

„Dzwon”

„Dzwon” to, wierście mi, paskudna sprawa. Zwłaszcza dla rajdowca. Cóż, skoro żadną miarą nie da się go wykluczyć. Zresztą co byliby warte rajdy, gdyby nie ów specyficzny posmak ryzyka, dzięki któremu nigdy nie wiesz kiedy i gdzie nabijesz sobie świeżego guza. Tak naprawdę, dla niektórych cała frajda sprowadza się do filozofii – wywali, czy też nie? Nikt nikomu złe nie życzy, to rozumiałe, ale fikuśny „dzwon” rozgrzewa kibiców lepiej niż herbata z rumem. Oczywiście pod warunkiem, że kończy się na siniaku.

Osobiście nie znam kierowcy, który by nie „dzwonił”. Jest to w rajdach zjawisko tak powszechne, jak codzienna kromka chleba zjadana na śniadanie i jeśli już do niego dochodzi, w taki sam sposób traktowane. Rajdowa brać jest w tym względzie zahartowana, a stopień odporności ma się jak twardość damasceńskiej stali do kruchości ciastka z marmoladą. Nic dziwnego, skoro bokser w ringu niewiele sobie robi z podbitego oka, piłkarz zaś z wody w kolanie.

Każdy „dzwon” wzbudza wiele emocji i jest przedmiotem niekończących się analiz i dyskusji. Ten najpotężniejszy jednak pozostaje w pamięci na zawsze. Tkwi w niej dotąd, dopóki

walnął w skarpe i zaczął rolować. Pamiętam uczucie, jakie towarzyszy staniu na głowie, później przejmujący ból w głębi czaszki. Nasz maluch oparł się na drzewie, które zgniatając klatkę przeciwkapotażową wyrosło nagle w samym środku samochodu. Kiedy wygramoliłem się na zewnątrz i pozbyłem uczucia dezorientacji, pogięty do granic możliwości maluch stał już na drodze, a kibice zachęcali do dalszej jazdy. Pokusiłem się o nią, ale tylko do mety OS-u. Ani ja, ani wrak samochodu nie wytrzymałibymy więcej”.

ROMUALD CHAŁAS: „Swoją horror przeżyłem na Rajdzie Wisły w 1985 roku. Zresztą nie tylko ja. Mój pilot, Zbyszek Atłowski także. Przed jednym z szutrowych OS-ów (sławna z dziur i przełomów Jaworzynka – przyp. aut.) zaczął mżyć drobny deszcz. W takich momentach słuszne jest zrewidowanie taktyki jazdy. Powiedziałem do Zbyszka, że chyba odpuścimy, gdyż błoto to najbardziej zdradliwa z nawierzchni jakie znam. Zgodnie z tym założeniem pierwszy zakręt pojechałem „na okrągło” omijając świeży ciek wodny. Gdybym wówczas przewidział skutki tej przesadnej ostrożności! W czasie asekuranckiego, zbyt płytkiego cięcia okazało się, że w trawie tkwi pień ściętego drzewa. To on stał się przyczyną całego nieszczęścia. Podbił przednie prawe koło naszego Fiata wyrzucając go w tej samej sekundzie na przydrożną skarpe. Ta z kolei zaadaptowała niczym katapulta. Do dzisiaj

dawkę emocji. Nie przypuszczałem nawet jak dalece spełni swoją obietnicę. W zakręt wjechałem zdecydowanie za szybko. Przód Fiata wyskoczył na szutrową koleinę, tył zaś nie. Dlatego właśnie nie mogłem złożyć samochodu w klasyczny, czterośladowy poślizg. Doznałem uczucia jak przy wjeżdżaniu na wysoki krawężnik, kiedy przód auta jest już na chodniku, a tył ślizga się w niemocy. Tak pomykając „przyjeliśmy” moją stroną sześć czy siedem drzew. Kiedy auto, a praktycznie jego wrak, zatrzymało się na poboczu drogi, stwierdziłem, że przednie, lewe koło wbiło się w dolną część mojego fotela. Ten fakt doskonale obrazuje rozmiary „dzwonu”. Do dzisiaj dziękuję opatrności, która natchnęła wówczas mojego pilota Marka Omełańczuka, każąc mu zapiać również i mój pas bezpieczeństwa”.

MAREK SADOWSKI: „Najświeższą historię „dzwonu” z Rajdu Krakowskiego wszyscy dobrze znają, dlatego nie o niej chciałbym opowiedzieć. W 1988 roku, wspólnie z Grzesiem Gacem startowałem w Rajdzie Kormorana. Chcąc optymalnie sprawdzić możliwości sprzętu wybraliśmy się na trening rajdówką. Po przejechaniu dwóch OS-ów dotarliśmy do skrzyżowania. W prawo droga prowadziła do Olsztyna, a w lewo – na kolejny OS. Grzesiek uznał trening za dostateczny i optował za powrotem do hotelu, ja jednak uparłem się na jeszcze jeden przejazd. Skręciłem więc w lewo. W połowie szutru, na prawym trójkowym, kiedy nasz Fiat w najlepsze sunął bokiem, z przeciwnej strony, niczym zjawa wyłonił się motocyklista. Zareagowałem natychmiast. Skierowałem samochód na prawe pobocze w kierunku pryzmy piachu, uważając ów manewr za jedyny jaki mógł uratować z opresji nas i motocyklistę. Nie przewidziałem jednak, że w piaszczystych zwalach tkwi olbrzymi głaz. Prawe przednie koło wyróżnęło w przeszkodę z siłą pędzącego parowozu i samochód zerwał się do gwałtownego lotu. Dwukrotnie przekoziołkował, uderzył w drzewo i odbiwszy się od niego wylądował 10 metrów od drogi, tonąc w grząskim błocie. Demolka była totalna. Fotel Grzegorza oderwał się od podłogi i wraz ze swoim właścicielem wylądował gdzieś z tyłu. Przecięte przez szkło okularów czoło mojego pilota obficie broczyło krwią, a moja dłoń, którą odruchowo złapałem za jeden z pałaków klatki, spuchła niczym

nie dziwota więc, że „załapała” się również na ten „życiowy”. Miał on miejsce w czasie trwania 47 Rajdu Polski na OS-ie Kudowa – Radków. Pokonywaliśmy właśnie podwójny prawy na trzy, kiedy nasze auto (Renault 11 Turbo – przyp. autora) jak gdyby nigdy nic odjechało z drogi. Naturalnie założyłem natychmiastową kontrolę, która okazała się skuteczna. Niestety. Samochód sprząsnął się przeciwko mnie i postanowił działać na własną rękę. Czym prędzej więc wymknął się spod mojej kontroli i w najlepsze trzasnął w przydrożne drzewo, starannie wybierając przy tym najgrubszy w okolicy egzemplarz. Dziś wiem, że jechałem wówczas na dwóch „kapciach”, co przy twardym, rajdowym zawieszaniu i profesjonalnej, niskoprofilowej gumie trudno czasem wy czuć. Przód naszej Renówki przestał praktycznie istnieć, a fakt, że wyszliśmy z całego zajścia z drobnymi zaledwie obrażeniami zawdzięczamy profesjonalnej klatce i takiejże płycie podłogowej firmy Matter”.

JERZY DYSZY: „Mój „dzwon” związany jest z osobą Jurka Substyka, samochodem marki Fiat 125p, Rajdem Wisły '89 i asfaltowym OS-em z Brennej do Górek Wielkich. Pamiętam, że włożyliśmy wówczas w trening wiele wysiłku, przygotowując się do imprezy niezwykle starannie. Cóż z tego, skoro już na starcie do pierwszego OS-u „kolega” pech przedziurawił jedno z kół w naszym samochodzie. Wolniejsza, siła rzeczy, jazda kosztowała nas stratę 1 minuty. Wtedy do głosu doszła ambicja. Musimy odrobić – pomyślałem przyspieszając. Kiedy wydawało się, że ta nieskomplikowana w sumie taktyka zaczyna procentować, „złe” zakleszczyło skrzynię biegów niwecząc cały „odrobkowy” trud. Byłem załamany i chciałem nawet zrezygnować z dalszej jazdy, ale uległem namowom kolegów i podjąłem drugą już w tym samym rajdzie próbę odrobienia strat. Jechałem szybko. W pewnym momencie za szybko. Na prawym dwójkowym auto opuściło drogę i wpadło na łąkę. Traf chciał, że rolnik będący właścicielem pola rozpoczął akurat szeroko zakrojone roboty budowlane, o czym przekonałem się widząc przed sobą pokazań górę piachu. Lewym, przednim kołem wjechałem w nią, nie mogąc w żaden sposób postąpić inaczej. W tym samym momencie samochód fiknął soczystego kołza przez maskę i potwornie zdeformowany wylądował na boku. No i już”.



Każdy „dzwon” wzbudza wiele emocji i jest przedmiotem niekończących się analiz i dyskusji. Ten najpóźniejszy jednak pozostaje w pamięci na zawsze. Tkwi w niej dotąd, dopóki

przyczyną całego nieszczęścia. Podbił przednie prawe koło naszego Fiata wyrzucając go w tej samej sekundzie na przydrożną skarpe. Ta z kolei zadziałała niczym katapulta. Do dzisiaj



nie wyprze go stamtąd następny, jeszcze bardziej niesamowity i skuteczniej warzący krew w żyłach. Mocne przeżycia są domeną mocnych mężczyzn. Kilku z nich udało mi się namówić do wspomnień.

MAREK GIERUSZCZAK: „Mój największy „dzwon” miał w sobie coś z paradoksu. Dokonał się w najmniejszym samochodzie jakim kiedykolwiek startowałem. W 1989 roku, pilotowany przez Macka Maciejewskiego dziarsko pomykałem po trasie ELMO-TU, liderując klasie A-11. Maluch spisywał się doskonale, więc w całkiem dobrych nastrojach dotarliśmy do OS Wolibórz-Jodłownik. Na mniej więcej dwa kilometry przed metą, po długim zjeździe dopadliśmy do klasycznej „patelni”. W słuchawkach hełmu głos Macka zameldował: prawy nawrót na dwa, lecz mnie zaświatła myśl, że na trójce też wyda. Boże! Nawrót na trójce?! Toż to nawet sam Aaltonen... Pamiętam, że droga w jednej sekundzie zniknęła z pola widzenia, a samochód wypchnięty z zakrętu siłą odśrodkową

ani ja, ani Zbyszek nie potrafimy określić, ile salt i przewrotek wykonało nasze auto. Jedno jest pewne. Odbijało się od podłoża niczym gumowa piłka, pokonując w ten sposób dystans 30 metrów. Kiedy wreszcie zmaląta siła bezwładności, Fiat uderzył o jedno z drzew, zatrzymując się na nim. Aż trudno uwierzyć, że ta, jeżdżąca włos na głowie, „przygoda” skończyła się tylko kontuzją torebki stawowej. O wyglądzie samochodu wolę nie wspominać”.

KRZYSZTOF HOŁOWCZYK: „Należę do tej nielicznej, a zarazem szcześniejszej grupy kierowców, która nigdy nie „dzwoniła” na tyle, aby stało się to powodem nieukończenia zawodów. Owszem zdarzało mi się, jak wielu innym, zwiedzać przydrożne rowy, pola czy łąki, ale traktuję to jako wypadki przy pracy. Soczysty, pamiętliwy „dzwon” przytrafił mi się natomiast na treningu. Był to okres początków mojej kariery, a więc czas chmurny i duży. Na jednym z zakrętów postawiłem grupkę kolegów obiecując im spora

Olsztyna, a w lewo – na kolejny OS. Grzesiek uznał trening za dostateczny i optował za powrotem do hotelu, ja jednak uparłem się na jeszcze jeden przejazd. Skręciłem więc w lewo. W połowie szutru, na prawym trójkowym, kiedy nasz Fiat w najlepsze sunął bokiem, z przeciwnej strony, niczym zjawa wyłonił się motocyklista. Zareagowałem natychmiast. Skierowałem samochód na prawe pobocze w kierunku pryzmy piachu, uważając ów manewr za jedyny jaki mógł uratować z opresji nas i motocyklistę. Nie przewidziałem jednak, że w piaszczystych zwalach tkwi olbrzymi głaz. Prawe przednie koło wyróżnęło w przeszkodę z siłą pędzącego parowozu i samochód zerwał się do gwałtownego lotu. Dwukrotnie przekosiłkował, uderzył w drzewo i odbiwszy się od niego wylądował 10 metrów od drogi, tonąc w grząskim błocie. Demolka była totalna. Fotel Grzegorza oderwał się od podłogi i wraz ze swoim właścicielem wylądował gdzieś z tyłu. Przecięte przez szkło okularów czoło mojego pilota obficie broczyło krwią, a moja dłoń, którą odruchowo złapałem za jeden z pałaków klatki, spuchła niczym bania. Do dziś żałuję, że nie posłuchałem wtedy Grzegorza i nie skręciłem na skrzyżowaniu w prawo”.

BOGDAN HERINK: „Towarzyszka prawie wszystkich moich „dzwonów” była oczywiście Basia Stępkowska,

złoty wódecz w treningu wiele wysiłku, przygotowując się do imprezy niezwykle starannie. Cóż z tego, skoro już na starcie do pierwszego OS-u „kolega” pech przedziurawił jedno z kół w naszym samochodzie. Wolniejsza, siła rzeczy, jazda kosztowała nas stratę 1 minuty. Wtedy do głosu doszła ambicja. Musimy odrobić – pomyślałem przyspieszając. Kiedy wydawało się, że ta nieskomplikowana w sumie taktyka zaczyna procentować, „złe” zakleszczyło skrzynię biegów niwecząc cały „odrobkowy” trud. Byłem załamany i chciałem nawet zrezygnować z dalszej jazdy, ale uległem namowom kolegów i podjąłem drugą już w tym samym rajdzie próbę odrobienia strat. Jechałem szybko. W pewnym momencie za szybko. Na prawym dwójkowym auto opuściło drogę i wpadło na łąkę. Traf chciał, że rolnik będący właścicielem pola rozpoczął akurat szeroko zakrojone roboty budowlane, o czym przekonałem się widząc przed sobą okazałą górę piachu. Lewym, przednim kołem wjechałem w nią, nie mogąc w żaden sposób postąpić inaczej. W tym samym momencie samochód fiknął soczystego kozła przez maskę i potwornie zdeformowany wylądował na boku. No i już”.

Nic dodać nic ująć. „Dzwony” w rajdach były, są i będą. No i już. □

MACIEJ HOŁUJ

**Fot. Jacek Gdowski
Robert Szpunar**

