

Samolotem z polskimi oponami na Rajd Złote Piaski w Bułgarii

Po świetnym wyniku w Rajdzie Złote Piaski w 1980 roku, w którym zajęliśmy drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, byliśmy w Bułgarii już dobrze rozpoznawalni. Zrozumiałe więc, że po "lekkim zużyciu" wziętej na trening z lokalnej wypożyczalni Łady 1100, w następnym roku nasza obecność w tej przecież jedynej wypożyczalni mogła nie wzbudzić entuzjazmu. A musieliśmy mieć jakieś auto na opisanie trasy. Ciągnięcie dodatkowego auta z Polski przy ówczesnych kłopotach na granicach (rok 1981!) i braku możliwości naprawy auta treningowego tam na miejscu przy jakiejś poważniejszej awarii, sugerowały, że trzeba szukać auta na miejscu. Kolejny więc telefon i prośba do Czubrikowa zakończona sukcesem, trochę połowicznym. Pamiętając o mocno sfatygowanych oponach rok wcześniej, wypożyczalnia zgodziła się dać nam auto, ale pod warunkiem, że będziemy jeździć na naszych własnych oponach.

Tu słowo wyjaśnienia. W Bułgarii produkowano opony do samochodów osobowych o nazwie VIDA, ale nie wiem, czy opony jak i wiele innych rzeczy były nie do kupienia przez osoby prywatne, czy były tylko bardzo drogie. Faktem jest, że przed rajdem jak i po rajdzie, ja, moje serwisy, oraz wszyscy inni uczestnicy zawodów byli oblegani przez Bułgarów, którzy proponowali niebotyczne sumy i to w markach zachodniemieckich za każdą, nawet mocno zjechałą oponę.

Mając podpisaną umowę na badania opon radialnych z OZOS-em mogłem opony z Olsztyna używać i zużywać za darmo. Tyle, że opony były w Olsztynie, lub w Warszawie, a nie w Bułgarii. Ale klub olsztyński, w barwach którego jeździłem miał też od 1977 roku umowę reklamową (dzisiaj nazywa się to sponsoringiem) z LOT-em. Wprawdzie nie dostałem nigdy od LOT-u ani złotówki, ale miałem w roku do dyspozycji parę biletów lotniczych, do wykorzystania przeze mnie i przez Piotra. Łada (zwana inaczej Żiguli, produkowana była w ZSRR w mieście Togliatti na licencji Fiata, była to prawie wierna kopia Fiata 124, auta zdecydowanie bardziej nowoczesnego od naszego Fiata 125P) miała takie same felgi jak Polski Fiat 125p. A ja miałem takie felgi w garażu i na nie zamontowałem olsztyńskie opony radialne o rozmiarze 165x13. Udałem się właśnie z takim bagażem podręcznym, pięcioma całymi kołami na lotnisko na Okęciu. Zdumieni celnicy na warszawskim lotnisku pierwszy raz w życiu widzieli tak wyposażonego pasażera. Ale LOT był moim sponsorem, kto trzeba był uprzedzony o moim dodatkowym bagażu i mimo że nie miałem na te koła żadnego biletu zostały po odprawie załadowane do luku bagażowego. Żeby się odprawić miałem dodatkowo jednak poważne pisma: z Głównego Urzędu Celnego, z Polskiego Związku Motorowego i z działu doświadczalnego OZOS-u o absolutnie niezbędnych próbach takich opon w warunkach ekstremalnych, do tego papier, przed którym drżeli wszyscy celnicy w Europie, wydrukowany w języku francuskim „karnet ATA”. Celnicy obejrzeliby to wszystko, przybili mi wszystkie niezbędne pieczętki i z takim cudacznym bagażem wpakowano nas do samolotu. Na miejscu w Sofii znowu czekał Ilia Czubrikow, zawiózł nas do wypożyczalni, gdzie nas jak najbardziej pamiętano, koła w Ładzie zamieniono na nasze i pojechaliśmy na objazd trasy. Trening przebiegł bez żadnych problemów. Po rajdzie w wypożyczalni założono na naszą treningówkę z powrotem bułgarskie koła, a nasze poharatane "do krwi" z naszym serwisem wróciły do celów badawczych do Polski.

Dwa tygodnie po rajdzie do Zarządu Głównego PZM-otu przychodzi telex (nie było jeszcze na świecie e-maili i internetu, a nawet faxów) adresowany na Piotra Mystkowskiego, pilota naszej załogi z prośbą by przelać do Bułgarii kopie umowy na wypożyczenie naszej Łady. Już myślałem, że na przykład godzinę po zwrocie auta rozleciał się silnik lub coś w tym rodzaju. Na szczęście nie było tak źle. Jako że nie wyrzucam żadnych papierów, czego dowodem jest ta strona, oczywiście tamtej umowy też nie wyrzuciłem. Telex był adresowany do Piotra, bo po bolesnym dla wypożyczalni używaniu Łady rok wcześniej, tym razem umowa była sporządzona na Piotra. A chodziło Bułgarom nie o jakieś dodatkowe szkody, ale o naszą

nietypową umowę z podmianką opon. Umowa była z tego powodu tak wyjątkowa i chyba tak ją wszyscy tam oglądali, aż im zaginęła. A w porządnym kraju socjalistycznym w papierach porządek musiał być, zwłaszcza jeśli chodziło o dolary. Wysłaliśmy do Bułgarii odpowiednią kserokopię i wszystko zakończyło się dla pracowników wypożyczalni i dla nas szczęśliwie. Dodam, że z Bułgarią i Bułgarami miałem i wcześniej i później jeszcze przez lata bardzo przyjacielskie i sympatyczne kontakty rajdowe.

A moje spotkanie po latach z Ilią Czubrikowem w jego domu w górach niedaleko Sofii wycisnęło nam z oczu naprawdę po parę łez wzruszenia... Było to 26 sierpnia 2019 roku. Nie widzieliśmy się z Ilią tylko... 29 lat, od czasu startu w wyścigu górskim TURCKHEIM we Francji w 1990 roku. On wtedy startował na Peugeot 205 16T Grupy B, a ja na tylnonapędowym Fordzie Cosworth Grupy N. Wtedy Ilia był zdecydowanie szybszy ode mnie. Po przywitaniu (zdjęcie) i uściskom zaprosił wpierrw do małej knajpki na, jak powiedział, drobne co nieco (zdjecie). Potem pojechaliśmy do góry do letniego domu państwa Czubrikow, położonego nad piękną zieloną doliną. W domu niewiarygodna ilość pucharów, plakietek i rajdowych nagród. Nie wiem, czy Ilia wiedział już o swojej chorobie, ale jakby chciał się wszystkiego dowiedzieć, o wszystkim opowiedzieć, jakby przeczuwał, że to może nasze ostatnie spotkanie. Kiedy po wielu godzinach nastąpił czas rozstania Ilia uparł się, że mnie wyprowadzi na drogę powrotną do Sofii, jakby nie ufając mojemu GPS-owi. Trzy razy się zatrzymywał, po czym decydował, że jeszcze kawałek mnie poprowadzi, aż naprawdę niewiele zostało kilometrów do miasta...

Ilia Czubrikow zmarł w Sofii na nowotwór 6 grudnia 2020 roku.

Odszedł jeden z najbardziej znanych europejskich kierowców rajdowych II połowy XX wieku.