

Przez piekło VUBILTY

SOBIESŁAW
ZASADA

15

11.09.78

NOCNY start z Limy — Pan Americana z przeciętną powyżej 150 km/h do Nazca. Miasteczko z kosmonautycznych hipotez. Tu miano odkryć lądowiska przybyśli z innych planet. Do Cuzco normalnie jest ponad 2000 km. Ale rajd idzie inną trasą — przez szczyty gór — szlakiem Inków. Tylko 639 km, ale za to po gładkich, stromiznach i ostrych spadkach. Tej trasy nie trzeba zamykać dla ruchu. Kompletnie pustkowie. Tędy nikt nie jeździ. Największe problemy były z dostarczeniem paliwa. Organizator wysłał dwa wozy terenowe z beczkami benzyny, jeden od strony Nazca, 260 km a drugi na odległość 160 km od mety w Cuzco w stronę startu. Dalej było niemożliwe.

Z Nazca wystartowaliśmy o godz. 9.20 rano. Słońce, deszcz, śnieg i wichury. Wszystko było na tym etapie. Ale dla nas najgorszy był drobny defekt. Spieczę instalacji elektrycznej. Tracimy cenne minuty i zmiana w klasyfikacji generalnej. Nie ma jeszcze oficjalnych wyników. Zawodnicy prowadzą jednak skrupulatne obliczenia i tak: prowadzi Anglik Cowan, który wyprzedza nas o prawie 43 minuty. Jesteśmy teraz na drugim miejscu z przewagą ponad 10 minut nad Anglikiem Fowkesem, czwarty Fin Makinen, a na dalszych miejscach znowu zmiany. Bardzo dobrze pojechały Datsuny. Byliśmy na mecie o godzinie 8 wieczorem. Do godziny 12 w nocy do Cuzco przyjechało tylko 14 samochodów. Dalej czekają nas trudne trasy. Jutro wyścig nad jeziorem Titicaca i zaraz następny do La Paz w Boliwii. Jeszcze 10.000 km do mety.

14.09.78

Cuzco — 3400 m n.p.m., największa turystyczna atrakcja Ameryki Południowej — była stolica bogactwa i potęg Inków. Tu start do

następnego etapu. Wokół jeziora Titicaca i po pobliskich wzniesieniach aż do wysokości 4.400 m.

Trudności rajdu przekroczyły założenia. Począwszy od Amazonii organizator zniósł wszelkie dopuszczalne limity spóźnień. Jechać dalej może każdy zawodnik, który osiągnie metę etapu przed startem do następnego. Do Cuzco zawodnicy zjeżdżali przez 38 godzin. Praktycznie to tylko 14 samochodów jest jeszcze w rajdzie. Dalsze 12 wozów w ogóle się nie liczy. Ci zawodnicy chcą przejechać trasę rajdu bez względu na spóźnienia. Nie kończące się remonty — nadludzki wysiłek, ogromna ambicja. Nad jeziorem Titicaca buduje się nową drogę do La Paz. My jedziemy starym szlakiem i prowizorycznymi objazdami. W palącym słońcu i tumanach kurzu — po wybojach, gładkach i płaszczystych pulapkach. 398 km do granicy Boliwii. Wyprzedzamy dwa samochody i wygrywamy z liderem prawie 3 minuty. Tutaj informacja radiowa jest błyskawiczna. Rozstawiona punkty na trasie i bezpośrednio transmisyje. Na granicy przeprowadzamy rozmowę radiową z grupą Polaków, pracownikami Centrali Polimex-Cekop. Budują hutę szkła w La Paz. Czekają na mecie wyścigu już na terenie Boliwii.

ŚNIEG NA ZIEMI OGNISTEJ

Tylko 71 km. Startujemy 1 minutę za Cowanem. Na metę wpadamy tuż za nim. Ogromna radość naszych rodaków i zmniejszenie dystansu do lidera o dalsze 58 sekund. Świetnie jedzie Fin Makinen i zawodnik polskiego pochodzenia Malachowski na Datsunie. Jego dziadek przybył z Polski i projektował najważniejsze budowle w Limie. Sam Malachowski mało mówi po polsku, ale od samego początku utrzymujemy z nim kontakt. Serwis Mercedesa ma trudności. Zostały tylko 2 samochody. Zmęczeni mechanicy i ciągłe kłopoty z transportem części przez granicę. Często czegoś brak, ale nasz samochód jest dalej w bardzo dobrym stanie.

La Paz — stolica Boliwii.

Meta na Altiplano — najwyższym położonym lotnisku na świecie, 4160 m n.p.m. Na tych wysokościach silniki tracą do 40% mocy, a aklimatyzacja trwa co najmniej tydzień. Dla nas tylko 20 godzin przerwy w La Paz. Przedziwne miasto. Zapadnięte w formie niecki do 400 m w głąb ogromnego płaskowyżu boliwijskiego, a obok szczyt Illimani — wieczny śnieg — sygnał rozpoznawczy La Paz.

Następny etap do Aricci w Chile. Wyścig z Patacayamy do granicy 4000 m. Karkołomna jazda. Pół godziny przerwy na granicy Boliwii. Każdy ruch połączony z wysiłkiem.

4000 m. Karkołomna jazda. Pół godziny przerwy na granicy Boliwii. Każdy ruch połączony z wysiłkiem.

Stąd następny wyścig do Aricci 220 km. W ciągu dwóch godzin schodzimy nad samo morze — różnica poziomów prawie 3000 metrów. Ten etap wygrywa Fowkes, a my zyskujemy 36 sek. nad liderem Makininem.

Klasyfikacja generalna w Aricci: 1. Cowan; 2. Zasada — strata 32:56; 3. Fowkes — 41:04; 4. Makinen; 5. Kleint. Na 6 miejsce wjechał się Peruwiańczyk Corbetto na Datsunie.

Dzisiaj start do Santiago, 2400 km i dwa wyścigi. A z Ziem Ognistych nadchodzą niepokojące wieści. Duże opady śniegu i zima. Już za 5 dni będziemy na Przylądku Horn. Jeszcze do Punta Arenas i do mety 8000 km i 6 odcinków wyścigowych.

Santiago, niedziela 17.09.1978

O 4.30 już na nogach. Dojazd do parku zamknięty. Dzisiaj nie było możliwości nawet napić się czegośkolwiek. Jest naprawdę ciemno. Wszyscy jesteśmy ogromnie zmęczeni. Chodzimy ostrożnie jak a tomaty. Wczorajszy etap wymagał ograniczonej naprawy i uwagi. Bardzo łatwo można było uszkodzić samochód. Nawet Tony Fowkes zawsze usmiechnięty — dzisiaj jest zadumany. Miał to tak! Pada deszcz, a już 300 m wyżej — śnieg. Mamy oficjalne wyniki i komunikat o dużych opadach śniegu na trasie odcinka wyścigowego do Bariloche.

1. Cowan 14:55:51; 2. nasza załoga 31:47; 3. Fowkes 39:45; Makinen 1:28:19; 5. Kleint 3:01:37.

Wyjazd z parku o 3.30, na start za miasto — Panamericana Sud. Nie się rozwidnia. Start o godzinie 7. Mamy jeszcze 49 min. czasu. Makinen pojechał do warsztatów Mercedesa. On dalej remontuje swój samochód. Właściwie remontuje, to że powiedziano. Szkoły wypadły już dawno zostały usunięte. Teraz są bieżące naprawy. Nie przepuszczaliśmy, że Timo tak dobrze zna się na mechanice samochodu i potrafi sam wiele rzeczy zrobić. Jest bardzo pilny i dokładny. Z drugiej strony jego jazda jest zbyt dynamiczna, jak na tak długi rajd. Makinen zużywa dwukrotnie więcej od nas amortyzatorów i nakład hamulcowych. Przy takiej jeździe ciągle w samochodzie coś się potłuszczy. Timo jest zawsze zajęty i reperuje.

Wyścig 350 km w temperaturze powietrza ponad 30°. Można się grzany asfalt. Wiadomo, że w tych warunkach należy zwracać uwagę na przegrzewanie się opon. Nasze opony są wspaniałe, ale wazymy ma swoje granice. Cowan i ja postąpiliśmy tak samo. Zaraz po starcie szybkość do 220 km/godz., ale po 50 km zwolnienie. Jazda 190-200 km/godz. Właśnie ze względu na opony. Wiemy, ale nie wierzymy, że te japońskie Dunlopy są tak dobre. Makinen natomiast odliczył na pełny gaz. Na szczęście dla niego, wyścig był podziemny i 3. podetapy.