

## Sport rajdowy w PRL w latach 1952 – 1956

W wielu historycznych publikacjach niestudnie się twierdzi, że za stalinowskich czasów nie było w PRL sportu samochodowego. Był sport samochodowy, rajdowy i wyścigowy, ale na zupełnie do tej pory niespotykanych zasadach. Otóż niez-



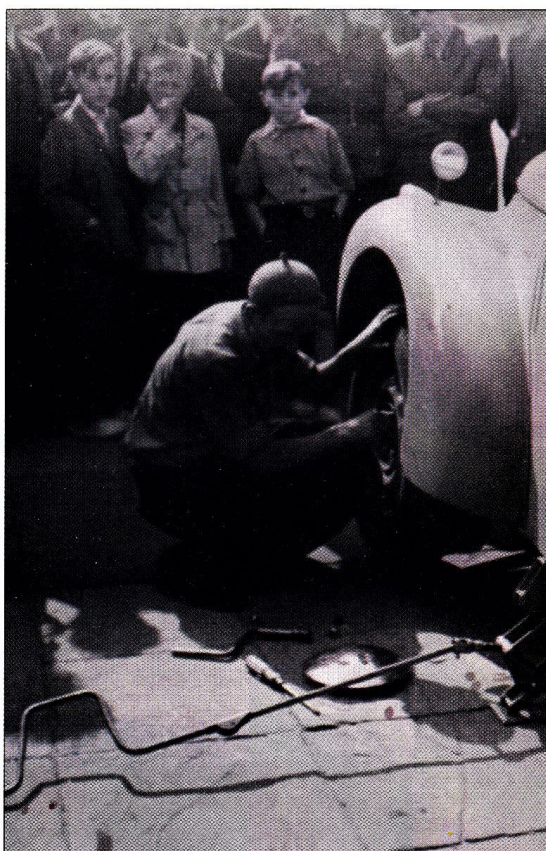
tapialny premier Józef Cyrankiewicz, zagorzały automobilista, znany z tego, że prowadząc samodzielnie służbowego Mercedesa umykał ochronie, wydał „ukaz”, że kierowcy zawodowi na państwowych maszynach – w ramach podniesienia obronności kraju przed imperializmem amerykańskim – mają brać udział w rajdach i wyścigach samochodowych.

Ten „ukaz” zmienił cały system rozgrywania rajdów. Były w nich odcinki terenowe przejeżdżane na czas, zmiany koła, a nawet opony i dętki z pompowaniem do właściwego ciśnienia na czas, przy dopingu licznie zgromadzonych kibiców, i były też tak zwane rajdy patrolowe, gdzie liczył się cały zespół składający się z trzech samochodów lub motocykli jadących razem. Do tego dochodziły rzuty granatem i strzelanie do celu oraz szukanie „meldunków” w terenie. Innym „dopingiem” do startu w rajdach było wyłączenie kilometrów rajdowych z 200 kilometrowego limitu miesięcznego dla „prywatniarzy”, czyli prywatnych właścicieli samochodów kontrolowanych przez milicję w przymusowo prowadzonych kartach drogowych, czyli tak zwanych „kontrolkach”. Efektem wyżej wymienionych warunków była 100 samocho-dowa frekwencja na wielu imprezach i samodzielne budowanie przez kierowców i mechaników samochodów sportowych zwanych „SAM”, z wybrakowanych pojazdów państwowych i resztek poniemieckich zdobyczy. Powstały też twory pozwalające młodzieży na uprawianie sportów motorowych w ramach polityki opartej na wzorach sowieckich, Takim zespołem składającym się z dwóch ludzi był

Młodzieżowy Kolektyw Sportu Samochodowego, którego członkami byli: Wiesiek Gawron i Tomek Sobiecki. Umożliwiło to im otrzymanie z Ministerstwa Bezpieczeństwa samochodu sportowego Alfa Romeo i zakup do budowanego SAMa felg aluminiowych Citroëna BL 15.

W roku 1952 brałem udział w serii Jednolitych Jazd Konkursowych (tak nazywały się wtedy rajdy), których ukoronowaniem była JJK MP z Gdyni do Warszawy, a pilotem moim był Tomek Sobiecki (później wieloletni redaktor tygodnika Motor). Ta impreza, w której skład wchodził 35 kilometrowy odcinek bezdroży Puszczy Kampinoskiej, wyłaniała Mistrzów Polski, i „wywozłem” z niej pierwszy mój tytuł i szarfę Wicemistrza Polski w klasie F, czyli furgonów, a startowałem na Skodzie 1102 furgon należącej do Centralnego Biura Projektowo-Technologicznego Przemysłu Maszyn Budowlanych, zajmującym się wtedy produkcją czołgów T-34. Ponieważ do moich obowiązków należało między innymi wożenie dyrektora, w czasie mojego rajdowania jeździł on tramwajem. Na takich samych zasadach zaczynał swoją bogatą karierę sportową legendarny Marek Varisella dosiadając państwowej limuzyny DKW F-8. W tymże 1952 roku

poszedłem do wojska, a starszy sierżant Marek Wachowski (późniejszy pilot Sobiesława Zasady w rajdach Londyn-Sydney i Londyn-Meksyk), kierowca komendanta Wojskowej Akademii Technicznej, ściągnął mnie do kompanii samochodowej WAT, gdzie był Klub Motorowy zrzeszony w PZM; startowaliśmy jako żołnierze na samochodach marki Pobieda w rajdach patrolowych, a na ciężarówkach GAZ 51 w imprezach oszczędzania paliwa.



Trzeba przypomnieć, że w roku 1951 powstał, jako Ogólnopolska Jazda Orientacyjno-Patrolowa, słynny Rajd Wisły pod przywództwem komandora inż. Witolda Pajewskiego – przedwojennego zawodnika rajdowego. Po wyjściu z wojska w 1954 roku znów szukałem pracy w instytucji państwowej, gdzie udostępniali samochody na rajdy, i pracowałem w Przedsiębiorstwie Transportu Samochodowego Łączności startując znów na Skodzie 1102 furgonie w rajdach ogólnopolskich, a jak pamiętam, w PTSŁ kierownikiem warsztatów był przedwojenny znany zawodnik Marian Wierzba.

Po październiku 1956 roku znów odżyły Automobilkluby i sport samochodowy powrócił do europejskich zasad funkcjonowania.

Władysław Paszkowski