

# Na Samie po ulicach Morawskiej Ostrawy

## Mistrz sportu Longin Bielak opowiada:

**W** IADOMOSC, że szykuje się wyjazd na wyścigi do Czechosłowacji zelektryzowała wszystkich samochodziarzy w połowie minionego sezonu. Kto pojedzie — jeszcze nie wiadomo. Zanim zapadnie decyzja, trzeba przygotowywać wozy. Dzień i noc pracują mechanicy, aby zapłacić wszystko na „ostatni guzik”. Ostatecznie, na dzień przed wyjazdem ustalono zostaje, że barwy Polski reprezentować będą: Mazurek, Tarczyński, Timoszek, niżej podpisany oraz Nahorski.

Niestety, nie zapewniono transportu wozów, wobec czego do Czechosłowacji jedziemy „o własnych siłach”. Polska żegna nas 7-godzinny formalnościami celnymi i już jesteśmy wśród Czechów. Do Ostrawy jedziemy w tempie wcale nie turystycznym. Samochodziarze czechosłowaccy prowadzą od razu całą kolumnę na trasę wyścigu. Oczywiście orientujemy się tylko bardzo pobieżnie, noc i zmęczenie nie pozwalają na bliższe zapoznanie się z trasą.

Późnym wieczorem w pokojach hotelowych toczą się długie narady — omawiamy wspólnie taktykę jazdy i sposoby sygnalizacji.

Rano jedziemy do parkingu, samochody i motocykle wyczynowe zajmują cały plac. Każdy chce obejrzeć samochody przeciwników — przy naszych znajdujemy zawodników czechosłowackich, a Polacy kręcą się przy wozach czeskich.

Lecz dość beczynności, wracamy do naszych „potworków” i już za chwilę wyjeżdżamy na trening, który odbywa się w okropnych warunkach, podczas ulewnego deszczu. W wolnym tempie przejeżdżam wymagane trzy okrążenia i mam wrażenie, że jadę nie samochodem, a motorówką po wodzie. Wyjeżdżają pozostali zawodnicy — lecz wkrótce Tarczyński zjeżdża do parkingu, okazuje się, że „poleciała panewka”. Za wszelką cenę trzeba usunąć defekt, łapiemy więc Borowczyka, który znalazł już jakichś znajomych, obiecujących dostarczyć potrzebne części. Przez

noc Kowalski, Jakubowski i Skoczkowski potrafil jakoś dokonać wymiany.

Mam startować jako pierwszy z Polaków, zdenerwowany jestem okropnie. Mój mechanik Władzio Prus, dodaje mi otuchy, klepiąc po ramieniu. Ma ciężką rękę... Jedziemy na start, jestem otoczony Czechami, którzy patrzą na mnie z równym niepokojem, jak ja na nich. Wreszcie jakiś brodaczek podnosi „szachownicę” i — zaczęło się! Wyskakuję do przodu razem z Vilecki, lecz po paru metrach zaczynam zostawać w tyle, wyprzedzają mnie wozy jeden, drugi, trzeci — oj, niedobrze!

Wyścig trwa. Nie wiem, jak długo jadę, nie wiem też, na jakiej jestem pozycji i nie mogę dojrzeć kolegów, którzy mieli mi sygnalizować. Pojawiają się przede mną jakieś samochody — skąd się wzięły? Okazuje się, że dublowałem słabszych zawodników. Wreszcie zobaczyłem grupę Polaków. Okazuje się, że mam jechać szybciej, ba ale jak? Nie mogę już więcej „wycisnąć” ze swego SAMa.

Po którymś z kolei okrążeniu gubię na prostej przedni błotnik. Patrzę na drugi i z przerażeniem konstatuje, że i ten błotnik ma wyraźną chęć rozstania się z samochodem. Jest to o tyle nieprzyjemne, że znajduje się stosunkowo blisko mej głowy. Czy kask uchroni mnie od fruwającego błotnika? Szczęśliwie błotnik urywa się i łagodnie ląduje na ziemi.

Jadąc, spostrzegam, że na jednym z wiraży, przez który przechodzę z szybkością ok. 135 km, samochód ma przykrą tendencję gwałtownego zbliżenia się do drzew po przeciwnej stronie jezdni. Na tym właśnie zakręcie rozbija się później zawodnik Walenta.

Czekam z niecierpliwością na koniec wyścigu, zastanawiam się, czy przypadek o nas nie zapomniano. Nareszcie widzę grubego „brodacza” z „szachownicą” w ręku: koniec! Zjeżdżam do parkingu. Koledzy ściskają mnie i gratulują, dowiadują się, że wyścig ukończyłem na 4 pozycji.

Longin Bielak przy swoim SAMie

