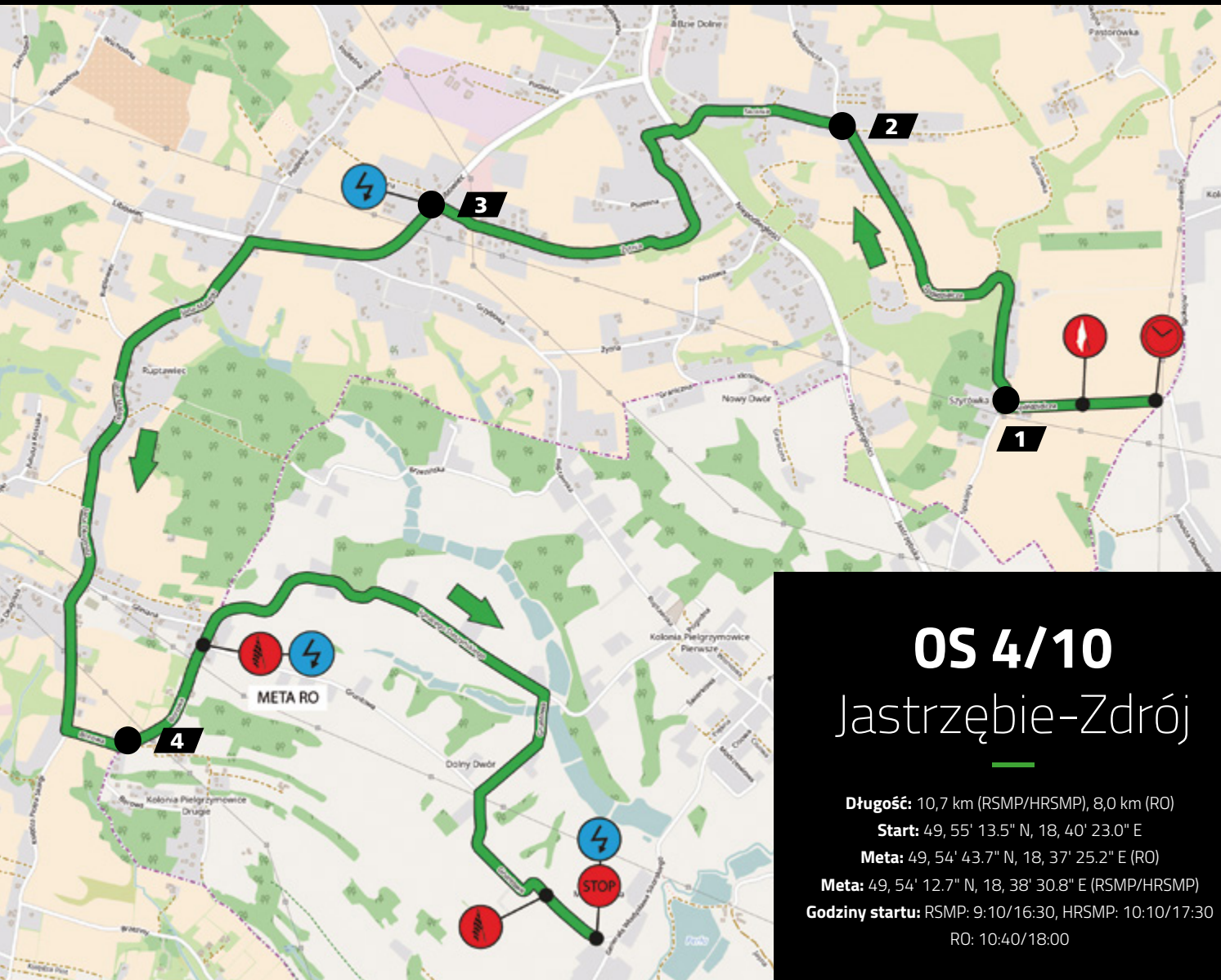
4

GPS: 49, 50' 42.03" N, 18, 48' 15.35" E

Od startu: 5,7 km

Dojazd: od strony Pierścica, ulicą Winogradzką i później spacer wzdłuż oesu (ok. 500 m)
Po bardzo szybkiej partii zawodnicy muszą zahamować do sekwencji zakrętów pod kątem 90 stopni – prawy-lewy i później szybka eska.





OS 4/10

Jastrzębie-Zdrój

15

Długość: 10,7 km (RSMP/HRSM), 8,0 km (RO)

Start: 49, 55' 13.5" N, 18, 40' 23.0" E

Meta: 49, 54' 43.7" N, 18, 37' 25.2" E (RO)

Meta: 49, 54' 12.7" N, 18, 38' 30.8" E (RSMP/HRSM)

Godziny startu: RSMP: 9:10/16:30, HRSM: 10:10/17:30

RO: 10:40/18:00

1
GPS: 49, 55' 13.39" N, 18, 39' 58.12" E
Od startu: 0,5 km
Dojazd: od strony Pielgrzymowice, ulicą Spółdzielczą
 Po półkilometrowej prostej rajdówki skręcają ostro w prawo przez skrzyżowanie. Za krzyżówką szybka sekwencja zakrętów lewy-prawy.



2
GPS: 49, 55' 48.10" N, 18, 39' 26.74" E
Od startu: 2 km
Dojazd: od strony Bzia, ulicą Spółdzielczą
 Zakręt doskonale znany z poprzednich edycji rajdu w nowym, szybszym wydaniu. Po podejździe w górę rajdówki skręcają w lewo w wąski wąwóz.



3
GPS: 49, 55' 37.77" N, 18, 38' 8.80" E
Od startu: 4,3 km
Dojazd: od strony Bzia, ulicą Libowiec
 Ostre spadanie zakończone lewym 90 na szeroką drogę.



4
GPS: 49, 54' 31.28" N, 18, 37' 10.42" E
Od startu: 7,5 km
Dojazd: od strony Cisówki, ulicą Skargi i spacer wzdłuż oesu (ok. 300 m)
 Długi, szybki lewy zakręt przez skrzyżowanie.



1

1

GPS: 50, 0' 40.44" N, 18, 43' 37.50" E
Od startu: 0,9 km
Dojazd: od strony Żor ulicami Pukowca i Błękitną
Szybka partia łuków prawy-lewy-prawy wzdłuż lasu.

OS 5/11 Warszowice

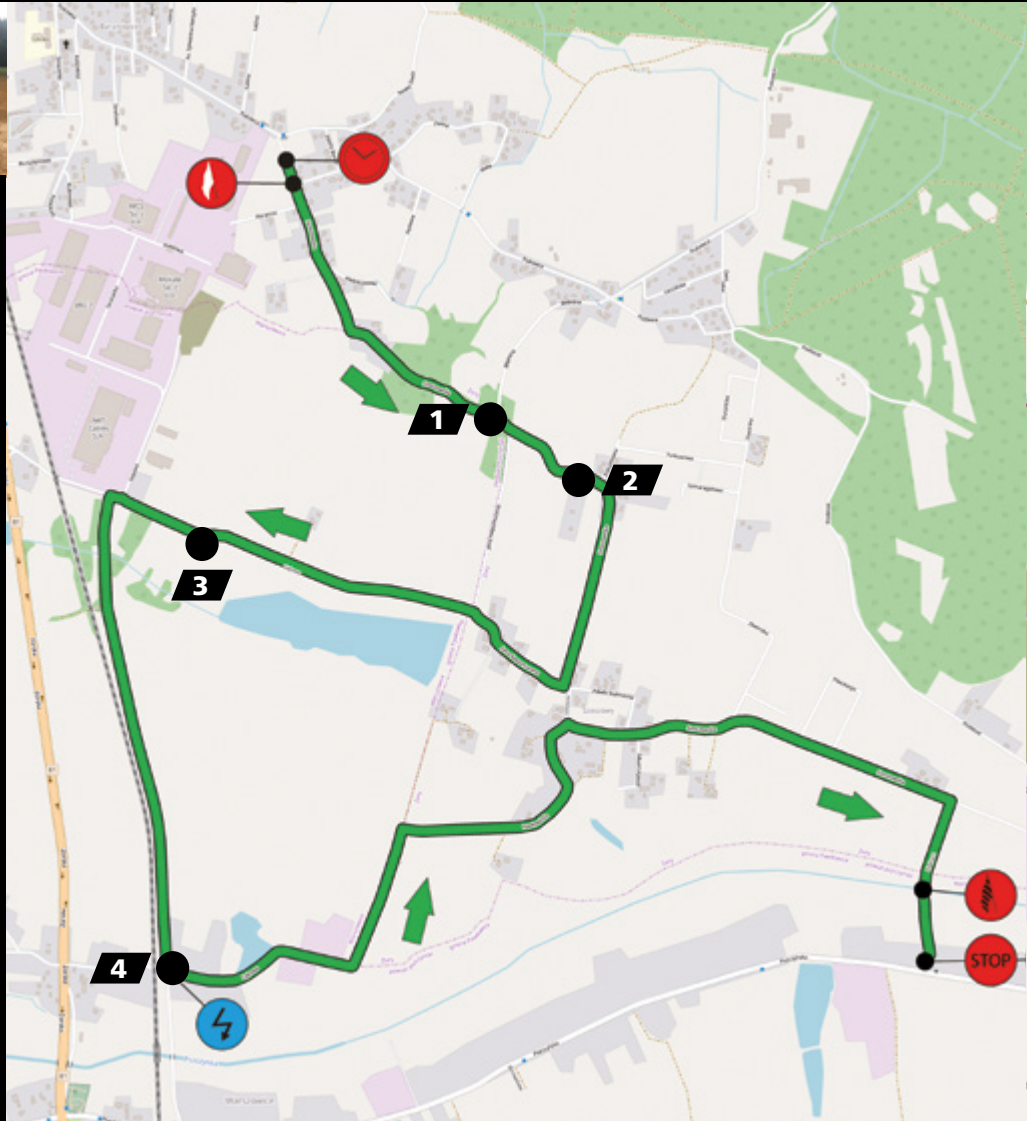
Długość: 8 km

Start: 50, 01' 00.1" N, 18, 43' 14.7" E

Meta: 49, 59' 54.1" N, 18, 44' 46.5" E

Godziny startu RSMP: 9:55/17:15

HRSM: 10:55/18:15, RO: 11:25/18:45



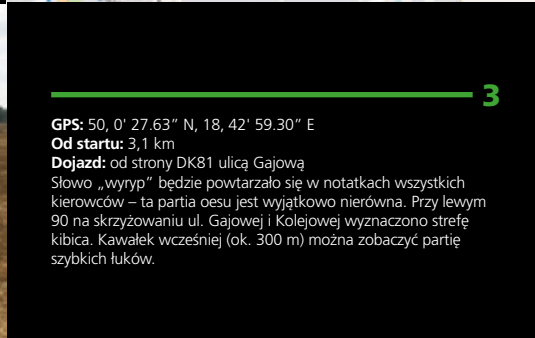
16

2

GPS: 50, 0' 35.88" N, 18, 43' 48.89" E
Od startu: 1,2 km
Dojazd: od strony Żor, ul. Pukowca, Podlesie, Dworska i Turkusowa
Dobrze widoczna sekwencja zakrętów prawy-lewy przed hamowaniem do prawego 90 między domami.



2

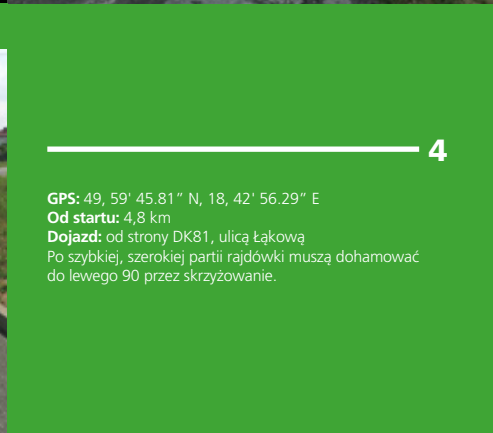


3

GPS: 50, 0' 27.63" N, 18, 42' 59.30" E
Od startu: 3,1 km
Dojazd: od strony DK81 ulicą Gajową
Słowo „wyrzyp” będzie powtarzało się w notatkach wszystkich kierowców – ta partia oesu jest wyjątkowo nierówna. Przy lewym 90 na skrzyżowaniu ul. Gajowej i Kolejowej wyznaczono strefę kibica. Kawalek wcześniej (ok. 300 m) można zobaczyć partię szybkich łuków.



4



4

GPS: 49, 59' 45.81" N, 18, 42' 56.29" E
Od startu: 4,8 km
Dojazd: od strony DK81, ulicą Łąkową
Po szybkiej, szerokiej partii rajdówki muszą dohamować do lewego 90 przez skrzyżowanie.

OS3/6/9

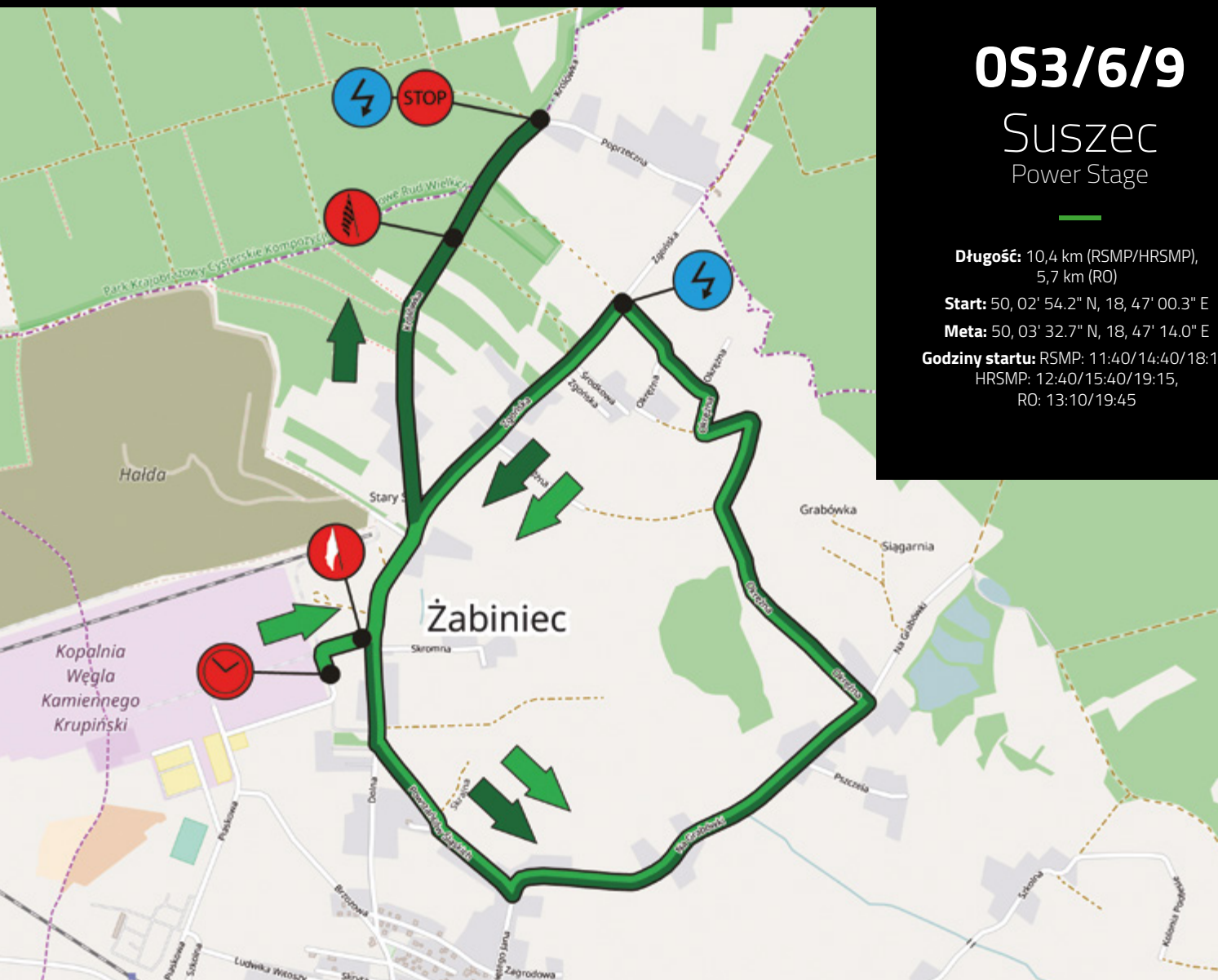
Suszec Power Stage

Długość: 10,4 km (RSMP/HRSM),
5,7 km (RO)

Start: 50, 02' 54.2" N, 18, 47' 00.3" E

Meta: 50, 03' 32.7" N, 18, 47' 14.0" E

Godziny startu: RSMP: 11:40/14:40/18:15,
HRSM: 12:40/15:40/19:15,
RO: 13:10/19:45



17

1

GPS: 50, 3' 21.68" N, 18, 47' 42.50" E

Od startu: 3,4 km

Dojazd: od strony Królówki ul. Poprzeczna i Zgońska,
dojście wzdłuż oesu (ok. 300 m)

Kręty fragment oesu w otwartym terenie – najpierw lewy hak,
później prawy i lewy 90. Kawalek dalej widoczna szybka eska
i lewy 90 na skrzyżowaniu.



2

GPS: 50, 3' 3.97" N, 18, 47' 7.17" E

Od startu: 4,7 km

Dojazd: od strony Suszeczka, ulicą Dolną i dojście wzdłuż oesu
(ok. 800 m)

Zakręt pokonywany w dwóch wariantach: stawka RSMP i HRSM
za pierwszym razem przejedzie przez szybkę i rozpocznie drugą pętlę.
Za drugim razem wykonają tu ciasny nawrót w prawo i udadzą się
na metę. Zawodnicy z RSMSI od razu zawracają na metę.



2

LISTA ZGŁOSZEŃ

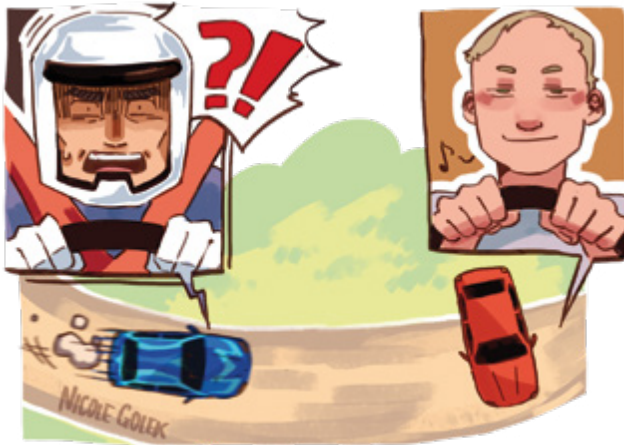
Nr	Kierowca	Pilot	Samochód	Klasa	Priorytet
1	Miko Marczyk	Szymon Gospodarczyk	Škoda Fabia R5	2	PZM
2	Tomasz Kasperczyk	Damian Syty	Ford Fiesta R5	2	PZM
3	Łukasz Habaj	Wojciech Włodek	Fiat Seicento Sporting	Open 2WD	PZM
4	Jakub Brzeziński	Dariusz Burkat	Ford Fiesta	Open 4WD	PZM
5	Dariusz Poloński	Łukasz Sitek	Fiat Abarth 124 Rally	Open 2WD	PZM
6	Łukasz Kotarba	Tomasz Kotarba	Citroën C3 R5	2	
7	Kacper Wróblewski	Jacek Spentany	Hyundai i20 R5	2	
8	Łukasz Byśkiniewicz	Zbigniew Cieślak	Hyundai i20 R5	2	
9	Sylwester Płachytko	Jacek Nowaczewski	Ford Fiesta R5	2	
10	Jarosław Kołtun	Ireneusz Pleskot	Ford Fiesta R5	2	
11	Maciej Lubiak	Michał Trela	Hyundai i20 R5	2	
12	Daniel Chwist	Kamil Heller	Hyundai i20 R5	2	
14	Zbigniew Gabryś	Robert Hundla	Hyundai i20 R5	2	
15	Marcin Babraj	Jakub Gerber	Ford Fiesta R5	2	
16	Łukasz Kabaciński	Michał Kuśnierz	Ford Fiesta Proto	Open 4WD	
17	Marek Nowak	Adam Grzelka	Mitsubishi Lancer Evo IX	Open 4WD	
18	Adam Stec	Dariusz Zdanowicz	Mitsubishi Lancer Evo X	Open 4WD	
19	Artur Rowiński	Magdalena Tokarska	Škoda Fabia	Open 4WD	
20	Antoni Rożek	Sebastian Dwornik	Subaru Impreza	Open 4WD	
21	Jakub Greguła	Grzegorz Dachowski	Subaru Impreza STI	Open 4WD	
22	Jarosław Szeja	Mateusz Martynek	Subaru Impreza	Open 4WD	
23	Tomasz Kuciński	Adam Mendoń	Ford Fiesta	Open 4WD	
24	Michał Pryczek	Jacek Pryczek	Subaru Impreza GC8 555	HR2	
25	Marek Gaciarz	Arkadiusz Skorupa	Toyota Celica GT-4	HR2	
26	Arkadiusz Kula	Małgorzata Opałka	Mitsubishi Lancer Evo	HR2	
27	Paweł Wysocki	Arkadiusz Sałaciński	Toyota Celica GT-4	HR2	
28	Błażej Czekan	Paweł Grzywacz	Subaru Impreza	HR2	
29	Łukasz Lewandowski	Piotr Białowas	Peugeot 208 R2	4	
30	Tomasz Zbroja	Jakub Wróbel	Citroën DS3 R3	3	
31	Szymon Cieślak	Bartosz Sajdak	Peugeot 208 R2	4	
32	Damian Łata	Michał Majewski	Peugeot 208 R2	4	
33	Jacek Michalski	Maciej Skubij	Honda Civic Type-R	3	
34	Tomasz Wilk	Aleksandra Przybyłek	Renault Clio	3	
35	Michał Kozłowski	Krzysztof Mazur	Ford Fiesta R2	4	
36	Balbina Gryczyńska	Łukasz Gwiazda	Ford Fiesta R2	4	
37	Piotr Krotoszyński	Bartosz Bil	Opel Adam	4	
38	Rafał Kulka	Aneta Marcol	Peugeot 208 R2	4	
39	Tomasz Pyra	Agnieszka Pyra	Honda Civic Type-R	Open 2WD	
40	Andrzej Borkowski	Michał Jurgała	BMW M3	Open 2WD	
41	Sławomir Strychalski	Paweł Pochroń	Nissan 350Z	Open 2WD	
42	Paweł Biegun	Patryk Olejniczak	Lada 2105	Open 2WD	
43	Jakub Lesiak	Łukasz Biernot	BMW M3	Open 2WD	
44	Pan Jarek	Kamil Kozdroń	Łada 2105	Open 2WD	
45	Marek Mularczyk	Marcin Michalewicz	Fiat Seicento Abarth	Open 2WD	
46	Błażej Gazda	Maciej Mikuliszyn	Citroën C2 R2 Max	Open 2WD-	
47	Sebastian Teter	Michał Marczewski	Ford Fiesta	Open 2WD-	
48	Artur Makówka	Anna Sak	Peugeot 106	Open 2WD-	
49	Jacek Polok	Ryszard Ciupka	Ford Fiesta	Open 2WD-	
50	Tomasz Sztwiertnia	Marcin Drewniak	Ford Fiesta	Open 2WD-	
51	Jakub Żwirtek	Paweł Daniec	Renault Clio Williams	HR3	
52	Marcin Gaciarz	Marcin Kowalik	Nissan Sunny GTI	HR3	
53	Rafał Zabuski	Adam Binięda	Honda Civic	HR4	
54	Jerzy Smagała	Maciej Miklaszewski	Honda Civic	HR4	
55	Łukasz Kozdroń	Sławomir Kołodziej	Honda Civic	HR4	
56	Bartłomiej Fizia	Krzysztof Janik	Honda Civic	HR4	
57	Piotr Plata	Karol Plata	Fiat Cinquecento	HR5	

Nr	Kierowca	Pilot	Samochód	Klasa	Priorytet
61	Robert Luty	Marcin Celiński	Subaru Legacy	K4J2/F4	
62	Jerzy Skrzypek	Krzysztof Marczewski	Fiat Ritmo Abarth	K4J1/E3	
63	Piotr Zaleski	Piotr Szadkowski	Porsche 911 SC	K3/D4	
64	Piotr Kiepusa	Piotr Kiepusa	Fiat 125p	K2/C2	
65	Andrzej Wodziński	Marek Kaczmarek	Alfa Romeo 1750 GTAm	K1/B4	
66	Elefant	Oskar Tichanowicz	BMW 318is	K5/G3	
67	Filip Stopa	Rafał Ślęczka	BMW E30 318is	K4J2/F3	
68	Marek Suder	Dariusz Gurdziotek	Ford Sierra Cosworth 4x4	K4J2/F4	
69	Marcin Grzelewski	Krzysztof Niedbała	Ford Sierra	K4J2/F4	
70	Tymoteusz Rogowski	Domosław Rogowski	Łada VFTS	K4J1/E2	
71	Witold Molicki	Witold Molicki	Łada 2107	K4J1/E2	
72	Mirosław Miernik	Piotr Mitrega	Fiat Abarth	K3/D3	
73	Tomasz Curyło	Jarosław Skwarek	FSO Syrena 104	K1/B1	
74	Jakub Wolski	Bartosz Krawiec	BMW E30 318is	K5/G3	
75	Wojciech Goździewicz	Joanna Madej	BMW 318	K5/G3	
76	Mariusz Ziółkowski	Przemysław Bosek	FSO Polonez 2000	K5/G3	
77	Tomasz Szostak	Tomasz Szostak	Volkswagen Golf GT	K5/G0	
78	Mariusz Polak	Tadeusz Gargas	Audi B2 Coupe Quattro	K6/H4	
79	Wojciech Kaszowski	Bartłomiej Męka	Ford Sierra	Pokaz	
80	Tomasz Piechowicz	Leszek Janusz	Toyota Celica GT-Four ST205	Gość	
81	Michał Łusiak	Kamil Szymański	Ford Mercury	Gość	
82	Wojciech Sroczyński	Emilia Kotarska	Opel Astra	Gość	

Nr	Kierowca	Pilot	Samochód	Klasa	Priorytet
101	Michał Rokita	Dyemba	Renault Clio	RO 1	
102	Łukasz Godula	Daniel Nowak	Honda Civic	RO 2	
103	Maciej Sordyl	Krzystian Korzeniowski	Honda Civic	RO 2	
104	Adam Sroka	Krzystian Woźniak	Honda Civic	RO 2	
105	Adam Wrocławski	Marek Dobrowolski	Renault Clio	RO 1	
106	Piotr Baran	Michał Paciej	Citroën Saxo	RO 2	
107	Maciej Hawro	Patryk Kielar	Peugeot 106	PPC	
108	Karol Zardzewiały	Adrian Mroszczyk	Renault Clio	RO 1	
109	Wiesław Zagon	Marek Zakrzewski	Renault Clio	RO 1	
110	Adrian Franiszyn	Łukasz Zapart	Renault Clio	RO 1	
111	Robert Długopolski	Paweł Piczak	Honda CivicType-R	RO 1	
112	Grzegorz Pasterak	Adam Gładysz	Honda CivicType-R	RO 1	
113	Bartłomiej Senkowski	Radosław Talaga	Honda CivicType-R	RO 1	
114	Maciej Watras	Kamil Kluczewski	Renault Clio	RO 1	
115	Mateusz Bojanowski	Andrzej Ksył	Honda CivicType-R	RO 1	
116	Krzysztof Stańdo	Krzysztof Grzesik	Renault Clio	RO 1	
117	Piotr Bujak	Maciej Trela	Renault Clio	RO 1	
118	Dominik Cholewa	Marcin Roik	Renault Clio	RO 1	
119	Bartosz Bąk	Łukasz Jastrzębski	Honda CivicType-R	RO 1	
120	Marcin Pogorzelski		Renault Clio	RO 1	
121	Adam Rachwał	Sławomir Leja	Honda Civic	RO 2	
122	Przemysław Bronicz	Katarzyna Wojtjuk	Honda Civic	RO 2	
123	Marcin Kanik	Bożydar Grzywaczewski	Honda Civic	RO 2	
124	Michał Lorećik	Maciej Zięba	Citroën Saxo	RO 2	
125	Grzegorz Ciombor	Marcin Borycki	Honda Civic	RO 2	
126	Tomasz Pławewski	Paweł Kaim	Honda Civic	RO 2	
127	Łukasz Ulman	Michał Małkowski	Honda Civic	RO 2	
128	Waldemar Śliwka	Anna Gabryś	Honda Civic	RO 2	
129	Marcin Kowal	Sebastian Lenkowski	Mitsubishi Lancer Evo IX	RO Open 4WD	
130	Krzysztof Pacholec	Michał Kłos	Mitsubishi Lancer Evo X	RO Open 4WD	
131	Artur Bal	Marcin Bierniak	Citroën C2	RO Open 2WD	
132	Krzysztof Grzywacz	Szymon Kozakiewicz	Citroën Saxo	PPC	
133	Piotr Kamiński	Marcel Klaja	Citroën Saxo	PPC	
134	Szymon Kalczyński	Mieczysław Kalczyński	Peugeot 106	PPC	
135	Daniel Turoń	Dominik Wenglorz	Citroën Saxo	PPC	
136	Bartłomiej Bębenek	Grzegorz Bębenek	Citroën Saxo	PPC	
137	Szymon Szymoniak	Konrad Giergiel	Peugeot 106	PPC	

BEZPIECZNE KIBICOWANIE

RAJDY SAMOCHODOWE TO PIĘKNY SPORT, ALE BY W PEŁNI CIESZYĆ SIĘ KIBICOWANIEM PRZY TRASIE, WARTO ZNAĆ KILKA ZASAD. STOSUJ SIĘ DO NICH, BY BEZPIECZNIE WRÓCIĆ DO DOMU PO ZAWODACH!



1 Pod żadnym pozorem nie wjeżdżaj na drogę podczas trwania rajdu! Parkując, nie utrudniaj przejazdu służbom ratunkowym, policji, organizatorowi!



2 Pod żadnym pozorem nie stawaj w miejscach szczególnie niebezpiecznych – na zewnętrznych zakrętach, za hopami, na końcu prostych i zbyt blisko drogi!



3 Na trasę odcinka przyjedź odpowiednio wcześniej, abyś nie stwarzał zagrożenia! Gdy wybierasz się z dziećmi, pamiętaj, aby cały czas były pod Twoją opieką.



4 Wykonuj polecenia sędziów zabezpieczenia oraz służb porządkowych, oni są dla zapewnienia Ci bezpieczeństwa.



5 Nie stwarzaj zagrożenia dla siebie oraz innych!
Pod żadnym pozorem nie wchodź na trasę podczas trwania odcinka specjalnego!



6 Nie przebywaj zbyt blisko trasy rajdu.
Często więcej zobaczysz z miejsca położonego nieco dalej i wyżej.



7 Jeśli zauważysz coś, co wymaga natychmiastowej interwencji, poinformuj o tym najbliższych sędziów zabezpieczenia, punkt radiowy lub wykorzystaj telefoniczny numer alarmowy.



8 Pozostań na swoim miejscu obserwacyjnym aż do przejazdu samochodu organizatora oznakowanego szachownicą.



9 Nie przeszkadzaj organizatorowi! Jego podstawowym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim kibicom!

JEŚLI ZOBACZYSZ PRZY TRASIE OS TEGO TYPU TABLICZKI, OZNACZA TO MIEJSCE SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNE I **OBOWIĄZUJE W TYM REJONIE CAŁKOWITY ZAKAZ PRZEBYWANIA OSÓB!** WYBIERZ INNE, BEZPIECZNIEJSZE MIEJSCE!





ZWYCIĘSTWO O WŁOŚ

UBIEGŁOROCZNA EDYCJA RAJDU ŚLĄSKA STAŁA POD ZNAKIEM WIELKICH EMOCJI. PO DRAMATYCZNEJ RYWALIZACJI O ZWYCIĘSTWIE ZADECYDOWAŁO ZALEDWIE 0,2 S. PO RAZ DRUGI W KARIERZE NAJSZYBSI NA ŚLĄSKU OKAZALI SIĘ TOMASZ KASPERCZYK I DAMIAN SYTY.





Chrapkę na zwycięstwo na Śląsku miało kilka załóg. Jednak już od początku rywalizacji wyłoniła się trójka zawodników, którzy walczyli o wygraną do ostatniego oesu. Początkowo przewagę zdobyli Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5). Zawodnicy Škoda Polska Motorsport byli najsukuteeczniejsi na pierwszych oesach, musieli jednak stale uważać na ekipę Tiger Energy Rally Team, czyli Tomasza Kasperczyka i Damiana Sytego (Ford Fiesta R5). Za nimi natomiast czujnie podążali Jakub Brzeziński z Kamilem Kozdroniem (Škoda Fabia R5). Na dwa oesy przed końcem rajdu przewaga Marczyka nad Kasperczykiem wynosiła 4,4 s.

PECH MARCZYKA

Na przedostatnim oesie przysty nadzieje na pierwsze zwycięstwo w karierze Marczyka. W biało-zielonej Škodzie Fabii R5 urwały się szpilki (śruby mocujące koło), co oznaczało stratę ponad sześciu minut. Marczyk i Gospodarczyk ambitnie przystąpili do ostatniej próby, jednak o szybkiej jeździe nie było mowy i załoga Škody ukończyła rywalizację na odległej 18. pozycji w generalce. Pech rywali wykorzystał Kasperczyk, ale przed ostatnim oesem jego przewaga nad Brzezińskim wynosiła zaledwie 0,5 s. O zwycięstwie miał więc zadecydować Power Stage, czyli liczący nieco ponad 10 kilometrów odcinek specjalny Suszec. „Colin” Brzeziński pokonał go koncertowo, jednak nie wystarczyło to do zwycięstwa: Tomasz Kasperczyk na mecie zameldował się z czasem o zaledwie 0,3 s gorszym, co oznaczało, że Brzezińskiemu do zwycięstwa zabrakło zaledwie 0,2 s.





fot. Maciej Niechwiadowicz



fot. Maciej Niechwiadowicz



fot. Maciej Niechwiadowicz

DUBLET KASPERCZYKA

Dla Kasperczyka i Sytego było to drugie z rzędu zwycięstwo w Rajdzie Śląska. Brzeziński i Kozdroń musieli zadowolić się drugim miejscem, z rekordowo niską stratą do zwycięzcy. Podium uzupełnili jadący Fordem Fiesta R5 Zbigniew Gabryś i Artur Natkaniec. Na kolejnych miejscach uplasowali się Dariusz Poloński i Łukasz Sitek (Ford Fiesta R5) oraz Łukasz Byśkiniewicz i Maciej Wisławski (Hyundai i20 R5). W pozostałych klasach również nie można było narzekać na brak emocji. W Open N najskuteczniejsi okazali się Marcin Słobodzian i Grzegorz Dachowski w Subaru Imprezie STI. W ośce i równocześnie w klasie 4. triumfowali Jacek Jurecki i Michał Treła w Peugeotzie 208 R2. Poprzednia edycja Rajdu Śląska przeszła do historii Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski jako jedno z najbardziej ekscytujących zawodów w tym cyklu. Przed tegoroczną edycją wszyscy zadają sobie pytanie, czy załoga Tomasz Kasperczyk/Damian Syty zdoła „ustrzelić” hat tricka na śląskich trasach.





RAJD ŚLĄSKA 2018 – 4. RUNDA RSMP

1. TOMASZ KASPERCZYK/DAMIAN SYTY (FORD FIESTA R5)
1:03:22,9 s
2. JAKUB BRZEZIŃSKI/KAMIL KOZDROŃ (ŠKODA FABIA R5)
+ 0,2 s
3. ZBIGNIEW GABRYŚ/ARTUR NATKANIEC (FORD FIESTA R5)
+ 1:08,3 s
4. DARIUSZ POŁOŃSKI/ŁUKASZ SITEK (FORD FIESTA R5)
+ 1:21,8 s
5. ŁUKASZ BYŚKINIEWICZ/MACIEJ WISŁAWSKI (HYUNDAI I20 R5)
+ 1:50,4 s
6. MARCIN SŁOBODZIAN/GRZEGORZ DACHOWSKI (SUBARU IMPREZA STI)
+ 2:53,0 s
7. JACEK JURECKI/MICHAŁ TRELA (PEUGEOT 208 R2)
+ 5:01,6 s
8. KACPER WRÓBLEWSKI/JACEK SPENTANY (PEUGEOT 208 R2)
+ 5:05,3 s
9. DAMIAN ŁATA/MICHAŁ MAJEWSKI (FORD FIESTA PROTO)
+ 5:17,3 s
10. KAMIL BOLEK/MARCIN GAŚ (PEUGEOT 208 R2)
+ 6:34,8 s

LICZBA OESÓW: 9

DŁUGOŚĆ ODCINKÓW: 112,02 KM

LICZBA ZGŁOSZEŃ: 38 (RSMP)

SKLASYFIKOWANO: 28

ZWYCIĘZCY OESÓW: MARCZYK – 4, BRZEZIŃSKI – 3, KASPERCZYK – 2

LIDERZY: OS1-7 MARCZYK, OS8-9 KASPERCZYK

25



fot. Maciej Niechwiadowicz

WYRÓWNANA WALKA

DO KOŃCA SEZONU RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI POZOSTAŁY ZALEDWIE DWIE RUNDY, JEDNAK W WALCE O TYTUŁ WCIAŻ POZOSTAJĄ DWIE ZAŁOGI. ODPOWIEŹ NA PYTANIE, KTO WYGRA, NIE JEST WCALE TAKA OCZYWISTA. JEDNO JEST PEWNE – W TYM ROKU DO LISTY MISTRZÓW POLSKI DOPISZEMY NOWE NAZWISKO.



Tradycyjnie już zmagania w RSMP otworzył Rajd Świdnicki-Krause. Na starcie 47. edycji tej imprezy stanęła rekordowa liczba zawodników. Lista składała się z 70 załóg, z czego aż 11 z nich postanowiło zaprezentować najmocniejsze samochody klasy R5. Po raz pierwszy w RSMP mogliśmy oglądać aż pięć Hyundaiów i20 R5, kolejną piątkę stanowiły Fordy Fiesta R5, a wisienką na torcie była Škoda Fabia R5. Taki zestaw gwarantował sporą dawkę emocji. Od startu do ataku ruszyli reprezentanci Škody Polska Motorsport, czyli Mikołaj Marczyk i Szymon Gospodarczyk. Nieoczekiwanie jednak przyszło im walczyć z byłym kolegą z zespołu Subaru Poland Rally Team Marcinem Słobodzianem. Pilotowany przez Kamila Kozdronia kierowca zadebiutował za kierownicą samochodu R5 i przez chwilę nawet objął prowadzenie w zawodach. Miko Marczyk szybko jednak odzyskał fotel lidera i dowiózł triumf do mety. Dla 23-latką było to trzecie zwycięstwo w mistrzostwach Polski. Podium uzupełnili wspomniani Słobodzian/Kozdroń oraz Tomasz Kasperczyk i Damian Syty. W Open N z wygranej cieszył się Jakub Brzeziński pilotowany przez Dariusza Burkata, natomiast wśród aut z napędem na jedną oś najszybsi byli Tomasz Zbroja i Jakub Wróbel.

RAJD PEŁEN DEBIUTÓW

Rajd Nadwiślański stał pod znakiem debiutów: w Hyundaiu i20 R5 w barwach Orlen Team zaprezentował się Kacper Wróblewski, a Tomasz Kotarba zaprezentował kibicom Citroëna C3 R5. Druga runda pokazała także, że rola faworyta nie jest łatwa: Miko Marczyk popełnił błąd na pierwszej próbie, co natychmiast wykorzystali rywale. Tomasz Kasperczyk miał w Puławach rachunki do wyrównania: rok wcześniej zwycięstwa pozbawiła go awaria. Już od pierwszego oesu przypuścił atak, który okazał się skuteczny – reprezentant Tiger Rally Team był najszybszy na czterech z sześciu odcinków specjalnych, co pozwoliło mu wygrać rajd z przewagą 26,6 s nad goniącym go Marczykiem. Pierwszą trójkę uzupełnił Marcin Słobodzian. W Open N ze zwycięstwa cieszył się Łukasz Kabaciński pilotowany przez Michała Kuśnierza, a w ośce po raz kolejny triumfował Tomasz Zbroja.





POWRÓT MISTRZA, CZ. 1.

Trzecią odsłonę cyklu stanowił Rajd Polski, będący także rundą FIA ERC, czyli mistrzostw Europy. Oprócz załóg z zagranicy z aktualnym mistrzem Starego Kontynentu Aleksiejem Łukjanikiem na czele mogliśmy oglądać m.in. dawno nieoglądanych w Polsce Łukasza Habaja z Danielem Dymurskim czy Szymona Rutę, który na ten rajd przygotował Volkswagena Polo R5. Rajd Polski, złożony z 15 szutrowych oesów, był wyjątkowo trudnym wyzwaniem. Od początku o zwycięstwo walczyli Łukasz Habaj z Mikołajem Marczykiem, zmieniając się na prowadzeniu w klasyfikacji RSMP. Kluczowy dla rywalizacji okazał się OS12, na którym Marczyk przebił oponę i spadł w dół klasyfikacji. Mistrz Polski z 2015 r. bezwzględnie wykorzystał pech rywala. Drugie miejsce zajął Aron Domżała, który do powrotu na rajdowe oesy namówił utytułowanego Jarosława Barana. Pierwszą trójkę uzupełnił Tomek Kasperczyk. Hat trick w ośce ustrzelił Tomasz Zbroja. Klasa Open N tym razem padła łupem Marka Nowaka i Adama Grzelki.

WYCIECZKA ZA GRANICĘ

Kolejnym szutrowym przystankiem był Rajd Elektreny, czyli jedyna runda w kalendarzu rozgrywana poza granicami kraju. Plejada polskich zawodników udała się na Litwę. Po pechowym Rajdzie Polski Miko Marczyk chciał przypomnieć rywalom, jak szybki jest na luźnej nawierzchni. Plan



udało się zrealizować w 100 procentach: reprezentant Škody Polska Motorsport prowadził od startu do mety, odnosząc tym samym drugie z rzędu zwycięstwo w tym rajdzie. Kroku próbował dotrzymać mu Tomasz Kasperczyk, jednak ostatecznie kierowca Tiger Energy Drink Rally Team musiał zadowolić się drugą pozycją. Na trzecim miejscu zameldowali się Jarosław Kołtun i Ireneusz Pleskot. W Open N najsukuteczniejszy okazał się Łukasz Kabaciński, natomiast w ośce po dachowaniu Tomasza Zbroi ze zwycięstwa cieszyli się Łukasz Lewandowski i Piotr Białowąs.

POWRÓT MISTRZA, CZ. 2.

Ostatnimi zawodami przed Rajdem Śląska był Rajd Rzeszowski. Niespodzianką była obecność na starcie dwóch mistrzów Polski: Grzegorza Grzyba z Robertem Hundlą i Bryana Bouffiera z Xavierem Pansemim. Obie załogi z miejsca stały się faworytami piątej rundy RSMP. Niestety, pojedynek polsko-francuski zakończył się już na OS8, kiedy to liderujący w rajdzie Bouffier dachował. Hyundai i20 R5 udało postawić się na koła, jednak pięciokrotny zwycięzca Rajdu Rzeszowskiego musiał zadowolić się 3. miejscem na mecie. Grzegorz Grzyb nie mógł zmarnować takiej okazji – pewnie sięgnął po swoje czwarte zwycięstwo w Rzeszowie. Dwóch mistrzów Polski na podium rozdzielił Miko Marczyk. Open N padło łupem Jakuba Brzezińskiego, a ośkę wygrali Szymon Cieślak i Bartosz Sajdak.



RAJD ŚWIDNICKI-KRAUSE (26-28 KWIETNIA)

1. Mikołaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5) **1:05:45,0 s**
2. Marcin Słobodzian/Kamil Kozdroń (Ford Fiesta R5) + 11,6 s
3. Tomasz Kasperczyk/Damian Syty (Ford Fiesta R5) + 37,5 s

RAJD NADWIŚLAŃSKI (31 MAJA – 1 CZERWCA)

1. Tomasz Kasperczyk/Damian Syty (Ford Fiesta R5) **1:00:46,7 s**
2. Mikołaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5) + 26,6 s
3. Marcin Słobodzian/Kamil Kozdroń (Ford Fiesta R5) + 1:25,0 s

RAJD POLSKI (ERC, 27-30 CZERWCA) – SZUTROWY

1. Łukasz Habaj/Daniel Dymurski (Škoda Fabia R5) **1:47:40,9 s**
2. Aron Domżała/Jarosław Baran (Škoda Fabia R5) + 1:13,7 s
3. Tomasz Kasperczyk/Damian Syty (Ford Fiesta R5) + 2:10,6 s

RALLY ELEKTRĖNAI (LITWA, 12-13 LIPCA) – SZUTROWY

1. Mikołaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5) **55:31,0 s**
2. Tomasz Kasperczyk/Damian Syty (Ford Fiesta R5) + 15,0 s
3. Jarosław Kołtun/Ireneusz Pleskot (Ford Fiesta R5) + 38,4 s

RAJD RZESZOWSKI (CEZ, 8-10 SIERPANIA)

1. Grzegorz Grzyb/Robert Hundla (Škoda Fabia R5) **1:39:18,3 s**
2. Mikołaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5) + 20,6 s
3. Bryan Bouffier/Xavier Panseri (Hyundai i20 R5) + 58,5 s

KLASYFIKACJA RSMP PO PIĘCIU RUNDACH:

- | | | |
|----|--|------------|
| 1. | Mikołaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (Škoda Fabia R5) | 148 |
| 2. | Tomasz Kasperczyk/Damian Syty (Ford Fiesta R5) | 112 |
| 3. | Łukasz Habaj/Daniel Dymurski (Škoda Fabia R5) | 55 |
| 4. | Grzegorz Grzyb/Robert Hundla (Škoda Fabia R5) | 54 |
| 5. | Łukasz Kotarba/Tomasz Kotarba (Citroën C3 R5) | 54 |

KTO WYGRA?

Przed finałowymi rundami załoga Škody Polska Motorsport ma sporą przewagę nad rywalami w klasyfikacji sezonu, jednak o tytule do końca będą walczyć reprezentanci Tiger Energy Drink Rally Team. Być może o tytule zadecyduje już Rajd Śląska, a być może odpowiedź na pytanie: Marczyk czy Kasperczyk? – poznamy dopiero w finałowym Rajdzie Dolnośląskim.



POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI

KLASYCZNE RAJDÓWKI ZAWSZE WZBUDZAJĄ ZACHWYT KIBICÓW. JEDNAK MOTUL HISTORYCZNE RAJDOWE SAMOCHODOWE MISTRZOSTWA POLSKI TO NIE TYLKO POKAZOWE PRZEJAZDY STARYCH SAMOCHODÓW. NA ODCINKACH SPECJALNYCH TOCZY SIĘ BOWIEM ZACIĘTA RYWALIZACJA.

Sześć rund – pięć na asfalcie i jedna na szutrze – tak prezentuje się tegoroczny kalendarz Motul HRSMP. Cztery z nich – w Świdnicy, Lublinie, Rzeszowie oraz szutrowe zmagania w Mikołajkach – są już za nami. Mistrzostwa przekroczyły więc już swój półmetek.

MORDERCZE GÓRY SOWIE

Inauguracja sezonu nastąpiła w Świdnicy, miejscu, gdzie od blisko 50 lat goszczą rajdy samochodowe. Niegdyś zawody rozgrywano pod nazwą Elmot, a dziś pod szyldem Rajdu Świdnickiego-Krause. Na starcie stanęło 20 załóg, które wyruszyły na bardzo wymagające, śliskie próby. O trudności tych zawodów świadczy fakt,

że do mety dotarła nieco ponad połowa zgłoszonych aut. Skapitulowały m.in. takie cuda jak Fiat 125 Monte Carlo czy Ford Sierra Cosworth w barwach zespołu Mariana Bublewicza. Kluczem do sukcesu było zarówno dobre tempo, jak i umiejętność dbania o pojazdy. W kategorii samochodów z lat 1976-81 triumfowali Piotr Zaleski i Piotr Szadkowski w Porsche 911 SC. W klasie FIA 4/J1 (auta z lat 1982-85) ze zwycięstwa cieszyli się jadący łądką 2107 Tymoteusz i Domosław Rogowscy, w FIA 4/J2 (1986-90) najlepsi okazali się Filip Stopa z Grzegorzem Ślęczką w BMW 318iS. Arkadiusz Kula z pilotką Małgorzatą Opałką w BMW M3 zwyciężyli natomiast w klasie PZM 5, w PZM 6 triumfowali Mariusz Polak i Tadeusz Gargas (Audi Quattro).

SŁOŃCE I KURZ

Na Rajdzie Nadwiślańskim, drugiej asfaltowej rundzie sezonu, wyzwaniem okazały się upał i wszędobylski kurz. Do mety w Puławach dotarła szczęśliwa trzynastka historyków. Najszybsi okazali się zwycięzcy kategorii FIA 4/J2 Filip Stopa z Grzegorzem Ślęczką w BMW 318IS. W FIA 3 pomimo drobnych problemów z Porsche 911 SC triumfowali Piotrowie Zaleski i Szadkowski. FIA 2 padło łupem Piotra Kiepurę i Mateusza Galle w Fiacie 125p Monte Carlo. W kategorii FIA 1, czyli aut z rocznika 1931-1961, ze zwycięstwa cieszyła się załoga przepięknej Syreny 104, czyli Tomasz Curyło i Jarek Skwarek. Jerzy Skrzypek i Krzysztof Marczewski w Fiacie Ritmo Abarth zajęli pierwsze miejsce w FIA 4/J1. W kategoriach krajowych, czyli PZM 5 i PZM 6, zwyciężyli Wolski/Krawiec w BMW 318IS oraz Polak/Ziółkowski w Audi Quattro.

CZAS NA SZUTRY

Kolejnym przystankiem Motul HRSMP był szutrowy Rajd Polski. Luźna nawierzchnia i trasy goszczące jeszcze niedawno mistrzostwa świata stanowiły nie lada wyzwanie dla historycznych samochodów. Tempo dyktował Robert Luty – doświadczony kierowca, startujący w Rajdzie Polski po raz szósty, pilotowany przez Marcina Celińskiego. Jadący Subaru Legacy zawodnicy byli najszybsi z całej stawki i w kategorii FIA 4/J2. Za nimi uplasowali się zwycięzcy klasy PZM 5 Piotr Gadomski i Tomasz Widera w Mercedesie W123. Jadący Alfą Romeo 1750 GTAm Andrzej Wodziński zwyciężył w kategorii FIA 1. Załoga

Zaleski/Szadkowski w Polonezie 2000 zwyciężyła w FIA 3. FIA 4/J2 padło łupem załogi Skrzypek/Marczewski w Fiacie Ritmo Abarth. W FIA 2 ze zwycięstwa cieszyli się Piotr Kiepura i Mateusz Galle w Fiacie 125p. Wspaniałą siódmkę na mecie uzupełniła załoga Woźniak/Chronowski.

PODKARPACKI MARATON

Czwartym przystankiem mistrzostw był Rajd Rzeszowski. Wyzwaniem dla zawodników nie były tylko warunki, ale i ich długość, ponieważ do przejechania było blisko 550 km, w tym aż 178 km odcinków specjalnych. Po drugi triumf z rzędu sięgnęli Robert Luty i Marcin Celiński – ich Subaru Legacy było najszybsze wśród historyków i w klasie FIA 4/J2. Co ciekawe, ich czas na mecie uplasowałby ich na 17. miejscu w klasyfikacji RSMP. Udany debiut zaliczyli Andrzej Banaś i Rafał Chronowski w zjawiskowej Lancii Beta Monte Carlo. Skuteczne tempo pozwoliło im na triumf w klasie FIA 3. Pech dopadł natomiast Piotra Zaleskiego, dla którego Rzeszowski był pierwszym nieukończonym rajdem w Motul HRSMP. W klasie FIA 1 wygrała załoga Curyło/Skwarek (Syrena 104), w FIA 2 Hoffman/Bartoga (Saab 96 V4 Rally), w FIA 4/J1 Skrzypek/Marczewski (Fiat Ritmo Abarth). Natomiast w krajowych PZM 5 - Goździewicz/Madej (BMW 318IS), PZM 6 Polak/Gargas (Audi B2 Coupe Quattro).

fot. Grzegorz Rybarski



KLASYFIKACJA MOTUL HRSMP PO CZTERECH RUNDACH:

- | | |
|--|-----|
| 1. Robert Luty/Marcin Celiński (Subaru Legacy) | 122 |
| 2. Jerzy Skrzypek/Krzysztof Marczewski (Fiat Ritmo Abarth) | 107 |
| 3. Piotr Zaleski/Piotr Szadkowski
(Porsche 911 SC/Polonez 2000) | 88 |





EMOCJONUJĄCY WSTĘP

POCZĄTEK SEZONU RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW ŚLĄSKA 2019 STAŁ POD ZNAKIEM LICZNYCH NIESPODZIANEK. ZMIANY W KALENDARZU I RYWALIZACJA NA OESACH BUDZIŁY NIEZMIENNIE OGROMNE EMOCJE.

32

Kalendarz mistrzostw na sezon 2019 składa się z sześciu rund, dotychczas rozegrano dwie z nich. Inauguracją cyklu był Rajd Ziemi Głubczyckiej rozegrany w połowie maja na południu województwa opolskiego. Kolejnym przystankiem na początku czerwca miał być Rajd Ziemi Bocheńskiej, jednak małopolska impreza została odwołana. Jej miejsce niemal w ostatniej chwili zajął Rajd Festiwalowy. Kolejnymi rundami będą Rajd Mikołowsko-Żorski rozgrywany przy okazji Rajdu Śląska, następnie Rajd Wisły, Rajd Grodzki i tradycyjny finał, czyli Rajd Cieszyńskiej Barbórki.

PEŁNA DOMINACJA

Od pierwszych kilometrów RSMŚL 2019 kibice nie mogli narzekać na brak emocji. Rajd Ziemi Głubczyckiej składał się z dwóch odcinków specjalnych pokonywanych trzykrotnie. Kręte i techniczne partie łączyły się z szybkimi fragmentami, co stanowiło nie lada wyzwanie dla kierowców. Najskuteczniejsi w pierwszej rundzie cyklu byli Adam Sroka i Krystian Woźniak, którzy w drodze po zwycięstwo wygrali wszystkie oesy. Dla załogi w Hondzie Civic VTi był to zaledwie czwarty start w mistrzostwach i pierwszy triumf w cyklu. Na drugim miejscu na mecie, ze stratą 25 s, zameldowali się Maciej Sordyl i Krystian Korzeniowski. Podium uzupełnili Michał Rokita i Wojciech Habuda, którzy mieli zaledwie 0,6 s przewagi nad goniącymi ich rywalami.

fot. Janusz Boruta



SUBARU NA WALIMSKIEJ KOSTCE

Klasyczne Subaru Impreza 555, którym 21 lat temu po mistrzostwo Europy sięgał Krzysztof Hołowczy, okazało się najszybsze także podczas drugiej rundy HRSMP – Rajdu Świdnickiego-Krause. Ponownie cieszyć się mógł Michał Pryczek, którego tym razem pilotował Krzysztof Marschal. Drugi najlepszy czas uzyskali najszybsi w FIA 5/H2 Jerzy Smaaga/Konrad Giergiel (Honda Civic), a trzeci triumfatorzy FIA 6/H3 Marcin Gaciarz/Marcin Kowalik (Nissan Sunny GTI).

NIEOCZEKIWANA ZMIANA MIEJSC

Tuż przed sezonem organizatorzy Rajdu Ziemi Bocheńskiej ogłosili, że tegoroczna edycja rajdu nie odbędzie się. Na szczęście w ciągu kilku tygodni udało się znaleźć zastępstwo – do kalendarza dopisano jubileuszowy 50. Rajd Festiwalowy. Czerwiec na Opolszczyźnie przywitał zawodników prawdziwą letnią pogodą. Skwar mieszał się z niespodziewanymi opadami deszczu, co jeszcze mocniej utrudniało zadanie sportowcom. W tych warunkach najlepiej poradzili sobie Michał Rokita i Wojciech Habuda. Załoga w Renault Clio osiągnęła swój życiowy wynik w zaledwie drugim starcie w RSMŚL. Ubiegłoroczny mistrz klasy PPC – Łukasz Godula pilotowany przez Daniela Nowaka – musiał zadowolić się drugim miejscem. Trzecie miejsce wywalczyli Maciej Matysiak i Andrzej Filipek. Poza mistrzostwami kibiców cieszyła jazda rajdowego mistrza Polski i Europy ERC 2 Wojtka Chuchały, którego pilotował znany piosenkarz Michał Wiśniewski.



WYNIKI

RAJD ZIEMI GŁUBCZYCKIEJ (17-18 MAJA)

1. Adam Sroka/Krystian Woźniak (Honda Civic) **25:27,1 s**
2. Maciej Sordyl/Krystian Korzeniowski (Honda Civic) **+ 25,6 s**
3. Michał Rokita/Wojciech Habuda (Renault Clio) **+ 37,3 s**

RAJD FESTIWALOWY (15-16 CZERWCA)

1. Michał Rokita/Wojciech Habuda (Renault Clio) **21:17,3 s**
2. Łukasz Godula/Dominik Nowak (Honda Civic) **+ 11,5 s**
3. Maciej Matysiak/Andrzej Filipek (Renault Clio) **+ 22,6 s**

KLASYFIKACJA PO DWÓCH RUNDACH:

1. Rokita/Habuda **43 pkt**
2. Godula/Nowak **39 pkt**
3. Sordyl/Korzeniowski **33 pkt**



fot. Janusz Boruta

WAKACYJNA PRZERWA

Po Rajdzie Festiwalowym w kalendarzu była długa, wakacyjna przerwa. Rajdowe Mistrzostwa Śląska ruszają ponownie 6 września na Rajdzie Mikołowsko-Żorskim. Dwie rundy i dwóch zwycięzców oznaczają, że w sezonie 2019 trudno wskazać faworytów. Pierwszą trójkę przed Rajdem Mikołowsko-Żorskim dzieli zaledwie 10 punktów. Liderem punktacji jest załoga Rokita/Habuda, która jako jedyna gościła w obu rundach na podium. Za nią plasują się Godula/Nowak oraz Sordyl/Korzeniowski. Zważywszy na emocje w dwóch pierwszych rundach, warto śledzić rozwój sytuacji na Śląsku. Emocji na pewno nie zabraknie!



LIDER KONTRA ZWYCIĘZCA

TEGOROCZNY RAJD ŚLĄSKA BĘDZIE STANOWIŁ PRZEDOSTATNIĄ RUNDĘ RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI. GŁÓWNYMI KANDYDATAMI DO ZWYCIĘSTWA SĄ TRIUMFATORZY DWÓCH POPRZEDNICH EDYCJI, CZYLI TOMEK KASPERCZYK I DAMIAN SYTY. SPODZIEWAMY SIĘ JEDNAK, ŻE MIKOŁAJ MARCZYK I SZYMON GOSPODARCZYK, OBECNI LIDERZY RSMP, TANIO SKÓRY NIE SPRZEDADZĄ. ZAPOWIADA SIĘ WIĘC ZACIĘTA WALKA, JEDNAK NIM DO NIEJ DOJDZIE, ZAPYTALIŚMY OBU ZAWODNIKÓW O TO, W JAKICH NASTROJACH WYRUSZĄ DO RYWALIZACJI.



Mikołaj Marczyk (fot. Maciej Niechwiadowicz/Škoda)

JESTEŚ JEDNYM Z DWÓCH KANDYDATÓW DO MISTRZOSTWA POLSKI. JAK SIĘ Z TYM CZUJESZ? CZY DLA CIEBIE TO POWÓD DO RADOŚCI, CZY MOŻE BARDZIEJ PRESJA?

Mikołaj Marczyk: Faktycznie na dwa rajdy przed końcem zajmujemy pierwsze miejsce w tabeli. Ja jednak nie skupiam się na liczeniu punktów. Moim celem jest jak najlepsze przejechanie każdej z rund i takie samo nastawienie mam również przed Rajdem Śląska. Tomek Kasperczyk i Damian Syty są w tym sezonie w bardzo dobrej formie, a dodatkowo dwukrotnie zwyciężali w tej imprezie. Walka nie będzie więc łatwa, dlatego też trzeba skupić się na sobie, bo liczenie punktów i kalkulacje na tym etapie to jedynie dodatkowa presja. Wiem, że mamy dobry samochód, zespół spisuje się wyśmienicie, a my jesteśmy coraz szybsi. O pozycjach będziemy jednak mówić dopiero na mecie.

Tomek Kasperczyk: Miko nie liczy punktów, ale moja księgowka już wszystko policzyła – co i komu się odlicza i ile musimy odrobić (*śmiech*). Rajd Śląska oczywiście jest bardzo ważny, bo mając dwie rundy do końca sezonu, nie można sobie pozwolić na potknięcie. Natomiast myślę, że i tak o wszystkim rozstrzygnie Rajd Dolnośląski, który będzie podwójnie punktowany. Walka o mistrzostwo nie wywołuje u mnie presji. Cieszę się, że jesteśmy nadal w grze. Myślę, że to także pokazuje, że wykonuję postępy i jestem coraz bardziej konkurencyjny. Jednocześnie skupiam się na tym, by z każdego rajdu wyjeżdżać z poczuciem dobrze wykonanej roboty. Nie zawsze to jest jednoznaczne ze zwycięstwem. Z trzeciego miejsca też mogę być zadowolony, pod warunkiem że dałem z siebie wszystko.

CO BĘDZIE DLA CIEBIE I TWOJEGO ZESPOŁU NAJWIĘKSZYM WYZWANIEM W RAJDZIE ŚLĄSKA?

Miko Marczyk: Szybkie złapanie dobrego rytmu. Rajd jest krótki, więc od razu trzeba będzie jechać na maksimum swoich możliwości. Ważne będą miejskie odcinki, żeby dobrze rozpocząć ściganie, a w sobotę – poranna pętla. Poza tym wyzwań będzie sporo, nie wiadomo, jaką będziemy mieli pogodę, jednak rajdy to taki sport, w którym ma się wpływ tylko na swoje przygotowanie.

Tomek Kasperczyk: Odcinki nie są zbyt długie, ale to nie oznacza, że głowa będzie miała łatwiej. Przy tak zaciętej rywalizacji jak ta, którą toczyliśmy z Miko i Szymonem, drobny błąd na 10-kilometrowym oesie praktycznie zawsze oznacza koniec marzeń o wygraniu tej próby. A trzeba pamiętać, że każdy wygrany i dobrze pojechany oes dodaje zawodnikowi spokoju i pewności. Nie przepadam za miejskimi próbami. Zawsze stanowiły dla mnie wyzwanie i może właśnie dlatego ostatnio się na nich mocno poprawiłem. Cieszę się, że są w harmonogramie, bo na takich oesach zawsze jest najwięcej kibiców.

Z CZEGO JESTEŚ ZADOWOLONY W TYM SEZONIE?

Miko Marczyk: Z postępów, jakie zrobiłem, zarówno na szutrze, jak i na asfalcie. Rajd Polski, pomimo niewielkich przygotowań, pojechaliśmy lepszym tempem niż w zeszłym roku. Uważam również, że podobny krok wykonałem na asfalcie – może nasze tempo nie wzrosło znacząco, ale przy rozsądnym progresie czuję się dużo bardziej komfortowo na odcinkach specjalnych. Dodatkowo mam większą świadomość tego, nad czym muszę pracować, a to zdecydowanie zwiększa efektywność.

Tomek Kasperczyk: Z tego, że nie zmieniłem auta, bo okazuje się, że najstarsze R5 w stawce nadal jest konkurencyjne (*śmiech*). Wynik jest głównie kwestią tego, jak kierowca wykorzysta auto i opony. Mówiąc szczerze, podbudował mnie fakt, że w Fieście R5 utrzymuję się w czołówce stawki. Oczywiście zawsze można pojechać szybciej i tego też spróbujemy na trasach Rajdu Śląska. Czuję też, że zrobiłem duży krok w dobrą stronę, jeżeli chodzi o tempo na szutrze.

JAK PODSUMUJESZ DOTYCHCZASOWĄ RYWALIZACJĘ W RSMP?

Miko Marczyk: Walka jest bardzo zacięta, zwłaszcza z Tomkiem Kasperczykiem. Podczas każdego z rajdów mamy co najmniej 10 samochodów R5, więc jesteśmy w świetnym okresie. Nawet w „złotych czasach” polskich rajdów nie było tak wielu załóg w topowych samochodach. Duża część zawodników dopiero jednak rozpoczyna swoją przygodę w R5. Co prawda my też nie jesteśmy bardzo doświadczoną załogą, ale w tego typu aucie zaliczyliśmy już trochę kilometrów. Mówi się, że brakuje utytułowanych kierowców w RSMP, ale spójrzmy na niedawny Rajd Rzeszowski. Tomek z Damianem czy my z Szymonem nie ustępowaliśmy Grześkowi Grzybowi czy Bryanowi Bouffier, więc tempo na odcinkach jest na wysokim poziomie.



Tomasz Kasperczyk (fot. Maciej Niechwiadowicz)

Tomek Kasperczyk: Z jednej strony cieszę się z tego, że za Miko i mną jest dość duża dziura w punktacji. To oznacza, że jesteśmy skuteczni i odskoczyliśmy reszcie. Z drugiej strony wolałbym, żeby o tytuł biło się 5 albo nawet 7 zawodników. Na pewno byłoby to bardziej emocjonujące, a emocje są tym, czego w rajdach szukamy – my i kibice. Wystarczy sobie przypomnieć finał poprzedniego Rajdu Śląska i rollercoaster, jaki przeżyliśmy zarówno my, jak i kibice, gdy okazało się, że zwyciężyliśmy różnicą 0,2 s. Czyż nie o to nam właśnie chodzi? (*śmiech*)

TWÓJ NAJLEPSZY RAJD W TYM SEZONIE?

Miko Marczyk: Jestem zadowolony ze startu w Rajdzie Polski, choć zabrakło w nim kropki nad „i”. Wydaje mi się, że ten kapeć nie był tak do końca do przewidzenia, i rozpatruję go jako zdarzenie rajdowe. Poza tym cieszę się szybkością, jaką zaprezentowaliśmy na Rajdzie Rzeszowskim, zwłaszcza że był dla mnie sporym wyzwaniem. Jechałem tam dopiero drugi raz, a rok temu nie poszło mi zbyt dobrze. Teraz jednak byliśmy konkurencyjni i mimo aż 180-kilometrowej trasy straciłszy zaledwie 20 s do Grześka Grzyba, a dodatkowo byliśmy przed Bryanem Bouffier. Pojechałem równo, czysto, nie mieliśmy żadnych problemów, a utrzymanie tego tempa nie wymagało nadmiernego ryzyka. Był to więc mój najlepszy rajd w tym sezonie.

Tomek Kasperczyk: Najlepszy? Jeszcze przede mną (*śmiech*). Dokładnie na to liczę. Jasne, pierwsze pięć było OK. W każdym tempie było dobre, dlatego chciałbym, żeby te dwa kolejne – Śląska i Dolnośląski – były wręcz idealne. Nie tylko ze względu na punkty, ale także moją osobistą satysfakcję. Natomiast gdybym miał wskazać najlepszy już rozegrany, to wybór jest prosty – Rajd Nadwiślański. Prowadziliśmy od startu do mety, więc nie mógłbym wybrać inaczej.

JEŻELI WYGRAM RAJD ŚLĄSKA, TO...

Miko Marczyk: Bardzo się ucieszę. W pierwszej edycji jechaliśmy samochodem grupy N i zajęliśmy drugie miejsce, a nawet wygraliśmy odcinek w Mikołowie. Rok temu prowadziliśmy przez większość rajdu, jednak problem techniczny pozbawił nas walki do samego końca o wymarzoną pozycję. Mówią, że do trzech razy sztuka. Na pewno bardzo mi zależy na tym, żebyśmy znaleźli się na mecie w Żorach. Jeżeli nie popełnimy większych błędów, myślę, że będziemy zadowoleni!

Tomasz Kasperczyk: Jak wygram trzeci raz z rzędu, to chyba przeprowadzę się do Chorzowa albo lepiej – na Chebbie (*śmiech*). Ale zanim to się stanie, to zadzwonię do mamy i powiem, że dziś wrócę deczko później. Nie ukrywam, że fajnie byłoby być jedynym zwycięzcą Rajdu Śląska tak długo, jak to możliwe. Nie chodzi mi tylko o śrubowanie statystyk. To będzie po prostu fajnie wyglądać na eWRC (*śmiech*).

LICZY SIĘ RYWALIZACJA

BLISKO 40-LETNI, ALE ŚWIETNIE PRZYGOTOWANY SAMOCHÓD ORAZ RÓWNA, SZYBKA I SKUTECZNA JAZDA OKAZAŁY SIĘ KLUCZEM DO SUKCESU PIOTRA ZALESKIEGO. W SEZONIE 2018 TEN KIEROWCA, W DUECIE Z JACKIEM GRUSZCZYŃSKIM, WYGRAŁ HISTORYCZNĄ KLASYFIKACJĘ GENERALNĄ W MOTUL HRSMP. W TYM ROKU JEGO BIAŁO-CZERWONE PORSCHE 911 SC PONOWNIE ZOBACZYMY W AKCJI NA ODCINKACH SPECJALNYCH RAJDU ŚLĄSKA.

—
fot. Grzegorz Rybarski

JAKIE SĄ TWOJE WSPOMNIENIA ZWIĄZANE Z RAJDEM ŚLĄSKA?

Start na pięknym stadionie, pięknym obiekcie. Wąskie i wymagające odcinki specjalne.

CZY TRASA RAJDU ŚLĄSKA PASOWAŁA DO TWOJEGO SAMOCHODU?

Porsche najbardziej „lubi” oesy na Dolnym Śląsku. W Rajdzie Rzeszowskim na wielu odcinkach mieliśmy miejsca, w których zapinałem pierwszy bieg. Do tego doszło mnóstwo partii z ciasno ustawionymi ogranicznikami cięć, więc momentami jazda przypominała nieco próby na KJS-ach. Natomiast z Rajdu Śląska pamiętam sporo wąskich i ciasnych oesów, na których Porsche nie sprawdza się najlepiej. Auto ma ciężki silnik z tyłu, napęd na tylne koła i lekki przód „wypychany” na zewnątrz łuków, więc nie jest bardzo sprawne, gdy zakręty są ciasne. Porsche „odżywa” na szerszych i szybszych partiach. Przed Rajdem Śląska mamy jednak inną zagwozdkę. Tydzień po Rzeszowskim wystartowałem moim samochodem w wyścigu górskim w Sopcach. Rok temu też startowałem w tych zawodach, ale ze słabszym, seryjnym silnikiem, i ku mojemu zdziwieniu wtedy kręciłem lepsze czasy. Problem polega na tym, że mocniejszy silnik ma mniej „parę” w niższych zakresach obrotów, przez co samochód gorzej rozpędza się na wyjeździe z szykan czy ciasnych zakrętów. Dlatego zastanawiam się nad tym, czy w Rajdzie Śląska wystartować jednak z tym słabszym silnikiem po to, by być... szybszym na oesach.

JAK PRZYGOTOWUJE SIĘ 40-LETNIĄ RAJDÓWKĘ DO RAJDU W MISTRZOSTWACH POLSKI?

W Rajdzie Śląska czeka nas 110 km ścigania, ale w poprzedniej rundzie – Rajdzie Rzeszowskim – oesy miały blisko 180 km. Gdyby nie awaria paska



fot. Grzegorz Rybarski



fot. Grzegorz Rybarski



W UBIEGŁOROCZNYM RAJDZIE ŚLĄSKA PIOTR ZALESKI BYŁ TRZECIM NAJSZYBSZYM KIEROWCĄ W STAWCE MISTRZOSTW HISTORYCZNYCH. WYGRAŁ TAKŻE W SWOJEJ KATEGORII, CZYLI FIA 3 (DLA SAMOCHODÓW Z LAT 1976-82).

14 RUND MOTUL HRSMP BEZAWARYJNIE PRZEJECHAŁO PORSCHE 911 SC PIOTRA ZALESKIEGO. RAJD RZESZOWSKI 2019 BYŁ JEGO PIERWSZYM NIEUKOŃCZONYM RAJDEM W TYM CYKLU.



1981

to rok produkcji Porsche 911 SC, którym w tym sezonie startuje Piotr Zaleski.

klinowego, to przejechalibyśmy ten dystans bez problemu. Co ciekawe, pasek urwał nam się pierwszy raz od czterech lat, a Rzeszowski był pierwszą rundą Motul HRSMP, której nie ukończyłem. Przyznam, że na trasach wokół Rzeszowa nasze Porsche dość mocno ucierpiało. Ograniczniki cięć były ustawione nie na poboczach, tylko często już na asfalcie, co sprawiało, że i tak wąska droga stawała się jeszcze węższa. Tym samym wiele razy „udało” mi się dotknąć kołem podstawy słupka, która jest dość ciężka. Przy dużej prędkości każdy taki kontakt jest jak wjazd na kamień. W efekcie przednia geometria mocno nam się rozjechała, więc teraz odbudowujemy zawieszenie, by miało odpowiednie parametry. Kolejna sprawa to przegląd skrzyni biegów, która w tym samochodzie nie jest szczególnie trwała, zwłaszcza jeśli jest narażona na większe obciążenia wynikające z mocy silnika, dużej przyczepności, jaką mają tylne opony, i pracy szpery. Na szczęście znaleźliśmy przyczynę urwanego paska klinowego. Robimy także inne rutynowe czynności kontrolne. Podchodzimy do tematu kompleksowo i drobiazgowo i właśnie dlatego nawet tak wiekowe auto pozwala na bezawaryjne ściganie na oesach.

RAJD RZESZOWSKI DOŚĆ MOCNO NAMIESZAŁ W HISTORYCZNEJ KLASYFIKACJI GENERALNEJ, KTÓREJ DO TYCH ZAWODÓW PRZEWODZILIŚCIE. JAK ZATEM ZAPATRUJESZ SIĘ NA RESZTĘ SEZONU?

Nie przyglądam się statystykom, nie liczę punktów, tylko robię swoje, jadę tak szybko, jak umiem i mogę, a także walczę do końca. To chyba jedyne słuszne podejście i pozostałe dwie rundy sezonu pojedziemy zgodnie z tym założeniem. Nasza taktyka sprawdzała się w poprzednich latach, więc mam nadzieję, że i w tym sezonie da efekt. Choć trzeba przyznać, że w Rajdzie Rzeszowskim ponieśliśmy dotkliwe straty punktowe i ciężko nam będzie je odrobić. Jest to jednak element tego sportu.

CO DLA CIEBIE JEST NAJWIĘKSZYM WYZWANIEM ZWIĄZANYM Z RAJDEM ŚLĄSKA? CZY FAKT, ŻE NIE PRZYSTĘPUJESZ DO RYWALIZACJI W ROLI LIDERA, MA DLA CIEBIE ZNACZENIE? CZY TO PEWNE UTRUDNIENIE?

Na torze zawsze łatwiej jest gonić niż uciekać, ale tam kierowca widzi swoich rywali. W rajdach na odcinku jedziemy pojedynczo, więc z psychologicznego punktu widzenia lepiej mieć przewagę w punktacji. Dochodzimy tu jednak do jednej istotnej kwestii. Mianowicie: my nie jeździmy w rajdach wyłącznie dla wyniku. Oczywiście dobre rezultaty cieszą i o to też walczymy, ale jednocześnie przyjmuję z pokorą każde rozstrzygnięcie sportowe. Dla mnie liczą się nieustanny rozwój i nauka. Najważniejsza jest satysfakcja z jazdy, choć nigdy nie jestem z siebie zadowolony w 100 proc. Uważam, że największą przyjemność daje sama rywalizacja, pokonywanie własnych słabości. Jakbym zakładał, że jadę wyłącznie po wynik i punkty, to chyba w ogóle zrezygnowałbym ze startów. Dlatego w Rajdzie Śląska nie będę jednak kalkulował. Jeżeli miałbym to robić, to musiałbym zmienić swoją naturę.

PIERWSZY RAZ NA ŚLĄSKU

KOLEJNE SZCZEBELKI KARIERY POKONYWANE JUŻ OD LAT PRZEDSZKOLNYCH, POUKŁADANY PLAN TRENINGÓW I PIERWSZE WYCZYNOWE STARTY JESZCZE W PODSTAWÓWCE – ŚWIAT SPORTU STAJE SIĘ CORAZ BARDZIEJ PROFESJONALNY I RAJDY NIE SĄ WYJĄTKIEM. POLSKIM PRZYKŁADEM ZAWODNIKA, KTÓRY BARDZO WCZEŚNIE ZACZAŁ SWOJĄ KARIERĘ, JEST KUBA GREGUŁA Z SUBARU POLAND RALLY TEAM.

Kuba Greguła w sierpniu skończył 18 lat. Raptem kilka tygodni przed Rajdem Śląska otrzymał prawo jazdy kategorii B, na które zapracował, zdając egzamin za pierwszym razem. Jednak zanim zdobył uprawnienia do poruszania się samochodem po polskich drogach, zdążył wystartować m.in. w łotewskim Rajdzie Lipawy, będącym rundą mistrzostw Europy, a także w kilku zawodach na Litwie, stając się kandydatem do tytułu mistrzowskiego w klasie. Rajd Śląska będzie jego pierwszym startem w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski. Przed sezonem 2019 Kuba Greguła dołączył do Subaru Poland Rally Team – uznanej marki w rajdach samochodowych.

W RAMACH PRZYGOTOWAŃ DO STARTÓW NA ASFALCIE, POD KONIEC SIERPNIJA PRZEJECHAŁEŚ RAJDÓWKĄ PONAD 300 KM ODCINKÓW SPECJALNYCH RAJDU NIEMIEC – RUNDY MISTRZOSTW ŚWIATA. MOCNA ROZGRZEWKĄ...

Bardzo mocna. To jest spory wysiłek, nie tylko dla początkującego kierowcy jak ja, ale nie czuję się zmęczony i nie czuję, że bym potrzebował regeneracji i odnowy biologicznej. Wręcz przeciwnie. Mógłbym już wsiąść do auta i ruszyć na oesę na Śląsku. Jestem bardzo zadowolony z tego, że pojechaliśmy w Niemczech. Nie braliśmy udziału w rywalizacji, lecz jechaliśmy jako samochód organizatora, który dostarcza organizatorowi informacji o sytuacji na odcinkach. To zadanie realizowaliśmy w Subaru Imprezie, naszej rajdówce. Oesę pokonywaliśmy szybkim, ale rozsądnym tempem. Na ponad 40-kilometrowym oesie musiałem utrzymać pełną koncentrację przez blisko 30 minut. Dodatkowo podszkoliłem opis, robiąc notatki w rajdzie określonym jako asfaltowe 3 w 1 ze względu na różnorodność dróg. Sporo się też nauczyłem w kwestii zarządzania oponami i rozumienia tego, jak pracują i zużywają się na śliskim czy też bardzo szorstkim asfalcie. Nie powiem, byłem przejęty, bo nagrania z naszej rajdówki oglądali przedstawiciele FIA odpowiedzialni za bezpieczeństwo.

RAJD ŚLĄSKA TO BĘDZIE TWÓJ PIERWSZY RAZ W RSMP, ALE PO RAJDZIE NIEMIEC ZALICZYŁEŚ SWÓJ PIERWSZY RAZ NA... AUTOSTRADZIE.

Tak, to prawda (*śmiech*). Dopóki nie miałem prawa jazdy, to na drogach publicznych – poza oesami – polegałem na Grzesiu Dachowskim, który jest moim pilotem. To on prowadził m.in. podczas zapoznania z trasą czy na dojazdówkach. Po rajdzie wyjechaliśmy z Niemiec, Grzesiu poprowadził i zapytał pod koniec drogi, czy przejmę kierownicę, bo jest już trochę zmęczony. I tak pierwszy raz w życiu sam prowadziłem po autostradzie. Tak, wiem, dziwnie to brzmi – pojechał w rundzie WRC i zadebiutował na autostradzie (*śmiech*), no ale wcześniej nie miałem okazji. Z prawkiem B1 nie wypuszczałem się na szybkie drogi. Moje prawdziwe ma jeszcze napis „świeżo malowane” (*śmiech*).



foto. Marcin Kaliszka/SPRT

JAK DOSZŁO DO TEGO, ŻE STAŁEŚ SIĘ KIEROWCĄ POLSKIEGO ZESPOŁU SUBARU?

Pan Witold Rogalski, szef Subaru Polska, spotkał się ze mną i moim tatą na rozmowę. Nasze cele były podobne, więc postanowiliśmy zorganizować pierwsze testy z Subaru Poland Rally Team pod koniec ubiegłego roku. Pojawiło się zielone światło. Ostateczna decyzja o dołączeniu do zespołu zapadła zimą. Pojechałem do Norwegii do szkoły Hauglanda. Niesamowita przygoda i mnóstwo nauki, zakończona pozytywną oceną mistrza.

OD POCZĄTKU DOBRZE DOGADYWAŁEŚ SIĘ ZE SWOJĄ IMPREZĄ?

Wywodzę się z kartingu i tam spędziłem większość swojego życia, tylko w ubiegłym roku kilka razy startowałem „ośką” w wyścigach górskich, przygotowując się do rajdów. Jeździłem też cywilną Imprezą. Jednak nigdy wcześniej nie startowałem tak mocnym autem z napędem na cztery koła, z podtrzymaniem turbo czy kłową skrzynią biegów. Rajdówka Subaru jest przyjazna w prowadzeniu. Szybko się dogadaliśmy.

TERAZ MOŻESZ JUŻ STARTOWAĆ W POLSCE. A WIĘC – RAJD ŚLĄSKA BĘDZIE TWOIM PIERWSZYM WYSTĘPEM W NASZYM KRAJU?

Pierwszym rajdem w Polsce na pewno i pierwszym startem asfaltowym. To mój kolejny ważny debiut w tym sezonie i zaledwie piąty rajd w życiu (*uśmiesz*). Z kolegami z RSMP miałem okazję ścigać się w Elektrenach, podczas łączonej rundy z mistrzostwami Litwy. Wiem, że Rajd Śląska będzie bardzo trudny i nie będzie łatwo wbić się pod koniec sezonu w ich rozgrywkę. Mój program treningowy w tym roku jest bardzo intensywny. Jeszcze przed zawodami jadę do Włoch do szkoły Canevy na krótki asfaltowy trening. Choć mówi się, że asfaltowe nawierzchnie bardziej leżą kierowcom wywodzącym się z kartingu, to po Rajdzie Niemiec jeszcze mocniej dotarły do mnie różnice między wyścigami a rajdami. Jestem obyty z prędkością, bo mały gokart rozwija ponad 100 km/h, ale ta zmienność i nieprzewidywalność warunków w rajdach to największe wyzwanie. I jednocześnie najpiękniejsze.

W DOBRĄ STRONĘ

ZBLIŻAJĄCY SIĘ DO PEŁNOLETNOŚCI AUTOMOBILKLUB ZIEMI TYSKIEJ TO JEDNA Z NAJBARDZIEJ AKTYWNYCH TEGO TYPU ORGANIZACJI NA ŚLĄSKU. NA KONCIE AZT JEST ORGANIZACJA NIE TYLKO WYJĄTKOWYCH ZAWODÓW DLA AMATORÓW, LECZ TAKŻE RAJDU, KTÓRY JUŻ NA STAŁE WPISAŁ SIĘ DO KALENDARZA MISTRZOSTW POLSKI.



fot. Jakub Tuszyński

Wszystko zaczęło się stosunkowo niedawno, bo w 2001 r. Podczas jednego z konkursów dotyczących bezpieczeństwa na drodze padł pomysł stworzenia automobilklubu. Niedługo później, po uzyskaniu poparcia władz miasta, klub rozpoczął działalność. W Tychach bardzo szybko i ciepło przyjęto pomysł organizacji zawodów motorsportowych. Pierwszą imprezą był KJS zorganizowany w czerwcu 2001 r. w ramach Dni Tyskich. Grupa entuzjastów zgromadzona wokół Grzegorza Michalskiego stworzyła Automobilklub Ziemi Tyskiej. Formalną datą rozpoczęcia działalności stał się rok 2003.

OD AMATORÓW DO MISTRZOSTW POLSKI

Pasja i zaangażowanie szybko przyniosły efekty. Oprócz zawodów amatorskich AZT zajęła się organizacją imprez będących przedsięwzięciem do kariery rajdowej. Dwukrotnie odpowiadała za rundę Rajdowego Pucharu Polski. Na trasach Rajdu Tyskiego-Mera rywalizowali tacy zawodnicy jak: Grzegorz Dachowski, Maciej Rzeźnik, Daniel Dymurski, bracia Szejowie czy Robert Hundla. Od 2010 r. automobilklub organizował AC Pokale Rajd Tyski, będący rundą Mistrzostw Śląska RD-3L. Kolejnym ważnym punktem był Rajd Mikołowski, stanowiący część Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Dobre opinie zawodników i kibiców nie pozostały bez echa i AZT

doczekał się w 2017 r. szansy organizacji rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. W tym roku Rajd Śląska odbędzie się już po raz trzeci. Do tej pory najlepszy przepis na te zawody znaleźli Tomasz Kasperczyk i Damian Syty, którzy triumfowali w obu dotychczas rozegranych edycjach.

ZMAGANIA NA TORZE

Pomimo tak ogromnego wyzwania, jakim jest organizacja rundy RSMP, Automobilklub Ziemi Tyskiej nie zapomina o pasjonatach motorsportu pragnących rozpocząć przygodę z rajdami. Na terenie toru Fiata rozgrywane są Samochodowe Mistrzostwa Tychów, które przyciągają tłumy zawodników. Wspaniała atmosfera panująca na zawodach oraz pieczołowicie przygotowana trasa przekładają się na coraz większą popularność cyklu.

NIE TYLKO SPORT

Działalność AZT nie ogranicza się tylko do organizowania rajdów i supersprintów. Członkowie klubu podejmują się też przygotowywania innych imprez – takich jak organizacja trasy i prób sportowych na Plejadach, czyli dorocznym zlocie właścicieli Subaru, czy zlotu Fiata 500. We współpracy ze śląską policją AZT organizuje też cykl imprez „Z młodym kierowcą w drodze po doświadczenie”.



WOJEWÓDZTWO Śląskie.

PRZEZ LATA KOJARZONE GŁÓWNIEM Z PRZEMYSŁEM CIĘŻKIM, POWOLI JEST ODCZAROWYWANE I ODKRYWANE NA NOWO. NIELICZNI WIEDZĄ, ŻE ŚLĄSKIE TO JEDNO Z NAJBARDZIEJ ZALESIONYCH WOJEWÓDZTW W KRAJU. CORAZ ŚMIELEJ POKAZUJE ŚWIATU, ILE MA DO ZAOFEROWANIA. A ŚWIAT CORAZ CHĘTNIEJ Z TEGO KORZYSTA.

Województwo śląskie przeszło w ostatnich latach solidną metamorfozę. Zachwyca walorami kulturalnymi i turystycznymi. Przyciąga inwestorów rozwojem i odświeżonym wizerunkiem. A jest z czego wybierać. W skład regionu wchodzi 17 powiatów, aż 19 miast na prawach powiatu i 167 gmin. Jego obecna struktura ukształtowała się w 1999 r. i obejmuje większość terenów dawnych województw: katowickiego, bielskiego i częstochowskiego. Z ponad 12 tys. km kw. powierzchni stanowi 3,9 proc. całego kraju. Od południa graniczy z Republiką Czeską i Republiką Słowacką, od zachodu z województwem opolskim, od północy z łódzkim, a od wschodu ze świętokrzyskim i z małopolskim. Jest zamieszkiwane przez 4,6 mln mieszkańców.

ŚLADAMI PRZEMYSŁOWYCH TRADYCJI

W śląskim sporo się dzieje. Coraz więcej miejsc związanych z przemysłowym charakterem województwa, wydawałoby się, skazanych na zapomnienie, otwiera się na zwiedzających. Przykładem jest tematyczny Szlak Zabytków Techniki, który obejmuje 42 obiekty prezentujące industrialne dziedzictwo regionu – m.in. górnictwo, hutnictwo, energetykę i kolejnictwo. Trasa stanowi unikatową propozycję wyróżniającą region na turystycznej mapie Polski i Europy. Obejmuje m.in. zabytkową kopalnię Guido w Zabrze, kopalnię srebra w Tarnowskich Górach, elektrociepłownię Szombierki w Bytomiu czy browar w Żywcu. Śląskie ziemie skrywają również wiele zabytków, bywa, że naprawdę wiekowych. Wystarczy spojrzeć na zamki na Szlaku Orlich Gniazd z historią sięgającą nawet XIV w.

ZIEŁONE REKORDY

WBREW POWSZECHNYM OPINIOM KATOWICE TO JEDNO Z NAJBARDZIEJ ZALESIONYCH MIAST POLSKI. Z KOLEI CHORZÓW MOŻE POCHWALIĆ SIĘ REKORDOWYM W SKALI KRAJU UDZIAŁEM PARKÓW, ZIELEŃCÓW I TERENÓW ZIELENI OSIEDLOWEJ.

REGION DLA AKTYWNYCH

Potencjał województwa to nie tylko jego historia, lecz także ukształtowanie terenu. Bliskość Beskidu Śląskiego i Żywieckiego pozwala na krótkie wypadki na Czantorię, Babią Górę czy Piłsko. Mieszkańcy regionu jeżdżą tu niezależnie od pory roku. Zimą sporą popularnością cieszą się liczne wyciągi, skupiające miłośników białego szaleństwa. Nie brakuje też miejsc do wspinaczki, której prawdziwą mekką są skałki Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej. Amatorzy wodnych atrakcji mogą spędzać czas nad jeziorami – Żywieckim, Międzybrodzkim oraz Paprocańskim.

CENTRUM KULTURALNE

Śląskie przez stulecia ulegało wielu wpływom, co widać w zróżnicowanej ofercie placówek kulturalnych. Muzeum Śląskie w Katowicach jest jedną z nich. Prezentuje dynamikę dziejów regionu, wielokulturowość i przemysł przy pełnym uznaniu dla lokalnego dorobku intelektualnego i artystycznego. W regionie działają liczne placówki kulturalno-rozrywkowe, np. Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach z imponującą siedzibą w stolicy województwa, Teatr Rozrywki w Chorzowie, Opera Śląska w Bytomiu czy Dom Muzyki i Tańca w Zabrze. Województwo słynie z wielu festiwali kulturalnych o znaczeniu ogólnopolskim, a nawet ogólnoświatowym. Muzyczny OFF Festival, Tydzień Kultury Beskidzkiej oraz katowicki Letni Ogród Teatralny to zaledwie początek listy ważnych wydarzeń.

REGION Z POTENCJAŁEM

Pod względem gospodarczym Śląsk jest jednym z najsilniej rozwiniętych regionów w Polsce. Ma też ogromny potencjał inwestycyjny. Oferując zróżnicowane zaplecze naukowo-badawcze i korzystną strukturę komunikacyjną, skutecznie przyciąga inwestorów do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

ŚLĄSKIE TURYSTYCZNIE

W 2018 R. REGION ODWIEDZIŁO REKORDOWE 5,7 MLN TURYSTÓW, KTÓRZY WYDALI OKOŁO 5 MLD ŻŁ. INTERESOWAŁY ICH GŁÓWNIIE OKOLICE KATOWIC I GLIWIC ORAZ BESKIDY. DANE POCHODZĄ Z RAPORTU PRZYGOTOWANEGO PRZEZ ŚLĄSKĄ ORGANIZACJĘ TURYSTYCZNĄ.



41

NIE TYLKO FAMILOKI

ŚLĄSK SŁYNIE Z WIELKICH PROJEKTÓW ARCHITEKTONICZNYCH. ZBUDOWANY Z CZERWONEJ CEGŁY NIKISZOWIEC TO KWINTESENCJA UROKU GÓRNICZYCH OSIEDLI. GISZOWIEC ZACHWYCA BIAŁYMI DOMKAMI. NIE BRAKUJE TEŻ NIECO BARDZIEJ NOWOCZESNYCH SYMBOLI KATOWIC, JAK GWIAZDY CZY KUKURYDZE. SYMBOLEM PÓŹNEGO MODERNIZMU JEST CHARAKTERYSTYCZNA SUPERJEDNOSTKA.





MYSŁOWICE



MYSŁOWICE

ICH NAZWA POCHODZI PRAWDOPODOBNIJE OD STAROSŁOWIAŃSKIEGO IMIENIA MYSŁAW ALBO MYSŁ. CZY LEGENDARNY ZAŁOŻYCIEL MIASTA WIDNIEJE W HERBIE MIASTA? NIE WIADOMO. OFICJALNIE TO ŚW. JAN CHRZCICIEL, OD 2000 R. PATRON MYSŁOWIC. MIASTO Z TAK BOGATĄ HISTORIĄ SKRYWA NIEJEDNĄ TAJEMNICĘ...

O Mysłowicach jako mieście na prawie magdeburskim można przeczytać w dokumencie księcia Mikołaja II z 1360 r. Ale wzmianki o osadnictwie na tym terenie pojawiały się wcześniej, jak ta o spaleniu osady rybacko-rolniczej przez Tatarów w 1241 r. Przez stulecia zmieniała się przynależność państwowa miasta. Początkowo było we władaniu Czech, później Prus, Austrii i Polski. Ma kilka trudnych momentów w historii, jak choćby wielki pożar, który zniszczył je w 1587 r., czy utratę praw miejskich na blisko 50 lat. Dziś Mysłówice to blisko 72-tysięczne miasto, wchodzące w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Leżą na Wyżynie Śląskiej. Skały karbońskie, z których jest zbudowana, zawierają bogate pokłady węgla kamiennego, co ściśle wiąże się z historią rozwoju miasta i obecnym stanem zagospodarowania przestrzennego.

NA TROPIE MASZKARONÓW

W tym pełnym zieleni górniczym mieście nie brakuje atrakcyjnych miejsc. Na pierwszy plan wysuwa się kościół farny pw. Narodzenia Najświętszej Marii Panny z XIV w., w którym zachowało się kilka gotyckich elementów. Jest też zbudowany na planie ośmioboku pierwotnie drewniany, dziś murowany kościół pw. św. Krzyża. Warto zobaczyć mysłowicki ratusz według projektu bytomskiego architekta Paula Jackischa, a także utrzymane w duchu włoskiego neorenesansu willę przy ul. Powstańców 13 i kamienicę przy ul. Grunwaldzkiej 22. Ciekawe są również kamienice przy ulicach Bytomskiej i Krakowskiej z wieloma detalami architektonicznymi, jak maszkarony czy ornamenty muszlowe. Z kolei za jeden z najpiękniejszych kościołów ewangelickich w Polsce uznaje się ten pw. Apostołów Piotra i Pawła, w którym w 2008 r. zakończył się OFF Festival.

PRZEDE WSZYSTKIM MY

Współczesnym elementem wizerunku miasta są niewątpliwie murale. Autorem jednego z nich jest Edward Dwurnik. Jego „Uśmiechnięte twarze” znajdują się na murach kamienicy przy budynku więzienia. Z kolei przy ul. Katowickiej swój projekt „My” zrealizował Wilhelm Sasnal w ramach wystawy „Something Must Break”. Wykorzystany przez artystę motyw odnosi się do pierwszych liter nazwy miasta, ale także do górniczego charakteru Śląska i wspólnoty żyjących tu ludzi. W Mysłowicach przez cały rok wiele się dzieje. Na przełomie lutego i marca są tu organizowane biegi przełajowe, w kwietniu natomiast – Mysłowicki Festiwal Kultury Młodzieży Szkolnej, Ogólnopolski Turniej Tańca Towarzyskiego, Mysłowicki Przegląd Dziecięcych Zespołów Teatralnych i Międzynarodowy Festiwal Sztuki „Mediawave”. Lato to czas rozgrywek w siatkówkę plażową, a jesień – muzyki w trakcie Mysłowickiej Jesieni Bluesowej.



MIASTO W LICZBACH

65 km kw. – powierzchnia miasta

4000 eksponatów znajduje się w myśłowickim Centralnym Muzeum Pożarnictwa, największej tego typu placówce w Polsce i jednej z największych w Europie, od 2006 r. będącej częścią Szlaku Zabytków Techniki

Ponad **72 000** mieszkańców

Blisko **359 m** mierzy maszt Radiowo-Telewizyjnego Centrum Nadawczego w Mysłowicach, dzięki któremu polskie programy radiowe i telewizyjne są transmitowane w województwie śląskim

200 warsztatów rzemieślniczych działało w Mysłowicach w latach 60. XX w.; na Śląsku więcej było ich tylko w Bytomiu

19 lat miała myśłowiczanka Karina Wojciechowska, gdy została Miss Polonia '91

CZY WIESZ, ŻE...?

MIEJSCE POŁĄCZENIA SIĘ CZARNEJ I BIAŁEJ PRZEMSZY, GDZIE W LATACH 1846-1915 ZBIEGAŁY SIĘ GRANICE TRZECH EUROPEJSKICH MOCARSTW, DO DZIŚ JEST NAZYWANE „TRÓJKĄTEM TRZECH CESARZY”. OBECNIE ŁĄCZĄ SIĘ TU GRANICE MYŚŁOWIC I SOSNOWCA. CHARAKTERYSTYCZNY SYMBOL TRÓJKĄTA WYSTĘPUJE NA FLADZE I W HERBIE DRUGIEGO Z TYCH MIAST.

HISTORIĘ MIASTA MOŻNA POZNAĆ DZIĘKI SPISANEJ GŁÓWNIE W JĘZYKU POLSKIM „CZERWONEJ KSIĘDZE” Z PRZEŁOMU XVI I XVII W. OPRAWIONA W CZERWONĄ SKÓRĘ KRONIKA ZNAJDUJE SIĘ W ARCHIWUM PAŃSTWOWYM W KATOWICACH.

BEZPOŚREDNIĄ PRZYCZYNĄ WYBUCHU I POWSTANIA ŚLĄSKIEGO BYŁA MASAKRA POLSKICH GÓRNIKÓW W MYŚŁOWICACH, KTÓREJ NIEMCY DOKONALI 15 SIERPNIĄ 1919 R.

W MYŚŁOWICACH PRZY UL. BYTOMSKIEJ 9 ZNAJDUJE SIĘ WPISANA W REJESTR ZABYTKÓW CERAMIKA, KTÓRA STANOWIŁA ELEMENT WYSTROJU DAWNEGO SKLEPU MIĘSNEGO. KAFELKAMI ZDOBIONYMI WZORAMI ROŚLINNYMI I GEOMETRYCZNYMI POKRYTO NA PRZEŁOMIE XIX I XX W. ZARÓWNO ŚCIANY, JAK I PODŁOGĘ.

DO WYDANEJ W 1867 R. KSIĄŻKI JACOBA LUSTIGA „GESCHICHTE DER STADT MYSLOWITZ IN OBERSCHLESIEIN” BYŁA DOŁĄCZONA MAPA Z 1590 R., KTÓRA JEST UZNAWANA ZA NAJSTARSZY PLAN MIASTA.

NAZWA OSADY SZABELNIA W DZIELNICY PIASEK JEST ZWIĄZANA Z WYTWÓRNIĄ SZABEL I NOŻY, KTÓRA POWSTAŁA TAM W 1737 R.



MIKOŁÓW



SWEGO CZASU TO 40-TYSIĘCZNE MIASTO WYŻYNY ŚLĄSKIEJ BYŁO JEDNYM Z NAJWAŻNIEJSZYCH OŚRODKÓW PRZEMYSŁOWYCH TYCH ZIEM. PRĘŻNA DZIAŁALNOŚĆ PIERWSZYCH PRZEDSIĘBIORCÓW JEST WIDOCZNA TUTAJ DO DZIŚ.

Choć Mikołów był na językach średniowiecznych urzędników co najmniej od 1222 r., a lokację miejską uzyskał w roku 1276, to przez niemal sześć kolejnych stuleci nie miał najlepszej passy. Prawdziwy rozkwit przeżył podczas XIX-wiecznej rewolucji przemysłowej. Wtedy właśnie do miasta zaczęli przybywać pierwsi inwestorzy. Powstające zakłady były związane przede wszystkim z przemysłem metalowym i maszynowym – łyżki, gwoździe czy kotły parowe to tylko niektóre wytwory, z których słynął Mikołów. Założono w nim także pierwszą polską drukarnię na Śląsku. O dużym znaczeniu miasta dla gospodarki regionu świadczą chociażby budowa dworca kolejowego i pierwszej linii żelaznej w 1856 r. Część starych fabryk funkcjonuje resztą do dziś. W 1919 r. miejscowość była polem walk I powstania śląskiego. Powiat mikołowski powstał prawie 80 lat później – w 1998 r. W jego skład weszły: Łaziska Górne, Orzesze, Wiry i Ornatowice.

ŚWIETNOŚĆ NIE PRZYGASA

Bogata historia zapisała się nie tylko w kronikach. Jej ślady można znaleźć w wielu punktach miasta. Przebiegają tędy m.in. Szlak Krawędziowy Górnego Okręgu Przemysłowego i Szlak Architektury Drewnianej. Na wzmiankę zasługują także zabudowania śródmieścia i okolic rynku czy cmentarz żydowski. Mikołów jest rodzinnym miastem cenionego poety Rafała Wojaczka i jego brata Andrzeja – aktora znanego z filmów Kazimierza Kutza czy Lecha Majewskiego. Dziś w mieszkaniu tego pierwszego znajduje się siedziba Instytutu Mikołowskiego.

CO MÓWIĄ LICZBY?

40,1 tys. – liczba mieszkańców

22 – od tylu lat działa Instytut Mikołowski, który mieści się w domu rodzinnym poety Rafała Wojaczka. Prowadzi działalność m.in. wystawienniczą i dokumentacyjną

28 – już tyle edycji miały Mikołowskie Dni Muzyki, ważne wydarzenie w skali całego kraju. Festiwal gościł już m.in. Krzysztofa Pendereckiego, Grażynę Brodzińską, Jerzego Maksymiuka, a także Narodową Orkiestrę Symfoniczną Polskiego Radia

200 – mniej więcej tyle lat mają najbardziej wiekowe kamienice znajdujące się blisko rynku. Starszych nie ma, ponieważ wszystkie spłonęły w pożarze z 1794 r., który zniszczył stare i nowe miasto

CZY WIESZ, ŻE...?

...NAZWA MIKOŁÓW POCHODZI OD IMIENIA MIKOŁAJ, A WŁAŚCIWIE MIKOL LUB MIKUŁ? NOSIŁ JE PRAWDOPODOBNIENIE JEDEN Z DZIEDZICÓW GRODU. JEDNAK TO NIEJAKI KASZTELAN ANDRZEJ JEST PIERWSZYM UDOKUMENTOWANYM GOSPODARZEM TEJ OSADY, WIDNIEJĄCYM NA ZAPISKACH Z 1222 R. NA PRZESTRZENI DZIEJÓW STOSOWANO RÓŻNE WARIANTY SŁOWA – MICULOW, MIKULOW, NICOLAW, MIKULAU ITP. DOPIERO W XIX W. NA DOBRE ROZPOWSZECHNIŁA SIĘ TA OBOWIĄZUJĄCA OBECNIE, KTÓRA PO RAZ PIERWSZY POJAWIŁA SIĘ W DOKUMENTACH W 1760 R.







Muzeum Miejskie

fot. UM Żory



Park Cegielnia

fot. UM Żory



Karuzela Żorzanka

fot. UM Żory



Muzeum Ognia

fot. UM Żory

ŻORY



CO MA WSPÓLNEGO ŻURAW Z OGNIEM? ZARÓWNO OD JEDNEGO,
JAK I OD DRUGIEGO MOŻE WYWODZIĆ SIĘ NAZWA MIEJSCOWOŚCI ŻORY.
MIEJSCOWOŚCI, KTÓREJ HISTORIA ZACZĘŁA SIĘ NA DŁUGO
PRZED POWSTANIEM PAŃSTWA POLSKIEGO.

Historykom trudno jest się w tej kwestii zgodzić. Jedni wiążą nazwę miasta z dostojnym zurawiem, inni twierdzą, że to gwarowa odmiana staropolskiego słowa „żary” i łączą ją z popularną dawniej praktyką wypalania lasów pod osadnictwo. Druga z tych teorii jest o tyle prawdopodobna, że tereny dzisiejszych Żor były zamieszkane już w czasach wczesnego średniowiecza, podczas kształtowania się państwa Polan. W IX w. ziemie te weszły w skład Wielkich Moraw, a około 921 r. zdobyli je Czesi. Pierwszym dokumentem, w którym pojawia się nazwa „Żory”, jest akt przejęcia wsi przez księcia opolsko-raciborskiego Władysława i nadania jej praw miejskich. Okres industrializacji dał Żorom Hutę Wawelską, Odlewnię Żeliwa Pawła, młyn parowy, a także linię kolejową biegnącą do Gliwic i Orzesza.

MIASTO Z OGNIA

Związki Żor z ogniem nie poprzestają na nazwie. W wyniku czterech pożarów, jakie między XVI a XIX stuleciem trawiły miasto, spłonęła zdecydowana większość jego dawnego układu urbanistycznego. Zrekonstruowano go jednak w XIX w. i do dziś jest on dla przyjezdnych dużą atrakcją. Płomiennym losy miejscowości zostały upamiętnione w postaci jedynej w Europie Święta Ognia – wydarzenia, które od ponad 300 lat jest obchodzone 11 maja, czyli w rocznicę spłoneńca żorskiego rynku. W 2014 r. w mieście otwarto także Muzeum Ognia, w którym można obejrzeć ekspozycję dotyczącą zmagania ludzkości z tym niszczycielskim żywiołem.

ŻORY W LICZBACH

65 km kw. – powierzchnia miasta

61,9 tys. – liczba mieszkańców

15 – tyle jednostek obowiązuje w podziale administracyjnym miasta, w tym 9 dzielnic i 6 osiedli-dzielnic

317 – od tylu lat obchodzone jest jedyne w Europie Święto Ognia. Odbywa się 11 maja, w rocznicę pożaru z 1702 r.

3 – tyle tras rowerowych przebiega przez miejscowość: zielona (Rybnik – Żory – Suszec), czerwona (Palowice – Żory), czarna (Leszczyny – Żory)

3 – miasto znane jest z organizacji tylu dużych imprez plenerowych. W czerwcu odbywa się Żorska Wiosna Młodości i Twinpigs Country Festival, a we wrześniu Festiwal SARI.



Rekonstrukcja Bramy Dolnej

fot. Wikipedia



NIE SPOSÓB SIĘ NUDZIĆ!

ŻORY MAJĄ DO ZAOFEROWANIA ODWIEDZAJĄCYM MNÓSTWO ATRAKCJI. NA MIŁOŚNIKÓW AKTYWNOŚCI FIZYCZNEJ CZEKAJĄ TUTAJ: PARK WODNY AQUARION, TOR ROLKOWY, SKATEPARK, SIŁOWNIA POD CHMURKĄ, PARK DO ĆWICZEŃ STREET WORKOUT ORAZ KĄPIELISKO ŚMIESZEK. Z KOLEI OSOBY POSZUKUJĄCE CHWILI WYTCHENIENIA NA PEWNO ZNAJDĄ JE W PARKU CEGIELNIA, ZWANYM ZIELONYMI PŁUCAMI MIASTA. MAŁO KTO NIE SŁYSZAŁ JESZCZE O AMERYKAŃSKIM PARKU ROZRYWKI „TWINPIGS”, ROZBUDOWANYM NIEDAWNO O NOWE, NIESPOTYKANE NIGDZIE INDEJ ATRAKCJE, CZY O MUZEUM OGNIA. W ŻORACH ZNAJDUJĄ SIĘ TAKŻE DWUPIĘTROWA KARUZELA ŻORZANKA ORAZ ŁĄCZĄCE TRADYCJĘ Z NOWOCZESNOŚCIĄ MUZEUM MIEJSKIE.

STADION ŚLĄSKI



KONCERTY, ROZGRYWKI SPORTOWE, IMPREZY MASOWE – STADION ŚLĄSKI OD ZAWSZE PRZYCIĄGAŁ GWIAZDY ŚWIATOWEGO FORMATU. DOSTARCZYŁ NIEZAPOMNIANYCH WRAŻEŃ FANOM THE ROLLING STONES, AC/DC, U2, PEARL JAM CZY GENESIS. TO NA NIM BIAŁO-CZERWONI POKONYWALI TAKIE POTĘGI JAK ZSRR, HOLANDIA, WŁOCHY I ANGLIA. PO LATACH REMONTU WRACA DO GRY – I ZAPEWNIĄ WIDZOM KOLEJNE EMOCJE.

Do 2011 r. Stadion Śląski był największą tego typu budowlą w Polsce; wówczas na drugie miejsce zepchnął go Stadion Narodowy. W latach 2009-2017 przeszedł kompleksową modernizację. Po ponownym otwarciu na nowo stał się centrum wydarzeń kulturalno-sportowych w regionie. To właśnie na bieżni stadionu znajduje się rampa startowa Rajdu Śląskiego.

SETKI WSPOMNIEŃ

Obiekt został zaprojektowany przez architekta Juliana Brzuchowskiego. Ogromny wkład w jego powstanie włożyli kibice, którzy pracowali w czynnie społecznym. Oficjalna inauguracja odbyła się 22 lipca 1956 r. podczas towarzyskiego meczu piłki nożnej Polska – NRD, przegranego przez naszą drużynę 0:2. Stadion szybko stał się miejscem najważniejszych imprez o znaczeniu krajowym. Nasza reprezentacja piłkarska zagrała tutaj ponad 50 meczów. Po murawie biegały takie sławy jak Pelé, Cristiano Ronaldo czy David Beckham. Nie brakowało też rodzimych legend futbolu z Gerardem Cieślikiem, Włodzimierzem Lubańskim i Grzegorzem Latą na czele. Stadion był również miejscem wyścigów żużlowych. Siedmiokrotnie gościł uczestników i kibiców światowych finałów indywidualnych, drużynowych i par, a w 1973 r. Jerzy Szczakiel zdobył tu złoto. Rywalizowali na nim lekkoatleci, a Irena Szewińska wyrównała swój rekord świata w biegu na 200 m. Stadion Śląski słynie też z koncertów, przyciągających nawet 85 tys. fanów. Występowali na nim The Rolling Stones, Metallica, AC/DC, The Police, Red Hot Chili Peppers, Linkin Park, Pearl Jam czy Genesis. Ostatni koncert przed remontem dała grupa U2. Po nim – w 2018 i 2019 r. – Stadion Śląski odwiedziły m.in. zespoły Guns N' Roses i Rammstein. Po modernizacji oraz wprowadzeniu nowoczesnych systemów nagłośnienia i oświetlenia obiekt ma szansę wrócić do popularności z czasów swojej świetności.



STADION W LICZBACH

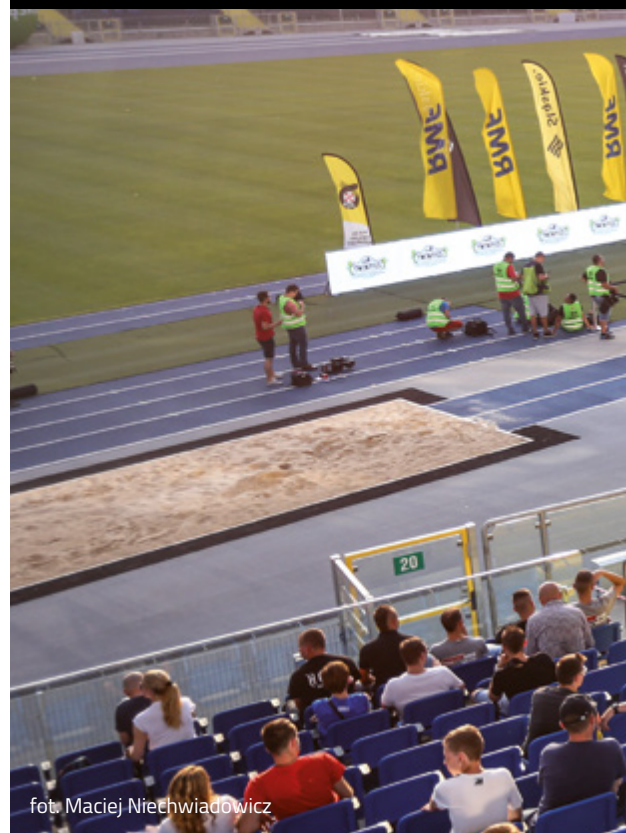
25 – tyle łóż VIP znajduje się na stadionie. Jest tam miejsce dla 384 osób

43 tys. m kw. dachu – to europejski rekord!

7500 m kw. murawy

85 000 widzów podczas koncertów

9 torów bieżni lekkoatletycznej



fot. Maciej Niechwiadowicz



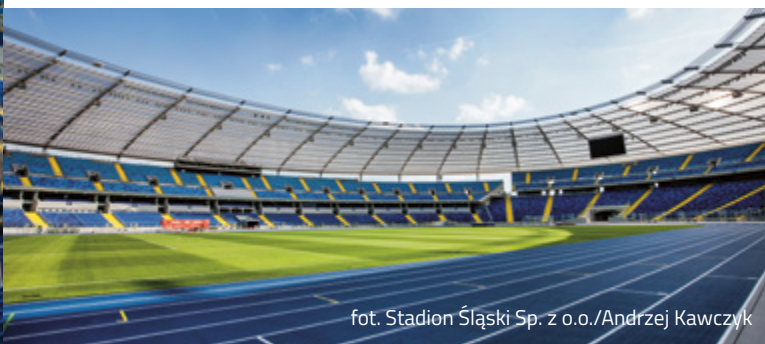
fot. Stadion Śląski Sp. z o.o./Andrzej Kawczyk

KOCIOŁ CZAROWNIC

DZIEŃ PO WYGRANEJ POLSKI Z ANGIĄ W KWALIFIKACJACH DO MISTRZOSTW ŚWIATA W 1974 ROKU BRYTYJSKIE MEDIA OKRZYKNĘŁY STADION KOTŁEM CZAROWNIC.

W KOLORACH ŚLĄSKA

POCZĄTKOWO SIEDZISKA NA STADIONIE MIAŁY BYĆ BIAŁO-CZERWONE. OSTATECZNIE SĄ ŻÓŁTO-NIEBIESKIE, CZYM NAWIĄZUJĄ DO BARW GÓRNEGO ŚLĄSKA I MANIFESTUJĄ DUMĘ Z REGIONU.



fot. Stadion Śląski Sp. z o.o./Andrzej Kawczyk



PAWŁOWICE



PRZYJMUJE SIĘ, ŻE WIEŚ PAWŁOWICE ZOSTAŁA ZAŁOŻONA W XIII W. PRZEZ OSADNIKA O IMIENIU PAWEŁ. PIERWSZE UDOKUMENTOWANE WZMIANKI NA TEMAT OSADY PAWŁOWICZ POJAWIŁY SIĘ W 1281 R. NA JEJ TERENIE ZNAJDUJE SIĘ WIELE ZABYTKOWYCH BUDOWLI, Z KTÓRYCH NAJSTARSZA, MUROWANY KOŚCIÓŁ PW. ŚW. JANA CHRZCIELA, POCHODZI Z 1596 R.

W 1480 r. wieś stała się własnością rycerskiej rodziny Pawłowskich, w części jednak podlegała władcom pszczyńskim. Dzisiejsze granice Pawłowic wyznaczył prawdopodobnie biskup wrocławski Baltazar von Promnitz, który w 1548 r. wykupił państwo pszczyńskie.

Na rower!

Na terenie gminy znajduje się znacznie więcej zabytków: ruiny XIII-wiecznego pałacu w Pawłowicach oraz otaczający je park krajobrazowy, a także pochodzący z tego samego okresu dwór w Jarząbkowicach. Warto też zwrócić uwagę na stojący w Pielgrzymowicach urokliwy drewniany kościółek wybudowany w 1674 r. Natomiast

idealnym miejscem do odpoczynku jest park im. Stanisława Pisarka w Pawłowicach. Osoby, które wolą aktywnie spędzać czas, mogą skorzystać z licznych tras rowerowych, których długość w całej gminie wynosi 68,7 km. Każda ze ścieżek ma nazwę oraz jest oznaczona konkretnym kolorem: Trakt Reitzensteinów – czerwonym, Trakt Czarnego Skarbu – czarnym, Trakt Cesarsko-Pruski – zielonym, Trakt Książęcy – żółtym. Oprócz tego przez teren gminy prowadzi trasa łącząca Pawłowice z Pszczyną, tzw. Plessówka, która jest oznakowana niebieskim kolorem, EuroVelo R4 – szlak zielony oraz Pętla Euroregionu Śląsk Cieszyński – trasa nr 9N, oznakowana na niebiesko.

JASTRZĘBIE-ZDRÓJ



Jastrzębie-Zdrój

OD POŁOWY XIX W. DO LAT 90. XX W. MIASTO MIAŁO STATUS UZDROWISKA. OBECNIE PRZYCIĄGA ZABYTKAMI, MALOWNICZYMI SZLAKAMI TURYSTYCZNYMI I TRASAMI ROWEROWYMI.

Położone w południowej części województwa Jastrzębie-Zdrój jest jednym z centralnych ośrodków Rybnickiego Okręgu Węglowego. Według historyków powstało w okresie kolonizacji na prawie magdeburskim jako Hermansdorf (wieś Hermana). Od drugiej połowy XV w. występuje pod obecną nazwą, mającą związek z legendą o Czarnym Rycerzu, właścicielu tego obszaru, który jak jastrząb napadał na przechodzące przez Bramę Morawską karawany kupieckie. W okresie intensywnego rozwoju kopalń liczba ludności miasta powiększyła się prawie 20-krotnie. Obecnie rozwija się w nim głównie sektor prywatny.

MIASTO Z DOBRĄ PERSPEKTYWĄ

Z CENTRUM JASTRZĘBIA-ZDROJU WIDAĆ MASYWY ODDALONYCH O PONAD 30 KM BESKIDÓW. PRZY DOBREJ WIDOCZNOŚCI MOŻNA TEŻ DOSTRZEĆ ODDALONĄ O PRZESZŁO 70 KM BABIĄ GÓRĘ, A Z WYŻEJ POŁOŻONYCH MIEJSC NAWET SZCZYTY TATR.

NA TRASIE ROWERZYSTÓW

PRZEZ JASTRZĘBIE-ZDRÓJ PRZEBIEGA MIĘDZYNARODOWA TRASA ROWEROWA EUROVELO 4 (SZLAK EUROPY CENTRALNEJ ROSCOFF – KIJÓW), LICZĄCA W SUMIE 4 TYS. KM.

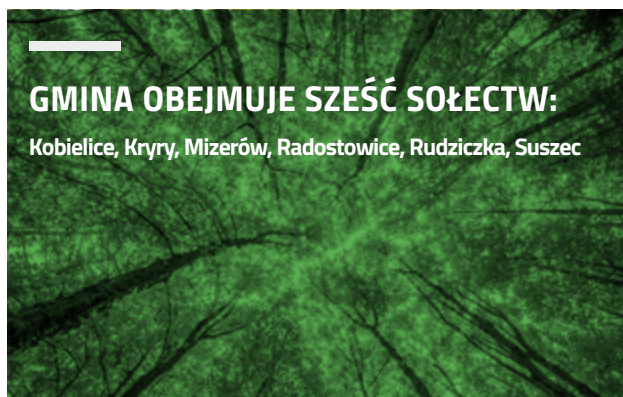


SUSZEC



MIMO NAZWY, POCHODZĄCEJ OD POŁOŻENIA MIEJSCOWOŚCI W SUCHYM MIEJSCU, SUSZEC ZACHWYCA ZIELENIĄ. ZE WSZYSTKICH STRON OTACZAJĄ GO LASY, CHRONIĄCE GMINĘ PRZED ZANIECZYSZCZENIAMI Z POBLISKICH MIAST. NIE PRZEZ PRZYPADK JEGO HERBEM OD XVIII W. JEST ROZŁOŻYSTE DRZEWO.

Pierwsze wzmianki o Suszcu pochodzą z 1326 r. Jeszcze 300 lat temu tereny wokół niego były bagnami i mokradłami, dziś rosną tam lasy, pozostałości Puszczy Pszczyńskiej. Część z nich należy do parku krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich. W północnej części znajduje się rezerwat przyrody Babczyzna Dolina. O bogactwie flory świadczy obecność około 120 roślin umieszczonych w czerwonej księdze, obejmującej gatunki rzadkie i ginące w Polsce. Poza atrakcjami przyrodniczymi Suszec ma szeroką ofertę wypoczynkowo-rekreacyjną. Mieszkańcy i turyści mogą korzystać m.in. z kortów i sauny. Działa tam też Gminny Ośrodek Kultury, który organizuje wydarzenia kulturalne i zajęcia dla dzieci.



GMINA OBEJMUJE SZEŚĆ SOŁECTW:

Kobielice, Kryry, Mizerów, Radostowice, Rudziczka, Suszec



PSZCZYNA

PERŁA GÓRNEGO ŚLĄSKA. URZEKA LOKALIZACJĄ I HISTORIĄ SIĘGAJĄCĄ POCZĄTKÓW POLSKI PIASTÓW. NIE BEZ POWODU JEST ZALICZANA DO NAJPIĘKNIEJSZYCH MIAST POŁUDNIOWEJ POLSKI.

Średniowieczna osada pszczyńska wyrosła na szlaku kupieckim, który prowadził z Krakowa na Śląsk i dalej, przez Cieszyn, na południe Europy. Miasto nadal czerpie korzyści z dogodnego usytuowania. Leży na przecięciu tras Katowice – Bielsko-Biała – Cieszyn oraz Oświęcim – Rybnik, pomiędzy Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym a Beskidami. Zaledwie godzina wystarczy, aby dotrzeć stąd na lotniska w Pyrzowicach lub Balicach, pół godziny – aby znaleźć się na przejściu granicznym w Cieszynie. Wraz z 12 okolicznymi sołectwami Pszczyzna tworzy gminę, która zajmuje 174 km kw. i liczy około 50 tys. mieszkańców.

MIASTO PEŁNE KULTURY

GŁÓWNĄ ATRAKCJĄ PSZCZYNY JEST MUZEUM ZAMKOWE USYTUOWANE W DAWNYM ZAMKU KSIĄŻĘCYM, ZALICZANE DO NAJWSPANIALSZYCH ZESPOŁÓW PARKOWO-PAŁACOWYCH W KRAJU. ZABYTKOWY PARK PSZCZYŃSKI OBEJMUJE PARKI ZAMKOWY I DWORCOWY ORAZ DZIĄKĄ PROMENADĘ, NA UWAGĘ ZASŁUGUJĄ ZNAJDUJĄCE SIĘ NA ICH TERENIE DWÓR LUDWIKÓWKA, PAWILON HERBACIANY NA WYSPIE, BRAMA CHIŃSKA, ZAGRODA WSI PSZCZYŃSKIEJ CZY POKAZOWA ZAGRODA ŻUBRÓW. WARTO TEŻ ODWIEDZIĆ MUZEUM PRASY ŚLĄSKIEJ.



OCHABY



SOŁECTWO OCHABY LEŻY W REJONIE DOLINY GÓRNEJ WISŁY. JEST ZNANE GŁÓWNIE Z HODOWLI KONI I – W OSTATNICH LATACH – Z PARKU ROZRYWKI.

Sołectwo obejmuje wsie Ochaby Wielkie i Ochaby Małe. Historia tego miejsca sięga XIV w. Po I wojnie światowej Ochaby były przedmiotem polsko-czechosłowackiego konfliktu granicznego. W 1920 r. miejscowość ostatecznie pozostała w granicach II Rzeczypospolitej. Powstała na jej terenie stadnina jako jedyna w Polsce hodowała konie angloarabskie typu francuskiego. W 2009 r. stadnina wystawiła część zajmowanego obszaru na sprzedaż, powstał tam park rozrywki łączący dinopark i park miniatur. W Ochabach znajduje się też Tradycyjna Zagroda Rolna,



największy na południu Polski skansen zabytków rolnych, rybackich i sprzętu domowego z różnych okresów historycznych. Na miłośników aktywnego zwiedzania czeka również szlak zabytków – trasa rowerowa biegnąca w pobliżu najciekawszych obiektów miejscowości. Po drodze można zobaczyć m.in. dawny dwór z XVII w. – pozostałość posiadłości w Ochabach Małych, położonej na skraju zbocza Kępy Wiślickiej – oraz dwór i strażnicę wybudowane przez Jana Radockiego, właściciela Ochab Małych, w 1637 r., a także dawną strażnicę obronną z 1637 r.

SKOCZÓW



SERCEM SKOCZOWA JEST RYNEK Z RATUSZEM Z 1797 R. W PÓŻNOBAROKOWYM STYLU ORAZ FONTANNĄ Z BAROKOWĄ FIGURĄ NEPTUNA ZWANEGO TEŻ JONASZEM ALBO TRYTONEM. SAMO MIASTO JEST CZĘŚCIĄ NIEZWYKLE RÓŻNORODNEJ GMINY, KTÓRĄ TWORZY 10 SOŁECTW: BŁADNICE, HARBUTOWICE, KICZYCE, KOWALE, MIĘDZYŚWIEĆ, OCHABY, PIERŚCIEC, POGÓRZE, WILAMOWICE I WIŚLICA.

Gmina Skoczów leży w centralnej części powiatu cieszyńskiego, w bliskim sąsiedztwie Beskidu Śląskiego. Na jej terenie krzyżują się dwie ważne trasy: droga z Katowic do Ustronia i dalej do Wisły i Istebnej – tzw. popularna wiślanka – oraz droga S1, łącząca przygraniczny Cieszyn z Bielsko-Białą.

Aktywnie

Położenie gminy sprzyja turystyce pieszej i rowerowej. Nie brakuje tu terenów leśnych i tras rowerowych – biegnie tędy szlak Greenways, łączący Kraków, Morawy i Wiedeń. Nad Skoczowem wznosi się Górkę Wilamowicką ze wzgórzem Kaplicówka. Na szczycie znajduje się sanktuarium św. Jana Sarkandra, a także wysoki na 21 m stalowy krzyż, który po zmroku stanowi znak rozpoznawczy Skoczowa ze względu na charakterystyczne oświetlenie. Z Kaplicówki roztacza się piękny widok na całą gminę i pobliski Beskid Śląski.

Kulturalnie

Ze Skoczowem związany był pisarz Gustaw Morcinek. Tu też znajduje się muzeum jego imienia, zlokalizowane w najstarszym budynku w mieście – z 1793 r. W muzeum można zapoznać się z dziejami Śląska Cieszyńskiego, a także z historią Skoczowa, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji rzemieślniczych. Osobna część ekspozycji jest poświęcona patronowi placówki. W mieście wytyczono specjalny szlak morcinkowski, który prowadzi przez miejsca bezpośrednio związane z tą wybitną w historii miasta postacią.

Smacznie

Specjałem związanym ze Skoczowem są pierniki. Wyspecjalizowali się w ich wypiekanii właściciele najstarszej w mieście cukierni, czynnej nieprzerwanie od 1906 r. – przy okazji wizyty w mieście warto wybrać się na ul. Kościelną. Miasto w ogóle słynie z tradycji cukierniczych. Niedgdyś, za czasów monarchii austro-węgierskiej, tutejsi cukiernicy pobierali nauki od wiedeńskich mistrzów.



BIERUŃ



ATRAKCYJNE POŁOŻENIE, BOGATA HISTORIA I ROZWIŃNIĘTY PRZEMYSŁ – MIEJSCOWOŚĆ MA CZYM PRZYCIĄGAĆ POTENCJALNYCH MIESZKAŃCÓW. JEJ NAZWA WYWODZI SIĘ OD ZWROTÓW „BRAĆ, POBIERAĆ” I WIĄŻE SIĘ Z POBORAMI PODATKOWYMI.

W Bieruniu mieści się siedziba władz powiatu bieruńsko-lędzińskiego. Miasto może się pochwalić ponad 630-letnią historią. Leży w dolinach lewobrzeżnych dopływów Wisły, na trasach Tychy – Oświęcim i Mysłowice – Pszczyna. Część granic jest wyznaczona przez rzeki – Wisłę, Przemszę, Mleczną i Gostynkę. Miejscowość jest usytuowana w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji śląskiej i popularnych szlaków komunikacyjnych – autostrady A4, drogi ekspresowej S1, drogi krajowej DK44 i dróg wojewódzkich nr 931 i 934. 30 km w linii prostej od Bierunia znajdują się Beskidy.



BIERUŃ TURYSTYCZNIE

SZLAKI PIESZE:

Szlak Południowy: Bieruń – Tychy – Kobiór – Studzienice – Pszczyna – Wiśla Mała – Strumień

Szlak im. ks. Jana Kudery: Mysłowice – Imielin – Chełm Śląski – Lędziny – Bieruń

SZLAKI ROWEROWE:

Trasa czerwona nr 151: Lędziny – Bieruń – Bojszowy – Jedlina

Trasa niebieska nr 152: Bieruń – Chełm Mały – Imielin – Mysłowice

SILESIA OIL SP. Z O.O.



ZACZEŁO SIĘ OD ŚRODKÓW SMARNYCH PRODUKOWANYCH NA POTRZEBY LOKALNEGO RYNKU. SZYBKO JEDNAK NASTĄPIŁ ROZWÓJ ASORTYMENTU I WZROST PRODUKCJI. DZIŚ FIRMA MA NOWOCZESNE LINIE TECHNOLOGICZNE, PROFESJONALNE LABORATORIUM I MOCNĄ POZYCJĘ W BRANŻY.

Silesia Oil Sp. z o.o. jest czołowym polskim producentem produktów olejowych i smarowych. Spółka powstała w 1992 r. i od samego początku jest zrzeszona w Avia Polska. Współpracuje z renomowanymi dostawcami olejów bazowych, surowców i dodatków uszlachetniających. Wysoka jakość produktów i usług wynika z kilkudziesięcioletniego doświadczenia firmy Avia International, Silesia Oil może tym samym śmiało konkurować z wyrobami światowych producentów.

Spółka do zadań specjalnych

Firma wciąż się doskonali i stara się odpowiadać na zapotrzebowanie rynku na najbardziej nietypowe środki smarne. Jej oferta więc stale się wzbogaca o nowe produkty do specjalistycznych zastosowań. Poza tym spółka inwestuje w badania i podnosi kwalifikacje pracowników wszystkich szczebli. Ściśle monitorowane procesy produkcyjne przebiegają z zachowaniem najwyższych standardów jakościowych, funkcjonuje tu też dział badawczo-rozwojowy.

CZY WIESZ, ŻE...?

OD 2008 R. SILESIA OIL JEST OFICJALNYM DYSTRYBUTOREM OLEJÓW I SMARÓW SHELL POLSKA SP. Z O.O.

Z kolei laboratorium Silesia Oil ma duże doświadczenie w analizie środków smarnych i materiałów eksploatacyjnych. Nieustanne poszerzanie zakresu działań jest bezpośrednio związane z potrzebami klientów. Pracownicy przeprowadzają zleczone badania smarów, cieczy chłodzących, nośników ciepła i innych materiałów eksploatacyjnych. Co ważne, w laboratorium wdrożono system zarządzania jakością zgodny z PN-EN ISO 9001:2015, uzupełniony o standardy normy PN-EN ISO 10012:2004, co jest gwarancją wiarygodności i jakości.



POLICJA

KAŻDY ŚWIEŻO UPIECZONY KIEROWCA BĘDZIE MÓGŁ SKORZYSTAĆ Z OFERTY RALLY FAN PARKU. BĘDĄ TAM CZEKAŁY M.IN. SYMULATORY DACHOWANIA I ZDERZENIA, TESTY, A TAKŻE CIEKAWY WYKŁADY Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Atrakcje w ramach akcji „Z młodym kierowcą po doświadczenie” przygotowała katowicka Komenda Wojewódzka Policji. Wszystko po to, by promować podczas Rajdu Śląska bezpieczeństwo na drogach i zainteresować tematem szczególnie tych mniej doświadczonych

kierowców. To właśnie oni będą mogli skorzystać np. z symulatorów, dzięki którym zobaczą, jak przebiegają wypadki drogowe spowodowane m.in. nadmierną prędkością. Oprócz policjantów swoją wiedzę będzie się dzielił także instruktor jazdy.

ibudhaus
system

IBUDHAUS

FIRMA IBUDHAUS JEST PRODUCENTEM I WYKONAWCĄ DREWNIANYCH DOMÓW SZKIELETOWYCH, KTÓRE IDEALNIE WPISUJĄ SIĘ W AKTUALNE TRENDY ARCHITEKTONICZNE. NA RYNKU DZIAŁA OD 1991 R. OBECNIE MA SZEŚĆ ODDZIAŁÓW, GŁÓWNIEM W POŁUDNIOWEJ POLSCE.

W ofercie firmy znajduje się niemal 90 gotowych projektów domów dopasowanych do zróżnicowanych potrzeb i oczekiwań klientów. Są one realizowane na terenie całego kraju. Każdy można jeszcze ściślej dostosować do wymagań odbiorcy, m.in. uwzględniając odpowiedni metraż (do 228 m kw.), liczbę pięter czy garaż.

DOM MARZEŃ POD KLUCZ

Firma oferuje pełny zakres usług budowlanych. Domy projektowane i stawiane przez Ibudhaus charakteryzują się wyjątkowo wysoką odpornością na niekorzystne warunki klimatyczne i geologiczne, jakie panują np. w górach czy na terenach objętych uszkodzeniami górniczymi. Najbardziej wymagającym klientom firma proponuje domy pasywne, umożliwiające minimalizację zużycia energii podczas eksploatacji, oraz luksusowe wille premium. W ramach realizacji zleceń dysponuje też szerokim zakresem usług uzupełniających, takich jak np. konstruowanie wiat ochronnych, altan czy tarasów. Ponadto specjalizuje się w montażu hal systemowych, które mogą służyć np. jako magazyny czy powierzchnie przemysłowe.



IBUDHAUS W LICZBACH

28 – tyle lat doświadczenia ma firma

Niemal **90** – ponad tyle gotowych projektów domów oferuje

228 m kw. – to maksymalna powierzchnia proponowanych budynków mieszkalnych

800 – tyle domów wybudowali specjaliści Ibudhaus do lata 2019 r.



MAXGEAR W LICZBACH

13 lat doświadczenia

20 grup produktów

21 239 dostępnych artykułów

maxgear® 

MAXGEAR

MAXGEAR JEST JEDNYM Z LIDERÓW WŚRÓD POLSKICH DOSTAWCÓW CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH. MARKA ZOSTAŁA UTWORZONA W 2006 R. PRZEZ FIRMĘ AUTO PARTNER. OFEROWANE CZĘŚCI SPROWADZA Z RENOMOWANYCH FABRYK, DBAJĄC O ICH NIEZAWODNOŚĆ I JAKOŚĆ.

O marce MaXgear można przeczytać w TecDoc – światowej encyklopedii wiedzy o częściach zamiennych wykorzystywanych w motoryzacji. W jej ofercie znajdują się części samochodowe przystosowane do najnowszych modeli pojazdów, spełniające wysokie wymagania klientów.

PRODUKTY NIE DO ZDARCIA

Wśród asortymentu są m.in.: amortyzatory, klocki i tarcze hamulcowe, filtry samochodowe, elementy hydrauliki, układu chłodzenia, półosie i przeguby. Ich produkcja przebiega zgodnie z restrykcyjnymi normami ekologicznymi i z uwzględnieniem społecznej odpowiedzialności biznesu. Wszystkie zapewniają użytkownikom nie tylko oszczędność, lecz także wydajność i dłuższą żywotność wykorzystanych podzespołów. Już w fazie projektowania brana jest pod uwagę ich zwiększona wytrzymałość. Firma przykłada wielką wagę do łatwego montażu części zamiennych oraz ich bezawaryjnego użytkowania.

55

AUCHAN W LICZBACH

23 lata marki Auchan w Polsce

108 sklepów na terenie całego kraju

21 000 pracowników w Polsce



AUCHAN

SIEĆ HIPERMARKETÓW AUCHAN ZATRUDNIA 345 TYS. PRACOWNIKÓW W 17 KRAJACH. ZAJMUJE 11. MIEJSCE W GLOBALNYM RANKINGU DETALICZNYCH SPRZEDAWCÓW ŻYWNOSCI. JEST NA 35. POZYCJI NA LIŚCIE NAJWIĘKSZYCH PRACODAWCÓW NA ŚWIECIE. W POLSCE DZIAŁA OD 1996 R., ZARZĄDZAJĄC 108 SKLEPAMI.

Przedsiębiorstwo powstało w 1961 r. we Francji. Jego założycielem był Gérard Mulliez, francuski biznesmen zainspirowany funkcjonowaniem amerykańskich sklepów. Obecnie sieć posiada sklepy m.in.: we Włoszech, w Hiszpanii, na Węgrzech, w Rosji, Chinach, na Tajwanie i w Rumunii. Jest zaangażowane w politykę zrównoważonego rozwoju i poprawę doświadczeń zakupowych klienta. W swoich działaniach promuje to co dobre, zdrowe i lokalne. W centrum wartości firmy znajdują się zaufanie, otwartość i doskonałość. Stawiając na transparentność, Auchan Polska działa na podstawie 10 zasad paktu Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz odpowiedzialnego biznesu – Global Compact, jednej z najważniejszych inicjatyw dotyczących etycznego biznesu na świecie.

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

GRUPA FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES POWSTAŁA Z POŁĄCZENIA DWÓCH MOTORYZACYJNYCH GIGANTÓW – WŁOSKIEGO KONCERNU FIAT I AMERYKAŃSKIEGO CHRYSLERA. POLSKI ODDZIAŁ FCA KONTYNUUJE TRADYCJE POLSKO-WŁOSKIEJ WSPÓŁPRACY I FIRMY FIAT AUTO POLAND.



Obecność marki Fiat na polskim rynku sięga 1920 r., kiedy powstała spółka Polski Fiat. W latach powojennych Fiat był dostawcą technologii dla polskich fabryk – na licencji włoskiej marki produkowano m.in. Fiata 126 p czy tzw. dużego Fiata – 125 p. W 1995 r. Włosi przejęli FSM, tworząc firmę Fiat Auto Poland, która produkowała w fabrykach w Bielsku-Białej i Bieruniu m.in. modele Cinquecento, Seicento, Panda czy 500. Po połączeniu macierzystego koncernu z amerykańskim Chryslerem Fiat Auto Poland został przekształcony w Fiat Chrysler Automobiles Poland.

FCA POLSKA W LICZBACH:

2,5 mln m kw. powierzchni zajmują zakłady FCA Poland

259 tys. samochodów wyprodukowano w 2018 r.



fol.FCA

GO+EAUTO

FIRMA GO+EAUTO ŚWIADCZY KOMPLEKSOWE USŁUGI W ZAKRESIE ŁADOWANIA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH ORAZ SPRZEDAŻY I WYNAJMU TAKICH POJAZDÓW. MA SIEDEM ODDZIAŁÓW ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE CAŁEGO KRAJU.

100 PROC. EKOLOGII NA DRODZE

GO+EAUTO prowadzi sprzedaż stacji ładowania, zajmuje się też ich instalacją oraz obsługą. W swojej ofercie ma różne typy stacji ładowania: kompaktowe, naścienne ładowarki (prądu zmiennego), które idealnie sprawdzają się w przydomowych garażach czy parkingach podziemnych pod budynkami mieszkalnymi, wolno stojące stacje ładowania (prądu zmiennego), przeznaczone głównie dla hoteli i centrów handlowych, oraz największe, szybkie stacje ładowania (prądu stałego) – te z kolei można instalować na stacjach paliw, autostradach i w serwisach samochodowych. Punkty ładowania gwarantują nieprzerwaną mobilność samochodom elektrycznym, które stają się coraz bardziej popularne również w naszym kraju.



fol. Jakub Tuszyński

GO+EAUTO TO:

42 stacje ładowania na terenie Krakowa

5 rodzajów domowych stacji ładowania dostępnych w ofercie

TIME4

DZIENNIKARZE, REDAKTORZY, ARTYŚCI GRAFICY, FOTOGRAFOWIE I PROGRAMIŚCI – RAZEM TWORZĄ PONAD 20-OSOBOWY ZESPÓŁ TIME4. FIRMA OD PONAD DEKADY Z SUKCESAMI DZIAŁA NA RYNKU CUSTOM PUBLISHING.

MISTRZOWSKI CONTENT

W 2019 R. FIRMA TIME4 ZDOBYŁA NAGRODY W AŻ SZĘŚCIU KATEGORIACH W KONKURSIE POWER OF CONTENT MARKETING AWARDS.

- **„La Squadra” dla Ferrari** – złoto za klasyczną i rzetelną opowieść o emocjach i historii oraz efektywne wykorzystanie polskiego contentu (kategoria: content marketing – motoryzacja).
- **„Twoja stacja” dla BP Europa SE, oddział w Polsce** – złoto za stworzenie praktycznego przewodnika (kategoria: publikacja dla pracowników – firma – artykuły o firmie/produkcje/usłudze).
- **„Głos VWP” dla Volkswagen Poznań Samochody Użytkowe** – srebro za autentyczność w tworzeniu treści (kategoria: magazyn dla pracowników, nakład powyżej 1000 egzemplarzy).
- **„Karfuś” dla Carrefour Polska Sp. z o.o.** – wyróżnienie za obranie dobrego kierunku (kategoria: magazyn dla pracowników, nakład powyżej 1000 egzemplarzy).
- **„La Route” dla Alpine Centre Katowice** – wyróżnienie za niestandardowe podejście do formatu (kategoria: magazyn dla klientów B2C).
- **„Informator rajdowy” dla Automobilklubu Ziemi Tyskiej** – wyróżnienie za oryginalne i praktyczne podejście do eventu (kategoria: content marketing – motoryzacja).

Czym zajmuje się na co dzień? Redagowaniem i projektowaniem magazynów dla pracowników i klientów, opracowywaniem folderów, ulotek, katalogów, newsletterów, advertoriali, ksiąg znaku, systemów identyfikacji wizualnej i infografik. Oprócz tego ekipa Time4 tworzy koncepcje wydawnictw, pomysły na eventy czy kampanie łączące kanały tradycyjne i digitalowe. W ofercie jest również programowanie stron WWW, minisite'ów, mailingów HTML, platform e-learningowych z elementami grywalizacji, sklepów internetowych, aplikacji na urządzenia mobilne, interaktywnych formularzy i quizów. A to nie wszystko. Time4 organizuje eventy, wydarzenia motorsportowe i firmowe stoiska targowe, a także szkoli z zakresu redakcji i fotografii. W portfolio ma realizacje dla takich firm jak: Santander Bank Polska SA, Porsche, Castrol, Costa Coffee, Nowa Era, Roche, Carrefour, PZU, PKP Intercity, Peugeot, Ferrari, Philip Morris, PGE Energia Ciepła, Vision Express, Volkswagen Poznań czy DHL Global Forwarding.

WARTER RACING



JESTEŚMY CZĘŚCIĄ GRUPY WARTER FUELS. NASZE PALIWA PRODUKUJEMY W NOWOCZESNYM ZAKŁADZIE PRODUKCYJNYM. W BOGATEJ OFERCIE ZNAJDZIECIE M.IN. PALIWA RAJDOWE (WARTER RACING), LOTNICZE OŁOWIOWE I BEZOŁOWIOWE (WARTER AVIATION), A TAKŻE NASZE NAJNOWSZE DZIECKO – ALKILATOWE PALIWA EKOLOGICZNE (WARTER PRO 2 I 4), DO 99% CZYSTSZE DLA ŚRODOWISKA I LUDZI, KTÓRE SĄ PRZYSZŁOŚCIĄ NASZEGO RYNKU.

Paliwo mamy we krwi i z ogromną przyjemnością dokładamy starań, aby imprezy rajdowe odbywały się na najwyższym poziomie, a kierowcy korzystali z najbezpieczniejszych i najwydajniejszych paliw. Cieszymy się, że zostaliśmy oficjalnym partnerem paliwowym Rajdu Śląska 2019!

WARTER RACING 102

Nasza benzyna rajdowa została zaprojektowana przez technologów z wieloletnim doświadczeniem w branży rafinerijnej. Wykorzystując naszą wiedzę w tym wymagającym środowisku paliwowym, możesz sprawić, aby twój zespół osiągnął najlepszą wydajność w historii. Co więcej, nie tylko zapewniamy doskonały produkt, lecz także elastyczne rozwiązania dostaw oraz najbardziej konkurencyjną cenę na rynku.

DLA KOGO JEST NASZE PALIWO?

PALIWO WARTER RACING jest przeznaczone do silników z doładowaniem i do silników wolnossących. Przeszło rygorystyczne testy zarówno na hamowni, w instytucie Intertek, gdzie uzyskało homologację FIA zgodną z załącznikiem J, jak i podczas rajdów czy wyścigów. Jest to benzyna szeroko stosowana przez zespoły rajdowe i wyścigowe, a w ostatnim czasie dostała wsparcie od producentów samochodów klasy R5, takich jak Ford, Škoda czy Hyundai.

DLACZEGO WARTER RACING 102?

WARTER RACING 102 to wysokooktanowe paliwo zaprojektowane przez specjalistów, którzy wiedzą, jak ważna jest powtarzalność parametrów oraz spełnienie wysokich wymagań postawionych przed producentami. Dzięki temu odpowiada najwyższym

Z dumą możemy także ogłosić, że naszym ambasadorem jest cała ekipa Red Bull Drift Brother

Gwarantujemy najwyższą jakość, największą wydajność oraz najlepszą cenę!

Z nami dojedziesz najdalej!



standardom jakości i wydajności (zgodność z załącznikiem J Homologacji FIA). WARTER RACING 102 jest jednocześnie paliwem korzystnym dla Twojego budżetu.

JAKOŚĆ

Zaprojektowaliśmy linię produkcyjną, która zaspokaja specyficzne potrzeby naszego paliwa wyścigowego, ale przede wszystkim gwarantuje całodobową kontrolę jakości w naszym akredytowanym laboratorium. Wszystkie komponenty paliwowe są produkowane przez naszą rafinerię. Każdy produkt – zanim zostanie dostarczony do Ciebie – jest kontrolowany pod kątem jakości od pierwszego dostawcy do produktu końcowego. Dlatego gwarantujemy powtarzalność i wysoką jakość naszego paliwa.

DOSKONAŁOŚĆ W BADANIACH

Zakład Produkcyjny WARTER FUELS w Płocku ma nowoczesny pion badań i rozwoju paliw oraz innych produktów niepalenowych. Produkujemy i testujemy nasze produkty pod kątem najwyższej jakości, powtarzalności i stabilności w procesie magazynowania.

LOGISTYKA PASUJĄCA DO TWOICH WYMAGAŃ

Wysyłamy nasze paliwo pod Twoje drzwi – zawsze i wszędzie! Niezależnie od tego, czy jest to serwis Twojego samochodu rajdowego, tor wyścigowy, czy baza rajdu, w którym startujesz – wystarczy, że powiesz nam, kiedy i gdzie, a my dostarczamy paliwo pod wskazany adres! WARTER RACING 102 jest dostępny w beczkach o pojemności 50 oraz 200 litrów.

NASZ PROFESJONALIZM PRZEJAWIA SIĘ W SZCZEGÓŁACH

Niezależnie od tego, czy jesteś kierowcą rajdowym, profesjonalnym zespołem wyścigowym, czy współpracujesz z zawodnikami motosportu – mamy dla Ciebie ofertę!

AMBASADORZY MARKI

Z naszych paliw korzystają znakomici kierowcy, wielokrotni zwycięzcy w swoich kategoriach. Cieszymy się, że markę WARTER reprezentują:

- Maciej Cywiński (Rallycross),
- Adam „Rubik” Zalewski (Drift),
- Michał Ratajczyk (GSMP),
- Red Bull Drift Brothers – Joe i Elias Hountondji (Drift).

Skontaktuj się z naszym przedstawicielem:

Tomasz Kowal, Sales Manager

tel.: +48 511 211 277

e-mail: tomek@warterracing.com

Warter Fuels SA | Rafineria: ul. Chemików 5 | Płock | Polska | Tel. +48 24 365 33 07

Odwiedź nasz profil na Facebooku:

<https://www.facebook.com/warterracing/>

PATRONI MEDIALNI RSMP



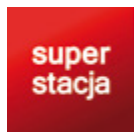
RMF FM

Pierwsza prywatna stacja radiowa w Polsce. RMF FM wybiera blisko 25 proc. słuchaczy, co daje krakowskiej rozgłośni pozycję lidera wśród stacji radiowych w Polsce. W ramach grupy RMF działają także stacje RMF Maxx i RMF Classic, stacja informacyjna RMF24, a także szereg internetowych kanałów tematycznych.



WP.PL

Wirtualna Polska to pierwszy polski serwis internetowy, utworzony w 1995 r. w Gdańsku. Obecnie portal jest jednym z pięciu największych serwisów w kraju. Oprócz najnowszych informacji oferuje szereg dodatkowych usług, takich jak darmowe konta pocztowe, hosting stron WWW czy czat online.



SUPERSTACJA

Ta stacja telewizyjna o profilu informacyjno-rozrywkowym została utworzona w 2006 r. W swojej ramówce łączy rozrywkę z poważną polityką. Podkreśla, że nie boi się trudnych tematów i kontrowersyjnych gości. Wśród prowadzących programy są m.in. Wojciech Jagielski i Mariusz Max Kolonko.



MOTORSPORT.COM

Portal Autoklub.pl w 2019 r. połączył siły z międzynarodową siecią Motorsport Network. Pod szyldem motorsport.com dostarcza najświeższe informacje ze świata rajdów, wyścigów czy Formuły 1, zapewniając też wnikliwe spojrzenie za kulisy tych dyscyplin.



fot. Maciej Niechwiadowicz

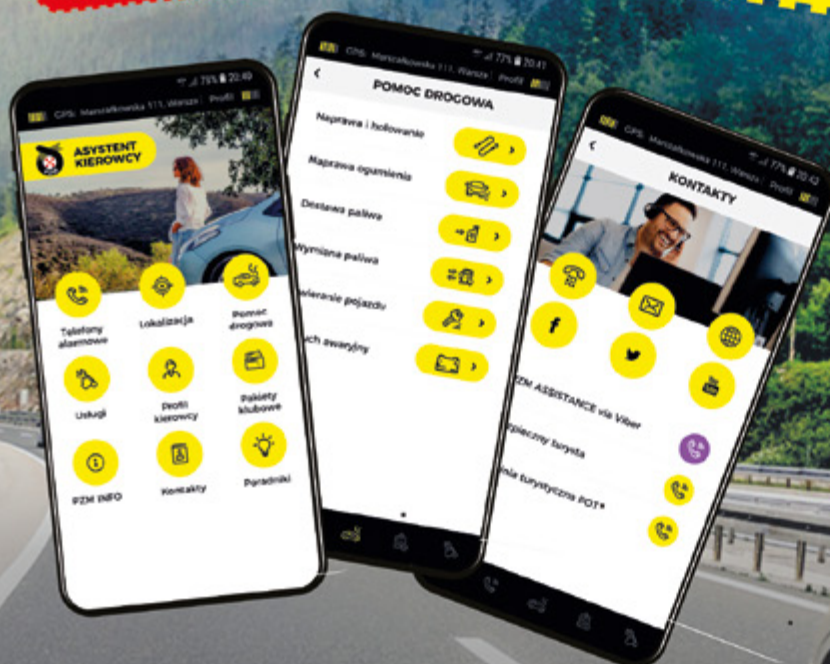


ASYSTENT KIEROWCY PZM

APLIKACJA BEZPŁATNA

POMOC
w nieoczekiwanej
sytuacji 24h na dobę

Najlepsza aplikacja
dla podróżujących
w Polsce i UE



Nowy ASYSTENT KIEROWCY PZM na iOS i Android

Niezastąpiona aplikacja dla polskich kierowców. Zapewnia dostęp do sprawdzonych i gwarantowanych usług pomocy drogowej Polskiego Związku Motorowego w Polsce i w Europie oraz wiele innych bardzo przydatnych funkcji każdemu kierowcy. ASYSTENT KIEROWCY PZM wraz z pakietem PZM ASSISTANCE zapewni Ci poczucie bezpieczeństwa w każdej podróży.



Pobierz bezpłatną
aplikację i dołącz do klubu
pzm.pl/ak



Sponsorzy:



Silesia Oil



Partnerzy:



Imprezę napędzają:



STADION ŚLĄSKI



Partner strategiczny rajdu:



Honorowy patronat
Marszałka Województwa Śląskiego
Jakuba Chelstowskiego



Dofinansowano z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego

Patroni medialni RSMP:



super
stacja

Patronat HRSMP:

