

Safari 1979. Mieliśmy pecha czy wielkie szczęście?

Zima 1979. Zasada dzwoni ponownie z propozycją bym mu towarzyszył w kolejnym rajdzie Safari. Otrzymałem już paszport i z ochotą wyrażam zgodę. Wiem już czego oczekiwać, zarówno podczas treningu jak i podczas samego rajdu. Sobek jest tytanem pracy, jego sukcesy nie spadają mu z nieba, lecz są wynikiem ciężkiej pracy dniami i nocami na treningach, czym zadziwia konkurencję, dziennikarzy i kierownictwo ekipy Mercedesa. Mnie ten tryb przygotowań nie wcale nie przeszkadza, wręcz odwrotnie pozwala mi na jeszcze dokładniejsze poznanie Afryki, a gdy startowałem w rajdach jako kierowca wyznawiałem wzorując się na najlepszych tę samą zasadę. Podczas zawodów w Kenii mogłem z pełnym zaufaniem do sposobu jazdy Sobka i szybkości koncentrować się na swojej pracy pilota by załoga zajęła najlepsze miejsce na mecie. Tym razem Zasada Mercedes ponownie zaproponował start modelem 280E, mimo że wystawił do walki aż 4 auta sportowe modelu 450 SLC. Dyrekcji koncernu bardzo zależało na powtórzeniu naszego sukcesu z rajdu Safari rok wcześniej, gdy w najbardziej mokrym rajdzie w historii, Zasada dojechał tym zupełnie normalnie wyglądającym autem do mety w Nairobi. Więc młodszy na dużo mocniejszych i szybszych autach mieli walczyć o zwycięstwo, a najbardziej doświadczeni: Singh i Zasada mieli zapracować na sukces marketingowy. Młodszy nie wygrali rajdu, ale za to ten model „beczki” Mercedesa wprowadzić z innymi silnikami, z reguły wysokoprężnymi, do dzisiaj jeździ w charakterze taksówek po drogach Afryki, Bliskiego Wschodu i nie tylko.

Tak naprawdę rajdowy Mercedes 280E w latach 1978 i 1979 nie tylko wyglądał normalnie. To auto od seryjnego, sklepowego, egzemplarza różniło się jedynie paroma nieznacznymi, dozwolonymi przeróbkami. W środku zamontowane były bardzo podstawowe pałki bezpieczeństwa, szelkowe pasy, na miejscu usuniętej tylnej kanapy i oparcia pojawiły się mocowania dla dwóch kół zapasowych. I to wszystko. Usunięto również wszystkie wykładziny podłogi zostawiając gołą blachę, która pod moimi stopami tak się rozgrzewała od rury wydechowej, że stopiły się podeszwy w moich „adidasach”. Na podłodze miałem pod nogami przycisk, którym mogłem uruchomić spryskiwacz i wycieraczki przedniej szyby. I z tego „wynalazku” często korzystałem, pomagając Sobkowi w gorących momentach przejazdu przez kałuże. Wszystkie samochody ekipy Mercedesa w 1979 roku miały również dające się bardzo szybko zamontować dodatkowe wloty powietrza do silnika, wyprowadzone aż do poziomu dachu. Utrata w rzece dwóch aut rok wcześniej nauczyła zespół jak sobie poradzić w takiej sytuacji. Jak na złość, rok później nigdy nie trzeba było tej modyfikacji użyć podczas zawodów. Za to zarówno w 78, jak i 79 roku wymontowano ze wszystkich aut, łącznie z treningowymi, montowaną seryjnie w tym modelu... klimatyzację. Obniżało to masę auta aż o 28 kilogramów i pozwalało zaoszczędzić aż 6,5 konia mechanicznego, to znaczy klimatyzacja nie zmniejszała o tyle mocy silnika, która w autach rajdowych wynosiła niecałe 200 KM. W bagażniku mieliśmy powiększony do 120 litrów zbiornik benzyny. I to wszystko. Takie było założenie fabryki – wystartować jak najbardziej seryjnymi samochodami w tych najtrudniejszych rajdach, bo tylko takie samochody wzbudzą zaciekawienie publiczności – potencjalnych klientów.

Fabryka zaplanowała nasz trening od końca marca na dwa tygodnie przed samym rajdem. Wylecieliśmy z Frankfurtu wieczorem. Tym razem „jumbo jet” - Boeing 747 Lufthansy był zapchany do ostatniego miejsca. Zasada, jak to miał zawsze w zwyczaju w samolocie, nakrył się kocem, włożył poduszkę pod głowę i po chwili spał. Dla mnie lot do Afryki, wprowadzie już trzeci, ale był jednak przygodą. Jakies trzy-cztery godziny po starcie, byliśmy już nad Egiptem, przez głośniki odezwał się kapitan samolotu. Pamiętam do dzisiaj dokładnie co powiedział wpięrsz po niemiecku: mamy awarię jednego z silników i będziemy starać się wrócić do Frankfurtu. Bardziej zaciekawiony niż przestraszony obudziłem jednak Zasadę by i on ucieszył się komunikatem tym razem po angielsku, jak starać się będzie załoga samolotu. Sobek odsłuchiwał powtórzony komunikat i zareagował zupełnie bezznamienicie. Powiedziałbym się nie martwił, bowiem ubezpieczeni jesteśmy przez Mercedesa na jakąś wysoką, okrągłą sumę. U stewarda zamówił dwa kieliszki wina, które wypiliśmy z toastem za szczęśliwe lądowanie, nakrył głowę ponownie kocem i położył się znowu spać. Po paru następnych godzinach znowu byliśmy na lotnisku we Frankfurcie. Mieliśmy pecha, czy szczęście?

Noc, pasażerowie tego lotu przy kawie i kanapkach oczekiwali w sali odlotowej, zmieniała się już załoga samolotu, a ja przez szybę „nadzorowałem” pracę mechaników przy silniku. Byli oni tak blisko, że mogłem rozpoznać klucze, którymi się posługiwali. Wreszcie komunikat, że jeśli do godziny x nie da się naprawić silnika, polecimy innym samolotem. Parę minut przed zapowiadzanym terminem wsiedliśmy ponownie do tego samego samolotu, ale prace jeszcze trwały. Po dobrej godzinie, ponad pół doby po pierwszym starcie znowu byliśmy w powietrzu, w locie do Nairobi. To, że zaraz na pokładzie zepsuła się kuchnia i nawet nie było kawy czy herbaty, to już szczegół. Wtedy kapitan samolotu zarządził, że wszystkie inne napoje będą podawane wszystkim pasażerom, którzy będą mieli na nie ochotę. Nas to nie dotyczyło, ponieważ prosto z samolotu udawaliśmy się na trening. Poza tym, zarówno Sobek jak i ja, mając wiecznie do czynienia z kierownicą, byliśmy zawsze bardzo wstrzemięźliwi, jeśli chodzi o nawet symboliczną konsumpcję alkoholu.

W roku 1979 rajd był jeszcze dłuższy niż w 1978 roku – 5027 kilometrów również podzielonych na trzy pętle. Niestety okazało się, że rajd poprowadzono innymi drogami niż rok wcześniej, więc mieliśmy naprawdę pełne ręce roboty z treningiem. Tutaj muszę dodać, że w praktyce mogliśmy opisać w ciągu 12 godzin dnia tylko około 500 kilometrów trasy. Więcej się nie dawało ze względu na brak miejsca na nocleg i bardzo rzadką sieć nawet najbardziej prymitywnych stacji benzynowych. Parę dni do opisu trasy używaliśmy Range Rovera, ale potem mieliśmy do dyspozycji treningowego Mercedesa. Zaczęły się dni i noce pełne jazdy. Od świtu jechaliśmy i opisywaliśmy przez cały dzień odcinki, a po krótkim odpoczynku wyjeżdżaliśmy po ciemku z powrotem na trasę i jadąc naprawdę szybko sprawdzaliśmy opis. Na odpoczynek do świtu zostawało niewiele czasu. Serwis fabryczny nie chciał z początku wierzyć, jakie mieliśmy dobowe przebiegi, ale gdy musieli wymienić nam za każdym spotkaniem po 6 kół kiwali tylko głowami. Raz w dzień podczas takiego szybkiego pokonywania trasy mieliśmy zdarzenie, które mogło się bardzo źle zakończyć. Za szczytem

pagórka był długi lewy łuk i droga jakby wiodła wąwozem. Tam ukazał się nam jadący z przeciwka najprawdziwszy autobus pełen ludzi. Autobus zajmował prawie całą szerokość drogi i nie było takiej siły byśmy mogli się z nim wyminąć, ani przed nim stanąć. Tutaj Zasada kolejny raz wykazał się zarówno zimną krwią i opanowaniem oraz najwyższej próby umiejętnościami. Zaczął hamować i na chwilę przed uderzeniem w autobus rzucił naszym autem na prawą ścianę wąwozu, po której przejechaliśmy kilkadziesiąt metrów jak po „beczce śmierci” w cyrku. Auto, ciężko w to uwierzyć, ale są zdjęcia, prawie wcale nieuszkodzone zatrzymało się na lewym boku. Wyszliśmy z trudem z auta, wyszli pasażerowie z autobusu, postawiliśmy razem Mercedesa na kołach i.... pojechaliśmy trenować dalej. Mieliśmy pecha czy może wielkie szczęście?

W rajdzie Safari 1979 wystartowały aż 4 zespoły fabryczne: Mercedes wystawił 6 aut, Peugeot liczący na ponowne zwycięstwo znowu 3 auta modelu 504 Coupe V6, Fiat był z modelem 131 Abarth z 4 załogami, a japoński Datsun zaatakował zespołem 5 załóg w sprawdzonym, najmniejszym w stawce modelem 160J. Takiej obsady, najlepszych kierowców rajdowych świata jeszcze nie było w Afryce. Prawie wszędzie było sucho, więc szybkości samochodów były dużo wyższe. Zawodnicy w kurzu pędzili jakby na złamanie karku i pierwszy raz widziałem jak bezpardonowo walczyli z konkurentami z innych ekip. Mieliśmy okazję również tego doświadczyć.

Było to pod koniec pierwszej pętli, już w dzień, mieliśmy kilkanaście kilometrów asfaltu by dojechać do punktu kontroli czasu i serwisu zlokalizowanego w miejscowości. Mimo padającego deszczu Sobek jechał bardzo szybko i dogoniliśmy jadącego środkiem jezdni Fiata Abartha. Zgodnie z regułą ruchu lewostronnego spróbował go wyprzedzić z prawej strony. Ale Fiat zjechał na prawo, zamykając nam drogę. Po chwili próba wyprzedzenia z lewej strony, również nieudana. Ponowna próba z prawej strony, przeciwnik znowu blokuje nam drogę. Wszystko to dzieje się przy szybkości dobrze ponad 150 km na godzinę i na otwartej drodze. Nasz konkurent jest zdecydowanie wolniejszy, ale z niewiadomego powodu nie daje się wyprzedzić. Na kawałku prostej drogi Sobek ponownie próbuje z lewej strony, gdy jesteśmy już obok jego tylnego błotnika, nagle ruch kierownicą Fiata w lewo, dostajemy uderzenie w przedni błotnik i koło, które na śliskim asfalcie wyrzuca nas z drogi w kierunku rowu. Rów jest dosyć płytki, porośnięty tylko trawą, ale przy tej szybkości sunący bokiem w poślizgu Mercedes wznosi fontannę błota wysoką chyba na kilkanaście metrów. Obydwaj doskonale wiemy, że za ułamek sekundy musimy zacząć koziołkować. Sobek zdawałoby się spokojnie wytraca szybkość, nie koziołkujemy, co wydawało się nieuniknione i udaje mu się nawet wrócić na asfalt. Patrzymy na siebie i widzimy, że jest wściekły. Mówi powoli, że takiego zachowania jeszcze nie widział w swojej karierze i wiem, że to absolutnie nie Jego sposób na zwyciężanie w rajdach. Kim był tamten kierowca? Nie zauważyliśmy jego numerów startowych, mogliśmy tylko przypuszczać, ale 100 % pewności nie mieliśmy. Znowu nasuwa się pytanie: czy mieliśmy pecha, czy może wielkie szczęście biorąc pod uwagę okoliczności, w których się to wydarzyło. Wystarczyło jedno drzewo, głaz, mostek, żeby....

To nie koniec przygód Mercedesów i naszych. Drugiego dnia widzimy jednego z faworytów, Szweda Waldegarda na Mercedesie 450 SLC, który przy doskonałej widoczności na zdawałoby się najprostszym skrzyżowaniu w kształcie litery T ma problem. Nie wyhamowuje dostatecznie przed skrzyżowaniem, tylko jedzie przez rów i skarpe prosto. Kiedy dojeżdżamy jego auto stoi kilkadziesiąt metrów poza drogą, załoga czeka na serwis, a zawieszenie wymaga solidnej naprawy i wymiany części. Kilkanaście godzin później na podobnym skrzyżowaniu nas spotyka podobna „wycieczka”. Noc, pędzimy w poprzek największej na świecie plantacji sizalu. Prosta, wyjątkowo gładka droga pozwala na rozwinięcie maksymalnej szybkości. Niestety nie było widać, że chwilę wcześniej spadła lokalna ulewa, a nie ma wcale kałuż. Ale nawierzchnia stała się bardziej śliska. Hamowanie nie jest tak efektywne i już przed skrzyżowaniem widzimy, że nie ma siły by skrócić w drogę w lewo. Wypadamy w pole sizalu, który wygląda jak prawie dwumetrowej wysokości kolczasta agawa, gęsto rosnące jedna przy drugiej, z których w środku wyrasta cienka długa na parę metrów tyka. Mercedes wyrąbuje w roślinach kilkudziesięciometrową ścieżkę. Wyskakujemy z auta, które jest absolutnie nieuszkodzone, ale agawy są sprasowane pod całą podłogą, a wszystkie koła wiszą w powietrzu. Na końcu każdego liścia znajdują się potężne kolce, które wchodziły w nasze ciała jak w masło. Widzimy, że sami nie mamy sobie rady wycofać się na drogę. Okazuje się, że chyba nie jesteśmy jedyni, którzy mieli tam problem, ponieważ niedaleko stał nasz serwis. Wzywamy przez radio pomoc i po paru minutach podjeżdża serwisowy Land-Rover z długą liną. Sobek wrzuca tylny bieg i ciągnięty dodatkowo liną wyjeżdża po chwili na drogę. Chyba mieliśmy dużo szczęścia.

Jedziemy jeszcze parę godzin. Dojeżdżamy do etapu w górach. Wcześniejsze ulewy pozmywały zupełnie w wielu miejscach drogę ze zboczy lub porobiły w niej ogromne wyrwy. Trzeba być niezwykle czujnym, bowiem byliśmy w tym miejscu parę dni wcześniej, a nowe przeszkody mogły powstać nawet przed paroma godzinami. Sobek prowadzi swoim szybkim tempem i wkrótce po kurzu orientujemy się, że dochodzimy któregoś zawodnika. Kiedy droga zakręca o 180 stopni widzimy wpięrow światła, a potem sylwetkę auta. Dochodzimy znowu któregoś Abartha. Są miejsca, gdzie nawierzchnia jest wilgotna i jest niezła widoczność, ale parę sekund później wpadamy w gęsty stojący kurz, gdzie trzeba znacznie wyhamować, bo nie widać nawet na parę metrów. Jesteśmy zdecydowanie szybsi od poprzedzającego nas auta, ale kurz nie pozwala na jego wyprzedzenie. W którymś kolejnym odcinku bez widoczności wpadamy w jakąś dziurę na poboczu, auto wyskakuje w górę, już nie można skręcić i walimy się z pełną szybkością w głęboką rozpadlinę wielkości olbrzymiego pokoju znajdującą się pośrodku drogi. Uderzamy czołowo w ścianę tej rozpadliny. Uderzenie jest piekielnie mocne, na tyle, że silnik cofa się, a skrzynia biegów wyrzusza podłogę między nami. Odpinam pasy. Udaje mi się wypchnąć ramieniem i otworzyć moje drzwi, ale Sobka drzwi są zakleszczone. Wyskakuję z auta, przedostaję się na drugą stronę, nadludzkim wysiłkiem otwieram lewe drzwi i pomagam wyjść, raczej wyciągam rannego Sobka z auta, który siada obok na ziemi. Jego strona auta jest bardziej zgnieciona. Sobka boli lewa ręka i widać, że dłoń błyskawicznie puchnie. W ostatniej chwili, korzystając z kremu do golenia, Sobek zdejmuję z sinego już palca swoją ślubną obrączkę. Zdajemy sobie sprawę, że dla nas

to już koniec jazdy. Niestety nasze radio już nie działa i nie możemy wezwać pomocy. Po kilkunastu minutach słyszymy jadące auto rajdowe i znajomy odgłos silnika. Wyskakuję, a raczej na czworaka wypęłam z dziury na drogę i stoję w świetle reflektorów. Jestem pewien, że samochód się zatrzyma. To Kenijczycy: Joginder Singh i David Doig na takim samym Mercedesie jak nasz. Z Joginderem mieliśmy okazję wielokrotnie się spotykać i rozmawiać w ostatnich dwóch latach. Zawiązała się między nami więź nieklamanej sympatii. Widzę smutek w oczach Sikha, a gdy mówię, że Sobek potrzebuje pomocy lekarskiej, Joginder włącza radio, wzywa dla nas pomoc i odjeżdża dopiero wtedy, gdy dostajemy potwierdzenie, że samochód serwisowy już ruszył w naszym kierunku. Dzięki Ci Joginder. A nam czas wlecze się. Czekamy na pomoc, chyba że dwie godziny, aż nadjedzie Land Rover i zabierze nas do Nairobi do szpitala na badania. W szpitalu rentgen, przechodzimy badania lekarskie, dostajemy zastrzyki przeciwężcowe, Sobkowi zakładają gips na rękę i odwożą nas do hotelu. Jesteśmy mocno poobijani i ciężko się nam swobodnie ruszać. W rozbitym samochodzie zostały moje pasy bezpieczeństwa, które uchroniły mnie przed może cięższym zranieniem, moje „cudowne” drabinki do wyciągania auta z największego nawet błota i moja torba z kilkoma maczkami zapisanymi akademickimi notatnikami z opisem całej trasy rajdu Safari 1979. Nie czekamy do końca zawodów. Pierwszym wieczornym samolotem odlatujemy w kierunku Polski. Pytanie: mieliśmy pecha czy może jednak wielkie szczęście???

A rajd trwał dalej, pełen jak zwykle na Safari niespodzianek. Nie dojechał do mety ubiegłoroczny zwycięzca Francuz Jean-Pierre Nicolas, ani żaden Peugeot fabrycznej ekipy. Najlepsi na Mercedesie byli Hannu Mikkola i Arne Hertz. Zajęli drugie miejsce w klasyfikacji generalnej. Zwycięzcami zostali Kenijczycy: Shekhar Mehta i Mike Doughty na najlżejszym, najmniejszym i najtańszym w stawce Datsunie 160J. Nasi koledzy z zespołu, załoga Singh - Doig dojechali do mety na miejscu 11-tym.

/Blazej Krupa/

P.S. Nasi koledzy i konkurenci z Safari, którzy odjechali już na swoje odcinki specjalne po niebie:

Shekhtar Mehta 12.04.2006,

Harry Kallstrom 13.07.2009,

Joginger Singh 20.10.2013,

Bjorn Waldegard 29.08.2014,

Timo Makinen 04.05.2017,

Andrew Cowan 15.10.2019,

Hannu Mikkola 25.02.2021,

Vic Preston Junior 15.03.2022.