

Jeszcze raz Safari Sobiesława Zasady

Rajd Safari miał w wyobrażeniu S. Zasady specjalny wizerunek – wielkiego wyzwania uznania. W rajdzie tym, jak mało gdzie na trasach rajdowych na sukces składały się kunszt kierowcy, niezawodność samochodu i bardzo gruntowne przygotowanie przed rajdem, setki szczegółów na trasie, warianty przejazdu i szybkość. Szybkość zawsze nie do zrealizowania w okolicznościach zagrożenia ze strony zwierzyny, czy też zmieniającej się nawierzchni, w czasie tropikalnych opadów. Gdy zaś było sucho, koszmary był kurz uniemożliwiający wyprzedzanie i jazdę. Właściwie nie udało się sformułować teoretycznych warunków w Rajdzie Safari, które można by nazwać dobrymi. Bo nawet gdy do pomocy zawodnikom wkroczyły serwisy w samolotach i helikopterach, pozostała zawsze ludzka słabość w zmaganiu się z 40-stopniowym upałem i temperaturą poniżej 0°C na wysokości 3 000 m n.p.m. Taki rajd przeznaczony był dla „twardzieli“, kierowców i pilotów o znakomitej wydolności organizmu, rajd dla doświadczonych kierowców o zimnych głowach. Takim zawodnikiem był Sobiesław Zasada. Nigdy nie ukrywał, że chce wygrać Rajd Safari i prawdopodobnie zamieniłby wiele

swoich tytułów za to jedno zwycięstwo. Potrzebna mu była ta jedna perła do Korony mistrzów Polski i Europy.

Siódmy raz stawał na starcie, by zmierzyć się z najlepszymi specjalistami do Safari i z przeciwnościami losu, który dwukrotnie decydował o tym, że ktoś inny stawał na podium dla zwycięzców. Wydawało się, że właśnie teraz, na XXVII Rajdzie Safari może się zdarzyć zwycięstwo. Ale konkurenci byli bardzo mocni. Do rajdu zgłoszonych było 20 zawodników z listy priorytetowej FIA. Większość z nich miała do dyspozycji samochody i całą maszynę treningową takich firm, jak Peugeot (4), Datsun (6), Fiat Abarth (4), Mercedes (6). Te właśnie firmy zgłosiły zespoły fabryczne i pozyskały do nich znakomitości tras rajdowych. Sobiesław Zasada z Błażem Krupą startowali w Mercedesie 280 E. Cały tydzień przed rajdem pogoda była fatalna, ciągle opady i zimno jak na Afrykę. Z trasy napływały coraz bardziej niepokojące wiadomości. Potem obeschło, ale skutki opadów pozostały w wyłobionych korytach. Od samego początku zawodnicy z listy FIA narzucili szalone tempo. *„Zapewne wbrew logice, taktyce i doświadczeniu obowiązującemu w gronie najlepszych znawców rajdowej sztuki. Wszystkim udzieliła się jakaś osobliwa gorączka i pędzili, jakby rajd skończyć się miał po 1000 kilometrach.“* To już było inne Safari, inni zawodnicy (lista FIA) i inna kalkulacja, a właściwie jej zupełny brak. Od początku obowiązywało szalone tempo, bez względu na konsekwencje. Nie oszczędzano samochodów ani siebie. Zmienił się jak gdyby model Safari ze swoimi kierowcami lat ubiegłych. Ubywało więc znaczących zawodników, takich jak Preston, Nicolas (zwycięzca z 1978 r.), a inni, jak Makkinen, Kallstroem, Altonen doprowadzili samochody do stanu, który nie rokował niczego dobrego. *„Nie taję, że osobliwa atmosfera nie pozostała bez wpływu na moją jazdę, chociaż razem z pilotem wiedzieliśmy, że w Safari koncepcja wyścigu za wszelką cenę procentować nie może. Powstrzymując ambicję, jechaliśmy wprawdzie wolniej od rywali, ale szybciej niż to poprzednio sobie założyliśmy“* – tak skomentował sytuację po pierwszym etapie S. Zasada w „Tempie“. Obowiązywały też pewne reguły i priorytety w zespołach. Dla przykładu: B. Waldegard jadący za S. Zasadą w szybszym i silniejszym Mercedesie 450 anonsowany był przez radio z samolotu, że już się zbliża i wówczas dostawał wolny przejazd od zatrzymanego auta S. Zasady. Ale on się zatrzymał sądząc, że załoga polska potrzebuje pomocy. Za jakiś czas wpadł w błoto, rozbił lampy, skrzywił błotniki i urwał koło. Wydawać by się mogło, że to już koniec. Ale na trasie czuwały wszechobecne serwisy. Były to Land Rowery, ciężkie auta ciężarowe do specjalnych celów, połączone pajęczyną łączności radiowej z samolotami. Niewiele czasu minęło od wezwania pomocy i *„zjechały się krasnoludki“, dokonując czasem cudów w dziele naprawy.* Tak było z Waldegardem – *pojechał dalej (!).* Gdy S. Zasada w zapale wyprzedzania Datsuna wyleciał z drogi i znalazł się w plantacji kolczastych sizali, Waldegard zatrzymał się i nawet próbował wyciągnąć auto, ale nawet jego bardzo mocny silnik nie sprostał potrzebie. Oczywiście w kilkanaście minut zjawił się *„ciężki serwis“* i pomógł. Była to już druga pętla rajdu i strata do czołówki znaczna. Błażej Krupa tak zrelacjonował wydarzenia, które nastąpiły: *[„Sportowiec“ - 1979 r.] „Droga wśród Taiti Hills należy do tego samego masywu co Kilimandżaro. O tej porze roku spływające z gór strumienie tworzą głębokie poprzeczne koleiny, blisko metrowej głębokości. Doskonałe zawieszenie wozu rajdowego wytrzymuje te przeszkody bez trudu.... Zakręty powtarzające się co kilkadziesiąt metrów z regularną wręcz monotonią: prawy, lewy, coraz wyżej do przelęczy i ponowny zjazd do poziomu. Zaczęło się dobrze. Nadszedł moment, w którym należało rozpocząć przepychanie do przodu, by nie pozostać w roli obserwatorów wiozących się w ogonie rajdu. Komandor rajdu ustalił średnią szybkość na 90 km/h, zupełnie w tym terenie nierealną. Jechaliśmy głównie na drugim biegu, mozolnie się wspinając, przytulając się do półek skalnych, unikając stromych urwisk. Wyprzedziliśmy pięć samochodów, szósty był Abarth 131 jednego z Kenijczyków. Widoczność była dobra, w afrykańskim szybko zapada-*

jącym zmierzchu. Jego światła widać było dokładnie. Już kilkakrotnie zbliżyliśmy się do niego, próbowaliśmy wyprzedzić. Bez powodzenia. Podjechaliśmy nawet raz do połowy jego wozu i schowaliśmy się natychmiast, gdyż droga zwężała się gwałtownie. Kenijczyk ponoć w chwili wyprzedzania ruszył minimalnie kierownicą i auta zderzyły się bokami. W starciu z naszym ciężkim Mercedeselem nie miał szans, natychmiast odleciał na koniec drogi. Zdążył jednak przyspieszyć i ponownie znalazł się przed nami. Spod kół jego wozu wykwił potężny gejzer pyłu. Wpadliśmy jeszcze w kolejną dziurę, potem w następną. Gdy Sobek zaczął gwałtownie hamować, zobaczyłem przed nami rozpadlinę wielką jak pokój. Można by ją ominąć, jadąc wolno po jej obrzeżu. Nasz wóz zataczał się po koleinach, a raczej leciał bezwładnie w rozpaczliwych próbach zmniejszenia szybkości. Wpadliśmy w dziurę dwumetrowej wielkości. Samochód pochylił maskę jak samolot przy stromym nurkowaniu. W olśniewającej bieli jodowych reflektorów odbitej od brunatnej rdzawej gliny trwałem w oczekiwaniu na coś, co nieuchronnie musi się zdarzyć za ułamek sekundy, a długiej jak wieczność. Skurczyłem się w fotelu, starałem zmniejszyć do rozmiarów owada. Bolesne targnięcie ciała skrzepowanego pasami, zaparte nogi, ręce wbilem w wykładzinę deski rozdzielczej. Reflektory świeciły, tylko samochód stał się jakoś krótszy. Wyciągnąłem Sobka i wróciłem po dokumenty. Wóz nie palił się, syczała para z chłodnicy, nic się nie działo, tylko ręka Sobka puchła gwałtownie. Namydliłem mu dłoń kremem do golenia, zdjąłem mu obrączkę i zegarek w ostatniej chwili. Minutę później nie obesłoby się bez pilnika...". Ten drobiazg z obrączką to jakby symbol rozwodu z Safari – na zawsze (?). Kto mógł przypuszczać, że po osiemnastu latach 67-letni mistrz powróci do swojej miłości.