

# Przez piekło VUELTY

SOBIESŁAW  
ZASADA

12

**P**RZED nami wyruszył Kleint. Daleko w przódzie Makinen. Zbliża się 9 rano. Ależ gorąco. Nagle z przodu pojawia się jakiś niski wóz. Jedzie z przeciwnej strony. Przecież to srebrny Mercedes. Jakiś zdeformowany. Dopiero z odległości 30 metrów jestem pewien — to Mercedes 461 Makinena — stajemy. Powybijane szyby, cała karoseria mocno pognieciona. Lewa przednia opona w strzępach, jechali na duralowej obręczy. Jedną z zalet duralowych obręczy jest to, że w razie konieczności można dłuższy czas na nich jechać — natomiast na wykonanych z blachy praktycznie jest to niemożliwe.

— Co się stało? — pytam.  
— Big jump. Sobek, big jump — podkascytowany prawie krzyczy Makinen. Pokrzwawiony Todt dodaje:

— Wir haben zwei — oder dreimal gerolt (przelecieliśmy dwa lub trzy razy przez dach). Daj mi koło i rezerwową chłodnicę.  
Natychniaś dają im moją rezerwę i chłodnicę. Przykro patrzeć na ich zdeformowany samochód. Najważniejsze, że żyją i są w pełni sił. Wydawało mi się, że stalowe rury wzmacniające kabinę samochodu to lekka przesada, ale okazało się, że tylko to ich uratowało. A przecież to samo może spotkać każdego z nas. Mercedes ma we wnętrzu kabiny zamontowaną konstrukcję rur stalowych, odpowiadającą kształtowi kabiny. Samochód może nawet pięćdziesiąt razy przekosiłkować, a kabina kierowcy nie powinna ulec spłaszczeniu. Makinen trafił na niewidoczną hopkę. Szybkość około 140 km/godz. Podbiło go, wyleciał w powietrze, ale hopka była wyższa z lewej strony tak, że wóz podbiło z tej strony mocniej. Spadł na prawe koła, od razu jakby w obrocie śrubowym zaczął się przelaczać przez dach. Miał dużo szczęścia, że na tym się skończyło. Do serwisu tylko 3-4 km. Jest tam treningowy model 450, a poza tym za ostatnim Mercedeselem jedzie Argentyńczyk Araucho (ten, który odpadł na automatyczną skrzynię biegów) z mechanikiem, właśnie naprawio-

nym wozem rajdowym 450 SLC. Makinen będzie miał wszystkie potrzebne części i mechaników. Na pewno pojadzie dalej.

Nie ujechalimy daleko. Stoi Kleint. Odcinek piachu ma tylko 250 m długości, ale są głębokie koleiny. Kleint stoi po lewej na samym wyjściu. Biorę rozpęd i na garbach kolein przelatujemy na drugą stronę. Teraz kolej na rewanż z naszej strony. Stalowa linka i wyciągamy Kleinta. Pomalu zaczyna się.

Zbliżamy się do Rio Verde. Polacie piachu coraz dłuższe. Na wzgórzu stoi niebieski ciężarowy Mercedes. Chyba dla nas do pomocy. Piaszczyste koleiny miały ze 100 m długości. Poszedłem trochę zle — lewą stroną. W pewnym momencie nie utrzymałem się na garbie — ściągnęło mnie w lewo. Chciałem wyjść z powrotem, ale nie udało się. Tył samochodu poza drogą, głęboko w piachu. Zabrakło dosłownie 8 metrów. Tutaj żaden z wozów rajdowych nie może mi pomóc.

## TECHNIKA NA PIACHU

Nadjeżdża Kleint. Pokazuje mi, żeby szedł prawą. Przechodzi. Cowan to samo. I Fowkes — przeszedł. Chcą mi pomóc, ale to bezna-dziejnie. Z góry jedzie już ciężarowy Mercedes. Dziękujemy, czekamy na ciężarówkę... Pojechali.

Ależ ta ciężarówka się wleczła. Nam zawsze szkoda sekund. Tak! kierowca, z tych okolic, który ma pomóc, nie zdaje sobie z tego sprawy. Dla niego godzina mniej czy więcej nie przedstawia żadnej różnicy. Wreszcie podjechał i chociaż z wysiłkiem, ale wyciągnął nas. Nie ujechalimy daleko. Może 3 kilometry. Zablokowana droga. Dwa wozy ciężarowe prawie zakopane w piachu. Stoją Cowan i Kleint. Tyłko Fowkes pojechał buszem. Decyduję się pójść w jego ślady. Busz też jest piaszczysty i miękki. Ujechalimy około 200 m. Chcemy wrócić na drogę. Niestety, zabrakło 10 m. Stojmy — bez najmniejszej szansy wyjechania. Nawet wóz ciężarowy chyba nie pomoże.

Wychodzę na drogę, 100 m w przódzie stoi ciężarówka. Wołam, żeby podjechał nas wyciągnąć i w tym momencie zobaczyłem białego Mercedesa Fowkesa. Z 50 m od drogi, w zagłębieniu 25 m poniżej, w zupełnie beznadziejnej sytuacji na wyrostanie się. Wracam do Andrzeja, bierzemy nasze linki stalowe, łopatę i idziemy pomagać Fowkesowi.

Ciekawy będzie ten etap. Jak my to przejedziemy? Uplywają godziny. Jesteśmy w czwórce: Cowan, Fowkes, Kleint i my. Pomagamy sobie nawzajem i pomatu posuwamy się do przodu. Tylko ten nieprawdopodobny upał zupełnie nas wykańcza. Wysoka temperatura silnika Mercedes na zamknięty system chłodzenia. Temperatura wody 115-120°. W baku bulgocą benzyna. Gotują się. Organizator

sprowadził 3 duże ciągniki drogowe. Te są najlepsza. Mogą śmiało jeździć po kopcach piachu na Saharze. Wyciągają nas. Wyciągała również w niektórych miejscach nasza ciężarowa Mercedesy, ze wspólnym napędem na 3 osie. Droga przez piasek.

Andrzej Zembrzowski nie był na żadnym maratonie czy Safari. Nie może zrozumieć, jak po takim terenie można puścić rajd. Tu jedyna nie było tak źle. Jechałem wtedy na treningu z końcem rajdu z Jackiem Magierą. To prawda, że trafiliśmy wyjątkowo dobrze. Jacek jest bardzo dobrym kierowcą. Był mistrzem Polski. Ale tego rodzaju piachy były dla niego nowością. A na tym treningu zdarzył nam się dwie bardzo podobne sytuacje. Od granicy Paragwaju samochód prowadził Jacek. Po 800 km — około Kurtyby śladem za kierownicę. Nie upłynęło 20 km i stojmy. Za szybka jazda. Godzinna dyskusja z policją. Wreszcie pomogły kotyliony. Drugi raz z Rio do Brasilia prowadzi Jacek. Jedzie szybko, ciągle w granicach 150 km/godz. Po 600-700 km zmienia. Nie ujechalim więcej jak 10 km i nawet wolniej od Jacka. Pomogły kotyliony, ale nauka trwała znowu ponad godzinę. Z Cuiabá do Porto Velho prowadzi ja. Przejechałem około 500 kilometrów. Wiele odcinków piaszczystych. Zmiana — i Jacek nie ujechał więcej jak 3 km. Śledzimy w piachu. Znowu ja prowadzę, co najmniej 200 km. Bierzymy benzynę i Jacek ślada za kierownicę. Przejechał może 20 km i utknąłmy prawie na dobre. Nie znaczy to, że ja lepiej jeżdżę na terenach piaszczystych. Jacek robił to prawidłowo, ale miał po prostu pecha, tak, jak ja do połęci. W jazdach przez piach trzeba stosować odpowiednią technikę jazdy.

1. Zwracać uwagę czy koleiny nie są zbyt głębokie. Przy najmniejszym podejrzeniu, że tak, jechać na wybrzuszeniach kolein i nie dopuszczać, aby koła wozu wpadły do kolein. Podczas jazdy po grzbietach wybruszeń istnieje niebezpieczeństwo, że któreś z kół nam wpadnie do koleiny, a to oznacza, że pociąganie za sobą drugie i wtedy już jedziemy w koleinach. Dlatego, jeżeli jest taka możliwość, to nawet przy bardzo głębokich koleinach należy jechać jedną stroną wozu jechać w koleinie, a druga na bocznym grzbiecie (wybrzuszeniu). Samochód może być bardzo poważnie przechylony na jedną czy drugą stronę. Nie należy się bać. W takich wypadkach do wywrotki jest daleko.
2. Jechać na biegu możliwie niskim i wysokich obrotach silnika.
3. W razie jakichkolwiek oznak, że samochód ślizga i zwalnia — natychmiast włączyć jeszcze niższy bieg i pełny gaz.
4. Przy wjeździe na taki odcinek zawsze wstać przed koła i tendencją do ściągania w lewo czy w prawo. Należy być na to przygotowanym i natychmiast z wycuciem kontroliować wywrotną kierunkiem do ściągania.
5. Przy dłuższych odcinkach takiej drogi lub wydających się nam podejrzanyymi — lepiej jest zatrzymać się, obciągnąć obręczki i z rozpędem przejechać wybranym wariantem.

(CRN)