

Przez piekło WUELTY

SOBIESKAW
ZARADA

CORONEL QVIEDO — opada chorągiewka startera. Ruszamy do wyścigu na dystansie 580 kilometrów. Ten etap dla wozów Mercedesów ma być remisowy. Szef sportu Waxenberger — zażądał ostrożnej i oszczędzającej jazdy.

Etap jest bardzo trudny, szczególnie dla podwozia samochodu. Wiele śliskich mostków. A najgorsze — to miejscami poprzecznie pofalowane drogi. Z czymś takim po raz pierwszy się spotykam. Powybijany szuter — przeplatany pralką — tutaj możemy jechać albo 30 km/godz., albo też powyżej 150 km/godz. Wtedy samochód idzie jak po równej nawierzchni. Przy innych szybkościach — a najgorzej od 50—120 km/godz. — wydaje się, że wóz rozpadnie się na części. Ale na tych nierównościach i pralce występuje często na przestrzeni setek metrów pofalowanie drogi. Wtedy znowu samochód przy dużych szybkościach zaczyna dodatkowo wpadać w rytmiczne falowanie, które prowadzi do skoków i uderzeń ochroną podwozia o jezdnię. Nawet najsilniejszą konstrukcją można całkowicie rozbić.

Fin Makinen należy do elity kierowców rajdowych. Z nim kiedyś w końcówce walczyłem o moje pierwsze mistrzostwo Europy. Tutaj nie podporządkowuje się zaleceniom Waxenbergera. Wyprzedza Fowkesa. Cowana, wyprzedza również nas. Fantastycznie wygląda skaczący Mercedes. Makinen jedzie tak, jakby to był już koniec rajdu — a to dopiero 150 kilometr jednego z odcinków. Fin już o 300 metrów przed nami. Nie gonimy go. W lusterku daleko w tyle widzimy światła Mercedesu Cowana. Jedźcie naszym tempem. Teraz niespodziewanie biało-czarna szachownica. W oddali sędziowski samochód. Przerwano odcinek na 170 km.

Komandor rajdu Jean Pastors jest na miejscu. Dalej trasa jest nieprzejezdna. Po osie utknęły dwie ciężarówka. Poszły ciągniki,

aby je wydostać. Musimy czekać na dalsze decyzje. Na niebie coraz ciemniejsze chmury. Tutaj tylko mżawka, ale dalej musi dobrze iść. Nieprzejezdny odcinek — to ponad 200 kilometrów stąd na północno-zachodniej granicy Paragwaju. Tam jest jeep otwierający trasę.

Ciekawie rozwiązano sposób porozumiewania się. Wozy organizacyjne, jak również Ford komandora, mają zamontowane długie anteny. Wewnątrz wozu chyba bardzo dobre aparaty nadawczo-odbiorcze. Komandor porozumiewa się z innymi samochodami przez radio, ale za pośrednictwem Buenos Aires. A przecież teraz jesteśmy oddaleni od Buenos Aires — co najmniej 1200 km w linii powietrznej. Uplynęły 2 godziny — dalej trwają rozmowy. Już wszystkie samochody rajdowe tutaj dojechały. „Tu Buenos Aires — tu Buenos Aires — do Pasteur” — dalej nie rozumiem, ale już wiemy o co chodzi. Ciągniki nie wydostaną ugrzęźniętych ciężarówek. Same mają trudności z wyjechaniem stamtąd. Zapada decyzja. Jedziemy z powrotem tą samą drogą do asfaltu Asuncion — P-to Stroessner. Normalny etap 370 km do Por Ignan. 4 godz. 30 min. Start o 15-tej.

SZCZĘŚCIE MAKINENA

Nie wiedziałem, że ta wiadomość tak ucieszy Makinena. Teraz dopiero mówię nam co się stało. Myślał, że wpadł mu kamień między silnik i blachę ochronną. Ale szybko zorientował się, że to coś poważniejszego — już chciał stanąć — kiedy po wyjściu z zakrętu w odległości 200 metrów zobaczył biało-czarną szachownicę w rękach sędziego. Wolniutko przejechał linię niespodziewanej meły. Urwane zawieszanie silnika. O dalszej jeździe nie było mowy. Teraz pośląga to drutem i wolno dojedzie do asfaltu. A w P-to Stroessner jest serwis. Ależ miał szczęście ten Makinen! Mało brakowało, aby drugi Mercedes odpadł z rajdu.

PIĄTEK, 25.08.78.

Etap Rio de Janeiro — Brasilia nie należał do trudnych. Start o 4-tej rano. Mżawka i gęsta mgła przez 450 km, aż do Belo Horizonte — to główna trudność tego etapu. 1190 km przejechaliśmy w 8 godz. i 32 min. W mieście Brasilia słonecznie — powyżej 30°. Wstęp do tropiku. W czołówce rajdu nie nastąpiły zmiany. Dalej prowadzi Anglik Fowkes przed polską załogą. Trzeci jest Anglik Cowan, czwar-

ty — Fin Makinen, a piąty — Argentyńczyk Paco Magliorę. W nocny start do Cuiaby i przymusowe dwa dni przerwy. W całej Brazylii wszystkie stacje benzynowe są co tydzień zamknięte przez 44 godziny, od soboty przed południem do poniedziałku do 6-tej rano. Oszczędności paliwa.

Od Cuiaby początek Amazonii. Etap długości prawie 2500 km do Manaus przez Porto Velho. Bezdroża — pachnąca dżungla, a na początku ponad 400 km odcinków piaszczystych. Kawalek Sahary.

SOBOTA, 26.08.78

Jesteśmy w Cuiabie. Niewielkie miasto. Popularna nazwa „Dżungla do Amazonii”. Jest tutaj również stacja serwisowa Mercedesów — łącząca samochody ciężarowe. Ale dzisiaj hale zajęte są dla serwisu firmowego. Mamy 2 godziny czasu na całkowity przegląd samochodu. Wymiana wszystkich kół, amortyzatorów, świateł i t.c. W poniedziałek start do najtrudniejszego z dotychczasowych etapów, 2500 km do Manaus przez Porto Velho. Regulaminowa 24 godz. 30 minut. Nie powinno być specjalnych kłopotów zmniejszenia się w czasie. Jechałem ten odcinek z Jackiem Maglerą dwa miesiące temu Mercedesem 280 E. Trafiłszy na bardzo dobrą pogodę. Najgorzej jest do Porto Velho, 1500 km, drogi o nieprawdopodobnych wątpach, dziurach i koleinach. Przejeżdżamy przez rzeki i nieraz kilometryami ciągnący się piaszczyste wyłazła. Ruch wyłącznie samochodów ciężarowych, które zużywają na przejeżdżanie tej trasy przeciętnie 13 dni. Dwa-krotnie utknęliśmy w piaszczu. Wydostać się było możliwe tylko przy pomocy długiej liny i samochodu ciężarowego. Te wozy mają napęd na wszystkie cztery koła.

Z Porto Velho do Manaus jest już lepsza droga. Nie ma mostów, ale działają zupełnie niezłe prowizoryczne promy. W czasie treningu Cuiaba — Porto Velho po odliczeniu wszelkich postojów jechaliśmy 19 godzin 48 minut. Faktycznie ponad 30 godzin. Ale coś niedobrego zaczyna działać się w tym rajdzie.

Regulaminowo mamy jeden etap Cuiaba — Manaus. Ale Cowan podałuchal rozmowę, że komandor chce podzielić ten odcinek na dwa etapy. Ten niemożliwy do osiągnięcia w czasie — to Cuiaba — Porto Velho — dokładnie 1500 km i w 14—15 godzin. Nie wiem, czy to nie robota Citroena. Wóz ten ma przecież hydrauliczne zawieszanie. W każdej chwili może bardzo dużo zwiększyć przętność samochodu. Na takie plachy i koleiny to idealne rozwiązanie. Tam gdzie my utknęliśmy — Citroen powinien przejechać bez problemu. Z drugiej strony to urządzenie lubi się psuć — szczególnie przy obciążeniach ciągłych na złych drogach. Paco Magliorę jest w tej chwili na 5-tym miejscu. Na odcinku po plachach właśnie przez zwiększenie przętności wyprzedził na bardzo słym odcinku Fowkesa na Mercedesie 280 E.

CW