Wacław Korycki

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO MONTE CARLO

Aleksander Mazurek był jedynym Polakiem, który uczestniczył w RMC przed i po II wojnie światowej. W 1959 roku wystartował on z Kazimierzem Tarczyńskim na Simce-Aronde.

Szwedzi E. Carlsson i G. Palm, którzy na samochodzie SAAB zwyciężyli w 1963 roku, w chwilę po otrzymaniu nagród z rąk księcia Rainiera III. Niestety wracają one do Automobilklubu Monaco, a zawodnicy otrzymują tylko ich fotografie.

Zaledwie po raz drugi Warszawa była miastem startowym, a już wyruszyła z niej na trasę RMC zwycięska załoga. Stanowili ją: W. Schock i R. Wolf z NRF na Mercedesie 220 SE, którzy wygrali 29 RMC w klasyfikacji generalnej.

Syrena 103 S z załogą: Stanisław Wierzba – Marek Repeta w 1964 roku. Był to ostatni już start tego modelu samochodu w RMC.

WACŁAW
KORYCKI

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO MONTE CARLO

WYDAWNICTWO „SPORT I TURYSTYKA"
WARSZAWA 1975

Okładkę projektował:
Juliusz Puchalski

Rysunki:
Bohdan Wróblewski

Zdjęcia
M. Swiderski, M. Szymkowski,
A. Tkaczyk (kolor), E. Warmiński,
CAF-Szyperko, CAF

Redaktor
Joanna Rajkowska

Redaktor techniczny
Andrzej Sokołowski

Korektor
Teresa Boguska

WYDAWNICTWO
„SPORT I TURYSTYKA"
WARSZAWA 1975
Nakład 40.260 egz. Ark. wyd. 3,5
Ark. druk 2,0. Oddano do składania
w czerwcu 1974 r. Druk ukończono
w styczniu 1975 r.
Zakł. Graf. „Dom Słowa Polskiego"
Zam. 4917/74. W-116 Cena zł 8.—

ZAMIAST PRZEDMOWY

autor przedstawia się Czytelnikom tego opracowania. Chciałbym, aby Czytelnik, który weźmie do ręki tę książeczkę wiedział z kim ma do czynienia. Dobre obyczaje nakazują bowiem, aby obie zainteresowane strony znały się nawzajem. Ja jestem w lepszej sytuacji. Wiem bowiem z kim mam do czynienia. Przecież Czytelnik jest mi znany i bliski. Wiem, że pasjonuje się nowoczesną techniką, zaklętą w stalowe konstrukcje pięknych samochodów, wiem że imponują mu odważni ludzie zasiadający za kierownicami tych wozów i wreszcie wiem, że ze szczególną uwagą śledzi wszystkie imprezy sportu automobilowego. Tymczasem Czytelnik mógł o mnie w ogóle nic nie słyszeć. Dlatego chyba należy mu się kilka słów wyjaśnienia. Nie mam zamiaru pisać szczegółowego życiorysu, ale niektóre wydarzenia muszę podać.

Z nowoczesną techniką motoryzacyjną zetknąłem się po raz pierwszy w życiu, gdy miałem pięć lat. Wtedy to właśnie mój ojciec kupił piękny motocykl z wózkiem, firmy Indian. Był to pierwszy tego typu motor w Białymstoku, gdzie czasowo mieszkaliśmy, budził więc zrozumiałe zainteresowanie. Ja natomiast potrafiłem siedzieć całymi godzinami na siodełku, trzymać — z pewnym zresztą wysiłkiem — kierownicę i udając ustami warkot, przeżywać wspaniałe przygody.

To zamiłowanie do motoryzacji nie zmalało nawet w czasie, gdy zajmowały mnie tak klasyczne dyscypliny sportu jak lekkoatletyka, koszykówka i wioślarstwo. Mogę więc stwierdzić, że w czasach szkolnych traktowałem automobilizm jako „konika" czyli hobby. Okrutna, straszna wojna przerwała zarówno uprawianie sportu jak i marzenia o wielkiej przygodzie za kierownicą rajdowego wozu. Odżyły one ze zdwojoną siłą po szczęśliwym doczekaniu wyzwolenia kraju. Wtedy jednak trzeba było nadrabiać opóźnione studia, pracować nad odbudową najdroższego, a jakże straszliwie zniszczonego miasta. Kiedy wreszcie zostałem dziennikarzem swoje szczególne zainteresowania skierowałem na sport i motoryzację. I tak już do dziś piszę o sportowych wyczynach młodych ludzi, zarówno tych, którzy wieloletnim, systematycznym i niezwykle ciężkim treningiem osiągają mistrzostwo w wioślarstwie, kajakarstwie i innych dyscyplinach, jak o tych, którzy z niesłychaną odwagą, z precyzyjną techniką pokonują setki, tysiące kilometrów rajdowych tras na motocyklach lub samochodach, którzy w krótkim, lecz jakże emocjonującym wyścigu na żużlowym torze walczą o miano najlepszego.

Już prawie trzydzieści lat pisania o tych sprawach pozwoliło mi na zebranie wielu materiałów, spostrzeżeń i uwag. Poznałem w tym czasie wielu wspaniałych ludzi, którzy mają trwałe miejsce w historii polskiego sportu. Obserwując od lat olbrzymie zainteresowanie, jakie co roku w styczniu towarzyszy każdemu, kolejnemu Rajdowi Monte Carlo postanowiłem sięgnąć do tych materiałów i własnych przeżyć by podzielić się nimi z młodszymi i starszymi entuzjastami największego i najtrudniejszego zimowego rajdu samochodowego świata.

Teraz zaś, kiedy już jesteśmy dobrymi znajomymi zapraszam na krótką

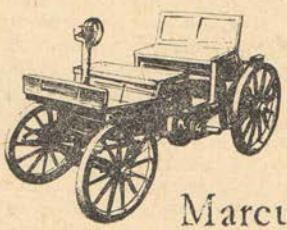
PODRÓŻ W PRZESZŁOŚĆ

którą odbędziemy wspólnie w niewynalezionym jeszcze, ale już dla wtajemniczonych dostępnym wehikule czasu. Zatrzymujemy się na początku naszego stulecia. Francuskie Lazurowe Wybrzeże oraz Monte Carlo, leżące w niewielkim księstwie Monaco, stało się prawdziwą mekką turystów, napływających tu w czasie miesięcy zimowych już to dla odpoczynku, już to dla gry w kasynie. Często łączono te dwie przyjemności razem, choć dla większości hazard nie był szczęśliwą rozrywką.

Ci jednakże, którzy z północnej Europy, a szczególnie z Wielkiej Prytanii przyjeżdżali nad Morze Śródziemne w poszukiwaniu słońca, a nie mieli ochoty marnować nocy w kasynie szukali innych sposobów godziwego spędzenia czasu. Ponieważ Anglicy mieli już wtedy wysoko rozwinięte zamiłowanie do sportu zapisywali się do istniejących tu klubów by w czasie niepogody, lub po prostu kiedy im przyjdzie chęć, mogli pograć w golfa, tak przecież popularnego na ich Wyspie, pojeździć konno albo w inny sposób ćwiczyć swe mięśnie i zdobywać sprawność fizyczną. Istniał także w Monte Carlo klub samocho-

dowy, do którego mógł należeć obywatel każdego państwa.

Wśród ludzi, kochających sport szybko powstała potrzeba zorganizowania współzawodnictwa. Odbywały się więc liczne imprezy, w których spotykali się przebywający na wypoczynku ludzie w różnym wieku,



Marcus

często różnych narodowości. Jednakże te niewielkie imprezy nie mogły wzbudzić szerszego zainteresowania i zdobyć rozgłosu na całą Europę. Ponieważ zaś interesy miejscowych hotelarzy, restauratorów, kupców i innych obywateli, trudniących się zarabianiem na turystach zaczęły iść coraz gorzej, gdyż ze względu na sytuację polityczną malała liczba przyjeżdżających na wypoczynek cudzoziemców, myśl o wielkiej imprezie sportowej zjednoczyła zarówno gospodarzy jak i gości, szukających silniejszych wrażeń niż mecze golfowe. Inicjatywa takiej imprezy wyszła z kół automobilistów. Niektórzy twierdzą, że pierwszy wpadł na pomysł zorganizowania wielkiego rajdu prawnik, Gabriel Vialon. Projekt spotkał się z aprobatą, a że do klubu należeli obywatele wielu krajów europejskich, postanowiono, że impreza powinna być tak zorganizowana, aby jej trasa przebiegała przez możliwie największą liczbę państw. W ten sposób narodził się

RAJD MONTE CARLO

choć dokładnej daty jego przyjścia na świat nikt nie jest w stanie podać. Wiadomo natomiast, że w listopadzie 1910 roku pismo „The Motor" ogłosiło zasady regulaminu „Rallye Monte Carlo".

Zasadą tego pierwszego rajdu był zjazd gwiaździsty do Monaco. Na czym on polega nie potrzebuję tłumaczyć wytrawnym kibicom. Tym zaś, którzy z takim pojęciem spotykają się po raz pierwszy wyjaśnię krótko, że w zjeździe gwiaździstym wyznacza się kilka lub nawet kilkanaście miejsc startu, skąd kierowcy różnymi drogami jadą do celu, w tym wypadku — do Monte Carlo. Oczywiście pewne odcinki trasy mogą się pokrywać, nie zmienia to jednak ogólnej zasady. Ostatnio na przykład wszystkie trasy nie łączą się w Monte Carlo lecz znacznie wcześniej, we Francji w miejscowości Chambery, skąd wszyscy jadą już razem i na końcowym odcinku mają jedną próbę specjalną, co pomaga organizatorom uszeregować kierowców w klasyfikacji już po „dojazdówce", jak w potocznym języku nazywają zawodnicy i dziennikarze ten pierwszy etap RMC.

Po tej dygresji wracajmy jednak do pierwszego Rajdu Monte Carlo. Otóż w regulaminie, wydrukowanym przez „The Motor" znalazły się między innymi następujące miasta startowe: Berlin, Wiedeń, Bruksela, Paryż, Genewa, Bolonia. Trudno tu przytaczać wszystkie przepisy regulaminu, w każdym razie kolejność zawodników miano ustalić na podstawie wielu czynników, takich jak długość trasy, przeciętna prędkość, wtedy jeszcze nie ograniczana przez organizatorów, liczba pasażerów i stan wozu po przybyciu na metę. Rozegrany na początku 1911 roku Rajd przyniósł zwycięstwo Francuzowi Henri Rougier. Wystartował on z Paryża na samochodzie Turcat-Mery, którym trasę, liczącą 900 km przebył w 28 godzin i 10 minut. Przeciętna prędkość wynosiła więc nieco ponad 30 km/godz., co na owe czasy i trudne warunki jest rezultatem bardzo dobrym.

W tym pierwszym RMC nie obeszło się jednak bez zgrzytów, które, jak zapewne uważni obserwatorzy ostatnich RMC pamiętają, przeszły niemal do tradycji tej imprezy. Wtedy, przed ponad 60 laty niemiecki kapitan von Esmarch, startujący z Berlina na samochodzie Durkopp nie przyjął 6 miejsca w klasyfikacji, ponieważ uważał, że należy mu się znacznie wyższa lokata. Zresztą nie obraził się on na organizatorów aż tak bardzo, by nie startować w następnym RMC. Znalazł się on w roku 1912 wśród 65 uczestników i wykazał, że rzeczywiście jest dobrym kierowcą. Tym razem bowiem zajął 2 miejsce. Zwycięzcą został, startujący również z Berlina, J. Beutler na samochodzie Berliet.

Liczba uczestników drugiego z kolei Rajdu Monte Carlo wskazuje na fakt, że impreza „chwyciła" i miała przed sobą piękną przyszłość. Niestety, wzrastające napięcie, różne konflikty, utrudniające w miarę swobodne poruszanie się po Europie sprawiły, że musiano zawiesić rozgrywanie tak świetnie za-

powiadającego się rajdu. W ten sposób nastąpiła pierwsza, wieloletnia przerwa, gdyż trwała ona do 1924 roku. Zanim jednak przeskoczymy okres I wojny światowej trzeba jeszcze wrócić do lat znacznie wcześniejszych. Rajd Monte Carlo nie był bowiem pierwszą imprezą sportu samochodowego, a jego prekursorami stały się imprezy, odbywające się już na długo przed nim, w okresie gdy

RACZKUJĄCY SPORT SAMOCHODOWY

był prawdziwym miernikiem postępu w przemyśle motoryzacyjnym i stał się jednym z głównych czynników szybkiego rozwoju konstruktorskiej myśli twórczej.

Narodziny pojazdu, poruszającego się bez koni nie były łatwe. Pierwsze, doskonałe jak na owe czasy techniczne pomysły, zakiełkowały w głowach angielskich konstruktorów. Niestety, konserwatywne społeczeństwo, niechętne nowinkom pochodzącym „od diabła" storpedowało wszelkie usiłowania entuzjastów nowego środka lokomocji. Powiedzmy sobie zresztą szczerze, iż nie bez winy były w tym wypadku towarzystwa kolejowe oraz przedsiębiorstwa poczty konnej, które wyczuwając w samochodzie groźnego bardzo konkurenta, robiły co mogły, by go skutecznie utrącić, nie pomne na to, że w podobny sposób jeszcze nie tak dawno oceniano również wynalazek George'a Stephensona. Pierwszy na świecie pojazd, poruszający się własnym napędem powstał jednak we Francji. Co więcej — można go jeszcze dzisiaj oglądać w paryskim muzeum Conservatoire des Arts et Metiers. Zbudował go w 1769 roku inżynier wojskowy Nicolas Joseph Cugnot. Pojazd napędzany dwucylindrową maszyną parową był przeznaczony do ciągnięcia dział. Ujechał z prędkością 4 km/godz. zaledwie kilometr, gdyż na tyle starczyło pary. Po ulepszeniu paleniska pojazd, na skutek trudności z kierowaniem wpadł na przydrożny mur i uległ uszkodzeniu. Wtedy to ministerstwo wojny odmówiło konstruktorowi dalszych subsydiów, w wyniku czego Cugnot zupełnie się załamał. Zmarł w nędzy w 1804 roku. Znacznie później odnaleziono jego pojazd i po wyremontowaniu umieszczono we wspomnianym już muzeum.

Następne udane próby z pojazdami samobieżnymi, napędzanymi parą podejmowali konstruktorzy angielscy: Wiliam Murdock (w 1786 r.), Symongton, Read, Richard Trevithick. Wszystkie ich próby zostały jednak przerwane wskutek wrogiej postawy społeczeństwa. Dopiero w roku 1827 na ulicach Londynu pojawił się omnibus parowy Goldsworthy Guerneya by wspólnie z podobnymi pojazdami Hancocka obsługiwać pierwszą, regularną linię Londyn—Bath. Nie trwało to długo, gdyż uchwalony przez parlament w 1865 roku „Locomotive Act" skutecznie powstrzymywał rozwój motoryzacji w Anglii aż do 1896 roku. Wtedy jednak samochód już święcił triumfy na kontynencie europejskim, i to właśnie dzięki konstruktorom francuskim. W początkowej fazie dali się oni wyprzedzić Anglikom, ale później, gdy na Wyspach Brytyjskich zatriumfował wsteczny „Locomotive Act" szybko nadrobili opóźnienia.

Francuski konstruktor Charles Dietz zbudował w 1836 roku parowy ciągnik, na którym przebył odcinek z Paryża do Saint Germain i z powrotem w 1,5 godziny. Następuje teraz szybki rozwój pojazdów parowych, które w roku 1860 stały już na dość wysokim poziomie konstrukcyjnym, pracowały bez zarzutu i odznaczały się wieloma zaletami. Piszę właśnie o tym roku, gdyż wtedy to Francuz Etienne Lenoir zbudował pierwszy silnik gazowy. Z tego też powodu datę tę uważa się powszechnie za początek ery silników spalinowych. Wkrótce już, bo w 1868 roku Pierre Ravel opatentował w Paryżu pojazd mechaniczny napędzany silnikiem naftowym. Mniej więcej w tym samym czasie francuski uczony, Beau de Rochas opracował teoretycznie zasadę pracy czterosuwowego silnika spalinowego, stosowanego zresztą w tej postaci do dziś dnia. Pierwszy pojazd drewniany, napędzany jednocylindrowym silnikiem o mocy niecałego konia mechanicznego zbudował, wykorzystując opracowanie de Rochasa, w 1875 roku Meklemburczyk Siegfried Marcus. Do dziś dnia ten pojazd znajduje się w Muzeum Technicznym w Wiedniu, a w roku 1950 został nawet uruchomiony.

Dla uzupełnienia tych wszystkich historycznych staroci podam jeszcze dwie ważne daty. Oto w roku 1869 Anglik Thomson wynalazł sposób wulkanizowania kauczuku, którym zaczęto wykładać obręcze kół. Niemal w 20 lat później, w 1888 roku angielski aptekarz Boyd Dunlop, chcąc uprzyjemnić

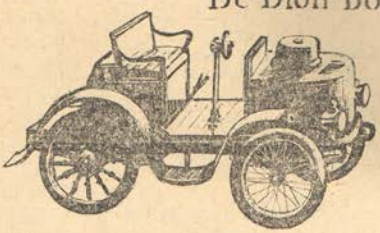
synowi jazdę na rowerze, wynalazł pneumatyczne ogumienia. Sprzedał zresztą pomysł wraz z prawem używania swego nazwiska przedsiębiorczym przemysłowcom, otrzymując wzamian nędzne grosze.

Teraz spokojnie możemy powrócić do sportu samochodowego. Niemal od zarania motoryzacji zawody sportowe niezmiennie uważano za najwszechstronniejszy i najobiektywniejszy sprawdzian wartości samochodu. Pierwsze wielkie imprezy, które teraz nazwalibyśmy wyścigowo-rajdowymi przypadły na okres, gdy silnik parowy był u szczytu sławy, a spalinowy — wyszedł z okresu niemowlęctwa. Właśnie w tych wielkich imprezach automobilowych rozegrała się walka na śmierć i życie między tymi dwoma rodzajami napędu. Zwyciężył ostatecznie w sposób zdecydowany silnik spalinowy, a jego królowanie trwa nieprzerwanie do dnia dzisiejszego, nie wydaje się też być zagrożone w najbliższej przyszłości, choć na całym świecie nie ustają poszukiwania w znalezieniu jeszcze lepszego i zdrowszego dla otoczenia systemu napędowego. Pierwsze

WIELKIE IMPREZY

przypadają na lata 40-te ubiegłego stulecia. Zaczęło się dokładnie w roku 1894, kiedy z inicjatywy P. Giffarda, redaktora paryskiej gazety „Petit Journal" odbył się pierwszy w historii automobilizmu rajd na trasie Paryż—Rouen (136 km). Wystartowało w nim 21 pojazdów, z tego 15 ukończyło całą trasę. Wśród tych samochodów, które zameldowały się na mecie znalazły się wszystkie pojazdy z silnikami benzynowymi, ale najwyższą przeciętną prędkość, aż 13 km/godz. osiągnął parowy de Dion-Bouton, choć nie wygrał tego rajdu. Zwycięstwo odniósł samochód Panhard-Levassor, przed Peugeot i 9-osobowym, parowym Serpollet. Tak więc ten pierwszy mecz pomiędzy silnikami parowymi, a benzynowymi zakończył się remisowo. Po raz ostatni jednak, gdyż w rok później, na trasie Paryż—Bordeaux i z powrotem (ok. 1150 km) osiem pierwszych miejsc zajęły samochody z silnikami spalinowymi, a dopiero na 9 miejscu, po dramatycznej, ponad 90-godzinnej jeździe zameldował się na mecie entuzjasta parowych samochodów, markiz de Dion na swej potężnej maszynie wielkości ciężarówki. Zwyciężył Panhard-Levassor, uzyskując przeciętną 24 km/godz. Nokautujący cios, mówiąc językiem bokserskim, zadały samochody benzynowe „parowcom" w 1806 roku podczas wyścigu Paryż—Marsylia—Paryż (ok. 1690 km w 10 etapach). Do imprezy tej wystartowało 31 pojazdów, w tym jedyny parowy de Diona, który zresztą rozsypał się w drodze. Pociechą dla markiza było 3 miejsce, zajęte przez benzynowiec de Dion-

De Dion-Bouton



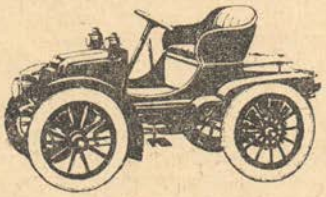
-Bouton, którego kierowcą był Viet. Do mety, po zmaganiach z ulewą — pamiętajmy, że w tych czasach kierowca był narażony na wszelkie kaprysy pogody — i huraganem, dojechało tylko 10 samochodów benzynowych. Zwycięzca Mayade na Panhard-Levassor pokonał trasę z przeciętną prędkością 25 km/godz. Po tym wyścigu najbardziej zagorzały zwolennik silnika parowego — de Dion przestał wytwarzać samochody z tym napędem i wspólnie z Boutonem konstruował i produkował pojazdy z silnikami benzynowymi.

W rok później na trasie Paryż—Amsterdam—Paryż (1454 km) F. Charron uzyskał na Panhard-Levassor wysoką przeciętną prędkość 44 km/godz. Natomiast w dwa lata później Rene de Knyff przebył trasę wyścigu dookoła Francji (3291 km), osiągając 51 km/godz.

Sport samochodowy rozwijał się równie burzliwie jak i przemysł motoryzacyjny, stając się, jak już wspomniałem, idealnym wprost poligonem doświadczalnym dla wypróbowywania nowych pomysłów konstrukcyjnych, a jednocześnie wspaniałym środkiem reklamowym. Organizowano coraz trudniejsze imprezy, prześcigano się wprost w pomysłach, podejmując coraz odleglejsze wyprawy, których trasy biegły przez całe kontynenty. Nie jest zadaniem autora opisywanie tych wszystkich wyczynów, przynajmniej w tej pracy, natomiast wspomina o nich, gdyż Rajd Monte Carlo nie był imprezą oderwaną od ówczesnej rzeczywistości, a z drugiej strony ten krótki rys histo-

ryczny jest potrzebny, by zorientować Czytelnika jak przebiegały narodziny jednej z najpotężniejszych obecnie dziedzin naszego życia codziennego. Na zakończenie tych spraw warto więc chyba podać, że po raz pierwszy, podczas wyścigu Paryż—Madryt,

Panhard-Levassor



przerwanego zresztą wskutek wielkiej liczby nieszczęśliwych wypadków, pierwszy etap z Paryża do Bordeaux wygrał Gabriel na samochodzie benzynowym Mors, rozwijając przeciętną prędkość 105 km/godz.

Co się w tych czasach działo, gdy wynalazki wyżej wymienionych a także innych jak Benz, Daimler oraz dziesiątków równie utalentowanych konstruktorów, zajmowały bardzo dużo miejsca na pierwszych stronach gazet —

NA ZIEMIACH POLSKICH

pod trzema zaborami? Otóż w dziennikach warszawskich z tego okresu nadspodziewanie często można znaleźć zarówno krótkie wzmianki jak i dłuższe informacje o „wielkiej nowości technicznej świata — samochodzie benzynowym". Nowość ta szybko zawitała zresztą nad Wisłę. 10 lipca 1897 roku, zaledwie w 12 lat po skonstruowaniu pierwszych, bardzo udanych samochodów Benza i Daimlera, warszawski przemysłowiec Stanisław Grodzki w towarzystwie mechanika, zresztą Francuza — Emila Kraentlera oraz redaktora periodyku „Cyklista", wystartował do jazdy kontrolnej w 11 etapach z Warszawy do Paryża. Rajd zakończył się pomyślnie. Grodzki, jadący na unowocześnionym samochodzie marki Peugeot z silnikiem Daimlera, przebył długą jak na owe czasy drogę ponad 2000 km w ciągu 17 dni od chwili startu. Trasę pokonał jednak w ciągu 12 dni, resztę przeznaczając na niezbędny odpoczynek i przeglądy wozu. Rajd ten stał się wydarzeniem roku.

W kronikach z tamtych lat można wyczytać, że po Warszawie kursowało wtedy co najmniej kilkanaście różnorakich pojazdów samochodowych. Jeden z nich należał do braci Czesława i Karola Raczyńskich (benzynowiec de Dion-Bouton). Autor wspomina to nazwisko nie bez powodu. Otóż Karol Raczyński był pierwszym w Polsce człowiekiem, który zaczął organizować produkcję samochodów. Działo się to w roku 1899, kiedy wszedł do spółki z przemysłowcem belgijskim Ernestem Pinard i rozpoczął w Brukseli produkcję, zamierzając zresztą przenieść następnie fabrykę do kraju. Przez dwa lata wykonywano w Brukseli samochody prototypowe, niestety miały one bardzo wiele błędów konstrukcyjnych i nie nadawały się do produkcji na szerszą skalę. Wobec niepowodzeń zakład uległ likwidacji.

Największymi hobbystami byli jednak nie tyle ludzie dobrze sytuowani, których stać było nie tylko na kupno samochodu, ale także na zatrudnienie kierowcy-mechanika, ile bardziej wykształceni rzemieślnicy warszawscy i pozawarszawscy. Niektórzy z nich, może instynktownie, uzupełniali swoje warsztaty ślusarskie o zestawy narzędzi i urządzeń do naprawy samochodów. Wielu z nich, historia ta później powtarzała się w Polsce wielokrotnie, kupowało stare lub uszkodzone pojazdy i dokonywało ich renowacji na własny użytek. Już wtedy bowiem szybko opanowało tych ludzi marzenie o posiadaniu „najbłyskotliwszego tworu nowoczesnej techniki". Kroniki przekazały nam wiele takich przykładów, przytoczę jednak tylko jeden, jako bardzo typowy. Otóż właściciel warsztatu ślusarskiego w Kutnie Pietrzak i magazynier stacji kolejowej w tymże mieście Konarzewski (niestety nie zawsze w kronikach podawano imiona) kupili w Niemczech wiosną 1900 roku stary wrak samochodu z nadwoziem podobnym do konnej bryczki. Pracowali nad odremontowaniem tego gruchota przez wiele miesięcy, a pomagał im w czasie wakacji uczeń III klasy gimnazjum Rontalera w Warszawie, bawiący na wypoczynku u rodziny. Uczniem tym był Janusz Regulski, późniejszy prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski oraz wiceprezes AP.

Pod koniec lata pojazd naprawiono i cała trójka udała się w drogę do Warszawy. Z pewnością największą nagrodą były dla niej zachwycone spojrzenia warszawiaków.

Defilując Krakowskim Przedmieściem, Nowym Światem i Alejami Ujazdowskimi spoglądali na nich dumnie z wysokości siedzeń swojej bryki. Czyż to uczucie nie jest znane i współczesnym właścicielom samochodów, zwłaszcza zaraz po ich zdobyciu? Czasy się zmieniają, ale natura ludzka — znacznie od nich wolniej.

W okresie tym istniały już w Europie organizacje, zrzeszające automobilistów różnych krajów. Pierwszą z nich, powstałą jesienią 1895 roku był Automobil Club de France. Ponieważ w Warszawie i Królestwie Polskim było w początkach XX wieku już kilkadziesiąt samochodów — a jeszcze więcej ludzi zafascynowanych rozwojem motoryzacji — rozpoczęto rozmowy z władzami carskimi o powołanie społecznej organizacji dla Kongresówki. Rozmowy te prowadzono w latach 1905 i 1906 z urzędnikami carskimi generalnego gubernatorstwa, ale nie przynosiły one widocznych rezultatów. Wtedy do pertraktacji włączył się Władysław ks. Drucki-Lubecki i między innymi właśnie dzięki jego pomocy — był bowiem w dobrych stosunkach z urzędem warszawskiego generał-gubernatora — udało się przełamać pierwsze opory. Następnie uzyskano ustępstwa ze strony władz carskich i ostatecznie otrzymano zgodę na powołanie do życia organizacji, afiliowanej przy Carskim Klubie Automobilowym w Petersburgu, mającym już uprawnienia Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus. Dla jasności podam, że w roku 1946 uprawnienia i agendy AIACR przejęła oraz do dziś je prowadzi Międzynarodowa Federacja Samochodowa FIA — Federation Internationale de l'Automobile. Takie ustawienie dawało polskiej organizacji, która otrzymała nazwę

TOWARZYSTWO AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO

całkowitą swobodę działania na określonym terenie, a więc w Królestwie Polskim, gdzie mogło organizować zawody sportowe, imprezy turystyczne, pokazy, wystawy, porządkować oznakowanie dróg itp. Ustalenie zasad statutowych Towarzystwa pozwoliło na zwołanie zebrania, na którym miano dokonać formalnego powołania do życia tej organizacji. Odbyło się ono 18 maja 1907 roku w hotelu „Bristol" w Warszawie. Uchwalono zawiązanie Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego, zatwierdzono statut i wybrano zarząd, którego pierwszym prezesem został Stanisław Grodzki, wiceprezesem Karol Raczyński, a sekretarzem generalnym Adrian Chełmicki. Często nadużywa się powiedzenia o historycznej dacie. W tym wypadku była ona jednak rzeczywiście historyczna, gdyż od tego dnia liczy się istnienie oraz zorganizowane działanie sportu motorowego w Polsce.

Nie będę tu opisywał dalszej historii Towarzystwa. Dodam tylko, że jego powstanie pomogło miłośnikom motoryzacji w zaborze austriackim, którym udało się na przełomie lat 1907/1908 założyć we Lwowie Galicyjski Klub Automobilowy, afiliowany przy Austriackim Klubie Automobilowym w Wiedniu.

Warszawa, będąca wielokrotnie miastem, przez które przechodziła trasa Rajdu Monte Carlo, a od kilkunastu lat jest jednym z miast startowych do tej wielkiej imprezy przeżyła emocje związane ze sportem samochodowym już w roku 1912. Przedsmakiem wielkiego sportu był w końcu kwietnia przejazd przez Warszawę z Kijowa do Nicei Polaka, Franciszka Gołombka. Jechał on samochodem Fiat w towarzystwie mechanika oraz Jana Różalskiego, którego dzisiaj nazwalibyśmy fotoreporterem, gdyż robił po drodze zdjęcia. F. Gołombek, po dwudniowym odpoczynku w Warszawie udał się w dalszą drogę. O pomyślnym zakończeniu wyprawy dowiedzieli się Polacy z meldunków agencji telegraficznych i z gazet francuskich.

W lipcu tegoż roku Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego zorganizowało w Warszawie etap Wielkiej Międzynarodowej Jazdy Turystycznej na trasie Petersburg—Tallinn—Ryga—Warszawa—Kijów—Moskwa. Do udziału były dopuszczone tylko maszyny wymienione w katalogach fabrycznych nie później jak na cztery miesiące przed rozpoczęciem wyścigu. Załoga musiała składać się najmniej z trzech osób, samochody natomiast podzielono na kategorie według pojemności silnika. Dla każdej z nich obowiązywała szybkość minimalna, wynosząca dla najsilniejszych wozów 35 wiorst na godzinę (wiorsta = 1067 m). Na każdym samochodzie jechał kontroler klubowy, który za najdrobniejszą nawet naprawę w drodze notował punkty karne. Regulamin przewi-

dywał pięć prób szybkości, każda na dystansie kilometra z rozbiegiem półkilometrowym. Jedna z nich odbyła się pod Warszawą, następnego dnia po zakończeniu etapu.

Na starcie rajdu stanęło 19 samochodów. Już na pierwszych etapach napotkały one na trudne warunki drogowe i atmosferyczne. 6 lipca wieczorem przybyło do Warszawy w czasie wymaganym przez regulamin 11 samochodów. Na trasie przejazdu przez miasto (Most Kierbedzia—Krakowskie Przedmieście) wstrzymano ruch pojazdów. Samochody zamknięto w garażach, do których zawodnicy mieli dostęp dopiero po pół godziny przed następnym startem. Pod Zegrzem jeden z uczestników miał wypadek. Kierowca Rietti, na samochodzie Itala nie zmniejszył prędkości i samochód wywrócił się na ostrym zakręcie, przygniatając sprawozdawcę czasopisma „Automobilista". Rietti i jego mechanik wyszli z kraksy bez szwanku.

Wspomniałem o próbie szybkości. Odbyła się ona rzeczywiście następnego dnia pod Jabłonną. Najlepszy wynik uzyskał kierowca Kendal na samochodzie Austin — 35,2 sekundy, co daje ok. 102 km/godz. Pozostali nie byli wiele gorsi. Ciekawostką jest jednak fakt, że korzystając z okazji, oczywiście za zgodą organizatorów imprezy, Towarzystwo przeprowadziło próbę dla kierowców warszawskich. Najlepszy był Möller na samochodzie Benz — 36,4 sekundy przed Reulem na Lorraine-Dietrich — 36,8 sekundy i Czesławem Raczyńskim na Mercedes-Knight — 38,4 sekundy.

Ponieważ nie jest zadaniem autora przedstawianie Czytelnikowi historii polskiego sportu samochodowego ograniczam się tylko do tych dalekich początków, które świadczą, że nie zostawaliśmy pod tym względem daleko za Europą. Dzięki wielkiej pasji oraz znanym zdolnościom technicznym Polacy mogli po uzyskaniu niepodległości i wznowieniu Rajdu Monte Carlo uczestniczyć w tej imprezie i odgrywać rolę, jakiej nie potrafili spełnić zawodnicy z krajów znacznie bardziej rozwiniętych i bogatych.

Dla zrozumienia niektórych dalszych spraw potrzebna będzie jednak krótka informacja o zasadach organizacyjnych polskiego automobilizmu. Otóż po uzyskaniu niepodległości Towarzystwo Automobilistów przekształciło się w Automobilklub Polski, który skupiał wokół siebie afiliowane kluby terytorialne. Było ich jedenaście. II wojna światowa znowu przerwała działalność AP, który jednakże został reaktywowany już w połowie 1946 roku. W dniu 30 stycznia 1950 roku powstał Polski Związek Motorowy z połączenia Automobilklubu Polski z Polskim Związkiem Motocyklowym. Zrzesza on również automobilkluby i reprezentuje sport samochodowy we wszystkich federacjach międzynarodowych.

Po tych dygresjach, które autor specjalnie wprowadził, by Czytelnik zapoznał się z początkowym okresem rozwoju motoryzacji i sportu samochodowego zarówno w Europie jak i w Polsce z kolei możemy powrócić do naszego zasadniczego tematu, czyli Rajdu Monte Carlo. Trzeci z kolei, a

PIERWSZY PO WOJNIE ŚWIATOWEJ

odbył się dopiero w roku 1924. Europa nie bardzo się otrząsnęła po wielkim wysiłku wojennym. Trudności ekonomiczne i niepokoje polityczne, brak stabilizacji w wielu krajach sprawiły, że na starcie stanęło zaledwie 30 samochodów, a więc trochę mniej niż połowa liczby zawodników, którzy walczyli na trasie RMC przed ośmiu laty. W trzecim Rajdzie wprowadzono jako nowość odcinek specjalny: próbę szybkości górskiej, długości około 70 km.

Warunki, w jakich się ten Rajd odbywał sprawiły, że wielu zawodników zabrało z sobą mnóstwo części zamiennych. Podobnie postąpił późniejszy zwycięzca, francuski kierowca Ledure, który startował z Glasgow na samochodzie marki Bignan (1975 ccm). Przede wszystkim wyposażył on swój samochód w wiele nowości technicznych, jak np. dwa reflektory przed chłodnicą. Zabrał on z sobą do wozu dwa zapasowe akumulatory, tyle samo prądnic oraz wiele innych części zapasowych.

W roku następnym Rajd Monte Carlo po raz pierwszy wyszedł poza granice Europy. Organizatorzy bowiem wyznaczyli Tunis za jeden z punktów startowych. Okazał się on zresztą szczęśliwy, gdyż właśnie z tego miasta wyruszył zwycięzca, F. Repusseau na Renault (9121 ccm). Zwróciło to uwagę innych uczestników na to miasto i w następnym roku wielu z nich postanowiło uciec od śniegu oraz zimy północno-wschodniej Europy do Afryki i na południe naszego kontynentu.

Tunis cieszył się więc wielkim powodzeniem wśród zgłaszających się kierowców, również w roku 1927. Ale wtedy los zadrwił sobie z nich bezlitośnie. Ugrzęźli bowiem w zaspach śnieżnych w Pirenejach, a zwyciężył Lefebvre-Despeaux na Amilcar (1098 ccm), który wystartował z Królewca i przebył trasę 2640 km w niespełna 75 godzin, nie napotykając po drodze większych przeciwności ze strony pogody. W tym jednak leży urok sportu, i to każdej dyscypliny, że nigdy nie można z góry przewidzieć jaki będzie przebieg imprezy, a także kto zostanie zwycięzcą.

Już w tych latach organizatorzy poszukiwali najlepszej formuły na wyłonienie zwycięzcy spośród uczestników zjazdu gwiaździstego. Nie tylko więc odcinki specjalne, lecz przede wszystkim czyniono różnego rodzaju próby wyrównania szans małych i dużych wozów. Jak wiemy sprawa wszelkich handicapów nie jest taka prosta, a co dopiero w sporcie samochodowym. Dzisiaj, po upływie kilkudziesięciu lat w zasadzie problem ten nie został rozwiązany, choć po zarzuceniu współczynników mnożą się grupy, klasy i kategorie. Zresztą niezwykle szybki rozwój sprawia, że często mniejszy samochód dysponuje nadmiarem mocy i ma lepsze właściwości trakcyjne niż większe, a więc silniejsze zdawałoby się wozy.

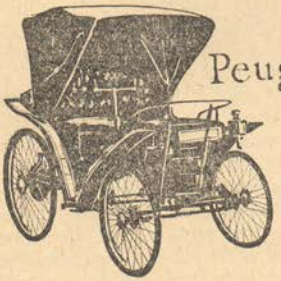
Cała ta karuzela ze współczynnikami i handicapami już w roku 1928 wywołała po raz pierwszy burzę. Wtedy to właśnie niska przeciętna prędkość i wspomniane już współczynniki wyraźnie faworyzowały małe wozy. Wygrał więc J. Bignan, startujący z Bukaresztu na Fiacie 509 (990 ccm). Na skutek licznych głosów protestu, przy czym niemałą rolę odegrali producenci i ich wpływy, organizatorzy w następnym roku powiększyli przeciętną z 35 do 40 km/godz. oraz włączyli wyniki prób specjalnych do ogólnej klasyfikacji. W dodatku zima była bardzo ostra i śnieżna, więc tym razem przewagę uzyskały większe wozy. Uczestnicy zresztą zostali zdziesiątkowani na trasie, gdyż spośród 90 zgłoszonych samochodów wystartowało 65, a tylko 24 dojechały do Monte Carlo. Zwyciężył dr Sprenger van Eijk na Graham-Paige (4718 ccm), który rozpoczął jazdę w Sztokholmie. I tak wielokrotnie jeszcze zmieniały się jak na huśtawce sytuacje. Nawet w ostatnich latach, które już większość Czytelników zapewne pamięta, kroniki RMC odnotowały trzy wyraźne ery: pierwsza — gdy startowali kierowcy amatorzy, a wśród nazwisk widziało się takie jak Stirling Moss, Louis Chiron i inni; druga — małych wozów; trzecia i ostatnia — era Porsche, która zapoczątkowała nową klasyfikację, bowiem mówi się o panowaniu marki, a nie pewnego, określonego typu wozów. Prawdę mówiąc jesteśmy z pewnością u progu nowej, czwartej już ery — Alpine Renault, ale o tym napiszę trochę później.

Gdy już pokrótce zapoznałem Czytelników z ogólną charakterystyką międzywojennego okresu Rajdu Monte Carlo, warto kilka słów poświęcić ówczesnemu udziałowi Polaków w tej imprezie. Z polskich miast, z wyjątkiem Lwowa, żadne nie otrzymało punktu startowego, natomiast przez nasz kraj przebiegała wielokrotnie trasa, biegnąca z innych zagranicznych punktów startowych. Ze wstydem i pełną świadomością niewłaściwości swego postępowania autor musi się przyznać, że kilkakrotnie samowolnie opuszczał lekcje w szkole, by godzinami wyczekiwać na przejeżdżające samochody rajdowe. Usprawiedliwieniem może być tylko fakt, że nie robił tego w pojedynkę, lecz w szerszym gronie kolegów z przesławnego Gimnazjum im. Stefana Batorego w Warszawie, jak i to, że już wtedy był ciężko zarażony bakcylem motoryzacji. Ponieważ jednak nawet w tamtych latach był szarmancki wobec dam, więc i teraz daje pierwszeństwo paniom, które świetnie spisywały się jako

AMAZONKI ZA KIEROWNICĄ

rajdowych samochodów. Automobilklub Polski już w latach 20-tych organizował liczne imprezy, specjalnie dla pań. Frekwencja była różna — od 7 do 19 zawodniczek. Nie zapominajmy jednak, że działo się to pół wieku temu. Pierwszy rajd pań odbył się w 1926 roku na trasie liczącej 400 km. Miał on charakter łatwej jednodniówki, ale już w dwa lata później skala trudności bardzo się zwiększyła i były to zwykle rajdy 3-etapowe, liczące 1100—1400 km, z próbami prędkości płaskiej i górskiej, zrywu i hamowania, zręczności itp. W imprezach tych błysnęły talentem panie: Maria Koźmianowa oraz Halina Regulska. Później, startując wśród mężczyzn odnosiły wiele sukcesów. Ot — choćby dla przykładu Maria Koźmianowa brała udział w Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim, wykazując wspaniałe opanowanie

kierownicy i nie ustępując wiele swym przeciwnikom. Halina Regulska w roku 1937 uczestniczyła w nocno-dziennej jednodniowej jeździe konkursowej na dystansie ok. 800 km. Zwyciężył Aleksander Mazurek na Chevrolecie natomiast Halina Regulska zajęła 3 miejsce na Chryslerze, wyprzedzając ponad 60 współzawodników, wytrawnych kierowców.



Na temat udziału polskich automobilistek w imprezach sportowych wiele pisała już po II wojnie światowej jedna z najlepszych zawodniczek międzywojennego 20-lecia, Maria de Laveaux. Wspomnienia innej z pionierek polskiego automobilizmu, Klementyny Śliwińskiej mają się ukazać w druku już w niedługim czasie. Zresztą fragmenty jej pamiętników miłośnicy sportu samochodowego mogli czytać w wielu tygodnikach fachowych i ilustrowanych.

Puchar Pań rozgrywany jest w Rajdzie Monte Carlo od 1927 roku. Jako pierwsza zdobyła go pani V A. Bruce na samochodzie A. C. (1990 ccm), która wystartowała z miejscowości John O'Groats. Historia RMC zna kilka zawodniczek, które zdobywały Puchar Pań po dwa, nawet po trzy razy. Prawdziwą jednak królową Rajdu Monte Carlo była, a właściwie jest jeszcze Pat Moss-Carlsson, która zdobyła Puchar Pań w Rajdzie aż ośmiokrotnie, poczynając od 1959 roku. Pat trzykrotnie triumfowała jako panna, podczas RMC poznała swego przyszłego męża, znakomitego kierowcę szwedzkiego, notabene dwukrotnego zwycięzcę RMC (1962 i 1963). Po wyjściu za mąż zdobyła Puchar Pań jeszcze pięć razy. Uczestniczyła również w 42 RMC w 1973 roku. Była niepocieszona, gdy musiała się wycofać wskutek defektu samochodu. Rozmawiałem z nią dość długo. Powiedziała, że Rajd ciągnie ją jak magnes:

— Kiedy zbliża się termin wysyłania zgłoszeń odbywam zasadniczą rozmowę z mężem, powierzam mu opiekę nad dziećmi na okres treningu oraz trwania RMC, następnie siadam i podpisuję zgłoszenie.

Jak wynika z tej rozmowy Pat Moss-Carlsson chciałaby jeszcze dwa razy zdobyć Puchar Pań. Z ubolewaniem też stwierdziła, że nie potrafi, tak jak jej brat, wycofać się z czynnego uprawiania sportu samochodowego. Przypomnę jeszcze, że Stirling Moss, świetny wyścigowiec, nim przesiadł się na wozy formuły I był znakomitym rajdowcem i uczestniczył w RMC, jednakże ani razu go nie wygrał. Z czynnego życia sportowego wycofał się u szczytu sławy.

Puchar Pań może zdobyć tylko załoga kobieca. Jeżeli natomiast kobieta jedzie wspólnie z kierowcą płci męskiej nie ma prawa do tego trofeum, choćby uzyskała najlepszy wynik z możliwych. Tak zresztą stało się w roku 1973, kiedy zwyciężył Jean-Claude Andruet, a jego pilotem była filigranowa, o wielkich, pięknych oczach „Biche", czyli „Sarenka" — Michele Petite. Z tych samych powodów nie mogłaby zdobyć Pucharu Ewa Zasadowa, będąca pilotem w załodze, w której kierowcą był jej mąż, Sobiesław. Z tych samych względów nie mogła sięgnąć po to zaszczytne trofeum jedna z najbardziej znanych w okresie międzywojennym automobilistek i pierwsza Polka w RMC — Stella Zagórna. Startowała ona bowiem w latach 1937—39 zawsze w załogach mieszanych, dwukrotnie z Aleksandrem Mazurkiem i raz z mechanikiem firmy Bosch — Langem.

W owym czasie w Fabryce Lilpopa w Warszawie montowano samochody osobowe amerykańskiej firmy Chevrolet. Na takim to wozie startowała Stella Zagórna.

Dwa pierwsze starty nastąpiły z Bukaresztu, skąd trasa o długości 3850 km prowadziła przez Cluj, Koszyce, Pragę, Frankfurt nad Menem, Brukselę i Francję do Monte Carlo. W 16 RMC uczestniczyło 121 zawodników z 17 państw, w tym 5 załóg z Polski. Na drogach panowała gołoledź, a na niektórych odcinkach były one zasypane śniegiem. Ostatecznie Rajd ukończyło 81 załóg. S. Zagórna i A. Mazurek zajęli 24 miejsce, najlepsze spośród Polaków. W roku następnym wynik był jeszcze lepszy — 21 lokata, z tym, że uczestników 17 RMC było 142, w tym 6 załóg polskich. Mimo fatalnych warunków atmosferycznych, gdyż na części trasy były zaspy i gołoledź, w Belgii zaś dla odmiany padał ulewny deszcz, rajd ukończyło 91 zawodników.

Automobilklub Polski docenił świetną postawę załogi S. Zagórna i A. Mazurek, która

ponownie była najlepsza z załóg polskich i po powrocie zawodników do kraju wręczono im piękny puchar i plakiety pamiątkowe.

Pechowy był dla Stelli Zagórnej ostatni przed wybuchem II wojny światowej 18 Rajd Monte Carlo. Tym razem wystartowała z Tallinna, mając za towarzysza podróży mechanika z firmy Bosch — Langego. Trasa, licząca około 3800 km wiodła przez Rygę, Wilno, Warszawę, Hannover, Venlo, Brukselę, Reims, Dijon, Lyon, Grenoble do Monte Carlo. Mimo napiętej sytuacji w Europie wystartowało ogółem 129 kierowców. Warunki atmosferyczne były znośne, ale w takiej gigantycznej imprezie liczy się także wiele innych czynników, jak senność, zmęczenie, defekty. Wskutek właśnie zmęczenia tragiczny wypadek wydarzył się dwom angielskim dziennikarzom, którzy niedaleko Monte Carlo stracili panowanie nad kierownicą, wóz stoczył się po stromym zboczu, a obaj przedstawiciele prasy zginęli.

Stella Zagórna dojechała jeszcze dalej. Kilometr przed metą, kiedy już była prawie w samym Monte Carlo nie zmieściła się w zakręcie, jakbyśmy to dzisiaj określili, ścięła słup telegraficzny, po czym samochód uderzył w skalne zbocze. Załodze na szczęście nic się nie stało, samochód jednak nie nadawał się do dalszej jazdy, wobec czego kierowca i pilot przesiedli się do taksówki i w ten sposób, niezgodny zresztą z regulaminem, ukończyli imprezę.

Stella Zagórna dzierży rekord ilości startów naszych pań w RMC, gdyż jechała w rajdzie trzykrotnie. Ewa Zasadowa startowała dotychczas dwukrotnie w latach 1971 i 1972. Przy okazji autor informuje, że Aleksander Mazurek był uczestnikiem 28 RMC w 1959 roku kiedy to po raz pierwszy po II wojnie światowej Polacy wystartowali w tej imprezie, dokładnie po 20-letniej przerwie.

Historia polskich startów w RMC zaczyna się znacznie wcześniej, niż w roku 1937. Odstępstwo od chronologii zrobiłem, jak się wyżej rzekło, ze względu na szacunek dla pań, a zwłaszcza z podziwu dla wspaniałego opanowania kierownicy przez Stellę Zagórną, która w imponujący sposób potrafiła wycisnąć ze swego nie pierwszej młodości Chevroleta każdy ułamek konia mechanicznego, który był jeszcze ukryty w silniku.

Polacy już wcześniej zapalili się do startu w tej wielkiej imprezie, która w owym czasie była już najpopularniejszym rajdem samochodowym w Europie. Startowali z różnych miast, nie zabrakło ich także na afrykańskich szosach. Wielu polskich kierowców zapisało swe nazwiska na listach startowych RMC. Byli wśród nich m. in.: Jan Ripper, Witold Rychter, Aleksander Mazurek, Alfred Potocki, Jerzy Nowak, Tadeusz Marek, Józef Jakubowski, Jerzy Łubieński, Stefan Pronaszko, Marian Wierzba i wyżej wymieniona już Stella Zagórna. Otóż to. Nasze panie miały w swym gronie zdolne kronikarki, które potrafiły wszelkie sukcesy płci nadobnej w sporcie samochodowym ładnie i szeroko opisać. Co więcej potrafiły tak podejść do redaktorów, że ci drukowali to wszystko na łamach swych gazet. Tymczasem płeć męska nie doczekała się takiej, jak to się dziś z cudzoziemska nazywa — publicity i jej udział w tej wielkiej imprezie nadal czeka na człowieka, który zbierze skąpe informacje w uporządkowaną całość. Dlatego też autor nie będzie szerzej powracał do tych czasów, doda tylko, że aż dwóch zawodników w okresie międzywojennym zajęło lepsze miejsca niż S. Zasada po II wojnie światowej: J. Nowak był 11-ty w 1935 roku na Fordzie V8, a A. Potocki — 15-ty w 1931 roku na samochodzie Praga. O J. Nowaku znajdzie Czytelnik jeszcze dalej ciekawą notatkę.

Spustoszenia, spowodowane w Europie przez II wojnę światową sprawiły, że na wznowienie Rajdu Monte Carlo trzeba było czekać 10 lat, licząc od ostatniego, rozegranego w 1939 roku. Rozpoczął się więc ten

TRZECI ROZDZIAŁ W HISTORII RMC

w roku 1949. Myślę jednak, że mimo tak długiej przerwy nie można mówić o zupełnie nowym okresie historycznym Rajdu. Po pierwsze bowiem łączy drugi i trzeci rozdział osoba zwycięzcy i utrzymująca się, mimo upływu lat, przewaga samochodów wielkich, z pojemnymi silnikami. Jeżeli chodzi o zwycięzcę RMC w roku 1949 to został nim J. Trevoux z pilotem M. Lesurque. I właśnie ci sami dwaj zawodnicy triumfowali 10 lat wcześniej. Tyle, że wtedy sklasyfikowano ich ex aequo z inną załogą: J. Paul — M. Contet na Delahaye (3557 ccm). Oba samochody wyruszyły wtedy z Aten, podczas gdy zwycięzcy w 1949 roku za miasto startowe obrali sobie Lizbonę, już choćby z tego względu, że stolica Grecji nie figurowała jeszcze w spisie punktów, z których można było rozpoczynać zjazd gwiaździsty do Monte Carlo.

Kilka słów warto jeszcze poświęcić samochodom, na jakich J. Trevoux odniósł dwa kolejne zwycięstwa, w 18 i 19 RMC, choć dzieliło je aż 10 tak bardzo trudnych lat. Otóż w roku 1939 jechał on na samochodzie Hotchkiss (3485 ccm) i na wozie tej samej firmy i o tej samej pojemności zwyciężył w 1949 roku. Jako ciekawostkę warto podać, że na takim samochodzie i również startując z Lizbony odniósł zwycięstwo w następnym RMC M. Becquart z pilotem H. Secret. Było to ostatnie zwycięstwo w dotychczasowej historii Rajdu samochodu Hotchkiss, choć era wielkich wozów trwała jeszcze kilka lat.

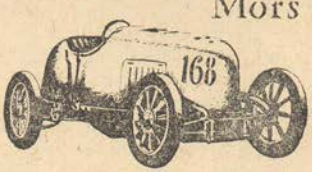
W roku 1950 po raz ostatni wręczono zwycięzcy puchar Międzynarodowego Klubu Sportowego (International Sporting Club), o który walczono od pierwszego RMC. Dwukrotnie w tym okresie puchar przypadł ex aequo dwom załogom: w roku 1932, przy czym również i wtedy obie wystartowały z jednego miasta — Umea, jedna na Hotchkissie (2475 ccm), a druga na Peugeot (1132 ccm). Od 1951 roku głównym trofeum dla zwycięzcy w klasyfikacji generalnej stał się

PUCHAR KSIĘCIA RAINIERA III

wręczany zresztą osobiście przez władcę Monaco. I znowu spotykamy się ze znajomym nazwiskiem. Pierwszym zdobywcą tego pucharu został J. Trevoux. Tym razem jednak jechał on z innym pilotem — R. Crovetto i na innym wozie — Delahaye (4455 ccm).

Era wielkich wozów trwała do 1956 roku. Wtedy to właśnie wygrał R. J. Adams z pilotem F. E. Biggerem na Jaguarze (3442 ccm). W następnym 27 RMC triumfował już na Renault (845 ccm) G. Monraisse z J. Feretem. Rajd ten rozegrano jednak dopiero w 1958 roku, gdyż w poprzednim styczniu imprezy nie zorganizowano ze względu na kryzys paliwowy w Europie. I chociaż jeszcze dwukrotnie zwyciężyły wozy większe — Citroen i Mercedes, to od 1961 do 1967 roku nastąpiła era małych samochodów, które jak Panhard, SAAB, liczyły mniej niż 1000 ccm pojemności lub jak Morris Mini Cooper, BMC niewiele więcej ponad tysiąc.

Jeśli jednak uważny Czytelnik spojrzy na listę zwycięzców, którą zamieszczamy na końcu książki to słusznie zauważy: wszystko to pięknie, ale przecież w 1966 roku zwyciężył P. Toivonen i E. Mikander na samochodzie Citroen (2175 ccm). I co ważniejsze — będzie miał rację. Ale i autor jest w porządku. 35 RMC zakończył się wielkim skandalem. Prawdę mówiąc w grę wchodziły interesy wielkich firm samochodowych. Francuzi, którzy stawiali wtedy na Citroena, którego nowe modele DS i ID lansowano w całym świecie z niechęcią patrzyli na wspaniałe osiągnięcia angielskich Mini. A tu aż cztery takie małe samochody znalazły się w klasyfikacji generalnej przed Citroenem. Rozpoczęły się więc manewry przy zielonym stoliku, uwieńczone „sukcesem" Francuzów. Zdyskwalifikowano 9 kierowców, w tym tak sławnych jak Timo Makinen, Rauno Aaltonen, Sven Soederstrom i Paddy Hopkirk. Za podstawę tej decyzji przyjęto niejasność regulaminu dotyczącą świateł i innych szczegółów wyposażenia wozów. W angielskich samochodach po raz pierwszy zainstalowano wtedy reflektory jodowe i to stało się między innymi przyczyną ich dyskwalifikacji. Pierwszych czterech zawodników miało wyniki lepsze od późniejszego zwycięzcy w granicach od 550 do 240 punktów. Tak to ostra walka konkurencyjna firm francuskich z angielskimi doprowadziła do wypaczenia prawdziwych rezultatów Rajdu. Wprowadziła także nerwowość w szeregi organizatorów, którzy w następnym roku wymyślili różne ograniczenia, dotyczące zwłaszcza opon. I tak na trasie dojazdowej można było zmienić tylko 4 opony, na etapie II i III — po 8, w sumie więc tylko 20 podczas całej imprezy. Była to reminiscencja dyskwa-



lifikacji z poprzedniego Rajdu. Organizatorzy zresztą szybko się z tego pomysłu wycofali, ale 36 RMC został już uwieńczony w historii tej imprezy jako „Rajd Opon", po „Rajdzie Świateł". Zresztą sprawa opon jest osobnym tematem i gdyby nie ściśle określona objętość tej pracy — możnaby o nich dużo napisać.

Żeby już zakończyć sprawę różnych er w Rajdzie Monte Carlo trzeba wymienić następną, po okresie małych wozów. Otóż przez

trzy kolejne lata — 1968, 1969, 1970 triumfowały samochody firmy Porsche. Następnie do walki włączyła się francuska Alpine Renault, która po sukcesie w 1971 roku poniosła sromotną klęskę w 41 RMC, kiedy niespodziewanym zwycięzcą został Sandro Munari z Mario Manuccim na Lanci Fulvii HF. Porażka Francuzów była tym bardziej przykra, że Alpiny szły jak burza i zajmowały trzy czołowe pozycje. I właśnie w momencie, kiedy już nikt nie wątpił w ich sukces zaczęły się dosłownie rozsypywać na trasie III etapu. Do tej dramatycznej nocy autor jeszcze wróci, gdyż był naocznym świadkiem tamtych wydarzeń. Również w rok później oglądał wielki, bezprzykładny rewanż i prawdopodobnie prawdziwy początek kolejnej ery w RMC — ery Alpine Renault.

Te krótkie uwagi, dotyczące rozdziału trzeciego w historii RMC pora kończyć, ponieważ ważnym wydarzeniem w ostatnich kilkunastu latach stał się

UDZIAŁ POLAKÓW W RMC

zapoczątkowany w roku 1959, w 28 Rajdzie Monte Carlo.

Stopniowy wzrost liczby dobrych kierowców rajdowych, którzy zarówno w imprezach krajowych jak i międzynarodowych prezentowali coraz lepszą klasę stał u początków starań o ich start w największej wtedy imprezie rajdowej Europy — RMC. W podjęciu decyzji dopomogli organizatorzy, którzy wyznaczyli Warszawę jako jeden z punktów startowych. Ponieważ nie wypadało, by ze stolicy Polski nie wystartowali również zawodnicy naszego kraju, Polski Związek Motorowy podjął decyzję o zgłoszeniu 6-ciu załóg. Przez długi czas zastanawiano się nad wyborem samochodów. Ostatecznie PZMot wszedł w porozumienie z francuską Simcą, która na dogodnych warunkach dostarczyła samochody modelu Aronde. Jak już wcześniej wspomniałem, w składzie polskich załóg znalazł się jeden z przedwojennych uczestników RMC — Aleksander Mazurek.

Regulamin tego Rajdu przewidywał, że zjazd gwiaździsty zakończy się w Chambery (2995 km od Warszawy), następnie II etap, wspólny dla wszystkich samochodów, liczący 491 km prowadzić miał do Monte Carlo trudną, alpejską trasą. Próbę klasyfikacyjną stanowił III etap nocny po alpejskich drogach. Ogółem wystartowały 322 samochody, do II etapu wyruszyło ich już tylko 244, a w Monte Carlo zameldowało się 220. III etap ukończyło 126 załóg, uzyskując klasyfikację. Były wśród nich dwie polskie: A. Sobański i M. Sochacki oraz A. Weiner i St. Jabłoński. Jeżeli się zważy, że o takich sprawach jak wyjazd na trening i rozpoznanie trasy wtedy się nie myślało, wynik ten uznać trzeba za dobry. Od tego roku Polski Związek Motorowy ufundował nagrodę przechodnią dla załogi startującej z Warszawy, która uzyska najlepsze miejsce. Rzut oka na tabelkę zwycięzców RMC mówi nam, że nawet najlepsi z najlepszych znaleźli się trzykrotnie wśród zdobywców pięknej statuy, miniatury Kolumny Zygmunta III. Natomiast w tym pierwszym rajdzie z udziałem Polaków nagrodę PZMot uzyskała załoga z NRF, która została sklasyfikowana na 36 miejscu. Z Warszawy wystartowało ogółem 21 wozów, a oprócz naszej stolicy punkty startowe były jeszcze w ośmiu miastach. Liczba ta w kolejnych latach nie ulegała większym zmianom, natomiast jedne miasta były zastępowane innymi, tylko Warszawa nieprzerwanie przez 15 lat każdego stycznia gościła uczestników RMC.

W następnym roku byliśmy świadkami wielkiego wydarzenia, rzec można na miarę kamienia milowego w historii polskiej motoryzacji. Oto w 29 Rajdzie Monte Carlo po raz pierwszy wystartował

POLSKI SAMOCHÓD

całkowicie własnej konstrukcji oraz produkcji. Była to Syrena, której dwa egzemplarze zostały przygotowane do udziału w RMC. Ponieważ jak już się umówiliśmy było to wydarzenie historyczne, autor podaje skład obu załóg. Stanowili je Stanisław Wierzba i Marian Zatoń z Automobilklubu Warszawskiego oraz Marek Varisella i Marian Repeta, również z AP Warszawa. A ponieważ prawie wszyscy oni byli pracownikami Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu można śmiało stwierdzić, iż był to prapoczątek Działu Sportu FSO, mającego obecnie bardzo ładne osiągnięcia, a stojącego przed jeszcze bardziej optymistycznymi perspektywami.

Oczywiście młodsi Czytelnicy, nie pamiętający tamtych czasów zapytają natychmiast

o wyniki osiągnięte przez Syreny. Otóż nie były one wcale złe. Po pierwsze — oba samochody ukończyły Rajd, po drugie — załoga M. Variselli zajęła 99 miejsce i została wyprzedzona jedynie przez dwa samochody z polskimi kierowcami — Simci Aronde, prowadzone przez Antoniego Weinera (44 miejsce) i Grzegorza Timoszka (94 miejsce). St. Wierzba został sklasyfikowany jako 136-ty, a więc ostatni z piątki polskich kierowców, ale wyprzedził on jeszcze kilkunastu zagranicznych rywali, gdyż klasyfikację końcową uzyskały ogółem 152 załogi spośród 311, które wystartowały z 9 miast europejskich.

Warszawa odniosła wielki sukces, bowiem zwycięzca w klasyfikacji generalnej W. Schock, jadący z R. Mollem na Mercedesie 220 SE wybrał stolicę naszego kraju za punkt startowy. Trasa warszawska liczyła 3625 km, plus ok. 600 km klasyfikacyjnej jazdy nocnej w Alpach. Rozegrano ją na dwóch identycznych okrążeniach, przy czym limity czasowe, wyznaczone dla pierwszego okrążenia obowiązywały również na drugim. Chodziło tu o regularność jazdy. Autor już kilkakrotnie wspominał, że organizatorzy RMC stale poszukiwali najlepszych obiektywnie sposobów wyłonienia zwycięzcy i uniknięcia zamieszania w ustalaniu klasyfikacji generalnej. Chwytano się różnych sposobów, wymyślano najdziwniejsze próby, przestano się w końcu przejmować pojemnością silników, kategorią i klasą wozu. Wrzucono wszystkich do jednego worka, a jedynym kryterium stały się punkty karne. Na otarcie zaś łez oprócz klasyfikacji generalnej notuje się również oficjalnie rezultaty w klasach i grupach. Jednakże najważniejszą i liczącą się naprawdę jest „generalka". Czy podobny regulamin utrzyma się długo? Na to pytanie autor nie jest w stanie odpowiedzieć, choć podczas ostatniego pobytu w Monaco, na 42 RMC słyszał o nowych, podobno zupełnie genialnych projektach zmiany regulaminu. Na razie jednak o rewolucji nic nie słychać, natomiast organizatorzy wprowadzają różne niewielkie poprawki do istniejących już przepisów.

Dość zasadnicze zmiany regulaminowe wprowadzono podczas jubileuszowego, 30 RMC, odbywającego się w 1961 roku, równo w pół wieku od pierwszego Rajdu Monte Carlo. Po pierwsze — znowu przedłużono trasę dojazdową, rezygnując z punktu zbiorczego w Chambery na rzecz Charbonniere koło Lyonu. Po drugie — wyznaczono na trasie od tej miejscowości do Monaco pięć odcinków specjalnych, czyli wyścigów górskich o łącznej długości 137 km i po trzecie — zmieniono próbę klasyfikacyjną. Zamiast nocnej jazdy alpejskiej wprowadzono wyścig uliczny trasą „Monaco" o długości 3140 metrów. Do wyścigu tego dopuszczono 120 najlepszych kierowców po zjeździe gwiaździstym. Startowali oni w grupach po 12 wozów na czterech okrążeniach, przebywając ogółem 12,5 km. W dodatku dla stworzenia mniej więcej równych szans w tym wyścigu zastosowano współczynnik wyrównawczy „r" dla poszczególnych grup samochodów. Współczynnik ten wprowadził wiele dodatkowej pracy w obliczaniu wyników. Zaprzęgnięto wprawdzie do tej pracy komputery, nie zdały one jednak egzaminu i często wyniki, liczone starym, wypróbowanym sposobem wyprzedzały rezultaty, otrzymywane z komputerów. Autorowi wydaje się jednak, że winę ponoszą nie maszyny, lecz ludzie, którzy nie potrafili wtedy dość precyzyjnie zaprogramować swych wymagań w stosunku do nich.

Trasa z Warszawy, która była jednym z ośmiu miast startowych wynosiła 4013 km, na przebycie których było 74 godz. 52 min. Ze stolicy Polski wyruszyło 26 wozów, w tym 6 załóg polskich na czterech Syrenach i dwóch Simcach Aronde. Ogółem zgłoszono do RMC 346 samochodów, do Charbonniere dojechało, następnie wystartowało do ostatniego odcinka 199 wozów, na mecie zaś zameldowało się i zostało sklasyfikowanych 156 załóg, w tym dwie polskie na Syrenach (St. Wierzba i L. Bielak — 96 miejsce oraz M. Varisella i J. Wojtowicz — 126 miejsce). Najlepszą lokatę spośród polskich załóg — 94 — wywalczyła jadąca na Simce Aronde para: Sobiesław Zasada i Grzegorz Timoszek. Tak, to był pierwszy start w RMC najlepszego polskiego kierowcy, późniejszego trzykrotnego mistrza rajdowego Europy, zwycięzcy Gran Premio Argentina i zdobywcy czołowych miejsc w rajdach-gigantach Londyn—Sydney i Londyn—Meksyk. I znów autor zwraca się do młodych Czytelników — bierzcie w każdej dyscyplinie przykład z tych najlepszych. Nikt się od razu nie rodzi mistrzem, a na najwyższym podium zwycięzców staje się nieraz po wielu latach systematycznej, jakże często niezwykle ciężkiej pracy. Sam talent nikomu jeszcze nie dał sportowej sławy. Również Sobiesław Zasada zaczynał tak jak inni, a że umiał swój niewątpliwy talent poprzeć pracą nad doskonaleniem techniki oraz pokonywaniem własnej

słabości, gdy zmęczenie daje się we znaki, wszedł do grupy najlepszych kierowców rajdowych świata.

Wśród 120 załóg dopuszczonych do wyścigu ulicznego były dwie wyżej już wymienione. Trzeba dodać, że dzięki już poprawnej i skutecznej jeździe obie załogi przesunęły się o kilka miejsc w górę klasyfikacji.

Przy tym jubileuszowym Rajdzie Monte Carlo niezbędna jest jeszcze jedna dygresja. Stanowił on bowiem jakby zamknięcie wielkiego rozdziału w historii RMC. Kończyła się epoka kierowców-amatorów, zaczynała natomiast —

WALKA WIELKICH PRODUCENTÓW

rzucających na szalę zwycięstwa znaczne środki finansowe, zatrudniających sztab pracowników przygotowujących samochody do startu i obsługujących je w czasie trwania imprezy. Oczywiście trudno jest taką wyraźną granicę dwóch epok wyznaczyć, ale właśnie początek lat 60-tych uznawany jest przez fachowców za koniec amatorskiego uczestnictwa w RMC. Jasna sprawa, że amatorzy zgłaszają się do RMC co roku, i to w dość znacznej liczbie, ale są oni bez jakichkolwiek szans konkurowania o czołowe lokaty z kierowcami fabrycznymi, lub tymi, którzy znajdują się w orbicie zainteresowania producentów i otrzymują pomoc ich od serwisu technicznego, oponiarskiego itp.

Tej oczywistej prawdy, że skończył się okres improwizacji i amatorszczyzny dla tych, którzy chcą coś znaczyć na trasach RMC doświadczyli Polacy na swej skórze w roku 1962, kiedy z siedmiu naszych załóg do Monaco udało się dojechać tylko trzem, a i one sklasyfikowane zostały na bardzo dalekich miejscach.

Organizatorzy w stosunku do poprzedniego roku dokonali tylko niewielkich zmian. Po pierwsze — powrócili znowu do Chambery, po drugie — próby górskie wytyczyli na znacznie trudniejszych odcinkach. Trasa z Warszawy liczyła 4217 km, a wystartowało na nią 12 samochodów, w tym 7 polskich. S. Zasada i K. Osiński, reprezentujący Automobilklub Krakowski nerwowo czekali na samochód Morris Cooper, przygotowany dla nich w fabryce. Wóz nadszedł w ostatniej niemal chwili z zerowym stanem licznika kilometrów. Nie ujechał zresztą daleko, gdyż przed Gdynią, kiedy okazało się, że S. Zasada nie miał załatwionych wszystkich formalności paszportowo-wizowych załoga postanowiła zrezygnować z dalszego kontynuowania jazdy.

Po tym nieudanym raczej występie postanowiono lepiej przygotowywać samochody do ciężkiej próby. Dlatego też w następnym RMC wystartowały dwie polskie załogi i to na samochodach obcej produkcji. Obie zresztą nie ukończyły zjazdu gwiaździstego wskutek defektów wozów. Fatalne warunki atmosferyczne sprawiły, że tylko 27 samochodów spośród ponad 300 ukończyło 32 RMC bez spóźnień. Z Aten wystartowało 18 samochodów, ale pogoda, jak niegdyś kierowcom, którzy wyruszali z Afryki, splątała złośliwego psikusa. W Jugosławii panowały takie śnieżyce, że na drogach zaspy dochodziły do 2 metrów wysokości. Pokonani przez śnieg kierowcy postanowili zrezygnować z dalszej jazdy i schronili się w niewielkiej miejscowości w równie niewielkim hoteliku. Ponieważ jednak łączność była zerwana, nie udało się powiadomić organizatorów jugosłowiańskiej trasy o tej decyzji. Kiedy przez dłuższy czas kierowcy nie zjawiali się na punkcie kontroli czasu w Belgradzie, zarządzono poszukiwania. Dały one wynik dopiero po kilkunastu godzinach, ale i tak wszyscy odetchnęli z ulgą, że nikomu nic się złego nie stało.

Wśród dziewięciu miast startowych w 33 RMC znalazła się stolica Białoruskiej SRR — Mińsk. Wystartowało z niego 27 wozów, w tym ekipa radziecka na Wołgach i Moskwiczach, podczas gdy z Warszawy — 12 załóg, w tym 4 polskie. Trzy z nich jechały na Syrenach 103 S. Niestety premiera specjalnych, sportowych Syren nie była udana. Wszystkie bowiem ukończyły rajd jeszcze przed dojazdem do Monte Carlo wskutek przekroczenia limitu spóźnień. Z ekipą polską jechał nawet wóz techniczny — ale jak z tego widać i on nie spełnił pokładanych w tej innowacji nadziei.

Na metę RMC jako pierwszy wjechał wtedy samochód z polską załogą. Trasa warszawska otrzymała bowiem najniższe numery, a że po drodze kilka wozów odpadło, a kilka udało się wyprzedzić, w ten sposób Sobiesław Zasada i Longin Bielak na Fiacie Abarth przed wszystkmi zjawili się na mecie w Monte. Jechali zresztą bardzo dobrze, zostali dopuszczeni do wyścigu i sklasyfikowano ich na 41 miejscu.

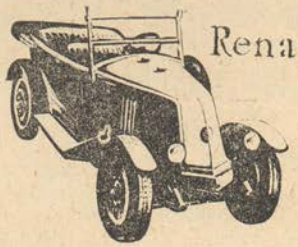
Autor nie podaje liczby wszystkich wozów, gdyż od kilku lat wynosiła ona stale nieco ponad trzysta. Również trasa i regulamin nie uległy większym zmianom. Natomiast w Warszawie już do tradycji wszedł Bal Monte Carlo, który został szeroko rozpropagowany przez zagranicznych uczestników naszego punktu startowego. Zresztą wszyscy oni zawsze w słowach pełnych uznania wyrażali się o organizacji trasy warszawskiej.

W roku 1965 stolicę Polski wybrało sobie na miejsce startu aż 30 kierowców. Ponieważ znowu organizatorzy przydzielili tu najniższe numery, sporo zamieszania wprowadził fakt, że jako ostatni opuszczał Warszawę samochód z numerem 31. Otóż trzeba wyjaśnić, że w całej historii Rajdu Monte Carlo nie było nigdy numeru startowego „13". Organizatorzy być może byli przesądni, a może po prostu znali swych gości, dość, że unikali tej podobno fatalnej liczby, udając, że w ogóle nie istnieje. Przez Polskę prowadziły już trzy trasy, oprócz bowiem warszawskiej i mińskiej doszła skandynawska, gdyż organizatorzy, zachęceni dobrymi doświadczeniami ze współpracy z naszymi działaczami postanowili skierować przez tereny naszego kraju jeszcze samochody, startujące na przemian z Oslo lub Sztokholmu. Wprowadzono również zasadniczą zmianę regulaminu — utrzymując odcinki specjalne na ostatnim etapie trasy dojazdowej zlikwidowano wyścig uliczny, zamiast zaś niego przeprowadzono nocny etap alpejski na trasie Monaco—Monaco, liczący 610 km, na którym znalazło się 6 prób specjalnych. Zamiast więc krótkotrwałego wyścigu ulicznego zawodnicy mieli do pokonania znacznie trudniejsze zadanie jakim był całonocny wyścig górski.

Polski Związek Motorowy zgłosił do 34 RMC cztery załogi, które, oprócz jednej, nie dojechały do mety zjazdu gwiaździstego, ponieważ musiały się wycofać wskutek defektów samochodów. Zresztą tym razem podobny los spotkał znacznie więcej zawodników. Ostatni, najtrudniejszy etap zjazdu gwiaździstego został określony przez kierowców jako

BIAŁE PIEKŁO

gdyż na starcie z Chambery zaczął padać deszcz, który w wyższych partiach zamienił się w śnieżycę, tym bardziej dokuczliwą, że wiał porywisty wiatr. Najlepszym dowodem na słuszność tej nazwy są liczby. Oto z Chambery wyjechało 205 wozów, do Monaco natomiast dotarło tylko 39, w tym 34 w regulaminowym czasie. Wśród nich na 24 miejscu sklasyfikowana została polska załoga: Sobiesław Zasada i Kazimierz Osiński, jadąca na maleńkim Steyr Puchu. Jak opowiadał autorowi S. Zasada szczególną trudność stanowiło prowadzenie tego samochodu, gdyż był on znacznie węższy niż inne wozy rajdowe i nie mieścił się w koleinach, jakie powstawały w miękkim śniegu na tym ostatnim, dramatycznym odcinku trasy I etapu. Kierowca musiał wyszukiwać dla Pucha specjalną drogę tak by nie wpadać w koleiny pozostawione przez duże wozy. W pewnym momencie było skrzyżowanie dróg, a ponieważ drogowskazy były całe oblepione śniegiem, K. Osiński wyszedł z samochodu, by sprawdzić w jakim kierunku należy jechać. Niestety Puch nie mógł potem ruszyć pod górę, więc pilot znowu wysiadł i zaczął popychać samochód. Gdy ten już się dostatecznie rozpędził Osiński wskoczył na tylny zderzak i co chwila wołał do Zasady: „Jestem, jestem!" Po kilkuset metrach, gdy wdrapali się na szczyt góry kierowca zatrzymał się i pilot powrócił na swoje miejsce obok niego.



Nocny etap był równie trudny. Polska załoga znalazła się o tyle w dobrej sytuacji, że jako jedyna została jeszcze w rajdzie spośród jadących na Steyr Puchu. Przedstawiciele firmy oddali więc do jej wyłącznej dyspozycji cały serwis techniczny, zmobilizowali też wszystkich kierowców na Puchach do pomocy S. Zasadzie na trasie nocnego wyścigu. Wystartowało do niego 35 wozów, ukończyło 24, a sklasyfikowano — 22. Polacy przesunęli się na 17 pozycję w klasyfikacji generalnej, jednocześnie zwyciężając w klasie do 700 ccm. Był to najlepszy wynik osiągnięty przez polską załogę w okresie po II wojnie światowej.

Po tym wyczynie S. Zasada otrzymał po raz pierwszy nadany mu przez GKKFiT srebrny Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe, zaś K. Osiński — brązowy.

Powoli liczba zgłaszanych samochodów zaczęła się zmniejszać i już przez kilka lat oscyluje koło 250. Organizatorzy, chcąc zachęcić zawodników do startu w RMC jeszcze raz zmienili regulamin. W 1966 roku, a więc w 35 RMC obowiązywały trzy etapy: I — trasa dojazdowa, lub jak kto woli zjazd gwiaździsty, krótszy niż poprzednio (ok. 3000 km) bez żadnych prób specjalnych, II — etap górski Monaco—Chambery—Monaco, długości ok. 1500 km, z dużą liczbą prób specjalnych, rozgrywanych w ciągu doby i III — nocny wyścig, liczący ok. 600 km, z wieloma próbami specjalnymi, do którego dopuszcza się tylko 60 najlepszych po dwóch etapach. Każdy, kto ponad tę sześćdziesiątkę ukończył dwa etapy nie przekraczając limitu spóźnienia jest klasyfikowany. Ponieważ III etap jest w zasadzie tylko próbą klasyfikacyjną, więc kto do niej wystartował, ale nie ukończył także jest klasyfikowany, tyle że otrzymuje potężną porcję punktów karnych, wskutek czego zawsze znajdzie się na końcu tej stawki.

Jak już wcześniej wspomniał autor, 35 RMC w 1966 roku zakończył się w sposób, który został jednomyślnie określony jako

WIELKI SKANDAL

największy w historii tej imprezy. Najlepsi kierowcy zostali bowiem zdyskwalifikowani za przekroczenie regulaminu. Zaczęło się jednak znacznie wcześniej. Oprócz zmian w sposobie rozgrywania rajdu na trasie wprowadzono, zgodnie z zaleceniami FIA, podział na grupy. Do grupy I zaliczono samochody, produkowane seryjnie, a więc w liczbie większej niż 5000 sztuk rocznie. W grupie tej nie zezwolono na żadne przeróbki. Do grupy II zaliczono wozy, które są wytwarzane seryjnie, lecz w liczbie co najmniej 1000 egzemplarzy. Tu już zezwolono na pewne zmiany. Czytelnicy znają zresztą ten podział, wspomnę tylko o najważniejszych postanowieniach, dotyczących I i II grupy aby przypomnieć i uczynić bardziej zrozumiałym przebieg wydarzeń. Oto bowiem Anglicy wyprodukowali ponad 5000 wozów BMC Cooper, ale w tym czasie olbrzymia większość tych samochodów pozostawała ciągle w magazynach, gdyż nie były jeszcze dostatecznie popularne i moda na nie „nastała" trochę później. Mniej sprytu wykazali Szwedzi, którzy nie wyprodukowali swych wozów SAAB w dostatecznej liczbie, wskutek czego te seryjne samochody zostały zaliczone do II grupy. Protestując przeciwko niesłusznemu ich zdaniem regulaminowi Szwedzi wycofali jeszcze przed startem 21 załóg. W ten sposób spośród 240 zgłoszonych do RMC wozów wystartowało niewiele ponad 200. Najmniejszym powodzeniem cieszył się punkt startowy w Mińsku, skąd wyruszyły na trasę tylko dwa samochody. Natomiast z Warszawy wystartowało 15 załóg, w tym 4 polskie. Dwie wycofały się na pierwszej próbie górskiej, natomiast St. Stolarski i L. Bielak ukończyli II etap i zostali na Renault Gordini sklasyfikowani na 69 miejscu. Najlepiej spisywała się załoga: Sobiesław Zasada — Adam Wędrychowski, jadąca tym razem na angielskim wozie Rover 2000. Polacy wyjechali wcześniej na trening, a trudne trasy w Alpach przejechali trzykrotnie. Ponieważ mieli samochód angielski, z kierownicą z prawej strony, przetrenowali również zmienianie biegów przez pilota na sygnał dany przez kierowcę. Przydało się to bardzo, zwłaszcza na odcinkach specjalnych. Trzeba dodać, że nasza dwójka doszła do perfekcji w tym względzie.

S. Zasada i A. Wędrychowski przeżyli na 35 RMC wiele emocji. Najpierw przyczyną ich był telefon. Na II etapie wskutek złego odbioru organizatorzy podali, że wóz nr 217 nie przejechał przez jeden z Punktów Kontroli Czasu i wobec przekroczenia limitu spóźnienia został wyeliminowany. Tymczasem Polacy na następnych PKC i na mecie zameldowali się bez spóźnień, a organizatorzy sprostowali pomyłkę przez radio, przepraszając jednocześnie załogę.

I etap ukończyło 161 wozów, do II wystartowało 150, ale do mety dojechało tylko 88, w tym 2 polskie. Wśród dopuszczonych do ostatniego etapu 60 samochodów był także Rover S. Zasady. Polacy jechali doskonale i w pewnym momencie znajdowali się już w pierwszej dziesiątce. Niestety na wirażu podczas przebywania jednego z odcinków specjalnych, nie zmieścili się w zakręcie i zawadzili o skałę. Uszkodzeniu uległo nadwozie — wgięta blacha błotnika ocierała się o koło. Polacy postanowili więc pozbyć się niepotrzebnego fragmentu karoserii. Przywiązali linę z jednej strony do drzewa, z drugiej zaś do błotnika i po włączeniu

wstecznego biegu udało się blachę oderwać. Niestety pozostałe fragmenty nadwozia w dalszym ciągu, przy zakręcaniu ocierały się o oponę. W dodatku było ciemno, a z wypadku nieuszkodzony wyszedł tylko jeden reflektor. Wszystko to sprawiło, że nasza załoga złapała punkty karne za spóźnienia i ostatecznie zajęła 21 miejsce.

Następnie zdarzyła się opisana już wcześniej historia z dyskwalifikacją dziewięciu samochodów. Sprawa przybrała posmak skandalu, nagród więc nie wręczał książe Rainier III, jak to było w zwyczaju, lecz premier Jean-Emile Reymond. Brytyjczycy zbojkotowali zarówno tę uroczystość jak i tradycyjny bal wydawany przez władcę Monaco. Zorganizowali oni swój własny, brytyjski bankiet, na który przyszło sporo zawodników, solidaryzujących się z nimi, a między innymi zwycięzca z łaski organizatorów Pauli Toivonen.

Sobiesław Zasada rozpoczął więc sezon 1966 bez punktów do ME, co nie przeszkodziło mu w zdobyciu tytułu rajdowego mistrza Europy. Za wyczyn ten wszedł w tradycyjnym konkursie-plebiscycie na najlepszego sportowca Polski 1966 roku na czwarte miejsce na liście czołowych zawodników naszego kraju, jako pierwszy przedstawiciel automobilistów.

Rok 1966 zapoczątkował też serię tragicznych wypadków. Na 250 km przed metą pierwszego etapu zginęła hiszpańska załoga rajdowego Fiata 1500. W następnym roku wypadek miała załoga polskiego samochodu towarzyszącego naszej ekipie. Na szczęście następstwa nie były tragiczne. Jedynie red. Tadeusz Toliński został odwieziony do szpitala ze złamaną ręką. Gorzej było w 1968 roku. Na trasie z Aten, w pobliżu Skopje Lancia Fulvia z załogą włoską Sandro Munari i Luciano Lombardini podczas wyprzedzania ciężarówki zderzyła się z Mercedesem. Munari został ciężko ranny, Lombardini zaś zginął. W tym samym mniej więcej czasie w pobliżu Le Mans we Francji załoga angielska zderzyła się z prywatnym samochodem francuskim. W wyniku tego wypadku zginął kierowca tego wozu.

Po raz pierwszy zorganizowano w 1966 roku wycieczkę z Polski do Monte Carlo. Wzięli w niej udział w ogromnej większości zawodnicy samochodowi, którzy na trasie II i III etapu pomagali polskim uczestnikom RMC, uzupełniając w ten sposób skromny serwis techniczny. Zwyczaj ten wszedł do tradycji i od tego czasu stale są organizowane wycieczki przez Biuro Turystyki Motorowej, natomiast ich uczestnicy uważają za swój obowiązek czynnie pomagać polskim zawodnikom, startującym w RMC. Szerzej zresztą będzie na ten temat mowa na dalszych stronicach tej książeczki.

36 RMC przyniósł Sobiesławowi Zasadzie szczęście. Po raz drugi zajął on najlepsze po wojnie miejsce — 17-te, następnie po raz drugi wywalczył tytuł mistrza Europy by w końcu roku wygrać w Argentynie wraz z Jerzym Dobrzańskim wyścig Gran Premio Argentina. Za osiągnięcia te otrzymał Puchar Ministra Spraw Zagranicznych, a kibice sportowi wybrali go najlepszym sportowcem 1967 roku.

W 36 RMC Sobiesław Zasada jechał na samochodzie Lancia Fulvia z Zenonem Leszczukiem. Do I etapu wystartowało 195 załóg, dojechało zaś do Monte Carlo 176, w tym wszystkie 3 polskie. W następnej próbie udział wzięło już tylko 167 wozów, na mecie zameldowało się 101. Po tym etapie S. Zasada zajmował 25 miejsce. Jak sam stwierdza był zaskoczony tak wysoką lokatą, bowiem w samochodzie wadliwie działał III bieg, co bardzo utrudniało prowadzenie wozu, zwłaszcza na odcinkach specjalnych. Trzeba było stale trzymać dźwignię zmiany biegów gdyż inaczej „trójka" wyskakiwała, co stwarzało poważne niebezpieczeństwo. Polacy mieli szczęście, gdyż kilkakrotnie odbili się od śnieżnych poboczy. Dobrze, że był to miękki śnieg, a nie twarde skały. Mimo tego defektu S. Zasada przesunął się na III etapie do przodu, a jego 17 miejsce było powtórzeniem najlepszego wyniku po wojnie. Tu autor pozwala sobie na małą dygresję. Oto w okresie międzywojennym najlepsze wyniki uzyskali: Jerzy Nowak na Fordzie był w 1935 roku 11-ty w klasyfikacji generalnej. Gdyby nie pomylił się podczas próby zręczności, z pewnością znalazłby się w pierwszej dziesiątce. W 1931 roku A. Potocki na samochodzie Praga zajął 15 miejsce. Otóż co pisze w swojej książce pt. „Samochód, rajd, przygoda" Sobiesław Zasada w rozdziale zatytułowanym „Gran Premio Argentina" na str. 111: „Podchodzi do mnie inżynier Józef Nowak. Był porucznikiem w czasie wojny. Odznaczony w walkach o Monte Cassino. Dzisiaj przyniósł i przekazuje mi to, co dla niego jest najdroższe. Krzyż Monte Cassino zdobyty na polu chwały i pamiątkową srebrną papierośnicę, którą otrzymał od swoich żołnierzy.

— Sobek, jestem szczęśliwy, że mogę swo-

je najdroższe pamiątki przekazać w godne ręce.

Nie mogę odmówić przyjęcia. Proszę o pozwolenie przekazania tych pamiątek do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.

Józef Nowak w latach trzydziestych był czynnym zawodnikiem rajdowym i wyścigowym w Polsce". Tu małe wyjaśnienie. Autor zaintrygowany rozbieżnością imion pytał S. Zasadę, czy może sprawdzić w swych notatkach, gdyż p. Nowak ma na imię Jerzy. Niestety Zasada nie miał już możliwości odtworzenia argentyńskich notatek. Należy więc domniemywać, że w gorączce wyścigu pomyliły mu się imiona Nowaka, co ostatecznie nie ma wpływu na fakty.

Jest to więc ten sam człowiek, który tak świetnie spisywał się na trasie RMC w okresie, gdy Sobiesław Zasada był małym dzieckiem. Dziwnym trafem, jakże charakterystycznym dla wielu tysięcy Polaków, drogi dwóch doskonałych sportowców zeszły się niespodziewanie w dalekiej Argentynie.

Wracajmy jednak do Monte Carlo. 36 Rajd spłatał figla jedynie zawodnikom, którzy za miasto startu obrali Ateny. Podczas bowiem gdy na wszystkich innych trasach dojazdowych panowały całkiem dobre warunki atmosferyczne, na tej pogoda była fatalna. Paddy Hopkirk oświadczył, że w tak złych warunkach jeszcze nigdy dotychczas nie jechał.

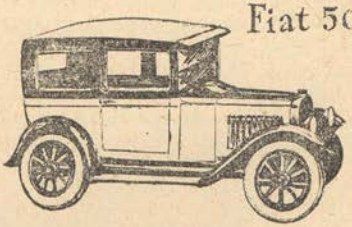
Autor przypomina, że 36 RMC nosił popularnie miano „Rajdu Opon", gdyż organizatorzy, chcąc stworzyć amatorom równe warunki z kierowcami fabrycznymi ograniczyli liczbę nowych kół do 20. Nie spełniło to słusznych w zamiarze założeń, ale nazwa pozostała.

37 RMC był jubileuszowym dla Warszawy, gdyż po raz dziesiąty stolica Polski grała rolę miasta startowego. W ciągu tych lat z Warszawy wyruszyło do Monte Carlo 191 załóg, w tym 46 polskich. Z Oslo przejechały przez Polskę 103 wozy, a z Mińska — 50. W ciągu tych dziesięciu lat żadna polska załoga nie uległa wypadkowi, ani też nie była jego przyczyną. Również na terenie Polski w tym okresie nie wydarzył się ani jeden poważny wypadek, w którym uczestniczyłby któryś z zawodników.

37 RMC był szczęśliwy dla polskich załóg, gdyż po raz pierwszy aż trzy spośród pięciu zostały sklasyfikowane w pierwszej sześćdziesiątce. Sobiesław Zasada, jadący wraz z Jerzym Dobrzańskim na Porsche 911 T po II etapie znajdował się na 8 miejscu, z szansami poprawienia tej lokaty. Do Monte Carlo nadeszła jednak depesza, zawiadamiająca o śmierci ojca naszego najlepszego kierowcy. Oczywiście zrezygnował on z dalszego uczestnictwa w Rajdzie i wrócił do kraju na pogrzeb. Załoga, ponieważ ukończyła II etap otrzymała karne punkty za nieukończenie III etapu i została sklasyfikowana na 60 pozycji. Natomiast Henryk Ruciński i Adam Wędrychowski na BMW 1600 zajęli po III etapie 41 miejsce, a Antoni Weiner i Jan Karel także na BMW 1600 — 50-te.

Policja francuska coraz surowiej traktowała kierowców. To właśnie wskutek jej interwencji Timo Makinen stracił szansę walki o zwycięstwo. Wkrótce bowiem po starcie do II etapu Fin przejechał skrzyżowanie przy czerwonym świetle i został ukarany mandatem, który ponadto zgodnie z regulaminem Rajdu kosztował go 300 punktów karnych, co przesądziło o porażce.

38 RMC, rozegrany jak poprzednie w drugiej połowie stycznia nie był pomyślny dla polskich załóg. Przede wszystkim nie startował Sobiesław Zasada, który był zmęczony udziałem w wielkim maratonie Londyn—Sydney. Zajął on w tej gigantycznej imprezie 4 miejsce i zjawił się w Warszawie jedynie jako starter, wypuszczający na trasę swych kolegów. Zresztą na trasę wyruszyło zamiast 13 — tylko 12 samochodów. Do przeglądu technicznego nie przedstawiła swego wozu jedna z trzech załóg polskich: A. Weiner i J. Karel. Została więc wykluczona z Rajdu.



Organizatorzy wprowadzili znowu dwie zasadnicze zmiany w regulaminie. Pierwsza z nich dotyczyła numerów startowych. Dotychczas otrzymywali je kolejno zawodnicy, startujący z poszczególnych miast. Obecnie numery zaczęto przydzielać na podstawie wyników, uzyskanych w poprzednich RMC, z tym, że najlepsi otrzymywali oczywiście numery najniższe. Gdy przydzielono już numery wszystkim startującym w poprzednim

roku, względnie najbardziej znanym, dopiero w kolejności zgłoszeń zaopatrywano w nie pozostałych uczestników, zwłaszcza tych, którzy startować mieli po raz pierwszy.

Druga zmiana dotyczyła powołania nowej kategorii uczestników, tak zwanej „Chevronnes". Startować w niej mogli ci, którzy ukończyli 50 lat życia (panie — 40) i startowali co najmniej raz w normalnym Rajdzie Monte Carlo. Wybierać oni mogą normalną trasę dojazdową z jednego z dziewięciu punktów startowych, a następnie uczestniczą na II etapie w jednej próbie specjalnej. Jest to przeważnie próba na ostatnim odcinku tego etapu. Pierwszy, podobnie zresztą jak drugi rajd „Chevronnes" wygrała załoga holendersko-grecka: W. Lier — M. Gatsonides. Ten ostatni ma na swym koncie zwycięstwo w 23 RMC.

Obie polskie załogi dojechały do Monte Carlo bez punktów karnych, ale wskutek defektów wycofały się na II etapie. Zresztą na metę tego etapu dojechało tylko 50 wozów, spośród 162, które ukończyły zjazd gwiaździsty, a na którym uprzednio wycofało się 25 samochodów. Do III etapu dopuszczono tylko 43 załogi. Nie było wśród nich świetnego Fina Rauno Aaltonena, który rozbił na II etapie samochód, wychodząc zresztą wraz z pilotem bez szwanku z niebezpiecznej kraksy.

Trwała szczęśliwa seria dla startujących z Warszawy. W poprzednim roku zwyciężył w klasyfikacji generalnej jadący ze stolicy Polski Vic Elford, a w 38 RMC w 1969 roku zwyciężyła załoga szwedzka na Porsche — Bjoern Waldegaard i L. Helmer, która także wybrała Warszawę za punkt startowy.

Od 1964 roku nie uczestniczyły w Rajdzie Monte Carlo

SAMOCHODY POLSKIEJ PRODUKCJI

gdyż nie miały żadnych szans na odegranie jakiejkolwiek roli. Ale na Żeraniu, w Fabryce Samochodów Osobowych przystąpiono do produkcji Polskiego Fiata 125 p. Z tym samochodem wiązali nadzieje polscy rajdowcy. Z okazji 39 RMC postanowiono zaprosić kilku najlepszych kierowców zagranicznych do przejechania się polskim samochodem i wydania swojej opinii. Jednym z nich był Vic Elford. Oto co powiedział znakomity angielski rajdowiec i wyścigowiec:

— To świetny samochód. Nie mogę co prawda wydać o nim po krótkiej jeździe pełnej opinii, lecz sądzę, iż potwierdziłaby się ona podczas wieloletniej nawet eksploatacji.

Jednakże w 39 RMC Polskie Fiaty nie wystartowały, musiały bowiem przejść pierwsze próby w mniejszych imprezach. W 1970 roku Polskę reprezentowała tylko jedna załoga — A. Smorawiński i A. Zasada, która zresztą wycofała się na II etapie wskutek uszkodzenia przedniego zawieszenia w samochodzie BMW 2002.

Start w Warszawie odbył się w śnieżnej zamieci, zaś honorowymi starterami byli: Sobiesław Zasada i sekretarz generalny PZMot inż. Edward Niziołek.

Ponieważ w roku 1970 Polskie Fiaty spisały się dobrze podczas kilku dość trudnych imprez Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego podjął wspólnie z dyrekcją Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu decyzję o wysłaniu na tych samochodach ekipy na jubileuszowy 40 RMC. Rajd ten był podwójnym jubileuszem. Po pierwsze — nosił kolejny numer „40", po drugie — odbywał się równo w 60 lat po pierwszym RMC.

Polskie przygotowania prowadzono z dość dużym jak na nasze możliwości rozmachem. I tak zawodnicy wyjechali na trening w Alpy, przygotowywano także odpowiedni serwis techniczno-oponiarski. Ustalono możliwie najlepiej dobrane składy załóg. Tworzyli je: Sobiesław i Ewa Zasadowie, Krzysztof Komornicki i Błażej Krupa, Ryszard Nowicki i Piotr Mystkowski, Robert Mucha i Marian Bień oraz w rajdzie „Chevronnes" Henryk Ruciński i Adam Wędrychowski. Wszyscy mieli jechać na Polskich Fiatach 125 p (1500 ccm). Szóstą polską załogę stanowił Adam Smorawiński z Ryszardem Żyszkowskim na BMW 2002 Ti.

Start tym razem nastąpił z dziesięciu miast, gdyż organizatorzy dodali jeszcze marokański Marakesz. Stamtąd właśnie wyruszył, za specjalnym zezwoleniem Automobile Club de Monaco jedyny uczestnik 40 RMC — motocyklista, Christian Lalonde. Jechał on na motocyklu Yamaha. Niestety przed dojechaniem do mety złamał nogę.

Po okresie mniejszej frekwencji znowu do zjazdu gwiaździstego wystartowało 248 załóg, z czego wycofały się po drodze do

Monte Carlo aż 53 wozy. Ryszard Nowicki stawił się w Monaco z największym spóźnieniem spośród wszystkich polskich załóg. Spowodowane ono było ugrzęźnięciem w zaspie, z której dość długo Polacy nie mogli się wydostać. Znaleźli się zaś w tej zaspie ponieważ mieli do wyboru: albo przejechać pilota wozu BMW, który starał się wyciągnąć swój samochód ze śniegu i znalazł się na jezdni, albo ominąć go i wpaść także w zwały białego puchu, leżące na poboczu. Oczywiście R. Nowicki wybrał to drugie i kosztowało go to sporo straconego czasu. I tak zresztą wkrótce, na II etapie, 20 kilometrów po starcie wycofał się z rajdu wskutek defektu tylnego mostu. Ale nie tylko ta załoga miała przygody. Robert Mucha, dla którego był to pierwszy start w tak wielkiej imprezie nie wytrzymał nerwowo i pojechał zbyt brawurowo. Wynik wiadomy — na II etapie wyleciał z drogi, wykonał Polskim Fiatem kilka koziołków i pożegnał się z rajdem. Na szczęście ani jemu, ani jego pilotowi nic się nie stało.

„Dachował" również Krzysztof Komornicki. Udało się jednak postawić samochód na koła i Polski Fiat pojechał dalej. Niestety niedługo potem wpadł w zaspę śnieżną na poboczu drogi i ugrzązł w niej na dobre. Na szczęście Sobiesław Zasada miał bliski numer startowy i wkrótce nadjechał. Zatrzymał się i wysiadł z żoną, aby pomóc koledze. Kolejno przybywali następni zawodnicy, a że droga była wąska musieli się zatrzymywać, gdyż w żaden sposób nie mogli wyminąć wozu Polaka, który przygotowywał linę do wyciągnięcia samochodu Komornickiego. Włosi odmówili pomocy w wyciąganiu Fiata z zaspy, a jeden z nich wsiadł do wozu Zasady, uruchomił silnik i odprowadził kilkanaście metrów do przodu, wjeżdżając w głęboki śnieg na poboczu. Gdy po 15 minutach udało się wyswobodzić samochód K. Komornickiego, ten wsiadł wraz z pilotem i nie oglądając się na nic pojechał dalej, tymczasem Zasada miał trudności z wyciągnięciem z kolei swego Fiata z zaspy. Zanim mu się to udało był już tak spóźniony, że przekroczył limit i został wykluczony z Rajdu. Zresztą również Komornicki przekroczył dopuszczalną granicę spóźnienia i zakończył swoją karierę w tym Rajdzie.

Autor niestety nie może z całą pewnością stwierdzić, że przebieg incydentu był właśnie taki a nie inny, bowiem po powrocie z Rajdu każdy z członków ekipy miał własną wersję wypadku. Każdy twardo się jej trzymał, a że i dziennikarze wierzyli tym kierowcom, z którymi sympatyzowali, zdania były bardzo podzielone i nieraz krańcowo odmienne. Jeśli jednak weźmiemy wszystkie wersje i wypośrodkujemy prawdę, to chyba jednak obraz całego zajścia będzie najbardziej zbliżony do tego, co autor wyżej opisał. Trzeba jednak dodać, że pytanie: zatrzymał się, czy się nie zatrzymał, przez długi czas pasjonowało miłośników sportu samochodowego w Polsce, przy czym chodziło zarówno o to, czy zatrzymał się najpierw S. Zasada, by pomóc K. Komornickiemu, a następnie ten drugi, kiedy okazało się, że Włosi wpakowali Polskiego Fiata Zasady w zaspę. Autor ma swoje prywatne zdanie na ten temat, nie chce go jednak publikować i na nowo rozpoczynać całej polemiki.

Zaspy śnieżne były przyczyną wycofania wielu załóg, a w tym także i polskiej, jadącej na BMW. Zresztą jak trudne były warunki niech świadczy fakt, że do III etapu wystartowało zaledwie 30 samochodów. Zwycięzcy O. Andersson i D. Stone wyruszyli na trasę 40 RMC z Marakeszu, a jechali na Alpine Renault. Była to więc pierwsza zapowiedź ery tego samochodu w Rajdzie, jakkolwiek niespodziewanie dla wszystkich została w następnym roku przerwana przez Lancię. Tym razem świadkiem tych wydarzeń był już autor, któremu po wielu latach udało się nareszcie wyruszyć na trasę Rajdu Monte Carlo w roli sprawozdawcy „Sportu". Ponieważ zaś nie jest egoistą, chce możliwie dokładnie opisać to co widział, tak, aby wszyscy Czytelnicy mogli, obserwując następne Rajdy, orientować się co i kiedy tam się dzieje. Być może uda mu się także przekazać trochę tego specyficznego nastroju, jaki w tych dniach panuje w Monte Carlo.

Zacząć więc trzeba od tego, że doświadczenia 40 RMC zostały w znacznym stopniu wykorzystane przez FSO i PZMot. Przyczyniło się to zarówno do lepszego przygotowania samochodów, jak i bardziej precyzyjnej organizacji obsługi technicznej oraz dokładniejszego treningu kierowców, którzy w znacznym procencie po raz pierwszy mieli startować w RMC. Najniższy numer startowy, bo 18-ty, otrzymał Polski Fiat 125 p prowadzony przez Sobiesława Zasadę, którego pilotem była jego żona, Ewa. Kolejnymi polskimi samochodami jechali: nr 52 — Robert Mucha i Lech Jaworowicz, nr 69 — Andrzej Jaroszewicz i Janusz Wojtyna, nr 74— Marek Varisella i Władysław Domański, nr 78 — Ryszard Nowicki i Wojciech Schramm.

Wszystkie Polskie Fiaty zakwalifikowane zostały do II grupy. Ponadto Marian Bień i Mieczysław Sochacki startowali na samochodzie Porsche 911 T w grupie III (nr 100), a Adam Smorawiński i Ryszard Żyszkowski na BMW 2002 Ti w grupie I (nr 114).

Własne autora

OPISANIE 41 RAJDU MONTE CARLO

zacząć wypada od przedstawienia osób, które odgrywały ważną rolę podczas podróży. A więc przydzielono mnie do samochodu Polski Fiat, będącego własnością rajdowego mistrza Polski Mieczysława Urtnowskiego. On to przez prawie pięć tysięcy kilometrów prowadzić będzie wóz, który dowiezie nas do Monte i z powrotem. Trzecim pasażerem Fiata jest pan Edek, jadący podobnie jak i kilkanaście osób jako uczestnik wycieczki, organizowanej już tradycyjnie od kilku lat przez Biuro Turystyki Motorowej. Ludzie ci za własne, dość duże pieniądze udają się do Monte Carlo głównie z miłości do sportu samochodowego. Tam, daleko od kraju będą całą swą umiejętność, zdolności świetnych mechaników kierować ku jednemu celowi — pomaganiu polskim zawodnikom. W ten sposób mało liczny w porównaniu z innymi, serwis Polskiego Fiata nagle ulega podwojeniu, a nawet potrojeniu. Złote ręce polskich mechaników-rajdowców stoją do dyspozycji ich kolegów.

Postanawiamy jechać do Monte Carlo trasą warszawską, tak, aby na miejsce przybyć przed zawodnikami. Chcemy zobaczyć, jak przygotowują się na przyjęcie RMC inne miasta i kraje. Po raz pierwszy od wielu lat nie będę więc na starcie w Warszawie. Nastąpi on w piątek, 21 stycznia. My musimy wyruszyć wcześniej.

Do Kudowy jedziemy najkrótszą drogą. Kiedy wyjeżdżamy z Warszawy pada śnieg i wieje silny wiatr. Pod Łodzią śnieżyca powoli się zmniejsza, by wkrótce ustać zupełnie. Już do końca naszej podróży nie będziemy widzieli padającego śniegu. Z wyjątkiem oczywiście tras w wysokich Alpach. Po noclegu w Kudowie wyruszamy na granicę z CSRS. Błyskawiczna odprawa celna, paszportowa i już jedziemy przez Czechosłowację. Niestety nigdzie najmniejszego nawet znaku, że za kilka dni przejeżdżać tędy będą zawodnicy z dwóch miast startowych RMC — Warszawy i Oslo. Co gorsze w Brnie poważne roboty drogowe, mnóstwo niezbyt precyzyjnie oznakowanych objazdów. Mamy czas, jedziemy za dnia i możemy rozpytywać o drogę. Co jednak zrobią zawodnicy, którzy tu mają akurat być w nocy? Opowiadali nam później, już w Monte Carlo, że jednak trasa była dobrze obstawiona porządkowymi i milicją, tak, iż nie było żadnych problemów z przejechaniem przez to miasto.

Kolejna odprawa na granicy czechosłowacko-austriackiej i wkrótce wjeżdżamy do Wiednia, gdzie będziemy nocować. Szybko zajmujemy pokoje w hotelu i pędzimy do miasta, żeby choć pobieżnie zobaczyć główne jego ulice. Znam Wiedeń w lecie, po raz pierwszy jestem tu zimą i porównuję jakby dwa miasta. Które moim zdaniem jest ładniejsze? Z pewnością tonące w soczystej, letniej zieleni.

Następnego rana szybkie śniadanie i w drogę. Na szczęście niedaleko od stolicy Austrii zaczyna się autostrada, która doprowadzi nas aż do samego Monachium, gdzie wypadł nam drugi nocleg. Chcemy tam być jak najwcześniej, żeby zobaczyć jak miasto przygotowuje się do niedalekich Igrzysk Olimpijskich.

Pogoda sprzyja, więc Urtnowski zdrowo pogania Fiata, który bez przerwy ma na liczniku 130 km/godz. Tuż przed Linzem wpadamy w mgłę. Niektóre samochody mają z tyłu fabrycznie wbudowane bardzo silne czerwone światła. We mgle ostrzega ono nadjeżdżających z tyłu. Bardzo nam się podoba takie rozwiązanie, gdyż rzeczywiście zwykłych świateł ani „stopu" nie widać, a to jedno na kilkaset metrów błyszczy jak piękny rubin, ostrzegając nas w białym mleku. Na szczęście wkrótce znowu ukazuje się słońce.

Krótkie formalności na granicy Austrii z RFN i niedługo już jesteśmy w Monachium. Kupujemy w stacji benzynowej plan miasta i pilotując naszego kierowcę szybko trafiamy do hotelu, a potem jedziemy oglądać obiekty olimpijskie. Na głównym stadionie robotnicy montują właśnie słynny już na cały świat dach z płyt akrylowych. Chcemy to zobaczyć z bliska. Na przedniej szybie wozu tablica RMC z napisem „Presse". Pilnujący bramy wjazdowej na teren budowy strażnik na jej widok salutuje i wpuszcza nas bez przeszkód, mimo że wszędzie widnieją

napisy „Osobom obcym wstęp wzbroniony". W podobny sposób zwiedzamy jeszcze wioskę olimpijską, pływalnię i wracamy do hotelu.

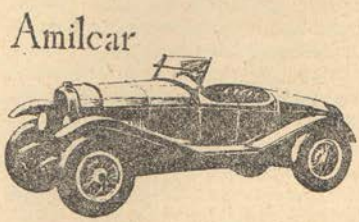
Nie będę opisywał pobytu w Monachium, w każdym razie na temat zaczynającego się jutro Rajdu nikt tu nic nie wiedział, a prasa bardzo mało pisała, czekając dopiero na przejazd kierowców. Jak nam później opowiadali nasi zawodnicy, przy PKC, znajdującym się w pobliżu Monachium główne zainteresowanie skupiło się wokół Polskich Fiatów, a obszerne wywiady na temat polskich samochodów i rajdów przeprowadziła telewizja i radio. Udzielał tych wywiadów Sobiesław Zasada.

Z Monachium jedziemy do Strasbourga. W połowie drogi, już po zmroku, zaczyna padać śnieg z deszczem. Na autostradzie robi się ślisko. Opony „Stomil" z Dębicy spisują się świetnie, natomiast wozy na kolcach ślizgają się jak po lodzie i po chwili mijamy pierwszy karambol, w którym, jak to pisze się w żargonie niektórych sprawozdawców kolrskich, „uczestniczy" pięć samochodów. Kilka kilometrów dalej jest ich dziewięć. Nieco później znowu sześć. Na szczęście przestaje padać i już do samej Francji pogoda jest znośna.

Przejeżdżamy przez Most Narodów na Renie i jesteśmy we Francji. Ale zanim trafimy do hotelu czekają nas długie formalności na granicy. Najdłuższe zresztą w całej naszej podróży, podczas której ośmiokrotnie przekraczaliśmy linie dzielące sąsiednie kraje. Następny etap ze Strasbourga do Lyonu nie był ciekawy, natomiast podczas ostatniego odcinka, kiedy omijaliśmy Alpy na drodze do Monte Carlo nie mogliśmy sobie odmówić przyjemności odwiedzenia przepięknego Awinionu.

Wreszcie prześliczną drogą tuż nad brzegiem Morza Śródziemnego przebywamy całe Lazurowe Wybrzeże i dojeżdżamy do Monte Carlo. Okazuje się, że mieszkamy w prymitywnym bardzo hotelu o dumnej nazwie „France", co skłania poniektórych do niezbyt przystojnych kalamburów. Nie ma jednak czasu na wybrzydzanie. Nasza dziennikarska czwórka pędzi do biura prasowego imprezy. Tak akredytujemy się i poznamy wreszcie dotychczasowy przebieg RMC. W biurze prasowym witają nas jakoś bez entuzjazmu. Okazuje się, że zgłosiło się do nich i akredytowało co najmniej dziesięciu dziennikarzy z Polski. Jesteśmy zdziwieni, gdyż wiemy, że oficjalnie polskie pisma wydelegowały tylko nas czterech, a telewizja dopiero przyjedzie, gdyż jest na trasie razem z zawodnikami. Przeglądamy listę, w większości nazwiska nic nam nie mówią. Później okazuje się, że to ludzie nie mający nic wspólnego z pracą w prasie podszyli się pod dziennikarzy. Okazujemy nasze legitymacje służbowe, otrzymujemy zastępcze znaczki i karty wstępu, gdyż przeznaczone dla nas zabrali przemyślni rodacy-kombinatorzy i możemy zapoznać się z sytuacją na trasie. Na wielkiej tablicy wywieszone są meldunki z wszystkich dziewięciu tras. Jednakże pogoda jest wszędzie znośna, nic się właściwie nie dzieje, tylko nieliczni odpadli wskutek defektów.

Wszystko więc w porządku. Idziemy poznać topografię biura prasowego. Już wiemy gdzie są maszyny do pisania, jak się później okazało zupełnie dla nas nieprzydatne, gdyż wyłącznie z francuskim układem czcionek, gdzie kabiny telefoniczne, a gdzie bardzo sympatyczny barek kawowy. Zostawiamy miłym paniom przy centralce telefonicznej kartki z naszymi nazwiskami i jeszcze raz na spokojnie przeglądamy meldunki z tras. Okazuje się, że jedna z załóg jadących z Warszawy, której kierowcą jest Kurt Waldner z NRF miała wypadek i pilota odwieziono do szpitala. Dziennikarze chwytają się tej okazji jak tonący brzytwy. W sytuacji, gdy na trasach nic się nie dzieje nawet takie wydarzenie można barwnie opisać, choć komunikat oficjalny jest bardzo suchy i liczy zaledwie siedem słów.



Nagle za oknami rozlega się grzmot, po chwili drugi, trzeci i zrywa się prawdziwa burza. Pod koniec stycznia! Błyskawice rozświetlają niebo, pioruny walą w fale Morza Śródziemnego, ulewa strąca z rosnących wzdłuż ulicy drzew dojrzałe mandarynki — jednym słowem tak, jakby to była pełnia lata. Mam więc szczęście — niedługo powinna zatelefonować do mnie redakcja, będę miał dobry wstęp do przygotowanego dla Czytelników „Sportu" materiału. Rzeczywiście wkrótce słyszę płynące z głośnika wezwanie:

— Pan Koryki proszony do telefonu. Dzwoni Warszawa.

Przyzwyczajony do tego, że nazwisko moje wymawiają wszędzie na zachodzie Europy w ten sposób biegnę szybko do kabiny telefonicznej. Jest to przyjemna chwila w pracy dziennikarskiej — pierwszy kontakt z redakcją. Można się umówić na następne telefony, wiadomo, że łączność została nawiązana. Szybko dyktuję na magnetofon pierwszy reportaż i po chwili mogę się już przywitać z kierownictwem polskiej ekipy, które przyjechało wcześniej, żeby przygotować wszystko na przyjęcie zawodników. Dowiadujemy się też, że w Brnie wymienić musiano w samochodzie Ryszarda Nowickiego tylny most. Niestety wozy serwisowe dysponowały tylko seryjnymi, przystosowanymi do czterobiegowej skrzyni, tymczasem potrzebne były specjalne przełożenia, pasujące do skrzyni pięciobiegowej. Komentujemy na gorąco te informacje gdy nagle...

— Telefon z Warszawy do pana Koryki. Nie wiem co się stało, może cały materiał poszedł w powietrze? Jestem trochę zdenerwowany, gdyż już nie zdążyłem napisać początku, tego o burzy, i dyktowałem „z głowy". Na szczęście to tylko telewizja, prosi o wiadomości, gdyż jej ekipa jest jeszcze w drodze. Mówię krótko co i jak, podchodzą inni koledzy i uzupełniają moje informacje.

Jest już późno, gdy idziemy na kolację, a potem kładziemy się spać. Trzeba raniutko wstać, bo zaczną się zjeżdżać zawodnicy. Czeka ich miła niespodzianka, bowiem organizatorzy zlikwidowali odcinek specjalny tuż przed Monte Carlo.

Skoro świt jesteśmy już na nogach, szybko przełykamy śniadanie i biegniemy do biura prasowego. Rzut oka na tablicę z meldunkami upewnia nas, że nic nowego się nie wydarzyło, jedynie kilka załóg znowu odpadło. Na szczęście nie ma wśród nich Polaków. Schodzimy więc kilka pięter w dół, na Bulwar Alberta I, gdzie jest meta wszystkich trzech etapów RMC. Przyszło już sporo widzów, jest mnóstwo reporterów i sprawozdawców. Przez megafony zapowiadają, że pierwszy zawodnik wkrótce znajdzie się na mecie. Publiczność wyraźnie się ożywia. Za chwilę zza skał słychać ryk silnika i ukazuje się Fiat 124 Spider z numerem startowym 3. To Włoch Domenico Paganelli, który wystartował z Aten. Za nim zjawiają się następni. Tymczasem wśród publiczności słychać głośne nawoływanie naszych nazwisk. To przyszedł dyrektor Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu inż. Jerzy Bielecki i przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu Maszynowego dyr. Jerzy Kozarzewski. Witamy się i w liczniejszym gronie czekamy na Polaków. Słońce już porządnie grzeje kiedy wreszcie zapowiadają pierwszego Polskiego Fiata. Wkrótce też meldują się następne. Podchodzimy do każdego, krótka rozmowa z kierowcą, wypytujemy o to, co się działo na trasie pierwszego etapu. Sobiesław Zasada ma 3 minuty spóźnienia, Marek Varisella najwięcej, gdyż 12, Ryszard Nowicki — 10, Robert Mucha — 2, Marian Bień na Porsche — 7, natomiast Andrzej Jaroszewicz na Fiacie i Adam Smorawiński na BMW jadą na czysto.

Sobiesław Zasada jest zmartwiony:

— Również w moim wozie trzeba będzie na II etapie wymienić tylny most, gdyż ten daleko nie pociągnie. Konieczna będzie pomoc kolegów rajdowców.

Ewa Zasadowa opowiada o dramacie jednej z załóg, startujących z Warszawy — kierowcą jest mąż, pilotem żona:

— Niedaleko przed Monaco wskutek tarcia opony o błotnik guma zaczęła się tlić. Młode małżeństwo zatrzymało nas i pytało o radę, czy dojedzie do mety. Niestety Sobek musiał ich odwieść od tego zamiaru. Opona mogła się lada chwila zapalić, a to groziło wypadkiem.

Robert Mucha natychmiast po przyjeździe na metę złożył protest, ponieważ sędziowie, wskutek przeoczenia skrzywdzili go o minutę.

Ryszard Nowicki z humorem opowiada o swoich przygodach na trasie I etapu:

— Wyobraźcie sobie, że z nowym mostem tylnym nie mogę w górach jechać inaczej jak na pierwszym lub drugim biegu. Silnik w tej sytuacji pije tyle paliwa, że chyba zbankrutuję. Jest to zresztą gra w totolotka, bo nigdy nie wiadomo, czy starczy benzyny do następnej stacji. Dwukrotnie musiałem zjeżdżać z trasy, żeby uzupełnić zbiornik paliwa. Nie wiem co będzie na II etapie.

Andrzej Jaroszewicz jest zdenerwowany:

— Właśnie w pobliżu Monte Carlo musiało zabraknąć mi paliwa. Na szczęście zobaczyłem jednego z naszych wycieczkowiczów, który wyjechał nam na spotkanie. Od niego pożyczyłem 20 litrów benzyny i to pozwoliło mi na czas dojechać do Monte.

Kiedy pierwsze emocje opadają, rozmowy stają się dłuższe, spokojniejsze, wtedy też zdobywamy więcej informacji. Po dodaniu do tego wiadomości, uzyskanych od zagra-

nicznych kierowców i kolegów dziennikarzy wyłania się obraz I etapu, który tym razem nie był taki trudny. Spośród 264 samochodów do mety dojechało 219 wozów.

Kierowcy odstawiają samochody do zamkniętego parku maszyn i idą spać, my zaś wracamy do biura prasowego przygotować nasze relacje i przekazać do macierzystych redakcji, a także opowiedzieć je choćby w skrócie tym kolegom, którzy nie mając własnych wysłanników, telefonują na chybił trafił i proszą nas o pomoc. Czekamy też na oficjalne wyniki I etapu, żeby dowiedzieć się ilu zawodników wystartuje następnego dnia do II etapu Monaco — Vals-les-Bains — Chambery — Monaco.

Wieczorem uczestniczymy w ważnej naradzie. Omawia się sposób wymiany tylnego mostu w samochodzie S. Zasady. Okazuje się, że jeden z uczestników wycieczki, śląski rajdowiec Krzysztof Przybyła ma w swoim samochodzie tylny most do pięciobiegowej skrzyni biegów i zgadza się pożyczyć go swemu koledze. Zmiany trzeba dokonać kosztem czasu rajdowego, a więc możliwie najszybciej, żeby nie przekroczyć półgodzinnego limitu, określonego przez organizatorów. Ludzie z serwisu technicznego FSO i doskonali mechanicy, przebywający w Monaco na wycieczce — Mieczysław Urtnowski, Franciszek Aromiński oraz Karol Rimler będą mieli ręce pełne roboty. Jej szybkość zależy od dobrego zorganizowania pracy. Doświadczony rajdowiec i działacz Automobilklubu Warszawskiego Jan Bronikowski, notabene syn olimpijskiego medalisty z roku 1928 w wioślarstwie, ustala sekundowy plan batalii.

Dopiero przed startem, następnego dnia dowiadujemy się, że do II etapu, liczącego ponad 1500 km i mającego aż 8 odcinków specjalnych, czyli po prostu wyścigów górskich, dopuszczono 206 samochodów, w tym wszystkie załogi polskie. W Monte Carlo świeci piękne słońce, ponieważ więc etap trwa prawie całą dobę, postanawiamy w dzień pojechać w Alpy, w nocy zaś śledzić przebieg walki w biurze prasowym, gdzie na wielkich tablicach wywiesza się wyniki każdego wozu na poszczególnych próbach specjalnych.

Nie czekamy na start wszystkich załóg polskich, lecz pędzimy do stacji obsługi, sześć kilometrów od startu, gdzie odbędzie się zmiana wcześniej już wymontowanego tylnego mostu. Pracy tej dokonała wieczorem ekipa mechaników na ulicy, przed hotelem. Przechodzący patrol policji najpierw z zainteresowaniem się przyglądał jak Polacy wymontowują tylny most, a następnie zapowiedział, że jeżeli się natychmiast nie przeniosą z tą pracą do warsztatu, to zostaną ukarani mandatem, a samochód będzie przetransportowany do stacji obsługi przy pomocy policyjnego dźwigu. Nasi mechanicy nie speszyli się, przetoczyli samochód Przybyły w inne miejsce, kilkadziesiąt metrów dalej i rozstawili czujki, mające uprzedzać o zbliżaniu się policji. Na szczęście jednak udało się zakończyć pracę bez żadnych przeszkód.

Jesteśmy w stacji obsługi, gdzie niestety nie ma nawet prowizorycznego kanału. Podziwiamy, jak dokładnie wszystko przygotowano. Narzędzia leżą przy każdym stanowisku w odpowiedniej kolejności, tak, by najmniej czasu tracić na ich szukanie. Obok nas przelatują pierwsze wozy rajdowe. Wreszcie jest Polski Fiat. Sobiesław Zasada precyzyjnie staje na wyznaczonym miejscu. Pani Ewa wysiada, a właściwie wyskakuje z wozu, kierowca jeszcze chwilę w nim zostaje. Patrzymy na błyskawiczne tempo pracy. Wóz wędruje w górę, a po kilku minutach tylny most jest wymontowany, mechanicy odrzucają go na bok. Zbliżam się i próbuję poruszyć mechanizm różnicowy, jednak bezskutecznie. Podchodzi też Sobek i chce zrobić to samo: koła zębate ani drgną. Mistrz kierownicy odwraca się do pracujących mechaników i z lekka podenerwowanym głosem mówi:

— Tym razem mieliśmy szczęście. Tylny most odmówił posłuszeństwa w momencie, gdy samochód znalazł się na swoim stanowisku w stacji obsługi.

Cała operacja, stoperowana przez J. Bronikowskiego trwała 14 minut i 40 sekund. Nikt nam nie chciał później wierzyć, a ludzie z serwisu włoskiego Fiata twierdzili, że w znacznie lepszych warunkach warsztatowych trzeba na to prawie drugie tyle czasu.

Jedziemy teraz na trasę. Okazuje się, że w Alpach warunki są coraz gorsze. Dojeżdżamy do pierwszego odcinka specjalnego. Jeszcze nie pada. Kiedy mignęły nam w szaleńczym tempie wszystkie polskie wozy chcemy jechać dalej. Ba, dobre chęci to jeszcze nie wszystko. Samochód nasz jest kompletnie zablokowany przez co najmniej setkę wozów, którymi przyjechali tu po nas inni dziennikarze i kibice. Na szczęście jeden z policjantów wskazuje nam karkołomną, ale jedyną w tej sytuacji drogę odwrotu. Radzi też na przyszłość wybierać takie punkty, z których jest lepsza możliwość odjechania w każdym momencie. Nie mogliśmy jednak

skorzystać z tej rady. Zanim bowiem dotarliśmy do następnego, upatrzonego punktu na trasie, w górach rozpętała się taka śnieżyca, że postanowiliśmy wrócić do biura prasowego. Decyzja okazała się trafna, bo mniej przezorni wykopywali się z zasp jeszcze następnego dnia.

Zajmujemy miejsca w wielkiej sali, gdzie znajdują się tablice z nazwami odcinków specjalnych z wszystkimi numerami startowymi. Jeżeli samochód przejechał przez dany odcinek, na tablicy wywiesza się kartę z jego wynikiem. Często karty takiej brak przez dłuższy czas. Wtedy niepokoimy się o naszych kierowców. Karta z dużą literą „A" jest najprzykrzejsza, oznacza bowiem wycofanie się załogi.

Tego popołudnia, wieczora i nocy nie oszczędzono nam smutnych wiadomości. Litera A(bandonné) znalazła się przy ponad 150 numerach startowych, w tym przy 5 polskich. Sprawiła to przede wszystkim burza śnieżna, która zaczęła się w momencie gdy kilkadziesiąt pierwszych wozów pokonało dwa trudne odcinki specjalne. Widoczność wynosiła wtedy praktycznie zero, gdyż nawet ze stojącego samochodu nic nie było widać. Wszystko więc zależało od tego jak na treningu została opisana trasa i jak pilot potrafił poprowadzić swego kierowcę przez tę nawałnicę. Oczywiście trzeba było mieć przy tym wszystkim również łut szczęścia. Zabrakło go A. Jaroszewiczowi i J. Wojtynie. Kiedy bowiem zobaczyli wiszącego prawie nad przepaścią Opla Ascone chcieli go na wąskiej drodze wyminąć, niestety przednie koło wpadło do głębokiego rowu i przez godzinę nie można było go wyciągnąć. Tymczasem Opel po minucie niemal cudem cofnął się na drogę i pojechał dalej. Gdyby nasi tę minutę poczekali...

S. Zasada po zmianie tylnego mostu i przebyciu najgorszego fragmentu II etapu, w Burzet miał jeszcze dwie minuty zapasu w stosunku do limitu spóźnień. Na PKC w Le Moulinon przyjechał wcześniej od swego czasu o 25 minut, mógł się więc wraz z żoną pożywić, a mechanicy przeprowadzili czynności obsługowe. Trzy minuty przed terminem ostemplowania karty drogowej małżonkowie Zasadowie wsiedli do wozu i ruszyli do znajdującego się za rogiem ulicy PKC. Niestety wielka ciężarówka zatarasowała drogę i zanim udało się jej przejechać polska załoga straciła pięć minut, a więc o trzy minuty przekroczyła limit i została wykluczona z Rajdu. Marek Varisella i Władysław Domański musieli się wycofać gdyż rozsypał się v ich wozie jeszcze jeden specjalnie przygotowany we Włoszech dyferencjał. R. Nowicki i W. Schramm mieli podobną przygodę jak S. Zasada, tyle, że drogę zablokował samochód rajdowy, który zanim został zepchnięty z wąskiej drogi do rowu „wyeliminował" bodajże 17 załóg. M. Bień na Porsche nie zmieścił się na jednym z zakrętów i wylądował na skale. Załodze nic się nie stało, ale wóz nie był zdatny do kontynuowania rajdu.

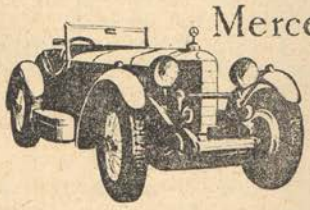
Z niepokojem śledziliśmy przez całą noc losy dwóch pozostałych załóg. Wyniki ostatnich prób specjalnych wskazywały, że R. Mucha zwolnił tempo, nie chcąc ryzykować wypadkiem. Tak więc ubiegłoroczne doświadczenie przydało mu się na coś. Rozważnie również jechał A. Smorawiński. Tymczasem giełda dziennikarska działała. Ktokolwiek dowiedział się coś od swojej ekipy, działaczy lub w inny sposób, natychmiast dzielił się wiadomościami z kolegami. Dzięki temu właśnie znacznie prędzej niż drogą oficjalną dowiedzieliśmy się między innymi dlaczego na początku II etapu odpadł jeden z faworytów — Szwed Bjoern Waldegaard. Otóż kazał on założyć nowe, nie sprawdzone jeszcze opony Dunlopa. Po przejechaniu kilkuset metrów opony straciły przyczepność i Waldegaard zderzył się ze skałą. Na wstecznym biegu wrócił na punkt serwisowy, tam prowizorycznie dokonano napraw i Szwed ruszył naprzód, by wkrótce znowu znaleźć się poza drogą. Tym razem uszkodzenia były poważniejsze, mimo to Waldegaard po zmianie kół usiłował jeszcze kontynuować jazdę, ale pozbawiony amortyzatorów wóz nie był w stanie odrobić spóźnień.

Przez całą noc pasjonowała nas walka najlepszych zawodników. Uzyskiwali oni niemal identyczne czasy na odcinkach specjalnych, ale im bliżej końca etapu, tym bardziej uwidaczniała się przewaga Alpine Renault.

Potwierdziły to oficjalne wyniki etapu. Spośród 51 załóg, które przyjechały na metę, do III etapu dopuszczono 33, ale w pierwszej szóstce były aż cztery Alpiny. Sukces Francuzów wydawał się oczywisty. My natomiast przeżywaliśmy dodatkowe emocje. Kiedy zmęczeni i niewyspani zjawiliśmy się na mecie, witaliśmy zdziesiątkowane samochody, przybywające do Monte. R. Mucha i L. Jaworowicz sklasyfikowani zostali na 33 pozycji i dopuszczeni do ostatecznej rozgrywki. Natomiast A. Smorawiński nie znalazł się początkowo na liście. Okazało się, że wsku-

tek pomyłki sędziów zamiast dopuszczalnych 30 minut spóźnienia, zapisano mu 40, co wykluczało z udziału w III etapie. Na szczęście polski protest został uwzględniony i nasza załoga na BMW jako 34-ta znalazła się na liście nocnego etapu Monaco—Monaco.

Skończyła się dramatyczna noc, ale dla nas nie nadszedł jeszcze czas odpoczynku. Załatwiliśmy pierwsze poranne telefony z redakcji popołudniówek i aby się odświeżyć zażyliśmy kąpieli w krytym basenie z podgrzewaną wodą morską. Następnie normalna praca, a więc oczekiwanie na wyniki, przygotowanie materiałów dla swych redakcji, a później — telefony. W ten sposób minął prawie cały dzień, wieczorem zaś trzeba było choć na godzinę iść do sławnego kasyna gry, obejrzeć je w czasie „pracy". Wrażenie rzeczywiście wielkie, ale skromne ramy tego opracowania nie pozwalają na bardziej szczegółowe wdawanie się w reminiscencje autora z tego przybytku hazardu.



Sen bardzo nam się przydał, bowiem czekała nas następna noc — III etap, liczący 650 km i 7 odcinków specjalnych. To nocne czuwanie umilić nam postanowiła francuska firma benzynowa ELF, która wszystkim przedstawicielom prasy zafundowała kolację i po sześć drinków, z tym, że były to raczej soki owocowe i kawa niż napoje w rodzaju koniaku lub dżinu. Co prawda niektórzy co sprytniejsi potrafili jednak jakoś te proporcje ilościowe zmienić na korzyść mocniejszych produktów przemysłu fermentacyjnego.

Trzeci etap obserwowaliśmy w towarzystwie S. i E. Zasadów, R. Nowickiego oraz dyrektorów J. Bieleckiego i J. Kozarzewskiego. Niestety już po pierwszym odcinku specjalnym przy numerze wozu A. Smorawińskiego długo nie pojawiał się żaden wynik. Wreszcie wywieszono literę „A". Okazało się, że BMW odmówiło posłuszeństwa. Natychmiast S. Zasada wsiadł w swego Fiata i pojechał w góry, aby ściągnąć do Monte Carlo wóz, lub chociażby, jeśli to nie będzie możliwe, zabrać samą tylko załogę. Nie minęła godzina, kiedy zjawił się z powrotem, po przyholowaniu BMW wraz z A. Smorawińskim i R. Żyszkowskim. My natomiast obserwowaliśmy przebieg etapu. Jak mówiły komunikaty meteorologiczne pogoda w górach była zmienna — na niektórych odcinkach padał śnieg, inne były suche i czarne.

Przez dłuższy czas nic się nie działo. Wynikało z meldunków wywieszanych na tablicach, że w czołówce toczy się zaciekła walka o setne części sekund, natomiast te same kartki wywieszane przy numerze samochodu R. Muchy świadczyły o czym innym. Oto polski kierowca jechał spokojnie, starając się nie forsować zbytnio wozu, a tylko na jednym odcinku specjalnym dał się ponieść fantazji i wykręcił bardzo dobry czas. Opowiadał później, że został za ten wyczyn srodze skarcony przez swego pilota, a co ważniejsze — stwierdził, że musiał mu przyznać rację.

Znalazły się też karty do gry i zorganizowaliśmy partię brydża, zresztą bardzo dziwną, gdyż zmęczenie dawało o sobie znać, a może był to wynik kilku drinków, dość, że tych robrów nie można zaliczyć do mistrzowskich. Nie minęło jednak wiele czasu, gdy na tablicach zaczął się uwidaczniać dramat francuskich Alpin. Oto w ciągu niecałej godziny odpadło ich sześć, oddając zwycięstwo Lancii, prowadzonej przez Sandro Munariego z pilotem Mario Manuccim, a także ustępując Porsche, prowadzonemu przez Gerarda Larrousse oraz Datsunowi, co było zaskoczeniem nawet dla samych Japończyków, za kierownicą którego siedział Rauno Aaltonen, a którego nazwisko oprócz normalnego brzmienia było wypisane na nadwoziu również znakami pisma japońskiego. Te meldunki ożywiły ospałych już dziennikarzy, którzy z podnieceniem zaczęli komentować przebieg wydarzeń, co chwila uzupełniany meldunkami, nadawanymi przez Radio Monte Carlo oraz telewizję, korzystającą z kamer ustawionych na najciekawszych fragmentach trasy.

Kiedy rano niewyspani znaleźliśmy się po raz trzeci na mecie, zaczynało już świtać. Ponieważ zwycięzcy Włosi mieli numer startowy 1, oni też jako pierwsi mieli się tu zjawić. Tak też było w rzeczywistości. Kiedy Lancia podjechała i po raz ostatni ostemplowano kartę drogową jej załogi, nastąpiły owacyjne powitania. Obaj zawodnicy znaleźli się na dachu swego wozu, z hukiem wystrzelił korek z pięciolitrowej butelki szam-

pana, a pieniący się płyn trysnął na samochód otoczony szalejącym tłumem kibiców. Również szampanem, z radością i entuzjazmem powitaliśmy Roberta Muchę i Lecha Jaworowicza, którzy w dobrej formie znaleźli się na mecie. Zostali oni sklasyfikowani na 24 miejscu w „generalce", wygrywając w grupie II swoją klasę. Wykorzystał to natychmiast dla celów reklamowych przedstawiciel Polskiego Fiata we Francji A. Chardonnet, wykonując pomysłowe nalepki na szyby, z którymi zresztą jeździ w Polsce przynajmniej co trzeci samochód.

Klęskę Francuzów obserwowaliśmy z pełnymi jej skutkami w sobotnie przedpołudnie, kiedy przed pałacem książęcym Rainier III w towarzystwie małżonki Grace wręczał nagrody. Wtedy to spostrzegliśmy, jak najnowszy model seryjnego Renault 5, wymalowany w różne kolorowe picassy i napisy w rodzaju: „Patrzcie, oto ja, R 5" cichcem opuszczał miejsce, na którym miał być publicznie zaprezentowany w gronie zwycięskich, błękitnych Alpin Niestety nie dojechały one do mety. A przecież Renault wydał około pół miliona dolarów na przygotowania i udział w RMC. Po pomyślnym II etapie zaplanowano, że podczas uroczystości wręczania nagród wykorzysta się zwycięstwo dla rozreklamowania nowego modelu, mającego być odpowiedzią na najnowsze konstrukcje FIAT-a i innych producentów. Tymczasem pierwsza Alpina została sklasyfikowana dopiero na 7 miejscu, a wszystkie pięć z zespołu fabrycznego ściągano z trasy III etapu, przeważnie z rozwalonymi tylnymi mostami. W ten sposób reklamowa bomba nie mogła wybuchnąć, pozbawiona bowiem została zapalnika.

A. Smorawiński został sklasyfikowany na 32 miejscu, co oznaczało, że Polacy, w przeciwieństwie do Francuzów mogli się cieszyć, gdyż uzyskali znacznie więcej niż zakładał program minimum.

O powrocie z Monte do kraju nie będę się rozpisywał. Aha, muszę jednak na chwilę wrócić do Monaco. Otóż na liczne zapytania odpowiadam hurtem, że na słynnym Balu Monte Carlo u księcia nie byłem, wszystkie bowiem zaproszenia przeznaczone dla nas zabrali w czasie, gdy byliśmy zajęci wypełnianiem dziennikarskich obowiązków, wspomniani już bliżej nieznani osobnicy podszywający się pod redaktorów prasy polskiej.

Po upływie roku autor ponownie miał szczęście obsługiwania dla swojej gazety, a także dla TV, kolejnego, 42 RMC, który miał niezwykle dramatyczny przebieg, a

BUNT KIEROWCÓW

przerósł wszystkie sensacje, które w ciągu całej historii RMC wydarzyły się na jego trasach. Zacznijmy jednak od początku. Tym razem, pomni ubiegłorocznych doświadczeń, postanowilimy jechać do Monte Carlo najkrótszą drogą. Mieliśmy do dyspozycji sprawozdawców trzy Polskie Fiaty, a jeden z nich prowadził właśnie Wasz autor. Niestety krótsza droga nie była tak znowu krótka, a to ze względu na pryszczycę w CSRS. Musieliśmy więc jechać dookoła tego kraju i nadłożyć około 800 km.

W Monte Carlo historia już nam znana — akredytowanie się w biurze prasowym, tym razem o dziwo przed kochanymi rodakami, udającymi dziennikarzy, zbieranie pierwszych informacji, przywitania z poznanymi przed rokiem kolegami z innych krajów. Meldunki z tras dojazdowych nie były pomyślne. Już w Austrii odpadła pierwsza polska załoga na Fiacie 125 p: Maciej Stawowiak i Lech Jaworowicz. Odmówił posłuszeństwa przygotowany w Turynie silnik. Zresztą spośród 279 wozów dojechało do Monte niewiele ponad 230, a do II etapu dopuszczono 228. Tuż pod koniec I etapu, na jednym odcinku specjalnym wystrzeliła głowica w drugim Polskim Fiacie — Andrzeja Jaroszewicza i Andrzeja Szulca. Wobec tego do liczącego 1663 kilometry i zawierającego 10 odcinków specjalnych II etapu wystartowały już tylko trzy polskie załogi: Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski, Marian Bień i Janusz Wojtyna — obie na Polskich Fiatach oraz Adam Smorawiński i Andrzej Zembrzuski na BMW Alpina.

W tym miejscu, ze względu na późniejsze wydarzenia autor musi przypomnieć wprowadzony przed kilku laty system przydzielania numerów startowych. Oto otrzymywali je kolejno najpierw najlepsi, później coraz dalej sklasyfikowani w poprzednich RMC kierowcy, a następnie ci wszyscy, którzy zgłaszają się po raz pierwszy lub nie mają za sobą żadnych godnych uwagi wyników. Praktycznie dla grupy najlepszych wystarcza 25 numerów, dla średniej numery od 25 do 90—100, reszta to już znacznie słabsi. Potwierdziła to praktyka kilku ostatnich lat, kiedy zawodnik z numerem powyżej „setki" bardzo rzadko znajdował się na ostatecznej liście tych, którzy wystartowali do III etapu.

W 42 RMC, po dobrych wynikach w poprzednim roku najdalszy numer startowy —

84 — miała załoga A. Jaroszewicza. Natomiast z dopuszczonych do II etapu ostatnim z Polaków był M. Bień z numerem 81. W klasyfikacji oficjalnej po I etapie nasze załogi znajdowały się na niezłych miejscach: A. Smorawiński — 52, R. Mucha — 58, M. Bień — 86.

Rajd odbywał się dotychczas w dobrych warunkach atmosferycznych. Odpadały więc wozy raczej mniej sprawne technicznie. O ile przed rokiem panowała epidemia tylnych mostów, to teraz zaczęły masowo odmawiać posłuszeństwa pompy wodne. Nikt więc nie przypuszczał, że w kilka godzin po starcie do II etapu rozpocznie się seria następujących po sobie niezwykłych wydarzeń.

Zaraz po starcie 227 załóg jedna z nich miała wypadek, zakończony odwiezieniem pilota do szpitala. Ale dla nas wiadomości napływające z trasy były pocieszające — już po pierwszym odcinku specjalnym Polacy przesunęli się w klasyfikacji znacznie do góry, a po drugim byli na 48, 51 i 55 miejscu. Mieliśmy też tę odrobinę dziennikarskiego szczęścia. Chcieliśmy bowiem dostać się na trzeci odcinek specjalny, sławne od lat „piekło Burzet", wszystkie jednak drogi dojazdowe były zakorkowane przez setki, a raczej tysiące wozów należących do kibiców. Wobec tego wróciliśmy do głównej kwatery prasowej. Dzięki temu nie spędziliśmy nocy w zaspach, lecz mogliśmy śledzić przebieg dalszych wypadków, oglądając telewizję, słuchając meldunków Radia Monte Carlo i otrzymując meldunki od organizatorów. Otóż te korki, które nas nie dopuściły na start próby Burzet-Burzet, liczącej — drobiazg — 46,5 km zastopowały również zawodników. Trzeba było anulować jeden z odcinków dojazdowych, a samochody na start OS przeprowadziła policja bocznymi drogami. W rezultacie próbę specjalną rozpoczęto z godzinnym opóźnieniem. Miało to fatalne następstwa dla prawie 150 kierowców. Kiedy bowiem wystartowały pierwsze wozy, nad trasą rozpętała się potworna zamieć. Z nieba leciały takie ilości białego puchu, że natychmiast tworzyły się zaspy. Ale doświadczeni kierowcy z niższymi numerami startowymi jechali ostrożnie, tak, że obyło się bez wypadków. Kiedy jako 49 startował M. Bień zamieć osiągnęła swoje największe nasilenie. Nie wiedzieliśmy jeszcze o tym, że Polak ukończył już ten odcinek, gdy w radio RMC usłyszeliśmy nawoływanie o zamknięcie trasy, pomoc policji i wozów sanitarnych. Zrobiło się nam zimno, ale właśnie w tej chwili panienka z biura prasowego wywiesiła na tablicy czas uzyskany na odcinku Burzet-Burzet przez M. Bienia i za nim jeszcze tylko dwóch kierowców z numerami startowymi 83 i 91. Okazało się, że tylko 51 załóg przejechało ten fatalny odcinek. Jeden z samochodów pojechał zbyt ryzykancko w prawdziwej lawinie śniegu lecącej z nieba. W pewnym momencie wpadł w poślizg, odbił się od ściany skalnej, następnie uderzył po przeciwnej stronie jezdni w kamienny murek i stanął w poprzek wąskiej drogi. Po minucie wystartował do próby szybkości następny wóz i wjechał na ten pierwszy, nie zauważywszy go z powodu ciemności i śniegu. I tak dwanaście samochodów kolejno wbijało się w siebie, tworząc wraz ze śniegiem gigantyczną lawinę. Kiedy się wreszcie zorientowano, że coś nie jest w porządku i wstrzymano następne starty, droga była dokumentnie zakorkowana. Nie pomogły spychacze i dźwigi policyjne. Przez kilka godzin, nawet po ustaniu opadów śniegu, nie udało się odblokować drogi. Tymczasem 51 wozów, które uciekły diabłu z piekła Burzet jechało dalej, w coraz lepszych warunkach atmosferycznych. Prawie 140 kierowców stało przed wrotami piekła i złorzeczyło organizatorom, domagając się przerwania Rajdu. Kiedy ci nie usłuchali tego wezwania zaczął się

PRAWDZIWY BUNT

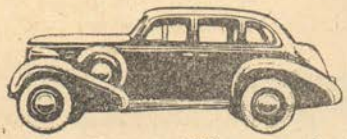
gdyż ponad setka wozów pojechała na 242 kilometr przed metą i tam zablokowała szosę, aby przerwać imprezę. Organizatorzy jednak byli szybsi. Przenieśli PKC z Digne, które leżało już za zablokowanym odcinkiem drogi, do Seyne. Tu ostemplowali karty 51 załogom i zakończyli II etap. Następnie przy pomocy policji przeprowadzili całą karawanę bocznymi drogami do Monte Kiedy buntownicy spostrzegli się, wszystkie wozy były już bezpieczne w parku zamkniętym.

Rozwścieczeni zbuntowani opanowali biuro organizacyjne, wdarli się do biura prasowego, ale dzięki zdecydowanej postawie wszystkich dziennikarzy szybko je opuścili. Prym wiedli Włosi i Niemcy z RFN. Zaczęło się wiecowanie i układy z organizatorami. Buntownicy zapowiadali, że nie dopuszczą do odbycia się III etapu, co zresztą nie miałoby wielkiego wpływu na klasyfikację, ale obniżyłoby autorytet organizatorów.

Ostatecznie Automobilklub Monaco zaprosił wszystkich skrzywdzonych do wzięcia udziału za darmo w 43 RMC, a to powoli uspokoiło nerwy i ostudziło namiętności. Trzeci etap odbył się bez przeszkód.

Autor chciałby dodać, że jeszcze przed Burzet odpadło z rajdu kilku świetnych kierowców jak Bjorn Waldegaard, Simo Lampinen, Luciano Trombotto, Sandro Munari i Amilcare Balliestrieri. Ci dwaj ostatni, jadący na Lancii Fulvii HF, ale w innych barwach, zaczęli się ścigać i w rezultacie oba wozy nie zmieściły się w zakręcie, lądując na przydrożnych skałach, na szczęście niegroźnie dla zawodników.

Polacy pojechali rozważnie i zostali dopuszczeni do III etapu, który na 51 samochodów ukończyło 45, ale oczywiście wszystkie załogi zostały sklasyfikowane. Najwięcej



Chevrolet

emocji dostarczył nam Marian Bień. Miał kłopoty z alternatorem i mógł korzystać tylko z akumulatorów. Stało się to dodatkowym egzaminem dla polskiej obsługi technicznej. Stanęła ona jednak na wysokości zadania i dostarczyła Bieniowi naładowane akumulatory zanim jeszcze wyczerpały się poprzednie. Do akcji tej włączył się także serwis fabryczny włoskiego Fiata. Ostatecznie po raz pierwszy trzy polskie załogi ukończyły cały III etap, zajmując: R. Mucha — 35 miejsce, A. Smorawiński — 39, M. Bień — 41. Już później, po dyskwalifikacji jednego z kierowców wszystkie polskie załogi przesunęły się o jedną lokatę wyżej.

42 RMC zakończył się bezprzykładnym sukcesem Alpine Renault. Zwyciężył Jean-Claude Andruet z pilotem Michele Petite, zwaną także Biche (Sarenka). Trzy pierwsze były Alpiny, a w dziesiątce znalazło się ich aż sześć. Co prawda sprzyjała im pogoda, która dla Polskich Fiatów była raczej zła, gdyż faworyzowała wozy lekkie i szybkie, a nie wytrzymałe lecz wolniejsze.

W ten sposób autor przeprowadził Czytelników przez ponad 60-letnią historię Rajdu Monte Carlo Ma on nadzieję, że przybliżył miłośnikom sportu samochodowego jedną z najpiękniejszych imprez na świecie. Kto wie, jakie przeobrażenia będzie w przyszłości przechodził RMC. Jedno jest pewne — jeszcze pr. z wiele lat miliony zwolenników mocnych wrażeń i rajdów samochodowych co rok w styczniu będą z najwyższym zaciekawieniem obserwować walkę najlepszych kierowców świata, dla których

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO MONTE CARLO.

ZWYCIĘZCY RAJDU MONTE CARLO W KLASYFIKACJI GENERALNEJ

PUCHAR MIĘDZYNARODOWEGO KLUBU SPORTOWEGO

Rok	Zwycięzca	Marka samochodu	Poj. silnika	Miejsce startu
1911	H. Rougier	Turcat-Mery	25 HP	Paryż
1912	J. Beutler	Berliet	16 HP	Berlin
1924	Ledure	Bignan	1975 ccm	Glasgow
1925	F. Repusseau	Renault	9121 ccm	Tunis
1926	V.A. Bruce	A.C. Bristol	1990 ccm	John O'Groats
1927	Lefebvre-Despeaux	Amilcar	1098 ccm	Królewiec
1928	J. Bignan	Fiat 509	990 ccm	Bukareszt
1929	S. van Eijk	Graham-Paige	4718 ccm	Sztokholm
1930	H. Petit	Licorne	904 ccm	Jassy
1931	D.M. Healey	Invicta	4467 ccm	Stavanger
1932	M. Vasselle	Hotchkiss	2475 ccm	Umea
	G. de Lavalette-Ch. de Cortanze	Peugeot	1132 ccm	Umea
1933	M. Vasselle	Hotchkiss	3485 ccm	Tallinn
1934	Gas-Trevoux	Hotchkiss	3485 ccm	Ateny
1935	Ch. Lahaye-R. Quatresous	Renault	5540 ccm	Stavanger
1936	I. Zamfirescu-P.G. Cristea	Ford	3622 ccm	Ateny
1937	Le Begue-J. Quinlin	Delahaye	3553 ccm	Stavanger
1938	G. Bakker Schut-K. Ton	Ford	3622 ccm	Ateny
1939	J. Trevoux-M. Lesurque	Hotchkiss	3485 ccm	Ateny
	J. Paul-M. Contet	Delahaye	3557 ccm	Ateny
1949	J. Trevoux-M. Lesurque	Hotchkiss	3485 ccm	Lizbona
1950	M. Becquart-H. Secret	Hotchkiss	3485 ccm	Lizbona

PUCHAR KSIĘCIA RAINIERA III

1951	J. Trevoux-R. Crovetto	Delahaye	4455 ccm	Lizbona
1952	S.H. Allard-D. Warburton	Allard	4375 ccm	Glasgow
1953	M. Gatsonides-P. Worledge	Ford Zephyr	2262 ccm	Monte Carlo
1954	L. Chiron-C. Basadonna	Lancia	2451 ccm	Monte Carlo
1955	P. Malling-G. Fadum	Sunbeam-Talbot	2267 ccm	Oslo
1956	R.J. Adams-F.E.A. Bigger	Jaguar	3442 ccm	Glasgow
1958	G. Montraisse-J. Feret	Renault	845 ccm	Lizbona
1959	P. Caltelloni-P. Alexandre	Citroen	1911 ccm	Paryż
1960	W. Schock-R. Moll	Mercedes	2180 ccm	Warszawa
1961	M. Martin-R. Bateau	Panhard	848 ccm	Monte Carlo
1962	E. Carlsson-G. Haggblom	SAAB	841 ccm	Oslo
1963	E. Carlsson-G. Palm	SAAB	841 ccm	Sztokholm
1964	P. Hopkirk-H. Liddon	Morris Mini Cooper	1071 ccm	Mińsk
1965	T. Makinen-P. Easter	BMC	1275 ccm	Sztokholm
1966	P. Toivonen-E. Mikander	Citroen	2175 ccm	Oslo
1967	R. Aaltonen-H. Liddon	BMC	1293 ccm	Monte Carlo
1968	V. Elford-D. Stone	Porsche	1991 ccm	Warszawa
1969	B. Waldegaard-L. Helmer	Porsche	1991 ccm	Warszawa
1970	B. Waldegaard-L. Helmer	Porsche	2247 ccm	Oslo
1971	O. Andersson-D. Stone	Alpine Renault	1396 ccm	Marakesz
1972	S. Munari-M. Manucci	Lancia	1584 ccm	Almeria
1973	J.C. Andruet-„Biche"	Alpine Renault	1798 ccm	Monte Carlo

Grek M. Gatsonides wygrał RMC w 1953 roku. Z Warszawy startował pod koniec swojej kariery zawodniczej na rewelacyjnym w owych czasach Mini Cooperze.

Adam Smorawiński – jeden z najlepszych i najwięcej razy uczestniczących w RMC kierowców polskich. Tym razem na samochodzie BMW 2002 TI z Andrzejem Zembrzuskim.

Vic Elford i David Stone wygrali RMC w 1968 roku, startując z Warszawy na Porsche. Tak sobie upodobali naszą stolicę, że od 1966 roku przez kilka kolejnych lat również wyruszali stąd na trasę RMC. W 1970 roku samochód Toyota C nie przyniósł im szczęścia – rajdu nie ukończyli.

Minister przemysłu maszynowego inż. Tadeusz Wrzaszczyk przemawia podczas spotkania z załogami, które w 1972 roku startowały w RMC na Polskich Fiatach. Od lewej: Jerzy Kozarzewski, dyr. FSO, Jerzy Bielecki, Robert Mucha i Lech Jaworowicz – Ewa i Sobiesław Zasadowie, Władysław Domański.

Z ostatniej chwili

Wyniki i omówienie RMC 1975 nie mogły wejść ze względów technicznych do niniejszej książeczki. W związku z tym PT Czytelnicy otrzymują je na załączonej wkładce.

W roku 1974 na trasach, prowadzących do Monte Carlo nie pojawiły się samochody rajdowe. W styczniu tego roku na drogach, szosach i autostradach olbrzymiej większości krajów zachodniej Europy zapanowała cisza, zwłaszcza w soboty i niedziele, kiedy wskutek kryzysu energetycznego obowiązywał zakaz używania samochodów do celów prywatnych. Jednym z pierwszych pociągnięć rządu francuskiego było też skreślenie wszystkich niemal imprez sportu motorowego, a przede wszystkim właśnie Rajdu Monte Carlo.

Sytuacja uległa jednak dość szybko wyjaśnieniu, ale dopiero w połowie roku rajdy, crossy i wyścigi, zarówno motocyklowe jak i samochodowe zaczęły się odbywać normalnie, jak przed wybuchem tego kryzysu. Oczywiście organizatorzy RMC przez cały czas czynili przygotowania do kolejnej edycji tej imprezy. Postanowiono, że start nastąpi w sześciu, później zaś zmniejszono liczbę miast startowych do pięciu. Trasa dojazdowa została znacznie przedłużona i wynosiła ok. 3700 km od miejsca wyruszenia do Gap we Francji, gdzie spotkały się wszystkie załogi. Etap Gap—Monaco liczył ok. 550 km i zawierał cztery odcinki specjalne, które miały za zadanie dokonanie pierwszego uszeregowania uczestników rajdu. Do II etapu, liczącego ponad 1500 km i zawierającego 9 odcinków specjalnych miało być dopuszczonych tylko 180 załóg. Na trasę ostatecznej rozgrywki, długości 753 km i mającej również 9 os organizatorzy chcieli dopuścić zaledwie 60 wozów.

Zaskoczenie, zarówno dla działaczy z Monaco jak i wszystkich miłośników rajdów samochodowych było ogromne — do 43 Rajdu Monte Carlo zgłosiło się niewiele ponad 100 załóg. Na start przybyło jeszcze mniej — do Monaco wyruszyło z pięciu miast 96 załóg, uczestniczących w RMC i 4 — w konkurencji starszych panów — 6 Rajdzie Chevronnes.

Z Warszawy wystartowało 17 samochodów 43 RMC i jeden Chevronnes, w tym 6 Polskich Fiatów 1600 Monte Carlo. Marek Varisella z Janiną Jedynakową, Robert Mucha z Ryszardem Żyszkowskim, Maciej Stawowiak z Janem Czyżykiem i Tomasz Ciecierzyński z Jackiem Różańskim reprezentowali barwy Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, zaś Marian Bień z Andrzejem Turczyńskim i Ryszard Nowicki z Wojciechem Schramem — „Stomilu". Ze Sztokholmu wyruszyła natomiast na BMW 2002 Ti polska załoga Aleksander Sobański i Adam Wędrychowski, która po bardzo dobrej jeździe wygrała Rajd Chevronnes, dzięki czemu podczas oficjalnej uroczystości wręczania nagród, przed pałacem książęcym odegrano Mazurek Dąbrowskiego.

Z pozostałych polskich załóg do mety I etapu nie dojechała tylko jedna — Ryszard Nowicki i Wojciech Schram — wskutek defektu wałka rozrządu w silniku ich wozu. Wśród 73 sklasyfikowanych były pozostałe Polskie Fiaty. Niestety na II etapie wycofali się: Robert Mucha i Ryszard Żyszkowski wskutek podobnego defektu jak R. Nowicki, M. Varisella i J. Jedynakowa gdyż ukręciła się półośka w tylnym moście Fiata oraz Tomasz Ciecierzyński i Jacek Różański po defekcie układu chłodzenia. Dwie pozostałe załogi jechały doskonale i wraz z 41 innymi zakwalifikowali się do końcowej rozgrywki na III etapie, który także ukończyły, obie na miejscach lepszych niż powojenny rekord Sobiesława Zasady — XVII lokata. Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk znaleźli się na XII pozycji w klasyfikacji generalnej, zaś Marian Bień i Andrzej Turczyński na XVI-tej. Zwyciężył Sandro Munari z Mario Manuccim na dziwnym 300-konnym monstrum, zwanym Lancia Stratos. Następne trzy miejsca zajęły Fiaty 124 Abarth. Tak więc 43 RMC zakończył się wielkim triumfem Włochów oraz klęską Francuzów. Do Monte Carlo dojechał także Sobiesław Zasada, tym razem poza konkursem, na Polskim Fiacie 126p, którym wspólnie z Longinem Bielakiem przeprowadził test oleju Selectol Special.