8 TYS. KM ZASADY i KRUPY PRZED RAJDEM SAFARI

TRADYCYJNIE, tuż przed świętami wielkanocnymi (23—27 marca) zostanie rozegrany kolejny Rajd Safari, eliminacja rajdowych mistrzostw świata producentów. Uczestniczyć w nim będzie także jedyna załoga polska **Sobiesław Zasada** i **Błażej Krupa** na samochodzie Mercedes 280 E. Polacy kilka dni temu powrócili z treningu. Pytamy Błażeja Krupę o wrażenia.

— Mimo, iż prawie jedenaście lat brałem udział niemal we wszystkich rajdach europejskich, ten afrykański jest nieporównywalny. Kiedy Sobiesław Zasada zaproponował mi partnerstwo, nie zastanawiałem się długo. Dzisiaj wiem, że będzie to dla mnie szansa przeżycia morderczej, ale niepowtarzalnej przygody.

— Jakie przeciętne przejazdu ustalił organizator?

— 5100 kilometrów należy przejechać w 46 godzin, co daje średnią 108 km/godz. Zakładając jednak kilkakrotne wyjazdy i wjazdy z Nairobi i Mombasy przeciętna ta wzrośnie do 125—135 km/godz. Rajd jest podzielony na trzy etapy. Start z Nairobi i po przejechaniu 1800 km 10 godzin wypoczynku, następnie 1700 km jazdy i 8 godzin na odpoczynek i wreszcie ostatnie decydujące 1600 km. Godziny na odpoczynek tylko pozornie wyglądają tak obiecująco. Uczestnicy będą jechali ze spóźnieniami, nie sposób bowiem będzie zachować ustalone przeciętne i jak twierdzi Sobek, jeżeli uda się nam skorzystać z godzinnej przerwy, to będzie bardzo dobrze.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 2)

ZASADA i KRUPA PO PIERWSZYM TRENINGU W RAJDZIE SAFARI

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 1)

— Jaką część trasy udało się panom przetrenować?

— Całą i jeszcze kawałek. Około pierwszego marca pojedziemy jeszcze raz na trasę by przejechać dalsze 5 tys. km. Potrzeba na to tydzień czasu. Musimy tak uczynić by sprawdzić czy drogi przez nas opisane nie zmieniły swojej geometrii. Zdarza się, że nawet dziury w drogach, a raczej bezdrożach o bardzo luźnej nawierzchni, zaskakująco często zmieniają swoje położenie.

— Jaka jest różnica między pilotażem w rajdach europejskich i Safari?

— W Europie jeżeli trasa jest przetrenowana na „blachę" to jedzie się pewnie. W Safari kierowca musi cały czas być niezwykle skoncentrowany ze względu na okoliczności o jakich mówiłem wcześniej, a pilot bardziej zajmuje się nawigacją.

— Czego wam najwięcej życzyć?

— Kondycji, silnych nerwów, o szczęściu już nie mówię.

— Ilu zawodników zgłosiło się do III eliminacji mistrzostw świata?

— Około 100. Losowanie numerów odbędzie się 23 lutego. Spodziewamy się numeru startowego około 30 miejsca. Na niższy nie możemy liczyć, bowiem Sobek w tym roku nie jest na liście priorytetowej FIA. Swój udział zgłosiły między innymi ekipy fabryczne: Peugeota, Fiata, Datsuna, Forda, Lancii...

— ...i Mercedesa, w której znaleźliście się także oprócz trzech innych wybitnych kierowców.

— Tak. Tworzymy zespół wraz z trzykrotnym zwycięzcą Safari Joginderem Singhem, Andrew Cowanem i Tony Fowkesem. Żaden z nich nie potrzebuje rekomendacji.

— Na jakim samochodzie trenowaliście?

— Na dwóch egzemplarzach Mercedesa 280 E.

— Po raz pierwszy chyba Sobiesław Zasada będzie miał w historii swoich pięcioletnich startów w Safari serwis z prawdziwego zdarzenia?

— Sądzę, że tak będzie. Nasz zespół będzie miał do dyspozycji dwunastu mechaników, samochody serwisowe, samoloty.

not. **Jerzy Jankiewicz**