Przez piekło VUELTY

13

SOBIESŁAW ZASADA

DO Porto Vehlo dojechało tylko 28 samochodów. Dalej przejazd przez dżunglę — 876 km do Manaus.

W dżungli znowu mamy szczęście. Jest parno. Gryzący dym z palących się drzew. Za późno zauważyłem dwa dzikie konie. Hamowanie i w tym momencie z boku wyskakuje trzeci. Uciekamy na lewo. Wydaje się, że już z tego nie wyjdziemy. Łomot i trzask tłukącego się szkła. Mercedes jest silnym wozem. Koń wpadł na prawą stronę samochodu. Rozbita prawa lampa i 1/3 przedniej szyby. Prawie ocieramy się o drzewa, ale nie ma poważniejszych uszkodzeń. Szyba przednia Mercedesa — to następna nowość dla mnie. Nazywają ją pancerną. Składa się z 6 warstw. Po stronie Andrzeja Zembrzuskiego została wgnieciona na głębokość 15 centymetrów do wnętrza wozu. Jest tylko na tej części popękana, ale trzyma się. Najgorsze to tysiące odłamków szkła.

Jesteśmy w Manaus. Nieduże miasto w sercu Amazonii. Rozwój swój zawdzięcza prosperity na kauczuk. Tu potężną Amazonką przepływają duże statki oceaniczne. Na etap Cuiaba — Manaus wyznaczono początkowo czas 28 godz. 30 min. W ostatniej chwili dodano nam 3 godz. We wtorek o godz. 10.30 na brzegu Amazonki zameldowało się w regulaminowym czasie tylko 6 samochodów. Anglicy Fowkes i Cowan, Paragwajczyk Cabbalero i my na Mercedesach. Paco Magiorga na Citroenie oraz Francuz Deveeiller na Peugeocie 504. Do godz. 11 wieczorem przyjechało dalszych 5 samochodów. Organizator przedłużył limit spóźnień z 6 do 24 godz. Czekamy na dalsze wozy. Jutro start do Boa - Vista. 280 km odcinka wyścigowego i przejazd przez rezerwat Indian. Znowu trudna trasa i czterokrotne przeprawy małymi promami. Nie pozostało nas wielu, jeszcze ponad 10.000 km i całe pasmo Andów.

30.08.1978. Przenikliwy dzwonek telefonu. Z ociąganiem wyciągam rękę po słuchawkę. Budzenie zamówiliśmy na 2.30.

— O.K., obligado — mówię, ale to nie telefonistka. Męski głos pyta:

— Sobek?

— O.K. — powtarzam bezmyślnie.

— Sobek? — znowu pytanie i teraz dopiero poznaję po głosie — to Kaiser.

— Sobek, chciałem cię zawiadomić, że jutro nie startujemy. Przed chwilą dzwonił organizator. O terminie startu zostaniemy powiadomieni.

— Zaraz, zaraz — mówię — nie rozumiem, może to jakiś kawał? Dlaczego nie startujemy?

— Tego mi nie powiedziano — odpowiada Kaiser — ale poznałem głos komandora Pasteura, a poza tym jedzie do nas policjant z komunikatem od organizatora.

— Dziękuję za telefon i proszę cię, skreśl nasze budzenie — odpowiadam.

TRAGICZNE ŻNIWO

Kaiser jest starszym mechanikiem w dziale sportu. Teraz jedzie jako pilot Fowkesa, ale równocześnie jest prawą ręką Waxenbergera.

Przez niego otrzymujemy wiele poleceń.

Ale dlaczego odwołano ten start? Co się stało? Może znowu coś w tym rezerwacie Indian? Opowiadają, że kilka lat temu przy budowie drogi przez te tereny wielu robotników zaginęło bez wieści. Może to tylko opowieści — jednak o napadach już w rezerwacie opowiadał nam policjant przy piwie. Zdarzały się wypadki, że rabowano turystów, przejeżdżających przez rezerwat. Policja w przebraniu turystycznym różnymi samochodami zaczęła jeździć przez te tereny. Dwukrotnie doszło do napadu i starcia. Policjanci od razu otworzyli ogień. Zginęło kilkanaście osób. I okazało się, że udział Indian był minimalny. Pod ich firmą działała dobrze zorganizowana banda rabusiów. Dzisiaj policja nigdy nie pozwala na to, aby przez rezerwat jechał jeden samochód. Minimum — to 5 samochodów. Od trzech lat nie było tutaj żadnego napadu ani incydentu. W etapie z Manaus do Boa - Vista — mamy wyścig do granic rezerwatu, a potem przejazd przez rezerwat.

31.08.1978. Dodatkowy dzień odpoczynku w Manaus. Właściwie to jesteśmy zadowoleni z tej przerwy. Hotel „Tropical" budowany był w latach dwudziestych. Można powiedzieć, że jest do dzisiaj świetny. Dużo zieleni — położony tuż nad Amazonką — ma własną plażę i d[illegible]ży basen kąpielowy. Założono też klimatyzację. W nocy przyjech[illegible] ostatni Mercedes — Niemcy Kling i Pfuhl. W ciągu spędził po[illegible] dobę Alfred Kling — to były kierowca wyścigowy Mercedesa. B[illegible] udział we wszystkich maratonach. Tutaj jedzie na prywatnym sam[illegible]chodzie, ale częściowo przygotowanym przez fabrykę. Na trasie korzy[illegible]sta w pełni z serwisu Mercedesa. Spotykamy się na śniadaniu. Nik[illegible] nie wie, dlaczego odwołano start. O 11 do hotelu przyjechał komandor rajdu, Francuz Pasteur.

Tragiczne skutki etapu Cuiaba — Manaus. 14 wypadków, 9 zderzeń, 9 osób w szpitalach. W Porto Vehlo dwóch traci życie. 500 km przed Porto Vehlo Hiszpanie na BMW 2002 uderzają w kurzu w wo[illegible] ciężarowy. Kierowca Hiszpan Lazano ginie na miejscu. Tuż przed Porto Vehlo, Torino prowadzone przez Argentyńczyków wypada za śliskiego mostku. Kierowca traci życie. Dwa wozy serwisowe Mercedesa pozostały na trasie. Jeden zdefektowany, mechanicy drugiego — w szpitalu w Porto Vehlo. Ogółem było kilkanaście poważnych wypadków. Wiele osób jest w szpitalach. Pasteur przyjechał do Waxenbergera. Potrzebny mu samolot, aby szybko dostać się do Porto Vehlo. Oczywiście, samolot Mercedesa jest natychmiast do dyspozycji organizatora. Wszyscy jesteśmy wstrząśnięci tą wiadomością. Co się raptownie stało, że na jednym etapie — takie żniwo wypadków? Chyba przemęczenie upałem i wysiłkiem przy pokonywaniu piaszczystych odcinków. Nawet patrząc na tę drogę z perspektywy minionych dwóch dni odczuwa się grozę i beznadziejność sytuacji przy wyciąganiu samochodów. Do tego wszystkiego brak wody do picia. Każdy z nas miał za mało. A potem gonitwa do Manaus, żeby zdążyć, a dla innych, aby w ogóle nie wypaść z rajdu. Etap miał przeciętą 2.500 km.

Wtorek, 3 rano. Jemy śniadanie. Można powiedzieć, że już poznajemy się nawzajem. Oczuwa się wyraźny podział zawodników na 3 grupy. Pierwsza — to 8 wozów walczących o wygranie tego maratonu. Następne 7 wozów walczy o uplasowanie się w pierwszej dziesiątce. Jedenastu robi wszystko, aby być nadal w klasyfikacji i nie wylecieć z limitów czasu. Jest jeszcze jedna grupa samochodów. To zawodnicy, którzy przekroczyli dopuszczalny limit spóźnień. Już nie są klasyfikowani w rajdzie. Dojechali jednak do Manaus. A stąd jest tylko jedna droga do domu — przez Wenezuelę. Myśl, że mieliby wracać z powrotem na Porto Vehlo i Cuiaba, traktują jak koszmarny sen. Dla nich nie ma odwrotu. I dlatego organizator ustalił odrębną klasyfikację. Ci zawodnicy mogą walczyć o nagrody na poszczególnych etapach i mieć satysfakcję — a jednak objechaliśmy Amerykę dookoła.

Ale gdyby trzymać się ściśle regulaminu, to w tej chwili jechałoby w rajdzie tylko 7 samochodów.

CDN