Co wydarzyło się pod Chamrouse?

Wszystkie cztery polskie załogi na Fiatach 125 P ukończyły pierwszy etap Rajdu Monte Carlo na miejscach zupełnie przyzwoitych. To był prawdziwy sukces. Niestety, ani jeden Polski Fiat nie dotarł do mety II etapu, a lakoniczne doniesienia prasowe o okolicznościach wyeliminowania Komornickiego i Zasady sprzyjają plotkom, stwarzają klimat wcale nie sportowej sensacji. Z ust działacza automobilklubu słyszałem już nawet określenie „rajd skandali"... O to więc, co naprawdę działo się na trasie, pytamy załogę wozu nr 48, kierowcę Krzysztofa Komornickiego i pilota Błażeja Krupę.

K. Komornicki: Z Monte Carlo wyjechaliśmy przy dobrej pogodzie, byliśmy jednak uprzedzeni, że w Alpach są warunki fatalne. Że będą aż tak złe — na dobrą sprawę nikt się nie spodziewał. Niewłaściwa ocena warunków stała się pośrednio przyczyną kraksy Muchy. Specjaliści z serwisu Dunlopa, którzy notabene w ogóle dość lekceważąco nas potraktowali, założyli nam opony ze zbyt dużą ilością kolców. Robert jeździ bardzo dynamicznie; kiedy na zakręcie zawadził o skałę, wystarczyło to, żeby na „przekolcowanych" oponach wylecieć z trasy i potrzaskać wóz tak, że nie nadawał się do dalszej jazdy. Zresztą i my też leżeliśmy na boku, ale nasz wypadek był znacznie szczęśliwszy, skończyło się na pogięciu blach i powybijanych szybach, bez których jechaliśmy prawie 400 kilometrów, co nawet w warunkach letnich bardzo utrudnia prowadzenie samochodu. Fabryczny serwis FSO, mimo ofiarności ludzi, nie nadążał; zresztą cóż to są dwa samochody serwisowe wobec np. dwudziestu, którymi dysponowała ekipa Renault?

Pierwszy odpadł Nowicki, powodem był przeciek oleju z dyferencjału, później wypadek miał Mucha. Na trasie zostało nas trzech: Zasada z żoną i ja z Błażejem Krupą na Fiatach oraz Adam Smorawiński z Żyszkowskim na BMW 2002 TI. Jechało się nam wszystkim bardzo dobrze aż do nieszczęsnego Chamrousse. Na odcinku specjalnym w pobliżu tej miejscowości, jadąc z dużą szybkością, blisko setki, wpadliśmy w prawie metrową zaspę. Nie było już siły na wyprowadzenie, wóz poleciał przodem w rów, w niebezpieczne sąsiedztwo skalnej ściany. Z drugiej strony drogi była przepaść. Zablokowaliśmy trzy czwarte przejezdnego pasa wąskiej drogi, którą „poszerzał" śnieżny nawis nad przepaścią. Tuż za nami jechał Zasada. Usiłował nam pomóc, tym bardziej że sam jechać dalej nie mógł — przejazd dwoma kołami po nawisie śnieżnym nad dwudziestometrową przepaścią był bardzo niebezpieczny. Nie zdołaliśmy jednak samochodu wypchnąć w ciągu pięciu minut, które nadrobiliśmy nad jadącymi za nami. Po tym mniej więcej czasie nadjechał Włoch Fulvio...

B. Krupa: ...Wyskoczył z samochodu i z iście włoskim temperamentem zaczął się awanturować. Trwało to sekundy, ale zanim zdezorientowani i zdenerwowani ochłonęliśmy, Fulvio wsiadł do Fiata Zasady, przeprowadził go o kilkadziesiąt metrów — ryzykując przejazd po nawisie nad przepaścią — i zgrabnie zaparkował w głębokiej zaspie na poboczu drogi, a właściwie to już w rowie. W ten sposób wszystkie trzy polskie załogi, bo i Smorawiński ugrzązł, zostały unieruchomione. Jeszcze nie ucichł na dobre gang silnika Włocha, a już nadjechał Tony Fall w towarzystwie bardzo krzykliwego pilota. Pierwsza rzecz, którą zrobili, to swoim Datsunem jeszcze głębiej wepchnęli w zaspę samochód Zasady. Zdenerwowanie ich było poniekąd zrozumiałe, mieli tylko trzy minuty zapasu, a w perspektywie zmianę kół. Inna rzecz, że rozmów tych, w których niemal nie doszło do wymiany mocniejszych argumentów, można było uniknąć. Po prostu gdyby pomogli nam się wygrzebać; w sześć osób samochody nasze wypchnęliśmy potem błyskawicznie, niemniej było już za późno.

Kulisy: Na którym miejscu znajdowaliście się panowie w tym momencie?

K. Komornicki: W chwili gdy utknęliśmy w zaspie, jechało już tylko czterdzieści parę samochodów. My mieliśmy osiem minut spóźnienia, Sobek, który nb. jechał bez opisu trasy, siedemnaście minut, była szansa nie tylko na pierwszą sześćdziesiątkę, ale nawet na trzydziestkę. Do mety drugiego etapu zostało już tylko niespełna dwieście kilometrów. Cóż, pech też jest wkalkulowany w ryzyko rajdu.

B. Krupa: O stopniu trudności tegorocznego RMC świadczy choćby to, że pośród trzydziestu ośmiu startujących Porsche'ów zostały tylko trzy, z trzydziestu dziewięciu samochodów marki BMW zostały tylko dwa, przy czym odpadły wszystkie fabryczne. Niewiele lepiej wiedzie się Lanciom i Datsunom. W tym rajdzie z pogodą przegrali prawie wszyscy, nie wyłączając faworytów. Miejscami widoczność na trasie ograniczona była do pięciu — dziesięciu metrów. Spore odcinki Krzysztof jechał niejako w ciemno, tylko na podstawie czytanych przeze mnie danych. Dodatkowym utrudnieniem było, że jechaliśmy bez tłumika, który już wcześniej rozbiliśmy na kamieniu. Kamieni na szosie było bardzo dużo, silny wiatr odrywał je od zboczy gór, nieustannie padający śnieg zgrabnie je maskował. Hałas w naszym wozie był więc taki, że ledwie słyszeliśmy własne głosy. Ciągle jeszcze z przyzwyczajenia mówię głośniej niż normalnie.

Kulisy: Niezależnie od indywidualnych przypadków poszczególnych załóg — jak spisywały się w tych najcięższych warunkach Polskie Fiaty?

K. Komornicki: Nadspodziewanie dobrze. Ale należy pamiętać, iż warunki atmosferyczne dawały pewien handicap wozom słabszym, do których również należy nasz Fiat; z samochodów o dużej mocy przy tej pogodzie i tak nie można było wycisnąć wszystkiego. Może to paradoks, ale przy dobrej pogodzie prawdopodobnie wypadlibyśmy gorzej, raczej niemożliwe byłoby przegrywanie tylko o 10—11 procent z dwustukonnymi Porsche'ami czy Alpinami. O tyle mniej więcej przygrywałem OS-y z liderującym na Renault Alpine Anderssonem. Niemniej sądzę, że na Polskim Fiacie solidnie przygotowanym do startu w grupie II (samochody przystosowane) warto i trzeba jeździć. Aby osiągnąć sukcesy narodowe, chociażby tylko w klasie, należy w polskim nowoczesnym, lecz turystycznym samochodzie zmienić cały szereg rzeczy. Oczywiście tylko tych, na które zezwala regulamin.

B. Krupa: Między innymi linkę gazu, która nie wytrzymuje częstych i gwałtownych wciśnięć pedału. Niby drobiazg, ale przez zerwaną linkę straciliśmy, jadąc już po wydostaniu się z zaspy pod Chamrousse, kolejne siedem minut. W ostatecznym rozrachunku przesądziło to o naszym odpadnięciu, przekroczyliśmy dozwolony limit czasu. Podzielam zdanie Krzysztofa: przegraliśmy, ale nie było kompromitacji.

Rozmawiał
MICHAŁ KASPEROWICZ