

Przez piekło VUELTY

SOBIE SŁAW
ZASADA

2

ŚRODA, 10.08.78

Rajd podniera ambicje sportowe Argentczyków. Wierzą w prawo terri. Po zwycięstwie w piłce nożnej — Argentczyk musi wygrać w narodowej dyscyplinie. Argentczyk Emanuel Fangio — pięciokrotny mistrz świata jest współorganizatorem tej imprezy.

Zawodnicy Argentyny znają teren i są doskonale przygotowani. W Ameryce Południowej sport wyścigowo-rajdowy wozów turystycznych jest bardzo popularny. Organizuje się setki rajdów i wyścigów, a organizatorzy są zmuszeni ograniczać liczbę zgłoszeń.

W Rajdzie Dookoła Ameryki Południowej 80 proc. zgłoszeń — to zespoły fabryczne. Trudności serwisowe z dostawami paliwa. Za duże koszty dla prywatnego kierowcy; Mercedes ma swoje przedstawicielstwa we wszystkich krajach Ameryki Południowej. Oprócz pomocy miejscowych jest jeszcze dziesięciu mechaników z fabryki, 4 samochody serwisowe i 2 samoloty.

Otrzymałmy dokładny plan pomocy na całej trasie i rakietnica sygnalizacyjna z kolorowymi pociskami. Ponieważ organizator zabronił używania nadajników radiowych — mamy opracowany specjalny szczyt porozumiewania z samolotem, przy użyciu różnego zestawu kolorów rakiet. 64 hasła obejmują w zasadzie wszystkie możliwe ewentualności, od wzywania pomocy lekarskiej — do wszelkich defektów samochodu i dyspozycji dla serwisów. Wozy zostały wyposażone ponadto w specjalne windy hydrauliczne mogące podnieść przód lub tył samochodu na wysokość 60 cm. Jest to szczególnie ważne w przypadku ugrzęźnięcia w błocie lub piasku. Jedno i drugie może wystąpić nie tylko w Amazonii. Mamy również bardzo dobry kołowrotek mechaniczny — zestawy narzędzi i części zamiennych: łopaty, śleki, długie linki i wiele innych

drobiazgów. Pomyślano również o awaryjnym zapasie żywności: dwukilogramowe paczki wojskowe. Jest tam wszystko: konserwy, suchary, czekolada, kawa, herbata, dżemy, mleko, cukier, sól.

Zespoły fabryczne jak Citroen, Ford czy Peugeot oprócz serwisów fabrycznych — korzystają z pomocy miejscowych przedstawicieli.

Jest ładna, słoneczna pogoda i trasy w Urugwaju toną będą w tumanach i zawieszających kurz. Warunki jazdy i tak są ciężkie, a brak widoczności jeszcze bardziej utrudnia jazdę.

Ale jesteśmy zadowoleni i w dobrych nastrojach. Dla Andrzeja Zembruskiego jest to pierwszy duża impreza. Mocno podniecony, przejmując się nawet drobnymi detalami. To pozytywny objaw, pozwoli na dokładne przygotowanie do tak trudnej eskapady.

Samochody rajdowe są już w zamkniętym parku maszyn. Tutaj wszystko gra jak w elektronicznym zegarku. Nie pasuje do zwyczajów

RAJD PRZEZ PIEKŁO JAZDA NA 64 HASŁA

wej niepunktualności w krajach Ameryki Południowej. Świeża organizacja. Rajd rusza punktualnie z 16 na 17 sierpnia 78 z Avenida Libertador w Buenos Aires, a honorowym starterem będzie prezydent Argentyny Jorge Rafael Videla. Pierwszy etap wiedzie do Montevideo 1334 km — 2 odcinki wyścigowe. Takich etapów będzie 20, a każdy z nich to normalny duży rajd samochodowy. Rekordowy maraton. Rajd jak z bajki. Wyścigi na złotych plażach Atlantyku, Amazonia i dżungla Brazylii, skaliste, niebezpieczne, wysokie Andy, ogromne przestrzenie pampy argentyńskiej, wichury, lody, śniegi Przylądka Horn.

58 samochodów wystartowało z Buenos Aires. Trudy i długość trasy odstraszyły wielu prywatnych kierowców. W tym rajdzie konieczne jest zabezpieczenie serwisu fabrycznego na całej trasie. Urugwaj był w słońcu, a nasza droga w tumanach kurzu. Pierwsze wypadki. Rozbija swoje BMW Louis Romanzo z Urugwaju, Paco Mayorga na Citroenie z Argentyny. Argentczyk Jose Arauco na Mercedesie 450 SLC przekracza dopuszczalny limit godzin.

Ostatni wyścig na terenie Argentyny, 380 km do Posedea. Jest godz. 21. Startujemy jako drugi samochód za Anglikiem Andrew Cowanem.

Na 288 km mamy serwis i przewidziane tankowanie paliwa. To będzie dosyć trudny etap — bardzo szybki i niebezpieczny ze względu na bydlę, a przede wszystkim dzikie konie.

Właśnie w tej okolicy jest dużo wypadków. A przecież samochody ciężarowe czy inne osobowe nie rozwijają takich szybkości jak my. Wystartował Cowan, Tuman kurzu i jeszcze kłosa światła na białym zakręcie. Startujemy 3 min. za nim.

Cała organizacja imprezy jest w rękach 11 komisarzy sportów z Automotoklubu Argentyny. Przy ostrym przebiegu imprezy mogą stosować tylko takie rozwiązania problemu sędziowania. Komisarze podzielili się na ekipy i korzystają głównie z liniowych i specjalnych samolotów. Po przylocie na wyznaczone lotnisko otrzymują do dyspozycji samochody z miejscowych Automotoklubów.

Tym sposobem mała ekipa sędziów może organizować gigantyczne imprezy. Ma to jeszcze wiele innych plusów. Znają się nawzajem. Wykonują swoje czynności precyzyjnie i zawsze jednakowo. Na pewno w tym rajdzie nie będzie żadnych protestów. Łatwiej zstąpić z drogi z całym zapleczem biurowym i pełną dokumentacją jest wszędzie. Komandorem rajdu jest sympatyczny i bardzo dobry specjalista-organizator.

Teraz, kulkiem do góry — daje znak startu. Sauter z drobnymi kamyczkami jak kamonada bębni po podwoziu. Kilka zakrętów i wychodzimy na asfalt. Bardzo długie proste po 10 i więcej km. Wóz idzie bardzo dobrze — lekko przekraczamy 220 km/godz.

Po kilkunastu kilometrach zwalniamy tempo do 180 km/godz. Opony na pewno już się nagrzały. Szybkość 220 km/godz. nie wytrzymują. Zaczyna odpadać protektory. Takie przypadki już kilka razy miały miejsce. Pamiętam Gran Premio Argentino, Wygraliśmy to z Jerrym Dobrzańskim, ale w dużej mierze dzięki odpowiedniej taktyce jazdy. Ponieważ odległość szybkości maksymalna do 220 km/godz. Opony nie wytrzymywały, musieliśmy odpowiednio regulować tempo jazdy. Nasz tal. groźniejszy konkurent Argentczyk Cano de Matos nie wytrzymał z tego odpowiedniej lekkości i częściej zmieniał zdeformowaną koła. Wzmaga kosztuje to więcej czasu. Kto nie jeździ szybko samochodem, ten powyżej 180 km/godz. ten nie wie, jak to wygląda i jak jest niebezpieczne.

Pierwszy objaw to jak gdyby kamień uderzył w białą. Potem jest jeszcze kilka takich uderzeń i następuje moment bardzo groźny. Przechodzi 2-3 sek. kamonada waliła w błotnik i tak z katabitami maski nowego Hula — człowiekowi wydaje się, że uderzył polewę samochodu. Jest to natężenie to na asfalcie — sytuacja jest niebezpieczna, widać zaczęła lać. Przejmuję i opóźnianie go jest mocno utrudnione. Na hawiech tumanach — szutrowej — jechałem można opóźniać samochód. Małemu też uderzył przypadkiem na Rajdzie Safari.

CDN