

IKT KCH NIE PROGI o auto-
grafi, nie dostaje paszportu,
nagrod, medalu za wybitne
osiągnięcia sportowe. A przecież od
nich w równy mierze jak od za-
wodników, zależy sukcesy zespołu,
albo porażka. Zwłaszcza takich jak
XXXIII Rajd Polski, słowna olimpi-
jada samochodowych mistrzów świata.
Dzięki sprężynom kierowni-
ka ekipy fabrycznej Polskiego
Fiata p. Władysław Domański, jadąc
na trasę Rajdu Polski przy-
jął się bliżej pracy mechaników
serwisu technicznego.

12 LIPCA. GODZ. 11.00. Po ba-
daniu technicznym, 63 samochodów
startujących w tegorocznym Rajdzie
Polski stoją w zamkniętym parku
maszyn na stadionie „Wisły” w
Krakowie.

W hotelu Cracovia, w pokoju
kierownika ekipy, ostatnia odprawa
serwisu.

6 grupowych zespołów: Kom-
munistyczny, Bogusławski-Lukaszak,
Czarnowski-Krawczyński, Filipowicz-
Duladziński, Janowski-Piskorski,
Piskorski. Wszyscy na Polskich Fiatach
typ combi.

Ponadto dwa wozy zabezpieczające
łeczność: wózek kierownika — Władysław
Domański i szefa technicznego ekipy —
Wiesław Jankowski.

Każdy zespół otrzymuje szczegółowy
harmonogram. Na pierwszym etapie,
kolonizacji, przejeżdżamy 180 km, będzie
piętnaście punktów serwisowych. Etap
drugi — 12.

Podczas wjeżdżania punktów ma być
obchodzona przez dwa wozy, kierowca
kierownika i szefa technicznego. Ale nie
tylko znakomici fachowcy. Każdy z nich
jest też świetnym kierowcą, potrafiącym
dotrzymać kroku zawodnikom na trasie.

Niektórzy sami mają rajdowe honory,
wascy startowali kiedyś jako piloci.
Teraz dostają listy startowe z zakreślono-
nymi czerwonymi liniami numerami
wozów, którymi będą się opiekować.

A więc w pierwszej kolonie cztery
załogi fabryczne: nr startowy 21 Bie-
niśka, nr startowy 22 Bracia Zyskowscy,
nr 23 Marek Variella i Janina
Jedynakowa i wreszcie nr 50, startujący
w grupie 1, serwisowi. Wszyscy bez
bratnich przeróbek. Maciej Stawowiak
z Janem Czyżkiem. Ponadto, jeśli
czas pozwoli także porce dla startują-
cych prywatnie załóg na Polskich Fiat-
tach.

FIATY w rajdzie RELACJA z trasy Rajdu Polski o tym jak pracował serwis

RAJDOWY SERWIS

zowy resor do swego Fiata i rusza.
My wracamy do Polanicy.

Tu, w biurze rajdowym obcho-
dzą się już wyniki pierwszych dwóch
etapów. Na trasie poruszało tylko 28
załóg. Wśród nich pięć Polaków
Fiatów, przy czym bracia Zys-
kowscy wysunęli się na czwartą
pozycję, tuż za złotą z wozów
sportowych czwórki. A więc zna-
kowicie!

6.55 ZNOW NA PUNKCIE SER-
WISOWYM Wpada Zyskowski.
Ma urwaną poprzeczkę pod skrę-
nia biegów.

Przeznaczamy samochód na bok.
Bieniaś czeka już z zapalonym pal-
nikiem. Zawodnicy denerwują się,
mają tylko trzy minuty czasu. Me-
chanicy tłumaczą: trzeba zrobić po-
rządnie, lepiej tu stracić kilka mi-
nut, niż stanąć po paru kilometrach.

Tak samo denerwował się Bieda
w Andrychowie. A gdyby wówczas
wymieniono całą pompę wodną?

Robotę trwa dokładnie 3 minuty
45 sekund. Po dalszej minucie wóz
na zmianie: nagle Filipowicz, na z-
wrotnym z powrotem na szosę i z za-
ładowanym paliwem rusza.

Ledwie odjechał wpadł Dobrzański.
Nie zatrzymuje się, krzyczy
przez okno:

— Paliwo! Rezerwa! — i spo-
dniey jędnie na PKC.

Dwaj chłopcy łapią kanister, za-
pasowe oko i biegna za nim.

7.35 RADO PODAJE NAJNOW-
SZE WYNIKI. Zdążyliśmy tylko
wysłuchać, że prowadzi Paganelli,
gdy na punkt serwisowy wjeżdża
Stawowiak. Zamiana kół, olej, ben-
zyna. Gdy odjeżdża, wascy są-
niają się na nogach, a przecież
mechaników czeka szaleńcza jazda
do Jastrzębia Zdroju, na kolejny
punkt serwisowy.

Odjeżdżają. My idziemy zastęp-
ować samochodów. Tymczasem do Polanicy ściągają po-
rządnie, dojeżdżają samochody:
Renaulti, Bulari, bez tryb, z potęż-
nym dachem. Volkswagena Paulego na hoku
maszyny kulowej. Porcie Smorawiński
z urwanym walcem grzecha.

Zabieramy pilota, Kocalskiego, i
jedziemy do Krakowa, gdzie czeka na
nagrodę praca. Organizatorzy, widząc
trudny rajd, nie chcą w Krakowie na
godzinie serwisu. O 17.00 mechanicy
zabierają na godzinę wozy z parku
maszyn i dojeżdżają koniecznie napr-
zed drugą, liczącym 180 kilometrów
etapem wschodnim.

13 LIPCA, KRAKÓW, GODZINA
16.00.

Na mecie pierwszego etapu 18
wozów. Wśród nich cztery Polaki:
Fiaty: Zyskowski, Komornicki, Do-
brzański, Stawowiak.

Dla kierowców — trzy godziny

KULISY WIELKIEGO RAJDU

Później, na trasie, wszystkie startu-
jące w tegorocznym Rajdzie maszy-
ny Polaków obsługiwane będą z ta-
kim samym zapalem i poświęceniem.

Jeszcze podane orientacyjne cza-
sów nadrobek, bądź spóźnienie na po-
sługujących odcinkach ustalonych przez
zawodników w czasie treningu, wresz-
cie pieniądze za paliwo i pierwsze wozy,
mające nadziadać drogi, ruszają.

Dochodzą ekipy p. Barbary Do-
mańska, wreszcie każdemu tobie z jedze-
niem, owocami, termosem i kawą i her-
batą. Na trasie nie wiadomo czy i kiedy
będzie czas na jedyne normalne posiłki.

12 LIPCA. 15.30. Na stadionie
„Wisły” w Krakowie urządzają
otwarcie rajdu. Górnicza orkiestra,
przemówienia. O 16.01 rusza pierw-
sza załoga — Francuzi Therier i
Mahe w samochodzie Renault Alpine.

Są zdecydowanymi faworyta-
mi mając za sobą już dwie wy-
grane eliminacje mistrzów świata.

Za nimi, co minutę kolejny wóz.
Na koniec, o 16.39 ostatnia załoga —
Fiatowscy — Variella, Jedynakowa
z nr. 63. Po nich jedziemy my, to
znaczy p. Domański swym Fiat-
tem combi i ja w roli pasażera.

Przed chwilą otrzymaliśmy pierw-
szy meldunek z trasy. Na odcinku
specjalnym w Łasku Wolańskim Bieda
miał kłopot, ale podobno jedzie dalej.

19.30. ANDRYCHÓW, 93 KILO-
METR TRASY. Gdy dojeżdżamy,
na punkcie serwisowym stoi wóz
Bieniaś. Pogody białyni, wgniecenia
mleka olejowego, rozbity wentylator
chłodnicy. Obsługujący ten punkt
Kozera i Śliwiński uwiązują się jak
w uropie. Mają dziesięć minut
czasu, bowiem o 17.40 Bieda musi
się zameldować na punkcie kont-
rolli czasu (PKC).

Po 15 minutach, 143 sekundach —
defekty ujawnia. Jeszcze dołanie paliwa,
wycieracze szyby i o 17.50 wóz rusza.

Podziękował, ciesząc się zawodnicy. Tu
jako wytyczne szyby, sprawdzenie
oleju, dołanie paliwa.

Gdy przejeżdża Variella — ruszamy.
Chłopcy do Raciborza, gdzie obsługiwać
będą następny, trzeci punkt serwisowy.
My do Wisły, gdzie po drugim odcinku
specjalnym, wiodącym przez Przebiec
samojeżdżając, zameldować się
muszą o 18.30.

Od kilku godzin są tam już Bogu-
sławski z Lukaszakiem i Czarnowski
z Krawczyńskim.

Gdy dojeżdżamy, na ulicach miastecz-
ka widać już pierwsze wozy: Renault
Alpine Theriera, dwa Fiaty Abarth
Paganelli i Wambolita, Smorawiński
z wozem Porche.

Nie widać Bieniaś. Wiadomość przy-
wodzi Variella: stoi o 30 km za Andry-
chów. Defekt pompy wodnej. Kłopot
w Łasku Wolańskim okazał się jednak
poważniejszy, niż wydawało się to w
Andrychowie.

Pan Domański oblicza czas. Nie, nie
ma już szans. Nawet gdyby serwis po-
jechał tam natychmiast, Bieda nie zdo-
łał się już w limitach czasu wyznaczonych
na tym etapie półtorę godziny. Dla
niego rajd już się skończył.

Z WISŁY — NA CZWARTY
PUNKT SERWISOWY, do Złotego

Stoku. Od rana czekają tam Fili-
piewicz z Dziadurą i Janus z Bie-
niśką. Tępość jest przyjechać mają
wszystkie kolejne wozy serwisowe.

Trzy godziny jazdy. Gdy o 22.30
zatrzymujemy się przy mijającym
kółtym światłem naszych wozach
serwisowych, dowiadujemy się, że
wszystkie Fiaty już przyjechały.
Oczywiście bez Bieniaś. Bez spóź-
nienia i defektów. Brali tylko paliwo,
olej.

Ala to początek. Dopiero tu, wo-
dzą Polanicy w Międzygórzu, w
zupelnym beśrodku, usytuowano
najcięższe odcinki specjalne. Tu ro-
zegra się pierwszy etap rajdu.

Wymiana zespołów. Kozera ze
Śliwińskim pojechał już do Mię-
dygórza, gdzie stanął z serwisem
awaryjnym na mecie najtrudniej-
szego bodaj odcinka specjalnego.

Dwa wozy, które od południa
stały w Złotym Stoku pojechały z na-
mi do Polanicy, ich mechanicy załogi
chłopcy, którzy lada moment nad-
jadą z Wisły.

W POLANICY STAJEMY ZA
PKC. Tu nie będzie już rezerw
czasowych. Naprawdę robić się bę-
dzie bardzo ciężko. Gdy przy-
stolku podziwiamy zasługami in-
formacji co dzieje się na trasie,
przez wojskowy radiotelefon dosta-
jemy wiadomość z Międzygórza:

— Zyskowski urwał amortyza-
tor — przygotować się do wymia-
ny!

Najlepiej spawacz w zespole —
Sylwester Bieniaś, czeka z zapalo-
nym palnikiem. Przygotowany jest
nowy amortyzator, podnośnik, kluc-
cze. Samochód poznajemy z daleka,
mechanicy wybiegają na szosę, po-
kazują gdzie ma stanąć.

Nim kierowca i pilot zdążyli wyjechać,
już wie jest na podnośniku.

Wypuścił seoper. Dwaj mechanicy
pracują przy amortyzatorze, dwaj wy-
mieniają kółka na nowe, z oponami szru-
towymi.

Wymiana trwa 3 minuty i 43 sekundy.
Po dalszych czterech sekundach po-
znajemy dwa kółka są wymienione, bezpru-
żyna zatkowana, olej sprawdzony, szyba i
światła wycieracze — odjazd!

Wpadają dalsze wozy, bez defektów,
tylko wymiana kół, paliwo i olej.

Wreszcie o 1.13 Variella. Też z urwa-
nym amortyzatorem — tymi. Ma rów-
nież odprężoną przód. Prób, leży
porządnie zaprawiać. Pytamy co z po-
stałymi wozami. Stawowiak zapał go-
nie na odcinku specjalnym, Markowski
wycierał z trasy, nie pojeździ.

Po dziesięciu minutach robota skoń-
czona. Odjeżdża. Chwila odpoczynku.
Mechanicy porządkują narzędzia, przy-
gotowują kółka dla Stawowiaka.

Po jedenastu minutach jest. Zapał
nie jedzie, a ciemny smug. Złazł też
amortyzator, ale serwis w Międzygórzu
mu wymienił.

Po minucie i czterech sekundach
odjeżdża na nowych oponach. To już
wascy nasi.

O 3.20 MAMY BYĆ W DUSZNI-
KACH na następnym punkcie ser-
wisowym. To tylko czterdzieście ki-
lometrów, jest więc wręcz kawał z termosa
i zjeść kanapkę. Nie zdążyliśmy
jednak, bo podjechał milicjant.

O pięć kilometrów stąd jakiś raj-
dowy Fiat leży w rowie.

To pewnie Landsberg z Różań-
skim. Kierownikiem wyznaczają: pojeżdż
tam Filipowicz z Dziadurą, Janus
i Bieniaś z szefem serwisu Jankow-
skim jadą do Dusznik, my poje-
dziemy na odcinek specjalny La-
sówka-Sokołowa, gdzie podobno
rozbili się Smorawiński swym Por-
chem.

Nie mając titeru trudno jest nocą
trafić w planowane nieoznakowane le-
śne dróżki, którym prowadzi trasa
rajdu. Wreszcie jakś indziej po śladach,
trafiamy na mecie Oś-u. Za północ.
Odcinek już zamknięty. Światła uspo-
kożono, natę jednak, że to nie jest
wadek, a tylko defekt. Wracamy.

Na trzecim kilometrze jadąc nadzw-
yczajnie zbiegaliśmy. Kłopot jak z za-
łogą, a tylko defekt. Wracamy.

Na odcinku specjalnym, dołanie wó-
tu w drzewo samochód, nr 11. To trasa
polskiej załogi Flodora-Chmielewskiego.
Wypadł musiał staryż się przed ki-
loma dołanie milicjanta. Kłopot
jest karekta.

Ponadto kierowca skarży się tylko
na ból w prawym boku biermy go do
wozu.

Po siedmiu minutach jesteśmy w Po-
lanicy. Zawiadamiamy milicję, prosząc,
by natychmiast posłano karetkę pog-
otowia. Sami bierzemy jadąc do
godnego kibica, by walczyć nam drogę
do szpitala. Gdy odjeżdżamy od są-
dzącego szpitala, przebiega obok nas
prowadzący rajd Fiat Paganelli, od ra-
jdu trwa dalej...

3.30. JEDENASTA GODZINA
RAJDU, SWIT.

Chłopcy, którzy pojechali do
Landsberga, spotkali go już w dro-
dze. Kłopot go wygnął z rowu. Nie,
nie stało się nic, ale nie może kon-
tynuować jazdy.

Jest też następna wiadomość:
najlepiej załoga radziecka — Brun-
da — Brum, miała wypadek, leżeli
na dachu. Nocna trasa wokół Po-
lanicy zdzieliła kłopot.

4.15. PIERWSZY Z NASZYCH
FIATÓW, Bracia Zyskowscy. Mają
trzy minuty czasu. Więc tylko pa-
liwo, olej, wycieracze szyby.

W kilkunastowych odstępach
przejeżdżają następne wozy: Ko-
mornicki, Dobrzański, Stawowiak,
wreszcie z dużym opóźnieniem
Krawczyński.

Mają już ponad godzinę spóźnie-
nia, będą jednak kontynuowali jaz-
dę. Przywożą też wiadomość, że
Variella stoi z Złotym Stokiem
ze złamanym resorem.

Z rajdu odpada, ale trzeba mu
pomóc.

Wiesław Jankowski ładuje zapa-
DOMCZONCZENIE NA STRONIE 22

DOMCZONCZENIE RELACJI ZE STR. 5

reżysa praca. W wszystkich wo-
zach wymiana świec, nakładki ha-
mulcowe, filtrów oleju, przegląd
mechanizmów.

Najcięższą robotą jest z wo-
zem Komornickiego. Ma pęknięcie obu-
dowy spręża. Trzeba było wymienić
całą skrzynię biegów, sprężyć, dać no-
wą obudowę. Ostatnie minuty pracy
przy stoperze.

Punkt 18.00 wszystkie wozy są go-
towe w wyjazd Komornickiego. W jego
Fiacie nie zdążyło już wymienić nie-
działającego alternatora.

Zaplanujemy go więc na puch i tak
wjeżdża na badanie techniczne. Filip-
wicz i Dziadura czekają, by dokon-
czyć wymianę po starcie. Pozostałe wozy
jadą na trasę.

19.01. START. Komornicki na-
tychmiast zjeżdża na bok. Wymia-
na alternatora trwa 11 minut i 3 se-
kund. Ruszamy. Mamy mało cza-
su, bo do Limanowej na nasz pierw-
szy punkt serwisowy zdążyć musimy
przed zamknięciem odcinka
specjalnego Zegocina—Młynne.

W czasie drogi p. Jankowski opowi-
ał o pracy fabrycznej ośrodka
sportu samochodowego DTA FSO jazdy
rapd, to nowe doświadczenia.

Np. defekt Komornickiego: w po-
średnich kółkach inne wozy także miały
wady kłopoty z alternatorem. Jadący
specjalnego Zegocina, na z-
wrotnym z powrotem na szosę i z za-
ładowanym paliwem rusza.

Ledwie odjechał wpadł Dobrzański.
Nie zatrzymuje się, krzyczy
przez okno:

— Paliwo! Rezerwa! — i spo-
dniey jędnie na PKC.

Dwaj chłopcy łapią kanister, za-
pasowe oko i biegna za nim.

7.35 RADO PODAJE NAJNOW-
SZE WYNIKI. Zdążyliśmy tylko
wysłuchać, że prowadzi Paganelli,
gdy na punkt serwisowy wjeżdża
Stawowiak. Zamiana kół, olej, ben-
zyna. Gdy odjeżdża, wascy są-
niają się na nogach, a przecież
mechaników czeka szaleńcza jazda
do Jastrzębia Zdroju, na kolejny
punkt serwisowy.

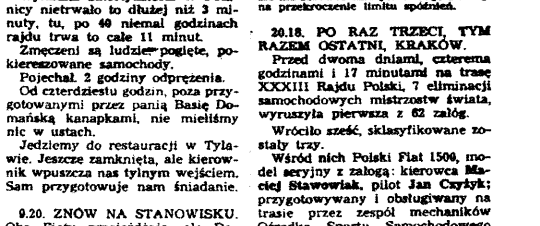
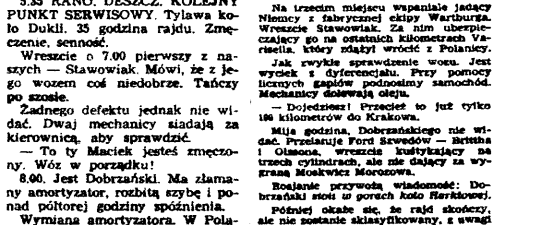
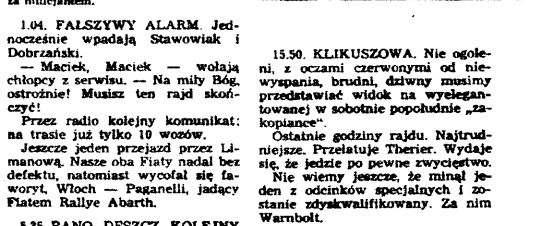
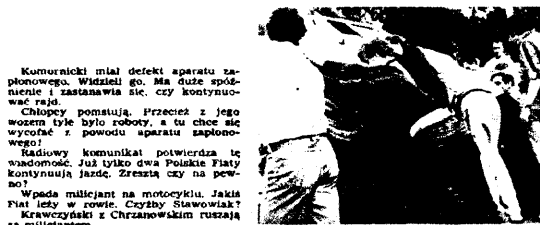
Odjeżdżają. My idziemy zastęp-
ować samochodów. Tymczasem do Polanicy ściągają po-
rządnie, dojeżdżają samochody:
Renaulti, Bulari, bez tryb, z potęż-
nym dachem. Volkswagena Paulego na hoku
maszyny kulowej. Porcie Smorawiński
z urwanym walcem grzecha.

Zabieramy pilota, Kocalskiego, i
jedziemy do Krakowa, gdzie czeka na
nagrodę praca. Organizatorzy, widząc
trudny rajd, nie chcą w Krakowie na
godzinie serwisu. O 17.00 mechanicy
zabierają na godzinę wozy z parku
maszyn i dojeżdżają koniecznie napr-
zed drugą, liczącym 180 kilometrów
etapem wschodnim.

13 LIPCA, KRAKÓW, GODZINA
16.00.

Na mecie pierwszego etapu 18
wozów. Wśród nich cztery Polaki:
Fiaty: Zyskowski, Komornicki, Do-
brzański, Stawowiak.

Dla kierowców — trzy godziny



15.50. KLIKUSZOWA. Nie ogie-
li, z oczami czerwonymi od nie-
wypału, brudni, dający musiny
przedstawiać widok na wylegano-
waną w sobotę popołudnie „za-
kopanie”.

Ostatnie godziny rajdu. Najtrud-
niejsze. Przeleżał Therier. Wyjde
się, że jedzie po pewne zwycięstwo.
Nie wiecie jeszcze, że minie
jedną z odcinków specjalnych i zo-
stanie zdyskwalifikowany. Za nim
Wambolit.

Na trzecim miejscu wspaniale jadący
młody z fabrycznej ekipy Warburta.
Wreszcie Stawowiak, na nim ubier-
czający go na ostatnich kilometrach Va-
riella, który zdążył wrócić z Polanicy,
ale nie zostanie sklasyfikowany, a wangi
na przekroczenie limitu spóźnienia.

20.18. PO RAZ TRZECI, TYM
RAZEM OSTATNI, KRAKÓW.

Przed dwoma dniami, czterema
godzinami i 17 minutami na trasie
XXXIII Rajdu Polski, 7 eliminacji
samochodowych mistrzów świata,
wyruszyła pierwsza z 62 załóg.

Wrócić zesz, sklasyfikowane zo-
stały trzy.

Wśród nich Polaki Fiat 1500, mo-
del seryjny z załogą: kierowca Ma-
ciej Stawowiak, pilot Jan Czyżyk;
przygotowywany i obsługiwany na
trasie przez zespół mechaników
Odrodka Sportu Samochodowego
FSO w Warszawie w składzie: Ed-
ward Bogusławski, Leopold Chrz-
nowski, Krzysztof Krawczyński,
Jan Filipowicz, Zbigniew Dziadura,
Wojciech Janus, Sylwester Bieniaś,
Ryszard Kozera, Walde-
mar Śliwiński, Tomasz
Piskorski z żoną kierowcą
przez Władysława Jan-
kowskiego i Władysława

M.K.