

wóz jęknał, ale udało się. Szkoła, że ten, który budował tę pierwszą pułapkę nie przedstawił się. Startem jest dyr. FSO Bielecki: 3-2-1 start! I ruszamy na trasę. W tym momencie zawsze przezywam to samo. Uczucie zakończonego etapu przygotowań i oczekiwania. Teraz trzeba tylko jechać.

Zaczyna padać deszcz ze śniegiem. Jest ślisko. Wyprzedzamy oba Porsche, utrzymując szybkość ok. 110 km/godz. Na razie turystyczna jazda. Porsche jadą za nami.

80 kilometr. Wyprzedzają nas 3 niemieckie Ople Ascony. Podrywają się równieź Porsche. Zostajemy w tyle. Do Monte bardzo daleko. Należy oszczędzać sprzęt. W miasteczkach na trasie tysiące ludzi.

Białystok. Tutaj nieprzebrane tłumy. Chyba wszyscy mieszkańcy tego miasta wylegli na ulice. Kilkometry jedyński w szpalerach z szybkością 20 km/godz. Punkt kontroli w Automobilkubie. Lowcy autografów są na posterunku. Nie mają zbyt łatwego zadania. Dostęp do zawodników utrudnia milicja, ale wielu przerywa te kordony. Na pół entuzjastów motoryzacji rośnie.

Organizatorzy przygotowali poczęstunek dla zawodników. Siedzimy przy herbacie. Andrzej Jaroszewicz i Wojtyła na po raz pierwszy jadą w tym rajdzie. Obaj podekscytowani opowiadają wrażenia pierwszego etapu.

Wpada zdenerwowany Robert Mucha. Pierwszy defekt. Przeszła działa do brzo halda (licznik kilometrów z dokładnością do 10 metrów).

Sobek, ktoś musiał wymienić mi trybki. Przed startem było dobrze, a teraz na każdy kilometr wskazuje tylko 680 metrów.

Nie marw się, Robert — odnowia. — W naszym wozie też nie działa. Trudno. Teraz już nic nie poradzimy. Jakis błąd w montowaniu powoduje uszkodzenie linek napędowych.

Dobrze, ale jak ja pojedę w Alpach bez haldy? — podnieca się Robert. Uspokajam, go jak mogę. Rutyna rajdowa nauczyła mnie odróżniać rzeczy istotnie ważne.

Do sali wpadł mocno zdenerwowany Niemiec Ewald Pauli. Jedzie na BMW 2002 TL. Tuż przed Białymstokiem zdarzył się z taksówkarzem na Warszawie. Cały przód jego BMW, a szczególnie chłodnica, uszkodzona. Kierując go do organizatora, może pomogą.

Z Białegostoku do Olsztyna i dalej do Gdyni prowadzi Ewa. Bardzo odpowiadania mi jej sposób jazdy. Bez szarpania i niepotrzebnych zrywów. Można spokojnie spać.

Sobota, godz. 5 rano, Gdynia

Cała nasza grupa siedzi przy jedynym stole. Wszystkie samochody w najlepszym porządku. Tylko Robert nie daje za wygraną. Telefonaż przywieź do Wrocławia. Ja będę zakładał. I tak się zepsuje. Na trasie do Gdyni przestała działać halda w samochodzie Nowickiego. Przy drugim stoliku za moimi plecami siedzi uśmiechnięty Pauli.

Panie Zasada — zwraca się do mnie — wasi mechanicy mają złote ręce. Mój BMW jest znowu w idealnym porządku. W ciągu jednej godziny przy pomocy zupełnie prymitywnych narzędzi usunęli tak poważne uszkodzenie. Wcale się nie dźwię — ciągnie dalej Pauli — że Polacy takim prymitywem wygrali wojnę.

To, że mechanicy tak dzielnie się

spisali, może tylko cieszyć, ale głupi i niezręczny dowcip boli.

— Ja Herr Pauli — odpowiedziałam — das ist wahr, aber Raketten waren auch dabei (tak, panie Pauli, to prawda, ale rakiety też brały w tym udział).

Pauli wytrzeszczył oczy, a Adam Smorawiński i cały nasz stółki gruchnął śmiechem. Pauli zorientował się, że popełnił nietakt. Dalej rozmowa potoczyła się w sportowo-przyjaźielskim tonie.

Poznań godz. 9.20

Przy stacji CPN budzi mnie Ewa. Prawie trzy godziny nadrobiliśmy z Gdyni. Tu po drodze na punkt kontroli w domu Henryka Rucińskiego (rajdowy mistrz Polski) ma czekać na nas serwis.

Jurek Dobrzański jeszcze raz gruntownie kontroluje cały samochód. Najważniejsza to regulacja zaworów. Jurek denerwuje się o wiele bardziej od nas. On przygotowywał ten wóz i wie jak dużą odpowiedzialność wziął na siebie. Andrzej Jaroszewicz pojechał do TOS-u. Trzeba usunąć wyciek oleju z jego silnika. Dostępowa praca, wymagająca wyjęcia skrzyni biegów, w innych Fiatach tylko ogólna kontrola. Poznan to ostatni punkt, gdzie jest dużo czasu, należy go wykorzystać.

Godz. 12.00

Miasto żegna nas owacyjnie. Milicja troi się aby zachować porządek — ale nieprzebrane tłumy widzów całkowicie paraliżują ruch. Z Poznania wyprawdza nas wóz naszej telewizji. Aż dziwi bierze jak z roku na rok rośnie zainteresowanie rajdami. Na całej drodze do Wrocławia — przez wszystkie wioski i miasta jedziemy wśród szpalerów.

Barwne samochody uczestników Monte Carlo mogą się podobać. Na każdym po kilka dodatkowych lamp i zdrowy donośny głos silników. To na pewno robi wrażenie.

Wrocławiu łączą się dwie trasy — ta z Warszawy i ta z Olsztyna. Do mety podążać będzie już nie 40 a ponad 70 samochodów. Robert Mucha dopiły swego. Przywieziono linki. Niektóre — niepotrzebne. To błąd w utworzeniu rozdzielacza do linki i haldy. Już w 4 Fiatkach nawalilo to urządzenie. Tylko Andrzej Jaroszewicz ma szczęście, gdyż jego halda działa. Na to miał w naszym samochodzie serwis wymieniający starter. Niby jest dobry, ale już dwukrotnie odmówił posłużenia. Proszę o wymianę, tego nie jestem pewien.

Godz. 17.30 Kudowa

Rzęsienie oświetlone przejście graniczne. Tutaj niepodzielnie królują Jerzy Zacceniuk. Z ramienia PZMot, co roku tradycyjnie pełni funkcję łącznikową z placówką WOP. Wszystko idealnie przygotowane. Podnosi się pierwszy szlaban. Wjeżdżamy na z góry wyznaczone miejsce, jako trzeci wóz. Służba graniczna ma ułatwione zadanie. Idealny porządek, a czynności kontrolne przebiegają dokładnie i sprawnie.

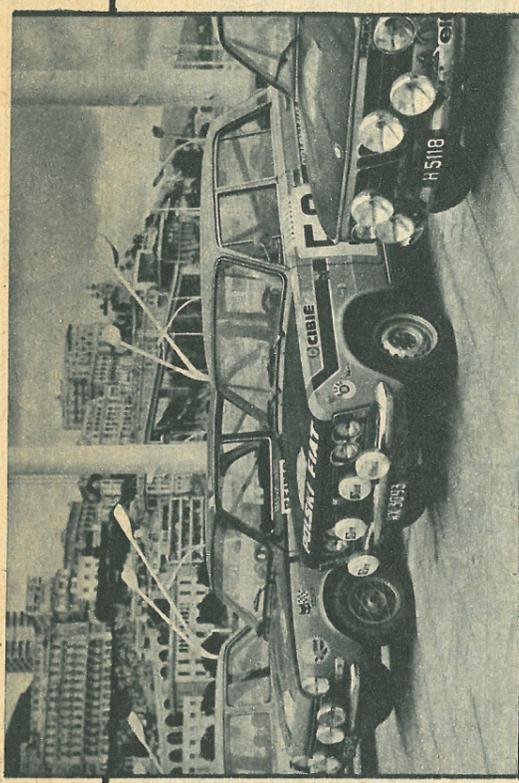
Podbiega do mnie zdenerwowany Rysiek Nowicki:

— Sobek, niedobrze z moim samochodem. Niepokojąco wyje tylny most.

— E, chyba przesadzasz — odpowiadam — wóz jest na oponach z kołcami i to daje takie złudzenia.

— Słuchaj — nie daj się przekonać Rysiek — teraz serwis pojechał z Wojtkiem Schramem na próbę, ale uważam, że to poważne, trzeba wymienić na inny.

Patrząc na Ryska i staram się go uspokoić.



Na mecie w Monte Carlo były także Polskie Fiaty (zdjęcia — A. Kurzias)

Teraz jednak nie ma czasu na wymianę. Jedyna rada — to niech serwis zawiadomi Brno. Tam mamy przecież obsługę — mogą przygotować się do wymiany. Rysiek zgadza się z tą koncepcją — do Brna jeszcze na pewno dojedzie.

Kudowę okupują dziennikarze, fotoreporterzy, sprawozdawcy radiowi i telewizyjni. Przy czterech no-białych Porscach stoją Waldegaard i Larousse. Odpowiadają na dziesiątki pytań. Larousse jest już w samochodzie. Zamruczał Porsche — machnięcie ręką na pozegnaniu i znikł nam z oczu. Mam duży sentyment do tego samochodu — ładnie bestia chodzi. Ale na swojego Fiata nie mogę wcale narzekać. Nie ta klasa — gorsze osiągi — za to w prowadzeniu niewiele ustępuje tamtemu. Teraz Ewa siada za kierownicą. Ona szczególnie lubi Fiata. Ruszamy. Psuje się pogoda. Jest mgliście. W dalszym ciągu duże zainteresowanie rajdem. Dlaczego Czesi nie biorą udziału w rajdzie? Jedzie tylko jedna Skoda, którą prowadzi Norweg Johansson.

Sobota 20.00

Brno. Hotel Intercontinental. Byskają flesze, świecą jupitery. Istne oblężenie naszego Fiata. Na szczęście do akcji wkracza milicja. Fiat ma tutaj dobrą markę. Przez pół godziny dajemy autografy, a potem, już w hotelu, wywiad.

Dominują dwa tematy: ubiegłoroczne mistrzostwa Europy i Polski Fiat Czesi przyjmują nas bardzo gościnnie. Do dyspozycji zawodników oddano 20 pokoi hotelowych. Bierzymy prysznic, a potem paskudnie zaczynam się przy golaniu. To tak zawsze, według przysłowia: jak się człowiek spieszy — to się diabła cieszy.

Do pokoju wchodzi Rysiek Nowicki z Wojtkiem Schramem. Okropnie umorusani.

— No i co? — pytam. Rysiek macha ręką — jest wściekły.

— Wszystko bezradziejnie — mówi.

Tak, stacja obsługi była przygotowana, ale w ogóle nie chciano nam wymienić dyferencjału. Poza tym oni nie mieli żadnej rezerwy. Dopiero Wojtek na siłę sam wziął się do roboty. Było dużo zamieszania, bo tamci twierdzili, że na to potrzebują co najmniej 4 godziny czasu. Ze stojącego w reperacji Fiata jakiś klient, Wojtek na siłę zaczął wymontowywać dyferencjał, wtedy tamci dali za wygraną i zaczęli mu pomagać. Wszystko trwało około 50 minut. To już był ostatni dzwonek. Nasz dyferencjał był w okropnym stanie —

wątpliwe, czy była możliwość dojechania do Wiednia. — Sobek — ale wcale nie jest do brze — ciągnie dalej Rysiek — ten, który zabrał się do pracy, seryjny o przełożeniu 4:1. Na pierwszym biegu mamy trudności z ruszeniem z miejsca. Na dwójce wóz idzie ponad 100 km/godz. Zostali nam praktycznie z 5 tylko trzy biegi, a co będzie w Alpach? Zobaczą jak się pojedzie. Ale to prawie niemożliwa jazda. Trzeba koniecznie się odpowiednio przełożenia — niech przysiągą gdzieś samolotem — to wymienimy jeszcze raz.

Ależ ten Rysiek jest zdenerwowany. Rozumiem go doskonale, tyle wyzyszczeń, tyle treningu, pracy — to wszystko bierze w łeb. Wyobrażam sobie jak trudna musi być jazda na takim przełożeniu. To tak, jak gdyby w normalnym samochodzie pozostawia następujące biegi: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, a 4 i 5 zupełnie nie do jazdy. Gdyby silnik miał ponad 200 KM mocy to wtedy ten Fiat na piątym biegu chodziłby dobrze ponad 210 km/godz.

— Współczuję ci Rysiek — staram się go uspokoić — w tej chwili już nic nie poradzimy. Ja mam za 5 minut start, a ty też musisz się spieszyć. Naradzimy się w Wiedniu!

Po drodze do samochodu spotykam Smorawińskiego z Zyszkowskim i Bienia z Sochackim. Akurat zjedli kolację. Odświeżeni i wypoczęci. BMW i Porsche spisuja się dobrze. Oby tak dalej. W tym rajdzie atmosfera w naszej ekipie jest miła i serdeczna. Naprawdę koleżeńską.

Godz. 23.25. Wiedeń

Przejście graniczne i ruch na ulicach Wiednia nie pozwolił na większą nadrobkę czasu. Punkt kontroli powyżej Stadthalle w osrodku diagnostycznym Automobilkub. Wjeżdżam na kanał. Ciągłe myślenie o dyferencjale Ryska — a może mnie też już nawala? Wprawdzie nie podejrzanego nie słyszałem, chcę sprawdzić przynajmniej luz. Wchodzę do kanału i w tym momencie łapie mnie za rękę Marek Varisella:

— Sobek, co z twoim dyferencjałem — u mnie wyje — prawie krzyczy Marek.

— Zejdz ze mną Marek, zobaczmy. Ja nic nie słyszałem, ale opony z kołcami bardzo zagłusząją. Marek fachowo łapie za wał napędowy i sprawdza luz.

— Oczywiście za duży — mówi — tym, że w moim samochodzie jest o wiele większy i słyszysz wyraźniej wycie. Co robisz?

— Na razie nic nie poradzimy.

ADRES REDAKCJI: KRAKÓW, UL. MANIFESTU LIPCOWEGO 19 a, TEL. 559-54

PRZY ADRESIE REDAKCJI PROSIMY DODAC: KRAKÓW I, SKRYTKA POCZTOWA 53

ADMINISTRACJA: KRAKÓW WYD. PRASOWE RSW „PRASA”

KRAKÓW, UL. WISŁANA 2, III P. TEL. 558-62 — 278-41

BIURO OGŁOSZEŃ I REKLAM: KRAKÓW, WISŁANA 2, I P. TEL. 553-40

REDAKCJA NIE ZWRACA NIE ZAMOWIONYM REKOPISÓW, FOTOGRAFII I RYSUNKÓW.

Wobec licznych zapytań informujemy, że prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” Warszawa, ul. Wronia 23, nr konta P. K. O. 1-6-100024

Cena prenumeraty zagranicznej wynosi: kwartalnie zł — 54,60; półrocznie — 109,20; rocznie — 218,40.

Prenumeratę zgłoszoną do dnia 10-tego danego miesiąca B. K. W. Z. „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1-ego następnego miesiąca. Ponadto B. K. W. Z. przyjmuje zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę także wszystkich dzienników i czasopism ukazujących się w Polsce.

Wszelkich informacji w sprawie warunków prenumeraty udzielają placówki „Ruch” i Poczty. Za dział ogłoszeń Redakcja nie bierze odpowiedzialności.

WYCIĘZ WZROK — roz-
wiązanie ze stron 8-9

