



W nowoczesnej piekarni mechanicznej jest znacznie więcej problemów technicznych niż w samochodzie. Zamiłowanie do maszyn wyniósł Andrzej Jakubowski z motoryzacji.

„Jeśli przeliczyć to co robi na sekundy, to okaże się, że nikt inny tak szybko tego nie potrafi... Bronisław Chojna z zamkniętymi oczami trafia ręką pod maskę wozu i nie patrząc naprawia to co trzeba”.



Jakubowski wrócił z Rajdu Monte Carlo. Za serwisowym Fiatem na przyczepie przyjechał Opel, trzynasty samochód na mecie rajdu. Do Monte Carlo na tej samej przyczepie jechała Renault 5. Jeszcze do Austrii zawodnicy i serwis podróżowali równo, potem już się nie mogli utrzymać w gnającej kolumnie wozów. Przyjechali na metę pierwszych etapów dokładnie wtedy, gdy zawodnicy czekali na wjazd do parku maszyn. Zdążyli umyć szyby i nalać paliwo. Sen serwisu przed dalszym etapem jest o parę godzin krótszy niż rajdowców. Muszą wyjechać wcześniej na trasę, znaleźć miejsce, ustawić się i czekać. Kiedy zjawi się kierowca, stanie, powinni w cztery minuty zmienić koła, wysłuchać poleceń i pędzić dalej. W Monte Carlo jeździli bez wytchnienia. Brudni i nieprzytomni ze zmęczenia walili się do łóżka i przed wieczorem wyjeżdżali na trasę.

Kiedy na którymś z zakrętów obciążony Fiat przytarł o skałę, na nadwoziu pojawiła się głęboka krecha, nawet nie stanęli zobaczyć co się stało, mieli jeszcze po górach osiem kilometrów jazdy i niecałe dziesięć minut czasu. W normalnych warunkach to dużo, ale nie w górach! Przyjechali wcześniej o minutę, wyszukali kawałek miejsca w szpalerze innych serwisowych aut. Tam gdzie gromada mechaników czekała na jeden wóz z taborem ciężarówek, oni rozstawili skromny warsztat i patrzyli, jedzie czy nie jedzie. Opel przyjechał na obręczy. Opona spadła kilka metrów przed metą odcinka. Jeden z serwisu odkręcał koła i stawił auto na podnośniku, drugi lał paliwo, nie było ruchu nieprzemysłanego. Jeszcze świece. Palce parzy gorąca porcelana „Championów”. Za chwilę muszą być na punkcie kontroli czasu. Pilot głośno podaje czas. Brakuje paru sekund na zapięcie pasów. Jeśli mierzyć umiejętność serwisu czasem, to mistrzem jest Franciszek Aromiński, bohater głośnej historii z wymianą tylnego mostu w trzynastcie minut. Taka operacja w dobrze pracującej stacji obsługi trwałaby kilka godzin. Andrzej Jakubowski zmienia uszczelkę pod głowicą silnika w Oplu w niecałe pół godziny. A ten sam zabieg na stacji trwa dwa—trzy razy więcej. Mistrzem serwisu jest również pan Bronisław Chojna.

★

Pracuje w warsztacie i jest z zawodu mechanikiem. Ma w sobie tę szczególną cechę dobrego rzemieślnika która każe profesorom politechniki tytułować człowieka reperującego ich samochód i zwracać się per „mistrzu”. Ma w sobie powolność w pracy. Jest to powolność pozorna. Jeśli przeliczyć to co robi na sekundy, okaże się, że nikt inny tak szybko tego nie potrafi. Jeśli sięga do torby po klucz, wyjmuje ten klucz z bezbłędną precyzją, stroną właściwą i jedy-

ną. Z zamkniętymi oczami trafia ręką pod maskę wozu i nie patrząc naprawia to co trzeba. Z Błażem Krupą i doskonałym francuskim mechanikiem w kilkanaście minut wymienili skrzywione tylne zawieszenie.

Na rajdzie pan Bronek nie lubi się przemęczać. Przygląda się jak inni łatają urwane kawałki, wymieniają zawieszenia, szukają nerwowo części. W jego samochodzie, który prowadzi Krupa „nie ma prawa się nic dziać”. Mówi te słowa z takim spokojem, że aż denerwującym. Obywatel z Pragi, tej między Brzeską a Targówkiem, przez lata posługiwania się młotkiem i przecinakiem, nabył skomplikowaną sztukę radzenia sobie w każdej sytuacji. Pomimo niechęci do klucza dynamometrycznego, słabej znajomości momentów sity, mógłby się habilitować ze znajomości konstrukcji Renault.

Nie jest człowiekiem rozmownym. Jeśli wygłosi dwa zdania, jedno za drugim, należy uznać to za przemówienie. „Robota, to robota i cześć! Wszystko jedno gdzie”. Widziałem jak pracowali w Bułgarii wspólnie Andrzej Jakubowski i pan Bronek. W dwie godziny rozbiły przód Renault Gordini 17, miał nowe zawieszenie, chłodnicę, a nawet chyba i jeden błotnik. Nie pamiętam dokładnie który z nich spawał, obaj robią to chyba jednakowo dobrze.

Zdarzyło się kilka razy, że nowy fabrycznie samochód piekarski z mechanikiem kontrolowali i znaleźli pełno drobnych usterek, które na trasie mogły być nie do odgadnięcia dla mniej wprawnych w technice kierowców. Każdy z takich przypadków dawał później, już na trasie, powód do gorączkowych rozważań: czy na pewno pod śrubą — „szpilką” kolektora wystarczy podkładek, czy nie wypali się dorabiana specjalnie uszczelka, czy nie trzeba było słabiej dokręcić łożysk, czy się nie zatrze nowa reperaturka pompy.

Jeśli trzeba, w ulewnym deszczu kładą się pod wóz nie patrząc na to, że następne parę godzin spędzą w mokrych kombinezonach. Za swoją pracę, w czasie sportowej imprezy nie biorą ani grosza. Jakubowski grzebie się w sportowych samochodach z zamiłowania, Chojna — z ambicji.

O obu mówi się, że mają złote ręce i nerwy jak postronki. Są we Francji i jej nie widzą. Jadą przez Europę i nie bardzo wiedzą w jakim są kraju. Dla nich droga liczy się z punktu do punktu. Od uszkodzonego i do oczekującego ich rąk samochodu rajdowego. Dziwni ludzie. Normalni ludzie. Podobno ze świata, który odszedł. A może z nadchodzącego świata rzetelnej pracy?

JAN OKULICZ

Zdjęcia  
WOJCIECH DRUSZCZ i  
MAJA SOKOŁOWSKA