

SPORT

NAJWIĘCEJ UCZĘ SIĘ ZIMĄ

Od momentu, gdy zacząłem jeździć samochodem, a były to czasy Fiata 125 p, zawsze niecierpliwie czekałem na pierwszy śnieg. Wtedy dopiero zaczynała się prawdziwa zabawa. Zbieraliśmy się grupą zapaleńców rajdowania na pustym placu lub parkingu, ustawialiśmy z pacholek i starych opon śnieżną trasę i... do boju. To w trakcie takich „prywatnych” zawodów uczyłem się podstaw rajdowego rzemiosła. Wszystkim kierowcom, nie tylko tym z rajdową żyłką, polecam takie zimowe treningi. Oczywiście w bezpiecznych, oddalonych od normalnego ruchu drogowego, miejscach.

◆ Kwintesencją rajdowej jazdy są poślizgi. To element jazdy najbardziej ulubiony zarówno przez kibiców, jak i przez kierowców.

Na śniegu czy lodzie poślizg można wywołać nawet przy niewielkiej prędkości. Łatwo wtedy korygować popełnione błędy, a skutki wypadnięcia z wyznaczonego toru nie niosą ze sobą specjalnych zagrożeń. Korzyści z zimowego treningu są ogromne. Obycie z utratą przyczepności, wyuczenie się prawidłowych odruchów, nabranie pewności i łagodności w manewrach samochodem — to tylko kilka z umiejętności, które możemy osiągnąć podczas zimowych praktyk. Nawyki nabyte zimą przydają się potem przez cały rok.

◆ Na naukę nigdy nie jest za późno. Nigdy nie można powiedzieć, że już wszystko się umie. Zawsze możemy się nauczyć czegoś nowego. O tych zasadach staram się zawsze pamiętać i od wielu lat, właśnie zimą pracuję najwięcej nad swoją rajdową formą. To, co wypracuję samochodem treningowym na ośnieżonych mazurskich trasach, ma potem procentować przez cały sezon. Ostatnie lata trochę skąpiły jednak w śnieg i mróz, więc i z moimi treningami różnie bywało.

Nie zawsze udawało mi się przejechać wystarczającą liczbę zimowych kilometrów.

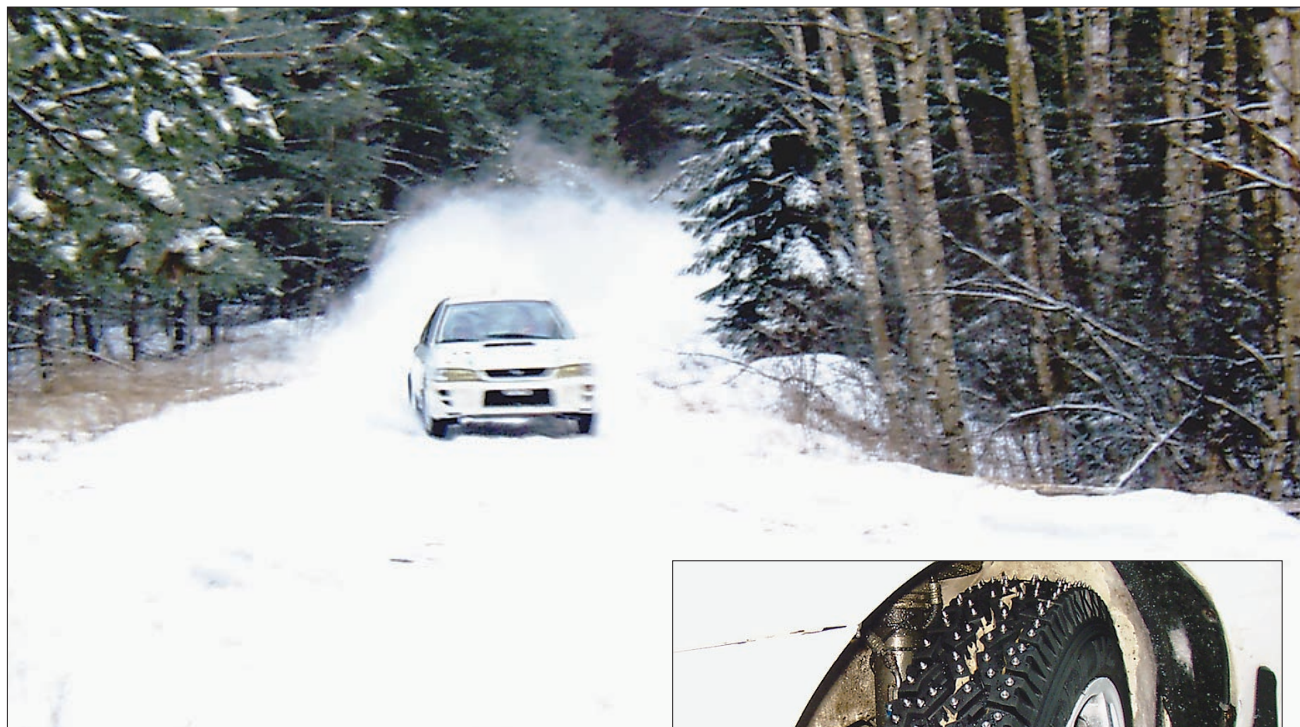
◆ Tegoroczna zima jest, póki co, dość łaskawa i uczyniła z dróg w olsztyńskich lasach prawdziwą Szwecję, gdzie na początku lutego rozpoczyna rywalizację w Mistrzostwach Świata Samochodów Seryjnych. Rajd Szwecji z reguły odbywa się na leśnych, bardzo szybkich, pokrytych śniegiem i lodem drogach. Jego specyfiką jest używanie przez wszystkich startujących wąskich opon z długimi kolcami. Taka okoliczność opanowania, na śniegu i lodzie, daje niesłychaną przyczepność. Proszę sobie wyobrazić: jedziesz po lodzie 180 km/h i więcej, a trzyma jak na asfalcie. Aż trudno w to uwierzyć, że szybkości osiągnięte na szwedzkich oesach są znacznie większe niż na letnich, asfaltowych rajdach. Długie kolce trzymają tak samo jak rozgrzane slicki.

◆ Aby uwierzyć w tę niewiarygodną przyczepność na śliskiej nawierzchni trzeba przejechać setki zimowych kilometrów. Tylko to pozwala stopniowo przełamać „za wczesne hamowania” i nauczyć opanowania w sytuacjach, gdy samochód idzie bokiem po wąskiej oblodzonej ścieżce, na piątym lub szóstym biegu, o metr od grubych „wołających” drzew. Moi skandynawscy rywale przecież nie śpią. Co najmniej od dwóch miesięcy długimi kolcami rzeźbią koleiny w śniegu i lodzie. Oni mają tam zimowe warunki prawie przez sześć miesięcy w roku. I jak tu z nimi wygrać? Bez solidnego treningu nie ma co o tym marzyć. Wszystko wskazuje na to, że zima jeszcze potrzyma i przejadę kolejne kilkaset kilometrów po lodzie. Trenuję w dzień i w nocy. Sporo odcinków specjalnych będzie rozgrywanych w Szwecji właśnie nocą. Wtedy wszystko wygląda inaczej. Trzeba to przetrenować, obyc się z ciemnością dookoła i rozświetloną halogenami trasą. Nauczyć się rozpoznawać przyczepność po kolorze śniegu, po odbłyśku lodu w świetle reflektorów.

◆ Ta moja zimowa nauka nie byłaby możliwa bez poświęcenia moich serwisantów obsługujących na mrozie, w dzień i w nocy, starego, poczciwego Subaraka, który nigdy nie odmawia mi posłuszeństwa. Nie byłaby też możliwa bez zaangażowania kilkudziesięciu moich wiernych kibiców, którzy nie zważając na arktyczne mrozy zabezpieczają trasy treningowe. Chciałbym im gorąco podziękować. Oto oni: Szuwar z rodziną, Wróbel, Nuta, Farba, Doktor i wielu innych. Będę o Was myślał na śnieżnych oesach Północy. Jeśli mi się powie, będzie to także Wasz sukces.

Hołek

Dlaczego teraz jeździ się bezpieczniej?

Zima
da się lubić

Najstarsi górale nie pamiętają takiego kalejdoskopu pogody, jakim natura raczy nas od kilku lat. Europę napadają raz obfite opady śniegu, potem nagłe odwilże powodujące powodzie, solidne mrozy i zamarzające deszcze. Jednego roku prawie nie ma zimy, innego zaś trzyma nas w okowach lodu. Latem zaś na odwrót. Potrafi łać miesiącami, co i rusz słyszemy o powodzi stulecia. Czy to daje o sobie znać efekt cieplarniany? A może to robota słynnego El Ninjo? Czy, jak mówią starzy ludzie, to krążące nad nami satelity wszystko pomieszały? Niezależnie, co powoduje takie pogodowe anomalie, musimy się z nimi mierzyć na drogach.

Moto cywilizacja

Zimą kierowcy codziennie z uwagą wsłuchują się w prognozy pogody. Znam takich, którzy na wieść o padającym śniegu czy gołodzi nie wsiadają do samochodu. Niektórzy chowają swoje auto na całą zimę do garażu lub odstawiają na parking. Może i dobrze, że zostają w domu, dzięki temu robi się trochę luźniej na drogach. Większość ludzi jednak przyzwyczaiła się do wolności i wygody, jaką daje samochód. Najgorsze warunki nie odwołują ich od wyruszenia w trasę. Staliliśmy się społeczeństwem samochodowym. Żyjemy wygodnie w naszych ciepłych mieszkaniach. Jeździmy tam, gdzie chcemy ogrzewanymi samochodami. Tysiące ciężarówek codziennie dba o zaopatrzenie naszych sklepów. Au-

tobusy dowożą nas do pracy lub szkoły. Wystarczy sparaliżować ruch na drogach, a nagle nasz komfort przyśnie jak mydlana bańka, jak spadający na bruk sople lodu odezwany z dachu.

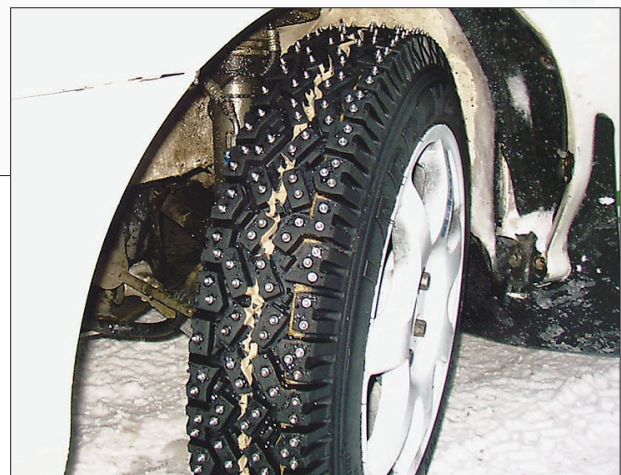
Zimowe przygody

Zimą możemy przeżyć różne przygody, na przykład wpaść samochodem w zaspę na mało uczęszczanej, odludnej drodze. Dobrze jest mieć wtedy pełen bak paliwa, ciepły koc i choćby niewielką saperkę w bagażniku. Przydałaby się latarka i termos z ciepłą herbatą. Niestety rzadko ruszamy w trasę z takim ekwipunkiem. Mój znajomy, któremu przytrafiła się taka przygoda nie miał żadnej z tych pomocnych rzeczy. Na szczęście wrócił cały i zdrowy po dwóch dniach do domu, choć bez samochodu, który został w zaspie.

Zwykle jednak zimą dotykają nas bardziej prozaiczne niedogodności: oszronione szyby, zamrożone zamki i milczące akumulatory. Właśnie niemożność uruchomienia samochodu po mroźnej nocy jest największą zmartwieniem kierowców. Zdarza się to oczywiście w najmniej pożądanym momencie. Szczególnie rano, gdy śpieszymy się do pracy i chcemy podwieźć dzieci do szkoły. Albo, gdy po dwutygodniowej wizycie chcemy odwiedzić teściową na dworzec PKP. Spóźnienie murowane.

Zimowa solidarność

W takich sytuacjach musimy liczyć na naszych bliźnich — innych kierowców. Przypomina mi się



Takich opon używam zimą podczas treningów

Fot. Jacek Huszcza

solidarność kierowców z ulicy Gotowca w Olsztynie, przy której przez wiele lat mieszkalem. Mimo, że głośno o anonimowości i braku kontaktów międzyludzkich na dużych osiedlach, tam nie zostawiano nikogo w potrzebie. Jeśli udało się uruchomić choć jeden samochód, resztę zapalano po kolei, wzajemnie biorąc się na hol lub spinając przewodami akumulatory, aż wszyscy mogli wyruszyć w drogę. Mam nadzieję, że tradycja wzajemnej pomocy od tamtych czasów nie wygasła. Często jest to jedyny ratunek w walce z przeciwnościami zimowej aury lub opieszałością służb drogowych.

O konieczności wzajemnej pomocy na drodze, nie tylko zimą rzecz jasna, powinno się uczyć już na kursach prawa jazdy. Mam niedorzeczny pomysł, aby nieuczynnych kierowców karać mandatami, jak za inne wykroczenia. Myślę, że na tle innych legislacyjnych buble, taki przepis miałby realną szansę na szybkie wprowadzenie. Może więc lepiej go nie nagłaśniać.

Lubię zimą

Ostatnie dni przycisnęły nas solidnymi mroza-

mi. Choć jeszcze nie minęła połowa zimy, już niektórzy kierowcy mają jej dość. Ja się cieszę z takiej pogody, o czym piszę obok w felietonie sportowym. Ja po prostu lubię zimą. Na drogach jest mniej samochodów, kierowcy jeżdżą ostrożniej, przezorni lub mniej odważni zostali w domu. Jeździ się bezpieczniej. Wskazują na to policyjne statystyki. W zimę jest mniej wypadków, mniej ofiar. Ci, którzy poruszają się po drogach, uczą się jazdy w trudnych warunkach, starają się jeździć płynnie, uważnie obserwować nawierzchnię i innych uczestników ruchu. Zima jest najlepszym instruktorem nauki jazdy. Gdyby zimy były dłuższe, Polacy prowadziliby samochody jak Finowie. Choćby z tych powodów warto polubić zimą, nie jest ona taka zła. Wielu kierowców, których przynębiają długie zimowe noce, którym śnieg i mróz dały już nieźle w kość, marzy o wspaniałym, przyjaznym klimacie południowych Włoch lub Wysp Kanaryjskich. Ale cały rok po suchym... Można by było umrzeć z nudów.

Hołek