

WIDZIANE Z PRAWEGO FOTEŁA

Trwa właśnie kolejny Rajd Safari. I znów – jak w ubiegłym sezonie – Sobieśław Zasada z Błażem Krupą pokonują trudne dukty w buszu, walczą nie tylko z czasem, ale i najczęściej z warunkami terenowymi. Rozstrzygnięcie Rajdu Safari nastąpi w poniedziałek 16 kwietnia. Na razie trzymamy za nich kciuki...

Błażej Krupa był partnerem Sobieśława Zasady już na ubiegłorocznym Rajdzie Safari. Polskim kibicom znany jest przede wszystkim jako jeden z najlepszych naszych rajdowców, ale tylko starsi pamiętają, że w swoim czasie zaczynał właśnie od nawigowania. Zasada znany jest z tego, że za partnerem dobiera zazwyczaj najbardziej doświadczonych, i to ze jego wyboru padł już dwukrotnie na Błażeja Krupę, nie jest przypadkiem.

Znane są opisy Safari dokonane przez dziennikarzy, filmowców i samych kierowców, którzy w nich uczestniczyli. Błażej Krupa przeżył ten wielki rajd na fotelu pilota, choć różnie to bywało... Opowiada o tym:

– Ten rajd na przede wszystkim swoją barwę; w zależności od warunków atmosferycznych jest

Jedną z czterech kartek zapisu trasy, wykonanego przez Krupę. W naszym wierszu od dołu czytamy: „Prosta – 900 metrów prosta – 500 [zaznaczony kółkiem] pierwszy zakręt cięgiły drugi biegiem”. W ten właśnie już nie dołatał wjechać...



Dokończenie ze str. 14

WIDZIANE Z PRAWEGO FOTEŁA

to kondycyjnie. Więc, lot był fantastyczny, zmkro w Afryce nie zapada tak szybko i niespodziewanie, jak to wynika z opisów, a napięcie nerwowe powoduje, że nie czuje się zmęczenia, nawet wtedy, gdy trzeba było wypychać 1700 kilogramów z błota, podpierając barkiem bok samochodu. Był taki moment, gdy w ten sposób pomagalem Zasadzie wyjechać z grzęzawiska, i gdy wreszcie mercedes ruszył, nie mógł się zatrzymać, bo uknąłby ponownie. Zasada wiedział o tym i odjechał, a ja – umęczony słokrotnie – miałem jeszcze do przebiegnięcia kilkadziesiąt metrów pod górę w błocie do połowy łydek...

– Oprócz tego, że biegalem za Mercedesem, bywało, że podróżowałem na tylnym zderzaku, aby dołączyć tył wozu na śliskich nawierzchniach. To może być i zabawne, ale nie przy prędkościach powyżej 50 km/h, gdy na dodatek wóz bębni o podłożu i nie wiadomo czy ręce zdolają utrzymać się uchwyty.

– Do spałków, jakich się nie zapomina, doszło też i na tamtych Safari. Nagle dostrzegaliśmy przy drodze dwie starsze panie z biało-czerwonymi

nią czerwieniamiejszego błota, które jest wazednie, albo rudo-rdzawy kurz, przed którym nie ma ucieczki. Jeśli jest sucho, wówczas jadąca z przodu ciężarówka podnosi zasłone z pyłu, w której nie widac końca własnego samochodu, a kurz wdziera się do płuc. W porze deszczu są natomiast odzinki, przez które nie sposób przejechać bez obcej pomocy.

Na Rajdzie Safari w 1978 roku mieliśmy wśród wielu przycięg jedną, o której nie zapomne. W moim opisie było tak: „Prosta – 900 metrów, szczyt wznieślenia; za szczytem prosta w dol – 500 metrów; prawy zakręt do przejechania drugim biegiem”. Kiedy wyjechalismy na szczyt Zasada próbował wszelkimi sposobami zahamować Mercedes na owych 500 metrach, ale samochód zamiast zwalniać... przyspieszał w grząskim błocie. Oczywiście zatrzymaliśmy się w rowie. Natychmiast wybiegłem, aby ustawić znak ostrzegawczy, ale na nie się nie zdało. Trzej następni wypadli z trasy w tym samym miejscu. Nigdy, na żadnym rajdzie nie widziałem takiego śliskiego błota. Nasze gołodzieje w porównaniu z tym błotem, są bardzo przyrzecznymi nawierzchniami...

– Wydobyć samochodu z takiej błotnej palupki to jest zadanie dla kilkunastu silnych mężczyzn. Nasz Mercedes skwiał przednimi kołami w rowie, podlegał by podpary na krawędzi drogi, a tylnie koła wisiały w powietrzu. Nie było o co podeprzeć podnośnika, bo stopy grzeły na głębokość kilkunastu centymetrów, podkładałem więc co się dało; wszystkie koła zapasowe i kanistry pod prąd wozu, aby choć tylnie koła dotknęły ziemi. Wreszcie dotknęły i Zasada powoli wjechał na drogę. Wszystko to działo się w nocy, w czasie ulew i na kompletnym odłudziu. Straciłmy na to całą godzinę. Na moich notatkach został z tej przypoży ślad: brunatne plamy błota na następnych kartkach...

– Na Safari ca chwile natopyka się niespodzianki. Ktoś zaskakuje najlepszych. Po treningu mieliśmy zaznaczony przejazd przez wyschnięte do rzeki, ale gdy tam zaczyna padać, rzeka wraca na swoje miejsce przybierając około pół metra wody w ciągu kilku minut! Trafiliśmy na taki przybór i z opresji wyratował nas sekretarz naszej ambasady w Nairobi, który był na wycieczce w okolicy; wyściągając nas i kilku jeszcze innych swoim Range-Roverem. Ale Singh, miejscowy zawodnik, znający te palupki jak nikt inny, w tej rzeczy skończył rajd. Zapomniał, że w Mercedesie wół powietrza jest bardzo nisko; silnik zassał wodę i rozlecił się na kawalki. Kilka godzin potem to samo spotkało Cowana, który przecie wiedział co się przydarzyło Singhowi. Safari nie oszczędza nikogo...

– Ten rajd to jest impreza, w czasie której najlepiej niepać się w stanie uniknąć błędu albo pechowej sytuacji. Startują tam najlepsi kierowcy z olbrzymim doświadczeniem, których – jak się wydaje – nie już nie może zaskoczyć, a jednak przegrywają.

– Jeśli mnie ktoś pyta, który kierowca z rajdowej czołówki światowej jest najlepszy, zawsze odpo-

wiadam: Bjorn Waldegaard. I on nie uniknął kłopotów. Najechał na kamień i pękła pośw w jego Porsche, co w tych samochodach nie zdarza się w ogóle! Potem spadły ciężka gazu, i jeszcze kilka razy widziałem go jak remontował w ulewie swój samochód.

– A propos afrykańskiego deszczu: tam, gdy pada to jest olbrzymia ulewa. Wystarczy wyjść na chwilę z samochodu, a strugi wody wlewają się po plecach do butów... Dlatego najtostawiejszym strojem są krótkie spodnie, bawelna koszulka i... otwarte sandały.

– Na ubiegłorocznym Safari Aaltonen waicył o pierwsze miejsce z Nicolausem. Na ostatnim przed metą odcinu, około 15 km przed Nairobi, obaj nie uniknęli wypadków! Nicolaus zderzył się z zakrętcie z Range-Roverem, w którym jechał fotobortery. Z kompletnie rozbitym przedem Peugeot, delewając co kilkadziesiąt metrów wodę do chłodnicy, właściwie „doczłogal” się do mety i wygrał ten rajd! Gdyby do przejechania była jeszcze kilkanaście kilometrów więcej – przegrałby! Minutę po Nicolause jechał Aaltonen i na trzy kilometry przed metą przewrócił swój samochód na dach!

W jego Datsunie pękła przekładnia kierownicy, co po 5 tysiącach kilometrów rajdu miało prawo nastąpić. W czasie przewrotki zlamala się antena i Aaltonen nie mógł wczuć serwisu, a bez możliwości sterowania kołami nie sposób jechać. Co w takiej sytuacji zrobił Aaltonen? Po prostu, zatrzymał pierwszego napotkanego Datsuna, i nie zważając na protesty właściciela wymontował przekładnię, zalażył do wlojowej wraki i w ten sposób ukonczył rajd!

– Rajd Safari to dla mnie również olbrzymia satysfakcja ścigania się z najlepszymi. Gdy ma się okazje widzieć w akcji najlepszych: Makinea, Lampiena, Aaltonena. Todla i wielu jeszcze innych, ubrudzonych afrykańskim błotem, walczących z uszkodzonymi samochodami – wtedy widzi się, jak wiele wysiłku kosztuje ta impreza.

– W ciągu trzech dni i czterech nocy spalimy dwukrotnie: raz 5 godzin i drugi raz 5,5 godziny. Jednak napięcie nerwowe wyzwała w organizmie niespożyte siły. W pewnym momencie miałem półgodzinna przery. Wynajęto nam pokój w motelu, aby można było choćby umyć się. Wysiadłem z samochodu i w tym samym momencie ktoś z miejscowej telewizji poprosił o chwile rozmowy. Za chwile był obok dziennikarz z radia. Gdy dotarłem do pokoju zostało dokładnie osiem minut na odpoczynek. Rzuciłem na kresło torbę z notatkami i w ubraniu wszedłem pod prysznic. Gdy opadło ze mnie błoto był czas, żeby wracać do samochodu.

– Gdy Zasada zaproponował mi udział w Safari, był trzy rzeczy, które mnie szalenie ciekawiły: tył Jumbo-Jetem do Nairobi, konfrontacja realów Afryki z tym, co na ten temat wiedziałem z lektury, a w swoim czasie przeczytałem chyba wszystko co na ten temat napisano, i na koniec, jak wytrzymam

Dokończenie na str. 16

chorągiewkami. Zatrzymaliśmy się, ale nie dłużej niż na dwie minuty, dłuższy postój groził spóźnieniem na punkt kontroli czasu. Okazało się, że były to dwie Polki, które przejechały sześćset kilometrów ze swojej farmy, aby zobaczyć samochód z polską załogą. I wiedząc, że możemy im poświęcić parę zaledwie minut, przez te kilka chwil ostrzegaly nas przed... niebezpiecznymi fragmentami drogi, przed dziurami i zdradliwymi zakrętami. Czyż

mogłem im powiedzieć, że my to wszystko dobrze znamy?

– Na europejskich rajdach sytuacja są do siebie podobne, na Safari natomiast co chwile dzieje się coś nowego. Nigdy nie jest się pewnym, czy zapis dokonany na treningu zgadza się z aktualnym stanem. Nie zamienilibym nawet dwóch sezonów rajdowych w Europie za jedno Safari.

Zapisat: BOGUSŁAW KOPERSKI

