Polska afera na XL Rajdzie Monte Carlo

Warszawska FSO, zachęcona ubiegłorocznymi dobrymi wynikami Polskich Fiatów, nawet w drugorzędnych rajdach, zdecydowała się na występ w Rajdzie Monte Carlo. W samochodach FSO stawali może nie wszyscy najlepsi krajowi zawodnicy, ale przedsięwzięciu nadano dużo rozgłosu z nadzieją na sukces. Przygotowaniem samochodów zajęła się fabryka, zaś przygotowaniem zawodników ZG PZM. Zapewniono im trening na trasie rajdu już w grudniu 1970 r. Nad obsługą techniczną w czasie zawodów czuwać miały dwa serwisy fabryczne. Pomysł na wysłanie Polskich Fiatów na Rajd Monte Carlo z punktu widzenia planów fabryki zapewne był dobry. Gorzej natomiast przedstawiały się możliwości sportowe tych samochodów. Promocja wyrobu FSO była jednak celem nadrzędnym, bowiem możliwości konkurowania choćby tylko w klasie, raczej wątpliwe. Zdawał sobie także z tego sprawę S. Zasada, który przed wyjazdem na trening dość sceptycznie oceniał swoje możliwości w Polskim Fiacie: „Jeżeli zmieszczę się w pierwszej sześćdziesiątce, będzie to już poważnym sukcesem" – mówił.

Wśród czterech zaproszonych przez PZM załóg znaleźli się też zawodnicy Automobilklubu Krakowskiego: S. i E. Zasadowie, R. Nowicki z P. Mystkowskim (Automobilklub Warszawski) i M. Bień w załodze z Robertem Muchą. Zespół na Fiatach 125p dopełniali K. Komornicki – B. Krupa, oraz A. Ruciński i A. Wędrychowski – ci ostatni zaproszeni w kategorii weteranów. To była piątka na Fiatach 125p, natomiast na BMW 2002 TI startowali A. Smorawiński – R. Żyszkowski. Rajd zapowiadał się, że będzie bardzo licznie obsadzony, zgłoszono bowiem do zawodów 286 samochodów z 29 państw i tylko 9 zespołów fabrycznych. Ta ostatnia liczba świadczyła wymownie o tym, jak niewiele marek samochodów miało szansę w Rajdzie Monte Carlo. Tegoroczny rajd nie różnił się wiele od dwóch poprzednich, trasa wynosiła 5700 kilometrów, a próby sportowe II i III etapu uległy tylko niewielkim zmianom. Prasa polska donosiła obszernie o starcie Polskich Fiatów. Tytuły w prawie każdej gazecie głosiły: „Szerokiej drogi dla kierowców i pilotów", „W piątek start XL Rajdu Monte Carlo – Polacy dobrej myśli", „Duże zainteresowanie XL RMC – silniki już grają", „Ostatnie meldunki", „Na razie dobrze jadą – nasze Fiaty", „Meldunki z tras Rajdu Monte Carlo mówią o dobrej jeździe Polskich Fiatów – wbrew pesymistom", „Wszystkie Polskie Fiaty na mecie I etapu w Monte Carlo", „Trzy Polskie Fiaty kontynuują Rajd Monte Carlo" i wreszcie hiobowa wiadomość: „Rajd Monte Carlo już bez Polaków!".

A więc po kolei. Do drugiego etapu stanęli wszyscy Polacy: R. Mucha – 1 minuta spóźnienia, S. Zasada 3,5 min., K. Komornicki – 6,5 min. i R. Nowicki z powodu defektu mechanizmu różnicowego, do którego „zapomniano" nalać oleju! Już 20 km po starcie wycofał się R. Mucha, który rozbił auto na jednym z zakrętów, również K. Komornicki postawił samochód na dachu, ale kontynuował jazdę odrabiając nawet straty. Wreszcie przyszło słynne Chamrousse – odcinek specjalny położony wysoko, obficie „obandowany" śniegiem. Zdarzenie, które tu nastąpiło, stało się praprzyczyną wycofania się polskich załóg i niesławy, jaką okryli się polscy zawodnicy w Monaco i w kraju. Nigdy żaden incydent w sportach motorowych nie zajął tyle miejsca w prasie krajowej i nie wyzwolił tyle namiętności i napastliwych ataków na zawodników i osoby towarzyszące, nawet te będące tam nieoficjalnie, jak A. Sobański. Z potoku relacji i komentarzy wybrałem jeden, który wydał mi się najbardziej wyważony i oddający istotę zdarzeń. A tak w ogóle to zrobiłem to z obowiązku kronikarskiego, bowiem brali w tym incydencie udział także zawodnicy Automobilklubu Krakowskiego.

Sprawę po powrocie zawodników z rajdu tak zrelacjonował Stefan Kubiak w „Sportowcu": *„Załoga Polskiego Fiata, K. Komornicki – B. Krupa rzeczywiście zakopała się w śniegi na poboczu drogi. Przyczyną wypadnięcia z trasy była najprawdopodobniej nadmierna szybkość na prostej, zbyt późno zredukowana tuż przed zakrętem, który nagle wyłonił się przed kierowcą... zegarki wskazywały kilkanaście minut po godzinie 2-giej. Istnieje takie niepisane prawo, że jeśli w czasie rajdu unieruchomiony wóz przeszkadza innym załogom, to się go spycha jeszcze bardziej w bok, aby nie przeszkadzał w kontynuowaniu wyścigu (dżentelmeni jednak pomagają wprowadzić go na drogę – autor). Pomaga w tym także załoga zepsutego auta. Podobnie dzieje się, gdy szybszy pojazd dogania marudera. Ten wówczas daje drogę. To zresztą całkiem naturalne i – w sporcie nie tylko samochodowym – zrozumiałe. Otóż nie zawsze.*

K. Komornicki pragnąc za wszelką cenę jechać dalej, wyskoczył z wozu tkwiącego w śniegu na drogę i zatrzymał S. Zasadę, który właśnie nadjechał jako pierwszy. S. Zasada tak jednak zaparkował Fiata, że wkrótce utworzyła się kolejka rajdowych maszyn, ponieważ nie sposób było wyminąć samochód Polaka. Zasada nie mógł jednak zjechać na pobocze, w obawie, że sam później nie wygrzebie się ze śniegu. Komornicki zdawał sobie sprawę, że dwie załogi, a więc cztery osoby nie wypchają samochodu z rowu na drogę. Blokując przejazd innym przybywającym załogom można więc było wymusić niejako pomoc. Czyżby S. Zasada przystał na taką koncepcję? Bo np. Komornicki nie zgodził się na propozycję Zasady, który chciał wyciągnąć unieruchomiony samochód przy pomocy linki. Bał się, że to fortel kolegi: ucieknie, pojedzie dalej, gdyż ma tylko kilkanaście minut w zapasie (? – aut.)... Tymczasem przyjeżdżający z trasy kierowcy odchodzili od zmysłów, tracąc cenne minuty na przymusowy postój. Wkrótce nadjechała i trzecia polska załoga. Teraz sytuacja z niejasnej stała się skandaliczna. Oto włoski pilot z Fiata 124 wsiadł w pewnym momencie do samochodu Zasady i mimo energicznych protestów małżonki mistrza, odjechał do przodu. Wyminął bez trudu naszego Fiata stojącego w rowie i odblokował trasę. Po prostu i zwyczajnie tak jak należało to zrobić na samym początku... Trzeba jeszcze wiedzieć o szarpaninie i rękoczynach Komornickiego na osobie Włocha oraz kompromitującym zachowaniu się naszego reprezentanta w całym tym nieprzyjemnym incydencie... Wreszcie przy pomocy Adama Smorawińskiego i Ryszarda Żyszkowskiego, Komornicki i jego pilot Krupa wydostali się z przydrożnej pułapki. Teraz zgodnie ze zwyczajem ci, którzy udzielali pomocy, ruszyli znów na trasę w odwrotnej kolejności: Smorawiński – Żyszkowski, Ewa i Sobiesław Zasadowie, a wreszcie Komornicki z Krupą. Zawodnicy gnali po śliskiej nawierzchni jak szaleni pragnąc odrobić straty. Na jednym z zakrętów wyleciał na pobocze i utknął w śniegu BMW Polaków. Zrozumieli, że teraz rajd się dla nich skończył, choć mieli jeszcze nikłą nadzieję licząc, że za chwilę nadjadą koledzy. Istotnie nadjechali. Zasada przyhamował, powiedział coś grzecznościowego i popędził dalej. Nie nalegali, wiedząc, że w jego sytuacji decydują sekundy. Ale oto zjawił się Komornicki.

– Tu trzeba ze czterdzieści osób – krzyknął – zróbcie mu zdjęcie, że tu trzeba ze czterdziestu mężczyzn, żeby wypchnąć wóz na szosę.

I pojechał. Wtedy Adam Smorawiński przyprowadził trzech ludzi ze wsi; w piątkę bez trudu wyprowadzono samochód na drogę. I to już właściwie wszystko..."

Jednak nie, bowiem w świetle afery pod Chamrousse, na plan dalszy zepchnięta została nieudolność kierownictwa i serwisów. Oni to bowiem preferowali opony „Dunlop" z 500 kolcami w sytuacji, gdy na części trasy był czarny asfalt, to z tego powodu dachowały samochody Komornickiego i Muchy. Nikt nie wiedział, gdzie będą serwisy, S. Zasada z mapą w ręku wydawał dyspozycje, sam zresztą rezygnując z „Dunlopów". Jako jedyny jadący na „Stomilach" z Dębicy nie miał problemów i nie „dachował". Przez 400 km Komornicki jechał bez szyby, a serwisów nie napotkał. Zaiste kierownictwo ekipy nie ingerowało w sprawy zespołu. Nawet wtedy, gdy agencje podawały wiadomości o awanturze w okolicy Chamrousse, nikt z zawodnikami nie rozmawiał. Marian Bień skomentował to gorzkim dowcipem: „Oni pewnie myślą, że my jeszcze jedziemy". Chyba właściwą diagnozę postawił red. Jankiewicz w „P.S." pisząc, że S. Zasada nie powinien wdawać się w tę aferę dłużej niż 2 minuty. Miał bowiem szansę na dobry wynik. W przeciwieństwie do K. Komornickiego, który szalał na trasie i osiągał wyniki porównywalne ze znakomicie przygotowanymi Fiatami 124, S. Zasada jechał rozważnie i po piątym Os-ie znajdował się nawet na 20 miejscu. Do

trzeciego etapu wystartowało i zostało sklasyfikowanych tylko 30 samochodów. Z kronikarskiego obowiązku przypomnę, że XL Rajd Monte Carlo wygrał Szwed D. Anderson na Alpinie Renault, na drugim miejscu przyjechała też Alpina.

Po rajdzie nie ustawały prasowe, radiowe i telewizyjne dyskusje – poszukiwano kozła ofiarnego. Niespodziewanie próbowano winą obarczyć S. Zasadę. Stefan Kubiak napisał w „Sportowcu": *„Zależało nam wszystkim, aby nazwę Polskiego Fiata bezbłędnie – na zasadzie odruchu warunkowego – kojarzono z nazwiskiem Sobiesława Zasady... Decydujące znaczenie miał tu bowiem wybór marki wozu przez mistrza... Istotne jest, aby w czasie trwania imprezy pisała o tym prasa w Holandii, Austrii, Skandynawii. To był główny, podstawowy cel... A jednak kierowca skutecznie zniweczył te ambitne plany reklamowe. Nasz mistrz postanowił wyruszyć na trasę incognito. Jako „Sobek": „Ten doskonały zawodnik nie potrafi nawet odrobić pańszczyzny – powiedział cierpko jeden z działaczy opuszczając salę konferencyjną..."* I wreszcie na zakończenie wywodu, z którego wybrałem kilka znamiennych zdań, stwierdzenie ostatnie *„Automobilizm to sport niebezpieczny. I dlatego chcielibyśmy wszystko wiedzieć do końca. W trosce o mistrza, o Sobiesława Zasadę. „Sobek" nas nie interesuje"* – Co za hipokryzja?! Jeszcze tytuł w „Przeglądzie Sportowym" – *„Kierowcy nie dorównali klasie samochodów" i już w zasadzie sprawa była „ustawiona"*. Czy tu aby nie chodziło o „koryto", które FSO zapełniło sprzętem rajdowym, a dostęp do niego nie dla wszystkich był wygodny?