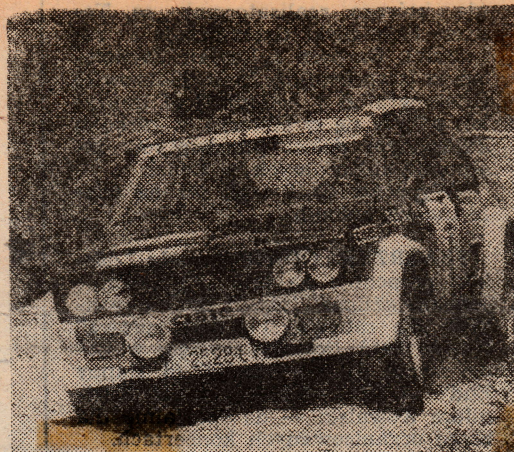


KAZIMIERZ
KOLINKA

40 JUBILEU- SZOWY



Ustalamy taktykę. Mietek Błaszczynski ma samochód Renault 5 Gordini (szybkie auto). Zabierze wózek z oponami i wyjedzie 4 godziny przed startem na pierwszy punkt.

Grześ Niśkiewicz w tym samym czasie wyjeżdża na drugi punkt Fiatem 125 P. Obaj spotkają się na trzecim, gdzie jest najtrudniej dojechać. Któryś z nich musi się tam znaleźć. Ja dopilnuję startu i zapewniam obsługę na wyścigu w Sobótce. Ustalamy dalsze punkty serwisowe. Co 180–200 kilometrów musimy spotkać załogę. Jeżeli zawalimy, nie dojadą z powodu braku benzyny.

Ostatnie godziny przed startem. Pustoszeją parkingi przed hotelem, wozy serwisowe już zaczęły swoją pracę. Zawodnicy jeszcze wypoczywają. Ich sukces leży w rękach tych, o których nikt nie pisze: w złotych rękach mechaników. Idę na płytę stadionu, gdzie „drzemia” potężne smoki na kołach: Porsche, Alfa Romeo, Mercedes, Polonez 2000, Skoda. Jakże małe wyglądają wśród nich nasze maluchy — Polski Fiat 126 P. Rasowi kibice wiedzą, że te małe auteczka są bardzo szybkie i radzą sobie z trudami najcięższych rajdów. Dosiadają ich znani polscy kierowcy: Lubiak, Szerla, Pinis, Ryndak.

Powoli zapełniają się trybuny stadionu. Na płytę wchodzi zespół sędziowski z przewodniczącym, Florianem Tomeckim. Są obserwatorzy FIA (Federacja Sportu Samochodowego), Henri Schmitz i Lucien Coiffe.

Jest Jerzy Szymaniak, przewodniczący zespołu rajdowego Głównej Komisji Sportu Samochodowego. Dziś pełni funkcję szefa ekipy narodowej.

Nadchodzą zawodnicy. Ryk pierwszych maszyn, kierowcy rozgrzewają silniki, piloci porządkują dokumenty.

Na podium wjeżdża samochód z numerem 1, Porsche 911 SC. Za kierowcą faworyt rajdu, Francuz Bernard Beguin z pilotem Jean Jacques Lenne.

Z dwójką, na takim samym samochodzie, Hiszpanie: Antonio Zanini i Sabater Sanchez, dwukrotnie zwycięzca Rajdu Polskiego. Czekam na Polaków. Numer 8 — Błażej Krupa i Piotr Mystkowski na samochodzie Renault 5 — Alpini. Rozmawiałem z nimi przed startem. Obecnie są na ósmej pozycji w mistrzostwach Europy. Zrobią wszystko, żeby ten rajd ukończyć. Znani są ze strategii walki. Piotra Mystkowskiego koledzy nazywają komputerem. Notuje wyniki przeciwników i w każdej fazie rajdu wie, na jakiej są pozycji. Podjeżdża Polonez 2000. Fabryczna załoga FSO: Maciej Stawowiak, Ryszard Zyskowski. Pokazuję im zaciśnięty kciuk na szczęście i muszę już jechać na trasę. Obowiązki szefa ekipy nie pozwalają mi na obejrzenie startu wszystkich aut. Zobaczę ich na wyścigu w Sobótce.

Wyjeżdżamy ze Stadionu Olimpijskiego w szpalerze kibiców i jedziemy tak przez cały Wrocław. Do Sobótki jest około 50 km. Ale, żeby dostać się na metę próby wyścigowej, musimy objechać dookoła. Dopiero po 120 kilometrach osiągamy cel. Tu, po mecie wyścigu, zawodnicy wjeżdżają na punkt kontroli czasu i po otrzymaniu wizy — dalej na trasę. I dziemy oglądać wyścig. Nasz zawodnik ma numer startowy 89, zjawia się dopiero w 90 minut po pierwszym kierowcy.

Kiedy we wtorek, 8 lipca, wjeżdżam do Wrocławia, widzę, że miasto żyje tą wielką imprezą.

Eliminacja Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy Kierowców, Mistrzostw Krajów Demokracji Ludowej o Puchar Pokoju i Przyjaźni i Mistrzostw Polski. Przed wjazdem na Stadion Olimpijski,

gdzie mieści się biuro rajdu, olbrzymi transparent: Witamy zawodników! Na ulicach kolorowe plakaty i mapy trasy. Parging pełen kolorowych samochodów, wszędzie mnóstwo ludzi. Tu parkują wozy serwisowe i organizatorów. Gwar, ruch, kolor, natychmiast wciągają w atmosferę. Wszędzie czuje się radosne podniecenie. Biuro rajdu i prasowe znajdują się w pomieszczeniach pod trybunami stadionu. Tu wre gorączko-

wa praca. Zgłaszają się kierownicy ekip po odbiór dokumentacji dla zawodników.

W sekretariacie pani Ewa Jagodka dwóje się, żeby jak najszybciej wydać niezbędne dokumenty. Na stanowisku obok służba kwatermistrzowska załatwia zakwaterowanie. Dalej stolik pań-tłumaczek. Cztery dziewczyny pracują prawie non stop. Przekładają w językach: angielskim, francuskim, niemieckim, hiszpańskim, włoskim, greckim, szwedzkim, rosyjskim i bułgarskim. Ekipy z 17 krajów zgłosiły się do rajdu. Pracy moc. Wchodzę do biura prasowego, na razie jeszcze tu cicho. Wita mnie szef prasowy rajdu, pan Kazimierz Łuczak. To on będzie się troszczył o to, aby dziennikarze otrzymali w porę niezbędne informacje, zabezpiecza łączność i komunikację. Gotowe są już dwie kabiny teleksowe, zamówiony autokar. Za kilkanaście godzin sala biura prasowego stanie

się miejscem najciekawszych spotkań. Wywiadów udzielią najlepsi kierowcy Europy: Hiszpan — Zanini, Francuz — Ragnotti i, polski zawodnik, Błażej Krupa.

Rozglądam się po sali. Jedna ze ścian zajęta przez plakaty reklamujące STARA-266. Zastanawiam się właśnie, co robi reklama samochodu ciężarowego na rajdzie.

— Ten wóz jest naprawdę wspinał się, zdobył złoty medal na Międzynarodowych Targach w Poznaniu i tytuł Vicemistera Exportu w bieżącym roku. Jeżeli pan sobie życzy, mogę udzielić szerszej informacji.

— W ten sposób inżynier Jerzy Bukowski, rzecznik prasowy FSC w Starachowicach budził zainteresowanie dziennikarzy samochodem ciężarowym.

Po kilku minutach rozmowy poznajemy wszystkie parametry rewelacyjnego STARA-266. Firmę „Star” reklamuje na rajdzie polskim sześciu najlepszych kierowców europejskich. Zaproszeniem na przejażdżkę STAREM kończymy rozmowę.

Na chwilę wpada do biura zagoniony komandor sportowy, Jerzy Borowicz. Znamy się od lat. Namawiam go na chwilę odpoczynku.

—Rajd z czterema gwiazdkami, najwyższy stopień trudności. Dodatkowo, nieprzewidziane utrudnienia, sprawia aura. W Wałbrzyskiem ogłoszono stan powodzi, zalało drogi główne, trasa E-12 w kilku miejscach nieprzejezdna. Wystano helikopter na zwiad. Z jego pokładu wiceprezes Automobilklubu Dolnośląskiego, Andrzej Postawka, określi, czy zachodzi konieczność zmiany trasy. Istnieje obawa, czy serwis towarzyszące zawodnikom będą w stanie dostarczyć paliwo. Jerzy Borowicz twierdzi, że zmiana trasy to ostateczność. W tym rajdzie startują najlepsi i muszą dać sobie radę nawet i w takich warunkach.

Czekając na informacje z helikoptera rozglądam się za kierownikiem trasy, Andrzejem Doboszem. On zna każdy kilometr tego rajdu. Znajduje go ślęczącego nad mapą.

— Andrzej, przejadą?

— Jeżeli nie zacznie znowu padać, to powinni. Mam informację, że woda opada. Czekam jeszcze na komunikat meteo.

— Co z serwisami, skoro główne drogi są zalane?

— Muszą szukać objazdów.

— Jak? Połowa dróg zamknięta dla rajdu, i tak trzeba nadkładać setki kilometrów, żeby zdążyć na punkty.

— Chłopie, nie truj! To jest rajd z czwórka. Tu wszyscy muszą być znakomici: zawodnicy i kierowcy serwisu. Na tym polega wielkość tej imprezy.

Idę przekazać tę informację ekipie łódzkiej. Powodów do radości, jako kierownik ekipy Automobilklubu Łódzkiego, nie widzę.

Dysponujemy trzema wozami serwisowymi dla naszej załogi: Jerzy Szulc i Bogdan Lech. Pierwszy etap rajdu liczy 923 kilometry. Tyle muszą przejechać zawodnicy. A serwisy?

0201

Teren wyścigu ogrodzony linami. Milicja Obywatelska i ORMO utrzymują wzorowy porządek. Zadanie mają trudne, bo niesforni kibice, nie bacząc na niebezpieczeństwo, chcą stać jak najbliżej drogi. Z daleka dochodzi stłumiony odgłosy warkot silnika. Nadjeżdża samochód organizatora otwierającego wyścig. Sprawdzają, czy trasa jest całkowicie zabezpieczona.

Po kilku minutach jedzie. To już zawodnik. Słychać to po pracy silnika.

Stoję na ciasnym, lewym zakręcie (tzw. nawrocie). Zakręt ma kształt litery V. Już widać światła. Jest Polski Fiat 125 P z numerem 94. Wlózł hamulców, jęł skrzyni biegów, krótki poślizg i odjazd. To Michał Chroniowski, który przeciera trasę. Jest pełnoprawnym zawodnikiem w tym rajdzie. Organizator powierzył mu tę funkcję, aby na kilka minut przed wielką stawką mógł postawić sędziów w stan gotowości. Krąży samotnie pięć razy po trzy kilometry. Skończył.

Teraz słychać potężny ryk silników. Są. Jedynka — Beguin, dwójka — Zanini, trójka — Blomqvist, czwórka — Preglisco. Dwa samochody Porsche, Saab 99 i Alfa Romeo — Alfetta (300 km). Wystartowali w odstępach 5-sekundowych. Na moim zakręcie stłoczyli się. Beguin odważnie, pełnym bocznym ślizgiem wchodzi w nawrót. W momencie, kiedy maska znajduje się równolegle do drogi, w którą skręca, dodaje gazu i z potężnym rykiem silnika znika jak pocisk. Zanini przejeżdża na okrągło, nie pozwala sobie na ślizg. To wytrawny zawodnik. Wie, że ten wyścig, to dopiero początek rajdu. Blomqvist tuż za Zaninim. Ale w samym nawrocie desperackim ślizgiem wciska się Preglisco na Alfetta. On udaje mu się wyprzedzić Saaba 99. Kiedy prowadząca czwórka zbliża się do mnie po raz drugi, Beguin

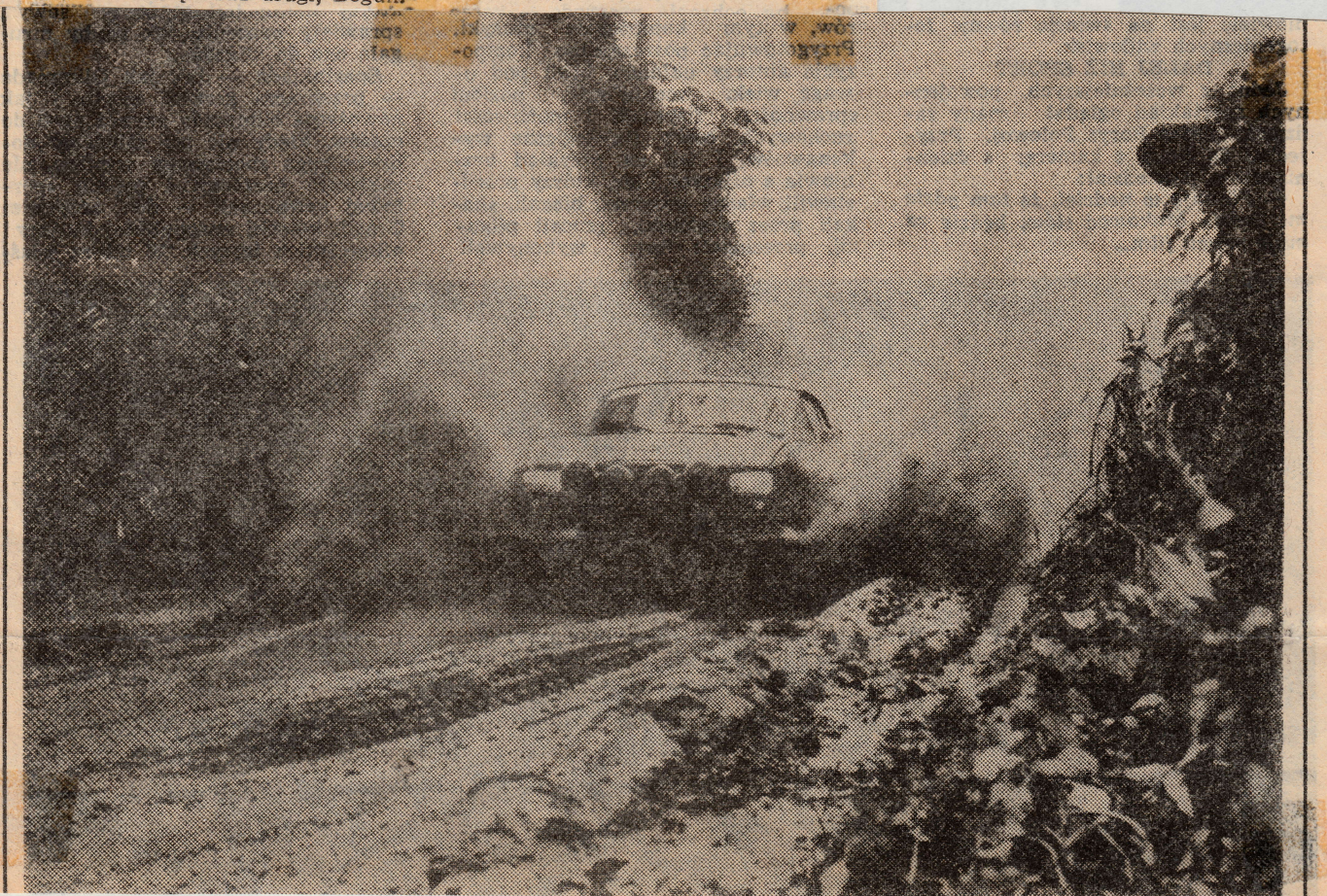
ma wyraźną przewagę. Zanini nadal drugi, Preglisco jest trzeci, Blomqvist czwarty, ale tuż za nimi cały sznur samochodów, to włączają się do walki pozostali zawodnicy. Jest ósemka — **Błażej Krupa**. Sprytna mała Alpinka, znakomicie prowadzona. Błażej to znany strateg rajdu, nie pozwala sobie na niepotrzebną brawurę. Jego auto w porównaniu z Porschem czy Alfa Romeo tak się ma, jak małuch do Fiata 125 P. Są Polonezy 2000: Maciej Stawowiak — nr 12 i Tomasz Ciecierzynski — nr 22. Znakomici są kierowcy fabryczni FSO. Dzięki nim te Polonezy niewiele ustępują pola najlepszym europejskim markom. Są dalsze Polonezy — nr 41 i 43. To Janusz Książkiewicz i Józef Ważny. Jest znakomity team braci Wozowiczów na samochodzie WAZ. Coraz ciśnieć na trasie wyścigu. Kibice, zaskoczeni przejazdem pierwszych maszyn, ochłoneli już. Sprawdzają numery zawodników z listami startowymi. Gorącymi oklaskami nagradzają przejazd każdej polskiej załogi. Ulubieńcami publiczności stają się: Tomasz Ciecierzynski i Józef Ważny. Ich Polonezy tańczą na drodze. Są piękne w płynnym ruchu pokonywania krzywizny. Szaleje na swoim Fiacie Marek Karczewski. W powietrzu czuć spaliny, paloną gumę i ten cudowny dla samochodziarza zapach rozgrzanego silnika. Ludzie są upojeni, ta walka coraz bardziej wciąga.

Nagle, tuż przed zakrętem, walczy o utrzymanie się na drodze Ford Escort z numerem 23. Pekła mu opona. Gwałtownie hamuje. Zatrzymuje się na lewym poboczu. Zawodnik jadący tuż za nim ratuje się gwałtownym manewrem w prawo. Jęł grozy, kiedy auto w ostatniej chwili ominęło barierę z opon, oddzielających drogę od głębokiego rowu. Tymczasem załoga Forda w błyskawicznym tempie zmienia koło. Publiczność dopinguje ich oklaskami. Skończyli, wskoczyli do wozu i dziękując za brawa, wspaniale, poślizgiem pokazali zakręt.

Samochody jadą teraz olbrzymim łańcuchem. Na trzykilometrowej trasie znajduje się jednocześnie ponad 50 aut. Odstęp między nimi to skracając się, to wydłużają. Tworzy to wspaniałe wrażenie kolorowego, drgającego, pędzącego z wielką szybkością węża.

Muszę przerwać oglądanie i przygotować się do udzielenia serwisu mojej załodze. Biegniemy do samochodu. Rozstawiamy stół, rozkładamy narzędzia, wyciągamy kanistry z benzyną i wodą. Kanapki i napoje, ręcznik i mydło. Czekamy. Ogarnia nas niepokój. Już powinni być. Chyba złapali spóźnienie. Wysyłam Włodka Jędrzejczaka, mechanika z mojego serwisu, z zapasową benzyną za punkt kontroli czasu. Jeżeli spóźnią się do mnie, to Włodek da im benzynę. Jadą. Walą pełnym ogniem. Machamy rękami, wskazujemy miejsce serwisu. Przejeżdżają obok nas i zatrzymują się na PKC. Łapię kanister z wodą i podstawowe klucze. Biegnę 300 metrów. Tam, za strefą, czeka już benzyna, 20 litrów wody, przeniesione biegiem na 300 metrach, powoduje, że mam solidną zadyszkę. Zanim dobiegłem do nich, już podnieśli maskę do góry i coś naprawiają. W sterowaniu czterema gaźnikami wystąpiła usterka. Zapas cięgien, które mieli ze sobą, już zużyli. Dokonujemy prowizorycznej naprawy. Kosmetyka szyb, mycie rak i dalej, na trasę Umawiamy się, że wrócę do Wrocławia, znajduję takie cięgła i przywiozę na kolejne z nimi spotkanie. Przez 300 kilometrów muszą jakoś dojechać na prowizorze. Teraz dla nich i dla nas zaczyna się wyścig z czasem. Jestem z nimi całym sercem, ich problem jest moim, muszę zrobić wszystko, żeby mogli ukończyć ten rajd.

Pełny gaz do Wrocławia po części...



40 JUBILEUSZOWY

(dokończenie z poprzedniego numeru)

Jedziemy w kolumnie aut; to kibice wracający z wyścigu. Poruszają się rozważnie, szybkość 70—80 km/h. Nie mogą pozwolić sobie na luksus jazdy turystycznej, przyspieszam, wyprzedzam jednorazowo po kilkanaście wozów. Zaczyna padać deszcz. Kolumna zwalnia. Teraz mam szansę, wydostaje się na czoło. Deszcz leje, dojeżdżamy do miasta, na pustych ulicach jadę z dozwoloną prędkością, choć czas bardzo nagli. Zatrzymanie przez milicjanta, to przede wszystkim strata cennego czasu, nie mówiąc już o mandacie. Trzymam się więc w ryzach.

Nareszcie hotel. Zabieramy cięgła i jeszcze kilka innych części zapasowych. Dotankowujemy stuoktanowego (specjalnie dla zawodników) paliwa i gnamy w góry. Kierunek — Kudowa. Deszcze leje nadal. Drogi puste. Kiedy dojeżdżamy do Ząbkowic, okazuje się, że trasa E-12 jest nieprzejezdna. Woda przelała się przez drogę i podmyła ją. W rozlewisku tkwią ci, którzy wierzyli, że przejadą. Nam nie wolno ryzykować. Musimy dojechać!

Wracamy. Błądźmy po wsiach i miasteczkach. Nareszcie dojeżdżamy do drogi głównej. Pełny gaz! Z czasem coraz ciśniej. Z daleka widzę czerwone, pulsujące światła. Kiedy podjeżdżam, zmoknięty milicjant informuje mnie, że dalsza część drogi jest dla zawodników zamknięta. Wertujemy atlas. Są drogi jeszcze gruntowe, ale czy przejezdne?

Naprzód! Śliska, glinasta nawierzchnia, nie pozwala rozwinąć szybkości. Auto zachowuje się jak na lodzie. Marzę, żeby wyjechać na asfalt. Wreszcie przestało znosić, w reflektorach szklista powłoka kostki bazaltowej. Dobra nasza, możemy jechać szybciej!

Dojeżdżamy do Woliborza. Już z daleka widać żółte lampy wozów serwisowych. Podjeżdżamy jak najbliżej i szukamy miejsca na parkowanie. Tłok jak na Piotrkowskiej w godzinach szczytu. Nadjeżdżają zawodnicy! Rozglądamy się, są wozy z numerami powyżej 90. Nasz ma numer 89, pewnie już przejechał. Zasięgam informacji u zaprzyjaźnionego serwisanta. Widzieli go. Jedzie. Był tu kilka minut temu, naprawiał gaźnik.

Najbliższym punktem, w którym możemy go złapać, jest Zieleniec. Tam organizator przewidział dwugodzinną przerwę w I etapie. Będzie można wykorzystać ten czas na naprawę samochodu.

Siedem godzin minęło od startu. Zawodnicy przejechali ponad czterysta kilometrów po rajdowych drogach i bezdrożach pogórza Karkonoszy. Wyobrażam sobie, jak bardzo są zmęczeni, a do mety I etapu jeszcze prawie 600 km i kilka godzin w zamkniętym, pędzącym z ogromnymi prędkościami pudle.

Aby czytelnik, nieświadom prawideł tego sportu, mógł zrozumieć, dlaczego zawodnicy bezkarnie przekraczają nakazaną przez Kodeks Drogowy

prędkość, wyjaśniam. Ściganie odbywa się tylko na odcinkach specjalnych, wyłączonych z ruchu. Tam nie obowiązują normalne przepisy drogowe. Trasa jest odpowiednio zabezpieczona. Natomiast między OS (odcinkami specjalnymi) obowiązuje przestrzeganie szybkości nakazanej znakami. Za wykroczenie na drodze zawodnik płaci kuponem z karty kar. Za pierwsze — utrata jednego kuponu i kara finansowa 1000 zł. Za drugie — 240 sekund karnych. Za trzecie — wykluczenie z rajdu.

Przestało padać. Jesteśmy na odcinku specjalnym. Nerwowe oczekiwanie na zawodników. Nasłuchujemy. Jedzie! Góry przenoszą stokrotnym echem ryk silnika. To Porsche 911 Hiszpana Zaniniego; jego najgroźniejszy konkurent, Francuz Beguin, już nie jedzie, ukręcił pół w swoim wozie. Coraz bliższy huk silnika. Po górach ślizgają się jaskrawe światła jodowych reflektorów. Spada w dół! Oślepił światłami, ogłuszył silnikiem. Przemknął, znikając za zakretem.

Z daleka już widać światła następnego, to Mauro Preglisco, Włoch, na Alfie Romeo. W tym momencie słyszę jakies trzeszczenie. Nie potrafię określić, co to jest. Przypomina to dźwięk, jaki słyszy człowiek, któremu wyrwywają ząb trzonowy.

W latach 1889—1893, w okresie aktywniejszej działalności Abramskiego w ruchu socjalistycznym go zainteresowania naukowe koncentrowały się na problematyce ekonomiczno-społecznej. Napisał w czasie: „Społeczeństwa rodowe”, „ce studiów poświęconych feudalizmowi — „Społeczeństwa feudalne” pitalizmowi — „Kapitalizm”, ukończoną pracę „Feudalizm”, miały stanowić syntezę historii podarczo-społecznej Europy od XIX w., oraz „Nowy zwrot w farmerów amerykańskich”.

Z wymienionych prac najbar

Nadjeżdżają dalsi zawodnicy.

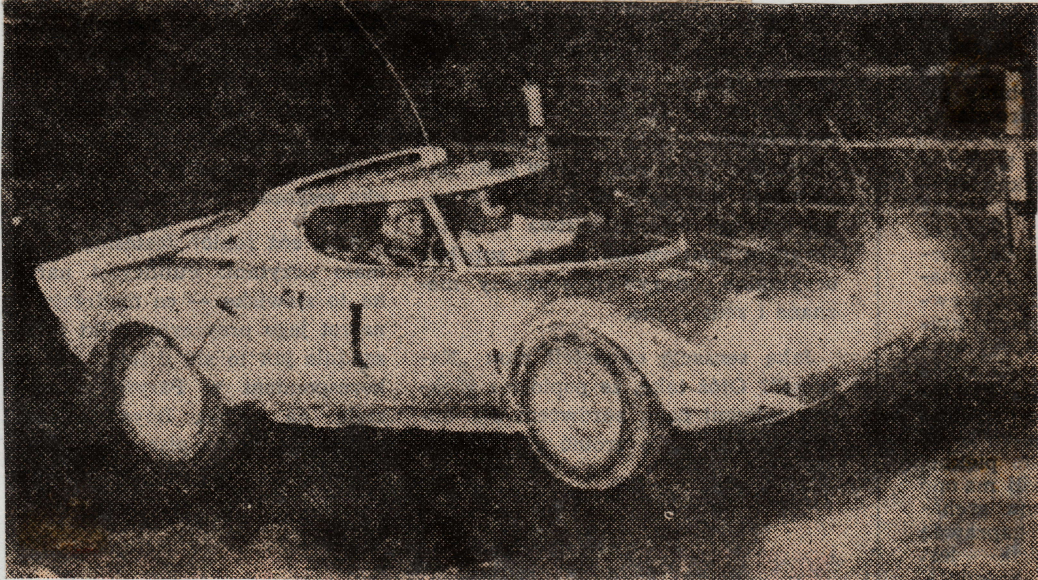
Kibice wybiegają na drogę i ostrzegają przed niebezpieczeństwem. Ustawia się kolejka wozów. Ktoś sprowadza konie. Teraz, wspólnym wysiłkiem, przesunięto zawalidrogę i zepchnięto do rowu. Rajd ruszył dalej. Przerwa trwała 30 minut, organizator anulował ten odcinek, czasy z niego nie będą liczone do punktacji.

Olbrzymi parking w Zieleńcu. Przerwa. Zawodnicy odpoczywają w specjalnej otwartej o tej porze kawiarni (2 w no-

cy). Bez wytchnienia pracują serwisy. Naprawiają zmęczone trudami i poobijane o przesz-kody auta. Wielki kamion z napisem Michelin — to serwis Zaniniego. Alfa Romeo; tu leczy rany po spotkaniu z drzewem samochód sympatycznego Preglisco, jednego z najlepszych włoskich kierowców.

Są trzy busy marki Fiat, serwis fabryczny naszego Poloneza. Tomasz Ciecierzynski miał jakiś problem z silnikiem, teraz trwa naprawa. Stoją auta Stawowiaka i Piuchy. Wyją przenośne agregaty prądotwórcze. Widno jak w dzień. Ekipa filmowa kręci film nie używając dodatkowego oświetlenia.

Kombinezony mechaników różnych firm. Zmęczeni, umorusani, pracują jak automaty. Gdyby nie oni, wiele aut nie odjechałoby stąd o własnych siłach.



Naprawiamy wozy naszej załodze. Jerzy Szulc i Bogdan Lech, to jedyni reprezentanci Automobilklubu Łódzkiego na tym rajdzie. Trzy miesiące przygotowywali samochód do imprezy. Wiemy teraz, że trzeba będzie inaczej rozwiązać sterowanie czterema gaźnikami, aby zapewnić niezawodność sprzętu na przyszłe rajdy.

Montujemy przywiezione cięgi, zmieniamy opony, dokonujemy wszelkich możliwych regulacji. Przekaszamy co nieco i już koniec przerwy.

Znad gór unosi się mgła. Świta.

Zegnamy załogę, która wróci tu za kilka godzin po przejechaniu 200 km pętli. Możemy tu zostać, dalej oczekują ich dwa inne nasze serwisy.

Teraz dopiero czujemy zmęczenie. Wsiadamy do samochodu i drzemimy. Budzimy się, kiedy Andrzej Komorowski z radia kierowców podaje kolejny meldunek z trasy. Pilnie nasłuchujemy, ale o naszej załodze żadnej wzmianki. Drzemimy, skurczeni i zmarznieli.

Są, jadą! Na parking wtańczają się rajdowe maszyny. Brakuje kilkunastu załóg. Zostały gdzieś na trasie. No, przejeżdżają wreszcie nasi. Nierówna praca silnika, strzelanie, kichanie, cisza... Rozpędem doturlali się do nas.

To już koniec. Nie mają żadnych szans. Podejmujemy decyzję o powrocie do hotelu. Podwiązujemy jakiś gaźnik i zjeżdżamy w dół. Wyprzedzają nas samochody rajdowe. W pewnej chwili trzask i kołysanie auta, to czeski zawod-

nik otarł się o mnie. Nie żywię urazy, wiem, jak bardzo się spieszy. Szerokiej drogi, kolego!

Smutno mi na duszy. Tyle wysiłku i serca włożyliśmy w rajd. Dojeżdżamy do Wrocławia. Zасыpiamy natychmiast po zefknięciu się z pościeli.

Budzę się po czterech godzinach i niesie mnie do biura prasowego. Wywieszono przewidywane wyniki pierwszego etapu. Czołowa trójka Polaków: Krupa, Stawowiak, Ciecierzyski, zmieściła się w pierwszej dziesiątce. Śpią teraz w hotelu, mają siedem godzin na regenerację sił. Sprawdzam wyniki łodzin. Nie było źle. Dopóki jechali, mieścili się w czołówce. Mieli szansę na zwycięstwo w swojej klasie.

Start do II etapu. Godzina 20.01. Na podium Zanini. W odstępach 60-sekundowych odjeżdżają kolejne załogi. Druga mordercza noc. Na szczęście deszcz nie pada.

Jedziemy oglądać dwa odcinki specjalne: Srebrną Górę i Walim. Patrzymy jak urzeczeni na wspaniałe widowisko. Czerń i światło. Cisza i huk. Stoicki spokój gór i zwirowany pęd samochodów. Srebrna Góra nie śpi tej nocy, okna i balkony pełne ciekawskich.

Schodzimy w dół, na metę odcinka. Wygrał go Zanini przed Ragnottim, czwarty był Czechosłowak Svatopluk na Skodzie 130 RS, piąte i szóste, ex aequo, Krupa i Stawowiak.

Teraz — na słynny wcalej Polsce OS — Walim. Noc już minęła, oglądanie w dzień to nie tylko światło i dźwięk. Wytrawny kibic zauważy każdy ruch kierownicą, każde ustawienie auta. Padają słowa podziwu i ostrej krytyki.

Stoję przed prawą patelnią, zaraz za nią 30 metrów prostej i lewa agra. Jak odwrócę głowę w lewo, mogę obserwować wychodzących z łuku zawodników i prowadzić ich wzrokiem przez dwa zakręty.

Samochody mimo dnia, mają zapalone reflektory. Pierwsze auta nanoszą wodę z kałuży na zakręt. Teraz zaczyna się prawdziwe widowisko. Wozy jadą na specjalnych oponach, trzymających znakomicie na suchych, twardych nawierzchniach. Są to gołe walce bez bieżników, dlatego też niebezpieczna dla nich jest każda kałuża.

Stosunkowo wolno przejeżdża Błażej Krupa. Ci, którzy oglądali go wcześniej, twierdzą, że miał usterkę silnika i stracił około 3 minut. Widać, że silnik nadal nie uzyskał pełnej sprawności.

Nadjeżdżają Polonezy! Stawowiak i Ciecierzyski prowadzą swoje auta bezbłędnie. Prawy ślizg, lewy ślizg i po zakrętach! Żadnej brawury, tylko wielkie mistrzostwo.

Sensację wywołują Skody 130 RS, ich kierowcy wiedzą, że są na dobrych pozycjach. Teraz, gdy do mety już blisko — jadą va banque. Hamowanie do granic przyzeczności, pełne boczne ślizgi, wydaje się — nie do skontrowania. Jednak przechodzą i uzyskują znakomity rezultat.

Przestrach i podziw wzbudził kierowca radziecki, Nikołaj Jelizarow, który na swoim WAZ wpadł w głęboki poślizg na wodzie naniesionej przez poprzedników. Już, już, wydaje się, że wypadnie z trasy prosto na stojących wzdłuż drogi kibiców. Ratuje się jednak pełną mocą silnika i błyskawicznymi manewrami kierownicą. Tylna koła wozu rwą darr znad skraju rowu. Auto łamie się kilka razy w przeciwnych kierunkach. Poradził sobie znakomicie! Przemknął przez oba zakręty niewiele tracąc na szybkości.

Czas wracać do Wrocławia, jeżeli chcemy być świadkami powrotu zawodników na metę. Kilka kilometrów przed miastem ostatni punkt kontroli czasu. Czekają wozy serwisowe, myją się zawodnicy, mechanicy czyszczą samochody. Chcą wjechać odświeżeni, bo meta to cel 1500-kilometrowych zmagani. Dojechanie do mety, bez względu na zajęte miejsce, to wielki sukces w tym rajdzie.

Tłumy witają wjeżdżające załogi. Mimo wczesnych godzin rannych Stadion Olimpijski wypełniony po brzegi. Strzelają butelki z szampanem. Do zawodników biegną dziennikarze i koledzy.

Straszliwie zmęczeni; nieogolone twarze, podkrążone oczy... szeroki uśmiech szczęścia. Zwyciężyli! Zwyciężyli zmęczenie i strach, czas i odległość. Są na MECIE!

Po południu idą na konferencję prasową z przedstawicielami FIA, panami: H. Schmitzem i K. Coiffe. Chwała organizacji i trasie. Zapewniają, że sława Rajdu Polskiego została ugruntowana. W pełni zasługuje on na cztery gwiazdki, zdobiące tytułową stronę regulaminu.

Wieczorem oficjalne ogłoszenie wyników.

Klasyfikacja generalna Mistrzostw Europy:

1. A. Zanini — S. Sabater; Porsche 911 SC (Hiszpania).
2. J. Ragnotti — J. M. Andre; Renault 5 A (Francja).
3. H. Bohne — P. Diekman; Mercedes 450 SLC (RFN).

Polacy:

8. M. Stawowiak — R. Żyszkowski; Polonez 2000.
9. B. Krupa — P. Mystkowski; Renault 5 A.
10. B. Wozowicz — W. Wozowicz; WAZ.
11. T. Ciecierzyski — J. Różański; Polonez 2000.
40. H. Pinis — A. Witek; Fiat 126 p.
31. M. Ryndak — T. Kwiatek; Fiat 126 p.

Dwie końcowe załogi zajęły I i II miejsce w swoich klasach, udowadniając, że maluchy też potrafią walczyć.

Po odczytaniu listy nagrodzonych długotrwała owacja na cześć działaczy Automobilklubu Dolnośląskiego. Otwierając bankiet, komandor 40 Rajdu Polskiego, dyr. Aleksander Sałaga, powiedział: — dziś skończył się czterdziesty rajd, od jutra przygotowujemy następny!

KAZIMIERZ KOLINKA

