

## 1985年港京拉力賽隨軍記

一般人都較為注意參加比賽的車手及參賽車輛而對於後勤維修隊的工作及過程都不甚知悉，本人在記憶中還原了一些片段：

比賽在1985年9月15日在尖東新世界中心早上開始，以每兩分鐘一輛發車，隨着00及0號大會車（這兩輛車是確保賽道已經適合比賽及各大會工作單位已經就位）後首輛賽車亦駛過起步台向文錦渡口岸進入大陸境內，但是一眾維修隊伍在較



當年的冠軍車在急修中

早時已經出發，他們需要駕駛工程車預早到達特別路段賽道 (Special Stage) 起點前為賽事作準備，而另一隊就在終點後為賽車檢修，有時工程車係需要通過賽道才可以到達維修區，而賽道會在第一輛賽車到達前一兩小時前封閉。

後勤維修隊伍連同工程車是必須的，例如一些廠隊如果有三架參賽車輛便須要用到十幾架工程

車，這包括指揮車外還有搭載維修員，工具，後備車呔，電油及備用零件等，工程車多亦有一個好處，因當時的電話網絡剛起步，差不多大部份地區都未有覆蓋，用的是無線對講機，同隊的車輛會分布在不同距離的路途上，在不同位置的工程車可以作為通訊轉駁站達致加強通訊效果。而筆者服務的是私人車隊，他們是個別以私人名義報名，大部份隨隊大偈都是義務工作，



大會定點加油站

私人車隊亦都需要工程車，而報名一架工程車連同搭載三名維修員給大會當時的費用要四萬多港元，私人車隊因為預算有限，唯有集合5至6架賽車用2至3架工程車大家攤分費用。

當天我們三個人駕駛一架 ISUZU NPR 貨車滿載物資在賽車起步前經文錦渡口岸



請注意筆者身邊的賽車貼上同大會贊助商商品有抵觸的廣告是需要付雙倍參賽報名費的

進入大陸，在北上的公路上並不孤單，一路上有拾多廿架工程車浩浩蕩蕩在已經封閉的公路向自己的崗位進發，不同國家車隊的工程車都像比賽似的全速前進，長時間將油門踩到地板，盡快到工作地點擺好個攤檔準備開工，一時你超下我車，一時我超下你都幾好玩，但時有出意外，因為工程車大多超載，很多車頂還加裝了載物架令重心亦相繼升高而影響

行車穩定性，又不像賽車有一流的懸掛系統，沒有加強的制動系統又沒有靚車呔；只有幾盞大光燈及領航儀表，結果在一段大直路後的一個急灣就有起碼兩架外國工程車飛落河，可以見到後備車呔隨水飄浮，而那些外國大僑可幸只是受了輕傷。在整個賽事中亦有很多其它工程車意外，這給比賽車輛的成績會有干擾。

說返筆者和另兩位拍檔輪流駕駛那架工程車，起程時大會每人派發飲用水及一個冰袋載有一些凍肉熟食供途途食用。在完成廣東的工作後便向湖南進發，當時我座在前座的中間位置，在湖南一處下山灣位處因車速過高而失控，工程車便撞上了一度紅磚牆，霎時間那些紅磚及擋風玻璃碎片就像暴風雨般兜口兜面打進車廂，紅磚將我們的身體埋了一半，我及同伴亦被車的儀表台及軟環輕微夾住，好在並不是夾得很緊，當時已經是深夜，撞車前不見有人，突然四方八面走出十多人，我們以為是來救我們的，原來他們是來哄搶車上的物資，後來警察將他們驅離，我們亦都將磚頭清走脫險，可幸我們都只是皮外傷，後來



三菱車隊其中一個維修站

其它工程車來到將我們接走，我們三人便分散到其它車隊中，繼續我們的工作直至抵達北京終點。

賽車一向都是具有危險性的活動，尤其是長途拉力賽，所有參與者包括觀眾及所在地的居民都有可能受到波及，今屆的維修車的失事率比賽車高出很多，原因在於路程太長及時間太緊逼，在四天賽程中維修人員都沒有正式睡過，長時間疲勞駕駛。在這場賽事之後，主辦機構及參賽者都將今天的經驗化作改進的良方令以後的賽事更安全及更順暢。

圖片來源：港京拉力賽30周年紀念特刊

王耀光  
2021年8月

作者簡介：

本文作者王耀光，香港汽車工業學會委員，在1960年代當汽車維修學徒，直到現在都在業界工作，在1985至1987年三屆港京拉力賽都曾經參與作為後勤維修員及參賽車手。