

Tonącego w błocie Mercedesa wyciągał Błażej Krupa...

O Rajdzie Safari opowiada z Nairobi Sobiesław Zasada

Po raz dwudziesty szósty, od wielkiego czwartku do lanego poniedziałku, najlepsi kierowcy świata na najlepszych samochodach walczyli o... ukończenie Rajdu Safari, mającego opinię najtrudniejszego spośród wszystkich. W dwie godziny, po ogłoszeniu oficjalnych wyników połączyliśmy się z hotelem „Hilton” w Nairobi. Przy telefonie Sobiesław ZASADA.

■ W imieniu własnym jak i Czytelników Kuriera składam Panom serdeczne gratulacje.

— Dziękujemy! Mówię w liczbie mnogiej, bo właśnie obok mnie stoi Błażej Krupa. Był to dla nas bardzo udany rajd. Jesteśmy zmęczeni, ale szczęśliwi. Człowieki kierowcy marzyli tym razem nie o zwycięstwie, ale o dojechaniu do mety.

■ Jak spisał się Pana partner, Błażej Krupa, który przecież po raz pierwszy brał udział w tej imprezie?

— Debiut Błażeja był znakomity. Pracował miła, co niemiara i to nie tylko jako pilot, ale przede wszystkim jako

Zwycięzcą 26 samochodowego Rajdu Safari została załoga francuska Jean Pierre Nicholas i Jean Claude Lefebvre jadąca na „Peugeot 504 Coupe”. Warto wspomnieć, że Nicholas triumfował w tegorocznym rajdzie Monte Carlo na swym prywatnym „Porsche”.

Dalsze miejsca zajęli:

II. Vic Preston Junior — John Lyall (obaj Kenia) na „Porsche 911 SC”.

III. Rauno Aaltonen (Finlandia) — Lofty Drews (Kenia) na „Datsun 160 J”.

IV. Bjorn Waldegaard — Hans Thorszelius (obaj Szwecja) — na „Porsche 911 SC”.

V. Simo Lampinen (Finlandia) — Henry Liddon (W. Brytania) na „Peugeot 504 Coupe”.

VI. Sobiesław Zasada i Błażej Krupa (obaj Polska) na „Mercedesie Benz 280 OE”.

pracownik fizyczny. Bardzo często musiał wypychać „Mercedesa” z błota, brnąc w tej mazi zanurzony po pas.

■ W telewizji widzieliśmy nawet, jak wasz pojazd przejeżdżał przez rzekę całkowicie zanurzony.

■ Dokładnie już nie pamiętam, ale chyba trzy, a może nawet czterokrotnie zmuszeni byliśmy przejechać przez wodę, będąc całkowicie zanurzeni. Wiem, że to było ryzyko, ale innego wyjścia nie było. Na szczęście udało się. Dwa inne „Mercedesy” nie wytrzymały tej próby. Silnik zassał wodę i rozleciał się. Trzeci zaś „Mercedes” najechał na głęboką wyrwę, uszkodził pompę olejową i zakończył udział w rajdzie. Tak więc, z całej ekipy „Mercedesa” tylko nam udało się dojechać do mety.

■ A jak w ogóle sprawiał się samochód?

— Bardzo dobrze. Nie mieliśmy w zasadzie większych kłopotów i nie potrzebowaliśmy zbyt często korzystać z pomocy sprawnie zresztą działającego serwisu. Na całej trasie zdarzyło się nam tylko dwukrotnie, kiedy musieliśmy zmieniać opony oraz amortyzatory. Po raz pierwszy serwisowa obsługa „Mercedesa” umiejscowiła kwatery radiowa w powietrzu. Ponieważ w nocy nie można było latać helikopterem, więc pracował on tylko w dzień, zaś na nocną zmianę „wchodził” samolot.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 6)

- ◆ 200 metrów na godzinę...
- ◆ Pod parasolem helikoptera...
- ◆ „Czołówka” z zebra...

Safari pełne wody

Z Nairobi mówi Sobiesław Zasada

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

Oczywiście inne załogi fabryczne również korzystały z tej formy łączności, stąd też w powietrzu znajdowało się sporo samolotów. Nie wiem jak to było w przypadku innych kierowców, ale dla nas helikopter spełniał jeszcze jedną, równie ważną funkcję. Otóż lecąc nisko nad drogą, kilkadziesiąt metrów przed nami, swoim warkotem odganiał zwierzynę, dzięki czemu mogliśmy jechać z większą szybkością.

■ Do połowy drugiego etapu ubiegłoroczny zwycięzca Safari, Szwed Bjorn Waldegaard, uzyskał na „Porsche” tak znaczną przewagę, iż wydawało się, że nikt mu nie będzie w stanie zagrozić. A jednak! Co się mu przytrafiło?

— W rajdzie tym liczą się nie tylko umiejętności i szybkie samochody, ale potrzebny jest także przysłówiony łut szczęścia. Waldegaard tym razem go nie miał. W górach, i to trudno dostępnych, uszkodził samochód. Tylko dzięki łączności radiowej, bo w przeciwnym przypadku w ogóle nie dojechałby do mety, za dwadzieścia minut znalazł się przy jego „Porsche” wóz serwisowy. Wymiana półoski trwała blisko siedemdziesiąt minut, co w rezultacie spowodowało, że szwedzki kierowca przestał się liczyć w walce o zwycięstwo.

■ Który odcinek był najtrudniejszy?

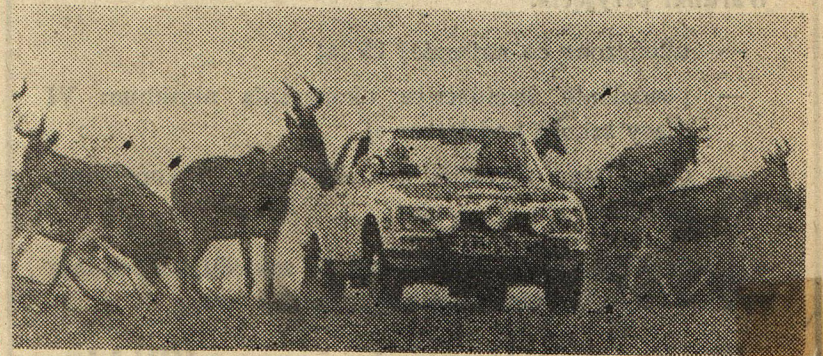
— Niezupełnie. Uważaliśmy bardzo, a jednak „rąbneliśmy” zebra. Całe szczęście, że niezbyt groźnie, chociaż ta „czołówka” mogła się skończyć tragicznie. Szczególną ostrożność musieliśmy zachować na ostatnim etapie, gdyż trasa rajdu prowadziła przez tereny o dużej ilości zwierzyny. Bardzo często musieliśmy gwałtownie hamować.

■ W rajdzie Safari uczestniczył Pan już po raz szósty. Co charakteryzowało tegoroczną imprezę?

— Był to najbardziej mokry rajd ze wszystkich i z tego względu należał do szczególnie trudnych. Ulewne deszcze zamieniły drogi w płynące błotem strumienie, a wozbrane rzeki pozrywały mosty. Według naszych prowizorycznych statystyk, 95 proc. trasy przebiegało po terenie mokrym, zalanym wodą, a przez dwie trzecie trwania rajdu padał bez przerwy deszcz.

■ Panie Sobiesławie, moglibyśmy tak z pewnością przez godziny rozmawiać na temat Safari, ale minuty płyną, a w kolejce na połączenie z Nairobi czekają inne redakcje, więc pozostałe ciekawostki odłożymy do chwili powrotu do kraju. A na razie dziękujemy i gratulujemy.

Rozmawiał JANUSZ KALINOWSKI



— Trzeci, wokół Mount Kenya. Trasa biegła niezwykle krętymi drogami, miejscami o nawierzchni wapińowej. Sztuką było utrzymać się na tym podłożu, nie mówiąc już o jeździe. O trudach niech świadczy najlepiej fakt, że na pokonanie odcinka długości dwustu metrów potrzebowaliśmy blisko godzinę, a w innym miejscu pokonałmy w dziesięć minut.

■ Przepraszam, czy dobrze słyszę?

— Powtarzam jeszcze raz. Podjazd na odległość dwustu metrów trwał godzinę...

■ Czy tym razem obyło się bez spotkania ze zwierzętami na masce Waszego „Mercedesa”?