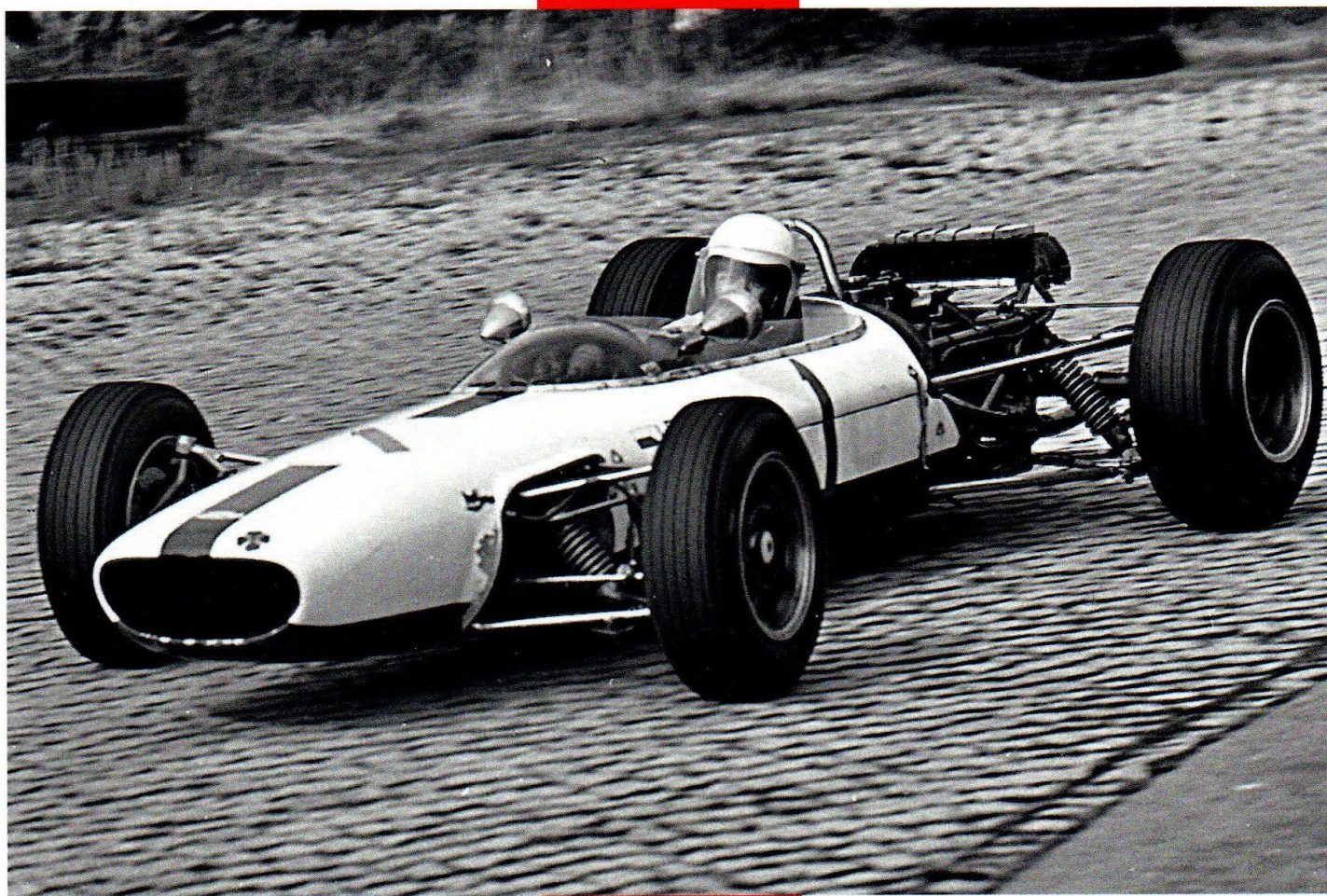




GRZEGORZ CHYŁA

POLSKIE WYŚCIGI SAMOCHODOWE 1945 - 1979



BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Marek Wachowski

Marek Wachowski
kierowca i pilot rajdowy, dziennikarz
ur. 25 VII 1930, zm. 20 VI 2024

jako kierowca:
1969: Rajd Wiślański z Piotrem Mystkowskim – 5.

jako pilot:

1960: Rajd Zimowy z Ksawerym Frankiem – 1. miejsce
1962: Podkarpacki Rajd Zimowy z Ksawerym Frankiem – 3.
1967: Rajd Polski z Krzysztofem Komornickim – 3.
1968: Maraton Londyn-Sydney z Sobiesławem Zasadą – 4.
1969: Rajd Safari z Sobiesławem Zasadą – 6.
1970: Maraton Londyn-Meksyk z Sobiesławem Zasadą – 8.



Foto: Tomasz Sucharda

Fot. 142: Wiesław Gawron i Marek Wachowski

Auto Moto Sport

Pracowałem wtedy w miesięczniku Auto Moto Sport. To było czasopismo, które było wydawnictwem Polskiego Związku Motorowego. Przeszli tam niektórzy dziennikarze z Motoru, ale doszli inni, między innymi ja. To było czasopismo robione przez entuzjastów sportu, żużla. Bohdan Lubiński i Andrzej Zieliński zajmowali się motocyklami, sami również jeździli, na mojej głowie były samochody i technika. Na tamte czasy to było super pismo. A dlaczego zostało zlikwidowane? Gomółka nie znosił prasy w ogóle, uważał, że może być Trybuna Ludu i koniec. Powstała komisja do likwidacji czasopism przy *Kumitecie Cyntralnym*³³ PZPR, prawie dokładnie taka nazwa była. Ofiarą tej komisji padł między innymi Auto Moto Sport. Dlaczego? Bo były zaniechania jednej osoby, to znaczy redaktora naczelnego, a Polski Związek Motorowy jak to Polski Związek Motorowy – nie bardzo się tym interesował.

Potem został tylko Motor, ale Motor działał w zwolnionym tempie. Jeżeli po miesiącu od złożenia artykułu on się ukazał, to było dobrze. To była strasznie nieruchawa redakcja.

Wtedy była cenzura, były różne problemy i Motor stosował bardzo wydłużoną technikę publikacji wszystkich materiałów. W Auto Moto Sportie przyjeżdżałem z imprezy, w poniedziałek rano, albo jeszcze w nocy, wywoływałem filmy, wybierałem zdjęcia. Potem w przeciągu dwóch – trzech godzin tekst był gotowy. Udało się nam załatwiać, że materiał był przewożony od razu do drukarni, gdzie była komórka kontroli prasy, która go zatwierdzała. Na przykład: w jednym moim artykule napisałem: „wyścig się odbył na betonowych pasach lotniska”. Oczywiście *betonowe pasy* zostały wyrzucone.

Nie ma dzisiaj pisma motoryzacyjnego, w którym by były artykuły. Są tylko zdjęcia z podpisami. Uważam, że nie ma dziennikarstwa motoryzacyjnego.

Wyścigi uliczne

W latach 50. były tylko wyścigi uliczne, bo torów nie było, a na lotniska nie było dostępu. Trasy uliczne, bez praktycznie żadnych zabezpieczeń, a te samochody swoją szybkość miały. Szczęśliwie nie doszło do żadnego poważnego wypadku, a przecież sama technika jazdy ludzi, którzy siadali za kierownicę pozostawiała wiele do życzenia. Przecież to nie byli jacyś sportowcy z retorty, tylko ludzie, którzy musieli pracować, zarabiać pieniądze. Jak nie zarobili, to przecież nikt nic nie dał.

Wyścigi to było wyciąganie różnych wraków, w wojsku w pewnym momencie był dział sportowy, włączał się jakimś starymi ledwo jeżdżącymi trupami. Pozwolono używać w sporcie samochody służbowe, w garażach państwowych co było, tym jeżdżono, Longin Bielak brał z firmy samochody.

Później dopiero zaczęło się działanie w klubach, robienie Samów, ale to wszystko nie miało żadnego wsparcia, żadnego.

Bugatti w Lublinie

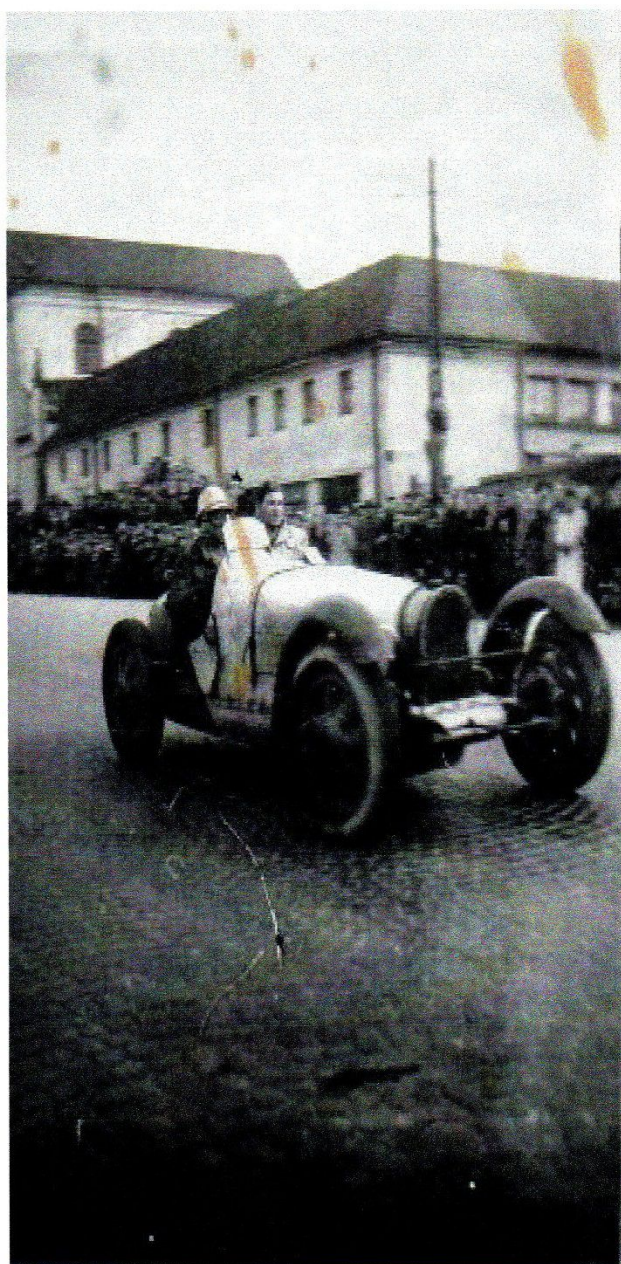
To był jedyny wyścig, w którym startowałem. Rok 1952, Lublin. Miałem Bugatti typ 35, ósemka rzędowa, 2.3 litra, która normalnie była wyposażona w sprężarkę mechaniczną – kompresor. W Polsce takich samochodów nie było, nie dopuszczano takiego samochodu do wyścigu, więc sprężarka musiała być zdjęta. Co wyszło? Jechało to, owszem, jechało bardzo mocno, tylko nie bardzo się dawało to zatrzymać. Układ hamulcowy był trochę dziwny, trzeba by usiąść przy stoliku i narysować, a na dodatek w tym samochodzie, on był raczej kiepsko działający. W pewnym momencie zupełnie przestał działać. Nie dojechałem do mety, bo hamulce się zerwały a później jeszcze coś zaczęło ciec z gaźnika, samochód się zapalił i trzeba było go gasić.

Niedawno Władek Paszkowski znalazł zdjęcie, jak ja siedzę w tym Bugatti z Wiesiem Gawronem i podjeżdżam na start.

Sobek Zasada wtedy startował w BMW 328. Takich BM-ek było wtedy parę. Ludzie je trochę je przerabiali, zakładali lepsze błotniki, ale za silnik nikt się nie brał. One mocno chorowały, to był silnik trudny do opanowania, jak się go podkręciło, to zaraz panewki leciały. Poza tym auto trudne do opanowania, niesłychanie nadsterowne. Tył od razu uciekał, jak tylko się dało gazu.

Grzegorz Timoszek

Był taki kierowca Timoszek, który miał garaże koło Bristolu, na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie. Co parę godzin wyjeżdżał na Krakowskie Przedmieście, oczywiście puste, bez samochodów. Brał samochód pod pachę, to znaczy łapał się za drzwi po stronie kierowcy, na zewnątrz, i szpula, jedna ręka na kierownicy i kręcił się w kółko.



Archiwum Marka Wachowskiego

Fot. 143: Marek Wachowski i Wiesław Gawron w Bugatti

Był w Giżycku taki wyścig, jemu na linii startowej zgasł silnik. Nie chciał z rozrusznika zapalić, ale go pchnęli. Zapalił, cofnął na wstecznym biegu i czeka. Flaga spadła, wszyscy odjechali do przodu a on do tyłu.



Archiwum Agnieszki Komornickiej

Fot. 144: Rajd Polski 1962 - Marek Wachowski i Krzysztof Komornicki w czasie próby wyścigowej na lotnisku Czyżyny

Mercedes 300 SL

Raz w Rajdzie Polskim jechałem Mercedesem 300 SL, który niestety się popsuł. Jednak na zakończenie był wyścig, w którym wystartowałem. Ten Mercedes miał pewne problemy i w pewnym momencie doszedł mnie Krzysiek Komornicki i żeśmy się stuknęli. Stuknęliśmy się, nie poważnie, bez żadnych widocznych uszkodzeń, ale z tej strony stukniętej był zbiornik, z którego zaczął lecieć olej. Wtedy jazda się skończyła, gdyż olej lał się pod tylne koła. Jechać nie można było. Na prostej Krzyśka wyprzedzałem, ale na zakręcie samochód się obracał i to on mnie wyprzedzał.

Castrol Trophy

To były bardzo ciekawe wyścigi, już pod koniec lat 70. To były wyścigi z wyrównaniem, były ciekawe, były nagrody. Za prowadzenie w wyścigu dostawało się bańki oleju, za pierwsze okrążenie jedna bańka, za drugie – dwie, i tak dalej. Dostali je nawet ci z maluchów, bo oni startowali na początku, więc nikt ich na pewno przez kilka okrążeń nie dogonił. A to były bańki 4.55 litra, 1 galon angielski.