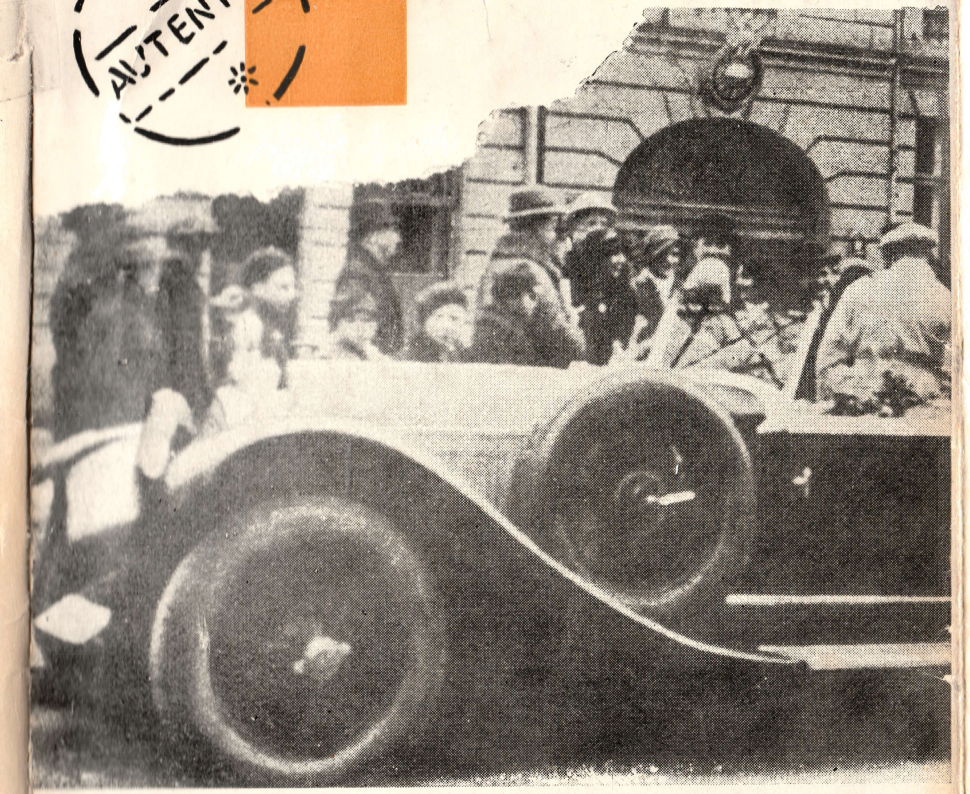
AUTENTYK

Tomasz Domaniewski



BAJDY NA RESORACH

BAJDY NA RESORACH

ISKRY

Seria „Autentyków" to seria „książek ludzi ciekawego życiorysu". Książki te, różne w formie, mają jedną cechę wspólną: są zawsze świadectwem autentycznych losów ludzkich, stanowią próbę literackiego przekazu osobistych doświadczeń i przeżyć. Są więc one jednocześnie rodzajem literackiego dokumentu — jakby osobistym, prywatnym komentarzem do tych spraw i przeobrażeń, jakie były udziałem naszego społeczeństwa na przestrzeni ostatniego pięćdziesięciolecia.

Baccarat

— Słuchaj — powiedziałem kiedyś do Ludwika Perskiego — a może by tak zabawnie było nakręcić film o rajdzie Monte Carlo?

Powiedziałem to tak sobie, żeby coś powiedzieć, ale Lutek natychmiast zastrzygł kłapciowatymi uszami i zaskoczył w temat.

— Świetnie, kręcimy! — wykrzyknął i od tego momentu żadne piętrzące się po drodze przeszkody nie były w stanie go powstrzymać. Ruszył z kopyta i nie zahamował aż do końca. Pojęcia nie mam, jakimi argumentami przekonał odpowiednie czynniki, że właśnie taki film musi być nakręcony i to właśnie przez niego; nie wiem jakimi słowami zmobilizował znakomitych operatorów, Sergiusza Sprudina i Sławomira Sławkowskiego; nie wiem w ogóle, jak to się stało, że i ja znalazłem się przy tym filmie w bliżej nie określonej roli: trochę jako konsultant, trochę jako szofer, a głównie — jak to się w praniu okazało — jako tragarz i podręczny do wszystkiego.

Do czego się zresztą podobno najlepiej nadaję.

Polski Związek Motorowy, na wieść, że będzie film o rajdzie samochodowym — przychylił nam nieba, ułatwił wszystko, co ułatwić można było i przydzielił dwa wyborowe samochody z wyborowymi kierowcami, aby w dwóch grupach woziły naszą ekipę. Perski ze Sławkowskim ruszają wcześniej Taunusem, pro-

wadzonym przez Jasia Czopka i na zmianę panią Ewę Zasadową, aby znaleźć się na dwa dni przed rajdem w Monte Carlo, celem przeprowadzenia dokumentacji — my ze Sprudinem gonimy ich Peugeotem. Prowadzi go wyborowy kierowca rajdowy i wyścigowy, Grzegorz Timoszek, który nie wiadomo dlaczego reaguje tylko wtedy, gdy się do niego mówi Jurek.

Start o obłąkanej godzinie. — trzeciej w nocy. Mimo to, na placu przed Pałacem aż się kłębi od hobbystów. Samochody zawodników ledwie się mogą przepchnąć przez ciżbę. Kierowcy z zagranicy są zachwyceni — z takim przyjęciem nie spotykali się nigdy. Anglik Elford, późniejszy bohater ostatniego dnia, cieszy się jak dziecko, nie zwracając uwagi, że jego sportowy Porsche ma już tu i ówdzie wgniecenia od zbyt entuzjastycznego oglądania. Reflektory — kręcimy. Podświetlam Sprudinowi, to co trzeba ręczną, jodową lampą, grzęznę w rozmiękłym śniegu...

Nadjeżdża Zasada w Lancii koloru zakurzonej krwi i natychmiast ginie wraz z samochodem pod lawiną gapiów. Milicja nie jest w stanie opanować sytuacji — nie przewidzieli takich tłumów, które przelewają się przez wątłe kordony i prowizoryczne zagrodzenia z lin. Działacze i sędziowie pomstują, ale zagranicznicy promienieją i wszystko — nawet próby odkręcania na pamiątkę reflektorów — przyjmują za dobrą monetę. Każdemu odjeżdżającemu ze startu samochodowi publiczność serdecznie wybębnia pożegnanie pięściami po dachu.

Wreszcie rusza ostatni wóz — za nim my.

Timoszkowy Peugeot obładowany ponad wszelką miarę, łącznie z galeryjką na dachu, aż włóczy zadkiem po szosie. Opony z bojowymi kolcami, jodowe światła — wszystko to ma nam pomagać w nocy, na śniegu, na gołoledzi.

Ale chwilowo sucho jak w lecie, szosa pusta, auto szybkie, to też niemal po chwileczce stwierdzamy, że już jesteśmy w Katowicach, gdzie konstatujemy, iż jakieś chyba krasnoludki jeszcze w Warszawie skradły nam z galeryjki zapasowe koło z kolcami. Timoszek żali się rozgłośnie gwiazdom, klnie jak szewc, ale cóż tu można zrobić? Dobrze, że zostawili przynajmniej Sprudinowy statyw i pudło z taśmą. Przyjmujemy zasadę, że nic nas nie będzie w stanie załamać i rżniemy po śniadanku dalej, na granicę. Zawodników nie widzimy — jadą inną trasą, naokoło Polski. Zobaczymy ich dopiero w Wiedniu.

Na szosach Czechosłowacji kończy się bajka, zaczyna się miękki, śliski śnieg. Taka bryja, tu i ówdzie rozciapkana, gdzie indziej z kawałkami lodu pod spodem. Timoszek przyśpiesza — Sprudin jakoś milknie. Trochę nas nosi po szosie, coraz bardziej nas nosi... Ja wiem, że to ciągle jeszcze zupełnie bezpieczna jazda — mam w końcu niejaką praktykę, choć sam bym nie ryzykował — ale Sergiusz o tym nie wie. Nie przyzwyczajony.

— To tak dla treningu — wyjaśnia mu Timoszek. — Dalej trzeba będzie jechać naprawdę szybko, więc dobrze się trochę przyzwyczaić, wjeździć...

Oczy Sprudina przybierają rozmiary sadzonych jajek i nieprędko wracają do normy. Zwykły psikus starych zawodników, od początku motoryzacji stosowany względem nowicjuszy.

W Wiedniu parę godzin odpoczynku. Zawodnicy przyjeżdżają dopiero następnego dnia w południe. Wyjeżdżamy im naprzeciw, kilkanaście kilometrów przed Wiedeń, parkujemy przy jakiejś stacji benzynowej z dużym podjazdem, razem z serwisem firmy „Pirelli", Sergiusz przygotowuje swoje obiektywy i czekamy.

Są wcześniej, niż przewidywaliśmy. Zatrzymuje się Cortina z Rucińskim i Nowickim, tuż za nim Zasada z Leszczukiem. Jeszcze parę minut i nadjeżdża biały Opel z Frankiem i Wędrychowskim. Czasu mają mnóstwo; trasa w tym roku łatwiutka, śniegu niewiele, po prostu przejażdżka. Nadrobili prawie po półtorej godziny, toteż bez pośpiechu gadamy o tym i owym: Ruciński miał kłopoty po drodze z prądnicą i łożyskiem koła, ale wymienił jeszcze w Kudowie, na granicy i jedno, i drugie. Inni jadą bez defektów, choć Zasada trochę kręci głową, że skrzynia biegów chodzi nie tak jak powinna.

Na punkt kontroli czasu jedziemy tuż za samochodem Zasady. Sprudin bez przerwy bzyka aparatem to z jednego, to z drugiego okna. Timoszek podjeżdża to z jednej, to z drugiej strony. Lancia trochę tańczy na suchym asfalcie. Nic dziwnego, w każdej gumie po kilkaset kolców z hartownej stali. Cudowna rzecz na lód, a w normalnych warunkach jeździ się trudniej.

Wiedeń, samo południe w samym centrum miasta, tuż koło Ringu — ludzi zaś dziesięć razy mniej niż w Warszawie. Zblazowani tu ludkowie motoryzacją. A w ogóle to głównie słychać polski język. Cała chyba wiedeńska Polonia zbiegła się, żeby powitać naszych. Samochód Zasady podniesiony z jednej strony lewarem, spod karoserii wystają nogi mechanika. Sprawdzają skrzynię biegów, ale sam Zasada się nie przejmuje. Sergiusz powarkuje swoim Arriflexem to tu, to tam — ja pętam się przy nim, stale się gubiąc i donoszę zapasowe kasety. Tuż przed startem okazuje się, że musimy zabrać do Monte Carlo cztery opony dla Zasady: specjalne Hakkapality, prosto z Finlandii, na najtrudniejsze warunki lodowe. Z trudem doładowujemy je jeszcze na galeryjkę, obok statywu, naszego własnego koła i skrzyń z taśmą.

Nasz Peugeot nabiera jeszcze bardziej bojowego wyglądu niż dotychczas. I jeszcze niżej przysiada.

Ruszamy razem z zawodnikami i eskortujemy ich aż do Semmeringu autostradą. Wyprzedzamy, dajemy się wyprzedzać, filmujemy w locie, z boku szosy, na stojąco i jak tam Sprudin zapragnie. Po agrafkowych serpentynach Semmeringu wspinamy się za Lancią i Oplem. Jadą spokojnie, bez ścigania się — z zimną krwią dają się wyprzedzać co zapalczywszym, młodym Austriakom. Czasem tylko któryś gwałtownie przyśpieszy, aby wyprzedzić wlokącego się przed nim ślamazarę. Wtedy widać jaka moc drzemie w rajdowym samochodzie. Ale mocy tej nie wykorzystuje się na spacerowym dojeździe — potrzebna będzie później, w Alpach, podczas decydującej fazy rajdu.

Stawka zawodników zjeżdża w lewo, na Graz, a później do Jugosławii, do Liubljany. My skracamy trochę i walimy prosto do Włoch, do Udine. Tym razem trzeba trochę poganiać, żeby zdążyć. Na włoskiej granicy, w Tarvisio, małe zahamowanie z oponami. Włosi chcą, żeby im zapłacić cło. Tłumaczę im dokładnie co, jak i dlaczego, z olbrzymią siłą przekonywania, pomnożoną przez brak pieniędzy. Wreszcie machają rękami i przepuszczają gumy na słowo prawdziwego Polaka.

Ostatecznie dobija ich argument, że przecież Zasada startuje na włoskim wozie.

W dół, z granicy do Udine spuszczamy się nader szybko. Sergiusz już się dawno przyzwyczaił: nie reaguje na żadne piszczenie gum i poślizgi na zakrętach. Najzwyczajniej w świecie drzemie, bo też i nie ma niczego do filmowania. Ciemna noc, lekka mgiełka, ale nic to. Mamy całą baterię świateł: obok normalnych reflektorów szosowych, dodatkowe światła przeciwmgielne i jeszcze dwa reflektory jodowe, które na ki-

lometry całe świecą jadowitym, upiornie jaskrawym światłem. Podjedziesz do zaspy, zapalisz — zaspa zaczyna się topić.

Cała, słowem, elektrownia.

Do Udine nasi zawodnicy przyjeżdżają mocno znudzeni i rozespani. Tak, w Jugosławii było trochę mgły, ale poza tym trasa dziecinnie w tym roku łatwa. Prowadzą piloci — kierowcy śpią, rozłożywszy sobie fotele. Jedziemy razem z nimi aż do Padwy. Znów krążymy po szosie filmując nasze wozy z rozmaitych pozycji, Sprudin bowiem twierdzi, że Perski żąda dużo nocnych zdjęć. Wreszcie i to nam się nudzi, zostawiamy ich więc, wpadamy w Wenecji na autostradę i bierzemy kierunek prosto na Monte Carlo, gdzie musimy zdążyć znacznie przed nimi, aby w razie czego serwis Lancii mógł te opony, które wieziemy, zmontować na koła i przygotować do ewentualnej wymiany.

Autostrada — jak to autostrada. Masz na liczniku setkę — wypada ci przeciętna sto na godzinę. Timoszek kotłuje ponad sto czterdzieści, ile Peugeocisko wytrzyma. Na wszelki wypadek, żeby mieć rezerwę czasu. I słusznie! Tuż za Mediolanem wpadamy w mgłę. Zawiesista mgła! Sos chrzanowy, a nie mgła! Widoczność może pięć metrów, a może siedem — a jechać trzeba. Jurek wygłasza szczegółową i bardzo ciekawą opinię o słonecznej Italii, czepia się jakiegoś szybszego tubylca, który zna szosę i jedzie, wlepiając oczy w jego mżące niewyraźnie przed nami czerwone światła tylne.

Nic z tego, za wolno. Timoszek coraz to łapie innego, pośpieszniejszego od innych Włocha i siada mu na zderzaku. Dochodzimy znów do setki, po chwili do stu dwudziestu. Bardzo niebezpieczna i piekielnie nerwowa jazda. Trzeba mieć bez przerwy napiętą uwagę, ani na sekundę nie można się odprężyć — trzeba reagować na każde najdelikatniejsze hamowanie poprzednika, na każdą zmianę tempa jazdy. Inaczej albo się gubi prowadzącego, albo — co już jest znacznie gorsze — można mu się niespodziewanie władować w bagażnik. Nic tak nie deformuje odległości jak mgła. Nie sposób ocenić czy czerwone światła są o trzydzieści metrów, czy o trzy.

Trochę to jest loteryjka, ale nieoceniony Timoszek bez przerwy wygrywa.

Gdy wreszcie świat się gdzieś już pod Genuą przejaśnia — widzimy na własne oczy efekty niewielkiego błędu kierowcy, który przegrał w tę loteryjkę: na przeciwnym ciągu autostrady kilka, kilkanaście, a wreszcie — jak się okazuje — kilkadziesiąt rozbitych, powywracanych samochodów. Ruch wstrzymany, na poboczach palą się pochodnie ostrzegawcze, pełno karetek, dźwigów i czarnych motocyklistów z *Policia Stradale*. Widać, któryś z kierowców na moment się zagapił i — to wystarczyło.

Tego samego wieczora, już w Monte Carlo, oglądamy tę masakrę we włoskiej telewizji.

Czas, czas! W Genui przesiadamy się na najdroższą chyba autostradę świata — do Savone. Całej parady 45 km, a płaci się — 450 lirów. Płaczemy, płacimy i nieprzeliczonymi tunelami wykutymi w nadbrzeżnych skałach docieramy wreszcie do końca autostradowych rozkoszy. Teraz już trzeba zwykłą, krętą i zatłoczoną szosą. Patrzymy na zegarki, zliczamy kilometry, porównujemy czasy przejazdu — tak, skończyły się żarty, zaczynają się schody.

Ale Timoszek jest bez trwogi i zmazy. Zmordowany już przecież prawie dwudziestoczterogodzinną jazdą, nie pozwala sobie ani na chwilę folgi. Sam jest starym zawodnikiem — rozumie sytuację. Gwiżdżemy po zakrętach, wyprzedzamy na milimetry inne wozy. Prze-

raźliwy sygnał — błysk światłami — gwałtowne hamowanie i natychmiastowy zryw. Tu już liczyć się zaczyna każda sekunda. Migają w pędzie zachwycone twarze włoskich kierowców — oni lubią, rozumieją i w pełni doceniają kunszt takiej jazdy. Sprudin zawzięcie kręci i kręci, nie wygląda na to, aby się zbytnio przejmował. Dopiero znacznie później przyznał mi się w sekrecie, że musiał kręcić, bo inaczej, gdyby się czymś nie zajął — umarłby ze strachu. Wydaje się, że lecimy w tempie przestraszonej błyskawicy, a tymczasem strasznie powoli ubywa tych kilometrów.

Zbyt powoli!

Timoszek jeszcze przydusza, przestaje zwracać w ogóle uwagę na ciągłe linie, na zakazy wyprzedzania, na ograniczenia szybkości. Ładuje się w każdą dziurę, w każdy przejazd, w razie potrzeby jeździ poboczami. Grzmocimy ile wlezie, ile mocy w Peugeocie. Sądzę, że na tym odcinku, liczącym niecałe dwieście kilometrów — znakomity Timoszek przekroczył obowiązujące we Włoszech przepisy mniej więcej pięć tysięcy razy.

A mówiąc precyzyjnie i szczerzej — ani razu się właściwie do przepisów nie zastosował.

Parę razy interesowali się nami włoscy policjanci, ale widząc tablicę z napisem „*Rally Monte Carlo*" na dziwnie wyładowanym samochodzie oraz Sergiusza, który w krytycznych chwilach wychylał się z okna z kamerą — dawali nam spokój.

Na granicę w Ventimiglia wpadamy jak szaleni. Włoscy pogranicznicy rozumieją sytuację i błyskawicznie nam stemplują paszporty, za to teraz Francuzi zaczynają mieć wątpliwości co do tych nieszczęsnych fińskich opon. Przepieram się z nimi parę minut, stosując jakąś obłąkaną, histeryczną argumentację i uzyskuję wreszcie warunkową odprawę celną na te opony. Piszą mi w paszporcie, że wpuszczają je na teren Francji na podstawie *bona fide*.

Przyznam się, że nie podejrzewałem nawet istnienia takiego paragrafu we francuskim prawodawstwie.

Zdążyliśmy do Monte Carlo! Mamy jeszcze ponad dwie godziny czasu. Szukamy naszych — bez rezultatu. Pojechali na trasę spotykać zawodników. Szybko dedukujemy, gdzie też mogą być i tak jak stoimy, bez rozpakowywania się — pędzimy w górę, po dzikich zakrętasach do La Tourbie.

Są? Są! Czekają na moście. Ściskamy się z Perskim i Sławkowskim, meldujemy kierownikowi polskiej ekipy o przywiezieniu opon, parkujemy za mostem i czekamy na naszych.

Przyjeżdżają jak po sznurku, znowu z dużą rezerwą. Nic się nie działo, wszyscy jadą regularnie. Tylko Zasada wściekły, gdyż obsługa Lancii się nie pojawiła. Zrozumiałe — inną trasą jedzie aż pięć i to fabrycznych załóg Lancii, a Zasada startuje nie jako kierowca fabryczny. Teraz nie wiadomo, jakie gumy zakładać na następny etap, no i z tą skrzynką biegów sprawa jest wyraźnie niewyraźna...

Stromymi zjazdami eskortujemy Zasadę aż do mety. Sergiusz kręci jak oszalały. Meta na bulwarze, przy maleńkim porciku kasynowego księstwa. Pierwszy etap — spacerowy, jak ocenili go zawodnicy — za nami.

Ale koniec żartów i spacerów, teraz już pójdzie na ostre. Drugi etap to przeszło 1200 kilometrów szybkiej, bardzo szybkiej jazdy po trudnych, bardzo trudnych alpejskich drożynach, z licznymi odcinkami wyścigowymi. Zaczyna się prawdziwy rajd Monte Carlo, zaczyna się walka: na wąskich ścieżkach, nad przepaściami, w śniegu, po lodzie, w zadymce — walczyć będą najlepsi. Dzień i noc jazdy, pełne dwadzieścia

cztery godziny bez jednego nawet błędu, bez fałszywego ruchu kierownicą, bez niepotrzebnego hamowania. Każda sekunda — to punkty karne; każde zbyt trwożliwe przymknięcie gazu — to obniżka w klasyfikacji; każdy zbyt ryzykowny poślizg — to kraksa i wypadnięcie z konkurencji.

Na starcie podniecenie. Zawodnicy odbierają swoje samochody z parku zamkniętego. Wokół zwały, dosłownie góry opon najrozmaitszych firm, z najrozmaitszymi bieżnikami, z najdziwniejszym układem najdziwniejszych kolców. Obsługa zwija się jak w ukropie: tam specjalną maszynką wstrzeliwuje się w opony dodatkowe kolce — ówdzie inna ekipa kolce wyrywa. Błyskawiczna zmiana oleju, regulacja hamulców, jeszcze ostatnie sprawdzenie wyposażenia — na wszystko zaledwie dwadzieścia minut regulaminowego czasu.

Najgroźniejsi konkurenci: wysoki, przystojny Fin Maekinen, który ostatnio zgolił brodę; szczupły, nerwowy Elford, który wystartował z nami z Warszawy; maleńki Aaltonen z twarzą warszawskiego cwaniaczka; Irlandczyk Paddy Hopkirk krząta się przy swoim pudełeczkowatym mini BMC-Cooperze; Andersson, Cella, Munari z fabrycznego zespołu Lancii; Lampinen, Fall — są wszyscy prawie najlepsi kierowcy Europy.

I nasi: flegmatyczny Frank z Wędrychowskim; Ruciński z Nowickim i wreszcie Zasada z Leszczukiem. Zasada nieco zdenerwowany obsługą, przymierza dokładnie hełm, dopasowuje laryngofony, poprawia pasy bezpieczeństwa.

Nie czekamy na sam start, jedziemy na pierwszy odcinek szybkościowy. Przez Niceę, Levens, Gilette, Ascros — do Pont de Miolans. Opuściliśmy szeroką, wygodną „route national" i pniemy się w górę, w górę, w górę. Wąsko, kręto i nie za bardzo przyjemnie.

Z jednej strony piętrzy się nad nami masyw skalny, a z drugiej — opada w dół kilkusetmetrowa przepaść. A szosa bez żadnego, najmniejszego choćby zabezpieczenia, bez barierki nawet ani słupka — zaokrągla się obłym, żwirowatym poboczem gdzieś w dół. Sprudin zaczyna kręcić, a gdy mu zwracam uwagę, że szkoda taśmy, bo nic się nie dzieje — odpowiada, że taśmy nie założył, a kręci, bo mu z tym lepiej i woli w tej sytuacji oglądać świat przez wizjer kamery.

Dziwne miasteczka, jak z Disneylandu, przyklejone do szczytów; wokół pagóry we wszystkich odcinkach szarości i brązu, porośnięte raczej niepoważnymi krzaczkami. W wąwozach płaty śnieżne. Gdy spojrzeć wyżej — całkiem biało. Południe, bo południe, ale przecież styczeń. Chwilami wjeżdżamy między dwie skalne ściany i nic nie widzimy — chwilami możemy obserwować szosę na kilka kilometrów, jak szarą kreseczką przewija się po przeciwstoku.

Śpieszymy się, bo śpieszyć się trzeba, ale nie za bardzo i raczej niechętnie. Nie jest dobrze śpieszyć się za bardzo w takiej sytuacji. Ciągle w górę. 800 metrów nad poziom morza — 900—1100... Góry coraz bardziej łysieją, coraz więcej śniegu na północnych zboczach, coraz bardziej biało, coraz bardziej ślisko.

Pont de Miolans — początek odcinka specjalnego. Z tego miejsca, gdzie już roztasowali się sędziowie i chronometrażyści, 25 kilometrów opętanego, górskiego wyścigu. Jedziemy na trasę, wybrać odpowiedni plener do filmowania.

Timoszek przytula Peugeota za niewielką skałką, akurat nad sporym urwiskiem. Koła lekko się obsuwają na zlodowaciałym śniegu... Uciekam za skałkę — nie lubię patrzeć na takie rzeczy. Ale wracam, bo auto stoi jednak twardo i nie spada. Wydobywamy sprzęt — Sergiusz wdrapuje się z całym bagażem na pobliską

turnię, rozstawia statyw, obkłada się zapasowymi kasetami — wygląda na tym szczycie trochę jak małpa na palmie.

Z daleka niesie się urywane wycie silnika. Coraz bliżej, słychać już gwizd kolczastych opon — zza wzgórza wypada pierwszy wóz: ciemnoczerwona, niska Lancia-Fulvia. To Włoch, Munari. Pięknie idzie! Pełne hamowanie — zakręt wzięty pozornie wolno — zawrotne wyjście z zakrętu i pełne otwarcie na kawałku prostej. I znowu hamowanie, znowu zakręt... Przeszedł agrafki, miękko się prześlizgnął po szybkich łukach na dole i już wspina się wirażami do nas. Na chwilę zniknął w lesie i — jest! Ryk silnika tuż obok, obsypują nas kawałki wyrwanego kolcami lodu i Munari znika w tunelu. Jakże wyprzedził następnego, który dopiero po chwili wyłania się z za zakrętu! Wkleił mu prawie cztery minuty.

Idą następni. Nie jadą w równych odstępach. Czasem zaledwie jeden wóz mamy w polu widzenia — czasem kilkanaście jednocześnie. Wyprzedzają się wzajemnie, zawodzą na alpenhornach, łyskają ostrzegawczo światłami. Istny cyrk!

Maekinen, na swoim maleńkim Mini-Morrisie z potwornym, 130-konnym silnikiem Coopera, jedzie cudownie! Bez jednego niepotrzebnego poślizgu, bez najmniejszego śladu wahania — wyprzedza przy nas trzech konkurentów i ginie w tunelu bez przymykania gazu.

W tym wjeździe do tunelu, który zaczyna się na końcu szybkiego łuku w prawo, widać różnicę między jazdą mistrzów i — ekspertów. Co gorsi — hamują wyraźnie; lepsi — wycie silnika tylko na moment się urywa, jeden krótki błysk świateł hamulcowych i znów pełne otwarcie na szybkim łuku; eksperci, tacy wirtuozi, jak Aaltonen, Elford, Jansson, Cella — w ogóle

w tym miejscu nie hamują, a noga żadnemu ani drgnie na pedale gazu. Wytrzymują najwyższe tempo, po każdej nawierzchni, po każdym śliskim wirażu — jadą jak po stole. Gdyby ten odcinek szosy posmarować kremem kakaowym — pojechaliby tak samo. Bezbłędnie.

Oni i nasz Zasada, który idzie jak po sznurku. W grupce zagranicznych dziennikarzy, którzy stoją niedaleko nas, szmer uznania. Zasada, jeśli chodzi o technikę jazdy i styl, jeśli chodzi o najwyższy kunszt, jest w ekstraklasie, w której mieści się nie więcej niż dziesięciu, może piętnastu kierowców. Robi się nam cieplutko na sercach, choć mróz chwyta coraz mocniej.

Sprudin drze się ze swojego wierszyka, że do bani z takimi mistrzami! Jeżdżą zupełnie nie filmowo: równo, spokojnie, bez poślizgów i zarzuceń... To jasne. Najbardziej filmowi są partacze, których nadzwyczaj efektownie przestawia bokiem czy tyłem przy byle skręcie. Zbliżenia też lepsze — każdy taki patałach jedzie z obłędem w oczach.

Przejechali. Wracamy do Monte Carlo, bo przecież nie mamy szans ich dogonić. Cała stawka poleciała w Alpy, na Chamberry. Wrócą po całonocnej jeździe jutro rano. My — lekka drzemka i przed świtem wyruszamy na ostatni tego dnia odcinek specjalny, do Levens.

Oczywiście błądzimy nieco, w związku z czym oczywiście lekko spóźniamy się i już nas nie wpuszczają na trasę. Parkujemy więc przy mecie i we dwójkę ze Sprudinem spuszczamy się w dół, szukając co efektowniejszych partii. Sergiusz ładuje na mnie statyw, dwie kasety w futerałach i jeszcze dwie luzem, oraz walizę ze specjalnym objektywem-transfokatorem na wszelki wypadek. Ciężkie to nawet nie jest, ale piekielnie nieportatywne. Potykam się o statyw, wyślizgują mi się z rąk gładkie kasety, obija się o kolano

walizka, a Sprudin z energią dozorcy niewolników goni i goni, żeby jak najwięcej nakręcić, żeby nie zmarnować żadnej okazji.

Jadą! Jakby nie mieli za sobą dwudziestu paru godzin opętanej drogi. Przelatuje Elford — okaże się później, że powygrywał większość odcinków specjalnych i prowadzi po drugim etapie. Są też wszyscy jego najpoważniejsi konkurenci, których obserwujemy na rozmaitych odcinkach trasy. U każdego z wielkich mistrzów widać indywidualne cechy jazdy: Maekinen — twardo i brutalnie obchodzi się z autem, ale jedzie spokojnie i płynnie; Szwed Jansson z kawaleryjską fantazją ślizga się po wirażach, ale nie traci ani ułamka sekundy, a jego Renault-Gordini gra wysokim tonem jak piła tarczowa; Aaltonen trochę z pozoru po wariacku, dziwną metodą kwadratowego atakowania skrętów.

Obserwuję Aaltonena siedząc w rowie po wewnętrznej stronie szybkiego łuku w niewielkiej wioseczce. Słyszę z daleka, jak nadjeżdża — fantastyczne zmiany biegów! W wyciu silnika nie słychać najmniejszych przerw — zmienia się tylko nie wiadomo kiedy jego ton. Widzę go z przodu w pełnym poślizgu na łuku, jak wypada zza domów. Tylko wachluje przednimi kołami, kontrolując poślizg. I w tym momencie na szosę wybiega mały piesek, szczeniak i obłąkany ze strachu przysiada na samym środku. Aaltonen, nie odejmując ani na włos gazu — przechodzi na zewnętrzną łuku, omija szczeniaka i jak gdyby nigdy nic jedzie dalej. Słyszałem przecież! Ten diabelny Fin gazu nie przymknął — okazało się, że jeszcze jechał z jakąś tam rezerwą.

Niewiarygodne i sam nie uwierzyłbym, gdybym nie widział i nie słyszał!

Jesteśmy już nisko, niedaleko startu. Mam ozór na

kolanach od tego noszenia Sergiuszowego bagażu, nie czuję rąk, a ten pili i pili. Widzimy, jak ze startu rusza Zasada. Idzie szybko, bardzo szybko, ale przecież nie tak szybko jak powinien, jak mógłby. W porównaniu do innych Lancii — jego silnik ma niższy ton, nie wchodzi tak w obroty jak tamte. Nagle zawył wysokim tonem, na moment przekręcony — to wypadł ten nieszczęsny trzeci bieg... Czekamy na niego opodal efektownej, szerokiej, agrafkowatej patelni. Przechodzi ją nienagannie — angielski dziennikarz, stojący obok, klepie mnie z uznaniem po ramieniu, jakbym to ja był preceptorem pana Sobiesława.

Cała stawka pojechała — my znów wracamy do Monte Carlo, na metę. Rzeczywiście, żarty się skończyły — została raptem setka wozów. Reszta się wykruszyła, pospóźniała, nie wytrzymała. Zdumiewająco szybko otrzymujemy w biurze prasowym rezultaty, wydrukowane na wielkich, kolorowych arkuszach. Po drugim etapie Zasada jest na 25 miejscu, ze sporą stratą punktów do prowadzącego Elforda. Frank z Wędrychowskim wysiedli w połowie drugiego etapu po defekcie hamulców, a Ruciński z Nowickim nie zmieścili się w czasie, nie dostali się do tej sześćdziesiątki najlepszych, którzy ruszają do ostatniego, najcięższego etapu nocnego, mającego zadecydować o ostatecznej klasyfikacji — zadecydować o zwycięstwie.

O dziwo jednak — nasz as wcale nie wydaje się być zbytnio zmartwiony swoim dalekim jak na mistrza bądź co bądź Europy miejscem. Rzeczowo stwierdza, że lepiej być i tak nie mogło. Jego samochód nie jest samochodem fabrycznym i ma od nich co najmniej 10—15 koni mniej. I tego właśnie brakuje na odcinkach specjalnych — to stanowi o różnicy czasów. Niepewna skrzynka biegów mniejsze już ma znaczenie, ale w prowadzeniu nie pomaga, to pewne. Zasada

liczy jednak na trzeci etap, ten najbardziej morderczy i dla maszyn, i dla ludzi. Liczy, że pogorszą się warunki, co w poważnym stopniu wyrównać może różnicę w mocy silników.

W parku maszyn już tylko sześćdziesiąt samochodów z przeszło dwustu, które wystartowały. Zakurzone, obłocone, wiele poobijanych, z wytłuczonymi szkłami reflektorów, nie domykającymi się drzwiami, ledwie widocznymi numerami startowymi.

Reszta — odpadła.

Gdzieś w bocznej uliczce miasta dostrzegam Mini-Morrisa z czwartym numerem startowym. Jakiś Anglik. Niemożliwie pomięty od błotników aż po dach — widać turlał się nie zawsze na kołach — powybijane szyby, a zamiast nich wstawione arkusze plastiku, pokrzywione felgi, krzywa morda... A na karoserii, z boku, wydrapany w błocie paluchem napis: „*Never more race Monte Carlo*".

Nigdy więcej nie będę się ścigał w Monte Carlo...

Znów parę godzin snu i ostatnia, najtrudniejsza próba, dla najlepszych sześćdziesięciu — nocna jazda Monaco-Monaco, po kilku pętlach alpejskich. Przeszło sześćset kilometrów, a dłonie już zmęczone, oczy się kleją, nerwy zaś — lepiej nie mówić.

Aaltonem w parku otwartym przebiera w oponach, mierzy suwmiarką głębokość bieżników — nie może się zdecydować. Gdyby to było wiadomo, jaka będzie pogoda, ale komunikaty meteorologiczne bardzo są mętne. Nasz Zasada po namyśle rezygnuje z ostrych, fińskich opon, które z takimi komplikacjami mu dowieźliśmy — bierze włoskie gumy z wymiennymi bieżnikami. Elford zdenerwowany — jego pilot przed chwilą zasłabł, odwieziono go do szpitala i nie wiadomo, czy będzie mógł jechać. Maekinen nienaturalnie wesoły, udaje pewnego siebie.

Startują wieczorem — wrócą przed świtem. Co będzie z pogodą? Trudno powiedzieć: może być śnieg, ale nie musi; może być mgła, ale nie jest to pewne; może być lód, ale może być i sucho. Na pewno za to będzie ciemno i na pewno będzie szybko.

Strasznie szybko!

Jeden po drugim znikają w nocy. Pilot Elforda blady, ledwie przytomny, leży w fotelu spięty pasami — niewielki będzie z niego pożytek na trasie. Anglik jednak, jak to Anglik, robi dobrą minę do złej gry.

Jedziemy na Pont Charles-Albert — węzłowy punkt dzisiejszej nocy. Tu się zasupłują liczne pętle trasy; tu zawodnicy kilkakrotnie będą przejeżdżać; tu się gromadzi większość serwisów i managerów ekip. Tu cały rajd spłynie z gór — stąd znów pójdzie w góry.

Ciemno, mży deszcz, lśni mokry asfalt, bieli się w rowach śnieg. Wszyscy czekają z napięciem. Wreszcie z daleka, z wysoka, spod chmur tryska w atramentowej ciemności długi snop oślepiających, jodowych świateł. Błąka się zawieszony w czerni, tnie oćmy raz w jedną, raz w drugą stronę, jakby szukał drogi. Coraz niżej spuszcza się po wirażach w dół, już słychać jazgot silnika. Jarzą się dwa potrójne światła o charakterystycznym rysunku — to na pewno Lancia. Pierwszy na punkcie jest oczywiście Munari — drugi numer startowy, ale już z góry błyskają nowe światła, przecinając się wzajemnie — już są na mecie.

Teraz już nawet najlepsi nie nadrabiają więcej niż parę minut, nie ma długiego oczekiwania przed punktem. Niektórzy w ostatnich sekundach wpadają i jak wariaci lecą, by odbić kartę drogową nim przeskoczy w zegarze następna minuta, pędem wracają do swych wozów i natychmiast startują. Wiemy już jak jest w górze: tam wysoko jest coś, co nie wiadomo czy na-

zwać mgłą, czy chmurami; trochę lodu i śliskich nawierzchni miejscami, ale świeżego śniegu nie ma.

Na razie nie ma, bo za godzinę sytuacja się może zasadniczo zmienić.

Znów są! Już wiele samochodów uszkodzonych — gorączkowo krzątają się przy nich mechanicy. Błyskawiczna wymiana kół i klocków hamulcowych, poprawienie reflektorów, przetarcie szyb i ryk odjeżdżającego samochodu. Kierowcy mają twarze zacięte, twarde, porysowane zmęczeniem. Oczy podkrążone, spierzchnięte wargi, zmierzwione pod hełmem włosy. Aby wypracować sobie tych parę minut na zmianę gum, na poprawę drobnych usterek czy choćby na łyknięcie kubka gorącej kawy — trzeba jechać, jechać, jechać!

Znów poszli w noc, w mgłę, w lód, w ciasne wiraże nad przepaściami. Nadchodzą pierwsze wiadomości radiowe z trasy odcinków specjalnych. Ekipa BMC — nie mogąc ścierpieć, że na czele jest Porsche — rozpoczęła szaleńczą pogoń. Aaltonen, Maekinen, Hopkirk, Fall, Lampinen — jadą teraz już na całego. Skończyły się nie tylko żarty — kończą się i schody. Jednocześnie rusza do ataku Lancia z Munarim, Cellą, Andersonem i Gattim. Siła złego na jednego! Nie uda się jednemu czy drugiemu — udać się może trzeciemu. To prosta kalkulacja, zimne obliczanie, że Elford — który poprzedniego dnia wypruł z siebie wszystko, a w dodatku ma chorego pilota — teraz jedzie już bez rezerw, tuż przed progiem niebezpieczeństwa.

Trzeba go zmusić, aby ten próg przekroczył!

A jednak świetny Anglik się nie daje. Broni każdej sekundy z ubiegłego dnia, stara się jak najwolniej rozmieniać wygrane poprzednio minuty na drobne. To wielki strateg i wielki kierowca — idzie przez odcinki jak burza! Ale pokraczne, pudełkowate BMC i przysadziste, niskie Lancie coraz wyraźniej dobierają mu się do skóry.

Z góry, krótkofalówkami docierają komunikaty: cały rajd wstrzymany na kilkanaście minut — Volvo miało kraksę, nikomu się nic nie stało, ale wąska szosa zatarasowana kompletnie. Wysoko, na przełęczach zaczyna sypać śnieg, widoczność coraz słabsza, zrywa się wiatr. Jeden z polskich wozów towarzyszących trącił się ze skałą. Skała jak to skała — nic, ale jeden z dwóch obecnych tam dziennikarzy, Tadzio Toliński z Krakowa, ma złamaną rękę. Już go przewieźli do szpitala w Nicei...

Noc i mgła. Aaltonen coraz bliżej Elforda, który wreszcie słabnie. Na szczytach spadł śnieg, a Anglik zaryzykował i założył opony na suchą nawierzchnię. Tuż za Finem rewelacyjnie jadący Andersson — wygrywa jeden odcinek specjalny po drugim. To jego dzień! Nowa wiadomość — Maekinen się rozbił! Tuż przed nim obsunął się na środek szosy wielki odłam skalny, mistrz nie miał już możliwości wyhamowania i palnął przodem, poszła chłodnica oleju — wóz niezdolny do dalszej jazdy. Managerowie gorączkowo obliczają sekundy i ułamki sekund, sumują punkty...

Znów są! Wpadają zabłoceni po dach, gorączkowo wołając o gumy, o klucze, o hydrol. Kończy się jakikolwiek podział na serwisy, na ekipy poszczególnych firm — teraz już wszyscy pracują dla wszystkich, wszyscy wszystkim pomagają. Nie jest ważne, czy to Lancia, Renault, czy Citroen — zawodnik potrzebuje pomocy technicznej, aby móc jechać dalej. To jest najważniejsze! Do mety już tak niedaleko — niecałe sto kilometrów. Przestają grać rolę interesy wielkich firm — do głosu dochodzą ludzie.

Zaczyna się wielki, prawdziwy sport.

Ruszyli na ostatnie odcinki. W górze zadymka.

Pierwsze numery zdążyły jeszcze jej uniknąć, jakoś się przemknęli — ostatnie wjechały w sam środek zamieci i rwały na ślepo niemal, opierając się tylko na treningowych notatkach pilotów, którzy w itinererach zapisany mieli każdy zakręt, każde wzniesienie, każdy metr trasy. Opętany wyścig trwa. Im bliżej mety — tym bardziej zażarty. Czołówka jedzie już poza granicami bezpieczeństwa. Wszyscy tak jadą — nie można inaczej. To już nie rajd, lecz twardy, śmiertelny wyścig.

Elford ma jeden z końcowych numerów. Musi przejechać przez zamieć i — musi przegrać. Aaltonen i Andersson zdążyli jeszcze przed zamiecią.

Gdy świtem zjeżdżają kolejno na metę — wiadomo już, że wygrał Aaltonen. Wygrał o włos, o głupie dwanaście sekund przed Anderssonem, który jednak go nie doścignął. Elford jest mimo wszystko trzeci — nie dał się ani Celli, ani Munariemu — podobno ostatni odcinek specjalny, decydujący o trzecim miejscu, przeleciał jak w transie.

Jest nasz Zasada. Zmordowany — schudł chyba ładnych parę kilo podczas tych kilku dni — ale szczęśliwy. Wywindował się w ogólnej klasyfikacji na siedemnaste miejsce. Pozornie daleko, ale — jest pierwszy pośród kierowców niefabrycznych; jest pierwszy z tych, którzy startują na własnym samochodzie.

Nie mógł zrobić więcej — wykonał plan maksimum.

Tomasz Domaniewski urodził się w Warszawie w 1920 r. Karierę dziennikarską rozpoczął jeszcze przed wojną. Wojnę spędził w kraju, był członkiem AK, zaś po Powstaniu Warszawskim znalazł się w obozie jenieckim na zachodzie. Po powrocie do Warszawy w 1947 r. zajął się ponownie pracą dziennikarską, publikując jednocześnie swe pierwsze prace literackie. Od najmłodszych lat po dziś dzień zajmuje się sportem motorowym, uczestnicząc w wielu rajdach motocyklowych i samochodowych, będąc jednocześnie działaczem społecznym Polskiego Związku Motorowego.

W roku 1951 napisał wraz z Michałem Sumińskim powieść żeglarską pt. „Druga wachta", w roku 1955 wydał tom opowiadań pt. „Biały cień", a w roku 1968 „Wspomnienia szydercy".

Cena zł 15.–