

Najważniejsze jest dobre przygotowanie

wywiad z Adamem Smorawińskim

Wywiad autoryzowany przeprowadzony przez Jerzego Kossowskiego
Zdjęcia oraz tablice rajdowe pochodzą z archiwum pana Adama Smorawińskiego

B yły zwycięzca i uczestnik wielu imprez rajdowych i wyścigów zgodził się opowiedzieć nam o swojej karierze, uzupełniając i odświeżając umykającą nam wszystkim historię. Zaczniemy może troszkę nietypowo - kiedy zakończył Pan swoją karierę?

Zakończyłem swój udział w sporcie samochodowym na przetomie roku 1979 i 1980, od 1976 roku zaprzestałem udziału w rajdach samocho-

Adam Smorawiński ▼



dowych i zacząłem startować w wyścigach płaskich na Porsche Carrera z silnikiem o mocy ponad 300 KM - było czym jeździć. Sprzedałem to auto później niemieckiemu zawodnikowi Warnboldowi, który rozbił je całkowicie na rajdzie Monte Carlo. W ogóle na rajdach byłem tylko raz na Porsche, był to „Rajd 1001 Jezior” - jego nazwę zakwestionowano później, gdyż taką samą nazwę miał rajd w Finlandii. W czasie tej imprezy, podczas wyścigu ulicznego w Olsztynie wygrałem o 3 sekundy z Sobkiem Zasadą. Mówię o tym nie po to, aby się chwalić, ale tak dla przypomnienia. Wyścigi płaskie odbywały się wtedy z udziałem samochodów różnych klas, a różnice neutralizowano poprzez stosowanie handicapów - dość niezłe wymyślonych i wyliczonych przez Longina Bielaka. Pojechało to na tym z grubszą rzeczą biorąc, że auto najsilniejsze startowało ostatnie. Na przykład w Toruniu bywało, że startowałem 2 - 3 minuty po pierwszym zawodniku. Przypominam sobie małą ciekawostkę z tego okresu. Sobek Zasada zorganizował wyścig pomiędzy Fiatem 126p i moim Porsche, zapewne miał on jakiś podtekst reklamujący F126p, który do wyścigu został wyposażony w silnik od Steyr - Pucha (ponad 45 KM). Dostałem karny handicap ponad 7,5 minuty, ale dogoniłem go na przedostatnim okrążeniu. Niestety fiacik nie dojechał do mety, podobno miał defekt silnika. Wszystko odbywało się przed kamerami TV i przy tłumach publiczności, niestety Porsche okazało się lepsze. W ogóle najciekawsze wyścigi odbywały się na autostradzie pod Szczecinem, na lotnisku w Poznaniu (toru jeszcze nie było) oraz w Toruniu. Ścigali się tacy zawodnicy jak Krzysio Frank (niestety już nieżyjący), początkowo także Sobek Zasada, czy Janusz Kiljańczyk.

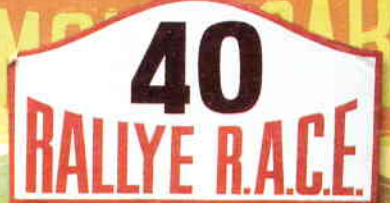
Spróbujmy teraz wrócić do czasów najdawniejszych czyli rajdów na jeszcze dolnozaworowych Warszawach, proszę nam przybliżyć te czasy.

Muszę zacząć od tego, że zawsze pracowałem na własny rachunek, co w warunkach PRL dawało mi wyższe dochody niż z pracy „na etacie” i to pozwalało na uprawianie automobilizmu. Muszę tu dodać, że nie prowadziłem warsztatu samochodowego, ale mechaniczny, w którym produkowałem różne przedmioty - takie, na jakie był akurat najlepszy zbytek. Można było zatrudnić cztery osoby w warsztacie i właściwie nie było żadnego problemu ze zbytem. Tak więc można było zarobić więcej niż przeciętny obywatel.

Jeżdżenie zawodnicze rozpocząłem w roku 1962 na mistrzostwach strefy północnej obejmującej 5 czy 6 północnych województw. Rozgrywały się one głównie na tzw „kręciolkach” czyli próbach sprawnościowych, w to wszystko wpleciony był odcinek specjalny. Startowali tam głównie amatorzy. Wtedy właśnie okazało się, że idzie mi nienajgorzej i koledzy namówili mnie do startu w Mistrzostwach Polski. Startowałem, jako się rzekło, na dolnozaworowej Warszawie - takiej jeszcze z przedziałkiem



62



na szybie. Spotkałem się tam wtedy i konkurowałem skutecznie m.in. z Marianem Repetą. Utworzono specjalną klasę Warszaw, żeby było można w ogóle się ścigać. Np. w roku 1964 lub 1965 startowało w Rajdzie Polski 7 Warszaw w tej klasie, a trasa wynosiła 4,5 tys. km. Marianowi Repecie pękł wtedy wał korbowy na kilkaset kilometrów przed metą. W ciągu kilku lat zdążyłem być trzykrotnie mistrzem Polski w tej klasie. Ostatni rok startowałem już na Warszawie górnozaworowej. Dopiero w roku 1967 lub ósmym przesiadłem się na pierwszą „beemkę”, był to model 1602 o pojemności 1600 cm³. Jeździłem nią około roku, po czym przesiadłem się na większą 2002 i tak stopniowo przesiadałem się na coraz mocniejsze modele BMW. Na koniec jeździłem BMW Alpine specjalnie przygotowaną do rajdów, miała ona 200 - 210 KM czyli ok. 100 KM z litra pojemności, to był wtedy wspaniały wyczyn inżynierski. Silnik był przygotowywany w Niemczech.

W końcu dostałem się do kadry narodowej i startowałem w sumie na 60 rajdach zagranicznych jako reprezentant PZM. Na koniec mojego ścigania dostałem takie uprawnienia, jakie miał np. Sobek Zasada czyli miałem paszport wielokrotny i nie musiałem go zdawać po każdym powrocie [młodszym czytelnikom pragniemy przypomnieć, że w latach 70. paszport nie był już tak niezwykłym wyróżnieniem jak w latach poprzednich, ale władza lubiła mieć wszystkich na miejscu, pod ręką i niezbyt chętnie wypuszczała za granicę - przyp. J.K.]. Dawało mi to wspaniałą swobodę mogłem sam sobie wybierać rajdy. Oceniałem, gdzie warto pojechać, gdzie mam szansę i tam sobie jechałem. W ten sposób wziąłem udział w wielu wspaniałych imprezach europejskich, a raz nawet w 1974 roku w USA w rajdzie „Press on Regardless” zaliczanym do mistrzostw świata. Nie ukończyłem go niestety, gdyż drugiego dnia zawiesiłem się na podwoziu w lesie, ale bardzo miłe ten rajd wspominam. W rajdach Monte Carlo brałem udział sześciokrotnie ze znakomitymi pilotami, którymi byli Longin Bielak, Rysio Żyszkowski, Andrzej Zembrzusi, Błażej Krupa, wszystkich ich wspominam bardzo ciepło i utrzymujemy ze sobą stały kontakt. Pierwszy raz wystartowałem na MC w roku 1969 na BMW i potem rok w rok przez sześć lat na wozach BMW. Raz wystartowałem jako pilot Henryka Rucińskiego z Poznania, startowaliśmy na Volvo. Z Henrykiem Rucińskim jeździłem przez rok jako pilot w okresie między Warszawami a BMW. Wspominam ten czas bardzo miłe. Co prawda Henryk Ruciński jeździł bardzo pechowo, jego Volvo przygotowywane było w Szwecji, ale ciągle były z nim problemy, Monte Carlo też nie skończyliśmy. Ja z sześciu startów na Monte trzykrotnie zakwalifikowałem się do trzeciej pętli (o sposobie rozgrywania tego rajdu napiszemy przy innej okazji - przyp. J.K.) co należy uważać za i tak wielki sukces. Myśmy w końcu startowali tam praktycznie bez serwisu, pod koniec mojego rajdowania miałem opiekę serwisu fabrycznego. Dzisiaj start w takich warunkach byłby bez żadnych szans - musi być opieka fabryki. Wtedy szanse były nieco bardziej wyrównane, grupa amatorów, jakimi byliśmy niewątpliwie, mogła próbować współzawodniczyć z ekipami fabrycznymi. Sobek Zasada, który przebił się najbardziej, mógł być uważany za zawodowca, reszta raczej nie. Jako „amatorzy” próbowaliśmy znaleźć rajdy, na których była szansa wygrania „klasy” to dawało możliwość wsparcia przez fabrykę i jakieś wymierne pieniądze.

Samochody w tamtych czasach trzeba było kupować za własne pieniądze i dopiero mając spore osiągnięcia można było liczyć na wsparcie ze strony fabryki. Pamiętajmy, że w początkowym okresie sam zakup samochodu był niezwykle trudny, nawet tej dolnozaworowej Warszawy - samochodów nie było, w co trudno dziś uwierzyć, w normalnej sprzedaży. O częściach zamiennych można było zapomnieć, opony - sennie marzenie. O cenach tych samochodów też można powiedzieć tylko tyle, że w stosunku do średniej płacy samochody krajowe i z tzw. KDL były znacznie droższe niż dzisiaj, a tzw. „zachodnie” to było raczej marzenie dla przeciętnie zarabiającego.

Muszę tu dodać, że przyjąłem może nie najbardziej efektywną, ale skuteczną taktykę uczestnictwa w rajdach. Mianowicie nie szarżowałem, ale starałem się dojechać do mety. Cóż z tego, że ktoś jechał ostro, ale tylko połowę imprezy i jaki był pożytek dla PZM, jeśli wysyłał 5 załóg na jakiś rajd i cztery w ogóle nie dojeżdżały do mety. I tak mieliśmy niewielkie szanse na naszym sprzęcie zająć pierwsze miejsce w „generalce”, tak że lepiej było zaważać o inne miejsca punktowane czy to w klasyfikacji zespołowej czy jakiejś innej. Dlatego zawsze jeździłem z bardzo dobrymi



A. Smorawiński / A. Zembrzusi na starcie odcinka specjalnego RMC w Pont Des Miolans ▲

pilotami i nigdy nie szczeniłem czasu na objazdy trasy. Starałem się być jak najlepiej przygotowanym, nie liczyłem na improwizację. Najważniejsze jest dobre przygotowanie. Często nawet już jako członek kadry narodowej dokładałem za własnej kieszeni na treningi. Rezultat był taki, że prawie nigdy nie zdarzało mi się pojechać „w maliny”. Szczególnie, że często nie było itinererów i jeździło się z mapą w rękę, czasem mając do pomocy tzw. „halde” [żargonowe określenie specjalnego dodatkowego licznika o kilku pożytecznych rajdowcom własnościach, produkowanego głównie przez firmę Halda - przyp. J.K.]. Dlatego uprzedni objazd trasy z dobrym opisem pozwalał na zdobywanie czasu poprzez nietracenie go na nieprzewidziane objazdy. Pilot i kierowca musieli się uzupełniać, z marnym pilotem nie było szans na jakikolwiek wynik. Jeździ w rajdzie Monte Carlo na drugiej pętli można się było spóźnić maksymalnie 30 minut, to trzeba było mieć to naprawdę dobrze przygotowane. Poza pierwszym startem do RMC zawsze objeżdżaliśmy z pilotem całą trasę, czasem takie opracowanie czy itinerer dawaliśmy innym kolegom z polskiego zespołu. Mimo że po latach specjalistyczna firma dostarczała opracowane itinerery, ja jednak objeżdżałem dalej trasę (pamiętajmy, że dojazd do Monte Carlo to było trzy do trzy i pół tysiąca km). Cała jazda trwała 3 dni i dwie noce non stop. Samochodów nie plombowano, ale dokonywano dokładnego opisu pojazdu tak, że wymiana samochodu nie wchodziła w rachubę.

Czy z biegiem lat zmieniano średnie przeciętne prędkości trasy dojazdowej?

Nie, ale początkowo nie przestrzegano przepisów ruchu drogowego (auta były jednak wolniejsze) i były bardzo wysokie przeciętne. Z tego powodu na trasie dojazdowej wykruszało się najwięcej samochodów - o ile do startu było dopuszczanych 280 lub 300 samochodów, to na etapie dojazdowym zostawała na trasie połowa. Na drugą pętlę przyjeżdżało 100 - 150 samochodów, a na trzecią, gdzie kwalifikowano 60 samochodów, czasem było ich mniej niż przewidywał limit. Szczególnie wysokie przeciętne były w Polsce, gdzie i inne rajdy odbywały się z wysokimi przeciętnymi. Taki Rajd Polski to były 4 do 4,5 tysięcy km z jedną krótką przerwą w Zakopanem. Jeżeli ktoś miał problemy techniczne lub pomylił trasę, to właściwie nie miał już szans na dobre miejsce. Wszystko rozgrywało się właściwie na tzw. jeździe okrężnej, a skończenie Rajdu Polskiego dawało gwarancję dobrego miejsca. Rajd zaczynało 70 - 80 samochodów, a kończyło 15 - 20. Milicja nie prześladowała rajdowców, często ułatwiała przejazd, na trasie stało mnóstwo kibiców często pokazując właściwą drogę. Decydowała o tym chyba wielka miłość do samochodu, w czasie przejazdu rajdu Monte Carlo, obojętnie o jakiej godzinie, w miastach wylegali tłumy. Publiczność była jednak bardzo zdyscyplinowana i nie było problemów z bezpieczeństwem.



XXXVIII Rajd Monte Carlo rok 1969 ▲



Porsche 911 na trasie ▲

Mówił Pan, że miał wielu pilotów, jak Pan ich ocenia?

Wszyscy byli dobrzy. Najlepiej jeździło mi się z Andrzejem Zembruskim, który był potem z Sobkiem na Gran Premio w Argentynie, świetny był Ryszard Żyszkowski, nie prowadził samochodu, ale jeździli z nim wszyscy najlepsi w Polsce. Byliśmy z nim dwu lub trzykrotnie na rajdzie Monte Carlo.

Co spowodowało, że wybrał Pan po Warszawie samochody BMW?

Nie był to zupełny przypadek, gdyż w tym czasie działał w Poznaniu pan Frąckowiak, który był członkiem głównej komisji sportu samochodowego i on to miał dobre, chociaż nieoficjalne, kontakty z fabryką i sam jeździł BMW.

Wróćmy na chwilę jeszcze do Rajdu Monte Carlo, który dzisiaj w Polsce jest prawie nieznaną imprezą, a kiedyś był wielkim wydarzeniem. Co stało się takiego, że impreza tak bardzo zmniejszyła swoją popularność?

Przed wojną RMC był praktycznie tylko zjazdem gwiazdzistym bez odcinków specjalnych, po roku 1945 wprowadzono je jako element sportowego współzawodnictwa, dlatego samochody, które chciały liczyć się w klasyfikacji, musiały być specjalnie przygotowane. Jeździły oczywiście samochody zwyczajne, takie jak chociażby nasze Warszawy czy Syreny lub sąsiedzkie Moskvice, Skody czy Wartburgi, ale na ogół miały takie spóźnienia, że nie kwalifikowały się do dalszych pętli. Sam jednak udział w takiej imprezie był dużym przeżyciem. Później weszły w rajd firmy samochodowe, bo była to świetna reklama i pomagały przygotowywać auta. W końcu Aaltonen, który zwyciężał na małym Mini Morrisie, nie byłby w stanie tego dokonać na seryjnym wozie. Obecnie etap dojazdowy do Monte Carlo praktycznie został zredukowany do minimum, a cały rajd rozgrywa się na miejscu. Myślę, że nasilający się z roku na rok ruch samochodowy wymusił te zmiany. My jednak pamiętamy te uroczyste starty ze Stadionu Dziesięciolecia, transmitowane przez radio i telewizję, gromadzące dziesiątki tysięcy miłośników motoryzacji mimo często silnego mrozu. Dzisiaj rajd rozgrywa się praktycznie na odcinkach specjalnych, poprowadzonych na drogach górskich. Są one bardzo wąskie i niezwykle trudno jest tam wyprzedzać.

Jak wyglądała obsługa serwisowa naszych ekip w czasie tych rajdów?

Z tym był prawdziwy problem. Nigdy nie mieliśmy żadnego wozu serwisowego, części zamiennie wozilo się ze sobą, a jeśli chodzi o opony to najczęściej kończyliśmy rajd na tych samych gumach, co zaczynaliśmy, tylko niemal kompletnie zdartych. Mało tego, często woziliśmy ze sobą benzynę w kanistrach. Z paliwem to zawsze były kłopoty, PZM wydzielał nam bardzo skromne przydziały walut na jego zakup. Było tego zawsze za mało i nie przewidywały one treningów. Dlatego też musieliśmy nielegalnie wywozić kupowane nielegalnie waluty. Używaliśmy różnych sposobów przemycniczych, aby móc brać udział w rajdach. Wiązało się to

z pewnym ryzykiem i były przypadki zatrzymania zawodników za próbę nielegalnego wywozu waluty. Do tego trzeba było brać rachunki na stacjach benzynowych, co zabierało wiele czasu. Dopiero kiedy zaczął jeździć zawodniczo Andrzej Jaroszewicz, załatwił on spore ułatwienia w tej dziedzinie.

Czy można powiedzieć, że dawne rajdy to było bardziej wspólzawodnictwo ludzi niż sprzętu?

Tak, zdecydowanie tak, od umiejętności kierowcy i pilota, ich umiejętności planowania trasy, przewidywania trudności zależał wynik. Nawet technika jazdy była inna. Wprowadzenie auta w poślizg czterema kołami na suchym betonie było bardzo trudne - moce samochodów były dużo mniejsze. Postęp jest tu nieunikniony, ale dużo mniej wtedy zależało od zaplecza, jakie kierowca miał za sobą. Przecież dawniej w Polsce sieć stacji benzynowych była bardzo kiepska i do tego na ogół nieczynna w nocy, dlatego to też trzeba było sobie zaplanować.

Czy możemy jeszcze wrócić do Pana jazd Warszawami, czy fabryka Pana wspomagała?

Nie zdecydowanie nie, ponieważ przyjeżdżał sobie jakiś facet z Poznania i konkurował skutecznie z fabryką. Możliwości przeróbek w tych dolnozaworowych silnikach były niewielkie. Chromowaliśmy kanały dolotowe, pasowaliśmy je, próbowaliśmy nawet powiększać średnice zaworów, ale urywały się, fabryka robiła podobne przeróbki. Najsłabszym elementem Warszawy były urywające się prądnice i na takim rasowanym silniku występowały większe drgania, które powodowały urywanie się wsporników. Kiedyś na Rajdzie Polski pod sam koniec, gdzieś pod Opolem spaliła mi się prądnica - oznaczało to koniec jazdy, ale znalazł się uczynny tak-sówkarz, który wymontował swoją prądnicę z samochodu, jakby nie było zarobkowego, i dał mi ją. Pamiętajmy, że prądnicy nie kupiło się normalnie w sklepie, a tu proszę. Byliśmy potem dłuższy czas w kontakcie z tym uczynnym panem.

Na koniec jeszcze jedno pytanie - czym było dla Pana ściganie się, przedłużeniem działalności zawodowej czy tylko czysta przyjemność?

Jak już powiedziałem na wstępie, zawsze pracowałem na własny rachunek poza branżą samochodową i to właściwie jest odpowiedzią na to pytanie, zresztą zawsze lubiłem nowe wyzwania. Obecnie, kiedy samochody służą mi wyłącznie do przemieszczania się, zasmakowałem w lotnictwie - mam własną awionetkę i pilotuję ją samodzielnie z wielkim ugodobaniem.

Dziękuję bardzo za wywiad, mam nadzieję, że w przyszłości zechce Pan nie raz opowiedzieć już bardziej szczegółowo o niektórych ze swych przeżyć automobilowych.

Dziękuję również. ■