sportowiec
magazyn ilustrowany nr 33 (1395) • 16 sierpnia 1977 • Cena 5 zł

Piotr Mystkowski jest jednym z najlepszych pilotów rajdowych z dziesięcioletnim stażem. Ostatnie rajdy przejechał razem z Błażejem Krupą w 93-konnej Renault Alpine

Łut szczęścia

Z RAJDU DUNAJU 1977

„Nie wiem czy to poczta zawiniła, czy automobilklub rumuński chciał Rajd Dunaju uatrakcyjnić, ale wyjeżdżaliśmy nie znając trasy. Dopiero na miejscu okazało się, że mamy do przejechania 500 kilometrów dróg szutrowych i 1500 asfaltowych. Drogi rumuńskie w górach, to po prostu wąskie przecinki, bogato pokryte kawałkami ostrych skał. Już na treningu mieliśmy do wymiany siedem gum. Po prostu przebijaliśmy boki opon. Nie muszę mówić o trudach rajdu. Z 75 samochodów na metę przyjechało sześć. My dojechaliśmy do końca, ale już poza konkursem. Nie zmieściliśmy się w limicie czasu. A jak było opowiem.

Wystartowaliśmy z Turnu Severi, miejscowości nad Dunajem, leżącej nie opodal Żelaznych Wrót. Po pierwszej krótkiej pętli wycofało się ponad dwadzieścia załog. Po przerwie było wiadomo jaki jest układ sił. Pierwszy Ferjancz na Renault 17, drugi Agiszew na Moskwiczu, trzeci Błażej Krupa, czwarty Ilja Czubrikow na takiej samej jak nasza Renault 5 Alpine. Do przerwy w Cluj nie dojeżdżają dwie prowadzące załogi. Jesteśmy na czele rajdu z trzyminutową przewagą nad Czubrikowem. Dwie Skody „Stratos", 140-konne samochody RS 130, wycofują się, a nasze 93-konne renówki jadą bez zarzutu na czele 17 samochodów, które pozostały w rajdzie. Po kolejnych szutrach możemy się nie spieszyć. Ostatnia Skoda, jaka została, ma trzydzieści minut straty do nas, umawiamy się więc z Czubrikowem, że jedziemy na dojechanie, oszczędnie, nie szybko. Przestajemy się ścigać. Na pięćset metrów przed metą ostatniego odcinka specjalnego pęka nam wachacz. Po prostu zmęczony metal łamie się tak, że koło leży obok samochodu. Towarzyszy temu huk, upadek wozu, łomot. Chce nam się płakać z bezsilności. Punkty do mistrzostw Europy, które dałyby nam miejsce w pierwszej dziesiątce, uciekają sprzed nosa. Czubrikow zatrzymuje się koło nas, oddaje wszystkie części jakie wiezie ze sobą, wzywa serwis. Na próżno. Takiej awarii nie można usunąć krócej niż w pół godziny, a tyle wynosi limit czasu.

Do rajdu przygotowywaliśmy się kilka tygodni. Wieźliśmy 50 opon, rozstawialiśmy serwisy, holowaliśmy na przyczepie przez kilka tysięcy kilometrów rajdowe auto i narażaliśmy się tylko po to, żeby głupi pech przekreślił sprawę. Przecież były momenty w drugiej nocy rajdu, że obaj chcieliśmy bardzo spać, podpieraliśmy oczy niemal zapałkami, ocieraliśmy się o drzewa na próbach. Zabrakło łutu szczęścia".

★

Piotr Mystkowski jest pilotem Błażeja Krupy. Pilotem jeśli nie doskonałym, to jednym z najlepszych. Przez dziesięć lat rajdów, z których już nie wszystkie pamięta, zajmował prawy fotel w samochodach Jerzego Bachtina, Ryszarda Nowickiego, Ryszarda Żyszkowskiego, Adama Smorawińskiego, by wreszcie na stałe jeździć z Krupą. Z perspektywy tych dziesięciu lat szalone jazdy Trabantem Bachtina, samochodem plastykowym, ażurowym, z silnikiem zawsze za szybkim w stosunku do możliwości podwozia, psującym się dość regularnie, były szaleńczymi szarżami. A nawet w tym samochodzie, nieporównywalnym do Alfy Romeo Żyszkowskiego, BMW Smorawińskiego czy Renault Krupy, była nić zaufania do znakomitego kierowcy. Dwa lata temu w artykule „Współczynnik cztery" wspominałem o locie, a raczej najbardziej dramatycznych stu metrach w życiu pary Mystkowski-Krupa...

Ich renówka opuściła szosę. Strzałka szybkościomierza właśnie dochodziła do stu czterdziestu, gdy huk pękającej opony zmieszał się z krótkim, równoczesnym krzykiem kierowcy i pilota. Auto zwinęło się na szosie, chwilę gnało bokiem i całym rozpędem uderzyło w ziemię, już za szosą. To pierwsze uderzenie dachem było najmocniejsze, przy następnym obrocie, odeszły oba przednie koła. W bujnej lipcowej trawie widać było ślady po dachu. Osiem kozłów. We wraku samochodu dwóch, przypiętych pasami ludzi modliło się w duchu, by ta podróż w dół, po zboczu skończyła się kiedyś, a w każdym razie przed zbliżającą się linią drzew. Po tym dramatycznym przeżyciu, które zakończyło się ucieczką z syczącego i parującego samochodu, następny rajd wygrali i to była zapewne najlepsza odtrutka na strach i zwątpienie.

A ostatnie przygody pilota, który bywał w ciężkich opresjach, a nawet włos mu nigdy nie spadł z głowy na rajdach? Było ich ostatnio kilka. Mówi o nich Piotr:

★

„Trenowaliśmy przed rajdem. Czasu mieliśmy dosyć. Ułożyliśmy plan treningu i pojechaliśmy. Nie renówką 5 Alpine, ale Dacią z silnikiem 1800 cm, szybką i świetnie przygotowaną. Odcinek specjalny — Głuszyca, jest po prostu dosyć dobrą drogą o nawierzchni szutrowej. Taka górska droga ma zawsze parę ostrych zakrętów, jest niezbyt dobrze oznakowana. Zbliżaliśmy się nawet niezbyt szybko do ostrego zakrętu, tak zwanego nawrotu, gdy obaj jednocześnie dostrzegliśmy, że pokryty jest on błotem nawiezionym przez ciężarówki i wozy transportujące drzewo. O hamowaniu w takich wypadkach nie ma mowy. Błażej spróbował skręcić, ale w tym samym momencie, takie sytuacje wyczuwa się dokładnie, tył samochodu zaczął się odwracać. Do ostatniej chwili rozmawialiśmy spokojnie. »Chyba staniemy tyłem do kierunku jazdy«, gdy w kilka sekund wszystko się zmieniło. Któreś z kół napotkało na przeszkodę. Całe auto jakby się podparło, a potężna siła podniosła boczne koła, postawiła samochód na dwóch kołach i jakby po sekundowym namyśle położyła go na dachu. W tym błocie tkwić musiał głaz lub pniak. Zastanawialiśmy się czy wóz przewróci się czy nie? Za moment wisieliśmy na pasach głowami na dół, wyraźnie czując ciężar ziemi na grzbiecie. Za chwilę nadjechali inni zawodnicy, postawili nas na kołach. Pojechaliśmy dalej, tyle, że bez szyby i nieco wolniej. To był po prostu pech.

Następny odcinek specjalny — Sokolówka, też nie był szczęśliwy. Wąska żwirowa droga, obramowana skarpą i strumykiem o kamienistym dnie. Jedziemy dość szybko, bo droga jest w miarę prosta i znana. Odcinek wymagał dłuższego treningu, bo według programu trzeba było nim jechać w obydwie strony. Wyjeżdżamy szybko zza zakrętu i krew staje mi w żyłach. O kilkadziesiąt metrów przed nami, w naszym kierunku gna charakterystyczna i świetna znana Renault Atilli Ferjancza, doskonałego Węgra. Ani przez moment nie wątpiłem, że wyjdziemy z opresji, ale doskonale również wiedziałem, że droga jest zbyt wąska i kogoś czeka strumień. Stało się tak, jak sobie wyobrażałem, a w ułamku sekundy ocenia się sytuację. Węgier zjechał na brzeg strumienia, my zsunęliśmy się bez hamowania do rowu. W odpowiednim momencie Krupa skręcił i dodał gazu. Przedni napęd renówki zdał egzamin. Minęliśmy się o milimetry, a tuż dalej był betonowy przepust, na który nas niosło. Błażej dodał gazu i koła gdzieś zahaczyły o normalną, nie śliską glebę. Wyjechaliśmy z rowu. To było ogromne szczęście.

Nie zdążyliśmy dobrze oprzytomnieć po tej przygodzie, a opamiętanie przychodzi w kilka minut po zdarzeniu, gdy nastąpiła nowa niespodzianka. Jechaliśmy już dosyć szybko i nadal po sypkiej nawierzchni z niezwiązanych kamyków. Dojeżdżaliśmy do niedużego wzniesienia, gdy będąc nieco w powietrzu, obaj dojrzeliśmy fabrycznego Fiata 125p pędzącego w przeciwną stronę. Marian Bień jechał na nasze nieszczęście bokiem. Zdawało się, że zderzenie jest nieuniknione. I tu Bień pokazał jak znakomitym jest fachowcem. Przy zbliżeniu do nas tył Fiata zawinął w drugą stronę. Z odległości metra zobaczyłem ręce kierowcy kręcącego kierownicą jakby był to młynek do kawy i auta się cudem minęły. Szczęście w tym nieszczęściu polegało na tym, że obaj kierowcy jakby zgadli swoje myśli i wybrali jedyny, właściwy wariant rozwiązania sytuacji".

★

Dwóch ludzi w plastykowo-metalowym pudle samochodu łączy kabel. Od wielkich kubłów-hełmów z tworzyw sztucznych odchodzą mikrofony do uszu przylegają słuchawki. Ryk silnika, hałas kół uderzających o krawędzie dziur uniemożliwiają normalne rozmowy i wtedy radiostacja pokładowa jest niezbędna. Poza nią jest jeszcze jedna droga porozumienia się kierowcy i pilota, droga, którą potrafiliby w sposób naukowy wyjaśnić neurolodzy, psycholodzy, a może i psychiatrzy. Identyczne pojmowanie zjawisk, więź i wzajemna zależność ludzi, którzy umówili się razem nadstawiać karku dla własnej satysfakcji, czasem — ale rzadko — sławy i jeszcze rzadziej pieniędzy.

Pilot i kierowca muszą się znać, rozumieć i wierzyć sobie bezgranicznie. Jeśli ten pochylony nad notatkami powie „Cztery, pełny", to znaczy, że kierowca w tym samym momencie musi zmienić bieg z piątego na czwarty, i wcisnąć do podłogi pedał gazu. W szybkość tego manewru i nieomylność rąk i nóg swego partnera wierzy pilot, bo wie, że jeśli kierowca się zawaha, lub nie zmniejszy na moment szybkości, ich samochód wyjedzie z drogi i zamieni się w kupę złomu.

JAN OKULICZ