

DAKAR

## ĆWIERĆ WIEKU PO PUSTYNI

Nowy rok zaczął się niezłe. Codziennie wieczorem panowie Kraśko i Kamel w czarnych okularach, przy akordach „Smoke on the Water”, zapowiadają relacje z Rajdu Paryż-Dakar. Brawo Jedyńka. Brawo TVP. Rajdy w Polsce jeszcze nigdy nie dostąpiły takiego zaszczytu, tak spektakularnej oprawy. To istny „szoł”, choć przeznaczony raczej dla miłośników programów typu „Agent” i mocnych dyskotekowych rytmów niż rajdów. Szkoda, że sprawozdawcy nie szanują wiedzy tysięcy kibiców sportów motorowych, zadając głupkowate pytania legendom tego rajdu. Schlessler, Shinozuka, Peterhansel robią dziwne miny, gdy nasze asy dziennikarstwa podtykają im mikrofon. Ale dość ironii. Cieszymy się z tego, co mamy.

◆ Paryż-Dakar to kultowa impreza. W tym roku zaczęła się co prawda w Marsylii, a skończyła w Egipcie, ale kontynuuje tradycje 25 lat morderczych i bardzo niebezpiecznych zmagania. Ponad 8 500 km ciężkich dróg i pustynnych bezdroży, kilkusetkilometrowe próby sportowe trwające od wczesnych godzin rannych do wieczora, i tak dzień w dzień — dwa tygodnie. Poranny przejmujący chłód, potudniowy żar pustyni i piasek, wszędzie wciskające się ziarenka: w oczy, w nos i pod głowicę silnika. Jadąc tą swoistą karawaną przez pustynię, trzeba się liczyć z wieloma dziwnymi przygodami. Awaria maszyny lub zgubienie drogi to nie najgorsze, co może się przytrafić. Należy być przygotowanym na napaść partyzantów lub band tubylców z bronią w ręku, pola minowe, ruchome piaski. Ten rajd słynie z wielu niebezpiecznych wypadków i ofiar śmiertelnych. To wszystko tworzy jego legendę, niepowtarzalnego ducha, który przetrwał, choć obok wielkiej przygody pojawiła się bezwzględna rywalizacja i walka z czasem, zdominowana przez największe zespoły, których budżety są liczone w milionach dolarów. Jednak, bez dużych pieniędzy sponsorów i zainteresowania telewizji, organizacja rajdu byłaby niemożliwa. Żeby ukończyć ten rajd w czołowiec niezbędny jest zespołowy wysiłek. Team to zawodnicy (pilot równie ważny jak i kierowca), mechanicy, lekarze zajmujący się odnową biologiczną, ludzie przewożący sprzęt i klimatyzowane namioty oraz wielu, wielu innych.

◆ Na starcie stanęło wielu utytułowanych kierowców, mających na swym koncie tytuły mistrzów świata lub sukcesy na trasach najstynniejszych rajdów. Z kilkoma z nich ostro rywalizowałem i znam ich dobrze. Startują legendy tego rajdu: Schlessler, Shinozuka, Masuoka, Peterhansel, Vatanen czy Jutta Kleinschmidt oraz inne sławy Biasion, de Mevius i Depping. Zwycięzcy należy upatrywać właśnie wśród tych kierowców. Ten rajd może wygrać tylko ktoś z dużym doświadczeniem, mający dobrze przygotowany samochód i oparcie w mocnym zespole.

◆ Pośród polskich zawodników, największe szanse mają motocykliści: Jacek Czachor i Marek Dąbrowski, którzy zapowiadali, że nie jadą tylko po przygodę, ale aby coś wywalczyć. Ponieważ mają już doświadczenie i wsparcie silnego sponsora, co najmniej jednemu z nich wróżyć miejsce w pierwszej 10. To byłby prawdziwy sukces.

◆ Start liczego polskiego zespołu i codzienne relacje z jego zmagani w telewizyjnej Jedyńce to wielka zasługa Orlenu, który ma szansę stać się koncernem znanym nie tylko w Polsce. Orlen ma międzynarodowe ambicje, kupił blisko 500 stacji benzynowych w Niemczech, ma apetyt na gdańską rafinerię, a teraz dzięki reklamie i sponsoringowi w sportach motorowych, jako pierwsza polska firma, może wypłynąć na międzynarodowe wody. Zespół złożony z kilku załóg i wreszcie czytelnie oznakowany, z pewnością jest łatwo zauważalny wśród tej olbrzymiej, pustynnej karawany. Rajd jest relacjonowany do setek stacji na całym świecie, więc jest szansa, że znak Orlenu zagości na ekranach w wielu krajach, a nasz narodowy koncern, podobnie jak niegdyś jego hiszpański odpowiednik — Repsol — właśnie dzięki sportom motorowym zyska oblicze dynamicznej, światowej firmy paliwowej?

Hołek

## Noworoczne porządki w korespondencji

# Przepraszamy remanent

Początek roku wita nas jak zwykle zamkniętymi drzwiami sklepów, opatrzonych napisem: „remanent” lub „inventaryzacja”. Ja swojego okienka w gazecie nie zamierzam zamykać, a remanent przeprowadzę tu i teraz, na łamach Automanii. Nazbierało się sporo listów i e-maili z ubiegłego roku, za które bardzo dziękuję. Jestem ciągle pod wrażeniem ilości i jakości napływającej korespondencji. Umacnia mnie to w przekonaniu, że warto było się trudzić walcząc z oporną materiałą słowa pisanego.

### Ważne szkolenia

Wasze listy, drodzy Czytelnicy, dotyczą mnóstwa różnych spraw samochodowo-drogowych. Największy odzew przyniosły felietony dotyczące szkolenia kierowców. Na ten temat napłynęło mnóstwo komentarzy. Chciałbym przytoczyć jeden, nadesłany przez Pana Filipa, instruktora nauki jazdy, który pisze:

„(...) jak można w ciągu 20 godzin kursu nauczyć kursanta prawidłowego zachowania na drodze, skoro połowę tego czasu zajmują manewry na placu i nauka obsługi urządzeń znajdujących się w samochodzie (biegi, sprzęgło itp.)? (...) nadal zdarzają się sytuacje negatywnego wyniku egzaminu na placu, gdyż kursant zatrzymał się nie 40 cm od linii STOP ale 60 cm, jak to egzaminator wyliczył. (...) Dlaczego egzaminator jest jednoosobową komisją decydującą o tym, czy ktoś może otrzymać prawo jazdy, czy nie? Przecież egzaminator jest tylko człowiekiem i też bywa omylny, dlaczego nie wrócić do sytuacji, kiedy to w czasie egzaminu w samochodzie przebywał także instruktor? Może wtedy kursant czułby się swobodniej, a wynik egzaminu nie byłby uzależniony od widzimisię egzaminatora. (...) Myślę, że nowe propozycje przepisów idą w dobrym kierunku, jednak same uregulowania prawne nie poprawią bezpieczeństwa na naszych drogach. Do tego potrzeba zmiany mentalności naszych kierowców, ich kultury drogowej i diametralnej zmiany stanu naszych dróg, jak i całej związanej z tym infrastruktury. Niestety nasze władze znowu chcą iść na



Fot. Jacek Huszcza

łatwiznę, bo najłatwiej i najtaniej jest zmieniać przepisy i stawiać znaki ograniczenia prędkości na zniszczonych drogach.” Przytaczam ten list w obszernych fragmentach, gdyż jest on bardzo charakterystyczny dla środowiska instruktorów nauki jazdy, a oni są często niezadowolony krytykowie. Ich głos w dyskusji o nowych przepisach musi przecież być brany pod uwagę.

### Głos młodzieży

Sporo listów napłynęło od młodych kierowców. Jeden z nich pomimo charakterystycznej dla młodych pewności siebie, wykażił się rozważą i krytyczną oceną własnych umiejętności prowadzenia samochodu. Postawa godna naśladowania. Ów Czytelnik pisze:

„Sam, może przez wykształcenie techniczne, a może przez to, że od wielu lat jestem kibicem sportów samochodowych (głównie rajdów), bardzo dużo wiem (tak przynajmniej mi się wydaje) o technice prowadzenia samochodu. Wiele rzeczy w tym zakresie mam przeżyte i dzięki temu doświadczenie, wiem w jak wielu miejscach mógłbym być mocniejszy. Chciałbym dodać, że mówię tu o takiej zwykłej technice codziennej z pominięciem tych dziwnych praktyk sportowych jak hamowanie lewą nogą,

naciskanie równoczesne na wszystkie pedały itd.”

### Traktat Pani Ani

Specjalne podziękowania należą się Pani Annie Popis, autorce najdłuższego, poruszającego całą paletę mototematów, listu. Pani Ania wymienia przykłady bezmyślności i braku kultury na naszych drogach. Opisuje szczegółowo najbardziej makabryczne, ze względu na stan nawierzchni i rozwiązania komunikacyjne miejsca w Olsztynie. Wszystko to z dużym poczuciem humoru. List wart jest przytoczenia w całości, niestety strony Automanii nie są z gumy, dlatego cytuję tylko fragmenty dotyczące dróg w moim mieście:

„Wydaje mi się, że decyzje o najkonieczniejszych remontach powinny być podejmowane przez kierowców. Gdy jest już znana suma, jaką miasto ma zamiar przeznaczyć na inwestycje drogowe w danym roku — warto zrobić sondę wśród kierowców i wybrać podawane przez nich najczęściej propozycje. Pozostawianie tych decyzji ludziom z miejskiej „wierchuszki” owocuje bezsensownym wydaniem pieniędzy podatkowników (...). W trakcie dyskusji ze znajomymi kierowcami stworzyliśmy listę najmakabryczniejszych miejsc w Olsztynie. Może ktoś z decydentów powinien się z nią zapoznać — bo nie są to wymysły biurokratów, którym

akurat „tak pasuje”, tylko wynik doświadczeń ludzi na co dzień zmuszonych do oceniania „usprawnień”, które co bardziej nerwowych doprowadzają do białej gorączki.”

Pani Ania wymienia mnóstwo takich miejsc np.: Pl. Bema, ul. Limanowskiego (ślalom gigant wśród dziur), rondo u zbiegu ulic Jagiellońskiej, Limanowskiego i Sybiraków, wyjazd z ul. Składowej w ul. Lubelską i wiele innych. Dalej występuje z pewnym pomysłem: „Można ten problem rozwiązać też inaczej, wykazując się też przy okazji troską o rozwój pamięci kierowców i wspomagając budżet miasta. Wystarczy zrobić spis wszystkich dziur (z cotygodniową aktualizacją), wydawać odpowiedni płatny biuletyn (zysk ze sprzedaży — do miejskiej kasy) i zobowiązać kierowców do nauczania się tego na pamięć. Do tego — kolejna „fucha” dla strażników miejskich: wyrywkowe odpytywanie kierowców (za brak znajomości usytuowania którejkolwiek z 1 986 234 dziur — mandat).”

Pomysł ten proponuję potraktować poważnie. Proszę o nadsyłanie (biuro@holowczyc.pl) swoich propozycji do „listy miejsc makabrycznych”, nie tylko w Olsztynie, ale w całym naszym regionie. Może uda się stworzyć ranking takich miejsc. Oczekuję propozycji.

Hołek