

20 lat... w poślizgu (7)

Rok 1973. 20 stycznia ze Stadionu X-lecia w Warszawie ruszył Rajd Monte Carlo. Wśród trzydziestu załóg startujących z Warszawy było 5 polskich: Adam Smorawiński – Andrzej Zembrzusi (BMW Alpina), Andrzej Jaroszewicz – Andrzej Szulc, Robert Mucha – Ryszard Żyszkowski, Maciej Stawowiak – Lech Jaworowicz i Marian Bień ze mną – wszyscy na Polskich Fiatkach 125p. Trasa pierwszego etapu liczyła około 2000 km i była podobna do zeszłorocznej. Już w okolicach Wiednia załoga Maciej Stawowiak – Lech Jaworowicz miała kłopoty. Silnik zdefektował – i wycofali się z rajdu.

Pozostałe załogi po dwóch dobach jazdy bez przeszkód dotarły do Monte Carlo. Następnego dnia wystartowaliśmy do drugiego etapu, na którym rozpoczęła się prawdziwa walka o minuty i sekundy. Szczególnie dla Fiatów był to problem. Zbyt mała moc w stosunku do konkurencji spowodowała, że dla nas cały drugi etap był jednym odcinkiem specjalnym. Regulamin przewidywał, że załoga, która spóźni się na tym etapie więcej niż 30 minut, jest wykluczona z rajdu. W okolicy miejscowości Burzet, na najdłuższym odcinku specjalnym w rajdzie (42 km) nastąpił decydujący moment. Tuż po naszym przejeździe (a jechaliśmy z numerem startowym 89), spadła na drogę ogromna masa śniegu, która spowodowała zablokowanie pozostałych załóg. Zanim się odkopali, minęło kilkadziesiąt minut, przekroczyli limit czasu i zostali wykluczeni z rajdu. Nie pomógł zorganizowany protest i blokada dróg. Resztę załóg organizator puścił innymi drogami i w ten sposób, wskutek żywiołu, metę drugiego etapu przekroczyły zaledwie 42 auta, w tym cztery nasze! Do trzeciego etapu wystartowaliśmy z Marianem z 37 miejsca. Biorąc pod uwagę skromną moc naszego auta (około 90 KM) był to bardzo dobry wynik. Niestety, już na pierwszym odcinku specjalnym nastąpiła awaria akumulatora. Całą noc jechaliśmy na postojowych światłach, mimo że zmienialiśmy akumulator w każdym serwisie. Czasy oczywiście były „żadne”, ale chcieliśmy dojechać, osiągnąć upragnioną metę Rajdu Monte Carlo, i to nam się udało. Byliśmy strasznie zmęczeni, lecz szczęśliwi.

Ponownie najlepiej pojechał Robert Mucha, który wspólnie z Ryszardem

Żyszkowskim zajął 3 miejsce w grupie i 24 w klasyfikacji generalnej. Był to duży sukces polskiej załogi i do tego na polskim sprzęcie. Do tej pory tylko Sobiesław Zasada był dwa razy szesnasty (raz na Steyr Puch, drugi raz Lancią Fulvia). My z Marianem zajęliśmy 32 miejsce, co – biorąc pod uwagę awarie – także należy docenić, tym bardziej, że wystartowało ponad 250 załóg.

W marcu, 73 rajdem w Tarnowie i okolicach rozpoczęły się eliminacje Mistrzostw Polski. Wystartowałem w nim nową Skodą Rallye 1100. Moim pilotem był Jacek Różański – dziś profesor Kardiologii w Instytucie w Aninie. Rajd rozegrany był w przepięknej scenerii. Tuż przed rajdem spadła ogromna ilość śniegu. W nocy pługi przetały trasę, porobiły tunele i w takich warunkach ruszyliśmy w drogę. Do mety z 90 załóg (tak-



że z Europy) dojechało 40. Wygrała załoga Johnson – Karlson na Fordzie Capri 3000 przed Andrzejem Jaroszewiczem z Bogdanem Dragowskim, Maciejem Stawowiakiem z Janem Czyżykiem (Fiaty 125p 1600) Ja z Jackiem zajęliśmy IV miejsce w Klasyfikacji Generalnej i I miejsce w klasie pokonując m. in. wszystkich Czechów na fabrycznych Skodach!

Miesiąc później, już w warunkach letnich, odbył się Rajd Dolnośląski. Tu startowałem z przyszłą żoną – Romaną. Dobrze nam szło, aż do ostatniego odcinka specjalnego, gdzie pękł wahacz i było po rajdzie. No, ale tak to jest na rajdach, że wiele zależy od samochodu.

Zdenerwowany pojechałem na przegląd do Czechosłowacji. Dyrekcja przyjęła mnie dość chłodno (prawdopodobnie zaszkodziło mi to „złanie” Czechów). Zrobili przegląd, ale nie bardzo chcieli rozmawiać o dalszej współpracy. Mimo to udało mi się jeszcze raz wystartować na Skodzie (startowałem z Jackiem Różańskim) i zająć V miejsce w Klasyfikacji Generalnej oraz pierwsze w klasie

w Rajdzie Tulipanów w Holandii.

Rajd ten był eliminacją Mistrzostw Europy. Tu znów doskonale pojechała załoga Robert Mucha – Ryszard Żyszkowski, zajmując III miejsce.

W czerwcu przesiedłem się do BMW Alpina. Wystartowałem tym samochodem z Romaną w Rajdzie Olsztyńskim. Szło nam świetnie. Jeszcze 100 km przed metą zajmowaliśmy II miejsce w „generalce” za Sobiesławem Zasadą startującym na Porsche. Niestety pękła belka pod silnikiem. Mało się nie popłakałem.

Na następnym rajdzie do Bułgarii pojechałem z Marianem Bieniem fabrycznym Fiatem. Po dużych przygodach zajęliśmy 6 miejsce w klasyfikacji generalnej. Później był Rajd Wisty, który jechałem znów z Romaną (już żoną). Zajęliśmy IV miejsce w „generalce”. Byłoby II, lecz poniosła mnie trochę młodzieńcza fantazja i na jednym z zakrętów przesadziłem. Wpadliśmy do lasu, na szczęście omijając drzewa. Przybiegli kibice i szybko wyciągnęli nas na trasę. Pojechaliśmy dalej, ale te dwie minuty stania kosztowały nas dwa miejsca. We wrześniu pojechałem BMW Alpina (ponownie z Jackiem Różańskim jako pilotem) na Węgry. Na trzecim odcinku wypadliśmy z drogi tak skutecznie, że wyjazd był niemożliwy. Po chwili „zaparkowały” obok nas jeszcze trzy auta.

W listopadzie startowałem jako pilot Mariana Bienia w Rajdzie Warszawskim. Zajęliśmy VIII miejsce w Klasyfikacji Generalnej. W grudniu wyjechaliśmy z Marianem do ZSRR na rajd „Ruską Zimą”. Rajd był bardzo długi i męczący, prowadził przestrzeniami prostych dróg. Odcinki były rozgrywane głównie w miastach i na placach – pomiędzy nimi były długie przerwy. Po jednej z takich przerw, w Leningradzie, nasz samochód w czasie próby rozruchu zapalił się! Marian próbował ugasić pożar, ja widząc ogrom ognia – spakowałem walizki. Z Leningradu odlecieliśmy samolotem (co nie było łatwe, bo oprócz paszportu trzeba było mieć przepustkę). Samochód przywieźli Rosjanie na granicę do Terespolu, uruchomili wywrotkę i zrzucili auto na plac. Tym niezbyt optymistycznym akcentem zakończyłem, jednak udany, sezon 1973 roku.

Janusz Wojtyła