

# Smak samochodowego Safari

DARIUSZ PIĄTKOWSKI

**B**łoto czy gęsty czerwony kurz? Co będzie na trasie tegorocznego samochodowego Safari, rozgrywanego tradycyjnie w wielkocenne święta w Kenii. Na pytanie to odpowiedzieć sobie musieli Sobiesław Zasada i Błażej Krupa decydując się na rozgrywkę w imprezie przez wszystkich rajdowców uważaną za niezmiernie trudną, lecz i ogromnie pasjonującą.

Są rajdy dłuższe, są imprezy wytłaczane jeszcze mniej dostępnymi trasami. Ale Safari, to coś więcej niż zwykły rajd. Nie tylko dlatego, że organizatorzy tak ustalili czasy przejazdu, że nie ma mowy aby zmieścić się punktualnie i zdążyć na poszczególne punkty kontroli i na metę.

Na pewno w grę wchodzi przyciągająca wielu zawodników afrykańska egzotyka, spotykane po drodze słonie, żyrafy i antylopy, są i rezerwaty krokodyli i drogi, po których wędrują zebry. Wszystko to można obejrzeć właściwie jedynie podczas pracovitých treningów. Podczas samego rajdu — lepiej nie mieć okazji by spotkać się ze słoniem czy żyrafą gdy samochód pędzi z szybkością blisko 200 km/godz.

Po raz pierwszy Safari rozegrano w 1953 roku podczas uroczystości koronacyjnych królowej Elżbiety II. Dość długo była to impreza raczej lokalna, w której brali udział jedynie za-

wodnicy afrykańscy, z Kenii, Tanzanii, Ugandy. I stąd zrodziła się pierwsza legenda Safari. Głosząca, że rajdu tego nie może wygrać kierowca pochodzący z innego kontynentu.

Przez wiele lat istotnie tak było. W afrykańskim buszu, po bezdrożach u stóp Mount Kenya, w trawie wyższej od samochodów po zwycięstwo mknęli tylko stali mieszkańcy czarnego kontynentu.

Obalono ten mit dopiero w 1972 roku, kiedy Safari wygrali Europejczycy. Pierwszy był Fin Mikkoła a drugi — nasz reprezentant Sobiesław Zasada.

Zasada miał szansę obalić legendę dużo wcześniej już w swym pierwszym starcie w 1969 roku. Ale nie tylko słonie czy żyrafy można spotkać w Afryce! Są tam również i policjanci. Za przekroczenie dozwolonej szybkości w Kampali, będąc już na ostatniej prostej do zwycięstwa, policja drogowa zatrzymała „Porsche” Zasady, jadącego wówczas z Markiem Wachowskim. Długo, bardzo długo trwało spisywanie protokołu, odczytywanie nazwisk z paszportu i dowodu rejestracyjnego. Tak długo, że zdążyli obok przejechać afrykańscy kierowcy; punkty karne za spóźnienie przekreśliły szansę na triumf Europejczyka.

Safari rządzi się swoimi prawami. Jest to właściwie nie rajd, lecz trwający parę dni z krótkimi tylko przerwami wyścig samochodów. Kiedy jest pora deszczowa, a zaczyna się ona w Kenii pod koniec marca, wozy grzęzną po osie, zapadają się na rozlewiskach, utykają przed strumykami, które parę tygodni wcześniej można było przejechać, a teraz przemieniają się w rwące szerokie rzeki.

Kiedy jest sucho tumany pyłu długo wiszą w upale nad trasą po przejechaniu poprzedniego wozu. Jakże trudno wyprzedzić konkurenta kiedy widoczność jest mniejsza niż w najgęstszej mgie.

**E**gzotyka, trudności no i wysokie nagrody sprawiają jednak, że organizatorzy otrzymują więcej zgłoszeń, niż wpływa na inne samochodowe imprezy. Tyle tylko, że do celu dociera niewielka część załóg. Utykają w buszu, stają w rzekach. Stąd regulaminowy wymóg, by w każdym wozie były rakietki sygnalizacyjne, zapasowe kanistry z wodą, zapas żywności.

Bywały takie Safari, że z blisko 100 samochodów żaden wóz nie dojechał do mety...

Jak będzie w tym roku? Czy startujący po raz pierwszy na „Mercedese 280 S” Sobiesław

Zasada spełni marzenie swego życia, zwycięży w tym Safari?

Pięć razy nasz reprezentant wyruszał na tę trasę. Już — już wydawało się w 1972 roku, że wygra. Przez tysiące kilometrów wraz z Marianem Kileniem był pierwszym wozem w rajdzie. Do mety było już tylko ok. 300 km.

I wtedy: „Podwójna droga wysadzana drzewami. Długa prosta. Nawierzchnia szutrowa. Jest noc, zimno. Mam 180 kilometrów na godzinę. Z rozmyślań i marzeń ocknąłem się w powietrzu. Lecimy. Zginęła droga, a światła nikną w przestrzeni. Nie wiedziałem, że wylatuję z trasy. Nie zrobiłem nawet najmniejszego ruchu. Ocknąłem się dopiero w powietrzu. Wykonujemy lot pięćdziesięciometrowy i na szczęście lądujemy na jakimś polu. Karoseria „Porsche” pękła w połowie, wypadła przednia szyba. Jak to się stało? Po prostu droga skręcała w lewo, a mnie się wydawało, że prowadził prosto. Zmęczenie? Zamyślenie? A może głupie marzenia, że na pewno wygramy. Zgasły światła i silnik. Wyleadowaliśmy na kołach i siedzimy bez ruchu zupełnie zaszokowani. Pierwszy ocknął się Marian Bień. A może da się pojechać dalej? Te słowa wyrwały mnie z odrętwienia. Zapalam silnik. Gra. Światła też są. Porywam latarkę i wyskakuję z samochodu. Marian taszczy przednią szybę, która poleciała na pole ananasów. Jest pęknięta w trzech miejscach, ale to klejonka, nie rozspala się. Wyjazd na drogę i zamontowanie przedniej szyby trwa jednak dość długo. Wypredza nas Makinen na „Fordzie”. Już nie myślimy o wygranej, byle tylko dojechać do Dar es Salaam. Po kilkunastu kilometrach podrywamy się znowu do walki. 80 km przed miastem sianiamy się ze zmęczenia. Ale obaj żałujemy, że meta już tak blisko. Może jednak byśmy wygrali?”

Do tegorocznego swego szóstego już Safari Zasada przygotowywał się bardzo starannie. Odbił dwa treningi na całej trasie takim samym wozem jakim teraz jedzie w rajdzie. Tym razem, po raz pierwszy, mógł sobie na to pozwolić. Nie jedzie prywatnym samochodem, jak przedtem na własny koszt i ryzyko. Firma „Mercedes”, chyba z tego powodu, że w Australii podczas maratonu samochodowego Londyn—Sydney doszło do niezbyt milego incydentu, w którym poszkodowany był Polak, zaproponowała mu udział w ekipie fabrycznej. Coś w rodzaju rekompensaty za Australię, ale przede wszystkim do wód uznania za świetną postać przez Polaka na trasie maratonu przez trzy kontynenty. Ale tu nie ma sentymentów. W grę wchodzi pieniądże, reklama, sprzedaż, zyski...

Dlatego „Mercedes” na tegoroczne Safari wystawił tak silną reprezentację. Na takich samych wozach, z silnikami o mocy ok. 210 KM, pojedą Zasada—Krupa, Gogindr—Singh—Doig, Covan—Syer oraz Fowkes—Kaiser. Wielokrotnie uczestnicy Safari, zawodnicy doświadczeni w maratonowych rozgrywkach po drogach i bezdrożach.

Co około 100 km punkt serwisowy, do dyspozycji ekipy „Mercedesa” — samolot i śmigłowiec, łączność radiowa z każdego miejsca trasy.

**Z**asada ma w fabrycznym zespole priorytetową pozycję. To nie tylko ukłon dla trzykrotnego mistrza Europy. To także przekonanie, że doświadczenia z poprzednich Safari pomogą wygrać tę imprezę.

A jest z kim walczyć. Jedzie ekipa „Porsche” i „Peugeot’a”, cała plejada „Datsunów” i „Toyot”, jest fabryczny zespół „Lancii”, „Forda” i „Opel”. Cała śmietanka kierowców z rajdowych szlaków.

Mają do przebycia od czwartku do świątecznego poniedziałku ponad 5000 km i czas na to — około 46 godzin. Przeciętna szybkość — różna na rozmaitych fragmentach trasy. Są odcinki, gdzie organizator każe jechać 30—40 km/godz, ale są i takie gdzie regulaminowa szybkość dochodzi do 140 km/godz.

O tym, by utrzymać się w wyznaczonych czasach na wszystkich 71 odcinkach nie ma co marzyć. Spóźnią się wszyscy. Zwycięży ta załoga, która zżapie najmniej karnych minut, a może i godzin.

Trasę znają świetnie. Nie przypadkiem Zasada zapisał na ten start Błażeja Krupę, dwukrotnego rajdowego mistrza krajów socjalistycznych, ale zarazem i najlepszego polskiego pilota. Kilka brulionów notatek i opisów z trasy treningów, to teraz skarb na wagę — no może nie złota, ale w każdym razie bardzo cenny.

Wystartowali w czwartek z kolejnym numerem 18 po godzinie 14 ze stolicy Kenii. Trasa ma trzy pętle zaczynające się i kończące w Nairobi. Skala trudności narasta wraz z kilometrami i zmęczeniem. Na sen do świątecznego poniedziałku czasu prawie nie będzie.

Toczy się na afrykańskiej trasie zacięta, nie zawsze ojalna rozgrywka. Długo po Safari roku 1972 ujawniono szczegóły „fortelu” jaki wobec Zasady zastosował rywal z trasy. W książce Wacława Koryckiego pt. „Samochody mkną przez kontynenty” znaleźć można wspomnienia siynnego fińskiego zawodnika Rauno Aaltonena, który w tym samym rajdzie jechał „Datsunem”:

„Podczas rajdu najgorszy jest kurz. Nieraz trzeba jechać i kilkadziesiąt kilometrów za rywalem w obłokach wiskającego się wszędzie pyłu, bez możliwości wyprzedzenia. Dlatego najbardziej zacięta walka rozgrywa się przy punktach kontroli czasu. Kto pierwszy podjedzie na PKC i ostempluje kartę, ten pierwszy może wyruszyć na trasę.

Mój rodak Timo Makinen jechał za Polakiem Sobiesławem Zasada. Niedaleko przed PKC na obu czekały wozy techniczne. Zasada stanął ok. 200 m przed Makinenem, który jednak trochę wcześniej dokonał obsługi serwisowej i wcześniej ruszył do PKC. W tym momencie zauważył, że pilot Zasady wyskoczył z wozu i pobiegł w kierunku punktu kontroli czasu. Timo, który nie chciał lykac kurzu Zasady, zdenerwował się i postanowił popełnić przekroczenie regulaminu Odczekał aż Zasada dojedzie samochodem do PKC i tam się zatrzyma. Wtedy także podjechał swym „Fordem” zatrzymał się tuż za Polakiem i wyszczał na moment ruszania przez Zasada. I wtedy uderzył w tył samochodu Polaka tak, aby wóz znalazł się w rowie. Timo spokojnie wysiadł, uśmiechnął się i kiedy jego pilot ostemplował kartę — pojechał dalej, podczas gdy Polacy przy pomocy Murzynów przez niemal 15 minut trudnili się z wyciągnięciem samochodu z rowu”.

**R**óżnie więc bywa na trasie Safari. Można mieć świetny samochód, wspańskiego pilota, doskonały serwis, szczęście w omijaniu słoni i żyraf, nie utknąć w buszu lub w błocie — ale gdy w grę wchodzi punkty do mistrzostw świata producentów, kiedy walka toczy się nie tylko o sportowe laury, liczyć trzeba się z rozmaitymi chwytami i fortelami konkurentów.

Nawiasem mówiąc Makinen tym razem jedzie w Safari „Peugeotem” przed Zasada z niższym numerem startowym. Ale na pewno polska załoga nie będzie odgrywać się za rok 1972.

Wyruszyli przecież po znacznie wyższą stawkę.

DARIUSZ PIĄTKOWSKI