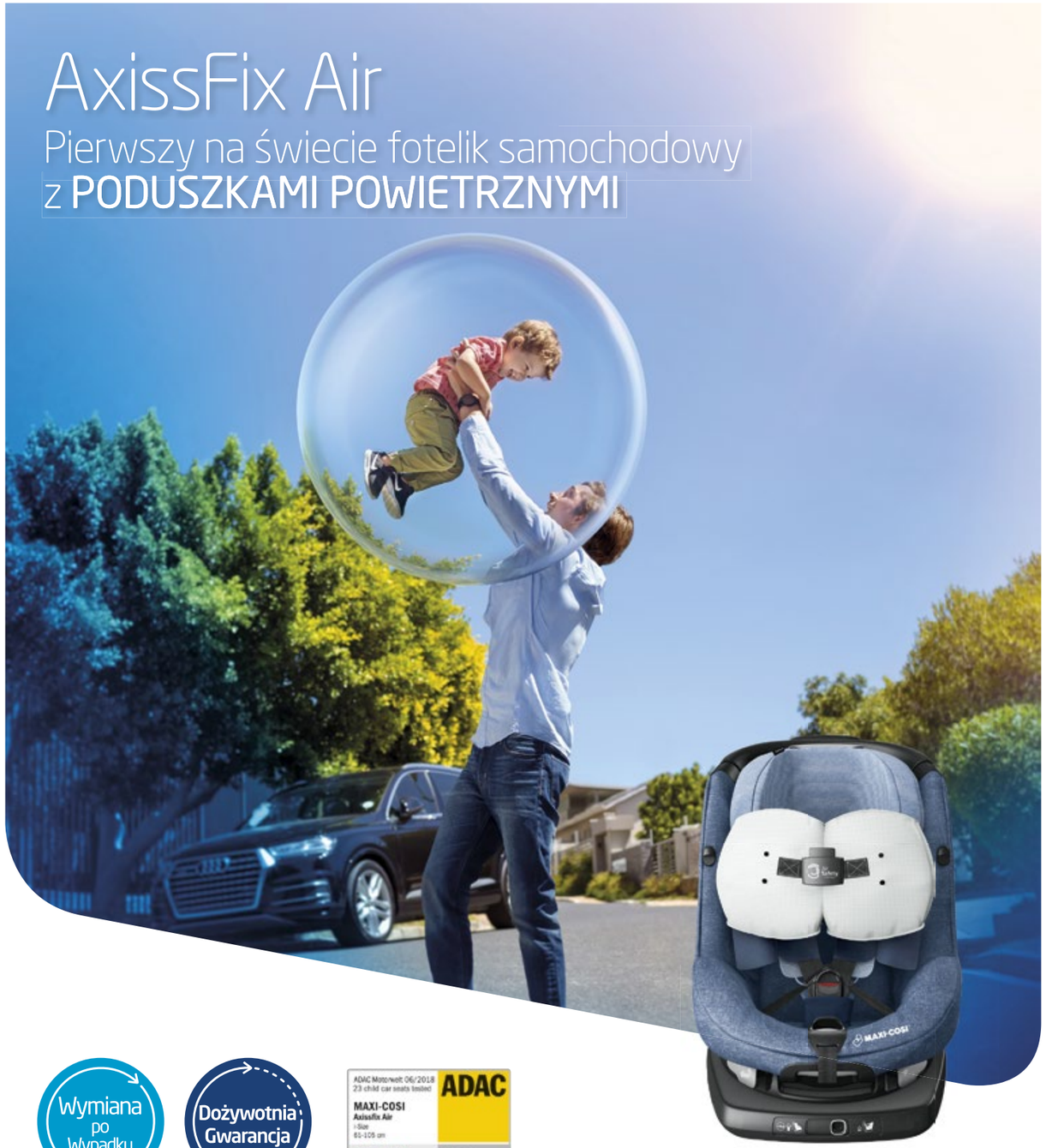
AxissFix Air

Pierwszy na świecie fotelik samochodowy
z **PODUSZKAMI POWIETRZNYMI**



Wymiana po Wypadku

Dożywotnia Gwarancja

ADAC Motorwelt 06/2018
23 child car seats tested
MAXI-COSI
Axissfix Air
i-Size
61-105 cm
good (2.2)
ADAC Test

Nowy standard bezpieczeństwa
fotelików samochodowych

MAXI·COSI®
We carry the future

NR 81 (6/2018)

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

PLEJADY

NR 81 (6/2018) ISSN 1897-1989 CENA: **12 zł** (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY
Czułam się tak, jakbym wpływała w inny wymiar –
rozmowa z Anną Grebieniow /cz. 1/

BEZPIECZEŃSTWO
Białe szaleństwo
czy gorzka lekcja fizyki? /cz. 1/

MODELE
Jedyny taki SUV

GRUDZIEŃ 2018
12 >
ISSN 1897-1989
9 771897 198811

ISR to Inteligentny System Ratunkowy automatycznie powiadamiający Centrum Monitoringu Keratronik o zdarzeniu alarmowym wraz z podaniem lokalizacji pojazdu. Przesłany sygnał jest natychmiast weryfikowany i przekazywany do odpowiednich służb ratunkowych. ISR jest dodatkowo wyposażony w funkcję detekcji nieautoryzowanego przemieszczania pojazdu oraz możliwość lokalizacji pojazdu, pełniąc w ten sposób funkcję antykradzieżową.

www.keratronik.pl
tel.: 801880800

Wszystkim Klientom, Partnerom oraz Sympatykom
marki Subaru życzymy Świąt pełnych radości, ciepła
i niepowtarzalnej, rodzinnej atmosfery, a także pomyślności
i samych sukcesów w Nowym 2019 Roku.

Zespół Subaru Import Polska

SUBARU
Confidence in Motion

6 AKTUALNOŚCI

12 RAJDY
- Rajd Polski: dwa razy podium
- Słobodzian piąty na Lausitz Rallye

16 ROZMOWY
Czułam się tak, jakbym wpływała w inny wymiar – rozmowa z Anną Grebieniow /cz. 1/

28 ZLOT PLEJAD
Pokoleniowa zmiana miejsc (trasa turystyczno-terenowa)

36 BEZPIECZEŃSTWO
Białe szaleństwo czy gorzka lekcja fizyki? /cz. 1/

40 LUDZIE
Razem dla transplantologii

44 MODELE
Jedyny taki SUV

46 PODRÓŻE
VIII i IX Subariada do Mołdawii, krainy wina i... błota /cz. 2/

54 CIEKAWOSTKI
Subaru w Formule 1

56 NASI PARTNERZY
- Opony całoroczne nie muszą ograniczać!
- Wyjątkowy symbol dla finalnej wersji Subaru WRX STI

62 PRZEPISOWO
Model dobrego kierowcy (konstytucja kierowania samochodem) /cz. 3/

66 PISZĄ O NAS

XV najlepszym SUV-em subkompaktowym w rankingu Cars.com

W rankingu przeprowadzonym niedawno przez amerykański portal internetowy Cars.com – poświęcony motoryzacji – Subaru XV (w Ameryce Północnej zwane Crosstrekiem) zostało uznane za najlepszy SUV subkompaktowy. Należy podkreślić, że działający od 1998 roku portal, będący jednym z ważniejszych w tej dziedzinie w USA, wytypował XV we wspomnianej klasie samochodów już po raz drugi. Tym samym model Subaru powtórzył swój wynik sprzed trzech lat.

XV w specyfikacji 2018 zyskało wyrazy uznania ekspertów Cars.com przede wszystkim dzięki swoim właściwościom jezdnym, przestronności, praktyczności i wysokiej jakości wykonania. Jest ono uosobieniem cech pożądanych przez klientów zainteresowanych zakupem tego typu samochodu. Każdy z członków jury oceniał poszczególne SUV-y w 13 różnych kategoriach, a mianowicie pod kątem: jakości ich wnętrza, komfortu foteli przednich, komfortu foteli tylnych, schowków znajdujących się w kabinie, multimediów obecnych na pokładzie, wygody, łatwości prowadzenia, możliwości układu napędowego, jakości jazdy, poziomu hałasu, widoczności zza kierownicy, cech sprawiających, że samochód dobrze prowadzi się w mieście oraz stosunku jego jakości do ceny. Każdy z ocenianych pojazdów miał szanse uzyskać maksymalnie 1000 punktów. Eksperci przyznawali ponadto punkty między innymi za pakowność samochodów, zaawansowanie funkcji bezpieczeństwa aktywnego, systemy wspomagania kierowcy czy też sposób mocowania fotelików dla dzieci.

Na tle swoich konkurentów XV wypadło świetnie, uzyskując łącznie 667 punktów. Nie sposób było nie dostrzec wysokiej jakości modelu Subaru i jego przewagi nad pozostałymi ocenianymi samochodami. To wygodny i pakowny SUV, skrojony z myślą zarówno o jeździe miejskiej, jak i pokonywaniu bezdroży. Werdykt amerykańskich jurorów nie mógł być inny! ■

SAAJ wyróżnia Subaru Corporation po raz piąty

Pod koniec ubiegłego roku informowaliśmy o wyróżnieniu Subaru Corporation przez Japońskie Stowarzyszenie Analityków Papierów Wartościowych (z ang. SAAJ). Z końcem tego roku z radością możemy podzielić się podobną wiadomością – zostaliśmy niedawno ponownie uznani przez tę organizację za najlepszą firmę w kategorii „samochody, części samochodowe i opony" i otrzymaliśmy z rąk jej analityków nagrodę za „doskonałość w ujawnianiu informacji korporacyjnych". Co więcej, dzieje się tak już po raz piąty z rzędu!

Przypomnijmy, że Stowarzyszenie SAAJ wręcza wspomniane nagrody od 1995 roku. Celem programu nagradzania jest poprawa polityki udostępniania informacji przez przedsiębiorstwa. Firmy oceniane są przez analityków papierów wartościowych według pięciu następujących kryteriów: 1) stanowisko kierownictwa w zakresie relacji inwestorskich, funkcje pełnione przez dział odpowiadający za te relacje oraz podstawowe podejście do relacji inwestorskich korporacji; 2) ujawnianie informacji podczas briefingów, rozmów i za pośrednictwem materiałów objaśniających; 3) uczciwość w ujawnianiu informacji; 4) ujawnianie związane z ładem korporacyjnym; 5) dobrowolne ujawnianie zgodne z warunkami każdego sektora.

W tegorocznym rankingu Subaru ponownie otrzymało najwyższe noty, wyprzedzając pozostałe 18 firm, które oceniane były w kategorii „samochody, części samochodowe i opony". Przyznana po raz kolejny nagroda SAAJ jest potwierdzeniem utrzymującego się świetnego zarządzania Subaru Corporation. Według naszej filozofii firmę powinny cechować przede wszystkim atrakcyjność i silna pozycja na rynku. Kluczem do sukcesu jest dbanie o klienta oraz o to, by nasi udziałowcy i inwestorzy właściwie pojmowali i rozumieli markę Subaru. Uczciwe ujawnianie przez nas informacji korporacyjnych pozwala nam wypełniać to zadanie wzorowo! ■

Subaru w gronie 100 najlepszych marek według Interbrand

Miło nam poinformować, że marka Subaru po raz pierwszy w historii została zakwalifikowana przez amerykańską firmę konsultingową Interbrand do grona 100 najlepszych marek na świecie. Na razie w zestawieniu za 2018 rok zajmujemy miejsce setne, lecz dołożymy wszelkich starań, by nie zabrakło nas również w grupie firm wyróżnianych przez Interbrand w następnych latach i by nasza obecność zaznaczona została w kolejnych rankingach na pozycjach zdecydowanie wyższych.

Interbrand, wybierając marki do swego zestawienia, kieruje się między innymi czynnikami decydującymi o umacnianiu ich pozycji na rynku. W przypadku Subaru doceniono przede wszystkim przejrzystą politykę firmy, jej zaangażowanie i autentyczność. Nieustannie dokładamy wszelkich starań, by nasze samochody były bezpieczne i funkcjonalne, a przy tym zapewniały przyjemną jazdę, co również zostało dostrzeżone przez ekspertów decydujących o zakwalifikowaniu Subaru do setki najlepszych marek świata.

Interbrand działa od 1974 roku i ma swoją siedzibę w Nowym Jorku. Dzięki prężnie działającej sieci jej 18 biur zlokalizowanych w 14 różnych krajach jest ona firmą globalną. Obok prowadzenia działalności konsultingowej Interbrand jest również wydawcą dwóch bardzo wpływowych raportów rocznych poświęconych najlepszym markom – Best Global Brands oraz Breakthrough Brands. ■

Grafika Subaru z okazji Tsukimi

Tsukimi jest jedną z wielu interesujących tradycji japońskich i oznacza nic innego jak... obserwowanie księżyca. Ta na pozór zwykła czynność, którą wszyscy co jakiś czas wykonujemy, w Kraju Kwitnącej Wiśni w odpowiedniej oprawie staje się czymś wyjątkowym. Podziwianie piękna księżyca w szczególnych okolicznościach ma miejsce w Japonii w ostatnią pełnię lata. Z tej okazji opracowaliśmy w tym roku specjalną grafikę, wplatając tym samym element ciekawej japońskiej tradycji w nasze działania marketingowe.

Obrazek przedstawia matkę z córką delektujące się przed swoim domem specjałami przygotowanymi na okazję Tsukimi. Wśród „księżycowych" potraw nie brakuje tradycyjnych kluseczek z mąki ryżowej czy też taro. Dekorację dań stanowi źdźbło srebrnej trawy będącej jednym z symboli tego wyjątkowego wieczoru. Wszystkiego dopełnia jego główny bohater – księżyc w pełni, który rzuca swe intensywne, srebrzyste światło na siedzące osoby.

Zwyczaj Tsukimi, do którego Subaru postanowiło odwołać się tej jesieni, przypomina nieco nasze polskie dożynki. W Japonii jest on związany ze świętowaniem zakończonych zbiorów ryżu i jest obchodzony piętnastego dnia ósmego miesiąca tradycyjnego kalendarza japońskiego. Jego celebrowanie wypada zatem we wrześniu bądź w październiku kalendarza słonecznego. Pierwsze wzmianki na temat Tsukimi pochodzą z okresu Heian (794–1185) i opisują oglądanie księżyca na dworze cesarskim w Kioto. Czemu służyć ma jego baczne obserwowanie? Jeśli wierzyć japońskim legendom, to właśnie na księżycu mieszka królik. Podziwiając w tę szczególną noc ciało niebieskie w pełni, mieszkańcy Kraju Kwitnącej Wiśni od wieków doszukują się kształtu tego właśnie zwierzęcia na jego powierzchni. Spójrzmy zatem na naszą grafikę i przez chwilę poddajmy się magii Tsukimi. ■

przygody4x4.pl
Pracujemy na Twoje wspomnienia!
Półwysep Kolski
Czarnogóra
Tadżykistan
Kirgistan
Jordania
Dagestan
Mołdawia
Mongolia
Bułgaria
Rumunia
Islandia
Namibia
Maroko
Albania
Gruzja
Serbia
Oman
Cypr
Tel. 504 238 603

tekst: **MICHAŁ JACKIEWICZ**/SPRT
zdjęcie: **MATEUSZ BANAŚ**

Rajd Polski: dwa razy podium

Marcin Słobodzian i Grzegorz Dachowski odnieśli podwójne zwycięstwo w 75. Rajdzie Polski – rundzie Mistrzostw Europy i Mistrzostw Polski w rajdach samochodowych, która odbywała się pod koniec września w Mikołajkach. Załoga Subaru Poland Rally Team zwyciężyła w europejskiej klasyfikacji ERC2 i w grupie Open N. Dodatkowo zajęła bardzo wysokie, piąte miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Tegoroczny Rajd Polski rozpoczął się już w piątkowy poranek 21 września od odcinka testowego i kwalifikacyjnego Tałty. O godzinie 14:10 nastąpiło losowanie pozycji startowych, a o 15:00 uroczysty start imprezy na placu Wolności w Mikołajkach. Dwie godziny później na torze Mikołajki Arena rozegrany został pierwszy odcinek specjalny.

Załoga Subaru Poland Rally Team była bardzo dobrze przygotowana do zawodów i nastawiona pozytywnie do rywalizacji. Mimo niewielkiego doświadczenia na szutrach i tytułu Mistrza Polski w kieszeni Marcin Słobodzian nie zamierzał odpuszczać rywalom.

Marcin Słobodzian: *Nie ukrywam, że czekam na ten rajd, od kiedy znalazł się on w kalendarzu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski na ten sezon. Zawsze chciałem pojechać w Rajdzie Polski na tych wymagających i szybkich odcinkach. Na szczęście sezon poszedł po naszej myśli i nie muszę podchodzić do tego startu z przymusem osiągnięcia danego miejsca. Możemy wystartować z czystą głową i postarać się pojechać, jak najlepiej potrafimy. Luźna nawierzchnia bardzo mi się podoba, niezależnie od tego, czy jest to szuter, czy śnieg. Czuję się na niej coraz pewniej, a sama jazda przynosi znacznie więcej przyjemności. Z chęcią częściej startowałbym na szutrze.*

Grzegorz Dachowski: *To chyba dopiero mój szósty start na Rajdzie Polski. Statystycznie nie wygląda to najlepiej, bo w większości przypadków nie widziałem mety. Mimo tego lubię ten rajd. Lubię też te rejony Polski. Spora część odcinków będzie dla mnie nowa, więc trudno mi je teraz ocenić. Na pewno na uwagę zasługuje sama Arena w Mikołajkach, która jest unikatowym obiektem na skalę kraju, gdzie kibice w łatwy sposób mogą oglądać zmagania. Sam rajd ma masę kilometrów dojazdówek, tak więc nie będzie łatwy dla kibiców do przemieszczania się, gdy będą chcieli odwiedzić kilka odcinków i różne miejsca. Myślę, że mimo zdobycia tytułu już na Litwie nasze podejście do tego startu niewiele się zmienia. Przygotowujemy się do niego tak samo jak do wszystkich poprzednich eliminacji. Zaliczymy testy przed rajdem. Tak samo szybko, a może nawet bardziej, będziemy chcieli się przemieszczać po odcinkach. Marcin nie przejechał za wiele kilometrów na takiej nawierzchni, więc będziemy starać się maksymalnie wykorzystać ten start, żeby ciągle poprawiać tempo.*

W sobotę 22 września załogi już o godz. 7:30 wystartowały do oesu Paprotki. Tego dnia pokonały łącznie osiem odcinków specjalnych, by zameldować się na mecie w Mikołajkach o godz. 17:00. Niedziela była trzecim dniem rywalizacji. Na startujących czekało niemal 100 km szutrowych tras i sześć odcinków specjalnych. Ceremonia mety odbyła się na rynku w Mikołajkach o 18:20.

Mistrzowie Polski 2018 w Open N (tytuł zapewnili sobie już na poprzednim Rajdzie Elektrenai na Litwie) pojechali na Mazurach koncertowo. Byli najszybsi na 14 z 15 odcinków specjalnych. Słobodzian i Dachowski jechali czysto i skutecznie. Przez trzy dni rywalizacji na trudnych, szutrowych trasach nie mieli żadnych przygód, nie licząc urwanego zderzaka na jednym z oesów.

Marcin Słobodzian: *To był dla nas fantastyczny weekend. Pierwszy raz jechałem Rajd Polski i myślę, że tempo, które tu zaprezentowaliśmy, było dobre. Znacząco wygraliśmy klasę Open N oraz ERC2 – chyba lepiej być nie mogło. Dwieście kilometrów ścigania po szutrze to było „to", bo był to dopiero mój trzeci rajd po tej nawierzchni. Bardzo dobrze odnajduję się w szybkich, szerokich partiach. Jestem bardzo zadowolony z tego sezonu. Zostaliśmy mistrzami Polski. Tytuł przypieczętowaliśmy dodatkowo właśnie w Mikołajkach. Wygraliśmy większość rajdów w swojej klasie. Cały zespół Subaru Poland Rally Team spisał się na medal. Chciałbym także bardzo podziękować sponsorom, którymi były firmy: Keratronik, Eneos, Santander Leasing, Szkoła Jazdy Subaru, Rodax Budownictwo oraz Pirelli.*

Grzegorz Dachowski: *Startowałem w Rajdzie Polski już po raz siódmy, ale wydaje mi się, że po raz pierwszy udało się dotrzeć do mety i to na niezłej pozycji. Był to dla nas kolejny udany występ w tym sezonie. Trasy oceniam na bardzo szybkie i ciekawie skonfigurowane. Na duży plus należy zaliczyć to, że nie ulegały zbyt dużemu zużyciu. Organizacyjnie też było bardzo dobrze i możemy być zadowoleni z polskiej rundy Mistrzostw Europy. To nasz wspólny drugi, pełny start na nawierzchni szutrowej i widać było spory progres w jeździe Marcina. Lubi szybkie odcinki, niekoniecznie piaszczyste i z tego powodu Rajd Polski bardzo mu odpowiadał.*

Na koniec sezonu 2018 Słobodzian i Dachowski uplasowali się na piątym miejscu w klasyfikacji generalnej mistrzostw, a Subaru Poland Rally Team zajął drugie miejsce wśród klasyfikacji zespołów producenckich.

Rajd Polski był ostatnią tegoroczną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2018. Nieoficjalne zakończenie sezonu będzie miało miejsce podczas Rajdu Barbórka, który odbędzie się w Warszawie pierwszego grudnia. ■

tekst: **MICHAŁ JACKIEWICZ**/SPRT
zdjęcie: **MARCIN KALISZKA**

Słobodzian piąty na Lausitz Rallye

Załoga Subaru Poland Rally Team jest w dobrej formie i odniosła kolejny znaczący sukces. W zakończonym 3 listopada niemieckim Rajdzie Lausitz Marcin Słobodzian i Grzegorz Dachowski zajęli bardzo dobre, piąte miejsce w klasyfikacji generalnej. Przed nimi znaleźli się jedynie konkurenci startujący rajdówkami klasy R5.

Sezon Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski dobiegł końca, ale okazuje się, że Subaru Poland Rally Team jedzie dalej. Na zaproszenie niemieckiego organizatora Rallye Lausitz Marcin Słobodzian i Grzegorz Dachowski wystartowali w szutrowym rajdzie za naszą zachodnią granicą.

Mistrzowie Polski w klasie Open N już dwukrotnie udowodnili, że luźne nawierzchnie to ich ulubiona strona ścigania. Wygrali pewnie w zamykającym serial RSMP Rajdzie Polski i w litewskim Rajdzie Elektrenai. Marcin Słobodzian nie ukrywa, że mimo niewielkiego doświadczenia szutrowe odcinki specjalne bardzo przypadły mu do gustu. Rozgrywany na początku listopada Rallye Lausitz pozwolił zawodnikom nie tylko jeszcze lepiej poznać charakter tego typu imprez, ale także zaprezentować się po raz kolejny przed zagraniczną publicznością i zmierzyć z nowymi konkurentami. Oto co powiedzieli przed startem:

Marcin Słobodzian: *Słyszałem dużo dobrego na temat tego rajdu od polskich zawodników, którzy brali w nim udział. Każdy zwracał uwagę na niepowtarzalny klimat tej imprezy. Jeśli chodzi o odcinki, to znacznie różnią się od tych z naszych ostatnich startów. Raczej dużo prostych, na których mocne auta będą odjeżdżać, i trochę ciasno. Pewne jest, że będzie ciekawie. Myślę, że jestem „wjeżdżony" w tę nawierzchnię i szybko znajdziemy dobre tempo. Szuter daje nam sporo frajdy i nie mogę doczekać się kolejnego startu.*

Grzegorz Dachowski: *Na pewno odcinki na Lausitz są wąskie, bardzo często szuter jest wielkości cytryn czy pomarańczy, więc rajd jest w sumie skrajnie inny niż np. na Mazurach. Do tego droga miejscami potrafi być mocno zniszczona, szczególnie we fragmentach, które jeździ się w pętli. Każdy start, każdy rajd, czy każde kolejne kilometry w rajdówce nie idą na marne. Zawsze to coś wnosi do naszych umiejętności. Raz więcej, raz mniej, ale niezależnie od cyklu, nawierzchni czy lokalizacji, za każdym razem jest to jakaś edukacja i nowe doświadczenie. Startowałem tam raz, ale było to chwilę temu, bo w 2012 roku. Impreza była dobrze zorganizowana, kompaktowa. Choć czasem trochę przeprawowa i destrukcyjna dla auta.*

Szutrowy rajd rozgrywany niedaleko polsko-niemieckiej granicy nie należał wcale do najłatwiejszych. Luźna nawierzchnia, duża ilość hop i jazda po zmroku stawiały przed zawodnikami spore wymagania. Polakom podróżującym Subaru Imprezą STI zadania nie ułatwiał też numer startowy 25, dzięki któremu na niektórych partiach odcinków pojawiały się już koleiny wyjeżdżone przez poprzedzające samochody. Mimo to występ Słobodziana i Dachowskiego był bardzo udany, a załoga skuteczna. Wciąż zajmowali miejsca w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej i z biegiem czasu systematycznie pięli się w górę tabeli.

Marcin Słobodzian: *Rajd Lausitz zrobił na nas pozytywne wrażenie. Niemieckie trasy są bardzo szybkie i specyficzne. Różnią się znacznie od tego, co mieliśmy okazję zobaczyć na Rajdzie Polski czy na Litwie. Aby robić dobre czasy, trzeba mieć dużo pewności, szczególnie na hamowaniach po długich prostych, których jest tutaj wiele. Myślę, że najdłużej w pamięci zapadną mi odcinki nocne. Rzadko mamy okazję jechać 180–200 km/h między drzewami po szutrze w zupełnej ciemności. Odcinek na Arenie zapamiętam jako najbardziej zniszczony – tam bardziej przeprawialiśmy się, niż walczyliśmy o czas. Nie sądziłem, że skończymy tak wysoko w klasyfikacji generalnej i ostateczny wynik bardzo nas cieszy. Najbardziej jednak jestem zadowolony z tego, że nasze Subaru było najszybsze z kilkudziesięciu walczących aut tej klasy. Mam nadzieję, że będziemy mieli okazję tutaj jeszcze wrócić.*

Grzegorz Dachowski: *Choć nie jestem do końca fanem tego rodzaju odcinków specjalnych, to muszę przyznać, że w wielu kwestiach Rajd Lausitz ma swoje plusy. Jest cudownie kompaktowy, ma dobrze położony park serwisowy i przyjeżdża tutaj sporo kibiców. To zupełnie inna impreza niż polskie czy litewskie rajdy szutrowe. Przede wszystkim różnice na pewno są w trasach. Te niszczą się bardzo szybko, jest wiele wąskich fragmentów przy sporych prędkościach, gdzie nie ma marginesu i miejsca na jakieś błędy. Bardzo dobrze oceniam tempo Marcina na szutrach. Choć na tym rajdzie było bardzo dużo walki z trudnościami trasy, to i tak myślę, że w wielu miejscach kierowca mógł się wykazać swoimi umiejętnościami, co zresztą czynił.*

Baczni obserwatorzy rajdów w Polsce dostrzegli, że Marcin Słobodzian w sezonie 2018 nie tylko wywalczył tytuł Mistrza Polski, ale także okazał się jedynym zawodnikiem z czołówki, który punktował we wszystkich tegorocznych rajdach i wykazał się niebywałą skutecznością. Tak było także podczas niemieckiego Lausitz Rallye. Partnerami Subaru Poland Rally Team w sezonie 2018 byli: Keratronik, Eneos, Santander Leasing, Szkoła Jazdy Subaru, Rodax Budownictwo oraz Pirelli. ■

rozmawiała: **AGNIESZKA JAMA**
zdjęcia: **ANNA GREBIENIOW**

Czułam się tak, jakbym wpływała w inny wymiar – rozmowa z Anną Grebieniow /cz.1/

Pani Anna Grebieniow jest absolwentką Akademii Rolniczej w Poznaniu oraz podróżniczką i przyrodniczką przez dwa duże „P". Jest również właścicielką Forestera. Odkąd sięga pamięcią, swoje zamiłowanie do przyrody łączyła z dalekimi wyprawami. Odbyła ich tak wiele, że tematów starczyłoby nam na niezliczoną ilość długich rozmów. W tej dzisiejszej opowiada nam o polarnych lodach i pustyni, które oczarowały ją swymi tajemnicami.

Agnieszka Jama: Jest Pani osobą niezwykle aktywną, wiedzie bardzo ciekawe życie i realizuje wiele różnych pasji. Co pojawiło się najpierw – zainteresowanie przyrodą, podróżami czy fotografią?

Anna Grebieniow: Myślę, że przyroda i podróżowanie są nierozdzielne – przynajmniej jak dla mnie. Towarzyszą mi one równolegle już od najmłodszych lat, bo sporo jeździłam w zasadzie od wieku dziecięcego, początkowo z rodzicami, i już tak zostało. Przygoda jest wpisana w moje życie. Fotografia przyszła troszeczkę później, choć pierwsze lekcje otrzymałam od dziadka, gdy miałam 10 lat. Wtedy podarował mi swoją starą Smienę. To taka moja pasja, hobby, nie zajmuję się tym profesjonalnie. Fotografuję dla przyjemności. Mam tu na myśli również fotografię stereoskopową – wejście w trzeci wymiar. Przyroda i podróże są natomiast dla mnie sposobem na życie. Są one czymś, bez czego nie umiałabym sobie w ogóle wyobrazić funkcjonowania.

A.J.: A kim czuje się Pani najbardziej? Naukowcem, podróżniczką, czy może mogłaby Pani zdefiniować się jeszcze jakoś inaczej?

A.G.: Unikam definiowania siebie, bo chyba nie umiałabym jednoznacznie włożyć się w jakąkolwiek szufladkę czy schemat. Wszystko po troszeczku łączę. Naukowcem na pewno bym się nie nazwała, dopiero »

zaczynam swoje podrygi naukowe. Podróżniczka? Hmm, dla mnie podróżowanie jest elementem codziennego życia. Nie rozdzielam jednego od drugiego. Przyrodniczka owszem, ale robię też inne rzeczy, jak na przykład projekty kulturalne czy niekiedy nawet strony internetowe. Czasem używam wspomnianych określeń, bo to ułatwia zrozumienie innym ludziom, niemniej zawsze mam z tym kłopot. Mieszkam częściowo w kamienicy, częściowo w jurcie, częściowo w samochodzie, czasem nie ma mnie pół roku, czasem miesiącami pracuję w domu bądź w terenie. Jak to nazwać? Nomad? To dla mnie trudne pytanie, jak siebie jednym słowem w pełni zdefiniować czy określić. Chyba nie umiem tego zrobić!

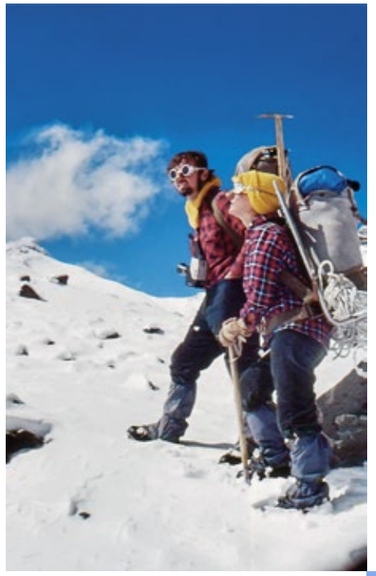
A.J.: Powiedziała Pani, że od najmłodszych lat podróżowała z rodzicami. Czy pamięta Pani moment, w którym po raz pierwszy poczuła Pani, że „podróże to jest to!"? Kiedy rodzice zarazili Panią pasją do odkrywania świata?

A.G.: Myślę, że tego momentu nie jestem sobie w stanie przypomnieć, bo był on tak dawno. Moja pamięć tak daleko nie sięga. Przypuszczam, że to działo się już od urodzenia. Oglądając zdjęcia z dzieciństwa, na których pływałam z rodzicami w kajaku w beciku, albo w nosidełku zdobywałam z nimi Nosal, myślę, że było to we mnie zaszczepione od samego początku, wyssane z mlekiem matki. Samodzielnie zaczęłam natomiast podróżować po szkole podstawowej. Pierwsza „wyprawa" była z braćmi, w Sudety. Od czasów liceum rozwijałam już własną ścieżkę, szukając interesujących mnie dróg i kierunków, osobistych inspiracji. Mogę powiedzieć, że od tamtego momentu było to już „moje". Na pewno jednak w dużej mierze zainteresowanie dalekimi wyprawami zawdzięczam rodzicom.

A.J.: Która podróż z nimi zapadła najbardziej w Pani pamięci i dlaczego?

A.G.: Myślę, że była to najdłuższa podróż mojego życia – ponad dwuletni pobyt w Algierii, który miał miejsce, kiedy chodziłam do szkoły podstawowej, a rodzice dostali tam pracę. Kiedy ma się kilka lub kilkanaście lat, to dwa i pół roku to spory szmat czasu. Ta podróż zdecydowanie się wyróżniała i zapisała w mojej pamięci w szczególny sposób. W tym czasie mieszkaliśmy w pobliżu Sahary i stąd wzięło się moje zakochanie w pustyniach i w niczym nieograniczonej przestrzeni. Ta fascynacja najprawdopodobniej w jakimś stopniu rzutowała na wybory niektórych kierunków podczas moich późniejszych wypraw.

A.J.: Do tematu pustyni jeszcze wrócimy. Teraz chciałam jednak dopytać o pewną kwestię. Wiem, że Pani Rodzice mają na koncie sporą liczbę pięciotysięczników. Czy kiedykolwiek poczuła Pani, że również ciągnie Panią w góry wysokie? Czy ma Pani na tym polu jakieś osiągnięcia?



A.G.: Nie, to jest pasja rodziców. W latach 70. pojechali STAR-em 28 w Andy, wjechali tym osinobusem pod Machu Picchu i Titicaca, zdobyli kilkanaście pięcio- i sześciotysięczników. Był też Atlas, eksploracja jaskiń i wiele innych wypraw wysokogórskich. Podziwiam ich dokonania. Ja też bardzo lubię chodzić po górach, natomiast zdobywanie bardzo wysokich szczytów i zaawansowana wspinaczka wysokogórska nie są moim celem. Gdy byłam na wysokości 5300 m n.p.m., nie czułam się najlepiej, zabrakło właściwej aklimatyzacji. Wysokie góry są wymagające, potrzeba długotrwałych przygotowań. Może kiedyś złapię bakcyla, nie mówię nie. Póki co wolę góry niższe, stepowe, pagórkowate, dobrze czuję się na przykład w naszych Beskidach.

A.J.: A rodzice nie żałują, że nie udało im się zarazić Pani wymagającymi górami?

A.G.: Myślę, że oni nigdy nie mieli aspiracji do tego, żeby w nas, to jest we mnie i w moich trzech braciach, zaszczepić na siłę ich własne zainteresowania, jak speleologia czy wspinaczka. Pokazywali nam swoje pasje, ale zostawili przestrzeń na to, by każde z nas mogło odszukać własne. Myślę, że cieszą się z tego, że znalazłam własne ścieżki i że realizuję się na swój sposób. Na pewno nie odczuwam, żeby w jakiś sposób ich to rozczarowywało. Oczywiście spróbowałam czołgania się po jaskiniach, skończyłam też kurs skałkowy. Bardzo mi się podobało, ale nie przerodziło się to w większą pasję. Doceniam jednak to, że wiem, jak użyć sprzętu i podstawowej wiedzy, gdyby kiedyś okazało się to potrzebne. W podróżach nigdy nie wiadomo, co może się przydać.

A.J.: Skoro o podróżach mowa, którą daleką wyprawę z serii tych pierwszych, zupełnie samodzielnych, kiedy musiała Pani wszystko od A do Z zorganizować, zapamiętała Pani najbardziej?

A.G.: Moją pierwszą samodzielnie zorganizowaną – od inspiracji po realizację – podróżą była wyprawa do Mongolii w 1999 roku. Zainspirował mnie wtedy projekt ochrony koni Przewalskiego w tym właśnie kraju. Postanowiłam je zobaczyć

i dowiedzieć się, jak w praktyce wygląda reintrodukcja i rezerwat Khustain Nuruu, w którym żyją dzikie konie. Było to pierwszym impulsem do tego, żeby pojechać do Mongolii. Myślę, że doświadczenie przestrzeni, gościnności koczowników i swobody, z jaką można się poruszać w tamtej części świata, zaważyło na późniejszym sześciokrotnym wyborze tego kierunku. Tak jak mówiłam wcześniej – podróż i przyroda, wszystko razem. Ten pierwszy raz był wyjazdem rekonesansowym i jednocześnie złapaniem bakcyla. Od tamtej pory kierunki wschodnie zaczęły mi bardzo odpowiadać. Oprócz Mongolii odwiedziłam parokrotnie Chiny, Laos, dużym sentymentem darzę Syberię.

chłodne. Kiedyś w Algierii, na Saharze, spędziliśmy całą rodziną trzy dni zakopani samochodem w zaspach śniegu. Jeśli zaś mowa o chłodnych rejonach naszego globu, to wychowałam się na książkach Amundsena, Scotta czy Umberto Nobile i mając w pamięci te wszystkie lektury i obrazy, które rysowały się w mojej wyobraźni, gdzieś w głębi duszy miałam wizję, marzenie, ciągotę, żeby znaleźć się kiedyś w warunkach polarnych, poczuć, jak to jest. Będąc jeszcze w podstawówce, w jednej z książek Centkiewiczów, tej o Amundsenie, przeczytałam o tym, jak wielki polarnik – jeszcze jako dziecko – w tajemnicy przed rodzicami hartował się, sypiając zimą przy otwartym oknie. Zainspirowana lekturą, próbowałam pójść w ślady młodego Roalda, tyle tylko, że ku mojemu rozczarowaniu, moi rodzice się tym nie przejmowali *(śmiech)*.

A.J.: Czyli jest Pani miłośniczką terenów stepowych w Azji i pustyń afrykańskich. Niedawno jednak zmieniła Pani klimat na dużo chłodniejszy, prowadząc badania naukowe w rejonie Antarktyki. Skąd wzięło się zamiłowanie do ekstremalnie trudnych i jednocześnie tak różnorodnych warunków klimatycznych?

A.G.: Ależ to nie jest do końca tak, że na pustyni jest ciepło! Amplitudy temperatur są duże i nocą warunki są dosyć

W 2011 roku wraz z Xenią Starzyńską przetrawersowałyśmy Bajkał zimą, wędrując z sankami. To była piękna podróż, która pokazała mi, że zimno można oswoić, że lód i zima są piękniejsze, niż wcześniej sądziłam, a jeśli w namiocie śledzie zastąpić śrubami, to da się spać na najgłębszym jeziorze świata. Pomysł antarktyczny pojawił się później. Staram się nie robić niczego na siłę, raczej podróżuję „z wiatrem", czyli tak, jak niesie mnie naturalny nurt życia. Próbuję zauważać możliwości i okazje, które się nadarzają i za nimi podążać. Tak było też z podróżą w Antarktykę. Pojawiła się szansa, a ja się na nią otworzyłam. Poznałam na Suwalszczyźnie Dominikę i Tomka Janeckich, którzy mnie zainspirowali, pokazali zdjęcia i opowiedzieli o tym miejscu. Wtedy dotarło do mnie, że to jest możliwe i że chciałabym spróbować, czułam się gotowa na to wyzwanie. Złożyłam aplikację, przekonałam do siebie komisję rekrutującą na wyprawę. W ten sposób znalazłam się w Antarktyce i spędziłam tam dwa półroczne sezony, pracując jako biolog – obserwator przyrodniczy.

A.J.: Jakie warunki trzeba było spełnić, aby zakwalifikować się do wyprawy? Co musiała Pani zrobić, żeby jako przyrodnik móc się tam znaleźć?

A.G.: Szczerze mówiąc, na początku podchodziłam do tego tematu z dużą nieśmiałością, bo wydawało mi się, że trzeba być już wyspecjalizowanym naukowcem z dużym dorobkiem, aby móc w ogóle wystartować. Okazało się, że ważna jest podstawa merytoryczna, czyli doświadczenie przyrodnicze, realizacja projektów i obycie ze zwierzętami. Mocny nacisk był też kładziony na doświadczenie w radzeniu sobie w trudnych sytuacjach, czy w wymagających warunkach, a ja miałam już za sobą kilka większych wypraw. Patrzono na to, czym kandydat się interesuje, jak funkcjonuje z ludźmi, jak radzi sobie z samotnością, czy ma dodatkowe umiejętności. Robiłam wcześniej kursy pierwszej pomocy, kursy wspinaczkowe, żeglarskie, nurkowe – miałam zatem pewną gamę doświadczeń oraz obycie w terenie – to też zapewne miało wpływ na zakwalifikowanie mnie na to stanowisko.

A.J.: Domyślam się, że konkurencja była duża?

A.G.: Tak naprawdę nie wiem, bo nigdy nie dopytywałam, jak duże było zainteresowanie. Wiedziałam tylko, że sama bardzo tego chcę i starałam się przekazać osobom decydującym, że bardzo mi zależy i że dam sobie radę. Przekonałam ich, że rozumiem ideę i wagę monitoringu przyrodniczego, jaki jest tam prowadzony. Przekłada się on na ochronę przyrody, co jest mi niezwykle bliskie, szczególnie jeśli chodzi o największy rezerwat przyrody na świecie. Przyłożenie ręki do tego, by chronić i badać ten unikatowy ekosystem, było dla mnie wielkim pragnieniem i wyzwaniem. Odbieram to jako duży przywilej, że mogłam tam pojechać i jestem bardzo wdzięczna wszystkim osobom, które mi w tym dopomogły. Było ich po drodze sporo...

A.J.: Na co dzień przebywała tam Pani jedynie z koleżanką?

A.G.: Tak, za każdym razem przebywałam z jeszcze jedną osobą. Polska Stacja Antarktyczna imienia Henryka Arctowskiego to średniej wielkości stacja, gdzie jednocześnie może przebywać od kilkunastu do kilkudziesięciu osób. Stacja dysponuje jednak również bazą terenową, tak zwanym refugium Lions Rump położonym na innym cyplu, oddalonym 30 kilometrów od stacji głównej w linii prostej. Dzieli je Zatoka Admiralicji i lodowiec. Tam mieszkają tylko dwie osoby, dwóch obserwatorów przyrodniczych. Jest to obszar ścisłej ochrony, a konkretnie Antarctic Special Protected Area (ASPA) 151. Na tym obszarze mogą przebywać jedynie osoby, które mają specjalne zezwolenie. Chodzi o to, żeby presja człowieka na tamtejszą przyrodę była jak najmniejsza. Ja załapałam się na dwukrotny kilkumiesięczny pobyt właśnie w tej bazie, za każdym razem z jedną koleżanką. Zawsze w zespole musi jechać ktoś doświadczony, kto zna miejsce i specyfikę badań. Jestem bardzo wdzięczna Ani Gasek, która wcześniej mnie nie znała, a zgodziła się na to, bym mogła pojechać z nią na pół roku w antarktyczną dzicz.

A.J.: Czyli po pierwszym pobycie wróciła Pani do kraju i później wyruszyła po raz drugi?

A.G.: Tak. Obserwatorzy ekologiczni jeżdżą tam w okresie antarktycznego lata, czyli wtedy, kiedy w Polsce jest zima. Wówczas bowiem trwa sezon rozrodczy ptaków morskich oraz ssaków płetwonogich.

Zwierzęta wychodzą na ląd, można je obserwować. My badamy liczebność i kondycję ich populacji. Są to w szczególności pingwiny, wydrzyki, rybitwy, mewy, słonie morskie, uchatki. Oczywiście i zwierząt, i zadań jest więcej, ale jeśli zacznę o tym mówić, to nie skończymy do północy.

Wracając do podróży, wyjeżdża się w okolicy października, a wraca w okolicy kwietnia. Można zatem powiedzieć, że goniłam za latem. Do Polski wracałam na okres ciepłych miesięcy i później opuszczałam kraj, jadąc w Antarktykę znowu na lato. Można powiedzieć, że miałam dwa lata pełne lata.

A.J.: Jak zatem wygląda lato w rejonie Antarktyki?

A.G.: Jeśli chodzi o temperaturę, wygląda ono mniej więcej tak jak u nas

późna jesień czy wczesna wiosna. Temperatury oscylują w granicach od -5°C do +5°C, średnio jest około 0°C. Zdarzają się oczywiście czasami również większe plusy i minusy na termometrze, 15 zarówno na minusie jak i na plusie! To jednak nie temperatura jest problemem w tym rejonie globu o tej porze roku. Problemem bywa wiatr, który jest nieprzewidywalny, silny, porywisty i często zmienia kierunki, natężenie, siłę. Chodzenie w ostrych szkwałach jest szczególnie trudne. I tak naprawdę to jest główny czynnik, który trochę utrudnia codzienne funkcjonowanie. Można się jednak do tego szybko przyzwyczaić. Dodatkowo mamy tam do czynienia z wilgocią, opadami śniegu, a coraz częściej również deszczu. Niejednokrotnie zacina słonym aerozolem od strony morza i jednocześnie deszczem, który znoszony wiatrem, pada poziomo… Wiecznie jest się mokrym. Mając jednak odpowiednią odzież, nie stanowi to większego kłopotu. Gorzej od nas „czuje się", będący w ciągłym użyciu, sprzęt fotograficzny…

A.J.: Jeżeli chodzi o samą podróż w Antarktykę, jak wygląda ona od strony logistycznej? Jak z Polski można dostać się w rejon bieguna południowego?

A.G.: Są dwie możliwości dotarcia w to miejsce. Ja za każdym razem wybierałam inną opcję. Za pierwszym razem chciałam zobaczyć, jak to jest przepłynąć Atlantyk. Rosyjski statek Polar Pioneer wyrusza z Gdyni i stamtąd zabiera cały sprzęt, towar, jedzenie dla naukowców i dla grupy technicznej oraz paliwo. Przez 30 dni płynie przez Bałtyk, Morze Północne i dalej przez Atlantyk do Argentyny. Dopiero tam jest pierwszy przystanek. Czasami zatrzymuje się po drodze, natomiast podczas mojego rejsu ani razu nie zawinął do żadnego portu! Po 30 dniach na chwilkę można zejść na ląd w momencie, kiedy uzupełniane są paliwo i prowiant, w Mar del Plata. Potem kolejne 10 dni upływa już w gorszych warunkach, zwłaszcza w Cieśninie Drake'a, gdzie ostre sztormy nie należą do rzadkości. Gdy przepływa się strefę konwergencji antarktycznej, czyli granicę Antarktyki, pojawiają się góry lodowe, pak lodowy. Zdarza się, że statek musi zrealizować zupełnie inną, niż zakładano, trasę, gdyż nie da się przepłynąć wcześniej wytyczonym szlakiem. Tak właśnie wyglądała moja pierwsza podróż. Natomiast za drugim razem poleciałam samolotem do Argentyny, doganiając Polar Pioneera, którym następnie płynęłam dalej na docelową Wyspę Króla Jerzego, gdzie mieści się Polska Stacja Antarktyczna „Arctowski". Jest to i lepszą, i gorszą opcją… Lepszą, bo troszeczkę szybciej odbywa się podróż, a jak się ma różne zobowiązania w kraju, to czasami ten czas jest potrzebny. Jest ona jednak opcją o tyle gorszą, że bez aklimatyzacji bardzo źle przeżywa się mocne kołysanie. Moją drugą podróż spędziłam, nie wychodząc prawie z pomieszczenia wyposażonego w wiadome urządzenia ceramiczne *(śmiech)*. Można powiedzieć, że przez pierwsze 4–5 dni człowiek choruje, tak to właśnie wygląda. Po pierwszym rejsie, który trwał 40 dni i podczas którego przeszłam stopniową aklimatyzację, wydawało mi się, że nawet mogłabym pracować na statku. Wspominam to jako naprawdę fantastyczne doświadczenie. Jednak już po swojej drugiej podróży statkiem kompletnie zmieniłam zdanie i na razie je podtrzymuję.

A.J.: Czy kilkadziesiąt dni na falach oceanu może się znudzić? Jak zagospodarować tyle czasu na statku?

A.G.: A co to jest nuda? *(śmiech)* Zdecydowanie nie nudziliśmy się, pod koniec rejsu miałam wręcz odczucie, że tego czasu zabrakło. Codziennie rano odbywały się zajęcia sportowe na najwyższym pokładzie. Przysiady, wymachy i pompki przy żartach i z widokiem na bezkres oceanu. Bez względu na przechyły i pogodę! Z czasem do Polar Fitness Clubu dołączyło nawet parę osób z załogi. Przez cały rejs odbywał się też I Transatlantycki Festiwal Podróżniczy „Pod pokładem" – w salce projekcyjnej regularnie dzieliliśmy się opowieściami podróżniczymi z różnych zakątków świata, opowiadaliśmy sobie nawzajem o pasjach, hobby, zajęciach codziennych. W grupie wyprawowej miałam bardzo ciekawych współtowarzyszy, każdy dzielił się niezwykłymi historiami. W sumie odbyło się około 35 takich prezentacji! Oczywiście był też czas na filmy, grę w tabu, śpiewy przy gitarze, listy w butelkach, integrację z załogą – między innymi zwiedzanie maszynowni, urodziny maszynisty Jury, malowanie pokładu…
Ja sporo czasu lubiłam spędzać na łowach fotograficznych – wokół statku zawsze kręciły się ptaki morskie lub – te migrujące – przysiadały, by odpocząć na pokładzie. Emocjonowałam się każdą zauważoną fontanną wieloryba. Największą sensację wzbudzały jednak stada delfinów skaczące przed dziobem – spektakle są niezapomniane.

A.J.: Czy zwróciła Pani w tym czasie uwagę na jakieś nietypowe reakcje, zachowania u siebie bądź towarzyszy rejsu?

A.G.: Pierwszą dziwną reakcją było to, że wraz z wejściem na statek przestałam pić kawę, choć lubię ten napój. Nie wiem dlaczego. Od pierwszego dnia nie mogłam patrzeć na kawę. Po zejściu na stały ląd reakcja zniknęła. Z kolei pojawiła się u mnie i sporej części współtowarzyszy ogromna potrzeba

zjadania kwaśnych rzeczy – furorę robiły kiszone ogórki i kapusta. Dogadywaliśmy się z kucharzem na dodatkowe wiaderka cennych specjałów, które w końcu jednak stały się produktami deficytowymi. Raz takie deficytowe, wyproszone od kuchcika Dimy wiaderko schowałam w lodówce ogólnego użytku, specjalnie obudowałam jogurtami i serkami, żeby wiedzieli tylko wtajemniczeni. Niestety któraś ze stewardess dokopała się do skarbu – okazało się, że nie tylko my marzymy o sfermentowanych warzywach. Posiłki jadaliśmy w jednej mesie wspólnie z marynarzami. Tu z kolei zaobserwowałam ciekawy przypadek kulinarny: jeden z maszynistów niczym klasyczny marynarz z „Morskich opowieści" tworzył niebagatelne mieszanki. Proszę sobie wyobrazić na przykład owsiankę z pasztetem!

A.J.: A jak wspomina Pani moment przekraczania równika? Czy jest on jakoś szczególnie celebrowany?

A.G.: Tak, załoga Polar Pioneera kultywuje dawny zwyczaj uroczystego chrztu dla osób po raz pierwszy przekraczających równik statkiem. Cała nasza wyprawa załapała się więc na ową specjalną ceremonię. Kapitan musi ochrzcić nowicjuszy, aby Neptun zgodził się wręczyć klucz do drugiej połowy globu. To taka ofiara dla władcy oceanu. Grzecznie zatem czołgaliśmy się w labiryncie wysmarowanym smolistą breją, smakowaliśmy pikantno-musztardowego eliksiru, „diabły" polewały z węża morską wodą. Śmiechu było sporo, a na koniec otrzymaliśmy stosowne dyplomy zaświadczające o naszej niezwykłej dzielności. Neptun był bardzo zadowolony, bo później, wieczorem, przy pięknej flaucie (czyli braku wiatru) mogliśmy kontynuować fiestę – kapitan zorganizował grilla z muzyką na rufie.

A.J.: Jakie były Pani pierwsze wrażenia z zetknięcia się z rejonem bieguna południowego po pokonaniu trudów podróży? Jakie to uczucie, patrzeć na globus i mieć świadomość, że ma się nad sobą dosłownie cały świat?

A.G.: Moje pierwsze wrażenie przy przekraczaniu granicy Antarktyki, czyli strefy konwergencji, w której mieszają się wody oceanu lodowatego z cieplejszymi wodami oceanów go otaczających, było takie, że panowała tam niesamowita cisza. Był bezwiatr i otaczała nas niesamowita aura! Dookoła pływały „growlersy", czyli większe kawałki lodu i góry lodowe, a wszystko spowijała mgła. Statek przebijał się przez masy paku lodowego w tej niezwykłej ciszy i było jedynie słychać ocieranie się kadłuba o szkliste bryły. A gdy zachodziło słońce, cała ta sceneria spowijała się różem. Było to coś tak nowego, coś niemalże baśniowego, że nigdy nie zapomnę tego obrazka. Stałam na dziobie zafascynowana, nie zwracając uwagi na chłód. Czułam się tak, jakbym wpływała w inny wymiar! I tak faktycznie było – okazało się, że ja naprawdę znalazłam się w zupełnie innym świecie. Wszelkie dotychczasowe przyzwyczajenia trzeba było odłożyć na bok. W Antarktyce mało co jest oczywiste i takie samo jak w znanych wcześniej realiach. Jest inna pogoda, która zmienia się kilka razy dziennie, inaczej wieje wiatr, nawet inaczej świeci słońce, bo w południe od strony północy inne dźwięki nam towarzyszą, nawet paznokcie rosną inaczej, bo wolniej… Z uwagi na silne promieniowanie UV kolory są niezwykle przesycone. No właśnie, Antarktyka jest bardzo kolorowa! Zazwyczaj w starych książkach o tematyce polarnej, które pamiętałam z dzieciństwa, ilustracje były czarno-białe, wiejące grozą. Przedstawiały one raczej nudny krajobraz. Tymczasem oczy otwierały mi się z każdą minutą coraz szerzej, bo nagle zobaczyłam tam przepych kolorów, form, kształtów! To było jedno z moich większych zaskoczeń na dzień dobry. Jeszcze z pokładu statku zobaczyłam skały porośnięte porostami w każdym możliwym kolorze, jaki człowiek jest w stanie sobie wyobrazić – odcienie zieleni pomieszane z żółcią, pomarańczem, czerwienią, odcieniami brązu, a także niebieskawe, i tak dalej… Woda zmienia kolor w zależności od tego, jak padają promienie słońca, a po niej dryfują białe i błękitne góry lodowe. To wszystko ze sobą kontrastuje. Plaże nie są żółte, lecz czarne, ale wiele kamieni, gdy się im przypatrzeć z bliska, jest tak kolorowych, że robiłam im zdjęcia z użyciem makro – nie mogłam się powstrzymać!

Co jeszcze? W Antarktyce nie ma zwierząt lądowych (pomijam roztocza itp.) i jest się w tej krainie jedyną istotą lądową. Wszystkie pojawiające się tam zwierzęta to gatunki morskie, które tylko na krótko wychodzą na ląd – dla rozrodu, przepierzania czy linienia. Po opuszczeniu statku od razu zafascynowały mnie pingwiny, które kolebiąc się na boki, wędrowały powoli brzegiem, między haremami słoni morskich. Ciężko było oderwać wzrok, a tymczasem

trzeba było rozpakowywać beczki ze sprzętem i prowiantem, bo akurat przyszło ostre załamanie pogody.

Inaczej też postrzega się rzeczywistość, trochę jakby z perspektywy dziecka, bo wszystko jest zupełnie nowe. Poznaje się ten zakątek naszej planety od podstaw – dotyka się, ogląda, zauważa, a to, co się zauważy, nierzadko stanowi wielki znak zapytania. Każda chwila to nauka. Rozgryzałam dlaczego, gdy wiatr wieje z południa, góra lodowa skręca na zachód i wpływa do zatoki. Uczyłam się, jak działa dryf i jak obliczać

pływy – od tego często zależy plan dnia i rodzaj zadań do wykonania. Patrzyłam, jak cielą się lodowce, jak obracają się i pękają góry lodowe. Czasem lodowe spektakle działy się tuż przed domkiem! Reasumując – przez kilka miesięcy pozostaje się w stanie permanentnego zadziwienia i zauroczenia. I z dnia na dzień zapomina się o skomplikowanych cywilizacyjnych uwarunkowaniach, wielkomiejskim pośpiechu, o fakturach, WhatsAppie, PIT-ach i systemie świata po drugiej stronie globu. Znika konieczność posługiwania się pieniędzmi, zasięg telefonu i internetu. Można powiedzieć, że naprawdę wchodzi się tam w inny wymiar…

A.J.: Wspomniała Pani o przeładunku. Jak on wygląda? Czy po zabraniu rzeczy ze statku pozostały Panie potem już przez kilka miesięcy w bazie terenowej, czy zdarzało się odwiedzić czasem stację główną?

A.G.: Statek kotwiczy w zatoce, bo z uwagi na szkiery, czyli ostre skały, nie może podpłynąć do brzegu, nie ma tu portu, nie ma kei, jest natomiast sporo skał i kamieniste wybrzeże. Przeładunek odbywa się za pomocą pontonów. Na brzeg wypakowuje się cały sprzęt, prowiant, prywatne rzeczy i potem ekipa odpływa. Od tego momentu zostawałyśmy na kilka miesięcy same, na bezludnym cyplu. Nie było ani potrzeby, ani konieczności odwiedzania stacji, tym bardziej że w naszym monitoringu bardzo ważne było to, aby robić go codziennie i skrupulatnie. Szczerze mówiąc, bardzo mi to pasowało. Nie dlatego, żebym stroniła od ludzi, ale dlatego, że każdą chwilę na cyplu traktowałam jako niepowtarzalną szansę na obserwacje niezwykłej przyrody, uczenie się nowego świata, doświadczanie piękna surowej dziczy i prowadzenie fascynujących badań. Nie wiem, jak to nazwać; może stan ciągłego nienasycenia? Czasem żal mi było nawet czasu przeznaczanego na gotowanie posiłku, bo już w głowie kołatała myśl, że a nuż coś ciekawego i ważnego dzieje się za ścianą.

Zdarzało się za to, że ekipa ze stacji odwiedzała nas, ale były to sporadyczne spotkania. Na przykład w pierwszym sezonie miałyśmy pierwszych gości przez trzy godziny dopiero na miesiąc przed końcem kontraktu. Domek natomiast wyposażony był w łączność radiową (która niestety często szwankowała) i miałyśmy do dyspozycji boję ratunkową z możliwością wysyłania SMS-ów przez satelitę (DeLorme inReach). Codziennie wysyłałyśmy do bazy sygnał LR OK. Był to nasz obowiązek.

A.J.: Kiedy opadły pierwsze wrażenia, oswoiła się Pani z nowym otoczeniem i przyszło zmierzyć się z typowym dniem w bazie, jak on wyglądał?

A.G.: Oswoiłam? Może trochę. Tak naprawdę do samego końca, zarówno za pierwszym, jak i za drugim razem, byłam nieustannie czymś zaskakiwana. Nie było takiego momentu, żeby mi ten antarktyczny świat spowszedniał, żebym czuła nudną rutynę. Duża zmienność warunków pogodowych, rozmaitość zadań do wykonania, otoczenie tysięcy zwierząt – to wszystko powoduje, że człowiek jest w stanie ciągłej uważności, obserwuje, wnika, zastanawia się, rozgląda. Dzień oczywiście musiał mieć jakiś rytm. Codziennie wyruszało się w teren. Rano przed wyjściem pakowałyśmy się, zabierając wszystko, co niezbędne. Musiałyśmy przewidzieć różne warunki pogodowe, ponieważ pogoda w Antarktyce zmienia się kilka razy dziennie i na przykład można wyjść w przepięknym słońcu, a wracać w zadymie śnieżnej lub piaskowej. Do tego po drodze można przeżyć dwie ulewy. Tak więc trzeba wziąć ze sobą sporo ekwipunku – rzeczy na zmianę, apteczkę, coś ciepłego do wypicia, jedzenie, sprzęt fotograficzny, zapasowe karty pamięci i tak dalej. Tych rzeczy jest zatem dosyć dużo, co przekłada się na kilka kilogramów w plecaku, a bywało i więcej. Tak wyposażone wyruszałyśmy wykonywać zadania, które miałyśmy zaplanowane. Do najbliższego, a jednocześnie głównego pingwiniska miałyśmy około 2 kilometrów i to była nasza standardowa codzienna marszruta. Każdego dnia pokonywałyśmy od kilku do kilkunastu kilometrów, niekiedy po dość wymagających, z uwagi na grząskość

terenu, górach. Z reguły starałam się zabierać ze sobą jedzenie na cały dzień do plecaka, bo żal mi było tracić czas na powrót do domu na obiad. Zdarzało się też, że jadałam posiłki na ganku, obserwując sąsiadów, którzy parskając lub porykując, podczołgiwali się pod domek, podczas gdy inni gdzieś za rogiem machali skrzydłami. Czasem zatrzymywał mnie w miejscu dziwny dźwięk, czasem widok przepływającego w oddali humbaka.

Nasza praca polegała przede wszystkim na badaniu liczebności i kondycji populacji wszystkich ptaków, które gniazdują na lądzie oraz wszystkich ssaków płetwonogich przypływających na nasze wybrzeże. Monitorowałyśmy gatunki przelotnie odwiedzające cypel i walenie w jego okolicy. Dni były od rana do wieczora wypełnione jakimś konkretnym działaniem. Było to niezwykle ciekawe. To naprawdę temat

na osobną, długą rozmowę. W drugim sezonie zakładałyśmy też pingwinom satelitarne nadajniki GPS, a dane z nich potem służyły do badania tras migracji tych zwierząt na żerowiska. Wszystko odnotowywałyśmy, zapisywałyśmy bardzo szczegółowo wraz z godzinami danej obserwacji oraz towarzyszącymi jej warunkami pogodowymi i okolicznościami. To wszystko jest bardzo ważne. Potem naukowcy opracowują te dane w Polsce. My byłyśmy takimi ich rękoma w terenie. Osobiście zaangażowałam się w tę pracę całkowicie, bo realizowałam coś, o czym nawet wcześniej nie śmiałam marzyć. Aż tu nagle się spełniło i to bez tak ściśle sprecyzowanych marzeń!

A.J.: Mówiła Pani o powrotach do domku. No właśnie, jak on wyglądał? Jak wyglądało jego zaplecze? Proszę opowiedzieć, jak się w nim mieszkało.

A.G.: Dobrze, aczkolwiek to kolejny dłuższy temat. Na Lions Rump mieszka się w drewnianym domku o powierzchni 16 m². Nie ma w nim niczego zbędnego. Zarówno usytuowanie, jak i przestrzeń wewnątrz są dobrze przemyślane. Do dyspozycji obserwatorów jest pokój, dwie niezbyt duże komórki z wejściem od zewnątrz i niski stryszek na sprzęty. W pokoju są dwa dwupiętrowe łóżka, stół, wydzielona miniłazienka. My dorobiłyśmy sobie szafki na ścianach z kawałków sklejki. W tym głównym pomieszczeniu śpi się, gotuje, je, pracuje, suszy rzeczy. Do dyspozycji jest też piec – zwykła żeliwna koza z płaszczem wodnym, opalana drewnem i brykietem. Wcześniej oczywiście trzeba w Polsce zaplanować ilość opału na cały pobyt. Za potrzebą natomiast chodzi się na tak zwaną „równię", czyli na plażę, na strefę odpływu. Można się szybko do tego przyzwyczaić. cdn

ANNA GREBIENIOW JEST AUTORKĄ KSIĄŻKI „ŻAGLE NAD PUSTYNIĄ. Z WIATREM PRZEZ GOBI". ODWIEDZIŁA JAK DOTĄD PONAD 40 KRAJÓW. PODRÓŻUJE SAMODZIELNIE I ZESPOŁOWO, ORGANIZUJE WYPRAWY LUB UCZESTNICZY W EKSPEDYCJACH DO KRAJÓW AMERYKI POŁUDNIOWEJ I PÓŁNOCNEJ, AFRYKI, AZJI I EUROPY. JAKO PRZYRODNIK PRACOWAŁA PRZEZ 10 MIESIĘCY NA POLSKIEJ STACJI ANTARKTYCZNEJ „ARCTOWSKI", BADAJĄC PTAKI MORSKIE I SSAKI PŁETWONOGIE ANTARKTYKI. KRÓTKI TEASER SLAJDÓW Z TEJ WYPRAWY PT. „W ANTARKTYCZNEJ DZICZY" MOŻNA ZOBACZYĆ POD ADRESEM
youtu.be/COhtZL1BZvw

Pokoleniowa zmiana miejsc (trasa turystyczno-terenowa)

Kiedy lat przybywa, a dni płyną jakby szybciej, po głowie coraz częściej kołaczą się rozważania o charakterze egzystencjalnym. Rozmyślałem ostatnio o Zlotach Plejad jako swoistym kalendarium postępującej z wolna, acz konsekwentnie, zmiany pokoleniowej. Pamiętam jak dziś nasz pierwszy zlot w Bobrowej Dolinie i siedzących w fotelikach dziecięcych brzdąców przemierzających trasę terenową na tylnej kanapie Forestera. Nie wiadomo, kiedy starszy z nich – Michał – przeskoczył na fotel pilota, a niedługo potem wyruszył jako kierowca na swoje pierwsze samodzielne Plejady, przekazując „prawy" bratu.

Stan względnej stabilizacji w rodzinnym teamie plejadowym nie trwał jednak długo. Tego roku, jeszcze przed Plejadami, młodszy syn – Maciej – wparował do domu, wymachując tryumfalnie świeżo zdobytym prawem jazdy i zaproponował mi fuchę pilota. Cóż było robić, człowiek ani pisnął, usiadł na „prawy" i w fotel się wcisnął. Była to zresztą jedyna rozsądna alternatywa, zważywszy, że nasz rodzinny park subarowy składał się tylko z dwóch Foresterów. Takim oto sposobem XV Zlot Plejad w Zawierciu, pierwszy raz w historii, zastał mnie na trasie turystyczno-terenowej w roli pilota.

Zanim jednak przyszło mi odczuć skutki pokoleniowej zmiany miejsc, Plejady zaczęliśmy tradycyjną imprezą „wcześniaków", czyli posiadającym wieloletnią historię spotkaniem organizowanym corocznie w przeddzień oficjalnego otwarcia zlotu. Nie bez kozery wspominam o tym wydarzeniu, gdyż o mały włos tradycja zostałaby zerwana. Źródła niedoszłej katastrofy były dwa: nieobecność @dzioby, organizatora imprez ubiegłorocznych, oraz brak możliwości zorganizowania spotkania w bazie zlotu, której rolę pełnił Hotel Villa Verde. Sytuację, rzutem na taśmę, uratował @Apacz, który tak naprawdę nie był Apaczem. Trzeba bowiem wiedzieć, że „Apacz" to z jednej strony nick utytułowanego forumowicza, a z drugiej – nazwa nadana przez organizatora grupie uczestników, którzy zdecydowali się tylko na obserwację zlotowej rywalizacji, rezygnując z bezpośredniego w niej udziału. Etymologię nazwy zrozumie ten, kto pamięta serię słynnych memów internetowych znanych pod hasłem „Co ja pacze?". Zdecydowane działania @Apacza, który – jak już wiemy – nie był Apaczem, doprowadziły do zorganizowania biesiady w Hotelu Zawiercie. Miejsce jawiło się zrazu »

fot. NBI

fot. NBI

fot. Konrad Moskwa

zupełnie nieodpowiednie na tego rodzaju spotkanie, szczęśliwie jednak w żaden sposób nie odstraszyło to miłośników przedplejadowej integracji. Kto nie zna, a chciałby poznać smak „wcześniakowej" biesiady, musi wybrać się na nią któregoś roku osobiście. W kolorowym magazynie ilustrowanym mogę zdradzić tylko tyle, że impreza się odbyła. „I ja tam z gośćmi byłem, miód i wino piłem. A com widział i słyszał", tu nie umieściłem.

Powcześniakowy poranek jest z reguły porankiem trudnym, dopadającym człowieka znienacka i gwałtownie przypominającym o czekających obowiązkach. Ma to jednak miejsce tylko wówczas, gdy jest się kierowcą. Czwartkowy poranek jest dniem organizacyjnym i pilot nie musi nic. Wiadomo, tego dnia uczestnicy docierają do bazy zlotu, rejestrują się, a samochód poddają badaniom technicznym. Wszystko to zasadniczo wymaga tylko obecności kierowcy z prawem jazdy i dowodem rejestracyjnym. Pilot, szczególnie gdy dnia ubiegłego zakwaterował się już w bazie zlotu, aż do czasu wieczornego szkolenia może oddać się błogiemu lenistwu. Ochoczo skorzystałem z tego stanu rzeczy, dostrzegając pewne plusy pokoleniowej zmiany miejsc. Całodzienny błogostan przerwałem dopiero na potrzeby połączonego szkolenia pilotów trasy terenowej i turystyczno-terenowej, które rozpoczęło się o godzinie 20:00 w chacie grillowej. Po raz pierwszy na takie szkolenie udałem się całkowicie oficjalnie. W latach ubiegłych przemykałem co prawda ukradkiem na szkolenia pilotów, ale wiadomo, że jako „fizyczny" załogant byłem tam całkowicie zbędny. Teraz szkolenie było przeznaczone właśnie dla mnie, pilota, czyli „umysłowego" członka załogi. Szkolenie prowadził szef Subaru Import Polska, znany na naszym forum jako @Dyrekcja, oraz pilot rajdowy Rafał Marton. Zasiadłem w ławach szkoleniowych na pełnym luzie, wszak jako wieloletni uczestnik zlotów nie obawiałem się większych niespodzianek. Moje plejadowe portfolio obejmowało przecież starty na trasie terenowej oraz dawnej trasie turystycznej, zatem hybrydowe ich połączenie nie budziło niepokoju.

fot. Marcin Kaliszka

fot. NBI

Początkującym plejadowiczom wyjaśniam, iż liczba tras i ich charakter ewaluował na przestrzeni lat. Początkowo były tylko dwie trasy: szosowa i terenowa. Później dołączyła do nich trasa turystyczna, która ostatecznie zniknęła z harmonogramu, robiąc miejsce trasom: turystyczno-szosowej i turystyczno-terenowej. Obecna edycja wzbogaciła program zlotu o Apaczy, o czym wspomniałem wcześniej.

Niestety, poczynione rutynowo założenia wstępne były błędne. Okazało się bowiem, iż do opisu tras w książce drogowej zastosowano tym razem zestaw znaków opracowanych na potrzeby rajdów organizowanych przez Międzynarodową Federację Samochodową… Jednym słowem – dramat. Dostaliśmy wprawdzie stosowny leksykon, ale jak opanować blisko setkę pozycji, do tego z francuskim rodowodem? Nocą po szkoleniu wielokrotnie budziły mnie wątpliwości: czy symbol AG znaczy „w lewo", a AD „w prawo", czy może odwrotnie? Nie martwiłem się zbytnio tymi pobudkami, gdyż czasu na sen wydawało się sporo. Start naszej załogi zaplanowany został dopiero na godzinę 11:10, więc rano nie trzeba będzie zrywać się zbyt wcześnie. Niestety i to założenie również legło w gruzach. Gdzieś około 7:30 na parkingu przed hotelem rozległ się ryk ruszającego na trasę „bębnowozu", czyli samochodu załogi nr133 z trasy szosowej. Próbowałem jeszcze przez chwilę przewracać się na drugi bok, nakrywać głowę poduszką, ale ostatecznie około 8:00 zaniechałem tych bezskutecznych działań i przystąpiłem do porannych ablucji. Po śniadaniu, grubo przed momentem startu, dotarliśmy do samochodu. Dla zabicia czasu postanowiłem okleić deskę rozdzielczą leksykonem znaków dołączonym do książki drogowej. Pomysł okazał się wyśmienity, teraz jeden rzut oka i wiem, że AG oznacza „w lewo", AD „w prawo", a TDSPP „prosto główną ścieżką".

fot. Horizont

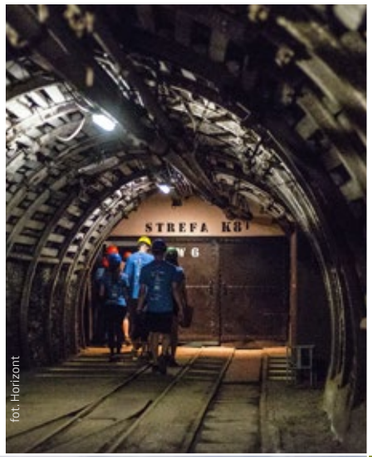
fot. NBI

Chwilę przed 11:10 odebrałem w bramie startowej kartę drogową i gdy wybiła godzina naszego startu, ruszyliśmy w stronę Piaskowni w Bukownie. Nie wiem, co poszło nie tak? Czy na ósmym kilometrze źle zinterpretowałem symbole QT PP AG? Czy na dwunastym poległem na szyfrze AD QTPP? Niemniej, gdzieś na trzynastym stało się jasne, że widok za oknem w żaden sposób nie odzwierciedla opisu z itinerera. Wstyd jak cholera… Zabłądziłem! Jedenaście poprzednich edycji pouczałem swoich pilotów, jak czytać roadbooka, a sam zabłądziłem na dojazdówce do pierwszej próby sportowej. Na rytualne harakiri będzie jeszcze czas… Nerwowo wbiłem do nawigacji „Bukowno" w nadziei znalezienia rzeczonej Piaskowni metodami tradycyjnymi. Udało się. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności po dotarciu na miejsce dowiadujemy się o odwołaniu próby sportowej z powodu nieprzejezdności trasy. Odmeldowujemy się zatem na Punkcie Kontroli Czasu i kierujemy w stronę Nikiszowca. Cel osiągamy nieomal bezbłędnie, wyjątek stanowi ostatni skręt w prawo, który poleciłem wykonać kierowcy o jakieś 60 metrów za wcześnie. Skutkiem błędu na parking docieramy przeskakując przez mały, całe szczęście nieuczęszczany, chodnik. Korzystając z okazji, przepraszam wszystkich, którzy jadąc za nami, zmuszeni byli powtórzyć ten „kozacki" manewr.

Nikiszowiec okazał się jednak wyrozumiały i przywitał nas niezwykle ciepło. Nie dziwi więc, że po zwiedzaniu dla ochłody usiedliśmy na chwilę w Caffe Zilmman,

fot. Konrad Moskwa

aby wypić sprite'a, sok jabłkowy… czy co tam kto sobie zamówił. Orzeźwieni napojami ruszyliśmy w stronę Śląskiego Ogrodu Botanicznego w Mikołowie. Powszechnie wiadomo, że lawirowanie pomiędzy atrakcjami turystycznymi nie jest moją domeną. Cieszy więc niezmiernie obecność w naszej załodze @Margo, która niestrudzenie zgłębia tajniki odwiedzanych miejsc i rozwiązuje związane z nimi zadania. Nie inaczej było też w ogrodzie botanicznym. Wchodząc na jego teren, nasza pani sekretarz przeoczyła jednak tablicę informacyjną zawierającą odpowiedzi na pytania i przegoniła nas w ich poszukiwaniu po całym ogrodzie, nie wyłączając z marszruty wieży widokowej.



fot. Horizont

Ranek dnia drugiego zaczął się nad wyraz spokojnie. „Bębnowóz" rozpoczął bulgotanie jakby ciszej i później, a znaki z książki drogowej nie wydawały się już tak upiorne jak dnia ubiegłego. Cieszyliśmy się na czekające nas próby sportowe, zwłaszcza w obliczu ich niedosytu z dnia poprzedniego. Szczerze napisawszy, to po odwołaniu próby w Piaskowni w pamięci pozostał mi z pierwszego dnia tylko dosyć stromy podjazd na jednej z dojazdówek, który mój kierowca pokonał koncertowo. Trochę stresowaliśmy się na widok jadącego przed nami nowego Forestera XT zatrzymującego się w połowie wzniesienia. Obawialiśmy się, czy dwunastoletni, 158-konny wolnossący Forester, pieszczotliwie zwany w rodzinie Subusiem, będzie w stanie pokonać przeszkodę, na której utknęło dużo mocniejsze 240-konne auto. Rozterki te były jednak całkowicie nieuzasadnione. Rozpędzony na pierwszym biegu Subuś, z zapiętym w trybie „low" reduktorem, pokonał przeszkodę bez odczuwalnego wysiłku. Kołacząca się w pamięci rada słynnego kierowcy rajdowego Colina McRae „if in doubt, flat out" sprawdziła się w tych okolicznościach bajecznie. Podbudowani skutecznym przejazdem, bez obaw zmierzaliśmy więc do Kotlarni, zaliczając po drodze zadania dotyczące gliwickiej radiostacji. Zaczęło padać, ale z początku nie przejmowaliśmy się nazbyt coraz intensywniejszym deszczem.

objazdu przez @Dyrekcję ochotnicy mogli zmierzyć się ze zdradliwą przeprawą. Większość załóg udała się w dalszą drogę objazdem, niemniej jednak nie zabrakło też tych, którzy nie obawiali się ryzyka. Wjazd do płynącej dziarsko rzeczki prowadził stromym, opadającym w kierunku wody nasypem, z którego pełni obaw zjeżdżaliśmy bardzo powoli. Miałem wrażenie, że Subuś nie chcąc podzielić losów starszego kolegi, Stefana, błagał nas lekkim świergotem reduktora o litość. Ku jego uldze i naszej radości po przeciwnej stronie stał po kolana w wodzie Rafał Marton i kierował ruchem. Pod czujnym okiem wielokrotnego uczestnika rajdu Dakar z pozoru trudny przejazd okazał się zwykłą „pestką". Dodało nam to

fot. Konrad Moskwa × 3

Finalnie wydało się, że „przeoczenie" było posunięciem taktycznym, mającym na celu zwiedzenie ogrodu. Inaczej kto wie, czy pod presją czasu nie ograniczyłbym się tylko do lektury rzeczonej tablicy. Mój brak ciekawości botanicznej mogę usprawiedliwić wyłącznie tym, że presja czasu była naprawdę duża.

Wyszło to na jaw już przy kolejnej atrakcji, czyli zabrzańskiej kopalni GUIDO. Udało nam się zabrać na jej zwiedzanie w jednej z ostatnich tego dnia grup. Cieszę się, że byliśmy wśród tych szczęśliwców, którym dane było zjechać na dół. Cieszę się tym bardziej, że smak zjedzonej pod ziemią rolady śląskiej na zawsze pozostanie w mej pamięci. Mniej zadowolony był mój brzuch, który po powrocie na powierzchnię postanowił przypomnieć mi o zaległym harakiri. Szczęśliwie działanie rolady nie miało tak ostatecznych skutków jak japońskiego puginału i już po chwili obraliśmy kurs na ostatnią atrakcję dnia pierwszego. Zamek Będzin, bo o nim mowa, obnażył już nie presję, ale całkowity brak czasu i przywitał nas zamkniętymi podwojami. Cóż było robić, przybici niemożnością zdobycia zamkowej pieczęci ruszyliśmy na metę zlokalizowaną w bazie zlotu. Na miejsce dotarliśmy około 20:40 i po zdaniu „papierów" zanurzyliśmy się w wieczorny gwar, którym baza zlotu tętniła do późnych godzin nocnych. A my tętniliśmy razem z nią.

Prawdziwie mokro i gorąco zarazem zrobiło się dopiero na terenie kopalni piasku na widok unoszącego się na wodzie Stefana. Bynajmniej nie chodzi tu o topielca płci męskiej, tylko o pięknie odrestaurowanego Subaru Legacy z rocznika 1990 ochrzczonego przez właścicieli tym imieniem. Zdarzenie spowodowało monstrualny zator, gdyż bród, na którym utknął rzeczony Stefan, znajdował się na dojazdówce kilku tras. Przeprowadzona przez organizatorów akcja ratunkowa trwała długo, ale zakończyła się pełnym sukcesem. Załoga w składzie: @zoui i @chojny ruszyła nasączonym jak gąbka Stefanem w dalszą drogę. Ściągnięta na ratunek koparka wyrównała dodatkowo przejazd, więc pomimo zorganizowania

fot. NBI × 3

skrzydeł i po wyjeździe z wody ruszyliśmy ku dalszym piaskowym próbom.

Rozochoceni łatwością pokonania brodu przejechaliśmy w iście zawrotnym tempie odwołaną (jak się później okazało) próbę sportową oraz zaliczane do punktacji dwie następne. Aura najwidoczniej postanowiła ostudzić nasze rozpalone głowy i po chwilowej przerwie w opadach deszcz znowu przybierał na sile, przeistaczając się ostatecznie w prawdziwą ulewę. Zmusiło to niestety organizatorów do odwołania kolejnych prób na terenie Kotlarni. Niepocieszeni, chcąc nie chcąc, skierowaliśmy się w stronę Rachowic, wypatrując oczy w strugach deszczu. Niebawem dotarliśmy do znajdującego się na terenie parafii drewnianego

fot. Marcin Kaliszka × 2

kościoła św. Katarzyny Aleksandryjskiej. Zwiedzanie tej zabytkowej świątyni, ostatniej atrakcji dnia drugiego, ukoiło z lekka żal po odwołanych próbach sportowych i zatęskniliśmy szczerze za wieczorną ucztą.

Impreza finałowa to prawdziwie niebiańska uczta, a tego roku bawiliśmy się wyjątkowo bosko. Pokoleniowa zmiana miejsc nie okazała się ostatecznie tak straszna, jak się pierwotnie wydawało. Michał z pilotką Julią wywalczył trzecie miejsce na trasie turystyczno-szosowej. Maciej zdobył swoje pierwsze doświadczenia plejadowego kierowcy, a ja rajdowego pilota – mam nadzieję, że ostatnie. Zmianę pokoleniową widać było nieomal wszędzie. Ktoś dziękował ojcu za użyczenie auta, ktoś inny przyszłej teściowej za udostępnienie syna. Wszystko to nie umknęło uwadze Ojca Dyrektora, czym wzruszył niemal do łez szerokie grono niewiast. My, mężczyźni, jesteśmy chyba trochę bardziej gruboskórni i egocentryczni. Cieszymy się oczywiście z sukcesów naszych latorośli, z dumą patrzymy, jak dorastają i ruszają w świat swoją własną drogą. Nie chcielibyśmy tylko na starość utknąć w fotelu pasażera albo – co gorsza – na tylnej kanapie. Wszak wystarczy dokupić kolejne Subaru, by znów móc usiąść za sterami… ■

fot. NBI

fot. HORIZONT

Białe szaleństwo
czy gorzka lekcja fizyki? /cz.1/

Przy globalnym ociepleniu coraz trudniej spotkać już prawdziwą zimę w Polsce. Nadal jednak potrafi ona pokazać swoje prawdziwe śnieżne oblicze, wzbudzając przy tym emocje u zmotoryzowanych. Wielu kierowców się jej jednak boi. Czy słusznie? Warto poświęcić kilka chwil, aby dobrze się do niej przygotować!

Zima, okres piękny, choć jakże kontrowersyjny z punktu widzenia czekających nas zjawisk atmosferycznych. Dla filmowego Stanisława Anioła – gospodarza domu przy Alternatywy 4 – oznaczać mógłby kolejną możliwość wykazania się swymi jakże wielkimi zdolnościami przywódczymi. Konieczność aktywizacji kolektywu ludzkiego celem pozbycia się zalegającego na chodnikach śniegu, czy też wytłumaczenia mieszkańcom rangi czynu społecznego, jakim niewątpliwie byłoby uszczelnienie cieknącego dachu. W opozycji do trudów i znojów radzenia sobie z naturą, obok narciarzy czy snowboardzistów, stoją z pewnością młodzi duchem posiadacze prawa jazdy. To dla nich właśnie dostęp do jakiegokolwiek pojazdu oraz kawałek pustego, ośnieżonego placu daje możliwość rozwinięcia skrzydeł ułańskiej fantazji. W kolejnych próbach poślizgów, po zaciągnięciu hamulca ręcznego, czerpią oni niezmierną przyjemność z pochwał wygłaszanych kolejno przez kompanów tych „dzikich treningów". Bez zahamowań, bez szerszej wizji swych poczynań obierają tylko jeden cel – powtórzyć to, co w grze komputerowej robili już tysiące razy! O tak! Czy tak to powinno wyglądać? A jeśli nie, to od czego zacząć? Na łamach „Plejad" celowo pominę wyświechtane i być może nieco czerstwe w swej prostocie co rok powielane porady. Skupię się na kilku z nich, tych, o których niewielu z nas pamięta.

Poznaj swój samochód

Po pierwsze winniśmy poświęcić nieco czasu, aby poznać samochód, którym przyjdzie nam się poruszać w sezonie jesienno-zimowym. Choć piszę to jako instruktor doskonalenia techniki jazdy, nie mam tu akurat na myśli jedynie potrzeby wyczucia zachowania się naszego „pupila" w symulowanych trudnych sytuacjach. Powinniśmy dowiedzieć się, czym dysponujemy. Czym jest i co nam daje stały napęd wszystkich kół? Co oznaczają poszczególne symbole opisujące przeróżne systemy w naszym pojeździe? Do czego tak naprawdę one służą? Czym różni się system kontrolujący trakcję od tego stabilizującego tor jazdy? To, jak one działają w praktyce, to już zupełnie inna kwestia, to kolejny krok. Z doświadczenia wiem, że podczas prowadzonych szkoleń spora część użytkowników samochodów nie potrafi wskazać, jakimi systemami dysponuje. Nawet jeśli to zrobi, nie do końca rozumie ich zastosowanie, o umiejętności ich wykorzystania już nawet nie wspomnę.

Zacznijmy więc od własnej świadomości. Mówiąc o systemach, skupmy się szczególnie na grupie aktywnych jego elementów (w uproszczeniu zmniejszają ryzyko wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej; pasywne elementy działają zaś na rzecz minimalizacji skutków wynikłego zdarzenia, np. kolizji czy wypadku). W gąszczu dwu-, trzyliterowych skrótów nie trudno o pomyłkę. Dowiedzmy się, co oznaczają skróty typu ABS, TC, ESP, BA, i tym podobne symbole, w danych technicznych naszego samochodu. Kiedyś najważniejsze było pytanie „czy posiadam ABS?". Dzisiaj już nikt się nad tym nie zastanawia, to standard wyposażenia, tak jak i ESP (VDCS w Subaru). Warto jedynie zastanowić się, czy działają »

one poprawnie, a ich praca nie jest zakłócana przez jakiś defekt samochodu. Ale o tym później. Oczywiście ABS to system umożliwiający w sytuacji awaryjnej jednoczesne agresywne hamowanie oraz zmianę kierunku jazdy. VDCS (z ang. Vehicle Dynamics Control System) to z kolei system stabilizujący tor jazdy (w przypadku wykrycia uślizgu tylnej osi poprzez dohamowanie poszczególnych kół w zakresie dostępnej przyczepności stara się przywrócić zadany przez kierowcę tor jazdy). Współpracuje on także z kolejnym systemem, a mianowicie kontrolą trakcji (przyhamowuje koło, gdy traci ono przyczepność poprzez zbyt dużą siłę napędową), aby zapewnić możliwość efektywnego przyspieszania. A czy nasz samochód posiada jakiś system wspomagający hamowanie awaryjne? Co powiecie na BA (Brake Assist)? Wykrywa gwałtowne ujęcie gazu lub uderzenie w pedał, zwiększa tuż po tym ciśnienie w układzie hamulcowym, znacząco poprawiając efektywność wytracania prędkości zwłaszcza w pierwszej fazie manewru. Z systemem tym powiązane są niejednokrotnie mruganie świateł awaryjnych lub stopu. Dużo tego, prawda? A to tylko część tego, co posiadamy! Warto świadomie przestudiować więc dane naszego pojazdu.

Opony - skarb czy utrapienie?

Określam je mianem czarnego złota motoryzacji. To dzięki nim jesteśmy w stanie bezpiecznie skręcać czy hamować. To one stoją na pierwszej linii frontu, zapewniają jedyną powierzchnię styku z podłożem, a przez to ułatwiają bądź utrudniają manewry. Opony są jak skrzydła samolotu. Jeśli będą mizernie zaprojektowane i wykonane lub ich stan techniczny pozostawia wiele do życzenia, nie oczekujmy cudów – bezpiecznie nie będzie! Od ich jakości oraz stanu zależeć będzie to, jak poradzą sobie z odprowadzaniem wody, przenoszeniem poleceń kierowcy w jeździe po różnych nawierzchniach itd.

Śledząc informacje, jakimi co roku o tej porze bombardują nas media, przygotowanie do zimy przeciętnego Kowalskiego kończy się jedynie na wymianie opon z tych twardych, letnich na te miękkie, z setkami drobnych nacięć. Ale czy to wystarczy? Bezsprzeczną oczywiście pozostaje konieczność wykonania takiej czynności. Niewątpliwie, na fali doniesień przeróżnej maści specjalistów z zakładów wulkanizacyjnych utrwalił się przekaz dotyczący momentu wykonania samej ich zmiany. Skorzystała na tym z pewnością cyfra „7”, robiąc gigantyczną wręcz karierę. Podawana jako temperatura, poniżej której opona letnia nadaje się jedynie na półkę w garażu, stała się swoistym symbolem zmian. Pamiętajmy jednak, że fakt zanotowania przez nasz termometr pierwszej w sezonie wartości np. 6 stopni (i to w nocy) nie oznacza, że już teraz, natychmiast, należy ruszyć do zakładu wulkanizacyjnego. Warto się przygotować, jednak obserwować pogodę, aby dokonać zmiany dopiero, gdy średnia temperatura w porach dnia, w jakich zwykliśmy się poruszać po drogach, osiąga tę wartość.

No dobrze, ale czy to oznacza, że poniżej 7 stopni „zimówka” zawsze będzie lepiej się spisywać? Generalnie tak, choć jest pewien wyjątek. Należy mieć świadomość, że na suchej nawierzchni, nawet gdy temperatura będzie niższa od wspomnianej, opona letnia może osiągnąć lepszy wynik podczas manewru np. hamowania czy skręcania. Wynika to z jej bardziej kostkowanej konstrukcji (mniej nacięć). Oczywiście nie twierdzę, iż błędem jest wymiana na zimowe. Warto mieć jedynie świadomość tego, co może się wydarzyć. Zima to pora bardzo nieprzewidywalna. Wystarczyłaby minimalna ilość wilgoci i na tej samej drodze samochód wyposażony w opony letnie wypadłby w malowniczy sposób poza drogę, a jego kierowca mógłby jedynie spokojnie obserwować przejeżdżające obok pojazdy wyposażone w „zimówki”.

W tym miejscu warto pochylić się nad doborem odpowiednich dla nas opon zimowych. Zacznijmy więc od chwili refleksji. Gdzie jeżdżę w zimie najczęściej? Mieszkam w terenie górzystym o sporych opadach śniegu, z dojazdem do domu po drogach nieobjętych planem odśnieżania? A może raczej niemal 100% przebiegów wykonuję w dużym mieście, gdzie śnieg, jeśli nawet występuje, to szybko zmienia się w pokryte osadem z soli, pełne dziur asfalty? Warto następnie zapoznać się z niezależnymi testami opon prowadzonymi niemal rokrocznie przez uznane instytucje, jak choćby niemieckie ADAC. Prowadzone w rozmaitych warunkach próby ukazują mocne i słabsze punkty poszczególnych konstrukcji, dając odpowiedź na pytanie, która będzie dla nas najbardziej odpowiednia. Pamiętajmy, przy wyborze nie kierujmy się jedynie kryterium ceny, a porównania pokazywane przez producentów opon traktujmy z przymrużeniem oka! W kolejnym artykule nieco więcej miejsca poświęcę właśnie oponom. Wyjaśnię również dlaczego.

Jeśli zdecydowaliśmy się na zakup opon na nadchodzący sezon, zawsze sprawdzajmy ich datę produkcji! Każda opona musi mieć ją wytłoczoną na swym barku. Zapisana prostym kodem, da nam odpowiedź, ile opona przeleżała w magazynie. Nawet jeśli kupujemy nową oponę, przy wyborze ostatecznym miejmy na uwadze fakt, iż będziemy eksploatowali ją przez kilka sezonów. Wraz z wiekiem guma staje się twardsza. Ze względu na ten fakt przyjmuje się, że cztery lata to bezpieczny okres jej eksploatacji. Jeśli ma ona w momencie zakupu już dwa lata, będziemy zmuszeni pomyśleć o jej wymianie znacznie wcześniej, niż w przypadku, gdy zdecydowalibyśmy się kupić znalezioną na rynku minimalnie droższą, ale świeżą (nawet kilkutygodniową!) oponę.

Przygotowując samochód, winniśmy zwrócić uwagę na właściwe założenie naszych „zimówek”, kontrolując zarówno ich sposób nałożenia na felgę (jeśli posiadamy modele kierunkowe lub asymetryczne), stopień zużycia, jak i wyważenie. W przypadku tego ostatniego nie łudźmy się, że raz wyważone koło (jeśli posiadamy oddzielne komplety opona/felga na lato i zimę) będzie nam służyło bez wyważenia przez wiele sezonów. Jazda w polskich „dziurawych realiach” niestety weryfikuje ten stereotyp. Sprawdzajmy wyważenie znacznie częściej dla dobra choćby naszych portfeli.

Na koniec najważniejsza sprawa. Kontrolujmy ciśnienie w oponach! To bardzo istotne z punktu widzenia naszego bezpieczeństwa! Można to zrobić samodzielnie na stacji, ale osobiście zawsze polecam posiadanie w samochodzie małego, podręcznego ciśnieniomierza.

Przygotuj samochód

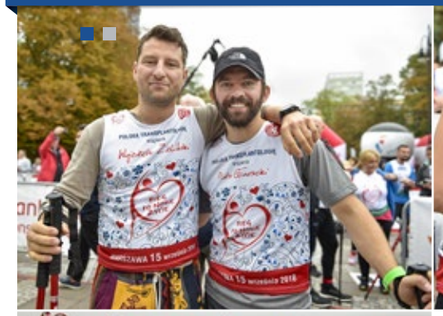
Przygotowanie naszego samochodu do zimy to nie tylko zapewnienie odpowiedniej jakości dobranych do naszych potrzeb opon. Dla bezproblemowej i bezstresowej codziennej eksploatacji, niezawodnej pracy naszego pojazdu, ale również dla bezpieczeństwa ważne pozostaje kilka elementów. Jeśli to możliwe, zaplanujmy kolejny przegląd w sezonie jesiennym. No dobrze, ale na co zwrócić uwagę? Udajmy się do serwisu celem przeglądnięcia po pierwsze układu hamulcowego. Nawet jeśli posiadamy ABS, samochód może stać się niestabilny podczas hamowania awaryjnego na śliskiej nawierzchni. Nierównomierna jego praca na poszczególnych kołach przy obniżonej przyczepności może spowodować nawet obrócenie się samochodu dookoła własnej osi podczas pozornie niegroźnego hamowania na wprost.

Po drugie, sprawdźmy zawieszenie (większa liczba dziur oraz nierówności stwarza większe dlań wyzwanie) oraz układ kierowniczy (im bardziej śliska nawierzchnia, tym będziemy potrzebowali większej precyzji prowadzenia). Po trzecie, dla bezstresowego poranka zadbajmy o akumulator. Po czwarte, sprawdźmy światła, odpowiednie płyny eksploatacyjne oraz wycieraczki. Te ostatnie lepiej kupić na sezon jesienno-zimowy, gdy będą nam najbardziej potrzebne, a nie na lato, kiedy będą tylko ładnie wyglądać.

Jeśli ktoś posiada dwa komplety dywaników, polecam zastępowanie w zimie ładnie wyglądających welurowych tymi może mniej efektownymi, ale za to bardziej praktycznymi gumowymi odpowiednikami. Obok niewątpliwej łatwości utrzymania w czystości wnętrza samochodu mają one również jeszcze jedną zaletę: nie zatrzymują wewnątrz wilgoci, jaka trafia nań z naszych ośnieżonych czy tylko mokrych butów. cdn

fot. Jan Cetera

JANUSZ DUDEK JEST LICENCJONOWANYM TRENEREM TECHNIKI JAZDY. W PRZESZŁOŚCI PRZEZ PONAD 12 LAT BYŁ JEDNYM Z GŁÓWNYCH INSTRUKTORÓW SZKOŁY JAZDY SUBARU. OD 2014 ROKU SZKOLI KIEROWCÓW W RÓŻNYCH ZAKĄTKACH ŚWIATA, PROWADZĄC ZAJĘCIA MIĘDZY INNYMI NA TORACH PORTUGALII, HISZPANII, AUSTRII, WŁOCH, NIEMIEC, BELGII, INDII, CHIN I BRAZYLII, JAK RÓWNIEŻ NA ZAMARZNIĘTYCH JEZIORACH SZWECJI. OLBRZYMIE DOŚWIADCZENIE, PRAKTYCZNA ZNAJOMOŚĆ SAMOCHODÓW MAREK PREMIUM, DZIESIĄTKI TYSIĘCY KILOMETRÓW PRZEJECHANYCH NA RACE TAXI ORAZ CODRIVE SAMOCHODAMI KLASY SPORT I SUPERSPORT TWORZĄ OBRAZ SZKOLENIOWCA Z PRAWDZIWEGO ZDARZENIA, JAKIM JEST JANUSZ DUDEK. W TRAKCIE SWOJEJ KARIERY ZAWODOWEJ MIAŁ ON OKAZJĘ TRENOWAĆ WIELU POLSKICH ZAWODNIKÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO, W TYM RÓWNIEŻ KILKU KIEROWCÓW SPRT. UZYSKANY CERTYFIKAT TRENERA MIĘDZYNARODOWEGO (AMG DRIVING ACADEMY ORAZ PORSCHE DRIVING EXPERIENCE) UMOŻLIWIŁ MU Z KOLEI DZIELENIE SIĘ WIEDZĄ I UMIEJĘTNOŚCIAMI Z KIEROWCAMI INNYCH KRAJÓW. JANUSZ DUDEK JEST RÓWNIEŻ WSPÓŁTWÓRCĄ LICZNYCH PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH I EVENTOWYCH.



Razem dla transplantologii

Za nami trzynaście edycji Biegu po Nowe Życie. To wyjątkowe wydarzenie z ponad ośmioletnią historią na stałe zagościło w kalendarzu najważniejszych kampanii społecznych w Polsce. Bieg po Nowe Życie w mijającym roku podobnie jak w latach ubiegłych wiosną zawitał do Wisły, a we wrześniu do Warszawy.

Bieg po Nowe Życie to projekt społeczny, który dotyka jednego z najważniejszych tematów współczesnego społeczeństwa – problemu transplantacji narządów i świadomego dawstwa oraz przeszczepów rodzinnych. Wydarzenie promuje działania prozdrowotne, edukację w zakresie transplantacji narządów oraz aktywizację społeczeństwa do świadomego oddawania narządów do przeszczepu oraz przeszczepu rodzinnego. Znane osoby ze świata filmu, teatru, estrady, muzyki, mediów i sportu oraz osoby po przeszczepieniu, żyjące dzięki przeszczepionym narządom, spotykają się dwa razy w roku w marszu nordic walking, by promować tę szlachetną ideę.

Transplantologia dotyczy każdego z nas

Zadaniem Biegu po Nowe Życie jest także wzmacnianie świadomości społecznej poprzez pokazywanie, jak ważne są świadectwa woli. – *Od maja tego roku promujemy i przekazujemy świadectwa woli w formie plastikowych kart z wyrażeniem indywidualnej zgody na pobranie po śmierci narządów do przeszczepienia. Wszystko w ramach kolejnej dużej akcji Zwykła Karta – Niezwykły Dar* – mówi Arkadiusz Pilarz, dyrektor Biegu po Nowe Życie. – *Docieramy do wielu Polaków, ponieważ z naszą drużyną jesteśmy obecni podczas największych wydarzeń sportowych w kraju* – dodaje. W tym roku do kibiców i uczestników wielu sportowych imprez trafiło łącznie 100 000 świadectw woli z zachętą do ich podpisywania i rozmawiania o tym z bliskimi. Akcja gościła już między innymi na Pikniku Olimpijskim, Memoriale Huberta Jerzego Wagnera w Krakowie, Enea IronMan 70.3 w Gdyni, gali boksu KnockOut Boxing Night czy Pucharze Świata w skokach narciarskich w Wiśle-Malince. Wiele osób podczas akcji Zwykła Karta – Niezwykły Dar po raz pierwszy miało okazję spotkać się z osobami po przeszczepie, poznać ich historię i dowiedzieć się wiele o transplantacji narządów.

Wyróżnienia dla przyjaciół transplantologii

Od czterech lat Biegowi po Nowe Życie w Wiśle towarzyszy Gala Polskiej Transplantologii „Drugie Życie", podczas której zasłużeni dla polskiej transplantologii i promowania tej idei wyróżniani są specjalnymi nagrodami. Wręczane są one w pięciu kategoriach: Sport po transplantacji, Wspieram polską transplantologię, Media o transplantacji, Partner Biegu po Nowe Życie oraz Osobowość polskiej transplantologii. Podczas IV Gali Polskiej Transplantologii „Drugie Życie" nagrodę w tej ostatniej otrzymał konsultant krajowy w dziedzinie hematologii prof. Wiesław Jędrzejczak, który jako pierwszy w Polsce dokonał udanych przeszczepów szpiku kostnego.

W przeddzień 13. Biegu po Nowe Życie w warszawskim Champions Sport Bar&Restaurant, wzorem kwietniowej gali w Wiśle, po raz pierwszy odbyła się gala „Walka o życie (drugie życie) – wieczór polskiej transplantologii". Nie zabrakło sportowych emocji, a wszystko to za sprawą widowiskowych walk bokserskich. Na ringu w pokazowych starciach z przymrużeniem oka zmierzyli się wyjątkowi zawodnicy. Paweł Kołodziej, mistrz świata federacji WBF, zawalczył z Ewą Pietrzykowską, mistrzynią Polski w kickboxingu, zaś Przemysław Saleta, znany i utytułowany

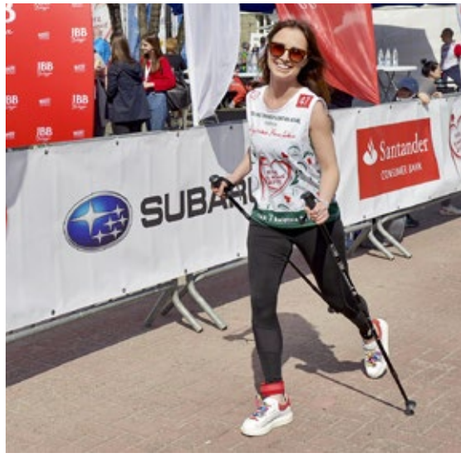
polski bokser i kickbokser, stanął w szranki z mistrzynią świata w kickboxingu i boksie zawodowym, Iwoną Guzowską.

Siłą Biegu po Nowe Życie są ludzie

Nie byłoby Biegu po Nowe Życie, gdyby nie aktywny udział osób po przeszczepieniu. Pokazują oni ludziom zdrowym, że po transplantacji można wrócić do normalnego życia i sprawności fizycznej. Są w różnym wieku, niektórzy dopiero się uczą, inni pracują, albo prowadzą własne firmy. Wszyscy podróżują, uprawiają różne sporty, realizują swoje pasje i spełniają marzenia. Żyją pełnią życia i każdego dnia dziękują dawcom, od których dostali narząd, za szansę na drugie życie.

Obok nich z pełnym wsparciem pojawiają się od samego początku gwiazdy ze świata filmu, teatru, telewizji, sportu, muzyki i mediów. W ciągu siedmiu lat historii naszego wydarzenia aktywnie na trasie wsparło ideę biegu 270 znanych osób. Inne liczby także mówią same za siebie, bo trzynaście edycji Biegu po Nowe Życie to łącznie 641 sztafet, ponad 60 mediów, które wystawiły w wydarzeniu swoje sztafety, a także ponad 30 instytucji kultury, związków sportowych, szkół wyższych, fundacji i stowarzyszeń.

W Biegu po Nowe Życie liczą się szczytny cel i dobra zabawa, wyniki natomiast są sprawą drugorzędną. Zawsze jednak na trasie ustawiają się dopingujący kibice, a uczestnicy dają z siebie, ile tylko mogą. Tak było także w tym roku. Najpierw w Wiśle, gdzie słoneczna aura powitała wszystkich uczestników. Na trasie zobaczyliśmy między innymi ambasadora inicjatywy Przemysława Saletę, Izabelę Zwierzyńską, Karolinę Pilarczyk, Jarosława Kreta, Rafała Zawieruchę, Jarosława Jakimowicza, Rafała Maślaka, Agnieszkę Rylik, Adriannę Palkę, Łukasza Kadziewicza, Jerzego Mielewskiego, Mariusza Jurasika, Tomasza Oświecińskiego czy Odetę Moro. Był także Marek Plawgo, który wraz z partnerami ze sztafety został zwycięzcą wiślańskiego biegu. Na pytanie, dlaczego warto wspierać Bieg po Nowe Życie, odpowiada, że to oczywista sprawa. – *Oddanie narządu, zwłaszcza po śmierci, nic nas nie kosztuje, a może uratować czyjeś życie. Noszę w portfelu świadectwo woli, zresztą dostałem je na zeszłorocznym Biegu po Nowe Życie. Nie rozstaję się z nim* – mówi utytułowany polski lekkoatleta.



Wrześniowa, warszawska edycja Biegu po Nowe Życie odbyła się w samym sercu stolicy, nieopodal Pałacu Kultury i Nauki. Okazała się ona rekordową w całej ośmioletniej historii wydarzenia, bowiem na starcie stanęło aż 79 trzyosobowych sztafet. W strefie biegu w warszawskim Parku Świętokrzyskim zaroiło się od gwiazd. Wystartowali m.in.: Aleksandra Popławska, Michał Mikołajczak, Jolanta Fraszyńska, Bartosz Obuchowicz, Wojciech Zieliński, Maciej Kurzajewski, Agnieszka Mrozińska, Paweł Zagumny, Piotr Gruszka, Marcin Rogacewicz, Piotr Głowacki, Olga Kalicka, Marcin Mroczek, Urszula Dębska, Anna Samusionek, Aleksandra Adamska, Kamila Kamińska czy Mariusz Czerkawski. Po raz pierwszy na trasie pojawił się też Michał Żebrowski. – *Wszyscy się uśmiechają, nie ma tutaj osób ponurych, wszyscy czują, że robią coś pożytecznego. Oczywiście, każdy ma prawo do swoich decyzji, ale jestem przekonany, że z biegiem lat będzie przybywać osób chcących służyć innym także po swojej śmierci* – mówił znany aktor.

Bieg po Nowe Życie od samego początku może liczyć na wsparcie tej szlachetnej inicjatywy przez licznych partnerów. W 13. edycji wydarzenia najlepsi na trasie w Warszawie okazali się: aktor Piotr Zelt, Michał Sobkowiak i Paweł Latała, czyli reprezentanci sztafety Subaru – jednego z wieloletnich partnerów Biegu po Nowe Życie. Firma od lat angażuje się w wiele inicjatyw społecznych, a także w dużym stopniu wspomaga wszelkie inicjatywy, dla których zdrowie i życie ludzkie nie jest obojętne.

Bieg po Nowe Życie jako wielkie przedsięwzięcie skupia w sobie wiele elementów, które połączone w całość dają jedyny w swoim rodzaju efekt. – *Każdy z naszych projektów łączy wspólna idea, bo przecież oprócz samego Biegu po Nowe Życie musimy pamiętać m.in. o akcji Zwykła Karta – Niezwykły Dar czy także nowym portalu* transplantologia.info*, który dostarcza wiele ciekawych i ważnych materiałów ze świata transplantologii. Nieustannie pracujemy nad tym, by Bieg po Nowe Życie zdobywał nie tylko nowych sympatyków, ale by przede wszystkim budował świadomość tego, jak ważną dziedziną jest transplantologia. Budowanie wielkiej społeczności wokół naszego wydarzenia to nasz cel* – podsumowuje dyrektor biegu, Arkadiusz Pilarz.

Bieg po Nowe Życie jest więc czymś więcej niż tylko odbywające się dwa razy do roku wielkie, wspaniałe wydarzenie. To inicjatywa niezwykła, łącząca w sobie wiele różnych elementów, mniejszych akcji i projektów, które razem już dziś dają ogromną siłę. ■

Jedyny taki SUV

Kompaktowe rozmiary, prześwit większy niż w niejednym aucie, które chce uchodzić za terenowe, stały napęd na cztery koła, automatyczna skrzynia biegów i bogactwo systemów asystujących zwiększających bezpieczeństwo – to wszystko, w standardzie, oferuje tylko jeden model. Subaru XV.

W klasie bulwarowych crossoverów i SUV-ów, które liczą ok. 4,5 metra długości, napęd na cztery koła wciąż należy do luksusu. Nawet jeśli jest oferowany, zazwyczaj jedynie w połączeniu z mocnymi silnikami i najbogatszym wyposażeniem. XV nie jest bulwarówką, lecz Subaru z krwi i kości. Dlatego na tle zdecydowanej większości konkurentów błyszczy na wiele sposobów.

Po pierwsze, napęd na cztery koła jest w nim stały, a nie tylko dołączany na specjalne okazje i do pewnej prędkości. Niewątpliwymi zaletami jego działania można cieszyć się przy każdej okazji. On, po prostu, w XV jest i robi swoje. Zawsze.

Po drugie, wyjątkowy, bo symetryczny układ napędowy Symmetrical AWD „made in Subaru" występuje w XV w połączeniu z 1,6-litrowym, 114-konnym silnikiem benzynowym, z którym współpracuje automatyczna przekładnia CVT (czyli bezstopniowa).

Po trzecie w końcu, już w wersji Comfort (drugiej z trzech dostępnych) Subaru XV w podstawowej cenie oferuje więcej systemów zwiększających bezpieczeństwo jazdy niż znacznie droższi konkurenci. Na długiej liście wyposażenia seryjnego znajdują się nie tylko już tak powszechne elementy jak poduszki powietrzne, których w XV jest aż siedem (czołowe, boczne i kurtynowe dla kierowcy i pasażera oraz kolanowa dla kierowcy), system kontroli trakcji i stabilizacji toru jazdy VDCS czy układ kontroli ciśnienia powietrza w oponach TPMS, ale również zaawansowane systemy asystujące najnowszej generacji. Wśród nich warto zwrócić uwagę na system EyeSight, który współpracuje z aktywnym tempomatem, asystentem utrzymania pasa ruchu i funkcją hamowania awaryjnego (w zakresie prędkości do 200 km/h) oraz na reflektory skrętne wykonane w technologii LED.

Ponadto, już od lat znakiem rozpoznawczym nowych Subaru zakupionych w polskiej sieci sprzedaży jest system ISR, w który każdy nowy samochód jest wyposażony seryjnie i na koszt importera. System ten, po kolizji lub wypadku, może znacząco skrócić czas potrzebny na dotarcie służb ratowniczych na miejsce zdarzenia. Ze statystyk wynika, że aż 10% poszkodowanych, którzy zmarli w wyniku obrażeń odniesionych podczas wypadków na europejskich drogach, mogłoby żyć, gdyby służby ratownicze dotarły do nich w odpowiednim momencie. Na tym właśnie polega główne zadanie ISR, który w sytuacji awaryjnej automatycznie – na skutek uruchomienia się odpowiednich czujników, które znajdują się w aucie – informuje służby ratownicze o zaistniałym wypadku, łącznie z podaniem współrzędnych geograficznych miejsca zdarzenia. Do osób poszkodowanych w wypadkach z udziałem samochodów wyposażonych w ISR służby ratownicze mogą dotrzeć szybciej. Tu liczy się każda sekunda.

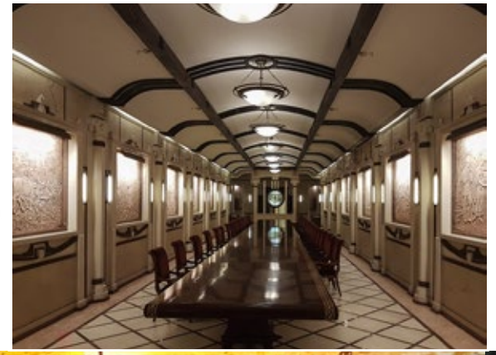
Oprócz bardzo bogatego wyposażenia z zakresu bezpieczeństwa Subaru XV w wersji Comfort oferuje wszystko, co na pokładzie powinien mieć nowoczesny samochód. Wyposażenie seryjne obejmuje między innymi: elektrycznie sterowane szyby w drzwiach przednich i tylnych, elektrycznie regulowane lusterka, automatyczną i dwustrefową klimatyzację, system multimedialny z 8-calowym kolorowym wyświetlaczem, który obsługuje aplikacje Apple CarPlay i Android Auto, odtwarzacz CD i dwa wejścia USB.

Za tak wyposażonego Subaru XV 1.6i S-AWD CVT trzeba zapłacić równowartość 21900 €, co przy kursie na listopad 2018 wynosi 94 249 zł. Na pierwszy rzut oka wydaje się dużo, ale po przeanalizowaniu oferty konkurentów okaże się, że nikt na rynku nie daje więcej, a nawet tyle samo, za mniej. Nikt nie daje też zaproszenia do wzięcia udziału w szkoleniu techniki jazdy, które każdy nabywca Subaru XV otrzymuje w „pakiecie" przy zakupie auta. Oczywiście, do zrealizowania w renomowanej Szkole Jazdy Subaru. ■

VIII i IX Subariada do Mołdawii, krainy wina i... błota /cz. 2/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Kolejnym punktem programu naszej wyprawy była wizyta w winnicy Cricova. O ile w Milesti Mici znajdowały się najdłuższe piwniczne korytarze, to piwnice winnicy Cricova były z pewnością najładniejsze i najbardziej imponujące. Ich całkowita długość, wynosząca około 120 km, też zresztą robiła wrażenie. Piwnice powstały w miejscu, gdzie już od XV wieku wydobywano skałę wapienną do celów budowlanych, a po drugiej wojnie światowej wykorzystano je do produkcji i leżakowania wina. Oprócz bogatego asortymentu win białych, różowych i czerwonych Cricova słynie także z produkcji win musujących wytwarzanych metodą szampańską. Znajduje się tam również bogata kolekcja starych win, a jej piwniczne komnaty są częstym miejscem spotkań polityków i dyplomatów goszczących w Mołdawii. W zwiedzaniu winnicy tym razem także towarzyszyła nam przewodniczka, mówiąca płynnie i bardzo szybko po angielsku. Czuliśmy się »

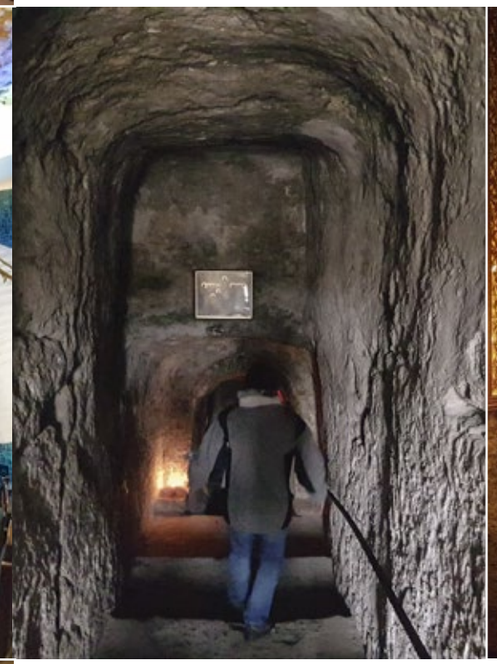


Podczas zwiedzania odkryliśmy także tajemnicę win Tuska, a konkretnie cały stosik win. W piwnicach były też winy, tzn. wina, innych przywódców, którzy tutaj gościli, ufundowane w prezencie przez winnicę i eksponowane na specjalnych półkach. Wśród licznych ciekawostek przekazywanych nam przez przewodniczkę nie mogło zabraknąć informacji o urządzonych tutaj 50. urodzinach prezydenta Putina.

W piwnicach znajduje się także kilka imponujących sal degustacyjnych, od kameralnych, urządzonych w rustykalnym stylu, po bajkowo zdobioną salę „morską" oraz dużą, wykończoną pięknymi marmurowymi płaskorzeźbami salę konferencyjną. Mieści się tu także mała salka kinowa, w której zaprezentowano nam krótki film historyczno-promocyjny. Poznaliśmy m.in. historię Jurija Gagarina, który jako mały chłopiec zgubił się w piwnicach i poszukiwano go przez 2 dni. Zwiedzanie zakończyliśmy w sklepiku, gdzie nabyliśmy zapas wina na kolejne wieczory.

Po opuszczeniu Cricovej zjedliśmy pyszny obiad w przydrożnej restauracji, więc trochę jak wycieczka z japońskiej centrali Subaru. Korytarze przemierzaliśmy wspólnie elektryczną kolejką.

Zwiedzanie rozpoczęliśmy od minimuzeum, w którym zgromadzone były eksponaty związane z historią winiarstwa, najstarsze, według zamieszczonych przy nich informacji, pochodziły z czasów starożytnych, m.in. z Grecji. Następnie przemierzaliśmy korytarze wycięte w kamieniu, podobnie jak w Milesti Mici, jadąc wzdłuż długich rzędów różnej wielkości beczek, od klasycznych barrique po wielkie o średnicy około 3 m, w których dojrzewało wino. Kolejnym punktem było zwiedzanie ekspozycji starych win. Najstarsze butelki w kolekcji, datowane na 1902 rok, to wino z Izraela, „Jerusalem of Easter", oraz znana do dziś czeska Becherovka, rozpoznana przez nas od razu po kształcie butelki, niezmiennym od ponad 100 lat. W piwnicach przechowywana jest także część bogatej kolekcji win Hermanna Göringa, przejętej przez wojska sowieckie w czasie drugiej wojny światowej.



a następnie czekały nas off-roadowe atrakcje. Pogoda niestety nam nie sprzyjała, było dość zimno i padał deszcz, który odkrył pierwsze tajemnice mołdawskiego błota. Prawdziwa walka miała jednak nastąpić dzień później. Tego dnia naszym celem była wioska Butuceni. Zanim tam dotarliśmy, przejechaliśmy wiele kilometrów brzegiem rzeki Raut. Rzeka wiła się malowniczo, wcinając się gdzieniegdzie w skaliste zbocze, a jej urozmaicone pod kątem off-roadowym brzegi dostarczyły nam sporo emocji. Jechaliśmy więc, z duszą na ramieniu, mokrą trawiastą drogą, biegnącą wzdłuż brzegu i nachyloną groźnie w stronę nurtu, czując, jak mocno przechylone auto jedzie nie zawsze całkiem prosto. Następnie były zabawy na rozległej łące, chętni próbowali kręcenia bączków i jazdy bokiem na śliskiej trawie oraz podjazdów na trawiastych zboczach pomiędzy starymi jabłoniami. Nie zabrakło także brodów, tym razem bardziej błotnistych.

Pełni wrażeń dotarliśmy pod wieczór do wioski na nocleg. Wioska leży na obszarze Starego Orgiejowa (Orheiul Vechi), kompleksu archeologiczno-krajobrazowego, będącego jedną z największych atrakcji tego typu w Mołdawii. Najstarsze ślady osadnictwa sięgają czasów VI w. p.n.e. Położony jest on w niesamowitej scenerii, na wzgórzu w kształcie „cypla", wyciętego w terenie przez rzekę Raut. Poza wiejskimi domostwami znajduje się tam m.in. wykuty w skale monastyr Pestera, do którego prowadzi wąski stromy korytarz ze szczytu góry. Wnętrze monastyru jest surowe i skromne, a panujący półmrok wprowadza mistyczny nastrój. Z monastyru można wyjść na wąską półkę skalną z przepięknym widokiem na zakole rzeki. Zjawiskowo zapowiadał się zaplanowany przez naszych przewodników nocleg. Pensjonat mieścił się bowiem w starych chatach, krytych strzechą, w których centralnym punktem było łoże na zapiecku. Po całym dniu w chłodzie i wilgoci była to naprawdę miła perspektywa. Pomimo wiejskiego klimatu, pensjonat oferował także takie luksusowe atrakcje jak kryty basen czy sauna, z których chętnie skorzystała część uczestników. Właściciele przygotowali dla nas wieczorną biesiadę, z tradycyjnymi mołdawskimi daniami. Nazajutrz po śniadaniu udaliśmy się na spacer grzbietem góry, zwiedziliśmy monastyr, a następnie wróciliśmy główną ulicą wioski, podziwiając po drodze pomalowane na niebiesko domy. Na jednym ze słupów znaleźliśmy ogłoszenie o legalnej pracy w Polsce… Ten świat jest jednak mały!

Po wymeldowaniu się z pensjonatu ruszyliśmy ku przygodzie, a jak się później okazało – przygód tego dnia nam nie brakło. Padający poprzedniego dnia deszcz przygotował odpowiednio podłoże, zamieniając je w wyjątkowo śliską i lepką zarazem maź. Pierwszym wyzwaniem był niegroźnie wyglądający z dołu podjazd błotnistą drogą, z zaznaczonymi koleinami i lekkim łukiem w prawo mniej więcej w połowie drogi. Gdy jadący jako pierwszy Landek Miłosza zniknął za łukiem, ruszyliśmy jako następni. Okazało się, że droga

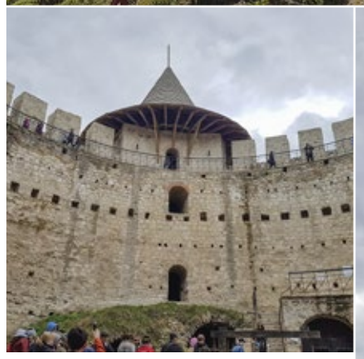
była lekko nachylona w lewo, więc zanim dotarliśmy do zakrętu, lekkie nachylenie ściągnęło nas na zewnątrz, poza drogę. Gliniaste podłoże było śliskie jak lód i nawet nasze agresywne AT-ki nie dawały żadnej trakcji. Poza drogą grunt był jeszcze bardziej miękki i kończył się łagodną skarpą, od której oddzielały nas wysokie, gęste krzaki. Podejmowane kilkakrotnie próby wydostania się z pułapki i powrotu na drogę spowodowały, że nasz Forek totalnie się „wkleił" i chcąc nie chcąc, Miłosz musiał zjechać w dół i nas uwolnić. Widok Landka zsuwającego się po śliskiej glinie w naszym kierunku zrobił na nas chyba jeszcze większe wrażenie niż sytuacja, w której się znaleźliśmy. Z uwagi na panujące warunki nie było szans, aby Miłosz wyciągnął nas do góry, więc mieliśmy okazję przekonać się na własnej skórze, do czego służy bloczek. W tzw. międzyczasie dotarli do nas pieszo pozostali uczestnicy, aby pomóc w uwolnieniu naszego Forka. Beata przyniosła długi pas, który został owinięty przez Alka za drzewko, rosnące na zboczu po drugiej stronie drogi. Do obu końców pasa przymocowała szeklą bloczek, przez który przełożyła linę wyciągarki. Koniec liny został zaczepiony przez @Izotoma do zaczepu holowniczego z tyłu naszego Forka. Dzięki temu Miłosz mógł wyciągnąć nasze auto w dół. Cały patent zadziałał bezbłędnie, również dzięki sile osób pchających z poświęceniem nasz samochód. Po wyciągnięciu auta na drogę pozostało jeszcze tylko odkopanie lewych kół z kilogramów błota, które totalnie je zakleiło. Przydała się do tego celu przyniesiona przez Czarka łopata. Miłosz zdecydował, że odpuszczamy ten podjazd, co prawie wszyscy przyjęli z ulgą. Prawie, ponieważ Iza stwierdziła, że nowy XT-ek poradzi sobie z tą przeszkodą i… faktycznie sobie poradził.

Niestety kolejna przeszkoda okazała się zbyt wymagająca nawet dla Izy. Była to droga biegnąca wzdłuż położonego na łagodnym zboczu pola uprawnego, na którym kiełkowało zboże. Miała około 300–400 m długości i klejące podłoże, tym razem o nieco ciemniejszym odcieniu. Iza ruszyła w górę, a reszta obserwowała, jak Forek mozolnie wgryzał się kołami w podłoże, a system X-MODE i elektroniczne szpery walczyły o trakcję. Po przejechaniu około ⅔ dystansu XT-ek się zbuntował i po prostu odłączył napęd. Nie sygnalizował przy tym żadnego problemu kontrolkami na desce rozdzielczej. Okazało się, że elektronika postanowiła oszczędzić układ napędowy przed uszkodzeniem.

Kolejnym odważnym, który rzucił wyzwanie drodze, był @Urabus. Jego Forek, wyposażony w reduktor, za to pozbawiony elektronicznych udogodnień, także dzielnie walczył z mołdawskim błotem, a walka była bardziej bezpośrednia i efektowna, z licznymi uślizgami i driftem. Jednak także on musiał uznać wyższość błotnistej drogi. Kilogramy błota, zbierane podczas jazdy w nadkolach, doprowadziły do zablokowania w nich kół, co Grzesiu poczuł brakiem mocy i zapachem palonego sprzęgła. Wtedy na ratunek ponownie ruszył Miłosz swoim Landkiem oraz część pozostałych na dole osób – pieszo. Zresztą Miłosz także miał przygodę. Gdy wjechał na górę, podczas zawracania Landka ściągnęło do biegnącej wzdłuż drogi fosy. W ruch znów poszła wyciągarka. W tzw. międzyczasie kilka osób ofiarnie wygarniało lepkie błoto z nadkoli @Urabusowego Forka. Izie udało się zawrócić i powoli zjechać samodzielnie, natomiast Forek @Urabusa trafił na Miłoszowy hol. Koła były tak zaklejone, że jadąc na linie za Miłoszem na śliskiej drodze zupełnie się nie obracały. Pomimo zjazdu na asfalt i po ponownych próbach usunięcia błota Forek nie chciał jechać i chcąc nie chcąc @Urabus był skazany do końca dnia na podróżowanie tempem Miłosza i inhalacje dieslowskimi spalinami. Tego dnia zmierzyliśmy się jeszcze kilkukrotnie z błotnistymi drogami, na szczęście jednak udało się nam je pokonać bez większych problemów. Tylko Miłosz, w przeciwieństwie do Grzesia, narzekał na zwiększone spalanie…

Wieczorem dotarliśmy na ostatni nocleg w Mołdawii. Jak poprzedniego dnia także ten mieścił się w wiejskiej scenerii, nad brzegiem Dniestru. Był to pensjonat urządzony w rustykalnym stylu. Pokoje zdobiły masywne, grubo rzeźbione meble. Po wspólnej kolacji gospodarz zaprosił nas do piwniczki, gdzie urządził nam degustację nalewek własnej produkcji. Trzeba przyznać, że asortyment i jakość nalewek robiła wrażenie. W rewanżu Stanisław poczęstował gospodarza ostatnimi nalewkami swojej produkcji. Ostatni mołdawski wieczór spędziliśmy wspólnie w przytulnej salce. Grzejąc się na zapieckach przy winie oraz innych trunkach, wspominaliśmy trudy dnia.

Rankiem ruszyliśmy w drogę powrotną, wcześniej usuwając jeszcze mozolnie ostatnie kilogramy błota z kół i nadkoli. Po drodze wstąpiliśmy do monasteru Tipova. Monaster, powstały około X wieku, tworzyła cerkiew Krzyża Świętego oraz cele klasztorne wykute w stromym skalnym brzegu Dniestru. Przez prawie tysiąc lat klasztor był rozbudowywany, powstawały nowe cerkwie, m.in. św. Mikołaja i Zaśnięcia Matki Bożej, rozbudowywano cele klasztorne. Obecnie pozostał jedynie odrestaurowany niedawno budynek cerkwi. W latach komunizmu klasztor bowiem zlikwidowano i do tej pory nie udało się go odbudować. Pomimo tego wykute w skale pomieszczenia z przepięknym widokiem na zakole Dniestru wyglądały niezwykle, zwłaszcza że tego dnia dopisała nam wreszcie pogoda. Skorzystała z tego również Beata, filmując nas z góry swoim dronem. Po spacerze ruszyliśmy w kierunku miejscowości Soroki, gdzie czekała nas ostatnia atrakcja tej wyprawy – zwiedzanie zamku.

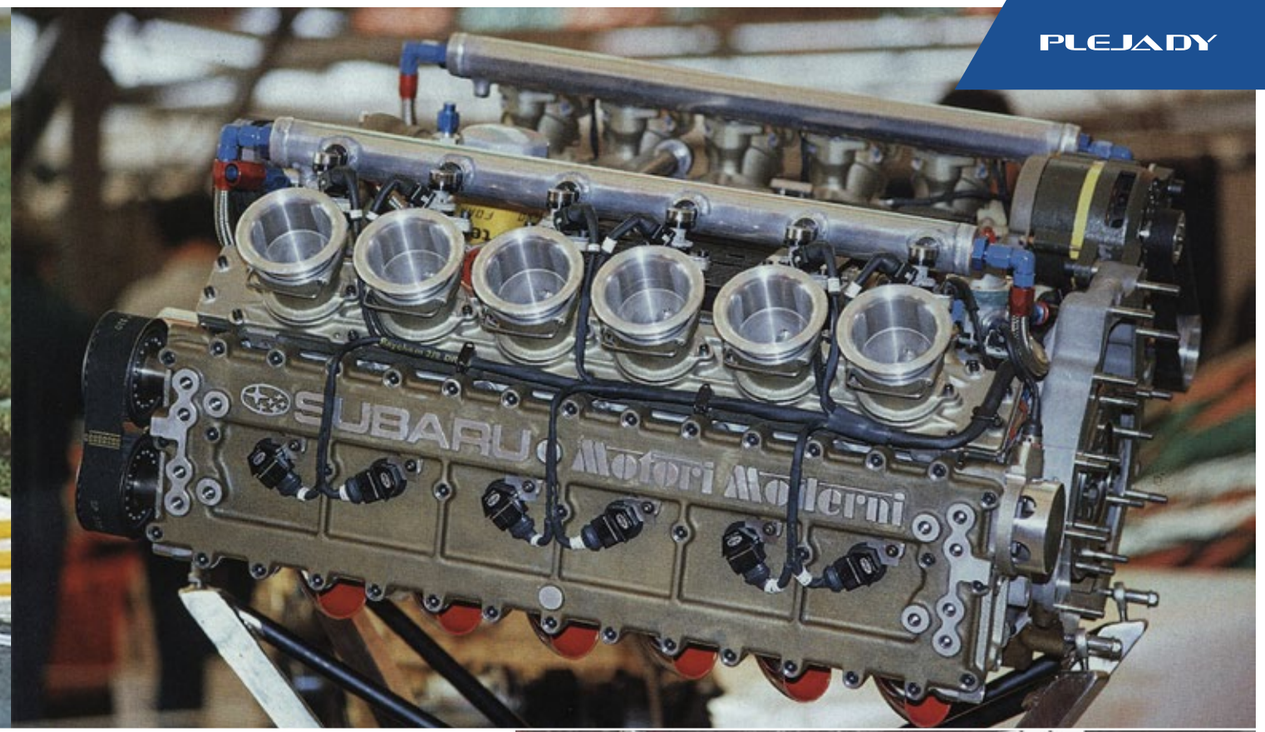


Zaparkowaliśmy nad brzegiem rzeki nieopodal zamku i udaliśmy się wspólnie na jego dziedziniec, gdzie oczekiwał nas już przewodnik. Okrągły niczym krakowski Barbakan zamek, pięknie odrestaurowany w ostatnich latach, wyglądał zjawiskowo, zwłaszcza w porównaniu do szarych miejskich zabudowań. Przewodnik opowiadał nam o jego historii oraz o historii naszych narodów, które przeplatały się w tym miejscu niejednokrotnie.

Historia miasta sięga XIII wieku, gdy na jego terenie powstała kolonia Genueńczyków o nazwie Olihonia. W XIV wieku Soroki weszły w skład Hospodarstwa Mołdawskiego, będącego lennem Królestwa Polskiego, w XVI wieku miasto zajęli Turcy, a pod koniec XVII wojsko polskie, pod dowództwem kasztelana chełmskiego Stanisława Druszkiewicza. Zamek został wybudowany przez księcia mołdawskiego Stefana III Wielkiego w roku 1489, a w 1543 roku został rozbudowany przez Piotra Raresza. Jego mury tworzą okrąg o średnicy około 37 metrów. W 1692 roku zamek zajęli Polacy i dokonali jego modernizacji, m.in. pogłębili fosy, zbudowali kazamaty na amunicję, nadsypali dziedziniec, wzmocnili wały i wykopali nową czworokątną studnię. Dzięki temu udało się im odeprzeć sześciotygodniowe oblężenie wojsk tureckich w 1699 roku. Polacy opuścili twierdzę po pokoju karłowickim. W 1739 roku zamek spalili Rosjanie. W 1812 roku, na mocy traktatu z Bukaresztu Soroki włączono do Rosji. Po pierwszej wojnie światowej miasto znajdowało się na terytorium Rumunii, a po drugiej wojnie – w ZSRR.

Po prelekcji wspięliśmy się stromymi schodami na wysokie mury i ostatni raz podziwialiśmy piękny widok na zakole Dniestru. Następnie udaliśmy się na obiad i najedzeni ruszyliśmy w kierunku noclegu, już po stronie ukraińskiej, w znanym nam hotelu Kleopatra w Kamieńcu Podolskim. Tutaj nasza przygoda dobiegła końca. Na horyzoncie widać już było uczestników drugiego turnusu, czyli IX Subariady. Choć przemierzali oni tę samą trasę, to kapryśna mołdawska pogoda zafundowała im przedsmak pierwszej zimowej Subariady na Półwysep Kolski. Jednak na tę wyprawę musieliśmy jeszcze trochę poczekać. ■

tekst: **PIOTR CIECHOMSKI**
zdjęcia: **PITLANE.GR**



Subaru w Formule 1

Lata osiemdziesiąte to złoty okres w historii Formuły 1. Nowa dekada zapoczątkowała wyścig zbrojeń konstruktorów, w której każdy próbował przekuć swoją innowacyjność w komercyjny sukces. Do wyścigów zgłaszało się tak wiele ekip, że trzeba było przeprowadzać prekwalifikacje, by wyłonić te bolidy, które wezmą udział we właściwych kwalifikacjach do Grand Prix. W stawce pojawiło się wiele egzotycznych zespołów, o których dziś nawet mało kto pamięta.

Jednym z takich zespołów była Scuderia Coloni, która po występach we włoskiej Formule 3 postanowiła spróbować sił w najwyższej klasie wyścigowej, jaką była Formuła 1. Pomalowane na żółto bolidy Coloni nie odnosiły zbyt wielu sukcesów i najczęściej nie startowały w wyścigach głównych, kończąc swoją przygodę w kwalifikacjach. Największym osiągnięciem zespołu było 8. miejsce w Grand Prix Kanady, ale był to tylko jednorazowy wyczyn. Do tego doszły kłopoty finansowe, które nie pozwoliły kontynuować prac nad ulepszeniem samochodu i Coloni był zmuszony wycofać się z rywalizacji.

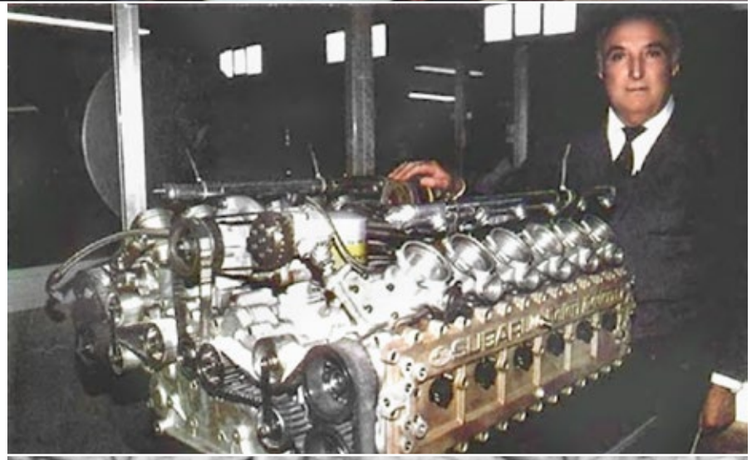
Pomoc przyszła z zupełnie nieoczekiwanej strony. Pewien znany japoński koncern po wielu sukcesach na rajdowych trasach postanowił wejść do stajni F1. Przed sezonem 1990 roku Subaru podpisało umowę z Enzo Coloni, przejęło 51% udziałów w firmie i spłaciło wszystkie długi. Dodatkowo zaoferowano znaczne wsparcie finansowe i nowy silnik. Wkrótce też zaprezentowano nową oficjalną nazwę zespołu, która brzmiała: Subaru Coloni Racing.

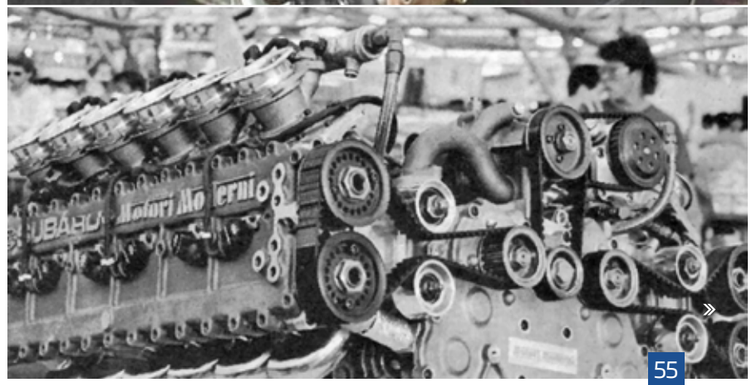
Za zaprojektowanie silnika odpowiedzialny był Carlo Chiti z Motori Moderni, który doświadczenie zdobył we włoskich garażach Maranello. Zaproponował on Japończykom płaski, 12-cylindrowy, 500-konny motor w układzie bokser, co idealnie wpasowywało się w tradycję marki Subaru, lecz było bardzo nowatorską konstrukcją, jeśli chodzi o F1. Dostosowanie starego bolidu do montażu nowych komponentów okazało się dla inżynierów bardzo czasochłonne i wymagało przeprojektowania całej konstrukcji. Zrezygnowano między innymi z tradycyjnych wlotów powietrza oraz znacznie obniżono środek ciężkości.

Fakt, że bolid nie był przygotowywany od podstaw, przekładał się też na słabsze starty. W stawce był to jeden z najwolniejszych pojazdów. Jednocześnie prowadzono prace nad nowym nadwoziem, które miało zadebiutować w dalszej części sezonu. Kierowcą zespołu Subaru Coloni Racing został Bertrand Gachot, Belg mający za sobą tylko pojedynczy, niepełny sezon F1 w zespole ONYX.

Próby nie przebiegały pomyślnie, a model C3B, który pojawił się w prekwalifikacjach do Grand Prix USA, ważył o kilkadziesiąt kilogramów więcej niż konkurencja i z powodu mało aerodynamicznej sylwetki był bardzo trudny w prowadzeniu. Podjęto próby wprowadzenia ulepszeń konstrukcyjnych, ale nie wpłynęło to pozytywnie na osiągi. Po licznych niepowodzeniach zwolniono Enzo Coloniego z funkcji głównego projektanta, wykupując cały zespół, lecz to także nie pomogło w osiągnięciu lepszych wyników. Brak nowego bolidu i liczne problemy techniczne z obecnym C3B skutecznie zniechęciły japoński koncern do kontynuacji udziału w F1. W czerwcu 1990 roku podjęto decyzję o całkowitym wycofaniu się Subaru z wyścigów Grand Prix, a zespół został z powrotem sprzedany Enzo Coloniemu.

Tak zakończyła się historia startów Subaru w ekstraklasie wyścigowej. Brak odpowiedniego bolidu, a przede wszystkim doświadczenia w jego konstruowaniu bezpośrednio przełożyły się na brak sukcesów. Natomiast niepowodzenie na torach F1 japońska marka nadrobiła z nawiązką na szutrowych trasach Rajdowych Mistrzostw Świata. ■





Opony całoroczne nie muszą ograniczać!

Motoryzacja już od wielu lat rozpieszcza kierowców, dając im ogromne możliwości oraz uniwersalność, której wiele lat temu nie mogliśmy doświadczyć. Dziś samochody z segmentu crossoverów są wielofunkcyjne i pozwalają na więcej, głównie ze względu na wyższy prześwit, napęd na cztery koła czy systemy wspomagające jazdę w terenie. Jak w tym środowisku opracować opony, które nadążą za rosnącymi oczekiwaniami? Pirelli udało się znaleźć złoty środek.

Czym różni się opona zimowa od letniego ogumienia? Pytanie z pozoru banalne dla większości kierowców, ale rzeczywistość pokazuje, że wiedza to jedno, a praktyka zawsze rządzi się swoimi prawami. Wielu kierowców nie wykorzystuje swojej wiedzy i postanawia przejechać cały sezon na oponach letnich, licząc na to, że zima będzie łagodna, a jak pogoda się pogorszy, po prostu zrezygnują z jazdy własnym samochodem. Niestety nie zawsze się to udaje, zaś nieprzewidywalna aura potrafi zaskoczyć w najmniej oczekiwanym momencie. Wystarczy rano wyjechać do pracy przy dobrej pogodzie, by po południu utknąć w zaspie, bocznej uliczce lub – w przypadku czarnego scenariusza – w rowie, bądź uczestniczyć w kolizji lub wypadku. Czy opona zimowa to pewniak i recepta na uniknięcie takich sytuacji?

Naturalnie, zakładając opony zimowe, nie zapewniamy sobie gwarancji, że jakiekolwiek kolizje, poślizgi czy nieprzewidywalne sytuacje na drodze będą nas omijać szerokim łukiem. Nadal wszystko będzie zależało od umiejętności kierowcy, rozsądku, stanu technicznego pojazdu itd. Jednak spoglądając nawet na proste testy porównawcze opon zimowych z letnimi w warunkach, jakie możemy spotkać w sezonie zimowym, tj. niskie temperatury, błoto pośniegowe, świeży śnieg czy też lód na drodze, trudno dojść do innych wniosków – opony letnie zimą to proszenie się o kłopoty. Droga hamowania jest na nich o wiele dłuższa, trzymanie na zakręcie niewystarczające, a trakcja mizerna. I wcale nie jest konieczny atak zimy – wystarczy niższa temperatura lub wieczorne przymrozki, aby opony letnie straciły swoje właściwości.

Opona zimowa jest zupełnie inna od opony letniej – to niepodważalny fakt. Różni się nie tylko konstrukcją oraz wzorem bieżnika, ale również rodzajem mieszanki, z której wykonane są poszczególne elementy. Po pierwsze opony zimowe zawierają więcej krzemionki, dzięki czemu są bardziej elastyczne i nie twardnieją w niskich temperaturach, zachowując miękkość, co z kolei przekłada się na większą przyczepność i bezpieczeństwo. Opony letnie twardnieją, przez co tracą przyczepność już w temperaturze poniżej 7º Celsjusza. Przy -10° czy też -15° stają się twarde niczym plastik, a to przekłada się na utratę trakcji podczas przyspieszania, skręcania czy też hamowania i jest zjawiskiem bardzo częstym i nieprzewidywalnym.

Składu mieszanki nie poznamy gołym okiem, ale odróżnienie opony letniej od zimowej to nic trudnego – wystarczy przyjrzeć się wzorowi bieżnika. Podczas projektowania opony zimowej inżynierowie muszą zmierzyć się z zupełnie innymi wymaganiami niż w przypadku opony przeznaczonej na sezon letni. Opona letnia ma gładszy bieżnik – znajdziemy na nim mniejszą liczbę nacięć, lamelek i rowków – kluczowe są za to duże kanały do odprowadzania nadmiaru wody. W oponie zimowej znajdziemy dużo bardziej agresywny bieżnik pełen nacięć, rowków i lamelek, dzięki którym opona wgryza się w śnieg, zwiększając tym samym przyczepność.

Oznaczenia opon: M+S czy symbol płatka śniegu i szczytów górskich? O co w tym wszystkim chodzi?

Zatrzymajmy się na chwilę przy oponach z oznaczeniem M+S. Rynek opon całorocznych jest dość duży i mało przejrzysty dla potencjalnego klienta, głównie ze względu na rozmaite oznaczenia, jakie na nim występują. Oznaczenie M+S (lub M&S) to informacja od producenta opony, że konstrukcja bieżnika jest w stanie poradzić sobie na śniegu – w końcu jest to skrót od słów „Mud and Snow”, czyli błoto i śnieg. W większości przypadków opona tego typu ma więcej lameli oraz nieco bardziej agresywny bieżnik. Choć i tu bywają pewne rozbieżności.

Obok symbolu „M+S” na niektórych oponach pojawia się znaczek śnieżynki wpisanej w zarys trzech szczytów górskich. Jest to uregulowane oznaczenie, przyznawane wg bardziej restrykcyjnych kryteriów i jasna informacja, że mamy do czynienia z oponą, która świetnie sprawdzi się na śniegu, niemal jak tradycyjna opona zimowa. Jeśli obok symbolu M+S nie ma symbolu płatka i trzech szczytów, jest to opona, na której możemy jeździć po śniegu, ale podczas zagranicznych wycieczek spotkać nas mogą np. problemy z wjechaniem w miejsca, gdzie obowiązkowe jest posiadanie na kołach opon zimowych. Mówiąc w wielkim uproszczeniu: nie będzie to „pełnoprawna” opona całoroczna. Jeśli chcemy mieć pewność, że dane ogumienie poradzi sobie w każdych warunkach zimowych, takich jak kopny śnieg, błoto itd., warto wybrać model z symbolem śnieżynki.

Opona uniwersalna receptą na całe zło?

Opony uniwersalne są pewnym odstępstwem od panujących obecnie w motoryzacji norm. Podczas gdy rozwiązania techniczne stosowane w samochodach są coraz nowocześniejsze i coraz bardziej zaskakują, opony uniwersalne sięgają do tego, co było kiedyś. Nie jest to jednak powrót do starych technologii, ale nowa idea stworzenia opon tak zaawansowanych, że potrafią one spełnić nawet rozbieżne z pozoru oczekiwania. Rzecz jasna obecnie mamy zupełnie inne realia: auta są szybsze, mocniejsze, ruch jest dużo większy i bardziej dynamiczny. Na szczęście producenci opon potrafią już połączyć wygodę sprzed lat z wydajnością nowoczesnego ogumienia. Mało tego! Niektóre rozwiązania pozwalają na nieco więcej i oferują cechy, które mogą być bardzo pożądane przez niektórych kierowców. W ofercie marki Pirelli znajdziemy bowiem opony uniwersalne, które są przeznaczone zarówno dla tych, którzy dużo podróżują, jak również dla kierowców, którzy od czasu do czasu lubią zjechać z asfaltowego szlaku.

Opony uniwersalne łączą w sobie najważniejsze zalety opon letnich oraz zimowych i terenowych. Pogodzenie tych cech nie było proste, jednak najnowsze rozwiązania technologiczne pozwoliły połączyć dobrą przyczepność na suchej nawierzchni, niskie opory toczenia oraz hałasu, z zaletami opony zimowej i terenowej, czyli świetną trakcją na śniegu i błocie oraz bardzo sprawnym odprowadzaniem wody. Do tego mieszanka musi być na tyle miękka, aby nie twardniała zimą, ale wystarczająco twarda, aby zachowała swoje właściwości latem. Oczywiście opona uniwersalna nie zapewni takich osiągów jak najwyższej klasy opona letnia oraz trakcji w trudnych warunkach atmosferycznych jak topowa opona zimowa bądź terenowa, ale mówimy tu o tradycyjnych oponach całorocznych, uniwersalnych. Oferta Pirelli ostatnio wzbogaciła się o oponę, która przypadnie do gustu tym, którzy chcą jeździć bezpiecznie nie tylko zimą, ale również latem być spokojnym o trakcję, nawet z dala od drogi.

Jakie jest zdanie eksperta Subaru?

Subaru od lat znane jest ze stałego napędu na wszystkie koła, co z pewnością wpływa pozytywnie na trakcję w trudnych warunkach oraz bezpieczeństwo w nieprzewidywalnych sytuacjach. »

» Skuteczne działanie napędu na cztery koła determinuje dobre „połączenie" samochodu z drogą. Zapytaliśmy prezesa Subaru Import Polska, pana Witolda Rogalskiego, jaki wpływ na wydajność napędu AWD ma właściwy dobór opon?

– Nie jest tajemnicą, że tak jak w każdym mechanizmie również w samochodzie dopiero całość układu napędowego, łącznie z oponami, decyduje tak o możliwościach trakcyjnych, jak i najprościej mówiąc, bezpieczeństwie w każdych warunkach. Sam napęd zapewnia, co oczywiste, lepsze możliwości trakcyjne, co jest szczególnie dobrze widoczne w zimie czy w terenie. Mniej znanym faktem jest to, że stały napęd wszystkich kół umożliwia też lepszą dynamikę przy pokonywaniu zakrętów, czy też mniejszą wrażliwość na, jakże niebezpieczny, aquaplaning. Celowo napisałem umożliwia, a nie zapewnia, gdyż sam napęd bez odpowiedniego połączenia z nawierzchnią pozostanie teorią. I tak nawet nasze samochody na oponach letnich mogą trakcyjnie w zimie być gorsze od klasycznego samochodu z dobrymi oponami zimowymi. Stara zasada, mówiąca, że każdy system jest tak skuteczny jak jego najsłabsze ogniwo, ma tutaj również bezpośrednie zastosowanie. Optymalne wykorzystanie napędu Symmetrical AWD jest możliwe tylko przy zastosowaniu właściwego ogumienia.

Pirelli Scorpion All Terrain Plus - sprawdzona w boju!

Trudno o lepszą rekomendację dla opon niż zaliczony test podczas rajdu Bałtowskie Bezdroża Dragon Winch. To największa w Polsce off-roadowa impreza o charakterystyce przeprawowej. Skoro nowość od Pirelli sprawdziła się w tak ciężkich warunkach (grząski teren, 30-centymetrowa warstwa śniegu, nierówne drogi gruntowe i leśne dukty etc.), a dodatkowo ma cechy, które pozwalają na jej komfortowe wykorzystanie na co dzień, np. podczas dojazdu do pracy, wycieczki na weekend za miasto czy też podróży w trasie, to ciężko z tym polemizować.

Już na pierwszy rzut oka opona Pirelli Scorpion All Terrain Plus sprawia piorunujące wrażenie, głównie ze względu na bardzo agresywną rzeźbę bieżnika, nieregularny kształt bloków oraz geometryczny wzór umieszczony na boku opony. To zapewnia nie tylko walory wizualne, ale przede wszystkim świetną trakcję w trudnych warunkach zarówno latem, jak i zimą. Jednocześnie równomierny rozkład nacisku pozwala na osiąganie długich przebiegów, a małe bloczki umieszczone w rowkach opony pozwalają na ich samoczynne oczyszczanie po wyjeździe z kamienistych bezdroży. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby po leśnej przeprawie w błocie i śniegu wrócić do domu autostradą, zachowując komfort i ciszę.

Nie zapominajmy również o wspomnianym wcześniej oznaczeniu, niezwykle ważnym z punktu widzenia kierowcy, który poszukuje pełnoprawnych opon całorocznych, w postaci płatka śniegu. To świadectwo świetnych osiągów opony w warunkach zimowych; liczne lamele zapewniają trakcję na śniegu, a wzdłużne rowki skutecznie odprowadzają wodę i błoto pośniegowe.

Dzięki lamelkom i zasobnikom śniegu, umieszczonym na blokach bieżnika, oraz wysokiej zawartości krzemionki w mieszance opona ta świetnie sprawdzi się nie tylko latem, ale także zimą. Ilość lameli umieszczonych w blokach bieżnika została zoptymalizowana, aby zachować jego sztywność i zrównoważyć letnie i zimowe osiągi. Aby zapewnić odpowiednie bezpieczeństwo i przyczepność na śniegu, część funkcji lamelek spełniają specjalne zasobniki śniegu o kształcie trapezu, nacięte na krawędziach bieżnika. „Chwytając" śnieg, pozwalają one na uzyskanie chemicznej przyczepności – takiej samej, jaką obserwujemy pocierając o siebie dwa kawałki lodu.

Wysoką wytrzymałość Scorpion All Terrain Plus zawdzięcza odpowiedniemu doborowi komponentów. Mieszanka bogata w krzemionkę i naturalną gumę zapewnia wysoką wytrzymałość na rozerwanie podczas użytkowania w terenie, dużą integralność i bezpieczeństwo. Proces mieszania i wulkanizacji mieszanki jest podobny jak w przypadku opon ciężarowych. To rozwiązanie bardziej kosztowne, ale zapewniające dłuższe przebiegi i odporność na zmęczenie mechaniczne.

Opony te to idealne rozwiązanie nie tylko dla właścicieli dużych pick-upów oraz aut terenowych, ale również dużych SUV-ów oraz crossoverów z terenowymi aspiracjami. Przykładem może być Subaru XV, które dysponuje stałym napędem na cztery koła, zwiększonym prześwitem i świetnymi właściwościami terenowymi.

Pan Witold Rogalski był jednym z pierwszych, którzy mieli okazję przetestować najnowszą propozycję Pirelli – Scorpion All Terrain Plus. W jakich warunkach sprawdzał jej osiągi i jakie były jego wrażenia?

– Istotnie od kilku miesięcy mam okazję testować nowe opony Pirelli Scorpion All Terrain Plus. Używałem ich w Foresterze oraz w nowym XV. O ile na szosie trzeba się liczyć z pewnymi kompromisami (głośność, stabilność kierunku w zakrętach na mokrej nawierzchni), o tyle w terenie w pełni spełniły oczekiwania. Trakcja na nawierzchniach sypkich jest bardzo dobra, na błotnistych lepsza niż w innych testowanych w ostatnich latach oponach AT. Również odporność na uszkodzenia na nawierzchniach kamienistych spełniła moje oczekiwania. Może zamiast samej oceny stricte technicznej, co innego będzie ważniejsze: na kolejną Subariadę (tym razem do Maroka) pojadę zdecydowanie na tych właśnie oponach! ■

Wyjątkowy symbol dla finalnej wersji Subaru WRX STI

Modern Forms – kiedyś typowa agencja reklamy, produkująca banery i gadżety reklamowe, zatrudniająca zaledwie kilka osób, dziś – Polska marka, która kreuje nowoczesny wizerunek produktów personalizowanych. Przełomem było nietypowe zamówienie klienta, który oczekiwał czegoś więcej niż typowe, chińskie krążki z naklejką, a nie stać było go na medale odlewane.

Opracowaliśmy autorską technologię „teksturowania przestrzennego" i umiejętnie wykorzystujemy ją w praktyce. Nowatorskie metody zarządzania, połączone z metodologią lean manufacturing, pozwoliły nam na masową produkcję zamówień personalizowanych, dzięki czemu mamy możliwość dopasowania oferty do indywidualnych wymagań każdego klienta. Jesteśmy pionierem w Europie. Dziś specjalizujemy się w tworzeniu wyjątkowych statuetek, pucharów, medali, tablic oraz otwieraczy niedostępnych nigdzie indziej. Różnorodność zarówno zleceń, projektów, jak i ludzi (charakterów, osobowości i pomysłowości) pozwala nam się ciągle rozwijać.

STI Final

W maju bieżącego roku do drzwi biura naszej firmy zapukali przedstawiciele polskiego importera marki Subaru. Zaproponowali nam zmierzenie się z nietypowym zadaniem – stworzenia oryginalnego symbolu wyróżniającego dziesięć ostatnich egzemplarzy kultowego Subaru WRX STI, których produkcja została oficjalnie zakończona.

Projekt zyskał kryptonim „STI Final Edition", a każdy samochód z ostatniej dostępnej w Polsce dziesiątki „estiajów" miał otrzymać swój własny numerek. Do zadania musieliśmy podejść ze szczególną starannością – jak sprawić, by oznakowanie dodało samochodom charakteru i szlachetności, jednocześnie nie przekraczając granicy dobrego smaku, tak często przecież „naginanej" w dzisiejszej motoryzacji.

Stal szlachetna z teksturowaniem przestrzennym autorskiej produkcji

Postawiliśmy na szlachetną stal nierdzewną, która ze względu na swoje cechy (nie traci blasku, jest wytrzymała) bardzo często wykorzystywana jest w jubilerstwie czy architekturze. Każdy z dziesięciu egzemplarzy WRX STI otrzymał elegancką stalową tabliczkę, która pokryta została personalizowanym nadrukiem UV autorskiej technologii. Takie wykończenie sprawiło, że kultowy logotyp STI oraz cyfry i litery stały się „trójwymiarowe" i wyczuwalne opuszkami palców.

Krok po kroku

Po otrzymaniu od Subaru projektu graficznego każda tabliczka została laserowo wycięta z najwyższej jakości arkusza stali szlachetnej zamówionej specjalnie na tę okazję. Następnym krokiem było dwufazowe satynowanie – mechaniczne oraz ręczne – by idealnie wypolerować wszystkie niedoskonałości. Kolejnym etapem było naniesienie teksturowania przestrzennego przy użyciu aż dwunastu warstw nadruku 3D. Po zakończonej produkcji każda z tablic została dokładnie wyczyszczona i osobno zapakowana, tak by nic nie naruszało estetyki produktu. Zostało już tylko udać się do siedziby Subaru i zamocować tabliczki w odpowiednim miejscu!

Parę miesięcy później dowiedzieliśmy się, że wszystkie z 10 oznakowanych egzemplarzy WRX STI znalazły swoich właścicieli, którzy zapewnili im (z całą pewnością kochający) dom… ■

Model dobrego kierowcy (konstytucja kierowania samochodem) /cz. 3/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

W cyklu artykułów, które mają za zadanie kompleksowo przedstawić wszystkie wymogi doskonałego kierowania samochodem, kontynuując temat realizacji jazdy, rozpoczynam omawianie zasad i szczegółów dotyczących wykonywania manewrów na drodze.

Realizacja jazdy (cd.)

ZMIANA PASA RUCHU:

› Omawiając przygotowanie do jazdy, wskazałem na konieczność perfekcyjnego ustawienia lusterek pokazujących obraz z tyłu i z boku pojazdu. Dla poprawności zmiany pasa ruchu właściwe ustawienie lusterek ma kapitalne znaczenie.

Przypomnę: lusterko wewnętrzne ma pokazywać wszystko to, co widać przez tylną szybę, lusterka zewnętrzne – obraz z tyłu pojazdu i jak najszerszy obraz z jego boków. Przy jakości współczesnych szerokokątnych lusterek, ich poprawnym ustawieniu i odpowiedniej techniczno-taktycznej realizacji manewru zmiany pasa ruchu (do czego zaraz przejdę), tzw. martwy punkt, czyli niewidoczny dla kierowcy obszar w obrębie zmiany pasa, nie wystąpi.

› Absolutnym błędem jest oglądanie się przez ramię z uwagi na brak zaufania do obrazu w lusterku. Jeśli ktoś posiada taki nawyk, ugruntowany w dawnych latach albo wynikający z błędnego przebiegu procesu szkolenia, należy jak najszybciej się go pozbyć.

› Po dokonaniu wstępnego oglądu sytuacji w lusterku wewnętrznym oraz odpowiednim zewnętrznym kolejną czynnością jest włączenie odpowiedniego kierunkowskazu.

Przypominam, że *art. 22 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym* obliguje nas do **sygnalizacji zamiaru** wykonania manewru, przy czym należy zrobić to **zawczasu.** Ta odpowiednio wczesna sygnalizacja zamiaru wykonania zmiany pasa ruchu oraz sposób przeprowadzenia tej zmiany jest jednym z podstawowych kryteriów jakości naszego kierowania pojazdem.

› Dodatkowym wymogiem zawartym w *art. 22* jest sygnalizacja wyraźna. Większość współczesnych samochodów ma dwa tryby pracy kierunkowskazu: lekkie naciśnięcie, które wywołuje trzy mrugnięcia, oraz mocniejsze – powodujące mruganie kierunkowskazu dopóki go nie wyłączymy, bądź nie wyłączy go „odkręcenie" kierownicy. Te trzy mrugnięcia to absolutne minimum, jakie musi być spełnione dla realizacji przepisu.

› Sprawdźmy, proszę, sami, czy tak postępujemy: podczas pierwszego mrugnięcia kierunkowskazu (nawet, gdyby sąsiedni pas ruchu był zupełnie pusty) nie wykonujemy jakiegokolwiek ruchu kierownicą, podczas drugiego mrugnięcia rozpoczynamy skręt kierownicą i zaczynamy zmianę naszego toru jazdy, by w trakcie trzeciego mrugnięcia znaleźć się na linii dzielącej pasy ruchu. Tak może »

przebiegać poprawna zmiana pasa ruchu, ale tylko w przypadku, gdy jedziemy odpowiednio szybko (przynajmniej 60 km/h) i mamy wolną drogę. W każdym innym przypadku konieczne jest dłuższe sygnalizowanie, bowiem w trakcie trzech tylko błysków nie znajdziemy się jeszcze na linii podziału pasów ruchu. **Początek jednak niech będzie zawsze ten sam – uważajmy, żeby ruch kierownicą nie nastąpił podczas pierwszego błysku „migacza", inaczej nie zrealizujemy wymogu odpowiednio wczesnej sygnalizacji zamiaru, a użycie kierunkowskazu stanie się sztuką dla sztuki i nie zabezpieczy czytelności naszej jazdy, co jest tak ważne dla innych uczestników ruchu.**

(bez wyznaczonych kierunków z poszczególnych pasów ruchu) z pasa lewego, co jest błędem, dodatkowo stanowiącym przyczynę wielu zdarzeń drogowych, a zawsze zaburzającym porządek i płynność ruchu. Niestety wśród niektórych wykładowców i instruktorów panuje błędne przekonanie, że taka jazda jest dopuszczalna, pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa pojazdom jadącym pasem prawym.

› Czy znalezienie się na linii (malowanej lub domyślnej w przypadku niewyznaczonych pasów ruchu) upoważnia nas do zaprzestania sygnalizowania? Jeżeli nasz pojazd znalazł się już większą częścią na pasie ruchu, na który zamierzaliśmy wjechać, to tak. Albowiem w tym momencie zrealizowaliśmy postulat sygnalizacji zamiaru i dopełnimy obowiązku (wynikającego z powołanego *art. 22 ust. 5*) **zaprzestania sygnalizacji niezwłocznie po wykonaniu manewru**. Oczywiście jeszcze jedno błyśnięcie migacza nie jest błędem, ale każde następne już tak.

fot. Denys Nevozhai/Unsplash

› Przy dużym natężeniu ruchu kierunkowskaz i odpowiednia dynamika jazdy (o czym napiszę w dalszej części) **służy wyrobieniu sobie miejsca do zmiany pasa**, o czym zapominają źle wyszkoleni kierowcy, którzy – nie włączając migacza i jadąc z jednostajną lub nawet malejącą prędkością – czekają, aż przejadą wszystkie pojazdy na pasie ruchu, na który chcą wjechać. Ten kardynalny błąd utrudnia, a czasem uniemożliwia, zmianę pasa ruchu, a to staje się przyczynkiem do nadużywania jazdy lewym pasem, albowiem wówczas jest mniej okazji do wykonywania zmiany. Ten brak umiejętności skutkuje również tendencją do opuszczania klasycznego skrzyżowania o ruchu okrężnym

› Ruch kierownicą przy zmianie pasa ruchu winien być łagodny, tak aby zmiana odbywała się stopniowo, na stosunkowo długim odcinku – to kolejny warunek eliminowania tzw. martwego pola, czyli braku widoczności obszaru jezdni potrzebnego do zmiany pasa ruchu. Inaczej mówiąc, przeprowadzamy zmianę pasa ruchu łagodnym łukiem na odpowiednio długim odcinku.

› Warunkiem poprawności wykonania manewru i zachowania bezpieczeństwa przy zmianie pasa ruchu jest obserwacja drogi przed pojazdem i jednocześnie obserwacja we właściwym lusterku zewnętrznym w pełnym wymiarze czasowym przeprowadzania manewru.

› Warunkiem powodzenia zmiany pasa ruchu jest odpowiedni dobór prędkości naszej jazdy, odpowiednia jej dynamika. Reagując na jadące jeden za drugim pojazdy na pasie, na który chcemy wjechać, zmniejszamy nieco prędkość, z którą się poruszamy, żeby zaraz przyspieszyć, tworząc sobie w ten sposób lukę pomiędzy kolejnymi pojazdami. Oczywiście w tym czasie kierunkowskaz cały czas jest włączony.

› **Uwaga dla tych, którzy jadą „swoim" pasem ruchu: widząc odpowiednio wcześnie włączony migacz przez kierowcę jadącego sąsiednim pasem, zadbajmy o to, żeby stworzyła się luka umożliwiająca wskazywaną zmianę pasa. Nie próbujmy przyspieszać i likwidować tej przestrzeni!** Myślę, że to oczywiste, jednak piszę o tym, ponieważ cywilizowanie naszej motoryzacji idzie niektórym dość opornie. Odmienne zachowanie jest oczywiście antypartnerskie, a nieprzekonanym zacytuję staropolskie powiedzenie: „nie rób drugiemu, co tobie niemiłe". Przecież za chwilę ty też znajdziesz się w sytuacji konieczności zmiany pasa ruchu.

› *Art. 22 ust. 4* reguluje kwestię pierwszeństwa przy dokonywanej jednocześnie zmianie pasa ruchu z dwóch pasów skrajnych na trzeci – środkowy: **kierujący pojazdem zmieniając zajmowany pas ruchu, obowiązany jest ustąpić pierwszeństwa pojazdowi wjeżdżającemu na zmieniany pas z prawej strony.**

Pamiętajmy jednakże o tym, że dyspozycja główna brzmi: kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany **ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać.**

Teza, że prawy pas ma zawsze kontynuację, jest oczywiście błędna. Poddaję to pod rozwagę niektórym biegłym sądowym, którzy w przypadku niewyznaczonych pasów ruchu przyznają pierwszeństwo pojazdowi na prawym pasie (także w sytuacji, w której jezdnia zwęża się prawostronnie).

› Należy pamiętać, że pas ruchu może być wyznaczony, ale również niewyznaczony znakami drogowymi! Jeżeli pasy nie są wyznaczone, to zmiana następuje wtedy, gdy przejeżdżamy na jezdni wszerz, zmieniając położenie w wymiarze równym szerokości rzędu pojazdów wielośladowych. Jeśli jezdnia zwęża się prawostronnie, to zmieniającym pas ruchu jest pojazd na prawym pasie – oczywiście musi tę zmianę przeprowadzić ze wszystkimi opisanymi wyżej regułami i oczywiście nie ma pierwszeństwa.

MAREK DWORAK, AUTOR CYKLU OBECNIE PUBLIKOWANYCH W „PLEJADACH" ARTYKUŁÓW, OD KWIETNIA 2009 ROKU PEŁNI FUNKCJĘ DYREKTORA MAŁOPOLSKIEGO OŚRODKA RUCHU DROGOWEGO W KRAKOWIE. OD POCZĄTKU USTAWOWEGO POWOŁANIA MAŁOPOLSKIEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO TJ. OD 2001 PEŁNI FUNKCJĘ JEJ SEKRETARZA. OD ROKU 1983 JEST INSTRUKTOREM NAUKI JAZDY, OD 1992 EGZAMINATOREM, OD KWIETNIA 2003 ROKU PEŁNIŁ FUNKCJĘ ZASTĘPCY DYREKTORA MORD W KRAKOWIE. OD 2003 ROKU NA ANTENIE TVP KRAKÓW PROWADZI CYKLICZNY PROGRAM „JEDŹ BEZPIECZNIE" (KTÓREGO PARTNEREM OD 2014 R. JEST SUBARU) . W PROGRAMIE TYM STARA SIĘ POPULARYZOWAĆ PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO ORAZ ZASADĘ PARTNERSTWA POMIĘDZY UCZESTNIKAMI TEGO RUCHU. PONIEWAŻ MISJA TA KONWENIUJE Z PROWADZONĄ PRZEZ SUBARU AKCJĄ SIEMANKO!, W KOLEJNYCH WYDANIACH MAGAZYNU „PLEJADY" BĘDZIEMY PRZEKONYWALI PAŃSTWA DO WSPÓŁPRACY W RUCHU DROGOWYM, JAK RÓWNIEŻ DO ZROZUMIENIA, ŻE PRZEPISY TZW. KODEKSU DROGOWEGO SĄ PO TO, ŻEBY NAM - WSZYSTKIM UCZESTNIKOM RUCHU DROGOWEGO - BYŁO ŁATWIEJ NA DRODZE. LICZYMY NA TO, ŻE NAWET TYCH Z PAŃSTWA, KTÓRZY - CZĘSTO „PODKRĘCANI" PRZEZ MEDIA - MAJĄ NA RAZIE INNE ZDANIE, PRZEKONAMY DO TEGO, ŻE PRZEPISY O RUCHU DROGOWYM TRZEBA ZNAĆ, ROZUMIEĆ I STOSOWAĆ. PO TO, ABY W KOMUNIKACJI DROGOWEJ BYŁO JAK NAJBEZPIECZNIEJ, A RUCH ODBYWAŁ SIĘ PŁYNNIE. POSTARAMY SIĘ POMÓC WE WŁAŚCIWEJ INTERPRETACJI PRZEPISÓW, WSKAZUJĄC JEDNOCZEŚNIE NA POPRAWNE RELACJE POMIĘDZY WSZYSTKIMI UCZESTNIKAMI RUCHU DROGOWEGO.

fot. Mehrshad Rajabi/Unsplash

Dodatkowo jego kierowca musi pamiętać o tym, że zabrania się wyprzedzania z prawej strony, jeżeli pasy ruchu nie są wyznaczone.

› **Każda zmiana pasa ruchu wymaga zachowania szczególnej ostrożności, czyli zwiększenia przez kierującego koncentracji i przygotowania się na działania mające zapobiec ewentualnemu zdarzeniu drogowemu.**

Umiejętność zmiany pasa ruchu jest we współczesnym natężeniu ruchu absolutnie podstawową umiejętnością, a perfekcyjna realizacja tej umiejętności wprowadza nas na poziom kierowcy o wysokich kwalifikacjach, jeżdżącego bezpiecznie, płynnie i czytelnie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W następnym odcinku opiszę wszystko, co dotyczy zmiany kierunku jazdy, a potem przyjdzie czas na kolejne manewry. cdn

auto motor i sport
nr 1/2019

Test Subaru XV: umieć więcej

Sto procent crossovera

Pod względem wyglądu XV to właściwie kwintesencja crossovera – podwyższony, ale nie za wysoki, smukły bardziej niż kwadratowy, ze zdrowym prześwitem i dodatkami (listwy, progi, relingi) podkreślającymi lekko off--roadowy charakter. Do konstrukcji XV wykorzystano podwozie Subaru najnowszej generacji. W porównaniu z poprzednikiem nowy crossover sprawia wrażenie szerzej i pewniej stojącego na asfalcie, chociaż jest nieco wyższy.

Styl kabiny wywołuje wrażenie z rodzaju „gdzieś to już widzieliśmy", przy czym teraz mamy ewidentnie do czynienia z jej lepszym wydaniem.
Zza niedużej trójramiennej kierownicy patrzą klasyczne zegary, konsolę zajmuje spory (we wszystkich poza najtańszą wersją mierzący 8") ekran systemu multimedialnego, a na szczycie deski rozdzielczej, typowo dla Subaru, siedzi dodatkowy wyświetlacz. Tzw. wrażenie jakości jeszcze nie tak dawno było w słowniku Subaru definiowane dość luźno, teraz deska rozdzielcza XV próbuje przekonać kierowcę, że jest obszyta skórą (z bardzo dobrym efektem), a na drzwiach są nawet elementy nawiązujące do wyglądu włókna węglowego, a to już oznacza wyższy poziom myślenia o własnych samochodach.

Systemy wspomagające kierowcę (zebrane pod szyldem EyeSight) są w standardowym wyposażeniu nawet najtańszej wersji XV, podobnie jak system ISR, za co oczywiście dla Subaru brawa. System multimedialny może nie jest najbardziej rozbudowany na świecie pod względem liczby funkcji, jest za to prosty w obsłudze, mówi językami Apple CarPlay i Android Auto, a do tego ma cztery gniazda USB. Pod względem przestrzeni kabina XV jest porównywalna z kabiną typowego kompaktowego auta z gatunku Focus, Golf i spółka, z bardzo dobrym dostępem, wygodnymi fotelami oraz dobrą widocznością z miejsca kierowcy. (…)

Wyłapać przyczepność

Silnym punktem XV oraz tym, co wyróżnia Subaru spośród innych crossoverów tej klasy – są układy zawieszenia i napędowy. Na zwykłej drodze auto jest stabilne, zwinne i reaguje spokojnie. Elektrycznie wspomagany układ kierowniczy sprawia chwilami wrażenie sztucznie połączonego z kołami, ale to odczucie nie odbiega od „średniej rynkowej". Reakcje XV są bowiem precyzyjne i nawet jeśli przechyły nadwozia w zakrętach bywają dość wyraźne, to kierowca ma przez cały czas poczucie panowania nad sytuacją. We wrażeniach z jazdy nie ma szczególnej ostrości ani tym bardziej sportu, są za to porządek, spokój, komfort resorowania i stabilność. Przy czym Subaru okazuje się tym lepsze, im gorsza jest jakość nawierzchni – na szczerbatym, popękanym i połatanym asfalcie wszystko, na co trafiają koła, sprawia z punktu widzenia kierowcy wrażenie dwa razy mniej poważnego niż w wypadku innych crossoverów tego typu. Daje to bardzo przyjemne poczucie, że XV „może więcej".

Układ przeniesienia napędu jest jak ten z Forestera, dobrze znanego ze swoich świetnych właściwości trakcyjnych, a także sporych możliwości poza asfaltem. Wykorzystuje on międzyosiowe sprzęgło wielopłytkowe, jednak inaczej niż w typowych zastosowaniach typu „przód z dołączanym tyłem", w wypadku XV siła napędowa przez cały czas trafia do czterech kół (w proporcji 60% na przód i 40% na tył). Dodatkowo układ napędowy ma specjalne sterowanie (zwane X-Mode, dotyczy silnika, przekładni, sprzęgła wielopłytkowego, hamulców i układu stabilizacji) przygotowane na szczególnie trudne warunki, kiedy chodzi o to, by wyłapać i wykorzystać każdy skrawek przyczepności. W efekcie, w połączeniu z bardzo dużym jak na auto tej klasy prześwitem (220 mm), XV ma w rezerwie więcej niż chyba wszystkie inne crossovery tej klasy – i to jest być może największa pojedyncza zaleta Subaru. (…)

radiozet.pl
listopad 2018

Więcej niż zwykły crossover – Subaru XV

Subaru w jednej z reklam modelu XV mówi, że to połączenie wszystkich najlepszych cech marki. Producent dumnie wkracza w segment crossoverów i nie pozwala zostać niezauważonym. Przez kilka dni miałem okazję testować to auto. Czego możemy się po nim spodziewać?

Wygląd

Uwagę przykuwa przód samochodu. Szczególnie przetłoczenia na masce oraz szerokie nadkola w połączeniu z oryginalnymi 17-calowymi felgami sprawiają pozytywne wrażenie. Wyjątkowo cieszy mnie fakt, że Subaru nie zdecydowało się na żadne wizualne „udziwnienia", jak to często bywa przy wprowadzaniu nowych modeli na rynek. Można powiedzieć, że mamy tutaj przykład dosyć klasycznego rozwiązania, ale w nowoczesnym wydaniu. Jeżeli szukacie nieco więcej szaleństwa, to przyznam się, że przeglądając katalog, wyjątkowo do gustu przypadł mi XV w kolorze pomarańczowym.

Wnętrze

Japońska stylistyka przyzwyczaiła nas do chłodnych i często plastikowych wnętrz. Tutaj wszystkie elementy kokpitu są przyjemne w dotyku i wykonane na tyle porządnie, żeby nie trzeszczały. Całość sprawia wrażenie schludnego i uporządkowanego rozwiązania. System multimedialny na początku wymaga kilku chwil na zaprzyjaźnienie, ale potem staje się już w pełni intuicyjny. Do dyspozycji mamy rozwiązania takie jak Apple CarPlay oraz Android Car. W podłokietniku mamy do dyspozycji wejście USB oraz AUX, ale jeżeli wolicie, to ulubioną playlistę można odpalić przez Bluetootha, a wszystkim sterować z poziomu kierownicy.

Pomimo tego, że XV to kompaktowy model, w środku mamy zaskakująco dużo miejsca, zarówno z przodu, jak i na tylnej kanapie. Jedynym minusem, jeżeli chodzi o przestrzeń, może być bagażnik. Wysoka podłoga robi swoje i 380 l może okazać się niewystarczające dla całej rodziny.

No dobra, ale jak się nim jeździ?

XV w ruchu miejskim prowadzi się płynnie. Zawieszenie jest tak zestrojone, żeby podjazd na wyższy krawężnik nie był problemem, a przy szybszej jeździe po obwodnicy prowadził się świetnie. Auto jest również nieźle wygłuszone. Przy autostradowych prędkościach 120–140 km/h hałas z zewnątrz nie wpływa na komfort jazdy.

Pod maską mamy silnik benzynowy 1.6, który generuje 114 KM. W standardzie Subaru XV wyposażone jest w bezstopniową skrzynię biegów CVT, która dobrze współpracuje z silnikiem, jednak ten duet wymaga chwili, żeby nauczyć się z niego odpowiednio korzystać. Jednostka bokser brzmi groźnie i charakterystycznie (…).

Niespotykanym wręcz w konkurencyjnych modelach rozwiązaniem jest dostępny tutaj w standardzie symetryczny napęd 4×4. Działa on tak, że system odprowadza moc z przedniej osi na tył, równoważąc ją 60% do 40%. Zjeżdżając z drogi asfaltowej na kręte trasy Gór Stołowych, postanowiliśmy w praktyce przetestować opcję X-Mode. To rozwiązanie, które za pomocą jednego przycisku szybko zmieni miejskiego XV w sprawnego górskiego zdobywcę. W połączeniu z 22 centymetrami prześwitu dostajemy auto, które nawet przy stromych podjazdach specjalnie nie zadaje kierowcy pytań.

Subaru, jako jedyna marka, tworząc crossovera, daje nam w standardzie niemalże gotowy samochód. Już tłumaczę, co mam na myśli. W trosce o nasze bezpieczeństwo mamy tutaj pakiet ośmiu poduszek powietrznych, autonomiczny hamulec awaryjny, adaptacyjny tempomat, system martwego pola oraz nadzór nad ruchem poprzecznym. Ten ostatni, przyznam, dwa razy uratował mi skórę. Przy wyjeżdżaniu z ciasnego miejsca parkingowego przy galerii handlowej nawet kamera cofania nie uchwyci wszystkiego. System w odległości 70 metrów od samochodu wykrywa potencjalne zagrożenia – przechodniów lub inny pojazd – i informuje nas o tym. Więcej o systemach bezpieczeństwa na pokładzie Subaru XV możecie sami sprawdzić na bezpieczne.subaru.pl.

O tym, że samochód przyciąga spojrzenia, przekonałem się niejednokrotnie. Kierowcy w samochodach obok nieraz zerkali, by sprawdzić, co to dokładnie za model, a jeden z nich nawet pokusił się o pamiątkowe zdjęcie oznaczenia. (…)

Dobrze, to ile trzeba zapłacić, żeby był mój?

Katalogowo Subaru XV można kupić za niecałe 87 000 zł. Tyle zapłacimy za wersję Trend. Z kolei najwyższa wersja Exclusive to koszt nieco ponad 102 000 zł. Warto pamiętać, że standardowe wyposażenie jest tak bogate, że niezbędne dodatki nie podwoją ceny bazowej, a jedynie delikatnie ją podniosą. Zestawiając to z konkurencją, w tej cenie ciężko kupić nowy samochód, który posiada tak dużo systemów bezpieczeństwa oraz napęd S-AWD.

W moim odczuciu Subaru zdecydowało się stworzyć crossovera z prawdziwego zdarzenia. Wysoki standard, stały napęd 4×4, mnogość systemów bezpieczeństwa oraz solidność wykonania skutecznie wyróżniają go na tle konkurencji. (…)

Subaru XV to godne uwagi rozwiązanie dla kierowców, którzy szukają czegoś pomiędzy SUV-em a crossoverem.

PLEJADY

Magazyn miłośników Subaru

Redakcja / Wydawca / Reklama:
Subaru Import Polska sp. z o.o.
ul. Josepha Conrada 51
31-357 Kraków
tel. 12 687 43 00
redakcja@plejady.subaru.pl

Redaktor naczelny: Zbigniew Karcz
(zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl)
Redaktor prowadzący: Robert Malara
(robert.malara@plejady.subaru.pl)

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:
MEDIAGRAFIKA www.mediagrafika.pl

Pozostałe zdjęcia: archiwum Subaru, Subaru Corporation/Fuji Heavy Industries, Subaru Tecnica International, Szkoła Jazdy Subaru, iStock, Shutterstock, Fotolia LLC, ChromaStock, Mediagrafika

Magazyn „Plejady" jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru. Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

ISSN 1897-1989
plejady.subaru.pl

facebook.pl/**MagazynPlejady**