

Sam los sprawił, a właściwie fabryka Renault, że za plecami S. Zasady rozgrywała się jedna z najbardziej pasjonujących i uczciwych rywalizacji o tytuł najlepszego kierowcy rajdowego w Polsce.

S. Zasada, mimo że gdyby nawet wygrał ostatnią eliminację, zgromadziłby 45 punktów (z trzech el.), co tylko przy totalnym kataklizmie głównych pretendentów mogło mu teoretycznie zapewnić tytuł. Do końcowej klasyfikacji generalnej liczyły się bowiem cztery eliminacje i wszystko miało rozstrzygnąć się na XIX Rajdzie Wiślańskim.

Organizatorzy tego rajdu z komandorem St. Jabłońskim od paru lat starali się wypracować w ramach obowiązujących regulaminów oryginalną konwencję Rajdu Wiślańskiego. Ich sukcesem na tym polu było takie dobranie czasów przejazdów między PKC i takie nasycenie nimi trasy, że rajd na ogół jechał zwarty, niejako w kolumnie i w ten sposób ułatwiał czynności organizacyjne oraz skracał czas wyłączenia dróg z ruchu publicznego.

Ten model rajdu utrwalony przepisami, oczywiście w innej formie obowiązywać będzie jeszcze w połowie lat 90.

Byli więc działacze Automobilklubu Śląskiego w pewnym zakresie prekursorami późniejszych zmian. Cechą charakterystyczną Rajdu Wiślańskiego w tamtych latach były trudności nawigacyjne, ale to podobało się zawodnikom, a liczne próby sportowe podnosiły jego znaczenie.

Tak było i w 1969 r., kiedy na trasie 1275 km zlokalizowano 13 prób sportowych, natomiast widowiskowe próby zrywu i hamowania, zwrotności i tzw. próba slalomowa, zostały zgrupowane w Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie. Tam tłumy publiczności podziwiała mistrzów tras rajdowych.

Chwalony przeze mnie rajd miał też swoje potknięcia, jak choćby zlokalizowanie na jednej drodze w przeciwnych kierunkach odcinka specjalnego i próby szybkości górskiej. Doszło tu w czasie treningu do wypadku. Dwie załogi: A. Smorawiński – B. Krupa i W. Mrówczyński – Cz. Murawski, obie w samochodach BMW, zderzyły się czołowo rozbijając auta. To były pierwsze zdarzenia tego typu i trzeba było upływu kilkunastu lat, by po podobnym wypadku Janusza Szerli zakazać na rajdach powtarzalnych przejazdów OS-ów w przeciwnych kierunkach.

Z 20 załóg, które wystartowały do rajdu, dojechało 15 i tą ostatnią sklasyfikowaną załogą byli zawodnicy A. Krakowskiego K. Gałganek – K. Paczka. Przekroczyli limit spóźnień M. Skrzypek – W. Nicieja. Pozostali zawodnicy A. Krakowskiego odnosili jednak sukcesy. A. Nytko – J. Chmielewski zajęli 3 m. w klasie i ich wynik liczył się do klasyfikacji zespołowej rajdu. „Hutnik“ i „Górnik“ znów dla Krakowian. Takim tytułem witało „Tempo“ sukces. „Zgoła tradycyjnym zwycięstwem reprezentantów Krakowskiego Automobilklubu zakończył się rozegrany w ub. piątek i sobotę (12–14.09. – aut.). „Rajd Wiślański“... Zespół A. Krakowskiego w składzie S. Zasada, R. Nowicki i A. Nytko zdobył na własność (już po raz drugi) nagrodę „Hutnika“, natomiast S. Zasada wygrał (również po raz drugi z rzędu) „Górnika“ – nagrodę w klasyfikacji indywidualnej...”

Ryszard Nowicki dopiął swojego celu, tu na Rajdzie Wiślańskim zajął II m. w klasyfikacji generalnej i bez żadnych wątpliwości nie pozwolił na to, aby dorobek całego sezonu poszedł na marne. Był to wielki dzień Ryszarda Nowickiego i solidarnie jeżdżącego z nim cały sezon Mariana Bienia. Z. Nowicki dziennikarzowi „Motoru“ powiedział: „Jestem bardzo zadowolony z tego sezonu. Moją ambicją było zdobycie „Pucharu MOTORU“, który jest ważną nagrodą dla polskich kierowców startujących w imprezach krajowych. Bardzo sobie cenię tę nagrodę, cenię i jestem zadowolony, że przypadła mi w udziale“.

Bardzo skromna to była wypowiedź i nie przystająca chyba do emocji związanych z tak dużym sukcesem. Pan Ryszard bowiem, jak z kierowcą, tak i w życiu pozasportowym wyróżniał się zawsze dużą dynamiką. Słuchając go 27 lat później miałem niemałą satysfakcję z barwnego przekazu i znakomitej pamięci, jaką prezentował spełniając moją prośbę o rozmowę.

RSMP zakończyły się dla Automobilklubu Krakowskiego sukcesem, o który było coraz trudniej na trasach rajdowych. Mistrzami Polski w klasach zostali:

**Ryszard Nowicki, klasa do 1300 cm³,
Marian Bień, klasa pow. 1300 cm³,
Kazimierz Jaromin, klasa do 850 cm³.**

Wicemistrzem Polski został Andrzej Nytko w klasie do 850 cm³.

Na wniosek Automobilklubu Krakowskiego poparty przez GKSS i Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego – Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki nadał tytuły Mistrza Sportu; to wówczas bardzo cenione wyróżnienie otrzymali: Ewa Zasada, Ryszard Nowicki, K. Jaromin, Andrzej Nytko.