

London-Mexico

od naszego korespondenta z *Motoring News*

Czternastodniowe oczekiwanie zbyt długo się dłużyło. Setki kierowców, kierowników zespołów, mechaników i dziennikarzy wałęsało się, niecierpliwie wyczekując chwili, gdy będą mogli zdjąć kąpielówki i znów przywdziać rajdowe kombinezony.

Wreszcie nastąpił start do najdłuższej i najtrudniejszej części tego najdłuższego i najtrudniejszego sprawdzianu długodystansowego.

O godzinie ósmej rano czasu miejscowego pierwszy z pozostających jeszcze w konkurencji 71 samochodów, citroën DS 21 Reného Trautmanna, opuścił centrum Rio de Janeiro, udając się w 41-godzinną podróż (z trzema próbami specjalnymi) do Montevideo w Urugwaju.

Wcześniej wyczerpane zespoły, po dotarciu do Lizbony i załadowaniu wozów na *Derwenta*, wypoczywały w hotelach wokół stolicy Portugalii.

Słoneczne dni przed "wielkim skokiem" przez Atlantyk upłynęły bardzo przyjemnie. Jedna grupa wyleciała z Europy 28 kwietnia na pokładzie samolotu Boeing 707 linii Varig. Druga dołączyła 30 kwietnia. Hotel *Gloria*, tuż przy wspaniałej plaży w Rio, zajęty został przez rajdowców (także przez coraz bardziej zdumioną wspólnotę rotariańską).

Po rekonesansowych przejażdżkach turystycznych nastała nuda. Wielu przekonało się, jak szybko ubywa pieniędzy, gdy chce się utrzymać nasze europejskie standardy.

Wszyscy z zadowoleniem powitali przybycie *Derwenta* w środę, 6 maja.

Cały czwartek wypełnił rozładunek i czasochłonne formalności celne – nieocenioną pomoc świadczył przy tym rozrywany na wszystkie strony Peter Cooper. W centrum rajdowym z troską analizowano warunki terenowe oraz wszelkie informacje przesyłane z punktów kontrolnych w Brazylii i Urugwaju. Choć w Rio de Janeiro panowała piękna pogoda, świeciło słońce, deszcze w górach miały dać się niejednej załodze we znaki.

Opady spowodowały poważne utrudnienia na etapie Rio Grande: zniesione mosty i bagniste odcinki, niczym w prawdziwym Rajdzie Safari. Skrócono więc etap, wyznaczając zakończenie w São Joaquim, ograniczając czas do 1 godziny 40 minut.

Organizatorzy i uczestnicy rajdu stanęli przed dwoma kolejnymi problemami. Pierwotnie zakładano możliwość zboczenia w Brazylii z oficjalnej marszruty. Gdy John Sprinzel spostrzegł, że przeciętna prędkość rajdowa przekracza prędkość dopuszczalną przepisami brazylijskimi, mógł zagwarantować życzliwość policji tylko na ustalonej trasie; wobec tego ten element regulaminu należało zmodyfikować. Dodatkowo Urugwaj, wbrew oczekiwaniom, nie przeszedł na czas zimowy, toteż notatki rajdowe okazały się nieaktualne. Gdy zaś pojawiły się doniesienia z Argentyny o gwałtownych ulewach i śniegu w Andach, nawet najwytrwalszy optymista pojął, iż wszystkie poprzednie trudy były wprost zabawą wobec tego, co jeszcze czeka uczestników.

Biedny John Bloxham nabawił się podczas kilku dni lenistwa w Rio groźnego rozstroju żołądka, podobnie jak kilka pań. Doktor John Teall, lekarz sportowy, musiał podjąć istotną interwencję; w końcu Bloxham wystartował, choć ze zboląłą miną. Bill Bengry natomiast znalazł czas na usunięcie zęba.

Z wielką ulgą przyjęli organizatorzy z *Daily Mirror* wiadomość, że nawet zapowiadany strajk został odroczony, więc już nic nie przeszkodzi w starcie. Miejscowy klub motorowy przysłał na zakurzone pirs dwie ciężarówki z benzyną i silnymi akumulatorami, na pomoc samochodom po długiej podróży morskiej. Wyznaczono załogom godzinny limit na sprowadzenie pojazdów z portu do parku fermé, tuż obok hotelu *Gloria*; przy największym natężeniu ruchu ulicznego zajmowało to dobre 30 minut, pozostawało więc nieco czasu na obsługę i drobne naprawy. Nie licząc kilku opon, z których uszło powietrze i wyczerpanych akumulatorów (w tym w citroënie Claudine Trautmann), wszystkie samochody dopłynęły w dobrym stanie. Jedynie w BMC 1800 Kena Tubmana lekko wgniecione były przednie drzwi. René Trautman skarżył się wprawdzie, że nie działa szybkościomierz jego DS 21, wszak

przypisywano to raczej galijskiej niecierpliwości skonfrontowanej z jakością przeróbek dokonywanych przez fachowców Citroëna. Wszystkie kluczyki i klucze zebrano na czas transportu statkiem i przechowywano razem, ale te od firmowego citroëna wydawały się, jakby były używane. W każdym razie René Cotton mówił o sabotażu.

Boliwijski BMW 2002 wymagał liny holowniczej i nowej opony; to może tłumaczyło, dlaczego odjechał z pirsu nie podstemplowawszy karty. Z kolei Ray Richards odbierając swojego rolls-royce'a nie znalazł karty drogowej.

Pięć spośród 71 pojazdów, to znaczy oba rolls-royce'y, BMC 1800 załogi Rugge - Price, triumph 2,5 Lloyd - Hirsta oraz cortina GT Soamesa - Warniga, znalazło się w parku fermé ze spóźnieniem z powodu koniecznych reparacji. O godzinie 7,30 rozwiązano park fermé i samochody podążyły do supernowoczesnego Muzeum Sztuki, skąd brazylijski minister komunikacji formalnie wystąpił je w drogę. Jak zwykle w Ameryce Łacińskiej, załogi startowały według swych pozycji w klasyfikacji generalnej. Więc najpierw Trautman, za nim Hannu Mikkola, Guy Verrier i Timo Makinen. Po tym uroczystym starcie właściwy rajd rozpoczął się za miastem, na stacji benzynowej. Nie zjawił się na niej volkswagen-garbus meksykańskich studentów, za co został zdyskwalifikowany, lecz mimo to dojechał do Urugwaju.

Cowan skorzystał tam z okazji i wymienił nadbieg w swym triumphie, wadliwy już od Monzy. Lareta musiał zawrócić, bowiem w jego peugeotcie 404 przepalone było sprzęgło. W rolls-roycie Raya Richardsa na wszelki wypadek zamontowano także drugą nową piastę z tyłu (nawiasem mówiąc, uczynili to pracownicy Des O'Della i Rootesa). Z trudem udawało się na stacji paliwowej i w mieście powstrzymać publiczność, zamierzającą zagarnąć naklejki reklamowe i karty drogowe.

Montevideo

Pierwsza przerwa po starcie w Rio, po 41 godzinach jazdy, nastąpiła w Montevideo. Szybko przebyte trzy etapy - Parana, Rio Grande i Urugwaj - okazały się niebezpieczne. Wprawdzie gospodarze załatali wcześniej najgorsze dziury w jezdniach, jednak w stolicy Urugwaju zameldowały się tylko 52 samochody (z 71). Najbardziej znamienne było wypadnięcie z rywalizacji citroëna René Trautmana, znajdującego się na prowadzeniu z dużą przewagą nad fordami. W pierwszej dwunastce było pięć escortów, trzy citroëny, trzy triumphy 2,5, zaś 12 miejsc dzieliły porsche Terry'ego Huntera i JCB hillmann hunter. Escort Rogera Clarka po odcinku specjalnym etapu Rio Grande uderzył w tył jakiegoś zabłąkanego volkswagena. Ów odcinek specjalny został skrócony z powodu deszczu. W São Joaquim zamiast punktu kontrolnego ustanowiono metę. Dalej kierujący mieli swobodę wyboru drogi do granicy urugwajskiej. W British Leyland zdecydowano się na główną szosę przelotową, nie trasę oficjalną. Niezadowolony John Sprinzel podnosił, iż średnia prędkość w rajdzie wyższa jest niż przepisowa obowiązująca w Brazylii, i tolerancji policjantów można oczekiwać tylko na urzędowo zatwierdzonej trasie. Szosa przelotowa była zresztą dłuższa, zaś intensywny ruch na niej powodował, że jechało się niekoniecznie szybciej.

Na formalnie ustalonej trasie zamieszanie powodowały roboty drogowe i błędne oznakowanie drogi. Paul Coltelloni na citroënie i John Hemsley na peugeotcie 504 skierowali się w niewłaściwą stronę; potrzebowali wiele czasu, by znowu dołączyć do rajdu.

Gdy Hemsley o wskazówki poprosił policjanta, ten najpierw zażądał okazania dokumentów pojazdu. Jakoś nie mogli się dogadać, mocno już spóźniony kierowca nadepnął na pedał gazu i ruszył do ucieczki. Stróż porządku wypalił z pistoletu, bardzo fair trafiając tylko w oponę. Teraz już nikt się nie śpieszył, przy kawie wyjaśniono nieporozumienie.

Peugeot Larety odpadł na pierwszym odcinku specjalnym. W peugeotcie Currella zepsuła się pompa sprzęgła, zaś triumph 2,5 PI Lloyd - Hirsta miał uszkodzone przednie zawieszenie, którego długotrwała naprawa spowodowała, że samochód przestał się liczyć w punktacji. Zdyskwalifikowany Lloyd dla zabawy kontynuował jazdę i zdołał dotrzeć we właściwym czasie do Montevideo.

Spirit of Ecstasy (mowa o figurce kobiety zdobiącej maskę RR) opuściła oba rolls-royce'y: silver shadow Raya Richardsa znieruchomiał ze zdefektowanym tylnym mostem; starszy silver cloud zламаł przednie zawieszenie, a mimo to dobił do urugwajskiej stolicy, gdzie miał zostać zreperowany.

Bob Chesson nie przebrnął przez próbę Rio Grande. Tylna oś jego escorta całkiem się rozleciała, więc z racji czasochłonnej, a koniecznej naprawy wyłączony został z klasyfikacji.

Tony Walker na vauxhallu victorze wypadł z trasy, a w BMC 1800 Ruggego i Price'a silnik doznał wszechstronnych uszkodzeń.

Świetnie na ogół prowadzony escort Clarka zaraz po zakończeniu etapu Rio Grande, gdy za kierownicą siedział Alec Poole, uderzył w volkswagena-garbusa. Rajdowcy nie ucierpieli, poza kilkoma stłuczeniami, lecz na tym ich uczestnictwo w imprezie się skończyło.

Po raz kolejny na przykładzie zawodników prywatnych, startujących na własną rękę, okazało się, jak ważne jest zabezpieczenie techniczne, które powinno być precyzyjnie dostrojone do potrzeb i o szerokim zakresie. Argentyńczyk Gaston Perkins na pożyczonym motocyklu przemierzał kilometry w poszukiwaniu części zamiennych; Peter Jopp zatrzymał się i pomógł koledze w biedzie.

Na tym etapie królowały zdecydowanie escorty, uzyskując pięć najlepszych czasów. Hannu Mikkola wkrótce osiągnął ośmiominutową przewagę nad Trautmannem. Makinen zepchnął Verriera z drugiego miejsca, więc na czele tabeli znalazły się dwa fordys i dwa citroëny.

Przy ustanowionym limicie 1 godzina 40 min najszybsi "zarobili" na odcinku specjalnym Rio Grande takie oto minuty karne:

Aaltonen (escort) 35 min;
Clark (escort) 37 min;
Mikkola (escort) 38 min;
Fall (escort) 38 min;
Makinen (escort) 38 min;
Hunter (porsche 911) 40 min;
Culchetch (2,5 PI triumph) 42 min;
Trautmann (citroën DS 21) 43 min;
Verrier (DS 21) 44 min;
Zasada (escort) 49 min.

Około pięćdziesięciu tych, którzy się ostali, natychmiast ruszyło do Urugwaju. Cooper z Channonem bez problemów przekroczyli granicę, lecz potem stwierdzili gwałtowne obniżenie ciśnienia oleju (wyciek z miski olejowej); zawrócili i dobrnęli do warsztatu firmy Castrol po stronie argentyńskiej, w pełnym pędzie mijając posterunek straży granicznej. Funkcjonariusze groźnie wymachiwali karabinami, ale uspokoił się, gdy wyjaśniono im problem.

Przedstawiciele lokalnych klubów motorowych nazywali etap urugwajski czystym samobójstwem, lecz dla kierowców rajdowych nie było to przecież nic nadzwyczajnego.

Ogromnie dramatyczne okoliczności towarzyszyły wypadnięciu Trautmana z rajdu. Jego citroën w iście niecodzienny sposób zatrzymał się na jednym z mostów. Cztery godziny trwało wyciąganie auta na linie i pośpieszna naprawa najbardziej widocznych szkód. Gdy zawodnik chciał ponownie ruszyć, okazało się, że przekładnia kierownicy jest niesprawna i po prostu nie da się jechać.

Odcinek specjalny etapu urugwajskiego ukończyły 53 wozy, wśród nich toyota Leendersa z uszkodzonym tłokiem, która nie dojechała już do Montevideo. Szwankujący silnik w BMC 1800 Petera Joppa udało się w stolicy Urugwaju przywrócić do porządku. W citroënie Coltelloniego należało wymienić głowicę silnika – brazylijska benzyna mu nie służyła. W hunterze Badhama ciekła chłodnica; złudne okazały się nadzieje, że Chrysler Argentina usunie usterkę następnego dnia. Na ratunek tylnej osi saaba Taylora pośpieszył na szczęście pewien kowal, inaczej samochód byłby nie do użytku. Z podobną awarią w escorcie Harris poradził sobie za pomocą nylonowej liny, zanim sprawą profesjonalnie zajął się serwis Forda. Kanadyjczycy z mercedesa z dieslowskim silnikiem oraz jadący peugeotem wojskowi mieli poważne kłopoty z kompletnie zdruzgotanymi amortyzatorami.

Evan Green i jego zespół wlekli się w kierunku Montevideo triumphem z przepalonym tłokiem. By nie zalać cylindra nadmiarem paliwa, przewód paliwa wiodący do odpowiedniego wtrysku wyprowadzili na zewnątrz; benzyna wylatywała w powietrze obok drzwi pasażera, a jej niemała część dostawała się przez okno do wnętrza auta. W Salto, tuż przy drodze, mechanicy BMC urządzili sobie grill. Gorliwie zajęli się kłopotem Greena, gdy nadjechał, a tymczasem bezański kundel bezczelnie porwał ich mięso z ognia i galopem się oddalił, szczerząc kły. Zaraz po tym zdarzeniu z jeszcze większym zapałem przeklinali więc swoją służbę. Kilka kilometrów dalej maxi zespołu Red Arrows staranował starego fordę populara z jeszcze starszą damą za kierownicą. Wiekowa kierowczyni, która wjechała Brytyjczykom wprost pod koła, nie ucierpiała, jedynie jej przestraszony piesek piszczał przez kilka minut. Samochód rajdowy wyglądał po tym zajściu bardzo źle.

Niewiele bliżej mety peugeot 404 Jeana Claude'a Ogiera zakończył rajd na jakimś ogrodzeniu. Pędzący tuż za nim Badham zdołał ominąć wrak, lecz Claudine Trautman już niezupełnie i w Montevideo zjawiała się z mocno pokiereszowaną karoserią.

Odcinek specjalny Urugwaj:

Cowan (2,5 PI) 14 min;
Culchetch (2,5 PI) 18 min;
Mikkola (escort) 19 min;
Aaltonen (escort) 20 min;

Hunter (porsche) 20 min;
Fall (escort) 20 min;
Hopkirk (2,5 PI) 23 min;
Verrier (DS 21) 23 min;
Vanson (DS 21) 25 min;
Makinen (escort) 26 min;
Channon (cortina GT) 26 min.

Większość pojazdów dotarła do urugwajskiej stolicy kilka godzin później niż najszybsi kierowcy. Gdy zagadnięto Aaltonena, zdobywcę premii za ów etap, że zgarnął teraz więcej pieniędzy niż można było w ogóle uzyskać podczas europejskiej części rajdu, odparł, iż ten fragment rajdu jest znacznie bardziej wymagający niż cała część europejska. I nie mijał się z prawdą.

Z każdym przybywającym wozem pojawiały się nowe opowieści o kraksach, defektach i innych przygodach.

Moskwicze nadjechały całą grupą, z uśmiechniętymi i zadowolonymi z siebie zawodnikami, jakkolwiek Liwshyc przepalił uszczelkę głowicy. W 1800 Jeana Dentona uszkodzony był tylko starter. Aranjó dotarł swoim volvo, w którym nie działał akumulator, ciśnienie oleju zbliżało się do zera, i dałoby się znaleźć jeszcze inne braki. Lecz determinacja opłaciła się: argentyńska fotomodelka zgotowała mu w Montevideo tak serdeczne powitanie, że można zazdrościć. Godzinami przeciągały się prace w park fermé; szczególnie zaabsorbowani byli uczestnicy prywatni, nie mogący zdać się na firmowy serwis. Najwięcej do zrobienia było w capri braci Donnerów, porsche Terry'ego Huntera i trzech hunterach.

Rajd w Ameryce Południowej okazywał się tak trudny jak niegdyś RAC Rally, a kierowców czekało jeszcze około 14800 kilometrów.

Ogólna klasyfikacja w Montevideo:

1. H. Mikkola - G. Palm (escort) 1 h 20 min;
2. T. Makinen - G. Staepelaere (escort) 1 h 40 min;
3. G. Verrier - F. Murac (DS 21) 1 h 41 min;
4. B. Culchetch - J. Syer (2,5 PI) 1 h 51 min;
5. R. Aaltonen - H. Liddon (escort) 1 h 54 min;
6. A. Fall - J. Greaves (escort) 2 h 00 min;
7. P. Hopkirk - A. Nash - N. Johnstone (2,5 PI) 2 h 10 min;
8. P. Vanson - O. Turcat - A. Le Prince (DS 21) 2 h 15 min;
9. R. Neyert - J. Terramorsi (DS 21) 2 h 15 min;
10. A. Cowan - B. Coyle - A. Ossio (2,5 PI) 2 h 19 min.

Santiago, 13 maja 1970

Najdalsze południe rozczarowało profesjonalne załogi. Oba odcinki specjalne nie przedstawiały zbyt trudności. Droga przez pampę i na etapie transargentyńskim była sucha (przynajmniej na początku), można było rozwijać większą prędkość niż spodziewali się organizatorzy i nawet kierowcy fabryczni. W efekcie tabela zasadniczo nie zmieniła się w ciągu dwóch dni dzielących Santiago od Montevideo. Szybkość spowodowała jednakże nieco zamieszania, tuż po rozpoczęciu etapu. Na tył nagle wskutek defektu hamującego BMC 1800 ekipy Royal Navy nadziało się BMW 2000 Kena Bassa. Podobna rzecz zdarzyła się zawodnikom Zivaco (peugeot) i Araujo (volvo).

Cortina Petera Grahama wydosłała się z Montevideo mimo istotnych uszkodzeń skrzyni biegów i nadbiegu, lecz nie zgłosiła się już w punkcie kontroli w Saladillo. W Buenos Aires planowano krótki postój, spotkanie z telewizją i prasą, po którym policja miała eskortować rajdowców poza miasto. Tylko nielicznym dane było skorzystać z usług znajomego teren przewodnika, bowiem po tym, jak motocykl policyjny miał kolizję z

radiowozem, pozostali musieli wykazać się samodzielnością (by poprzestać tu na eufemizmie) w wyplątywaniu się niejako po omacku z sieci ulic.

W Saladillo większości ledwie starczyło czasu na konieczne naprawy.

Stanowiska ekip technicznych znajdowały się na ogół w tej miejscowości, lecz punkt kontrolny i start do odcinka specjalnego na pampie, kilka kilometrów dalej.

Tam również zabrakło policji, obaj sędziowie punktu kontroli czasu stanęli na stole, krzyczeli i machali rękami; inaczej zostaliby przeoczeni.

Szczególnie przyłożyć się do pracy musieli mechanicy BMC. Przez długie godziny przywracali sprawność kolumnie i przekładni kierowniczej w maxi Llingsleya. Na kilka minut przed wjazdem na PKC doprowadzili do porządku samochód Patricii "Tish" Ozanne, który zgubił rurę wydechową.

Startujący w pierwszej kolejności na odcinku specjalnym mieli trasę pełną kurzu, lecz suchą. Dlatego Mikkola i Makinen zmieścili się około trzydziestu minut poniżej ustalonych trzech i pół godziny. Później zaczął padać deszcz, zrobiło się niesamowicie ślisko. W porsche Huntera doszło do defektu silnika, masę czasu zużyła załoga na znalezienie przyczyny. Tu nastął koniec rajdu dla Ozanne; na szczególnie sprzyjającej poślizgom partii drogi znalazła się ze swym maxi poza jezdnią i pozostało jej tylko czekać na odholowanie. Później, odświeżona i wypoczęta, objęła rolę pomocniczą na odcinku Rodeo - La Vina.

W sumie odcinek specjalny na pampie pokonywany był szybko, nie przekraczano nakazanego limitu. Na uznanie zasłużył Potapczyk, najszybszy na moskwiczu. Oto dziewiętnastka najlepszych:

P. Jopp (BMC)
R. Badham (hunter)
R. Neyret (DS 21)
S. Zasada (escort)
P. Brown (hunter)
H. Mikkola (escort)
A. Fall (escort)
L. Potapczyk (moskwicz)
P. Kube (BMW 2002)
A. Cowan (2,5 PI)
R. Aaltonen (escort)
P. Coltelloni (DS 21)
G. Perkins (peugeot 404)
Miss R. Smith (austin maxi)
B. Culchetch (2,5 PI)
P. Hopkirk (2,5 PI)
P. Vanson (DS 21)
G. Verrier (DS 21)
T. Makinen (escort)

Wystąpiły jednak oznaki zmęczenia, utrudnienie stwarzał kurz i zła widoczność. Cortina GT Soamesa utknęła w piaszczystej wydmie pod Bahia Blanca, gwałtownie kończąc swoją latynoamerykańską walkę, dalszy ciąg rajdu odbywał się już bez niej. Z uszkodzeniami chłodnicy i przedniego zawieszenia nie poradzili sobie nawet genialni w sztuce improwizacji wiejscy fachowcy-złote rączki. Odcinek specjalny etapu argentyńskiego był ciężki, w granicach nakazanych 6 godzin zmieściło się tylko trzynastu:

T. Hunter (porsche 911)
R. Neyret (DS 21)
S. Zasada (escort)
H. Mikkola (escort)
A. Fall (escort)
A. Cowan (2,5 PI)
R. Aaltonen (escort)
R. Janssen (datsun 1600 SSS)
B. Culchetch (2,5 PI)
P. Hopkirk (2,5 PI)

P. Vanson (DS 21)
G. Verrier (DS 21)
T. Makinen (escort)

Na terytorium Chile wjechało jeszcze 47 wozów, dwa z nich (dieslowski mercedes Wilsona i takiż peugeot 404 Vujoki) wypadły z punktacji na długiej trasie z Saladilo do Santiago, gdzie wymagana średnia prędkość wynosiła 101 km/h – więcej niż dopuszczalna w jednym i drugim państwie! Lecz na Autostradzie Panamerykańskiej żwawo poruszali się także ci korzystający z niej po raz pierwszy.

Fatalnym zbiegiem okoliczności Badham uwikłany został w wypadek, w którym obrażenia odniósł pewien młody człowiek. Przetrzymany szereg godzin przez policję hunter mógł wreszcie kontynuować jazdę, wprowadzając bez przedniej szyby i z pogiętą karoserią.

Organizacja w Santiago była wzorowa, między innymi począwszy od punktu kontrolnego zawodnikom zapewniono obstawę policyjną przy wjeździe do miasta.

Jako ostatnie przybyły tam BMW 2002 Kena Bassa (bez lamp) i capri braci Donnerów, którzy zabłądzili na chilijskich drogach.

Kierowcy, mechanicy, dziennikarze i organizatorzy, także ci najodporniejsi na trudy, cieszyli się na dwie (choć krótkie) noce, jakie spędzą w wygodnych łózkach. W trakcie przerw na odpoczynek popołudniami otwierano na trzy godziny park fermé – ale tylko dla załóg - celem umożliwienia napraw. Jedynie obsady citroënow nie korzystały z tej okazji, zadowolone ze stanu maszyn. A może, jak twierdzili rywale, te samochody były zbyt skomplikowane, aby nie-inżynier potrafił cokolwiek zreperować.

W fordach wymieniano, co tylko się dało. Wszystkich zakasowali Jimmy Greaves i Tony Fall, demontując belkę poprzeczną zawieszenia w escorcie. Zza płotu dyrygował nimi mechanik Mick Jones.

W capri Donnera założono nowy, kompletny układ wydechowy, Kenn Bass umieścił nowe światła w zgniecionym froncie BMW, "wojskowy" peugeot 504 dostał nowe amortyzatory, spirale oraz wydech. Mike Butler z pełnym spokojem zdjął głowicę cylindra swego escorta, oczyścił i nałożył z powrotem, wszystko w ciągu regulaminowych trzech godzin! Jean Denton poprzestał na umyciu swojego 1800, rozglądaniu się za Patem Wrightem i butlą tlenową.

Czas przejazdu z Santiago do La Paz wyznaczono na 57 godzin. Etap obejmował pokonywanie naprawę trudnych przełęczy, także długie odcinki specjalne. Śnieg i osuwiska zablokowały "wzorcową" przełęcz Agua Negra między Chile a Argentyną.

Trasę należało zmienić. Chilijski odcinek specjalny skończył się pod Illapel, następnie marszruta wiodła w kierunku Santiago i Argentyny. Dla wyrównania próbe czasową Gran Premio zredukowano do 8 godzin na 900 kilometrach częściowo śliskich, błotnistych dróg (pierwotnie planowano dziewięciogodzinną, z Rodeo do La Vina w północnej Argentynie).

Odcinka specjalnego w Chile, nawet skróconego, nie dało się przebyć w zadanym półtoragodzinnym czasie. Mikkoła pomknął jak błyskawica przez przełęcze i błoto, tracąc tylko 45 minut. Następny Ranna Aaltonen zaliczył już 1 h 01 min, kolejny Sobiesław Zasada 1 h 13 min. Jedynie ośmiu miało opóźnienie mniejsze niż dwie godziny.

Odcinek specjalny Chile:

Makinen (escort) 45 min
Fall (escort) 50 min
Mikkola (escort) 51 min
Aaltonen (escort) 53 min
Hopkirk (2,5 PI) 53 min
Culchetch (2,5 PI) 54 min
Ueyret (DS 21) 57 min
Zasada (escort) 58 min
Verrier (DS 21) 64 min
Janssen (datsun 1600 SSS) 64 min
Vanson (DS 21) 68 min

Odcinek specjalny Gran Premio:

Mikkola (escort) 45 min
Aaltonen (escort) 61 min
Zasada (escort) 73 min
Culchetch (2,5 PI) 85 min
Hopkirk (2,5 PI) 92 min
Verrier (DS 21) 94 min
Ueyret (DS 21) 95 min
Hunter (porsche 911) 136 min
Fall (escort) 147 min
Vanson (DS 21) 154 min
Odcinek specjalny Boliwia:
Zasada (escort) 47 min
Culchetch (2,5 PI) 47 min
Verrier (DS 21) 54 min
Mikkola (escort) 56 min
Makinen (escort) 59 min
Neyret (DS 21) 66 min
Aaltonen (escort) 66 min
Hopkirk (2,5 PI) 69 min
Fall (escort) 91 min
Bloxham (hunter) 104 min
Perkins (peugeot 404) 104 min
Freeborough (BMC 1800) 104 min

Poważny wypadek miał tutaj Andrew Cowan. Jadąc w chmurze pyłu wzniecanej przez Jeana Dentona nie spostrzegł ostrego zakrętu i wpadł swoim 2,5 PI na kamienisty piarg. W trybie nagłym całą trzyosobową załogę przetransportowano karetką do szpitala w Salcie.

Fordy znowu miały kłopoty. U Makinena i Falla poluzowały się śruby i trzpienie kół. Fall z Greavesem na trzech kołach dojechali do La Vina, gdzie naprawiono piasty.

Claudine Trautman dokończyła ów koszmarny etap na ostatnich kroplach benzyny. W Citroënie Pata Vausona odmówiła posłuszeństwa pompa paliwowa. Bob Freeborough miał w swym 1800 pognieciony dach, brakowało mu przedniej szyby, bowiem sprzątnął z drogi konia.

Zanim dane było spędzić spokojną noc w La Paz, należało pokonać odcinek specjalny – boliwijski kawowy, na którym zawzięcie walczono o dodatkową nagrodę, ufundowaną przez jedną firm produkujących kawę. Odcinek rozciągał się pomiędzy Villazon a Potosi, wiódł typowymi andyjskimi szosami na wielkich wysokościach, co zmuszało do denerwujących manipulacji przy składzie mieszanki. Najszybsi okazali się teraz Zasada i Culchetch.

Moskwicz Liwszyca dachował i odpadł z konkurencji; triumph Hopkirka złamał półoś, którą jednak w porę naprawiono.

W stolicy Boliwii wszystko okazało się fantastycznie przygotowane, masa policji odgradzającej trasę; park fermé umieszczono w pomieszczeniach celnych portu lotniczego.

Nie widziano już w La Paz Terry'ego Huntera, także Badham trafił na listę wykluczonych.

Brian Culchetch potrzebował nowej szyby przedniej do PI; dostępna była tylko do escorta, więc by ją wprawić musiał posłużyć się znaczną ilością gumy i plastra.

Ameryka Środkowa, 26 maja 1970

Przed ostatnim odcinkiem specjalnym na prowadzeniu znajdowali się wciąż Mikkola z Palmem, dosiadający escorta 1,9 l, na drugie miejsce wspięli się Culchetch z Syerem, spychając Aaltona z Liddonem na trzecie.

Zdarzyło się parę nowych wypadków (citroën Vansona z autobusem, samochód techniczny firmy Citroën też z autobusem), w tym jeden śmiertelny: wyjeżdżający ze stacji paliwowej citroën Coltelloniego-Maranga, zwycięzców w Monte Carlo w 1959 roku, zderzył się z innym pojazdem i zapalił.

Marang nie przeżył, jego stary przyjaciel Coltelloni uległ ciężkim poparzeniom.

Odcinek specjalny Costa Rica znowu skrócono, na 2 godziny 30 min (z 3 godzin). Zdążyć w tym czasie było absolutną niemożliwością. Niektórzy wprawdzie się starali, ale i tak wszyscy woleli dojechać do Mexico niż w gwałtownych okolicznościach zakończyć rajd wcześniej.

Załogi triumfów nie miały nic do stracenia, a wiele do zyskania. Najszybszy był więc Paddy Hopkirk (40 minut opóźnienia), po nim Hannu Mikkola, następnie Brian Culchetch. Niesprawny dopływ paliwa w eskorcie Aaltonena przyniósł znaczące przesunięcie w klasyfikacji ogólnej. Ten zawodnik stracił na owym odcinku 1 h 33 min, więc na drugie miejsce wszedł triumph Culchetcha - Syera. Freeborough (BMW 1800) został z ósmego miejsca wyparty przez Zasadę. Rosemary Smith nadrobiła 34 minuty wobec pani Trautmann, której DS 21 miał mocno poprute wnętrzości. Wszystkie przesunięcia były przewidywalne, nikogo nie zaskoczyły.

Odcinek specjalny Costa Rica:

1. Hopkirk 40 min;
2. Mikkola 46 min;
3. Culchetch 51 min;
4. Zasada 1 h 07 min;
5. Janssen i Fall 1 h 09 min;
7. Miss R. Smith 1 h 11 min; Kingsley 1 h 21 min;
9. Vanson 1 h 25 min;
10. Rees 1 h 26 min;
11. Tubman i Cooper 1 h 27 min;
13. Aaltonen 1 h 33 min;
14. Bendek 1 h 36 min;
15. Makinen 1 h 37 min.

W San José zaczynała się długa, wykańczająca psychicznie trasa przez Nikaraguę, Salwador i Gwatemalę do wielkiego finiszu w Mexico. Załogi tak szybko pragnęły mieć ją za sobą, że najszybsze dotarły do Oaxaca jedenaście godzin przed startem azteckiego odcinka specjalnego i z radością skorzystały z posłań w meksykańskich hotelach. Jako ostatni granicę przekroczyli Doug Harris z Mikiem Butlerem; ich bardzo zdefektowany pojazd był najsłabszy spośród escortów, 1300 ccm., choć na zewnątrz wyglądał prawie jak nowy.

Ostatnim smutnym akordem imprezy było wypadnięcie z rajdu Citroëna Claudine Trautman; auto znieruchomiało między miastem Gwatemala a przejściem granicznym. Przez ostatnie godziny działały w nim tylko trzy cylindry, na koniec pożerał aż 3 litry oleju na 5 kilometrów, ledwie posuwał się o własnych siłach. Nastroj w obozie Citroëna zapanował ponury, jako że jedynym reprezentantem pozostał Vanson. Aztecki odcinek specjalny – 170 kilometrów do przebycia w założeniu w półtorej godziny - nie wniósł nic zaskakującego. Wspaniałą taktyką zastosowali reprezentanci British Leyland: pierwszy wyruszył Culchetch; za nim Hopkirk, starając się wzniecić jak największe obłoki kurzu, by uniemożliwić wyprzedzenia ścigającemu go Aaltonenowi. Ten musiałby przegonić obydwu triumphy, jeśli chciał zagrozić drugiemu miejscu Culchetcha w klasyfikacji ogólnej; w istocie zarobił zaledwie 3 minuty, a to nie wystarczyło. Hannu Mikkola poprzestał na jeździe śladem Zasady, pewny własnej przewagi.

Aztecki odcinek specjalny:

1. Aaltonen 56 min;
2. Culchetch 59 min;
3. Hopkirk 1 h 02 min;
4. Zasada 1 h 09 min;
5. Mikkola 1 h 11 min;
6. Makinen 1 h 12 min;
7. Fall 1 h 16 min;
8. Katz 1 h 21 min;
9. Rees i Kingsley 1 h 23 min'
11. Miss R. Smith i Bendek 1 h 29 min;
13. Channon 1 h 32 min;
14. Tubman 1 h 36 min;

15. Cooper 1 h 37 min.

Później do pokonania została już tylko główna droga do faktycznej mety w Fortin (około 320 kilometrów od Mexico). Tamtejszy hotel aż po dach zajęli rajdowcy, przez co należy rozumieć, iż bar czynny był całą dobę.

Niektórych widziano, jak w kompletnych kombinezonach baraszkowali w basenie.

Przyjęcie, jakie zgotowało miasto, było imponujące: ściągnięto chyba wszystkie miejscowe dziewczęta, by w strojach ludowych pozdrowiały kierowców.

Na szczęście długi czas oczekiwania przed odcinkiem azteckim umożliwił wypuszczanie kolejnych zawodników z dużą częstotliwością, więc dwadzieścia jeden wozów pojawiło się w Fortin w ciągu godziny.

Rob Janssen natomiast przybył kilka godzin później, z całkowicie zniszczonym prawym bokiem datsuna. Gdy z niewiadomych przyczyn zarzuciło na szosie wielką ciężarówką, musiał wybrać między skałą po lewej, a tym niebezpiecznym sąsiadem po prawej. Podjął decyzję, z opisany skutkiem.

Gdy Ranno Aaltonen na escorcie był pierwszy, to ostatni był Doug Harris, również na escorcie.

Mexico, 28 maja 1970 - już po wszystkim

Odległość między Fortin a Mexico wszystkie ostale się jeszcze zespoły planowo pokonać miały w konwoju policyjnym. I stał się prawdziwy cud – plan zrealizowano. Ustawiono samochody w kolejności wedle klasyfikacji generalnej i poprzedzana przez dwa radiowozy kawalkada (w miarę posuwania się coraz barwniejsza i weselsza, gdy dołączały do niej meksykańskie auta) pognąła po wysokiej jakości drogach w kierunku stolicy, znacznie szybciej niż dopuszczały lokalne przepisy.

W kolumnie znajdowały się także wozy dziennikarzy, obsługi technicznej i coraz liczniejszych "czynnych widzów". Wszystko to mknęło ulicami Mexico w dzikim pędzie, aż zahartowanych na andyjskich szlakach zawodników zlewał zimny pot. Szczęśliwym trafem nie zdarzyło się nic groźnego.

Ceremonii dekoracji zwycięzców należałoby się jednak wstydzić: prowadzący na ogół nie znał nazwisk, a jeśli któreś znał, to źle wymawiał; mylił kolejność. Niesłychane, iż nikt z prominentów i oficjeli z łoża honorowej nie wypowiedział słowa podziękowania dla organizatorów: Johna Sprinzela, Tony'ego Ambrose i Johna Browna, którzy doskonale poradzili sobie z zadaniem niemal niewykonalnym. Zbulwersowany Patrick Vanson musiał ratować sytuację.

Odbyła się więc najdłuższa, najtrudniejsza, najbrutalniejsza, budząca największe obawy impreza motorowa, niezaprzecalnie sportowa rywalizacja na szczycie. Komercyjny komponent pozostał na uboczu. Klasyfikacja końcowa:

			<u>cds.s karny</u>
1	H. Mikkola – G. Palm	ford escort	9 h 07 min
2	B. Culchetch – J. Syer	triumph 2,5	10 h 25 min
3	R. Aaltonen – H. Liddon	ford escort	10 h 46 min
4	P. Hopkirk – A. Nash – N. Johnstone	triumph 2,5 PI	12 h 26 min
5	T. Makinen – G. Staepelaere	ford escort	14 h 31 min
6	A. Fall – J. Greaves	ford escort	19 h 31 min
7	P. Vanson – O. Turcat – A. Le Prince	citroën DS 21	22 h 03 min
8	S. Zasada – M. Wachowski	ford escort	23 h 59 min
9	R. Freeborough – P. Cooper – Redgrave	BMC 1800	
10	R. Smith – A. Watson – G. De Rolland	austin maxi	24 h 42 min
11	K. Tubman – A. Welinski – R. McAuley	BMC 1800	30 h 35 min
12	L. Potapczyk – E. Bażenow – J. Lesowski	moskwicz 412	32 h 36 min
13	W. Bendek – D. Hubner – J. Burgoa	BMW 2002 TI	34 h 06 min
14	R. Cooper – R. Channon	ford cortina_GT	35 h 14 min
15	A. Rees – H. Thomas – W. James	hillman hunter	36 h 43 min
16	A. Katz – A. Kling – A. Pfuhl	mercedes benz	37 h 50 min
17	G. Holm – W. Bubnow – K. Girdauskas	moskwicz 412	38 h 05 min
18	J. Denton – P. Wright – Crellin	BMC 1800	38 h 52 min
19	G. Perkins – J. Greene	peugeot 404	39 h 16 min
20	S. Teniszczew – W. Kisłych – W. Szczyroczenkow	moskwicz 412	40 h 46 min
21	R. Janssen – J. Dik	datsun 1600 SSS	41 h 05 min

22	T. Kingsley – P. Evans – M. Scarlett	austin maxi	46 h 01 min
23	D. Harris – M. Butler	ford escort GT	46 h 25 min
24	C. Trautmann – C. Perrier	citroën DS 21	66 h 08 min
25	J. Hemsley – W. Easton	peugeot 504	
26	P. Coltelloni – H. Marang	citroën DS 21	

Madame Trautman, J. Hemsley oraz P. Coltelloni zmieścili się w klasyfikacji, gdyż zarejestrowano ich przybycie do Bonaventura.

Zwycięzcy w poszczególnych klasach:

1300 ccm: D. Harris – M. Butler (ford escort GT_

1300 – 1600 ccm: H. Mikkola – G. Palm (ford escort 1834 ccm);

2000 – 3000 ccm: B. Culchetch – J. Syer (triumph 2,5 PI);

Klasyfikacja fabryczna: Ford (Mikkola, Aaltonen i Makinen);

reprezentacja narodowa: Finlandia (Mikkola, Aaltonen i Makinen);

najlepsi zawodnicy startujący prywatnie: P. Vanson – O. Turcat – A. Le Prince (citroën DS21)

kategoria pań: R. Smith – A. Watson – G. De Rolland (austin)

1 zdjęcie poniżej tytułu: Wśród kaktusów i skał. Aaltonen z Liddonem na escorcie zajmują dającą wszelkie szanse drugą pozycję.

2 zdjęcie: Escort Makinena w locie. Kierowca sądzi, że w powietrzu szybciej dotrze do mety.