

Po co komu treningówka (cz.1.)

Rajdy samochodowe nie mają stabilnych regulaminów, jak tenis czy piłka nożna, ale ciągle ulegają różnym istotnym modyfikacjom. Kilkadziesiąt lat temu istniały owszem w rajdach odcinki specjalne, ale ich znaczenie było zupełnie niewielkie. Rajdy rozgrywane były przy otwartym ruchu, na dojazdówkach, czasami nawet bardzo szybkich, szczególnie jeśli się weźmie pod uwagę, że często jechaliśmy po niewyobrażalnych już dzisiaj dziurach, do tego cały czas na tych samych zwykłych oponach. Bywało, że z PKC-u na PKC trzeba było przejechać z szybkością średnią nawet dochodzącą do 100 km/h, zwłaszcza w nocy i bez względu na ilość wsi po drodze. (Przypominam, że do roku 1974, roku pierwszego kryzysu naftowego, w Polsce i chyba w całej Europie istniało ograniczenie szybkości tylko w terenie zabudowanym, a poza nim każdy mógł jechać ile chciał), A drogi były nieskończenie gorsze niż dzisiaj i wjechanie w niewidoczną dziurę było częste, a zmiana koła oznaczała spóźnienie na PKC. Do tego opis trasy dostarczany przez organizatora (wtedy mówiło się: itinerer) był dużo mniej dokładny niż obecne notatki nawigacyjne, więc częste bywało... zgubienie się na trasie. Z tych dwóch podstawowych powodów niezwykle ważna, a wręcz decydująca o wyniku była znajomość całej trasy rajdu. Brałem tu przykład z najlepszych i zawsze, przez całą moją karierę, bardzo dużą uwagę poświęcałem treningowi i objazdowi trasy. Nie było wtedy wyznaczanych oficjalnych "dni na zapoznanie", zawodnicy przyjeżdżali dużo wcześniej i sprawdzali trasę robiąc nierzadko dokładny opis wielu etapów między PKC-ami. Sprawdzaliśmy, gdzie się da, a gdzie się nie da zdążyć na kolejny PKC. Nie istniały strefy serwisowe, więc z tego treningu wynikało gdzie można przyjechać wcześniej 5 minut, by starczyło czasu na ewentualną zmianę kół, czy dolanie paliwa. Większe remonty podczas rajdu zawsze oznaczały spóźnienie na PKC. Na takim "treningu" trzeba było wybrać miejsca, gdzie będzie możliwe spotkanie z serwisem, a jednocześnie w sposób jak najbardziej dokładny i jednoznaczny opisać serwisantom, którzy nigdy w życiu wcześniej nie byli w danym miejscu, gdzie mają nas spotkać. Potem pozostało już tylko zrobić szczegółową trasę przemieszczania się serwisu, wpisać punkty i czasy spotkań, zdobyć mapy. Do tego trzeba dodać, że większa część rajdów rozgrywana była nocą, kiedy nie było żadnej możliwości spytania o drogę. Bo nie było kogo spytać. A w rajdach zagranicznych, to w jakim języku spytać o drogę? W rzeczywistości dość często okazywało się, że droga którą miał dojechać serwis jest zamknięta przez organizatora rajdu, lub właśnie rozpoczęła się dawno planowana naprawa mostu, a objazd miał wiele kilometrów, lub kończył się w połowie odcinka specjalnego. Na wielu rajdach auto serwisowe przejeżdżało z dużymi szybkościami, do tego z benzyną w bagażniku lub na dachu więcej kilometrów niż zawodnicy.

W bardzo dawnych czasach na "objazd trasy" (nie mówiło się na trening) zawodnicy jeździli po prostu rajdówką (rzadko u nas ktoś posiadał więcej niż jedno auto, a rajdówką można było realnie ocenić szanse zdążania na PKC-e). Potem, gdy auta rajdowe stawały się coraz bardziej podrasowane i coraz droższe, na objazd trasy zawodnicy zaczęli jeździć innymi samochodami. Nie było to takie proste, bo przy ówczesnym stanie dróg taki trening "na ostro" był zabójczy dla zwykłych aut i po kilku imprezach były one tak zdewastowane, że realnie przestawały istnieć. W Polsce mimo wszystko było nam łatwiej wykombinować jakieś auto do objazdu trasy. Dużo gorzej, znaczy wielokrotnie drożej, do tego w „dewizach”, było za granicą. Nie było Unii Europejskiej i nie było Strefy Schengen, więc wyjazd innym autem niż rajdowe wcale nie był prosty. Największy problem powstawał w przypadku, gdy za granicą auto przestawało jechać, lub gdy zostało rozbite. Wtedy można było usiąść i płakać. Startowałem od sezonu 1975 bardzo często i w kraju i za granicą, więc utrzymanie w

sprawności wszystkich aut mojej małej prywatnej ekipy było kluczowe dla przejechania i osiągnięcia dobrych wyników podczas całego sezonu.

Jeszcze w sezonie 1974, kiedy startowałem w rajdach i wyścigach zaliczanych do Mistrzostw Polski moim jedynym autem treningowym, serwisowym i holującym przyczepę z rajdową Renault 12 Gordini był Fiat 125P z silnikiem 1300, pochodzący z pierwszej serii złożonej w fabryce na Żeraniu w 1967 roku. Nie muszę chyba dodawać, że z zazdrością patrzyłem na moich kolegów – konkurentów z działu OBR-u w FSO i na fakt, że mieli czym trenować. Były to z reguły zupełnie seryjne samochody, czasem wręcz egzemplarze reklamacyjne, ale były. Pisałem już o pojawieniu się w rajdach osobnych samochodów do objazdu trasy. Ta moda czy konieczność przyszła z krajów zachodnich, gdzie możliwości finansowe i łatwiejszy dostęp, bez talonów, do wszelkich samochodów pozwalały zawodnikom na korzystanie przy opisie trasy przed rajdem nie z auta rajdowego, a z drugiego, czasem nawet podobnego modelu. U nas takie drugie równorzędne auto nie wchodziło w rachubę, ale w 1975 roku mając wśród życzliwych sponsorów OZOS, czyli Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych, udało mi się uzyskać od nich dostęp do samochodu zarejestrowanego jako „doświadczalny”, do opisywania trasy rajdów przed zawodami. (O mojej wieloletniej współpracy z fabryką opon w Olsztynie szerzej przy innej okazji- BK). Startowałem wtedy Renault 17 Gordini, więc byłem zachwycony, bo OZOS przekazał mi do używania dostępny na rynku samochód prawie francuski, a tak rzeczywiście rumuńską Dację 1300 – czyli rumuńską kopię Renault 12. Nie rozumiem dlaczego, ale to auto nie było u nas w Polsce zupełnie docenione i dlatego można je nawet było kupić w Polmozbycie bez tzw. „talonu”. Ja miałem zupełnie inne zdanie na temat Dacii i mam je niezmienione do dzisiaj. Uważam że było to lepsze i jednak nowocześniejsze auto rodzinne od naszego Fiata 125P, o 126P nie wspominając. Dacia miała bardzo duży bagażnik, bardzo oszczędny silnik i zawieszenie dobrze sobie radzące na dziurach - główny mankament – to bardzo kiepskiej jakości amortyzatory. Udało mi się pojechać „moim” autem z OZOS-u na opis trasy kilku rajdów i w Dacii wpieryw padły amortyzatory, a potem jednak wiele innych elementów. Łącznie z popękaniem nadwozia i koniecznością wielokrotnego spawania całej budy. W kraju częste reanimacje Dacii były łatwiejsze, chociaż kosztowne, bo OZOS udostępnił mi to auto i opony, ale całe koszty eksploatacji były na mojej głowie. Tutaj często pomagałem sobie zużytymi częściami z auta rajdowego, które w dalszym ciągu dobrze służyły na treningach. Trudniej było przy wyjazdach na rajd zagraniczny. Zaobserwowałem już wcześniej, że wielu zawodników zagranicznych, którzy nie mieli swojego drugiego auta na objazd trasy, korzystało z wypożyczalni aut, których było bardzo dużo na Zachodzie, a które zaczęły pojawiać się również w krajach socjalistycznych. Stąd po pierwszym sezonie moich startów zagranicznych zmieniłem system trenowania. Dacia służyła więcej do transportu mojej osoby i Piotra do bazy rajdu i do powrotu do domu oraz jako dodatkowe auto serwisowe podczas zawodów. Natomiast do objazdu trasy i odcinków specjalnych starałem się, o ile to było możliwe, wykorzystywać samochody miejscowe. Oczywiście trzeba było nauczyć się opisywać odcinki przy dużo wolniejszej jeździe, ale tu doszedłem do takiej wprawy, że nasze opisy zawsze się zgadzały. Do tego dodam, że do dzisiaj, mimo że zawsze miałem wykupione pełne ubezpieczenie AC, **nigdy** nie rozbilem, ani nawet nie zarysowałem żadnego wypożyczonego samochodu.