

Sobiesław Zasada czwarty w maratonie Londyn – Sydney

Przy przedsięwzięciu, jakie planował i realizował S. Zasada, Klub Krakowski jak gdyby znalazł się na uboczu. Wpływ Automobilklubu na jego losy i powodzenie był znikomy. S. Zasada sam był twórcą swoich planów, sam je realizował z wybranymi przez siebie ludźmi. Ale był też prezesem Automobilklubu Krakowskiego, nie sposób tego nie podkreślić, że był człowiekiem z tego właśnie klubu i tego miasta. Jego postać wrosła w krajobraz Krakowa, tu był widywany, tu spacerował z córką Olą, tu najbardziej był kochany i tu najbardziej mu zazdroszczono.

Już w marcu 1968 r. podczas pobytu na Kalatówkach S. Zasada snuł pierwsze plany udziału w maratonie Londyn – Sydney. Najbardziej prawdopodobny wydawał się wówczas wyjazd w trzy osoby z A. Sobańskim i M. Sochackim. Taka trójka spełniała wszystkie potrzeby związane z jazdą non stop na dystansie 17 000 km – dobry organizator i nawigator mówiący obcymi językami, dobry mechanik i wszyscy bardzo dobrzy kierowcy. Problem jednak polegał na tym, na jakim samochodzie wystartować. Propozycji ze strony fabryk nie było, bowiem koszty udziału były gigantyczne, a gwarancja dotarcia do mety żadna.

Po Rajdzie Akropolu, gdzie Porsche wytrzymało katorżniczą próbę, powstał projekt startu w tym samochodzie. Zaskoczenie szefa ekipy sportowej fabryki, p. Honstaina, było tym większe, że jego plany związane z S. Zasadą i samochodami Porsche lokowały się jakby na drugim biegunie – związane były z wyścigami, a tu propozycja jazdy po bezdrożach Azji i Australii nie mieściła się ani w planach, ani w wyobraźni decydentów fabryki. Słusznie zresztą, bowiem w takim rajdzie można było stracić dobre imię firmy, na które pracowano przez wiele lat nie oszczędzając nakładów finansowych. Ten samochód, nawet znakomicie przygotowany, miał swoje przeciwwskazania na tak gigantyczną eskapadę.

Długo trwały dyskusje, gdy wreszcie ustalono, że Porsche dostarczy samochód treningowy, skromny serwis na trasie zawodów, nowy przygotowany samochód na start, częściowo pokryje koszty paliwa, hoteli itp. Do przedsięwzięcia włączyły się też Dunlop i Castrol. Główne ustalenia były gotowe, do rozwiązania pozostały szczegóły batalii rozpisanej na 4 kontynenty, bowiem w planach S. Zasady był jeszcze Gran Premio Argentyny. W planach było zapisane, że zaraz po Gran Premio nastąpi wyjazd bezpośrednio na trening do Australii z A. Sobańskim i powrót do kraju na kilka dni przed startem z Londynu do Sydney. W tym stadium planowania partnerem S. Zasady w maratonie miał być M. Sochacki. Gdy przyszła wiadomość o odwołaniu Gran Premio Argentyny i przybliżył się ogrom spraw do załatwienia związanych z maratonem, S. Zasada zmienił pilota na Marka Wachowskiego. Teraz koordynacja przygotowań spoczęła w jego rękach. Wyjazdy do Londynu na przeszpieszeni i ustalenie planu obsługi z Castrolem i Dunlopem. Wyjazdy do Stuttgartu, poznanie samochodu i jego udoskonaleń, studiowanie map, układa-

nie planów treningowych i dziesiątki innych spraw, w tym krajowych, związanych z uzyskaniem Fiata 125 na trening w Azji, wiz do takich egzotycznych krajów jak Pakistan, który nie ma przedstawicielstwa w Polsce. Ciągłe zresztą nie było jeszcze decyzji GKKFiT zatwierdzającej wyjazd.

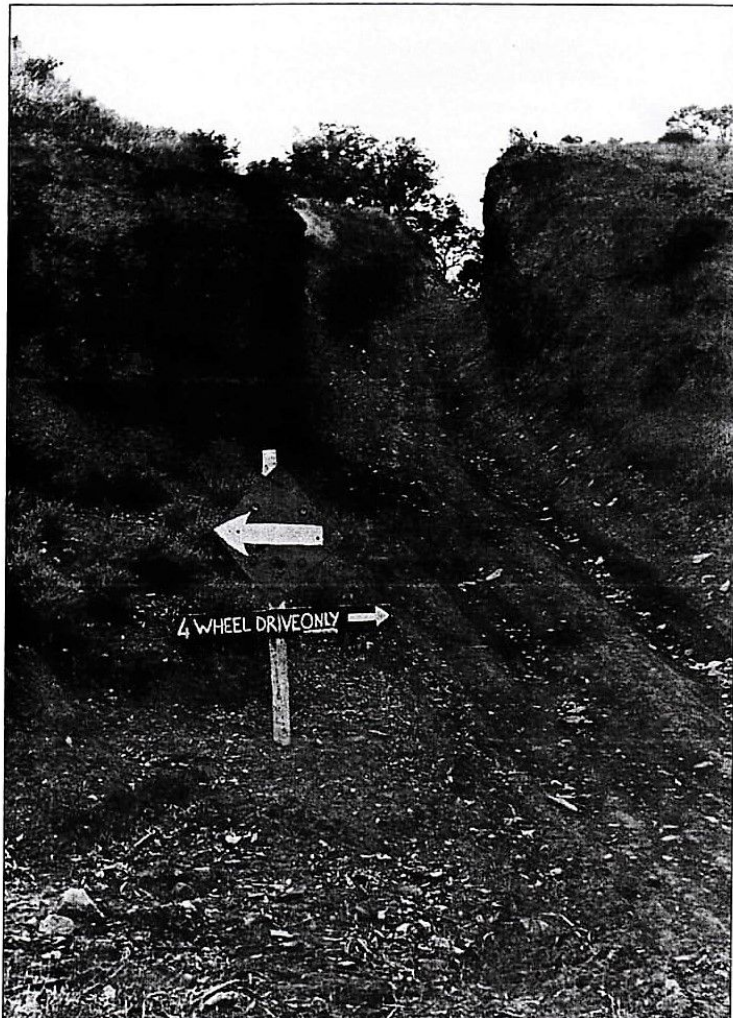
Najtrudniejsze były do załatwienia sprawy wizowe, brak wizy Iranu zdekomponował plany treningu i zapadła decyzja o odpuśczeniu jazdy treningowej Fiatem do Bombaju.

Był już ostatni czas, aby przetrenować chociaż australijską trasę maratonu. Nastąpił pośpieszny odlot do Perth, a tam okazało się, że samochód treningowy Porsche jest na drugim końcu kontynentu, w Melbourne. S. Zasada z M. Wachowskim wypożyczają więc nowego Forda Cortinę i zaczyna się poznawanie głównej areny maratonu - 7000 km buszu i bezdroży australijskich (fot. 19, 20).

W największym skrócie zapoznałem czytelnika z przygotowaniem do rajdu, aby choć w ten sposób przypomnieć ogrom tego przedsięwzięcia spadający na barki S. Zasady i M. Wachowskiego oraz kilku życzliwych osób. Nie było to przedsięwzięcie łatwe i polegające wyłącznie na osobistym przygotowaniu i gotowości zajęcia miejsca w samochodzie podstawionym przez team fabryczny.

Przebiecie się przez ścianę spiętrzonych problemów, kto wie czy nie było równie dużym osiągnięciem jak sama jazda na koniec świata. Sobiesław Zasada w swojej książce dał temu wyraz poświęcając tym sprawom wiele miejsca. Trudy przygotowań, treningu i samego już rajdu znalazły tam właściwe proporcje i znakomicie oddają, jak wielką wyobraźnią, siłą woli i horyzontem widzenia obdarzona była załoga S. Zasada - M. Wachowski. Tę książkę po latach warto przeczytać powtórnie, w niej bowiem zawarty jest klucz do zrozumienia wielu późniejszych zdarzeń i losów Sobiesława Zasady. Byłoby zgoła szalbierstwem opisanie zmagania na trasie rajdu, zrobił to S. Zasada, ja posłużę się kilkoma cytatami z gazet krajowych, które donosiły o przebiegu rajdu.

„Rajd Rajdów“ - „... w niedzielę 24 XI rozpoczyna się w Londynie impreza Automobilklubu nie mająca równych sobie“ - „Echo Krakowa“ „Na szosach i bezdrożach Azji“ - „...jak podaje agencja AFP granicę bułgarsko-turecką przejechały 94 samochody (Londyn opuściło 98 samochodów)... Wyścig jest wyścigiem non stop, kierowcy jadą bez przerwy, wolno im się zatrzymać tylko na krótko na punktach kontroli, jeśli oczywiście przyjadą na nie przed czasem... Pierwszy i jedyny dłuższy odpo-



Fot. 20 To też „trasa“ Rajdu Londyn-Sydney, fot. m. Wakowski (ze zbioru A. Kurziusa)

czynek (6-godzinny) na gigantycznej trasie do Bombaju będą mieli dopiero po przybyciu do Kabulu, stolicy Afganistanu... Zasada i Wachowski jadą w czołówce. W Belgradzie mieli oni tyle czasu, że zdążyli złożyć wizytę w ambasadzie polskiej... „Dziennik Polski“ - „Już tylko 80 samochodów kontynuuje wyścig“ - „Zasada i Wachowski jadą podobno bez punktów karnych, chociaż jedna z agencji podała, że zarobili ich 28 za spóźnienie na jednym z punktów kontroli czasu... Wycofał się B. Soderstrom - z ostatniej chwili...“ w Teheranie zameldowało się 66 załóg... nie wymienia się wśród nich Polaków... nie ma ich w czołówce, ani wśród tych, co odpadli. „Automobiliści już w drodze do Australii“ - „Polska załoga dojechała szczęśliwie do Bombaju z 40 punktami karnymi. Polacy zajmują 12-15 miejsce, czują się znakomicie... Polacy są zdania, że oszczędzali samochód przed bardzo trudnymi trasami w Australii... Według organizatorów rajdu stulecia najbardziej nieszczęśliwy dla kierowców był odcinek Kabul - Neirobii. Zanotowano tam wiele wypadków i opóźnień. W wyścigu prowadzi para brytyjsko-szwedzka Clark - Andersson z 12 punktami karnymi...“ - „Dziennik Polski“ - „W walce z kilometrami i kangurami doskonale spisuje się polska załoga Zasada - Wachowski. Polacy zjawili się na punkcie kontroli w Cedunie jako 13 ekipa i to ze znacznym zapasem czasu... Wszyscy zawodnicy po przybyciu do tej miejscowości zgodnie oświadczyli, że przejazd 1436 km nie



Fot. 19 Na rozpoznaniu trasy australijskiej Rajdu Londyn-Sydney, fot. M. Wakowski (ze zbioru A. Kurziusa)

sprawił im kłopotu, choć musieli jechać w upale sięgającym +38° C". („Gazeta Krakowska“) – „Ostatnie kilometry maratonu L-S... Zdaniem fachowców właśnie ostatnie odcinki zawodów zadecydują o końcowej klasyfikacji... Liczyć się trzeba nie tylko z przebiegającymi kangurami, ale i również z brakiem wody i wielkimi różnicami temperatur... Kto najwięcej zachował sił? ... Jak wynika z ostatnich meldunków dotychczasowy lider Anglik Roger Clark stracił przodownictwo. Clark miał defekt silnika i w Quorn stawił się z 14-minutowym opóźnieniem.“ („Echo Krakowa“) – „Wspaniały sukces Polaków w gigantycznym rajdzie Londyn – Sydney Zasada i Wachowski zajęli czwarte miejsce.... Wielki sukces odnieśli reprezentanci Polski S. Zasada i M. Wachowski, którzy w ostatniej fazie rajdu wykazali olbrzymie doświadczenie i odporność psychiczną, zajmując ostatecznie wyśmienite czwarte miejsce (63 punkty karne)... zaledwie jeden punkt dzielił ich od trzeciej lokaty...“ („Echo Krakowa“).

Niespodziewanie zwycięzcą rajdu został Szkot Andrew Co van jadący z B. Coyle na samochodzie Hilman Hunter, przed Paddy Hopkirkiem (W. Brytania) mającym za partnera T. Nasha na BMW 1800. Trzecie miejsce zajęła para australijska I. Vaughan – R. Forsyth na Fordzie Falconie. Altonen był szósty, Clark dziesiąty, a pozostałe „tygrysy“ tras rajdowych jeszcze dalej lub poza rajdem, jak liderująca do niemal ostatniej chwili załoga L. Bianchi – Ogier, którzy na 153 km przed metą ulegli wypadkowi.

A w jakim nastroju kończyła rajd polska załoga? Sięgam do relacji Sobiesława Zasady (Rajd. Samochód. Przygoda – 1970 r.). „Jeszcze jeden ostatni szybki etap do Nowry. Załuję, że kończy się już rajd. Ten etap choć szybki nie powinien nastręczać zbyt wiele trudności. Do Nowry jeszcze 20 kilometrów...“

...Nowra... Ostatnie 30 godzin rajdu należało do nas. Byliśmy wszędzie najlepsi i pomimo straty na początku i przegapionych dwóch minut wygrywamy trasę australijską... Powiniennem być szczęśliwy i zadowolony. A jednak tak nie jest. Jeszcze nigdy w swojej karierze nie miałem tylu pechowych przypadków w jednej imprezie. Szkoda, że to już koniec“. (???)

Istotnie, gdyby nie ten przewód hamulcowy na azjatyckim etapie, gdyby nie zagapienie, gdyby nie decyzja o jeździe na obręczy po defekcie opony, to... być może – kto to wie.

Jak przystało na profesjonalistę – S. Zasada bezpośrednio z Sydney przez Hong-Kong, Frankfurt udał się do Stuttgartu, gdzie przedstawicielom firmy Porsche złożył szczegółową relację z rajdu. Omówił też plany startu w Rajdzie Safari w przyszłym roku.