TOR WYŚCIGOWY KIELCE

V EDYCJA

TERMIN. **13 MARCA 2021R.**

WIELKIE STARCIE

SUBARU IMPREZA 20 VS MITSUBISHI LANCER 20

tvn turbo · interia · SUBARU · SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU · MITSUBISHI MOTORS · 4turbo inspired by competition · AMS Race&Rally Car Service

NR**94** (**1**/2021) ISSN 1897-1989 CENA: **12** zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR94 (1/2021) PLEJADY MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY

NAJMILEJ WSPOMINAM POWROTY –
ROZMOWA Z KACPREM REKOWSKIM /CZ. 2/

NIE NALEŻY ZAPOMINAĆ O DROBIAZGACH –
ROZMOWA Z DAVIDEM DELLO STRITTO
O ZIELONYCH STANDARDACH SUBARU

MODELE

„TYLKO WYPRODUKUJCIE ICH DUŻO!"

GALERIA

SUBARU XV 2.0I-S E-BOXER
ŚWIATŁEM MALOWANY

LUTY 2021 02
ISSN 1897-1989

Zaplanuj sezon 2021 z...

przygody4x4.pl

Pokażemy Ci:

- Gruzję
- Albanię
- Bułgarię
- Serbię
- Czarnobyl
- Mołdawię
- Rumunię
- Słowenię
- Macedonię
- Oman
- Namibię
- Maroko
- Jordanię
- Kirgistan
- Korsykę
- Sardynię
- Dagestan

ZAMÓW TU: *www.przygody4x4.pl*

Początek roku zazwyczaj przynosi ze sobą odrobinę świeżości: noworoczne postanowienia, nowe wyzwania, inspiracje i pomysły.

Rozpoczęty 2021 rok przyniósł zmiany także w ofercie marki Subaru. W styczniu dwa nasze modele wzbogaciły się o stylistyczne nowinki.

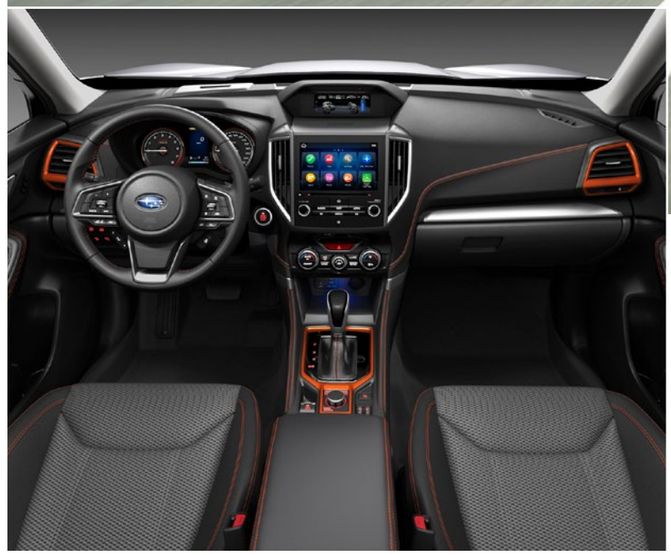
Paletę dostępnych kolorów Subaru XV w wersji 2.0i-S e-BOXER rozszerzyliśmy o wyjątkowy lakier Plasma Yellow Pearl, który prezentujemy w Galerii – nowym dziale Magazynu „Plejady".

Do polskich salonów trafił również Forester e-BOXER w wersji Special Edition z charakterystycznymi pomarańczowymi akcentami zdobiącymi przedni i tylny zderzak, listwy boczne oraz relingi dachowe. Zadziorności dodają również czarne wnętrza przednich reflektorów oraz wyjątkowe czarne 18-calowe felgi aluminiowe.

Forestera Special Edition wyróżniają również pomarańczowe przeszycia foteli, kierownicy, kokpitu, pomarańczowe ramki konsoli środkowej oraz bocznych nawiewów.

Nie pozostaje nic innego, jak zaprosić Państwa do salonów Subaru i lektury niniejszego wydania „Plejad".

Zespół Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

10 ŻYCIE NIE ZNOSI PRÓŻNI

ROZMOWY

14 NAJMILEJ WSPOMINAM POWROTY – ROZMOWA Z KACPREM REKOWSKIM /CZ. 2/

30 NIE NALEŻY ZAPOMINAĆ O DROBIAZGACH – ROZMOWA Z DAVIDEM DELLO STRITTO O ZIELONYCH STANDARDACH SUBARU

MODELE

34 „TYLKO WYPRODUKUJCIE ICH DUŻO!"

PODRÓŻE

42 SUBARIADA ACTIVE SŁOWENIA 2019 /CZ. 2/

NASI PARTNERZY

50 PRZECIĄGANIE LINY

PRZEPISOWO

56 POLSKIE PROBLEMY NA POLSKICH DROGACH /CZ. 3/

FANPAGE

62

GALERIA

64 SUBARU XV 2.0I-S E-BOXER ŚWIATŁEM MALOWANY

fot. Jan Cetera

SUBARU POTWIERDZA ELEKTRYCZNY MODEL DLA EUROPY

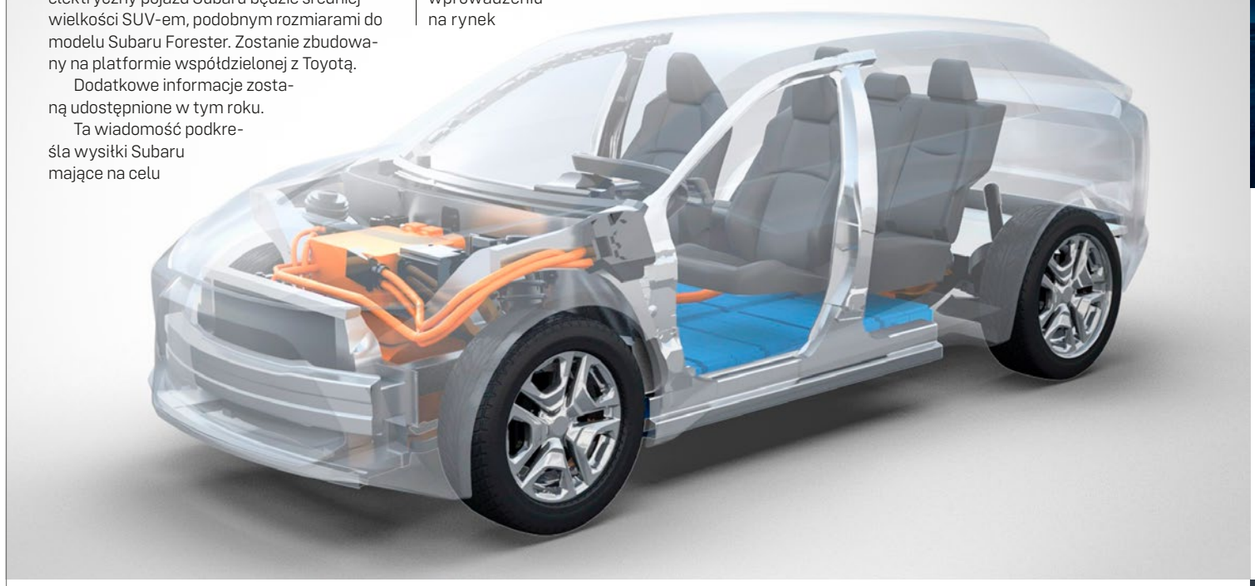
Subaru Europe, filia Subaru Corporation w Europie, potwierdziła, że firma przygotowuje się do wprowadzenia na rynek w pełni elektrycznego pojazdu.

Zaplanowany do przedstawienia w pierwszej połowie 2020 roku całkowicie elektryczny pojazd Subaru będzie średniej wielkości SUV-em, podobnym rozmiarami do modelu Subaru Forester. Zostanie zbudowany na platformie współdzielonej z Toyotą.

Dodatkowe informacje zostaną udostępnione w tym roku.

Ta wiadomość podkreśla wysiłki Subaru mające na celu zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko w Europie i zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na alternatywne układy napędowe.

Sygnalizuje również drugi krok elektryfikacji marki w Europie po niedawnym wprowadzeniu na rynek łagodnych hybrydowych wariantów trzech podstawowych modeli: Imprezy e-BOXER, Subaru XV e-BOXER i Forestera e-BOXER, stanowiących obecnie 60% wielkości sprzedaży.



SUBARU XV FINALISTĄ W KATEGORII MAŁYCH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH WEDŁUG AJAC

Stowarzyszenie Dziennikarzy Motoryzacyjnych w Kanadzie (AJAC) po raz kolejny zwróciło uwagę na samochód naszej marki. Tym razem eksperci z branży motoryzacyjnej ogłosili Subaru XV (w Ameryce Północnej zwane Crosstrekiem) w specyfikacji 2021 finalistą w ubieganiu się o tytuł najlepszego małego pojazdu użytkowego na tamtejszym rynku samochodowym w roku bieżącym.

W minionym roku kalendarzowym do oceny AJAC zakwalifikowało się ponad 250 pojazdów. W programie, którego celem była weryfikacja samochodów na rok 2021, uwzględniono te, które zostały przeprojektowane, odświeżone czy też reprezentowały linie modelowe z ubiegłych lat. Warunkiem było oddanie na te pojazdy minimalnej liczby głosów przez dziennikarzy AJAC testujących je na tych samych drogach, po których na co dzień poruszają się kanadyjscy kierowcy, i w warunkach, jakie im faktycznie towarzyszą.

Podsumowując pracę dziennikarzy AJAC, Stephanie Wallcraft, prezes stowarzyszenia, odniosła się do wyzwań, z którymi przyszło im się mierzyć w ubiegłym roku. Mimo trudności pojazdy udało się przetestować, a następnie wystawić im noty na potrzeby programu Kanadyjski Samochód Roku 2021. Wallcraft wyraziła uznanie dla rzeszy ekspertów motoryzacyjnych pracujących dla AJAC od Vancouver po Halifax i dumę z formułowanych przez nich bezstronnych rekomendacji, tak cennych dla kanadyjskich kierowców szukających rzetelnych opinii na temat samochodów.

Swojego zadowolenia z wejścia Subaru XV do grona finalistów w bieżącym programie AJAC nie krył Yasushi Enami, prezes i dyrektor generalny Subaru w Kanadzie. Podkreślił on, że tworząc samochody Subaru, uwzględniamy specyfikę kanadyjskich dróg i klimatu, a bezpieczeństwo klientów naszej marki jest najwyższym priorytetem.

Jeśli Subaru XV zostanie uznane zwycięzcą wspomnianego segmentu, wraz ze zwycięzcami w siedmiu innych kategoriach kwalifikowałoby się do tytułu Kanadyjskiego Samochodu Roku 2021 lub Kanadyjskiego Pojazdu Użytkowego Roku 2021. Wyniki ogłoszone we współpracy z salonem samochodowym Auto Show w Montrealu poznamy już niebawem.

LEVORG SAMOCHODEM ROKU W JAPONII

W grudniu poznaliśmy zwycięzcę konkursu na samochód roku w Japonii w edycji 2020/2021. Został nim nowy Levorg, zapisując zgłoskami Subaru karty historii tego plebiscytu już po raz trzeci. W 2016 roku ten zaszczytny tytuł otrzymały Impreza Sport i Impreza G4.

Najnowsza wersja Levorga, niedostępna w Polsce, opracowana została zgodnie z filozofią Grand Touring realizowaną przez inżynierów Subaru. Kierując się jej założeniami i wykorzystując najnowsze technologie marki, udało się stworzyć samochód pozwalający kierowcom i pasażerom cieszyć się jeszcze bardziej komfortową, bezpieczną i przyjemną jazdą. Levorg jest uosobieniem zaawansowanego bezpieczeństwa, sportowego charakteru i praktyczności.

Nowy Levorg cieszy się w Japonii dużym zainteresowaniem. Do 6 grudnia łączna liczba złożonych na niego zamówień wyniosła 12 594. Oznacza to, że przekroczona zostanie założona docelowa sprzedaż tego modelu – 2200 sztuk miesięcznie. Przyszłym użytkownikom samochodu najbardziej podoba się jego innowacyjny charakter. Aż 94% spośród nich zdecydowało się na Levorga z najnowszą wersją systemu EyeSight. Jest nią EyeSight X, wyposażony nie w dwie, lecz cztery kamery.

W ostatniej edycji konkursu członkowie jury mogli oddawać swoje głosy na pojazdy, które miały swoją oficjalną premierę w Japonii w okresie od 1 listopada 2019 roku do 31 października 2020 roku. Tomomi Nakamura, prezes i dyrektor generalny Subaru Corporation, wyraził swoje zadowolenie z przyznania najważniejszego tytułu Levorgowi. Dziękując klientom naszej marki za nieustanne wsparcie, zapewnił o dokładaniu dalszych starań mających na celu tworzenie samochodów oferujących zadowolenie i spokój podczas jazdy.

ŚWIETNE WYNIKI SPRZEDAŻY SUBARU W KANADZIE

Na początku roku dotarły do nas nowe informacje z Kanady dotyczące sprzedaży naszych samochodów na tamtejszym rynku. Zarówno ostatni kwartał, jak i całe drugie półrocze ubiegłego roku okazały się tam rekordowymi okresami pod względem odnotowanej liczby nabywców nowych pojazdów spod znaku Plejad.

W samym tylko grudniu na zakup samochodów Subaru zdecydowało się 4541 Kanadyjczyków. Liczba ta pozwoliła na zamknięcie ostatniego kwartału 2020 roku z wynikiem 16 412 sprzedanych egzemplarzy. W odniesieniu do tego samego kwartału 2019 roku oznacza to wzrost sprzedaży o 6%. W minionym roku w Kanadzie sprzedano łącznie aż 52 129 naszych pojazdów, co przełożyło się na największy dotychczas w historii ich udział na tamtejszym rynku samochodowym – 3,4%.

Naszym niekwestionowanym liderem w Kanadzie, który cieszył się największym zainteresowaniem kierowców, było Subaru XV (w Ameryce Północnej zwane Crosstrekiem). W grudniu sprzedano tam aż 1848 egzemplarzy tego modelu, co oznacza wzrost o 54,9% w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego. O wzroście popytu w grudniu 2020 w zestawieniu z grudniem 2019 można mówić również w odniesieniu do WRX STI i Subaru BRZ – wyniósł on odpowiednio 58,4% i 22,7%.

W minionym grudniu nasze samochody cieszyły się największym zainteresowaniem w regionie Kanady Atlantyckiej oraz w prowincji Quebec. To właśnie w ostatnim miesiącu roku odnotowano w nich rekordową sprzedaż. Tak duża popularność naszej marki wśród kanadyjskich kierowców to powód do radości. Yasushi Enami, prezes i dyrektor generalny Subaru w Kanadzie, komentując ubiegły rok, podkreślił, że był on wyjątkowo trudnym okresem dla przemysłu motoryzacyjnego, wymagającym od osób w niego zaangażowanych dużej odporności i determinacji. Jednocześnie pogratulował wszystkim pracownikom, sieci dealerskiej i partnerom, dzięki którym mimo zaistniałych trudności udało się osiągnąć w Kanadzie tak dobre wyniki.

IMPREZY POD SPECJALNYM NADZOREM

Staropolskie przysłowie mówi, że jeśli „na świętego Hieronima jest deszcz lub go ni ma, to pod koniec listopada pada, albo nie pada". Jednego jednak możemy być pewni – gdy na tor przyjeżdżają właściciele Imprez, to z całą pewnością będzie udana impreza. Inaczej nie mogło być i tym razem na Torze Kielce w Miedzianej Górze, podczas zorganizowanego przez Szkołę Jazdy Subaru sportowego treningu.

Instruktorzy przygotowali specjalny, nowy program szkolenia, podczas którego uczestnicy mieli możliwość nauki prawidłowego pokonywania szykany w identycznej konfiguracji jak w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski. Podczas kolejnego ćwiczenia trenerzy omówili punkty hamowań, zdradzili, jak uzyskać najszybszą linię wyścigową czy też jak właściwie obserwować zakręty. Niewątpliwie dynamiczne przejazdy wymagającego odcinka leśnego toru wyścigowego, uzupełnione o cenne rady instruktorów SJS, dostarczyły uczestnikom olbrzymiej frajdy. Ślepe zakręty, duże przewyższenia oraz śliska nawierzchnia podczas tego ćwiczenia podniosły poprzeczkę jego uczestnikom bardzo wysoko.

W drugiej części dnia nie mogło zabraknąć elementu rywalizacji. Pomiar czasu na próbie sportowej sprawił, że w tej części treningu serce każdego uczestnika biło szybciej. Kluczem do osiągnięcia dobrego czasu na torze wyścigowym jest jazda w taki sposób, aby opony znajdowały się jak najbliżej granicy przyczepności, a sekcja zakrętów pokonywana była z maksymalną prędkością.

Dobra zabawa, adrenalina, pozytywne emocje i uśmiechy towarzyszyły wszystkim pasjonatom i miłośnikom marki Subaru, którzy w komplecie zameldowali się na torze.

TEKST: **MICHAŁ KRUK** / ZDJĘCIA: **JAKUB ROZMUS**

ŻYCIE NIE ZNOSI PRÓŻNI

Sezon rajdowy 2020, tak w Polsce, jak i na świecie, był tworem dziwnym, pokracznym, zjawiskiem, o którym wielu organizatorów imprez motoryzacyjnych, zawodników i kibiców chciałoby jak najszybciej zapomnieć. Tak jak informowaliśmy na łamach poprzednich wydań Magazynu „Plejady", zdając relacje ze startów załogi granatowej Subaru Imprezy 555 – Michał Pryczek i Jacek Pryczek, sezon Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski zakończył się po rozegraniu 3 rund. W związku z trwającą pandemią cały rajdowy świat w Polsce pełen obaw wyczekiwał informacji na temat najbardziej medialnej imprezy rajdowej w kraju, czyli corocznego Rajdu Barbórki Warszawskiej. Niestety 23 października 2020 roku oficjalny komunikat organizatorów pozbawił wszystkich nadziei. Rajd został odwołany.

Zgodnie z powiedzeniem „życie nie znosi próżni" w listopadzie całą rajdową Polskę obiegła informacja o spontanicznie wymyślonej i organizowanej imprezie rajdowej, która miała aspiracje wypełnić lukę po odwołanym rajdowym święcie w Warszawie. Tor Modlin Rally Show, bo tak została nazwana ta impreza, to nowe rajdowe widowisko, którego pomysłodawcą oraz jednym z głównych organizatorów okazał się Leszek Kuzaj, człowiek, którego w środowisku rajdowym przedstawiać nikomu nie trzeba. Inicjator stworzenia w 2003 roku Subaru Poland Rally Team, czterokrotny mistrz Polski w klasyfikacji generalnej (trzykrotnie jeżdżący Subaru Imprezą), II wicemistrz Europy w 2002 roku.

11 i 12 grudnia 2020 roku całe polskie rajdowe podwórko skierowało swoje oczy w jedno miejsce. Do rozegrania Tor Modlin Rally Show wykorzystane zostały obie części obiektu zlokalizowanego tuż obok lotniska w Modlinie – tor szkoleniowy oraz tor sportowy, a łącząca je droga techniczna pozwoliła na rozegranie wydarzenia całkowicie na prywatnym terenie. Impreza była tak bardzo kompaktowa, że dojazdówki sumarycznie wyniosły niecałe 2 kilometry przy 37 km prób sportowych. Obiekt umożliwił organizatorom przygotowanie 9 prób w ramach zasadniczej rywalizacji w rajdzie oraz próby numer 10, wyłączonej z klasyfikacji, stanowiącej oddzielne Kryterium Toru Modlin (na wzór odwołanej Barbórki Warszawskiej, gdzie Kryterium Karowa nie było zaliczane do klasyfikacji rajdu). Warto przypomnieć, że Tor Modlin był wykorzystany w poprzednich edycjach Barbórki do przeprowadzenia prób sportowych, ale wtedy załogi musiały pokonywać znacznie większe odległości pomiędzy poszczególnymi OS-ami. Tutaj cała impreza, od rana do wieczora, odbyła się w jednym miejscu.

Prognozy pogody zapowiadały możliwość wystąpienia opadów śniegu, więc MTS Dzierżoniów, serwisujący A-grupową Imprezę Pryczków, przygotował ją w tzw. konfiguracji uniwersalnej, zapewniającej bezpieczeństwo jazdy w każdych możliwych warunkach, jakie mogły zastać załogę podczas imprezy – zarówno suchy, mokry, jak i ośnieżony asfalt nie stanowiły zagrożenia dla szybkiego pokonywania prób.

Dwa dni przed rajdem zespół Subaru Historic Rally Team miał możliwość odbycia jazdy testowej na obiekcie. Dzięki opadom śniegu dostarczyła ona Michałowi i Jackowi dużo frajdy. Była to ich pierwsza okazja pojeżdżenia A-grupową rajdówką w zimowych warunkach. Krótki filmik z tego wydarzenia można znaleźć na profilu SHRT na Facebooku. Dzień przed imprezą odbył się odcinek testowy, przejeżdżany już po mokrym, a nie zaśnieżonym asfalcie, podczas którego „Babcia" uzyskała 3. czas w klasie historycznej rajdu – H1. Pierwszą trójkę w tej klasie dzieliły niecałe 3 sekundy różnicy, co zapowiadało ciekawą, zaciętą rywalizację w sobotę, kiedy to warunki pogodowe miały się jeszcze nieco poprawić.

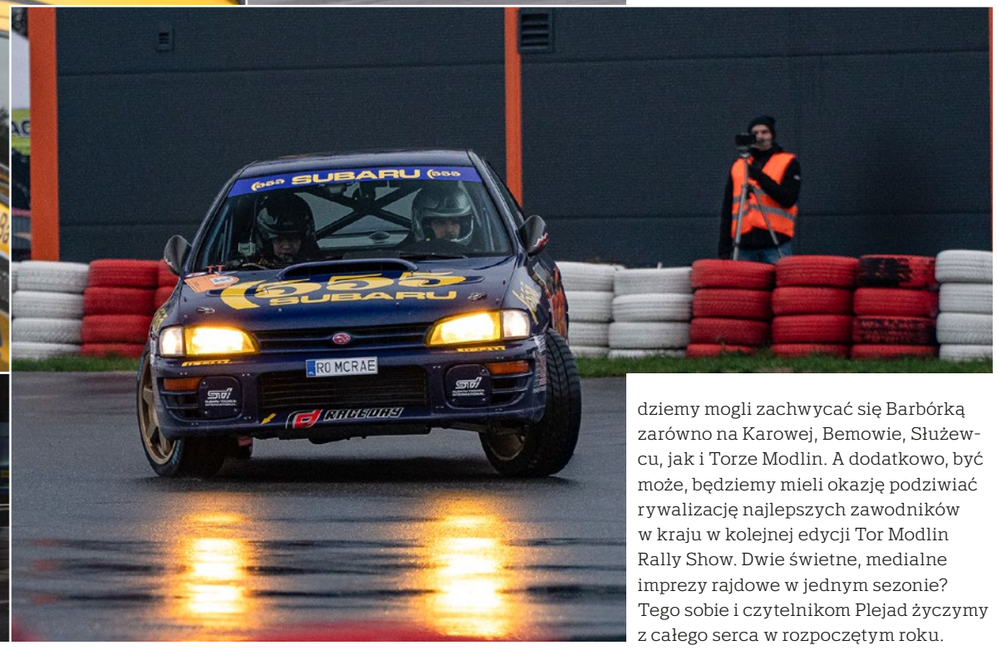
W związku z ograniczeniami wprowadzonymi wskutek pandemii organizator nie mógł w żaden sposób udostępnić obiektu kibicom. Ponieważ jednak tego typu wydarzenia bez wiernych fanów nie mają większego sensu, relacje na żywo były emitowane z wykorzystaniem różnych kanałów transmisji (Facebook, YouTube, TV).

Najgroźniejszymi rywalami Pryczków w klasie H1 byli Artur Rowiński i Łukasz Zapart, startujący Audi Quattro, i to z ich czasami Michał z Jackiem porównywali się po każdym odcinku. O ile na każdym z pierwszych czterech rajdówka niemieckiego producenta zyskiwała po sekundzie przewagi w stosunku do „Babci", o tyle od próby numer 5, kiedy to Audi skończyło odcinek na kapciu, sytuacja diametralnie się zmieniła. Wszystkie kolejne próby w tej rywalizacji padły łupem auta z Kraju Kwitnącej Wiśni.

Również w wynikach klasyfikacji generalnej od OS 5 aż do końca zasadniczej części rajdu załoga granatowej Imprezy meldowała się na mecie zawsze na 10. miejscu. Na próbie numer 7 sędzia faktu dopatrzył się jednak delikatnego muśnięcia skręconym kołem rajdówki opony na jednej z szykan i na załogę nałożono 10 sekund kary. Finalnie „Babcia 555" zakończyła Tor Modlin Rally Show na świetnym 12. miejscu w klasyfikacji generalnej. Co więcej, gdyby nie wspomniane 10 sekund kary, to byłoby to rewelacyjne 9. miejsce. Takie są jednak niestety rajdy, ale i tak mimo wszystko cały zespół był bardzo zadowolony z uzyskanego rezultatu i pięknych, technicznych przejazdów poszczególnych prób. W tak doborowym towarzystwie, zarówno świetnych zawodników, jak i technologicznie zaawansowanych, nowoczesnych rajdówek, wynik dostarczył dużo satysfakcji.

Podczas ostatniego odcinka specjalnego, Kryterium Toru Modlin, Pryczki poszli za ciosem i świetny przejazd zaowocował 9. czasem w klasyfikacji generalnej tej próby. To kolejny powód do ogromnej radości i dumy z załogi SHRT. W krótkim wywiadzie udzielonym na mecie ostatniego odcinka Michał Pryczek tajemniczo wspomniał o planach rozwoju zespołu w sezonie 2021. Co dokładnie miał na myśli? Nie wiadomo. Nie chciał zdradzać szczegółów, ponieważ nie ma jeszcze pewności, czy uda się je zrealizować. Trzymamy kciuki za szczęśliwą ich realizację!

Podsumowując imprezę na Torze Modlin, wszyscy zawodnicy, jak również członkowie ich zespołów wyrażali się w samych superlatywach na temat organizacji ostatniej rajdowej imprezy 2020 roku. Przygotowanie w tak krótkim czasie tak zwartej i medialnie przystępnej, mimo pandemii, imprezy to naprawdę duża sztuka. Niektórzy mogliby się pokusić o komentarz „umarł król, niech żyje król!". Biorąc jednak pod uwagę ogromną historię i renomę Rajdu Barbórki (a w szczególności OS-u Kryterium Karowa) oraz wykorzystywanie Toru Modlin w poprzednich edycjach rajdu, wierzymy, że król nie umarł, a jedynie zrobił sobie przerwę i w 2021 roku ponownie będziemy mogli zachwycać się Barbórką zarówno na Karowej, Bemowie, Służewcu, jak i Torze Modlin. A dodatkowo, być może, będziemy mieli okazję podziwiać rywalizację najlepszych zawodników w kraju w kolejnej edycji Tor Modlin Rally Show. Dwie świetne, medialne imprezy rajdowe w jednym sezonie? Tego sobie i czytelnikom Plejad życzymy z całego serca w rozpoczętym roku.



ROZMAWIAŁA: **AGNIESZKA JAMA**

NAJMILEJ WSPOMINAM POWROTY – ROZMOWA Z KACPREM REKOWSKIM

Kacper Rekowski z Torunia swe życie na stałe związał z wodą. Po ukończeniu edukacji w Akademii Morskiej jako marynarz ruszył na podbój mórz i oceanów na statkach towarowych. Kilka lat temu postanowił zmienić nieco swoje obowiązki na pokładzie i spróbować sił jako ratownik morski. Obecnym miejscem jego pracy są statki ratownicze. Choć zdążył się już przyzwyczaić do tego, że blisko połowę czasu w roku spędza na wodzie, to jednak nieustannie tęskni za lądem. To na nim może realizować sportowe pasje i jeździć Foresterem, o którym jeszcze niedawno marzył całymi godzinami podczas dalekich rejsów.

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

A.J.: Obecnie jest Pan zatrudniany na statkach ratowniczych. Jak Pan na nie trafił i jak „od kuchni" wygląda teraz Pana praca?

K.R.: O tego rodzaju statkach dowiedziałem się od swoich starszych kolegów, którzy również ukończyli Akademię Morską i zaczynali pływać właśnie na takich jednostkach. Od czasu ukończenia studiów utrzymujemy kontakty i na bieżąco wymieniamy się informacjami. Sporo wiadomości na temat statków ratowniczych zaczerpnąłem również z internetu, zacząłem czytać na ich temat i przeglądać strony firm, które świadczą usługi w oparciu o nie. W pewnym momencie postanowiłem aplikować do jednej z duńskich i udało się, dostałem tę pracę! Jest to pierwsza firma, w której realizuję się w roli ratownika morskiego i pracuję w niej już od czterech lat. Jest mi w niej dobrze i uważam, że oferowany przez nią „socjal" marynarski jest naprawdę bardzo dobry. Mam kontakt z kolegami, którzy pracują w podobnych firmach brytyjskich i norweskich. Porównując ich warunki zatrudnienia do moich, moje wypadają naprawdę bardzo dobrze. Trzymam się więc tego pracodawcy, jak tylko mogę. Statki, na których pracuję, to statki ratownicze albo tak zwane statki stand-by, czyli takie, które czuwają pod jakąś morską instalacją, platformą wiertniczą, platformą wydobywczą, tudzież pod statkiem produkcyjnym, na którym przetwarzany jest jakiś surowiec. Statek ratowniczy może także operować w rejonie, w którym prowadzone są jakieś specjalistyczne prace morskie związane z poszukiwaniem oraz wydobywaniem złóż naturalnych. Jeden bądź kilka statków ratowniczych przebywa w takim rejonie i zabezpiecza taką czy inną instalację. Naszym głównym zadaniem jest nic innego jak czuwanie nad bezpieczeństwem ludzi, którzy tam pracują, zwłaszcza, jeśli wykonują oni pewne określone niebezpieczne prace poza burtą albo daną instalacją, na przykład kiedy wiszą na linach i wykonują zadania związane z serwisowaniem. My jako ratownicy mamy ich na oku, cały czas czuwamy i gdyby któryś z tych pracowników wpadł do morza, wówczas mamy jedynie dwie minuty na obsadzenie naszej szybkiej łodzi ratowniczej, znalezienie się na wodzie i ruszenie z pomocą. Osobiście jestem sternikiem manewrowym szybkiej łodzi ratowniczej i w chwili, kiedy słyszę alarm, obsadzam ją i w ciągu wspomnianych dwóch minut muszę ruszyć do akcji.

A.J.: Czyli tak na dobrą sprawę jest Pan cały czas w pogotowiu... Jak długo?

K.R.: Mój typowy rejs trwa dwadzieścia osiem dni plus/minus trzy dni. Bywa z tym różnie, bo jest to bardzo specyficzna praca. W tym czasie faktycznie jestem w pogotowiu przez dwadzieścia cztery godziny na dobę. Kiedy ja czuwam, oficerowie na mostku pełnią wachtę i pozostają w stałym kontakcie z obsadą instalacji, których pilnujemy. Czasami zdarza się, że nasz statek pozostaje w tak zwanym odwodzie. Oznacza to, że jesteśmy w gotowości, pomimo że na instalacji nie są wtedy prowadzone żadne prace. Bywa również, że znajdujemy się w tak zwanej szczególnej ostrożności – dzieje się tak wtedy, kiedy oficer otrzymuje informację, że na innym statku, instalacji morskiej czy platformie są prowadzone jakieś szczególnie niebezpieczne zadania. Wówczas zbliżamy się do tego obiektu i wchodzimy w tak zwaną strefę buforową, która rozciąga się w odległości 500 metrów od niego. Wtedy pilnujemy bezpieczeństwa prowadzonych prac z bardzo bliska, żeby w chwili zagrożenia móc zareagować jeszcze szybciej. Kiedy ryzykowne zadania zostają zakończone, oddalamy się poza tę strefę i znowu przechodzimy w tryb gotowości rutynowej. Można powiedzieć, że „kręcimy się" wtedy, dryfujemy, pływamy w tę i z powrotem, oczywiście ciągle zachowując czujność.

fot. Jan Cetera

A.J.: Czy przy takim dłuższym dryfowaniu nie wieje czasami trochę nudą?

K.R.: Tak, czasem tak dokładnie jest. Niestety, to wiąże się z pracą takiego rodzaju. Jeżeli na statku typu stand-by pracuje człowiek, który nie potrafi sobie tego wolnego czasu zorganizować, to niestety potwornie się tam znudzi i będzie zachodził w głowę, co ze sobą zrobić. Ale to nie jestem ja! Są książki, filmy. Poza opisaną rutynową pracą mamy też bardzo dużo ćwiczeń. W ramach takich zajęć bardzo często na przykład obsadzamy łódź ratowniczą i pływamy nią. To, jaką formę przybierze spędzanie wolnego czasu, w dużej mierze zależy również od załogi.

A.J.: A na jaką Pan trafił?

K.R.: Załoga, do której należę, liczy dwanaście osób, z których osiem to Duńczycy. Pozostałe cztery osoby to Polacy – trzech marynarzy i jeden kucharz. Mam to szczęście, że trafiłem na fajną ekipę, której członkowie w wolnym czasie nie zamykają się w swoich kabinach, lecz wychodzą po godzinach „do ludzi". *(śmiech)* W naszym polskim minigronie mamy coś na kształt wieczornych spotkań. Robimy sobie razem herbatę, oglądamy seriale czy filmy. Robimy tak w zasadzie codziennie. Z reguły o godzinie 20:00 spotykamy się na mesie, chłopaki parzą mi herbatę, a ja przynoszę dyski z filmami. Bywało również czasami i tak, że te wieczory filmowe urządzaliśmy wspólnie z Duńczykami, ale tak naprawdę to wszystko zależało od tego, na jakiego Duńczyka się trafiło. *(śmiech)* Generalnie u nas jest tak, że 60% załogi stanowi stała ekipa. Na takim statku ludzie raczej się nie zmieniają, ale w ciągu czterech lat mojej pracy kilka osób zostało jednak zastąpione przez inne. W tym czasie trafiałem również na Duńczyków, którzy chętnie dołączali do nas w czasie wolnym, ale wspólne celebrowanie wolnych chwil jest raczej domeną Polaków. Na szczęście duńska część załogi na naszym statku to ludzie dosyć otwarci i bardzo fajnie się z nimi dogadujemy. W zespole mamy też jedną dziewczynę, Dunkę. Z nią także mamy bardzo fajny kontakt. Generalnie zatem nie dochodzi między nami do konfliktów. Nie przypominam sobie absolutnie żadnych nieporozumień. Trzeba pamiętać o tym, że Duńczycy to w końcu nacja bardzo mało konfliktowa. Gdy tylko dzieje się coś nie tak, oni zawsze są nastawieni na otwarty dialog i szczerą rozmowę. Jednak naprawdę nie przypominam sobie takich sytuacji na naszym pokładzie.

A.J.: Wróćmy do pracy. Jak często zdarzają się sytuacje niebezpieczne, kiedy Wasza ingerencja jest konieczna?

K.R.: W czasie mojej dotychczasowej czteroletniej służby na statku, na którym obecnie pełnię swoje obowiązki, na szczęście nie musiałem uczestniczyć w akcji pod tytułem „człowiek za burtą". Statki produkcyjne, platformy wiertnicze i inne specjalistyczne instalacje na szczęście działają zgodnie z bardzo surowymi procedurami zabezpieczeń ludzi podczas wykonywania niebezpiecznych czynności. Załogi naszej firmy ruszają na ratunek kogoś, kto faktycznie znalazł się w wodzie, średnio dwa do trzech razy w roku. Zawsze pod koniec grudnia mamy podsumowanie całego roku kalendarzowego i stąd wiem, którzy koledzy pływali już do rozbitków. Człowiek w wodzie nie jest jednak jedynym niebezpiecznym zdarzeniem, podczas którego musimy ingerować. Bardzo często zdarzają się tak zwane sytuacje ratownictwa technicznego. Otrzymujemy też inne zgłoszenia, na podstawie których spieszymy z pomocą. Na przykład podczas mojego ostatniego rejsu mieliśmy bardzo dużo zgłoszeń i próśb o wsparcie jednostek, które kończyły wykonywanie określonych prac w danej lokacji. Przez ostatni rok pilnowaliśmy między innymi statku produkcyjnego, który specjalnymi rurami był podpięty do instalacji morskich. Ten statek kończył niedawno służbę w swojej niezmiennej od lat lokalizacji. Trzeba było odpiąć go od wspomnianych rur, z pomocą przypłynęły statki specjalistyczne. Załoga jednego z nich poprosiła o pomoc również nas. Przykładów innych drobnych prac i wsparcia z naszej strony jest naprawdę bardzo dużo. Ostatnio, przy okazji zakończenia czarteru innej jednostki, transferowaliśmy dwóch marynarzy z jednego statku na drugi. Bardzo często naszą łodzią ratowniczą transportujemy także dokumentację techniczną, różnego rodzaju specyfikacje. Najprościej można powiedzieć, że jesteśmy łącznikiem między innymi jednostkami.

Kiedyś czuwaliśmy nad jedną z platform u wybrzeży Szkocji. Byliśmy wtedy bardzo blisko lądu. Wyraźnie widać było klify, o które rozbryzgiwała się woda morska. Strefa, w której przebywaliśmy, była oczywiście strefą buforową. Niestety lokalni rybacy często nie

fot. Jarosław Szuba

przestrzegali jej granic, wówczas my byliśmy wzywani „na odsiecz". Dosłownie przeganialiśmy rybaków ze strefy 500 metrów wokół platformy. *(śmiech)* Bywało również i tak, że sieci rybackie zaplątywały się o podesty lub nogi tej platformy, a my musieliśmy je rozplątywać. Było to typowe ratownictwo techniczne. Tego rodzaju aktywności i asyst na morzu mamy bardzo dużo. W zasadzie na każdym rejsie zaliczamy tego typu zadanie.

A.J.: Jaką sytuację na morzu wspomina Pan najmilej?

K.R.: Najmilej zawsze wspominam powroty! *(śmiech)* Aczkolwiek bardzo lubię pewien specyficzny klimat czasami odczuwalny na morzu. Ostatnio zdarzyło mi się go poczuć, kiedy staliśmy „na kotwicy" u wybrzeży Szkocji, chyba na krótko przed wejściem do portu. Był bardzo ładny dzień, pogoda wspaniała, a na morzu nie było praktycznie żadnej fali. Wtedy wyraźnie dało się poczuć cudowny, jedyny w swoim rodzaju zapach świeżego powietrza. Trzeba pamiętać, że Morze Północne charakteryzuje się tym, że często jest bardzo agresywne. Tego dnia jego powierzchnia była gładka jak tafla jeziora. To takie dni na wodzie wspominam najmilej. Właśnie na tym rejsie, do którego teraz nawiązałem, ten spokój podziwiałem wspólnie z moim pierwszym oficerem, który przyznał, że gdyby taka pogoda zawsze panowała na morzu, to w zasadzie każdy mógłby być marynarzem.

W mojej dotychczasowej karierze było również wiele zaskakujących momentów, których nie zapomnę do końca życia. Podczas jednego z dłuższych rejsów na statku towarowym, kiedy przepływaliśmy przez cieśninę Bosfor, zdarzyło się coś naprawdę wyjątkowego. Postanowiłem wtedy obejrzeć po raz kolejny film „Polowanie na Czerwony Październik". Podczas oglądania zrobiłem sobie krótką przerwę, zaparzyłem kawę i wyszedłem na moment na pokład, by zaczerpnąć świeżego powietrza. Proszę sobie wyobrazić moje zdziwienie, kiedy ujrzałem łódź podwodną wynurzoną w odległości zaledwie jakichś 100 metrów od naszego statku! Była to najprawdopodobniej jednostka tureckiej marynarki wojennej. Ten film, wybrany wtedy przeze mnie całkiem przypadkowo, w zderzeniu z tym, co zobaczyłem za burtą – to było coś! Był to istny zbieg okoliczności! Jestem stuprocentowo pewny, że minęliśmy się wtedy z prawdziwą łodzią podwodną i nic mi się nie wydawało... *(śmiech)*

A.J.: Przed chwilą wymienił Pan Morze Północne. Po jakich jeszcze akwenach porusza się Pan obecnie?

K.R.: Firma, w której teraz pracuję, w zasadzie w 90% obsługuje właśnie Morze Północne. Są na nim wydzielone trzy tak zwane sektory – duński, brytyjski i norweski. Ja przeważnie operuję w sektorze brytyjskim, niemalże dokładnie w połowie drogi między Szkocją a Norwegią. Bardzo często „kręcimy się" również u wybrzeży Wysp Owczych i na Morzu Norweskim. Moja firma do niedawna miała swoje jednostki także na wodach w okolicy Egiptu. Tam nasze załogi wykonują prace specjalistyczne.

A.J.: Czy często zmagacie się z trudnymi warunkami na morzu? Czy osobiście kiedykolwiek znalazł się Pan w sytuacji zagrożenia, poczuł strach?

K.R.: Absolutnie tak. Bardzo często, zwłaszcza w sezonie jesienno-zimowym, morze potrafi dać naprawdę porządnego kopa! Czasem zmagamy się z falami niewyobrażalnej wielkości. Są to momenty, w których nie moglibyśmy wodować naszych łodzi ratowniczych. Te bardzo wysokie fale w połączeniu z nadzwyczaj silnym wiatrem naprawdę dają popalić. Gdyby w takich warunkach nasz statek stracił napęd, to stanowiłoby to naprawdę poważne zagrożenie życia załogi. Statek ratowniczy, na którym aktualnie pracuję, nie jest duży, ma tylko około 50 metrów długości. W porównaniu do statków towarowych, na których pływałem kilka lat temu, jest on stosunkowo małą jednostką. Tamte miały po 250 metrów długości. Bez względu na panującą aurę sama praca na statku również bywa niebezpieczna, zwłaszcza jeśli operuje się różnymi linami i linkami. Zajęcie to nie jest niebezpieczne dla życia, ale może stanowić zagrożenie dla naszego zdrowia. Cały czas trzeba zwracać uwagę na to, gdzie trzyma się ręce, co się robi w danym momencie. Należy pamiętać o używaniu środków ochrony osobistej, a przede wszystkim najpierw myśleć, potem robić, bo w przeciwnym razie mogą zdarzyć się wypadki. Niebezpieczne mogą okazać się również takie czynności jak przeładunki, czy też różne manewry w porcie, jak cumowanie, przy których również operuje się linami. Jeśli chodzi o moje przygody, które mogły skończyć się źle, to miałem kiedyś do czynienia

fot. Jarosław Szuba

z sytuacją, którą nazwałem mikroskopijnym pożarem na statku. Było to jeszcze w czasie mojej pracy na jednostce handlowej. Szedłem akurat do naszego tak zwanego biura pokładowego. Było to miejsce, w którym marynarze zwyczajowo spotykali się na kawie. Kiedy tam wszedłem, zastałem płonący czajnik. Była to istna kula ognia! Prawdopodobnie doszło do jakiegoś zwarcia instalacji. Na początku mnie zamurowało i intuicyjnie sięgnąłem po gaśnicę. Kolega, który akurat też się tam zjawił, wyciągnął jednak szybko wtyczkę z kontaktu i... cały ten pożar wyrzucił za burtę. *(śmiech)* Teraz wspominam tę sytuację z humorem, ale prawda jest taka, że dobrze, iż znaleźliśmy się tam w odpowiednim momencie, bo mogło się to przerodzić w coś zdecydowanie gorszego. Z kolei za czasów mojej służby na statku ratowniczym przeżyłem sytuacje, w których musiałem wodować naszą łódź ratowniczą przy dość wysokiej fali. Wtedy było naprawdę bardzo duże ryzyko jej wywrócenia się. Oczywiście, w przypadku znalezienia się w wodzie, jesteśmy chronieni przez specjalne kombinezony wypornościowe. Pozwalają one utrzymać temperaturę ciała. Jesteśmy także wyposażeni w tak zwane radiopławy lokacyjne. Trzeba jednak pamiętać, że ryzyko znalezienia się w wodzie zawsze oznacza ryzyko zagrożenia życia. I faktycznie miewałem takie momenty, że towarzyszył mi spory stres. Na szczęście wykonujemy naprawdę dużo ćwiczeń, które pomagają nabyć określonych umiejętności i w pewnym stopniu przygotować się do takich zdarzeń.

A.J.: Czy załoga statku ratowniczego bierze czasami udział w akcjach mających na celu usuwanie różnego rodzaju zanieczyszczeń z wód morskich?

K.R.: Nasza załoga nie miała jeszcze okazji brać udziału w akcji ratownictwa ekologicznego, bo tak się fachowo określa tego typu działania, ale jak najbardziej jesteśmy do nich przygotowani. Na naszym statku jesteśmy wyposażeni w specjalne zbiorniki ze środkami do walki z zanieczyszczeniami. Są to środki na różnego rodzaju wycieki, na przykład olejowe. Gdyby zaistniała taka konieczność, mamy pięć minut na wyrzucenie za lewą i prawą burtę i rozłożenie na morzu dwóch specjalnych ramion. Są one niczym innym jak rurami będącymi zraszaczami. To nimi dozujemy środki chemiczne absorbujące wyciek. Nasz statek powinien płynąć wówczas w kierunku takiego rozlewu, na przykład olejowego, dozować poprzez wspomniane rury odpowiedni środek i tym samym blokować dalsze rozprzestrzenianie się zanieczyszczenia. Oczywiście są to działania doraźne. W tzw. międzyczasie powinny przybyć bowiem na pomoc inne statki, które mają możliwość wypompowania rozlewu.

fot. Kacper Rekowski

A.J.: Obecnie dużo mówi się o śmieciach, które w ogromnych ilościach dryfują na powierzchni mórz i oceanów. Jak to wygląda z dala od lądu, na otwartym morzu?

K.R.: Bardzo często jesteśmy wzywani do dryfujących obiektów w pobliżu zabezpieczanych przez nas instalacji. Naszym zadaniem jest ich zlokalizowanie, zidentyfikowanie i wydobycie. Często są to na przykład beczki, baniaki, większe plastikowe opakowania. Wyłowione tego rodzaju śmieci zabieramy na nasz statek, a następnie zdajemy w porcie. Jeśli chodzi o zanieczyszczenia, to zgadzam się, że jest ich zdecydowanie za dużo, a i tak największa ich ilość jest niewidoczna dla naszego oka, gdyż zalega na dnie.

A.J.: Wróćmy do wątków bardziej optymistycznych. Co najbardziej kocha Pan w swojej pracy?

K.R.: Jak każdy marynarz – powroty! Oprócz nich w mojej pracy

najbardziej podoba mi się jej specyfika i dreszczyk emocji, który towarzyszy mi podczas każdego kolejnego wypływania w morze. To zajęcie oferuje mi coś zupełnie innego niż bezpieczeństwo, które – przynajmniej teoretycznie – zapewnia nam ląd. W obecnej pracy bardzo cenię sobie również towarzystwo ludzi, z którymi pracuję.

A.J.: Co doradziłby Pan osobom, które rozważają wykonywanie podobnej pracy? Jakie predyspozycje, cechy charakteru mogą się w niej przydać?

K.R.: Z całą pewnością ogromną rolę w tym zawodzie odgrywa twarda psychika, gotowość na podejmowanie różnych ryzykownych wyzwań, a także otwartość na tryb i specyfikę tej pracy oraz chęć ich zaakceptowania. Tutaj po standardowych ośmiu godzinach niestety nie wraca się do domu. Tak naprawdę nawet po pracy cały czas nadal się w niej jest. Nawet jeśli człowiek uda się na chwilę do swojej kabiny, to i tak za jakiś czas znowu z niej wyjdzie, uda się na kolację i tam ponownie znajdzie się w otoczeniu kolegów z pracy. Ponadto sytuacja w każdej chwili może ulec zmianie i tego trzeba być świadomym. Na przykład kiedy odpoczywam w swojej kabinie, nagle dzwoni telefon i dowiaduję się, że muszę wodować łódź, bo w wodzie pływa jakiś konar i trzeba go wydobyć. Mówiliśmy o śmieciach wytworzonych przez człowieka, ale takie naturalne również się zdarzają. Na środku morza, z dala od lądu potrafimy natknąć się na kilkumetrowy kawał drewna i wtedy, bez względu na porę dnia czy nocy, trzeba go po prostu wyłowić, ewentualnie jeśli jest za duży – odpowiednio zabezpieczyć, powiadomić właściwe instytucje oraz poinformować o zagrożeniu statki w okolicy. Wracając jednak do Pani pytania, z całą pewnością trzeba mieć twardy charakter, bo praca na morzu to wieczna rozłąka z rodziną i nie każdy potrafi sobie z tym poradzić. Ja na szczęście pływam w dość wygodnym trybie. Spędzam miesiąc na morzu, potem kolejny na lądzie, i tak na przemian. Pamiętam jednak dobrze moje pływanie po cztery–pięć miesięcy non stop i uczucia mu towarzyszące. Mam też kolegów, którzy obecnie z powodu pandemii pływają jeszcze dłużej, po siedem–osiem miesięcy. Rozmawiałem też wiele razy z marynarzami starszej daty, którzy dawniej pływali nawet po jedenaście–dwanaście miesięcy i więcej, bez stałego kontaktu z rodziną. To dopiero musiało być trudne. Na koniec dodam, że morze i praca na statku są kompletnie nieprzewidywalne. Zawsze wszystko może się zdarzyć. Człowiek musi nastawić się na to, że czasem przyjdzie mu pracować ciągiem przez nawet dwadzieścia godzin na dobę, że będzie ciężko i niewygodnie. Czasem sztorm potrafi krzyżować nam szyki, niekiedy przedłuża się do dwóch tygodni. Jest wtedy zimno, mokro i nieprzyjemnie. Innym razem może z kolei okazać się, że w czasie rejsu mamy dużo luzu i spokoju. Człowiek absolutnie nie ma na to wszystko żadnego wpływu. Silna psychika i odporność na zmienne warunki są zatem w tej pracy najważniejsze.

Ogromną rolę w zawodzie marynarza odgrywa twarda psychika, gotowość na podejmowanie różnych ryzykownych wyzwań, a także otwartość na tryb i specyfikę tej pracy oraz chęć ich zaakceptowania. Tutaj po standardowych ośmiu godzinach niestety nie wraca się do domu.

A.J.: Przed naszym wywiadem wspomniał Pan, że startuje w ultramaratonach. Jak, będąc na statku, można się do nich dobrze przygotować?

K.R.: Jak najbardziej można! Ja generalnie dostosowuję swoje życie do morza. Mamy na statku siłownię z bieżnią. Biegam więc na bieżni, chociaż strasznie nie lubię tego robić. Naprawdę nie lubię biegać w miejscu, ale co zrobić, skoro nie mam innego wyjścia. Staram się jednak przynajmniej w ten sposób realizować mój cykl treningowy biegacza. Z drugiej strony to w sumie trochę kształtuje psychikę. Co innego bieganie w lesie czy w górach. Wtedy, biegnąc nawet przez kilkanaście czy kilkadziesiąt godzin, mogę się rozkoszować pięknymi widokami. Na statku z bieżni korzystam tylko wtedy, gdy nie ma sztormu. Kiedy kołysze w miarę znośnie, staram się wykonywać inne ćwiczenia nastawione na rozciąganie i rolowanie mięśni. Jeżdżę też na rowerku stacjonarnym. Przy większym sztormie nie ćwiczę wcale. Kiedyś strasznie mnie takie chwile dołowały, bo naprawdę jestem osobą bardzo aktywną. Obecnie potrafię już to zaakceptować.

A.J.: A jak wygląda dieta biegacza na statku?

K.R.: Kwestia żywienia na statku jest bardzo ważna i jeśli trafi się na dobrego szefa kuchni, to i dla biegacza znajdą się odpowiednie potrawy. Jest takie powiedzenie, że na statku drugą najważniejszą osobą po kapitanie jest kucharz. Ba, niektórzy nawet twierdzą, że to kapitan zajmuje miejsce po kucharzu. *(śmiech)*

A.J.: I on faktycznie jest w stanie przez miesiąc urozmaicić Wam menu?

K.R.: W zasadzie tak. Chociaż to tak naprawdę zależy od kuchni, której dania ma nam serwować. Nie wiem, czy próbowała Pani kuchni duńskiej, ale mnie nasza, polska, odpowiada zdecydowanie bardziej. Na statku kucharzem jest mój przyjaciel Jarek. W ustalanym przez niego menu zawsze znajdą dla siebie coś dobrego i Polacy, i Duńczycy. Jarek gotuje naprawdę fantastycznie! Zawsze też pamięta o czymś na osłodę życia. W soboty mamy tak zwane safety meetingi, czyli spotkania załogi, podczas których rozmawiamy o kwestiach bezpieczeństwa, procedurach obowiązujących ogólnie w firmie i na statku. Jarek zawsze przygotowuje na te spotkania ciastka. Stało się to tradycją. Te specjały są przeróżne – tiramisu, ciastka marcepanowe i wiele innych. Poza tym na początku rejsu sprawdza w kalendarzu, kto ma kiedy urodziny i zawsze dla solenizanta

fot. Kacper Rekowski

fot. Jan Cetera

w dniu jego święta przygotowuje tort. Kiedyś w dniu moich urodzin wyznałem mu, że takiego pysznego tortu nigdy wcześniej nie dostałem, nawet w domu. On na to odparł z uśmiechem: „No widzisz, nikt Cię tak nie kocha jak kucharz na statku!". Niestety, wielu moich kolegów pływających na innych jednostkach nie może pochwalić się takim wspaniałym kucharzem. My mamy w tej kwestii naprawdę wiele szczęścia. Trzeba podkreślić, że przygotowuje on potrawy z produktów, które akurat ma na pokładzie. Trochę sprawę komplikuje fakt, że zamówienie produktów na naszą zmianę składa kapitan pływający ze zmianą poprzednią, a nie nasz. W ubiegłym miesiącu na przykład mieliśmy zgromadzonych bardzo mało artykułów i wyjątkowo szybko skończyły się nam zapasy. Wcześniej pytała Pani, które chwile w czasie rejsów wspominam najmilej. Powiedziałem wtedy, że szczególnie zapadają w pamięci te, kiedy na morzu panuje ładna pogoda. Poniekąd ma to też związek z treningami, które mogę wtedy odbywać bez problemu, co ma wpływ na moje dobre samopoczucie. Na statku zdarzają się jednak i inne sytuacje, bardzo zabawne, które również na długo zapadają w pamięci. Jedną z nich, związaną z tematem jedzenia, przeżyliśmy podczas ostatniego rejsu. Kiedy kończyły się nam zapasy żywności, staraliśmy się z tym stanem rzeczy jakoś pogodzić. Byliśmy przecież na morzu. I wtedy los sprawił, że przepływał obok nas inny statek, również z naszej firmy. Postanowiliśmy skontaktować się z jego ekipą i poprosić o trochę jedzenia. Niestety okazało się, że i oni mają braki. Jedyne, co mogliśmy od nich przejąć to... piętnaście kilo ziemniaków i trzydzieści jajek. *(śmiech)* Pamiętam, że wtedy o godzinie pierwszej w nocy wodowałem łódź ratowniczą i płynęliśmy po te ziemniaki, jajka i trochę drożdży. Warto było jednak tak się poświęcić, bo dzięki temu jakoś przeżyliśmy do końca rejsu.

A.J.: Czy na morzu panuje duży ruch, czy raczej ciężko o taką przepływającą obok inną jednostkę?

K.R.: Może to zaskakujące, ale, wbrew pozorom, na morzu ruch jest naprawdę duży. Odpowiednio powiększając mapę dostępną na stronie www.marinetraffic.com, można dostrzec każdy nawet najmniejszy stateczek, który akurat znajduje się na wodzie. Ich zagęszczenie jest naprawdę spore, człowiek zaczyna się w pewnym momencie zastanawiać, jak to jest możliwe, że te statki się ze sobą nie zderzają. Prawda jest taka, że one faktycznie czasami się zderzają. *(śmiech)*

fot. Kacper Rekowski

A.J.: Z morza przenieśmy się teraz na ląd. Tutaj porusza się Pan motocyklem i... Foresterem. Co było pierwsze – dwa czy cztery kółka?

K.R.: Pierwszy był samochód, przy czym przed Subaru jeździłem modelami innych marek. Motocyklem jeżdżę od niedawna, prawo jazdy kategorii A zrobiłem dopiero w 2019 roku. Kurs zacząłem co prawda o rok wcześniej, ale przy moim trybie pracy nie było łatwo go ukończyć. Pełnoprawnym motocyklistą jestem od września 2019 roku. Posiadam motocykl typu enduro. Podobnie jak w przypadku mojego obecnego samochodu zdecydowałem się na markę japońską. Jak najbardziej nadaje się on na dłuższe trasy i w teren. Można powiedzieć, że jest takim dwukołowym odpowiednikiem mojego Forestera.

Pierwsze auto, małe i bez wspomagania kierownicy, otrzymałem od rodziców. Mój drugi samo-

chód także był używany, niestety na tyle stary, że po pewnym czasie po prostu trzeba było się go pozbyć, bo zupełnie zżarła go korozja. Po nim długo nie miałem nic. Na zakup Forestera drugiej generacji zdecydowałem się dopiero po dłuższym czasie, już jako marynarz, choć już od dłuższego czasu bardzo, ale to bardzo chciałem go mieć.

A.J.: Dlaczego akurat on chodził Panu po głowie?

K.R.: No właśnie... dlaczego? To jest bardzo ciekawe pytanie. Chyba marzenie o samochodzie tej marki wzięło się u mnie z obserwacji rajdów samochodowych. Rajdowa Impreza utkwiła mi w głowie już w młodzieńczym wieku. Nigdy nie brałem udziału w żadnym wyścigu, ale zmagania samochodów na torach chętnie śledziłem. Jako młody człowiek zacząłem fascynować się motoryzacją i tak jest do dzisiaj. Z biegiem czasu, już po zdaniu egzaminu na prawo jazdy, coraz bardziej pogłębiałem swoją wiedzę w tej dziedzinie. Dużo czytałem na temat samochodów, w tym również na temat różnych modeli Subaru. Forester, czyli potocznie Leśnik, spodobał mi się najbardziej, bo odpowiada mojemu aktywnemu trybowi życia. Tym autem wjadę praktycznie wszędzie. Bardzo często jeżdżę nim w rejony zalesione, górskie. Tam biegam i uczestniczę w ultramaratonach. Lubię nim jeździć do tego stopnia, że nawet jeśli mogę zabrać się z przyjaciółmi czy rodzicami, zawsze wybieram swoje cztery kółka. Leśnik od końca 2017 roku, czyli od momentu, w którym go nabyłem, jest wiernym towarzyszem mojego życia.

Forestera szukałem już, będąc na swoim ostatnim długim rejsie na statku o nazwie „Sudety". Płynąc Kanałem Sueskim, miałem trochę wolnych chwil, w których przeglądałem aukcje internetowe samochodów. Był to spory wyczyn, bo ten nieszczęsny internet ledwo mi te zdjęcia ładował. *(śmiech)* Te, które wpadły mi w oko, dodawałem do ulubionych. W zasadzie to nie wiem, dlaczego to robiłem, bo one „schodziły" wtedy naprawdę szybko, a ja miałem przecież przed sobą jeszcze dobre trzy–cztery miesiące rejsu. Natrafiłem wówczas na model, który bardzo mi się spodobał. Była to wersja turbo z dachem panoramicznym. To właśnie wtedy powiedziałem sobie, że chcę i muszę mieć dokładnie takie auto. I tak też się później stało. Oczywiście od tamtej chwili do momentu zakupu minęło trochę czasu, ale w końcu marzenie się spełniło. Jedyne, czym różni się mój Leśnik od tego z marzeń, jest jego kolor. Chciałem Forestera niebieskiego, mam srebrnego. Jakoś jednak się z tym pogodziłem, nie można w końcu mieć wszystkiego. *(śmiech)*

A.J.: Jak go Pan nabył?

K.R.: Nie pamiętam dokładnie, jak natrafiłem na tę ofertę. Mogło to być Forum Subaru Import Polska albo portal z ogłoszeniami. W każdym razie było to ogłoszenie w internecie osoby prywatnej, a konkretnie drugiego właściciela tego Forestera. Sprzedający mieszkał w Warszawie, dokąd udałem się razem ze swoim przyjacielem Piotrkiem celem obejrzenia tego samochodu. W momencie, kiedy zapaliły się światła na parkingu i w końcu zobaczyłem tego Forestera, poczułem w sobie tak olbrzymią dawkę emocji, że nie jestem w stanie tego opisać. Myślę, że każdy, kto kupował Subaru, doskonale wie, jakiego rodzaju są to emocje. Razem ze wspomnianym przyjacielem staraliśmy się mimo wszystko na chłodno przeprowadzić oględziny tego auta. Przyznam, że wcale nie kupiłem go tego samego dnia. Mamy z Piotrkiem taką tradycję, że zanim podejmiemy jakąkolwiek decyzję dotyczącą zakupu pojazdu, musimy zjeść burgera. *(śmiech)* Tak samo było, kiedy decydowaliśmy o zakupie motocykla. Absolutnie nie podejmujemy tego typu decyzji, kiedy jesteśmy głodni! *(śmiech)* Z Piotrkiem od lat dzielimy pasję, jaką jest motoryzacja – on również swego czasu jeździł Subaru, z tym że Outbackiem, i podobnie jak ja jest motocyklistą. Odkąd pamiętam, zawsze wymienialiśmy się swoimi doświadczeniami i konsultowaliśmy każdy kolejny zakup. I tym razem zjedliśmy zatem burgera, wróciliśmy do Torunia i dopiero następnego dnia zadzwoniłem do właściciela Forestera z informacją, że jestem zdecydowany na zakup.

Forester spodobał mi się najbardziej, bo odpowiada mojemu aktywnemu trybowi życia. Tym autem wjadę praktycznie wszędzie. Bardzo często jeżdżę nim w rejony zalesione, górskie. Tam biegam i uczestniczę w ultramaratonach. Lubię nim jeździć do tego stopnia, że nawet jeśli mogę zabrać się z przyjaciółmi czy rodzicami, zawsze wybieram swoje cztery kółka.

A.J.: Jak wspomina Pan swoją pierwszą jazdę Leśnikiem?

K.R.: W drodze z Warszawy do Torunia czułem się jak prawdziwy król szos! Miałem wrażenie, że cała droga należy tylko do mnie. Nawet wjeżdżając na stację benzynową, miałem wrażenie, że jestem tam najważniejszy. *(śmiech)* Dokładnie takie emocje mi towarzyszyły. Byłem bardzo, bardzo szczęśliwy. Wróciłem do Torunia, gdzie auto obejrzała rodzina i znajomi. Wszystkim ogromnie się spodobało. Tym bardziej byłem dumny z zakupu. Od tamtego dnia Forester jest wiernym towarzyszem mojego życia. Na razie najdalej byłem nim na Słowacji, gdzie spędzałem czas w Tatrach Wysokich na obozie przygotowującym do ultramaratonu. Prawie pojechałem nim również na kurs do Danii. Niestety wydarzenie to anulowano z powodu pandemii. Mam natomiast plan, który chciałbym zrealizować za rok lub dwa. Marzę, aby wybrać się moim Leśnikiem na Nordkapp, na północ Norwegii. Naprawdę bardzo chciałbym zdobyć Przylądek Północny za kółkiem mojego Forestera. Chętnie wówczas podzielę się z czytelnikami „Plejad"

fot. Małgorzata Zbikowska

fot. Kamila Ostaniewicz

fot. Kacper Rekowski × 5

moimi wrażeniami z tej eskapady. Zastanawiam się nad połączeniem tej wyprawy z jakąś akcją charytatywną, zbiórką pieniędzy na jakiś szczytny cel. Na razie jestem na etapie ustalania terminów.

A.J.: Praktyka w straży pożarnej, praca na morzu, jazda motorem, rywalizacja w biegach na dystansach wynoszących dziesiątki kilometrów, marzenie o dalekim Nordkappie... Wiem, że to nie wszystko. Słyszałam, że próbował Pan również nurkowania i skoku ze spadochronem. Czy Pan niczego się nie boi?

K.R.: Zdecydowanie tak nie jest! Z biegiem czasu nauczyłem się obcować ze strachem, w pewnym sensie po prostu go zaakceptować. Myślę, że strach jest tym czynnikiem, który przy uprawianiu sportów ekstremalnych pozwala mi bardziej skupić się na tym, co robię. Jeśli chodzi o nurkowanie czy skok ze spadochronem, to naprawdę się ich bałem. Strach towarzyszył mi szczególnie przy wspomnianym skoku. Najważniejsza jest w takich momentach pełna koncentracja i próba ograniczenia błędów do minimum.

A.J.: Jakich form aktywności chciałby Pan jeszcze spróbować?

K.R.: Bardzo chciałbym udoskonalić swoją technikę jazdy na nartach, zwłaszcza na nartach skiturowych. Myślę też poważnie o zdobywaniu górskich szczytów zimą. Oczywiście nie zamierzam od razu porywać się na wielkie wyprawy. Chciałbym najpierw ukończyć stosowne kursy przygotowawcze, może zimową szkołę taternictwa? W każdym razie takie mam marzenia i w tych dyscyplinach chciałbym jeszcze spróbować swoich sił w najbliższej przyszłości.

A.J.: Życzę zatem, aby i te plany udało się zrealizować, a na kolejny rejs – pomyślnych wiatrów! Serdecznie dziękuję za rozmowę.

K.R.: Dziękuję bardzo.

fot. Jan Cetera

ROZMAWIAŁ: **TOMASZ GORAZDOWSKI**

NIE NALEŻY ZAPOMINAĆ O DROBIAZGACH – ROZMOWA Z DAVIDEM DELLO STRITTO O ZIELONYCH STANDARDACH SUBARU

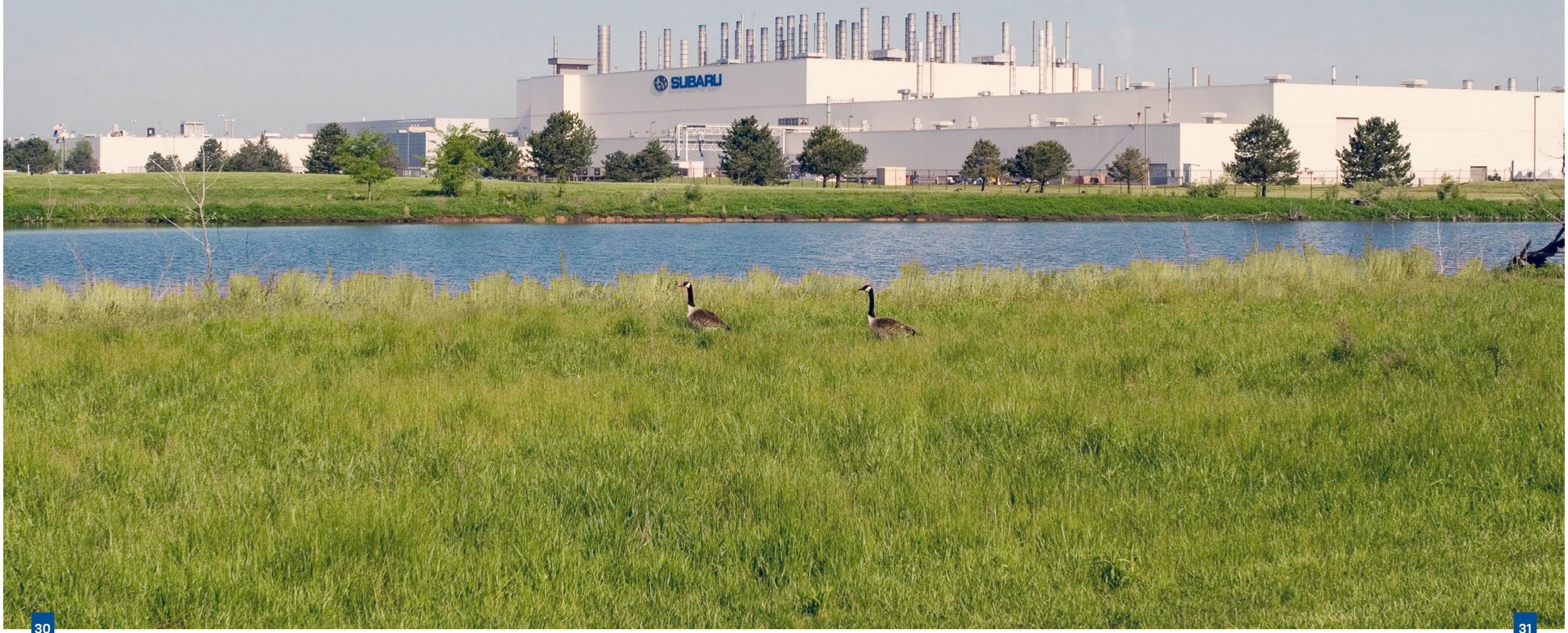
Coraz więcej firm na świecie, w tym samochodowych, zwraca uwagę na to, w jaki sposób powstają ich produkty, co się z tym wiąże i jaki wpływ mają na świat i na środowisko. Nie jest już ważne wyłącznie to, co ile kosztuje, ale równie ważne staje się to, do czego producenci, m.in. samochodów, przykładają rękę. Klienci stają się coraz bardziej świadomi tego, co dzieje się ze światem. Coraz więcej z nich skłonnych jest zapłacić więcej, by popierać rozwiązania mające jak najmniejszy negatywny wpływ na środowisko.

Subaru dba i o siebie, i o innych, narzucając sobie wysokie standardy, których trzyma się w 100 procentach. Podczas jednej z prezentacji nowego modelu Subaru o szczegóły prośrodowiskowej polityki firmy zapytaliśmy Davida Dello Stritto, generalnego menedżera ds. sprzedaży i PR firmy Subaru.

T.G.: Nie chcecie chyba zbawić świata, ale staracie się, żeby był lepszy, prawda? Na czym polega Wasz pomysł?

D.D.S.: My, Subaru, nie jesteśmy największym producentem samochodów na świecie, więc nasze ambicje są skromne, dopasowane do możliwości. Wprowadziliśmy jakiś czas temu na rynek europejski pierwszy zelektryfikowany częściowo model Subaru, e-BOXER, ale to posunięcie nie miało ratować świata, a raczej firmę. Każdy producent samochodów, chcąc się rozwijać, będzie musiał w ten czy inny sposób postawić na elektryfikację.

Zrównoważony rozwój nie polega chyba na tym, żeby robić jak najwięcej, ale na tym, by w ogóle coś robić. Chodzi o twój wkład w rozsądny rozwój. Kiedy jesteś producentem sprzedającym 40 tysięcy samochodów w Europie, nie milion, a 40 tysięcy, myślisz inaczej, ale jak się okazuje, że sprzedajesz jednak na świecie milion samochodów rocznie, można dojść do wniosku, że jednak warto coś zrobić dla świata, dla planety, dla innych. A więc co robimy? To nic nowego, nic odkrywczego. Wszystkich zapewniam, że to nie dlatego, że to coś nowego, albo że takie są trendy. Mamy fabrykę w Stanach Zjednoczonych, w której zatrudniamy ponad 5600 osób i produkujemy 370 tysięcy samochodów rocznie. Emisja szkodliwych substancji do atmosfery przy tak dużej produkcji mogłaby być duża, a nie jest. Dzięki wprowadzeniu pewnych rozwiązań fabryka jest bezemisyjna.



Produkując 370 tysięcy samochodów rocznie, od 14 lat nie wyrzuciliśmy żadnych śmieci na wysypiska. Jeżeli w czasie podróży do naszej fabryki zatrzymasz się i kupisz kawę, a potem wyrzucisz kubeczek do kosza, wyrzucisz więcej śmieci niż nasza fabryka przez ostatnich 14 lat.

T.G.: Jak jest to możliwe, że fabryka nie produkuje śmieci, nie pozbywa się odpadów?

D.D.S.: To prostsze, niż Ci się wydaje. Podeszliśmy do tego trochę inaczej niż inni w branży motoryzacyjnej. Chcąc oszczędzać środowisko, ludzie na ogół przyglądają się temu, co dzieje się z samochodami pod koniec ich istnienia. U nas jest inaczej. My przyglądamy im się na początku ich powstawania. Przekonaliśmy się, że robiąc proste rzeczy, możemy nie tylko dbać o planetę, ale również oszczędzać pieniądze. Przykład? Proszę bardzo. Produkując samochody, zamawiasz części. Na przykład koło kierownicy, które jest zrobione z wielu komponentów. Te komponenty przychodzą do twojej fabryki od dostawców w paczkach. Co robimy z opakowaniem? Normalnie wyrzuca się je do śmieci. My odsyłamy je z powrotem do producenta. Jeżeli chodzi o rekordy, mamy takie opakowania, które wracały do producenta, a potem do fabryki podczas kolejnej dostawy i znowu do producenta 26 razy! Dzięki temu oszczędzamy milion dolarów rocznie.

T.G.: No, ale takie odsyłanie opakowań kosztuje...

D.D.S.: Oczywiście, że kosztuje, ale mniej niż ich nieodsyłanie. To wszystko ma też wpływ na otoczenie, na mieszkających niedaleko fabryki, na społeczność. Ona musi śmieci recyklingować. Trzeba zatrudnić w fabryce ludzi zajmujących się śmieciami. Trzeba zapłacić za wywóz śmieci. Odsyłanie ich do producenta jest tańsze niż poddawanie ich recyklingowi na miejscu. A producent używa ich kolejny raz, i kolejny...

T.G.: Ale przecież nie wszystko da się odesłać.

D.D.S.: Oczywiście, nie wszystko. Są rzeczy, za które trzeba wziąć odpowiedzialność i my ją bierzemy. Temu służą inne rozwiązania. Różne na całym świecie. W Japonii, żeby zmienić olej, trzeba udać się do autoryzowanego warsztatu, do dilera. I ma się wybór. Zużyty olej może albo trafić do wiadra, albo może zostać przetworzony. Każdy diler Subaru odsyła zużyty olej na północ Japonii, gdzie zostanie on zużyty do ogrzewania na przykład szklarni, w których hodowane są kwiaty trafiające później do każdego dilera Subaru w kraju. Ani jedna kropla oleju w Japonii się nie marnuje.

Tak samo jest z oponami. Możesz wyrzucić je na wysypisko, albo poddać je recyklingowi. I znowu, wszyscy nasi dilerzy w Japonii poddają opony recyklingowi w całości. Jesteśmy jedyną firmą samochodową na świecie, która poddaje opony recyklingowi w 100 procentach. Nie zostaje nic. Ze zmielonych opon robione są nawierzchnie, na przykład kortów tenisowych, w szpitalach, w ogródkach zabaw dla dzieci. Opony są przerabiane w całości. Dam ci kolejny przykład. Pracownicy Subaru noszą w klapach piny, znaczki firmowe Subaru. W 2017 roku firma zmieniła nazwę z Fuji Heavy Industries na Subaru Corporation. Wszyscy pracownicy musieli oddać swoje znaczki do firmy. To tylko kilka gramów.

T.G.: Ale ciągle łatwiej było wyrzucić ten pin do śmieci niż oddać go pracodawcy.

D.D.S.: Właśnie o to chodzi. Tak myśli wiele osób. Nie, wcale nie jest łatwiej, tylko do tego się przyzwyczailiśmy. Ja tak byłem wychowany. Mama powiedziałaby: „Wyrzuć to do kosza!". Tymczasem chodzi właśnie o przyzwyczajenia, o zmianę sposobu myślenia. W Subaru staraliśmy się tak na to zwracać uwagę, że to po prostu stało się naszym sposobem życia. Często widzisz napisy: „Nie drukuj tego maila, jeżeli nie musisz. Oszczędzasz lasy". My robimy coś podobnego z samochodami.

T.G.: Ok, ale co stało się z pinami?

D.D.S.: Piny skończyły w samochodach. 42 kilogramy jednogramowych pinów zostało wysłanych do fabryki i przetopionych. Z tego metalu zrobiono wielkie bele arkuszy stalowych, a z tych arkuszy – samochody. Więc mój pin jest gdzieś, w którymś z samochodów. Drobiazgi, składające się w całość. Dam ci jeszcze jeden przykład. Przycisk do otwierania tylnej klapy. Kiedyś był przykręcany. Kiedyś. Teraz już nie. Żegnajcie śrubki. Teraz przycisk montowany jest na klipsy. Drobiazg. Maleństwo. Ale jeżeli pomnożysz to przez 1067 000 samochodów, które wyprodukowaliśmy w ostatnim roku, to już nie taki drobiazg, prawda? Pies pogrzebany jest w drobiazgach, a świat może stać się lepszy.

W świecie motoryzacji, który przestawia się na elektryczne formy, jest wiele do zrobienia, i to nie tylko w najpoważniejszych kwestiach. Naukowcy jednego z niemieckich instytutów naukowych obliczyli, że samo wyprodukowanie (nie licząc wydobycia litu, jego transportu, późniejszego recyklingu etc.) jednej baterii do auta elektrycznego o zasięgu ok. 200 km wiąże się z emisją blisko trzech ton dwutlenku węgla! Jest więc nad czym pracować i co redukować, ale nie należy zapominać o drobiazgach, jak klipsy w przyciskach do otwierania bagażnika.

TEKST: **MACIEJ PERTYŃSKI**

„TYLKO WYPRODUKUJCIE ICH DUŻO!"

Co znaczy Outback (dosł. „gdzieś tam z tyłu za domem")? Outback to rozległe, najmniej zaludnione na świecie, w przeważającej części pustynne i półpustynne obszary środkowej Australii. Miejsce niezbyt przyjazne człowiekowi. Ale Outback to także niespotykany gdziekolwiek indziej krajobraz, niebo rozświetlone milionami gwiazd, przepiękne wschody słońca, specyficzny ekosystem, niepowtarzalna fauna i flora – wyjątkowe miejsce na mapie świata dające poczucie nieskrępowanej wolności i możliwość przeżycia niezwykłej przygody. Jeśli więc coś ma przydomek „Outback", to raczej nie jest przeciętniakiem...

Pomysł zaczął kiełkować w zamierzchłych czasach, gdy model Subaru klasy średniej nazywał się Leone (1984–1989). I choć w dzisiejszych realiach byłby niewielkim kompaktem najtańszego sortu, wtedy był pełnowartościowym autem rodzinnym – w dodatku ze świetnym napędem na 4 koła i już silnikami turbo. Choć niezbyt urodziwe z zewnątrz i wewnątrz, było to prawdziwe Subaru! Jego solidności dowodzi fakt, że osobiście znam kilka egzemplarzy grubo starszych od polskiego kapitalizmu, i to egzemplarzy traktowanych drastycznie źle, ale wciąż jeżdżących, wciąż zaskakujących osiągami i... potrafiących pokonać bez pomocy nawet poligon czołgowy. Po prostu – jak przystało na Subaru.

Leone występowało także w wersji kombi, a ta – gdzieś w okolicach 1988 r. – otrzymała dach podniesiony za środkowym słupkiem. Tę dziwną specyfikację nazwano Touring Wagon i z czasem dodano jej nawet dwuzakresową skrzynię biegów, co w dość oczywisty sposób wskazywało, że miało to być auto o co najmniej zwiększonej dzielności pozaszosowej.

Choć klienci nie oszaleli na punkcie tego wariantu, model i wersja pozostały w głowach szefostwa Subaru, by rozwinąć się w kilka lat później – kiedy Leone było już tylko wspomnieniem (niezniszczalnym i wciąż widocznym na ulicach, ale jednak), a na rynku była już druga generacja następcy Leone, czyli Subaru klasy średniej. Następca nazywał się Legacy i jak przystało na tę nazwę (ang. „dziedzictwo") skumulował w sobie wszystkie najlepsze cechy poprzedników, a dodatkowo był autem pięknym, eleganckim, świetnie wykończonym, dobrze wyposażonym i zachwycającym prowadzeniem na poziomie najlepszych usportowionych aut europejskich. Całość doskonale uzupełniał wyśmienity, symetryczny napęd 4×4. W 1994 r. Subaru Legacy Wagon (czyli kombi) także zostało wyposażone w częściowo podniesiony dach. Plastikowe nakładki na zderzaki, progi i nadkola podkreślały bardzo bojowy wygląd. Na tyle bojowy, że wersja ta otrzymała nazwę „Outback". Wielu klientów zachwyciło się jego „męskim" wyglądem. Ale dopiero kolejny zabieg sprawił, że mimo powrotu dachu do normalnego kształtu, Legacy Outback zaczęło się sprzedawać dzięki nadaniu mu odważnego charakteru. Dzięki zwiększeniu kół i podniesieniu prześwitu do bardzo poważnych 19 cm wyraźne stało się to, co konstruktorzy chcieli osiągnąć – auto de facto terenowe, które jednak pozostaje eleganckim samochodem klasy średniej. Gdy takim zajedziesz między ludzi, wszyscy będą wiedzieli, że lubisz się z dziką przyrodą, ale cenisz także gustowne rozwiązania. W 5 lat później ten sam pomysł zaczęły realizować inne marki, ale już my wiemy, kto to wymyślił...

Legacy Outback nie tylko wyglądało jak doskonałe połączenie rustykalnej siły i trwałości z wielkomiejską elegancją – ono rzeczywiście takie było. I faktycznie doskonale się czuło i sprawdzało w użytkowaniu i na bezdrożach, i w ruchu ogromnej metropolii. Jak nie przymierzając Michael D. „Crocodile" Dundee, bohater jednej z najpopularniejszych komedii kinowych lat 80., grany przez Paula Hogana, pochodzący z australijskiego Outbacku Michael „Mick" Dundee słynny był z polowania na krokodyle. Został zaproszony do Nowego Jorku jako bohater serii reportaży prasowych. Okazało się, że mimo oszołomienia kompletnie innym otoczeniem Mick znakomicie sobie radził na Manhattanie.

Właśnie takie skojarzenie ze zdolnościami Legacy Outback mieli menedżerowie działu reklamy Subaru, dlatego zaproponowali Paulowi Hoganowi akcję reklamową z wykorzystaniem postaci „Krokodyla Dundee". I tu się zaczęło...

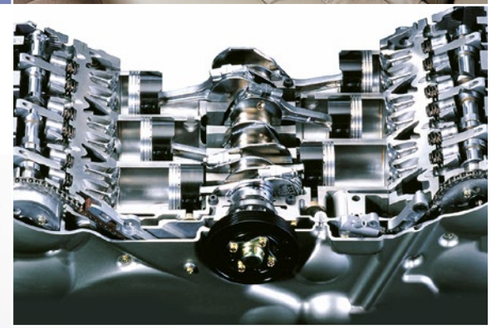
Nikt nie wiedział o tym, że Hogan, zanim został aktorem, pracował ze sporymi sukcesami jako sprzedawca samochodów. Kiedy dogadano pomysł, Hogan rzucił w stronę przedstawicieli Subaru w najlepszym australijskim stylu: „Tylko wyprodukujcie ich dużo, bo mam zamiar sprzedać ich tysiące!".

I słowa dotrzymał – Australijczycy i Amerykanie na równi z Japończykami (na tych trzech rynkach film miał najwięcej fanów) ustawili się w kolejkach po Legacy Outback. Tak narodziła się jedna z największych legend w świecie motoryzacji.

W Europie nie wykorzystano tej akcji reklamowej, ale Subaru miało już ugruntowaną pozycję producenta aut niesłychanie solidnych, o świetnym napędzie i oszałamiającej dzielności, więc Legacy nie musiało walczyć, by znaleźć wielu fanów. Wersja Outback nie miała jednak łatwo – na Starym Kontynencie takie samochody próbowano wprowadzać kilkakrotnie. Pionierzy zwykle mają najtrudniejsze życie...

Druga generacja Outbacka była „koniem pociągowym" dla wszystkiego, z czego dziś słynie Subaru na polu bezpieczeństwa.

Drugie wcielenie Outbacka (już bez „Legacy" w nazwie) to początek kolejnego stulecia, ale też zupełnie nowego podejścia marki do modelu. Outback zaczął się rozrastać w stronę niemal luksusowego pojazdu, stał się wyższy, szerszy, potężniejszy. Poza typowymi silnikami B4 i B4 Turbo w ofercie pojawił się także bokser 6-cylindrowy, o pojemności 3,01 i poważnej mocy 245 KM. Oczywiście ta wersja była skierowana na rynki Ameryki Północnej... Mimo braku sukcesu na rynku to właśnie druga generacja Outbacka była „koniem pociągowym" dla wszystkiego, z czego dziś słynie Subaru na polu bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego. To właśnie w tym modelu marka zaczęła testować swój autorski pomysł na wspieranie kierowcy drugą parą oczu – stereowizyjnym systemem obserwującym przedpole i dostarczającym informacji komputerom pokładowym, sterującym



układami jezdnym, hamulcowym i kierowniczym. Dziś wszyscy znamy ten system jako EyeSight. Był długo wyrafinowaną opcją, ale od początku istnienia imponował jako jedyna (a w dodatku niezwykle skuteczna) alternatywa dla stosowanych przez rywali systemów opartych na przeraźliwie skomplikowanych i drastycznie drogich radarach i lidarach. Od piątej generacji modelu stał się ogromnie cenionym wyposażeniem seryjnym. Także przeze mnie – kiedy opisywałem w „Plejadach" jego zasady działania, opowiedziałem, jak w pierwszy dzień użytkowania mojego XV uratował mnie przed niezawinionymi, ale z pewnością kosztownymi konsekwencjami...

Kolejne generacje Outbacka – już niemalże kultowego modelu, wyczekiwanego przez fanów i wywołującego ogniste dyskusje na całym świecie – konsekwentnie budowane były na podwalinach położonych przez te dwie pierwsze. Outback ewoluował w stronę luksusowego crossovera pozbawionego niewyrafinowanych rozwiązań czy nowobogackich dąsów, tak typowych dla innych SUV-ów. Błyskawicznie umacniał pozycję marki jako producenta aut tyleż „pancernych", co ultranowoczesnych, awangardy na polu rozwiązań czynnie i biernie wspierających bezpieczeństwo podróżowania. Ale nie tylko.

W trzecim Outbacku pojawił się pierwszy i jedyny wielkoseryjny silnik wysokoprężny turbo w układzie przeciwsobnym zastosowany w samochodzie osobowym. W roku 2008 zdobył on tytuł Światowego Silnika Roku, co jednoznacznie mówi o jego klasie i możliwościach konstruktorów Subaru. W rok później, w czwartej generacji modelu, równie odważnie sięgnięto po autorskie wcielenie bezstopniowej automatycznej skrzyni biegów, która jako pierwsza tego typu konstrukcja potrafiła przenosić naprawdę poważne siły, dała się łączyć z dynamicznymi silnikami turbo oraz pozwalała zachować ogromny uciąg temu dużemu crossoverowi.

Outback to jeden z najważniejszych modeli marki. I jeden z najwyżej cenionych przez nas, fanów Subaru. Dziś wszyscy wypatrujemy jego najnowszej generacji – pandemia sprawiła, że premiera sporo się opóźniła... Ale podobno na to, co wniesie „numer szósty", warto byłoby jeszcze czekać nawet i o rok dłużej. No cóż, czekamy!

TEKST I ZDJĘCIA: **PRZEMYSŁAW KACZMAREK**

SUBARIADA ACTIVE SŁOWENIA 2019 /CZ. 2/

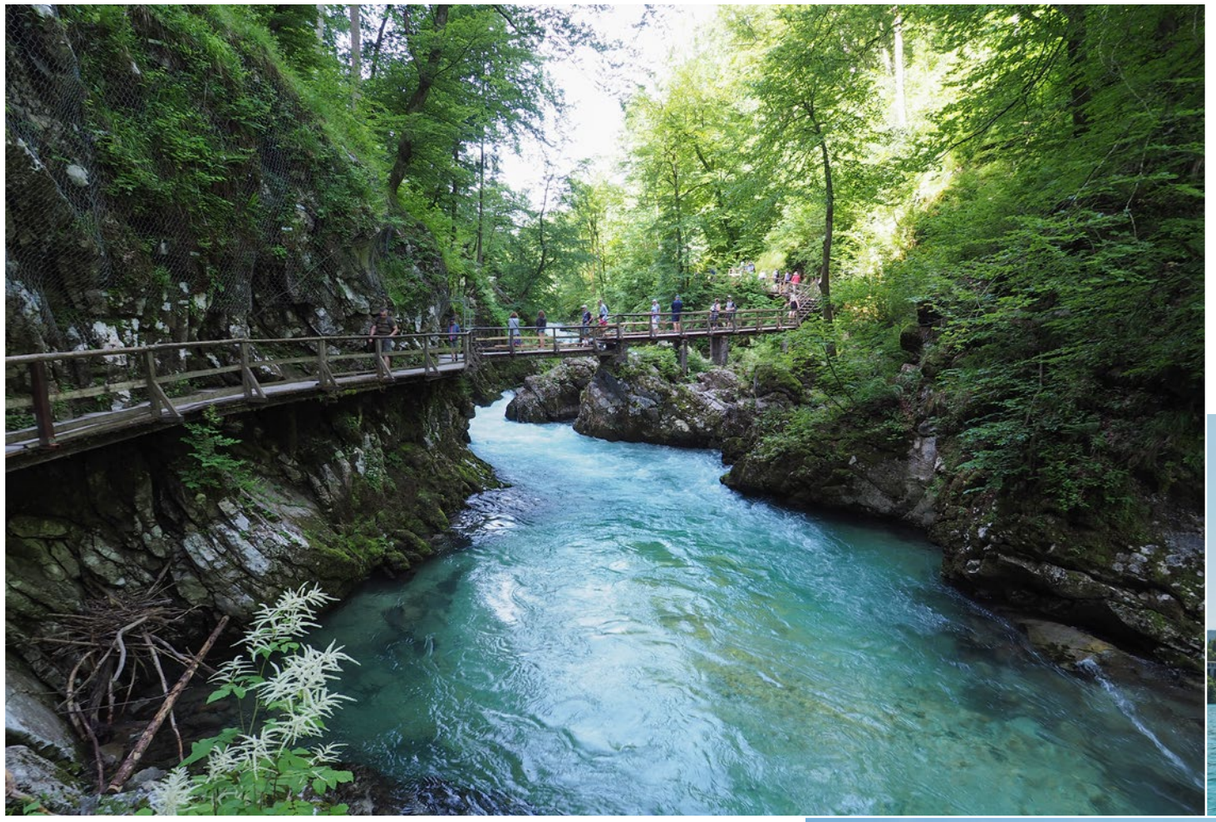
ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Jak to mówią, apetyt rośnie w miarę jedzenia. Po Subariadach off-roadowych dla Foresterów i Outbacków oraz „asfaltowych" Subariadach Light dla wszystkich modeli Subaru, Beata z Miłoszem zaproponowali nam kolejną formułę wyjazdu – Subariadę Active. Poza malowniczymi trasami podziwianymi zza okien aut w programie miały się znaleźć bardziej aktywne fizycznie atrakcje, m.in. piesze spacery, trekkingi, wycieczki rowerowe, oraz bardziej ekstremalne, np. rafting, kanioning, tyrolki czy krótkie wspinaczki. Na pierwszy ogień poszedł kraj, który pomimo małych rozmiarów oferuje takich atrakcji bez liku, czyli Słowenia.

Ekokemping położony był na polanie otoczonej z trzech stron lasem, z czwartej przylegał do rwącej rzeki, której drugi brzeg był stromy i także porośnięty lasem. I właśnie on skrywał tajemnicę, która ujawniła się po raz pierwszy około drugiej w nocy. Gdy wszyscy zasnęliśmy w namiotach po wieczornym ognisku, ze snu wyrwał nas ryk przejeżdżającego pociągu. Jego dźwięk był tak donośny, że zerwałem się na równe nogi i miałem wrażenie, jakby skład miał przejechać zaraz przez środek namiotu. Okazało się, że tory skrywały się wśród drzew na drugim brzegu rzeki, która doskonale przeniosła do nas odgłos pociągu. Wrażenie było niesamowite. Długą chwilę zajęło mi ponowne zaśnięcie.

Nazajutrz czekało na nas wiele atrakcji. Pierwszym punktem programu był wąwóz Vintgar i wodospad Sum. Wąwóz ma długość ponad 1,5 km, jego dnem płynie wartka rzeka Radovna, a jego zbocza są tak strome, że aby móc go zwiedzać, wykonano drewniane pomosty biegnące raz jednym, raz drugim brzegiem rzeki. Krystalicznie czysta woda mieniła się odcieniami błękitu, kamieniste dno powodowało liczne spiętrzenia i kaskady, a dzięki panującemu specyficznemu mikroklimatowi zbocza wąwozu porasta roślinność niespotykana w okolicznych górach. Nad wąwozem mogliśmy także podziwiać kamienny most kolejowy, zbudowany na początku XX wieku, będący najokazalszą tego typu budowlą w Słowenii. Wąwóz kończył się wodospadem

Ekokamping skrywał tajemnicę, która ujawniła się po raz pierwszy w środku nocy. Gdy wszyscy zasnęliśmy w namiotach po wieczornym ognisku, ze snu wyrwał nas ryk przejeżdżającego pociągu.



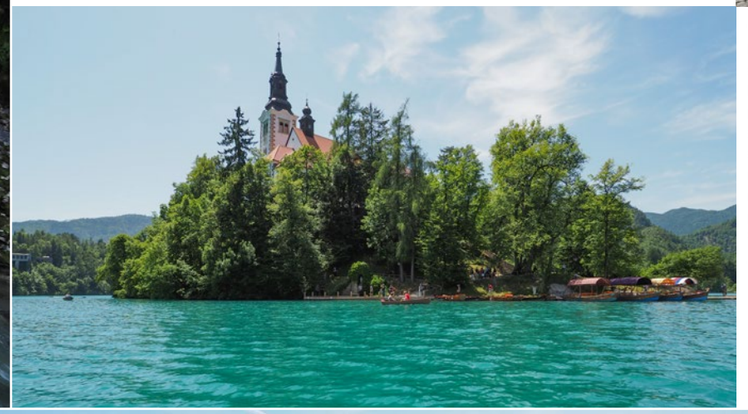
Sum, mającym około 13 m wysokości, który jest największym wodospadem rzecznym w Słowenii. Mogliśmy go podziwiać zarówno z góry, z punktu widokowego, nad którym dzięki unoszącej się bryzie tworzyła się malownicza tęcza, jak również z dołu, znad niewielkiego rozlewiska, do którego prowadziły strome schody. Przy punkcie widokowym znajdowała się mała kawiarenka, serwująca wyśmienite espresso. Po uzupełnieniu kofeiny oraz zrobieniu stosownej liczby fotografii wróciliśmy tą samą drogą do samochodów i udaliśmy się nad położone kilka kilometrów dalej jezioro Bled, do miejscowości o tej samej nazwie.

Jezioro Bled to jedno z najładniejszych miejsc w Słowenii. Na jeziorze znajduje się malownicza wyspa z XV-wiecznym kościołem, a nad jednym z jego brzegów góruje zamek z XI wieku. Bled słynie także z pysznych ogromnych kremówek, które oczywiście znalazły się w naszym menu. Najpierw jednak popłynęliśmy na wyspę łodzią. Siedząc pod jej zadaszeniem, byliśmy pełni podziwu i współczuliśmy jednocześnie gondolierowi, który w pełnym słońcu stał na rufie i napędzał łódź parą długich wioseł. Wyspę zwiedziliśmy ekspresowo. Zrezygnowaliśmy z obejrzenia wnętrza kościoła oraz znajdującego się w nim Dzwonu Życzeń, natomiast pokonaliśmy słynne 99 schodów prowadzących do kościoła. Świątynia jest popularnym miejscem zawierania ślubów. Aby się do niej dostać, pan młody musi wnieść pannę młodą po tych schodach.

Wąwóz Vintgar ma długość ponad 1,5 km, jego dnem płynie wartka rzeka Radovna, a jego zbocza są tak strome, że aby móc go zwiedzać, wykonano drewniane pomosty biegnące raz jednym, raz drugim brzegiem rzeki. Krystalicznie czysta woda mieniła się odcieniami błękitu, a kamieniste dno powodowało liczne spiętrzenia i kaskady.

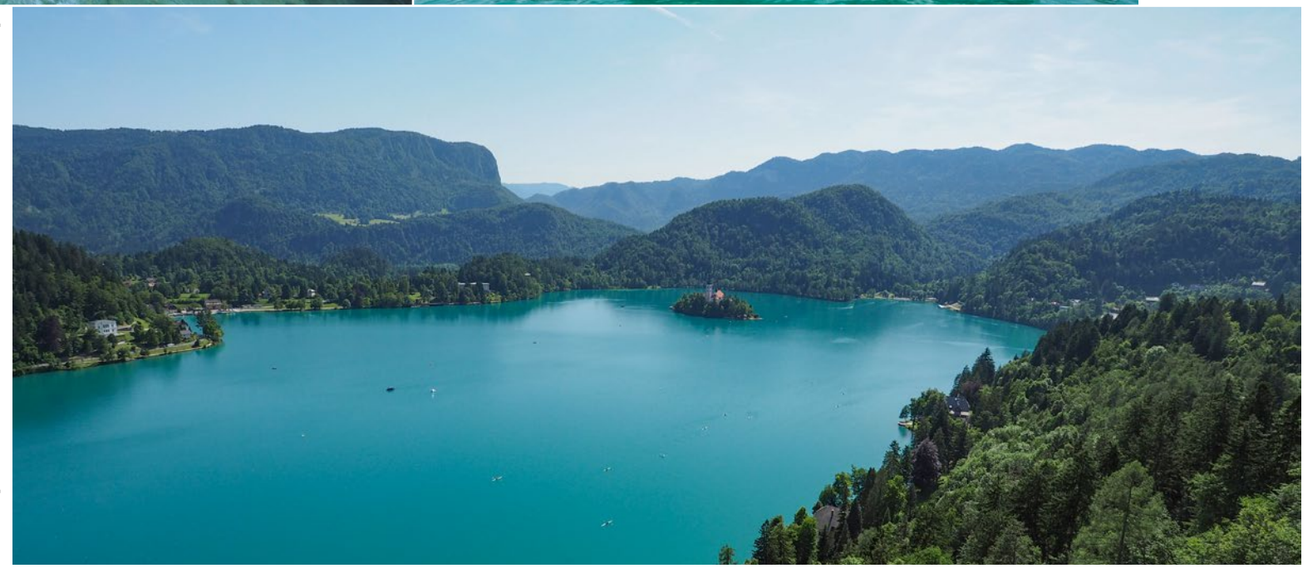
Wysepkę można obejść dookoła ścieżką i pomostami biegnącymi wzdłuż jej brzegu. W przejrzystej wodzie obserwowaliśmy liczne ryby. Po powrocie z wyspy przewodnik Bocian zarządził przerwę na obiad i czas wolny. Po posiłku w towarzystwie Agnieszki, Tomka i Mai udaliśmy się na drugi brzeg jeziora, na zamek.

Bledzki zamek pochodzi z XI wieku i jest najstarszym zamkiem w Słowenii. Położony jest na skale, około 130 metrów nad poziomem jeziora. W 1011 roku cesarz Henryk II podarował go biskupom, którzy rezydowali na nim prawie 800 lat. W tym czasie zamek kilkukrotnie rozbudowywano. Najstarszą romańską wieżę otoczono murami obronnymi, z mostem zwodzonym i fosą, dobudowano kolejne wieże, a obecny barokowy wystrój zamek otrzymał w XVII wieku. Obecnie znajduje się w nim muzeum, a z jego tarasów rozpościera się wspaniały widok na jezioro oraz otaczające je Alpy Julijskie. Drogę powrotną z zamku pokonaliśmy piechotą, stromymi i krętymi schodami biegnącymi w cieniu drzew, a następnie aleją spacerową nad



Na wyspie znajduje się XV-wieczny kościół, który jest popularnym miejscem zawierania ślubów. Aby się do niego dostać, pan młody musi wnieść pannę młodą po 99 schodach.

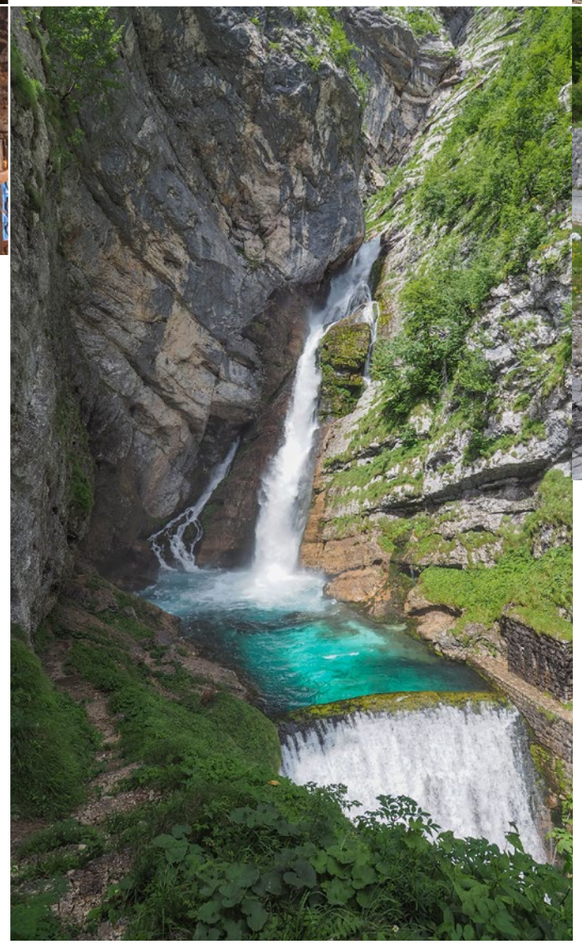
brzegiem jeziora. Po południu przejechaliśmy autami na przeciwległą stronę jeziora, gdzie znajdowała się piaszczysta plaża. Następne dwie godziny spędziliśmy leniwie wylegując się na plaży (chętni zażywali kąpieli w ciepłej przejrzystej wodzie). Późnym popołudniem wróciliśmy na kemping. W jego okolicach przejeżdżaliśmy przez wioskę, w której wypatrzyliśmy gospodę. Udaliśmy się więc do niej pieszo z obozu. Na miejscu dowiedzieliśmy się, że gospoda poza sezonem jest nieczynna i żeby skorzystać z gościny, trzeba wcześniej się anonsować. Udało nam się jednak namówić właścicielkę, żeby uraczyła nas lokalnym piwem. Do trunku gospodyni zaserwowała nam deskę serów i wędlin. Podczas biesiady okazało się, że znajdujemy się w miejscu o prawie czterechsetnej historii, bowiem dom, w którym mieściła się gospoda, powstał w 1628 roku. Zresztą mieliśmy okazję go zwiedzić. Niesamowite wrażenie zrobiła na nas czarna kuchnia, z kamiennym sklepieniem pokrytym grubą warstwą sadzy oraz okazałym kamiennym piecem chlebowym. W sąsiednim pomieszczeniu znajdowały się między innymi stare meble oraz zbudowany z kafli zapiecek. Była również kolekcja zabytkowych kolorowych dróżniczych lamp naftowych. Następnie gospodarz zaprowadził nas

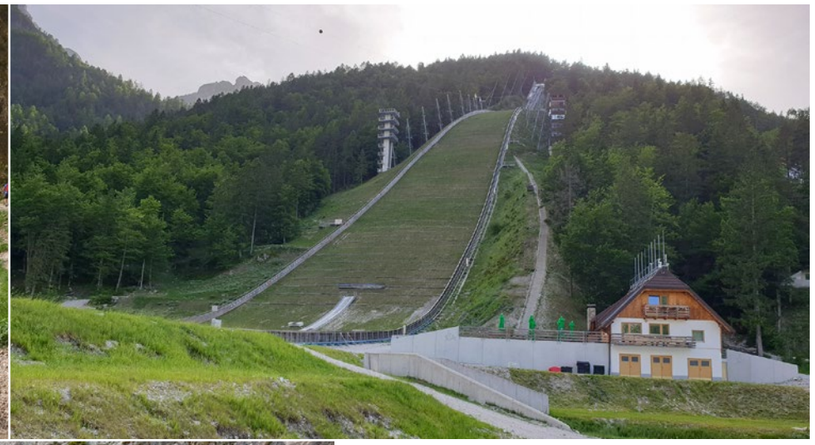


W gospodzie niesamowite wrażenie zrobiła na nas czarna kuchnia, z kamiennym sklepieniem pokrytym grubą warstwą sadzy oraz okazałym kamiennym piecem chlebowym.

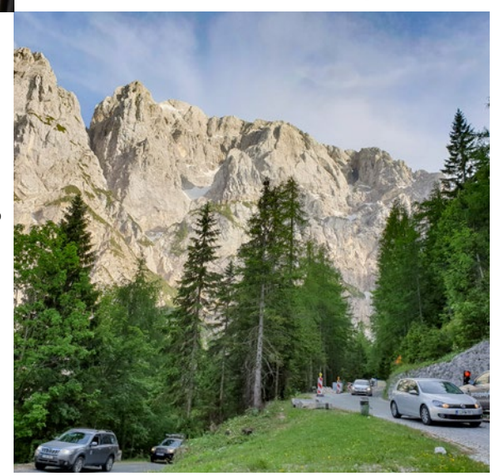
do piwnicy, której ściany zdobiły freski przedstawiające dość frywolne scenki rodzajowe. Jednak celem wycieczki była degustacja miodów pitnych produkowanych przez gospodarza. Po szybkiej degustacji w doskonałych nastrojach wróciliśmy do ekonamiotów nasłuchiwać kolejnych nocnych pociągów. Za namową Tomka sprawdziliśmy z ciekawości, jak duży hałas one powodowały. Aplikacja w telefonie wskazała 91 decybeli. Całkiem sporo jak na ekokemping.

Kolejny dzień zapowiadał się równie ciekawie. Po śniadaniu udaliśmy się nad jezioro Bochinj, największe w Słowenii. Jest to wąskie i długie na około 4 kilometry jezioro polodowcowe, wcinające się w dolinę o tej samej nazwie. Jego głębokość sięga 45 metrów. Dolina leży pomiędzy dwoma masywami górskimi: górą Vogel oraz najwyższym szczytem Słowenii – Triglav, od którego pochodzi nazwa jedynego słoweńskiego parku narodowego. Niestety pogarszająca się pogoda skradła nam część widoków. Gdy wjechaliśmy kolejką linową na szczyt Vogel, znajdujący się na wysokości 1922 m n.p.m., dolina wraz z jeziorem skryła się we mgle, a nisko zawieszone chmury zasłoniły dalsze szczyty. Zaczął padać lekki deszcz, więc wizytę na szczycie rozpoczęliśmy od kawy w restauracji znajdującej się w górnej stacji kolejki. Z uwagi na brak widoków po krótkim spacerze zjechaliśmy z powrotem kolejnym wagonikiem. Następnie udaliśmy się drogą w górę jeziora, do wodospadu Savica. Po zaparkowaniu aut na końcu drogi czekała nas półgodzinna wędrówka leśną ścieżką. Trudy wspinaczki wynagrodził nam jednak widok. Wypływające spomiędzy skał dwa strumienie wodospadu mają wysokość 78 i 25 metrów. Zasila je woda z Jeziora Czarnego, które znajduje około 500 metrów wyżej. Podobno podczas obfitych opadów deszczu zdarza się, że podziemne korytarze nie mają odpowiedniej przepustowości i z jeziora spływa strumień o wysokości około 600 metrów. Gdy dotarliśmy do wodospadu, poprawiła się pogoda, dzięki czemu mogliśmy podziwiać jego błękit w słonecznym świetle. Nie był to jednak jedyny wodospad, który mieliśmy zobaczyć tego dnia. Po wyjechaniu z doliny Bochinj malowniczymi szutrowymi drogami dotarliśmy do wodospadu Pericnik. Po drodze zrobiliśmy postój na plenerowy obiad, który kilka osób okupiło spotkaniem z kleszczami. Gdy Tomek pierwszy zorientował się, że ma intruza i poinformował pozostałych o tym fakcie przez CB-radio, zatrzymaliśmy się na poboczu w celu oględzin. Okazało się, że jeszcze kilka osób miało pasażerów na gapę. Po zaparkowaniu aut pod tabliczką z nazwą wodospadu czekał nas tradycyjnie spacer stromą leśną ścieżką, choć wodospad było widać w oddali także z tego miejsca. Jednak ponownie warto było podjąć trud wspinaczki. Wodospad wyglądał imponująco. Składał się z dwóch kaskad: górnej, wysokiej na 16 m, która z naszej perspektywy nie była widoczna, oraz dolnej, wysokiej na 52 metry. Strumień był tak szeroki i mocny, że bryza unosiła się na wiele metrów od niego. Nie sposób było zbliżyć się bez zmoczenia ubrań. Można było go jednak podziwiać także od tyłu, gdyż podcięta za wodospadem skała tworzyła nawis, pod którym biegła ścieżka. Dzięki temu mieliśmy okazję na sfotografowanie wodospadu z różnych stron. Po powrocie do samochodów wróciliśmy szutrówką do głównej drogi i skierowaliśmy się ku przełęczy Vrsič. Po drodze zobaczyliśmy drogowskaz kierujący na Planicę. Po szybkim sprawdzeniu, że znajduje się ona kilka kilometrów dalej, przekonaliśmy Bociana, aby dodał ten punkt do dzisiejszego programu. Nie darowalibyśmy sobie bowiem być tak blisko i nie zobaczyć słynnej Velikanki. Trzeba przyznać, że skocznia mamucia robi niesamowite wrażenie. Cały kompleks sportowy położony jest bardzo malowniczo, otaczają go wysokie, strome skały. Nic dziwnego, że właśnie tutaj odbywają się finałowe zawody Pucharu Świata. Po uwiecznieniu obecności pod skocznią na fotografiach wróciliśmy na pierwotną trasę i zaczęliśmy wspinać się serpentynami na przełęcz Vrsič. Jest to najwyższa droga w Alpach Julijskich, ze szczytowym punktem na wysokości 1611 metrów n.p.m. Ma dokładnie 50 ponumerowanych zakrętów. Zbudowano ją w 1915 roku dla celów wojskowych. Służyła wojskom austriackim podczas pierwszej wojny światowej. Do budowy wykorzystano rosyjskich jeńców wojennych, dlatego dla uczczenia ich pamięci droga jest też nazywana Ruska Cesta (droga rosyjska).





Podczas podjazdu w moim aucie pojawił się niespodziewany odgłos. Podczas dodawania gazu dochodził spod maski syk przypominający trochę zawór upustowy. Jednak w moim silniku takowego nie ma. Poza tym towarzyszył mu wyraźny spadek mocy.



dził spod maski syk przypominający trochę zawór upustowy. Jednak w moim silniku takowego nie ma. Poza tym towarzyszył mu wyraźny spadek mocy. Zatrzymaliśmy się więc wszyscy na jednym z przydrożnych parkingów i po krótkich oględzinach okazało się, że rozszczelnił się układ dolotowy. Poluzowała się opaska na rurze łączącej turbosprężarkę z intercoolerem. Z pomocą Tomka udało się szybko usunąć usterkę i mogliśmy kontynuować jazdę. Po pokonaniu przełęczy okazało się, że zjazd w dół będzie bardziej wymagający od podjazdu. Spadek był bowiem tak stromy i kręty, że trzeba było bardzo uważać, żeby nie przegrzać hamulców, zwłaszcza w autach z automatyczną skrzynią biegów, która jest mniej skuteczna przy hamowaniu silnikiem. W duchu dziękowałem, że przed wyjazdem wymieniłem klocki hamulcowe. Po pokonaniu najstromszej części zjazdu szosa biegła wzdłuż rzeki Socza, która była tu dość wąska i wiła się raz z jednej, raz z drugiej strony drogi. Po kilku kilometrach, gdy zajęci podziwianiem widoków straciliśmy ją z oczu, Bocian zarządził postój. Zaparkowaliśmy wzdłuż wąskiej bocznej drogi i ruszyliśmy za przewodnikiem na spacer. Okazało się, że rzeka cały czas biegła wzdłuż drogi, była jednak zupełnie niewidoczna, ponieważ płynęła kilka metrów niżej, w wąskim, stromym kanionie wyrzeźbionym w skale. Szliśmy więc wąską ścieżką wzdłuż jego brzegu, co jakiś czas spoglądając w dół, z punktów widokowych. Minikanion ukryty przy drodze był niesamowity. I łatwy do przegapienia, jeśli nie wie się o jego istnieniu. Była to ostatnia atrakcja tego dnia. Pod wieczór dotarliśmy do miejscowości Bovec, gdzie czekały nas ostatnie trzy dni słoweńskiej przygody.

ciąg dalszy w następnym numerze

TEKST: **DAMIAN SŁOWIOCZEK**

PRZECIĄGANIE LINY

Z radością informujemy, że od końca 2020 roku Subaru Import Polska zostało oficjalnym partnerem Krakowskiego Teatru Scena STU mieszczącego się przy al. Krasińskiego 16–18 w Krakowie. To kolejny krok Subaru we wspieraniu kultury wysokiej. Teraz wszyscy pasjonaci Subaru i miłośnicy dobrego teatru mogą znaleźć informacje o obydwu tych rzeczach w Magazynie „Plejady". Cieszy to tym bardziej, że miniony rok przyniósł wiele wyzwań instytucjom kultury, na których działalności pandemia koronawirusa położyła wyjątkowo długi cień. Krakowski Teatr Scena STU nie jest tutaj wyjątkiem. Jak poradzono sobie z tą niezwykłą sytuacją na tej jeszcze bardziej niezwykłej scenie teatralnej?

Kiedy 20 lutego 2020 r. Krakowski Teatr STU świętował swoje 54-lecie, scena przy alei Krasińskiego rozbrzmiewała śpiewem zaproszonych gwiazd, a foyer wypełnione było tłumem gości. Jak co roku cała rodzina STU, a więc artyści, pracownicy i widzowie legendarnego teatru założonego przez Krzysztofa Jasińskiego w 1966 roku, wznosiła toasty i prowadziła gwarne dyskusje. Wtedy temat tajemniczego wirusa z Wuhan był ledwie intrygującą nowinką, do której nie przywiązywało się zbyt dużej uwagi pomiędzy łykiem szampana a bankietowym koreczkiem.

Minął niemalże rok, a pandemia Covid-19 wciąż pozostaje na ustach wszystkich i wyznacza rytm codzienności osobistej, zawodowej i artystycznej, a w tym wypadku – jednym słowem – teatralnej. 11 marca 2020 roku Teatr STU zawiesił granie spektakli i zamknął swoje progi dla widzów. Wszyscy liczyli na to, że sytuacja ta potrwa zaledwie chwilkę. Nikt nie mógł przewidzieć, że przeistoczy się ona w nieustanne przeciąganie liny z niezwykle silnym, nieprzewidywalnym i... niewidzialnym przeciwnikiem.

Rok temu Krakowski Teatr STU hucznie świętował swoje 54-lecie. Scena przy alei Krasińskiego rozbrzmiewała śpiewem zaproszonych gwiazd, a foyer wypełnione było tłumem gości.

Od początków swojego istnienia Teatr STU stawiał na bliskość aktorów z widzami. Krzysztof Jasiński doskonale zdawał sobie sprawę, że żywy teatr to taki, który dzieje się tu i teraz, jest spotkaniem twórcy z odbiorcą, zderzeniem ich energii, tworzącej nową, niepowtarzalną rzeczywistość. Dlatego w logotypie STU znajdziemy trójkąt, którego równe boki odpowiadają trzem składnikom tej rzeczywisto-

Balladyna, reż. Krzysztof Pluskota.
Na zdjęciu: Kamila Bestry, Aleksandra Sroka,
fot. T. Szkodziński

ści: woli, uczuciu i świadomości. To one łączą widownię i scenę w jedno. Wtedy dzieje się magia. Magia, która przyciąga widzów do STU już od 55 lat. Magia, która zaowocowała spektaklami, które przeszły do historii i kształtowały myślenie pokoleń. „Spadanie", „Exodus", „Sennik polski", „Szalona lokomotywa", „Scenariusz dla trzech aktorów", „Wariat i zakonnica", „Hamlet", „Biesy" czy tryptyk „Wędrowanie" powstały na 50-lecie teatru. A to ledwie początek litanii, który z czystej przyzwoitości należało tutaj przytoczyć... Ta sama przyzwoitość powstrzymuje przed wymienianiem nazwisk artystów z tą sceną związanych, gdyż ciężko byłoby kogoś nie pominąć, a w rodzinie STU każdy jest równy. By nie popaść tu w manierę kronikarza, trzeba jedynie napomnieć, że historia Teatru STU to materiał na książkę. Ba, żeby na jedną! Właśnie powstaje trzecia...

Spowiedź chuligana, reż. Krzysztof Jasiński. Na zdjęciu Andrzej Grabowski, fot. K. Chmura-Cegiełkowska

Pandemia, kwarantanna, obostrzenia nie pozostawiają teatrowi wiele miejsca do funkcjonowania w świadomości publicznej. Jedyną przestrzenią, w jakiej można utrzymać kontakt z widzami, pozostaje internet. Ten jednak, chociaż mówi się, że pomieści wszystko, na żywy teatr jest za mały. Oczywiście, w dobie pandemii także i Teatr STU udostępnia swoje sztuki online, sięgając do archiwum realizacji zarejestrowanych na wideo. Były już „Biesy", „Wędrowanie" i „Pan Twardowski" na Facebooku, „Wielkie monologi", „Kolacja na cztery ręce", „Opis obyczajów" na YouTube, Noc Teatrów online, a także „Wariacje Tischnerowskie" w Teatrze Telewizji na VOD. To jednak wyłącznie suplement, żeby nie powiedzieć – placebo. Żadna, najlepiej nawet zrealizowana transmisja online, nie zastąpi obcowania z teatrem, jakiego doświadcza się podczas spektaklu granego na żywo na scenie. I nie dotyczy to jedynie doświadczeń publiczności, ale także i wykonawców. Aktorzy, choćby dawali z siebie wszystko przed kamerami, nie pobiorą żadnej energii z nieczułych soczewek obiektywów. By działa się magia, potrzeba spojrzeń widzów, śledzących każdy twój ruch, rozpalonych emocjami. Z tego właśnie słynie scena STU – najlepsi aktorzy, zebrani z zespołów teatrów z całej Polski, są tutaj niemalże na wyciągnięcie ręki, dzięki otoczeniu sceny widownią na wzór teatru elżbietańskiego.

Od początków swojego istnienia Teatr STU stawiał na bliskość aktorów z widzami, na żywy teatr, który jest spotkaniem twórcy z odbiorcą, zderzeniem ich energii, tworzącej nową, niepowtarzalną rzeczywistość.

W tym przeciąganiu liny z wirusem platformy prezentacji spektakli online czy w telewizji dają teatrom jedynie pozorną przewagę. Dlatego w Teatrze STU nie szczędzono sił na działania w tzw. realu. Dynamizm sytuacji epidemiologicznej oraz nieprzewidywalność trybu wprowadzania kolejnych obostrzeń z jednej strony uniemożliwiają planowanie czegokolwiek, ale z drugiej wymuszają stan ciągłej gotowości do działania. Teatr powinien być gotowy na przyjęcie widza, kiedy tylko obostrzenia pozwolą na granie przedstawień chociażby z udostępnieniem połowy miejsc na widowni. Wszyscy pozostają w blokach startowych, oczekując na chwilę, w której będzie można wystartować ponownie z próbami wznowieniowymi do spektakli repertuarowych, stawianiem scenografii, przygotowaniem oświetlenia, kostiumów itd. Sprzedaż biletów pozostaje nieustannie otwarta, nawet jeśli praca kasy polega ostatnio głównie na dokonywaniu zwrotów środków za zakupione bilety po ogłoszeniu kolejnych pandemicznych obostrzeń... Chociaż nikt nie wie, ile z zaplanowanego repertuaru uda się zrealizować do czerwca, to nikt też absolutnie nie uznaje całego 55. sezonu w STU za skreślony. Nie zaprzestano prób i przygotowań do premiery „Ci, co mnie niosą" Sławomira Mrożka w reżyserii Artura „Barona" Więcka i szczęśliwie „okno obostrzeniowe" pozwoliło na zaprezentowanie spektaklu widzom tak, jak planowano – 12 września 2020 r., na otwarcie 55. sezonu teatralnego. Styczniowa premiera „Kiedy sobie znowu umierała" Nadieżdy Ptuszkiny w reżyserii Mirosława Gronowskiego miała mniej szczęścia i musiała zostać przełożona, ale de facto dopięta została na ostatni guzik jeszcze przed końcem 2020 roku.

Końcówka roku 2020 przyniosła jednak dalsze obostrzenia i stało się jasne, że w tym ciągłym siłowaniu się z pandemią trzeba zmienić nieco taktykę. Środek ciężkości postanowiono przenieść na prace nad nowym sezonem. Zapadły decyzje o przełożeniu premier „Kiedy sobie znowu umierała" i „Trzech sióstr" na jesień 2021 roku i co za tym idzie – właściwie całej celebracji jubileuszu 55-lecia, który przypada na 20 lutego. Przed rodziną STU wyjątkowo pracowite lato. Jak co roku zespół artystyczny spotka się na warsztatach i próbach w Studio Grom na Mazurach. Tam będzie intensywnie pracował nie tylko nad dwoma przesuniętymi premierami, ale także pozostałymi projektami zaplanowanymi na jesień 2021 roku.

56. sezon ma rozpocząć się premierą adekwatną do obchodzonego w Polsce Roku Stanisława Lema – spektaklem opartym na listach autora „Solaris" i poetki Ewy Lipskiej. Premiera zaplanowana jest na 100-lecie urodzin Lema, 12 września. W drugiej połowie tego samego miesiąca widzowie będą mogli po raz pierwszy w Polsce zobaczyć komedię „Kiedy sobie znowu umierała" autorstwa najpopularniejszej współczesnej autorki teatralnej z Rosji – Nadieżdy Ptuszkiny, w reżyserii Mirosława Gronowskiego. Z kolei w listopadzie w repertuarze zadebiutują planowane wcześniej na luty „Trzy siostry". W przygotowaniu jest także widowisko roboczo zatytułowane „Songi Teatru STU". Możemy się więc spodziewać utworów śpiewanych niegdyś przez Andrzeja Zauchę w „Panu Twardowskim" czy „Kur zapiał", Marka Grechutę i Marylę Rodowicz w „Szalonej lokomotywie", Zbigniewa Wodeckiego w „Sonacie Belzebuba", jak również piosenek z aktualnie granych spektakli – „Przybory Wasowskiego Domu Wyobraźni", „Cabaretu" czy w końcu „Judy Garland. Na końcu tęczy" i „Błękitnych krewetek", których gwiazdą jest znakomita aktorka i wokalistka Beata Rybotycka, związana ze sceną STU od 1990 roku. Premiera ma zbiec się z Festiwalem Pamięci Andrzeja Zauchy „Serca Bicie". Obecnie trwa kasting do udziału w spektaklu. Utalentowani aktorsko i wokalnie młodzi wykonawcy mogą zgłaszać się do niego poprzez stronę internetową teatru. Końcem listopada planowane jest jeszcze inne muzyczne przedstawienie, oparte na życiorysie „ostatniego klezmera Galicji" – Leopolda Kozłowskiego-Kleinmana, w którego wcielić się ma Zbigniew Zamachowski. Premiera 26 listopada miałaby uczcić 103. rocznicę urodzin arty-

Pandemia, kwarantanna, obostrzenia nie pozostawiają teatrowi wiele miejsca do funkcjonowania w świadomości publicznej. Jedyną przestrzenią, w jakiej można utrzymać kontakt z widzami, pozostaje internet. To jednak wyłącznie suplement, żeby nie powiedzieć – placebo.

Przybory Wasowskiego. Dom Wyobraźni. Reż. Łukasz Fijał. Na zdjęciu: Joanna Pocica, Łukasz Szczepanowski, Andrzej Róg, fot. G. Przetakiewicz

Błękitne krewetki, reż. Krzysztof Jasiński. Na zdjęciu Beata Rybotycka, fot. T. Szkodziński

Cabaret, reż. Krzysztof Jasiński. Na zdjęciu: Krzysztof Kwiatkowski, Paulina Kondrak, Łukasz Szczepanowski, fot. R. Kruszka

sty. Na grudzień szykowana jest jeszcze jedna premiera – „Szewców" Stanisława Ignacego Witkiewicza, którą będzie reżyserował Krzysztof Jasiński. To on, wespół z dyrektorem Krzysztofem Pluskotą, kieruje całym zespołem Teatru STU, nie zdejmując nogi z gazu, chociaż droga do przyszłości jest kręta, wyboista i niepewna. W takiej sytuacji liczy się niezawodność i bezpieczeństwo, które pozwolą dotrzeć do celu. Subaru Import Polska z dumą wspiera w tym działaniu dyrekcję jako oficjalny partner Krakowskiego Teatru Scena STU.

Każdy, kto pracuje przy przygotowaniach spektakli teatralnych w STU, nieważne czy aktor wcielający się w główną rolę, czy członek zespołu technicznego odpowiadający za oświetlenie, z pewnością stwierdzi, że posiadanie partnerów, na których można polegać, jest nieocenioną pomocą. Szczególnie w sytuacji, gdy samymi projektami premierowymi można by, jak widać, obdzielić kilka sezonów. Gdyby tego było mało, gdzieś w tzw. międzyczasie 56. sezon teatralny w STU będzie jeszcze musiał nadrobić kilka istotnych jubileuszy, pominiętych ze względu na pandemię. Spektakl „O psychiatrach, psychologach i innych psycholach" świętował będzie 10-lecie, „Hamlet" – 20-lecie, a „Wariat i zakonnica" – 35 lat w repertuarze od premiery. Ten ostatni tytuł pozostaje jednym z najdłużej granych spektakli nie tylko w Polsce, ale i całej Europie. Niestety, Covid-19 odebrał nam występującego w głównej roli Dariusza Gnatowskiego. Związany z Teatrem STU od początku swojej kariery aktor zmarł 20 października 2020 roku. Jego strata była największym ciosem, jaki pandemia koronawirusa zadała rodzinie STU. To był moment, w którym wszystkim wydawało się, że wirus jest zbyt silny, aby się mu nie poddać. A jednak wzajemne wsparcie i motywacja do działania na przekór wszystkiemu pozwoliły w tym krytycznym momencie znaleźć siłę, by nie wypuścić liny z rąk. Teatr STU stoi mocno na nogach i pracuje z zapałem. W ostatnim czasie, gdy pandemia nieco odpuściła, w końcu wróciła nadzieja na ponowne granie spektakli. Jeśli sytuacja nagle się nie pogorszy, jeszcze w lutym i marcu na scenie STU zobaczyć będzie można przedpremierowe spektakle „Trzech sióstr" i „Kiedy sobie znowu umierała" oraz inne, popularne tytuły z repertuaru.
Z pewnością będzie to wyjątkowe przeżycie dla wszystkich artystów i pracowników teatru, którzy czekają na tę chwilę z wielką tęsknotą do swojej widowni. To dla niej cały zespół nie ustaje w zmaganiu się z pandemią i wszelkimi przeciwnościami losu. I to od widowni czerpie siłę. Gdy pewnego szarego jesiennego dnia na drzwiach wejściowych do budynku teatru ktoś zawiesił kartkę głoszącą: „Będziemy na Was czekać – widzowie", wszyscy w Teatrze STU poczuli wdzięczność i pewność, że nieważne, jak beznadziejna zdawałaby się sytuacja – zwyciężą tę walkę i ostatecznie przeciągną linę na swoją stronę, bo po prostu jest dla kogo.

Hamlet, reż. Krzysztof Jasiński. Na zdjęciu Michał Mikołajczak, fot. P. Nowosławski

Krzysztof Jasiński kierując całym zespołem Teatru STU, nie zdejmuje nogi z gazu, chociaż droga do przyszłości jest kręta, wyboista i niepewna. W takiej sytuacji liczy się niezawodność i bezpieczeństwo, które pozwolą dotrzeć do celu. Subaru Import Polska z dumą wspiera w tym działaniu dyrekcję jako oficjalny partner Krakowskiego Teatru Scena STU.

TEKST: **MAREK DWORAK**

POLSKIE PROBLEMY NA POLSKICH DROGACH /CZ. 3/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Podsumowując temat polskich problemów na polskich drogach, sięgnijmy do statystyk wypadkowości za rok 2020. Mimo że ruch na drogach w związku z pandemią znacząco się zmniejszył, doszło do prawie 24 tys. wypadków, w których śmierć poniosło 2476 osób, a 26 444 osoby odniosły poważne obrażenia.

W porównaniu z danymi z roku poprzedniego oznacza to spadek liczby ofiar śmiertelnych o 434 i prawie o 9100 mniej osób, które odniosły obrażenia. Gdyby nie prawie dwumiesięczny lockdown i ogólnie mniejszy ruch związany z brakiem konieczności przemieszczania się do szkół, wyższych uczelni i wielu firm oraz poważnym ograniczeniem turystyki można by uważać, że na polskich drogach jest wyraźnie bezpieczniej. Gdyby... Ale miejmy świadomość, że liczba wypadków drogowych zmniejszyła się o 22%, a ruch drogowy – według ostrożnych szacunków – o 25%.

Dodajmy jeszcze do tego niespełna 15-procentową redukcję liczby zabitych na polskich drogach, a dojdziemy do wniosku, że poprawa bezpieczeństwa wynika głównie ze zmniejszonego natężenia ruchu, przy czym to zmniejszone natężenie powiększyło relatywnie skalę ciężkości wypadków. Potwierdza się wniosek, że fizyczna możliwość rozwinięcia większej prędkości zwiększa ryzyko wypadku, w którym są ofiary śmiertelne. W roku 2020 w opisie okoliczności, w jakich doszło do wypadków, znów dominują te, które miały miejsce na prostym odcinku drogi, przy dobrych warunkach atmosferycznych i przy dobrej widoczności. **Igramy z prędkością, nie doceniamy wagi właściwego odstępu od poprzedzającego pojazdu i właściwej koncentracji na kierowaniu pojazdem.**

Lekceważący stosunek wielu kierowców do przepisów i bezpieczeństwa obrazuje także liczba 63 tysięcy kierujących, którzy utracili prawo jazdy na 3 miesiące (o jedną trzecią więcej niż w roku 2019) w związku z przekroczeniem prędkości o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym. A ilu przekroczyło ją o 40, 30, 20 km/h, uważając, że przecież nic się nie stało?

Dlaczego wciąż nie doceniamy ryzyka poszkodowania (zabicia) kogoś lub siebie, dlaczego traktujemy przepisy w kategoriach nieobowiązujących sugestii, dlaczego jesteśmy tak zadufani w swoich umiejętnościach i możliwościach pojazdu?

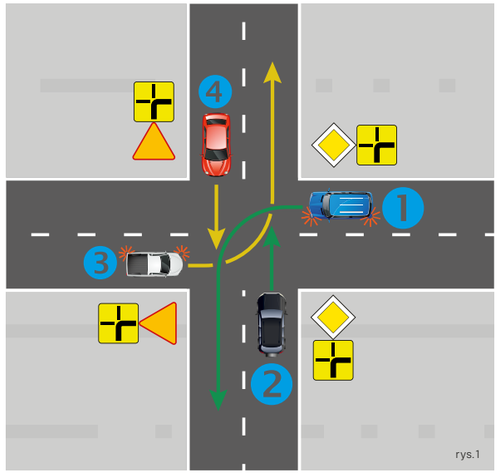
Porównajmy jeszcze nasze statystyki wypadkowe do statystyk europejskich. Zbyt wcześnie jeszcze na dane z Europy za rok ubiegły, ale dysponujemy danymi za lata poprzednie. Według wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców średnia z wszystkich krajów należących do Unii Europejskiej wynosi 49. 49 zabitych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców. W Polsce ten wskaźnik za rok 2020 równa się 65 – można by przyjąć, że nie odbiega on rażąco, ale dane z Europy dotyczą lat nieograniczonego ruchu, a dane z Polski – czasu pandemii. W roku 2019 wskaźnik ten wynosił 76, przy czym kraje o najmniejszym zagrożeniu bezpieczeństwa na drogach (kraje zaliczające się do Zjednoczonego Królestwa, kraje skandynawskie, Holandia, Hiszpania, Niemcy) osiągały wskaźniki 28–40 ofiar na milion obywateli. To dlatego wielu kierowców z zagranicy boi się przyjechać samochodem do Polski, albo wypożyczyć samochód i jeździć po drogach naszego kraju.

Niestety zbyt często kierowca zajmuje się czymś innym niż kierowaniem i obserwacją drogi wraz z jej otoczeniem! Smartfony i zbytnia pewność siebie mają w tym poczesny udział.

Wśród krajów Unii Europejskiej, w których odnotowano największy postęp w bezpieczeństwie drogowym od roku 2010, na pierwszym miejscu jest Grecja (wskaźnik 113 zmalał do 60 jeszcze przed pandemicznymi ograniczeniami), a dalej Litwa, Portugalia i Słowenia, przy czym Słoweńcy startowali ze stosunkowo niskiego jak na rok 2010 wskaźnika 67 (w Polsce ta liczba wówczas wynosiła 103). Trudno ogół Greków albo Portugalczyków uznać za wzór zdyscyplinowania, ostrożności i stateczności, a mimo tego udało się w tych krajach tak znacząco poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Czy nie powinniśmy raz jeszcze przemyśleć naszej postawy w ruchu drogowym? Wielu polskich kierowców powinno radykalnie ją zmienić.

Wśród przyczyn wypadków spowodowanych przez kierowców już trzeci rok z rzędu **na pierwszym miejscu znajduje się nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu**. Wprawdzie ofiarochłonność wypadków wynikających z tej przyczyny jest znacznie mniejsza niż w zdarzeniach spowodowanych nadmierną prędkością, jednak sama liczba wymuszeń zaskakuje. 5692 wymuszenia zakończyły się wypadkami, w których zginęło 314 osób, a poważnie rannych zostało 6641. A w ilu przypadkach nieustąpienia pierwszeństwa doszło jedynie do kolizji, a w ilu do niczego nie doszło, bo ten, na którym wymuszono pierwszeństwo, zdążył z ratunkową reakcją? Co jest powodem? Moim zdaniem przede wszystkim **brak koncentracji**. Niestety, jakże często kierowca zajmuje się czymś innym niż kierowaniem i obserwacją drogi wraz z jej otoczeniem! Smartfony i zbytnia pewność siebie mają w tym poczesny udział. Kolejna przyczyna to **niestosowanie przepisów, albo ich nieznajomość**. Rozumienie znaczenia znaku „ustąp pierwszeństwa" lub „STOP" jest raczej powszechne, choć często **lekceważymy obowiązek zatrzymania się w związku ze znakiem „STOP", albo zatrzymujemy się za wcześnie, zamiast bezpośrednio przed przecięciem się kierunków ruchu.** Gorzej jest z pamiętaniem, że **wyjeżdżając ze strefy zamieszkania, strefy ruchu lub drogi wewnętrznej, należy ustępować pierwszeństwa z uwagi na włączanie się do ruchu. Dużo błędów występuje na skrzyżowaniach z tzw. łamanym pierwszeństwem. Na nich nie tylko mylona jest kolejność przejazdu, ale i zróżnicowane są teorie na temat używania kierunkowskazów, czego wynikiem jest brak wzajemnego zrozumienia wśród kierujących.** Dla ewentualnego przypomnienia, usunięcia wątpliwości albo likwidacji błędnych przyzwyczajeń zamieszczam schemat właściwej kolejności przejazdu i zgodnego z przepisami używania kierunkowskazów (rys. 1).



rys.1

Po raz kolejny apeluję o nielekceważenie ogólnych limitów prędkości, znaków ograniczenia i definicji prędkości bezpiecznej. Pamiętajmy, że jeśli nawet przyczyna wypadku drogowego była inna, to prędkość, przy jakiej do niego doszło, ma decydujący wpływ na skutki i na stopień ciężkości zdarzenia drogowego.

Na następnym miejscu wśród przyczyn wypadków znajduje się niewłaściwa prędkość. Z jej przyczyny doszło do 5381 wypadków, przy czym śmiertelność była prawie trzykrotnie większa niż w przypadku wymuszeń – śmierć poniosły 822 osoby. Ograniczenia prędkości są niestety dość powszechnie lekceważone, a jeśli nawet się je stosuje, to ignorowana jest konieczność dostosowania szybkości jazdy do warunków drogowych. Przypomnę raz jeszcze: **każdy kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby nad nim panować. Obowiązany jest uwzględniać warunki atmosferyczne, stan i widoczność drogi, natężenie ruchu, rzeźbę terenu, stan i ładunek pojazdu i swój stan psychofizyczny** (art. 19 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym). **W przypadku poprawy warunków powinno się przyspieszyć (oczywiście w granicach obowiązujących limitów), w przypadku pogorszenia – zwolnić, niekiedy znacząco.** Niby to oczywiste, ale w sposobie kierowania wielu z nas nie widać realizacji tego przepisu. Oliwy do tego palącego problemu dolewają drogowcy, którzy organizując ruch, usiłują prowadzić kierujących za rączkę poprzez mnożenie znaków. Nadmiernie ograniczając prędkość, chcą zaś osiągnąć efekt zdjęcia nogi z gazu. Ograniczenia do 40 km/h stawiają tam, gdzie odpowiednią prędkością byłoby 60. Uważają, że jeśli postawią znak z liczbą 60, to kierowcy pojadą i tak 20, 30 km/h więcej. To ślepa uliczka,

której najlepszym, aczkolwiek tragicznym odzwierciedleniem jest wypadek, który zdarzył się w nieodległej przeszłości na Podkarpaciu. Przed występującymi tam serpentynami ustawiono – w tym przypadku słusznie – znak ograniczenia prędkości do 30 km/h (znak z liczbą 10 wydawał się śmieszny, choć według takiej filozofii znakowania byłby potrzebny). Kierowca prawdopodobnie uznał, że skoro jest 30 km/h, to w granicach pięćdziesiątki pewnie da się pojechać. Nie dało się, były ofiary. Częstą praktyką jest ograniczanie prędkości, standardem jest znak ograniczenia do 40 km/h łącznie ze znakami ostrzegającymi przed niebezpiecznymi zakrętami lub znakami „roboty drogowe" i „nierówna droga". Jest to błędna praktyka, deprecjonująca znaczenie oznakowania, niestosowana w krajach tzw. starej Unii. Poinformowany znakiem ostrzegawczym kierujący ma dobrać prędkość zgodnie z powołaną wyżej definicją prędkości bezpiecznej (por. art. 19). Ograniczanie prędkości do czterdziestki na lekko nierównej drodze dla kierowcy nowego samochodu jest – używając delikatnego sformułowania – trudno akceptowalne i niestety zazwyczaj nie jest respektowane, co prowadzi do ogólnej deprecjacji przepisów. **Lekarstwem byłoby wprowadzenie – wzorem wielu innych krajów – znaku „prędkość zalecana". Pozwoliłoby to na uniknięcie wyrzutów sumienia drogowców z powodu poczucia, że mogli coś lepiej oznakować. Byłoby także**

punktem odniesienia w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego i dokonywania rekonstrukcyjnej analizy prędkości.

Po raz kolejny apeluję o nielekceważenie ogólnych limitów prędkości, znaków ograniczenia i definicji prędkości bezpiecznej. Zastanówmy się: w wyniku igrania z prędkością – w roku ograniczonego ruchu – pozbawiliśmy życia 822 osoby, a ciężko poszkodowaliśmy 6,5 tys. Pamiętajmy również, że jeśli przyczyna wypadku drogowego była inna, to prędkość, przy jakiej do niego doszło, miała decydujący wpływ na skutki, na stopień ciężkości zdarzenia drogowego. Należy wyciągnąć z tego wnioski i nie dać się opętać wyścigowi z czasem.

To my, kierowcy, mamy w ręku, a właściwie pod nogą, narzędzie, które może zrobić krzywdę, to my mamy uprawnienie do kierowania samochodem, a odbierając je, zobowiązaliśmy się do stosowania przepisów ruchu drogowego.

Kolejnym problemem i przyczyną wypadków jest zachowanie wobec pieszych. W 2020 roku zanotowano 2755 wypadków z tej przyczyny. Śmierć poniosło w nich 196 osób, a prawie 2700 zostało ciężko rannych. **Niestety większość kierowców (tak – większość!) nie przyjęła do wiadomości obowiązującego od 1999 roku przepisu o konieczności zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w celu nienarażania na niebezpieczeństwo zarówno pieszych obecnych na przejściu, jak i tych, którzy na nie wchodzą.** Najprawdopodobniej od 1 czerwca br. wejdzie w życie przepis silniejszy, ustanawiający jednoznaczne pierwszeństwo pieszych wchodzących na przejście. Czy do tego czasu muszą zginąć na przejściach kolejne dziesiątki osób? To zależy tylko od naszego (kierowców) podejścia do tematu bezpieczeństwa na polskich przejściach dla pieszych, czyli miejscach, które teoretycznie winny być enklawą bezpiecznej i płynnej komunikacji pieszych z jednej strony drogi na drugą. **Lekceważony lub nieuświadamiany jest także zakaz wyprzedzania na przejściach o ruchu niekierowanym (bez sygnalizacji świetlnej lub kierującego ruchem) i bezpośrednio przed nimi oraz zakaz omijania jadącego w tym samym kierunku pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu.** Te przepisy obowiązują ponad 22 lata, a wciąż słabo są respektowane. Wielu kierowców nie potrafi wyrobić w sobie nawyku zwracania uwagi na to, co dzieje się z pojazdem poruszającym się sąsiednim pasem ruchu. Czas najwyższy, żeby radykalnie zmienić zachowanie przed przejściem dla pieszych. Tym, którzy chcieliby się tłumaczyć, że piesi również są nieostrożni, odpowiem: to prawda, ale musimy to przewidzieć i to od nas, kierowców, należy wymagać więcej. To my, kierowcy, mamy w ręku, a właściwie pod nogą, narzędzie, które może zrobić krzywdę, to my mamy uprawnienie do kierowania samochodem, a odbierając je, zobowiązaliśmy się do stosowania przepisów ruchu drogowego.

Na koniec tego rozliczenia z bezpieczeństwem na polskich drogach czwarta i piąta pod względem liczby wypadków przyczyna ich powstawania: niezachowanie bezpiecznego odstępu od poprzedzającego pojazdu. W roku 2020 na skutek 1519 wypadków spowodowanych z tej przyczyny zginęło 59 osób, a ponad 1800 doznało ciężkich obrażeń. Na skutek nieprawidłowego wyprzedzania zaistniały 1032 wypadki, w których zginęło 150 osób (bardzo duża śmiertelność z uwagi na prędkość przy wykonywaniu tego manewru), a rannych zostało ponad 1200 osób. W wielu przypadkach nieutrzymywania właściwej odległości od poprzednika błąd ten kończy się kolizją. Te, o których piszę w niniejszym opracowaniu, to głównie jazda na tzw. zderzaku na autostradzie lub drodze ekspresowej, „grzech", który charakteryzuje się tendencją wzrostową wraz z przybywaniem kolejnych kilometrów dróg szybkiego ruchu. Nowe przepisy (prawdopodobnie także od 1 czerwca) mają szansę zahamować ten przyrost, o ile oczywiście się do nich zastosujemy. Będzie jednoznacznie zapisane, że bezpieczny odstęp (w metrach) równa się połowie rozwijanej prędkości w km/h. Ale czy nie możemy o tym pamiętać już od dzisiaj? Przypomina mi się krytyka, jakiej doświadczyłem podczas kręcenia kolejnych – autostradowych – odcinków programu „Jedź bezpiecznie", w których starałem się uzmysłowić kierowcom istotę zachowywania bezpiecznego odstępu. Czy wśród tych krytykantów nie ma sprawcy któregoś z wypadków, których liczbę podałem wyżej?

Po raz kolejny pragnę zwrócić uwagę na to, że podczas wyprzedzania wyprzedzający jest odpowiedzialny za przeprowadzenie tego manewru od samego początku do samego końca. Należy przewidzieć i wziąć pod uwagę wszystkie okoliczności szczególnie w przypadku, gdy podczas tego manewru konieczny jest wjazd na pas ruchu dla kierunku przeciwnego. Podjęcie decyzji o wyprzedzaniu musi odbyć się zgodnie z przepisami art. 24 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Według zamieszczonym w nich wytycznych **kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:**

1) **ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu;**
2) **kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania;**
3) **kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.**

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu.

Źródłem złych zachowań przy manewrze wyprzedzania jest pośpiech i pragnienie wyprzedzenia za wszelką cenę.

Żeby zobaczyć, jak realizacja tych zapisów wygląda w praktyce, odsyłam do odcinka nr 819 i 820 programu „Jedź bezpiecznie" (dostępne na kanale YouTube). Przedstawione w nich mrożące krew w żyłach obrazy są odzwierciedleniem przypadków skrajnej nieodpowiedzialności. Wielu polskich kierowców charakteryzuje nieco mniej spektakularne (w złym tego słowa znaczeniu), ale jednak nieprawidłowe podejście do trudnego i często niekoniecznego manewru wyprzedzania. Źródłem złych zachowań jest pośpiech i pragnienie wyprzedzenia za wszelką cenę, której, notabene, sobie nie uświadamiamy.

Pozwolę sobie wyrazić nadzieję, że biorąc pod uwagę zaprezentowane dane i próbę ich zinterpretowania, wszyscy kierowcy pokuszą się o chwilę refleksji, a część pochyli się nad zmianą swojego stylu jazdy. Artykuł – po raz kolejny – adresuję także do zarządzających ruchem oraz osób podejmujących wyzwania legislacyjne. **Problem jest ważki, bowiem na polskich drogach wciąż jest niebezpiecznie.**

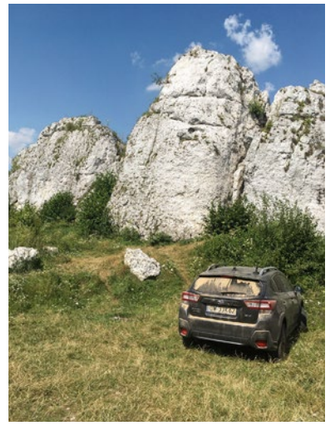
Kierowcy Subaru to ludzie aktywni, mający mnóstwo pasji i zainteresowań. A samochody naszej marki pomagają w ich realizacji. W konkursie ogłoszonym na naszym facebookowym profilu poprosiliśmy o podzielenie się z nami zdjęciami przedstawiającymi wakacyjne aktywności. Poniżej prezentujemy fotografie laureatów konkursu. Dziękujemy wszystkim uczestnikom zabawy i gratulujemy zwycięzcom! Zapraszamy wszystkich czytelników Magazynu „Plejady" oraz miłośników marki Subaru do śledzenia naszego profilu: facebook.com/subarupolska oraz udziału w kolejnych konkursach!

fot. Paulo Subario

fot. Piotr Godecki

fot. Łukasz Zadrożny

fot. Wojtek Matz



fot. Monika Straszko × 3

TEKST I ZDJĘCIA: **JAN CETERA**

SUBARU XV 2.0I-S E-BOXER
ŚWIATŁEM MALOWANY

Light painting jest techniką często stosowaną w fotografii motoryzacyjnej. Do uzyskania atrakcyjnego zdjęcia nie potrzeba ogromnego zaplecza sprzętowego, wystarczy jedna lampa, aparat na statywie i odrobina zaangażowania w obróbkę komputerową:). Wykonanie zaledwie kilku ekspozycji, podczas których „oblewamy" samochód światłem, pozwala osiągnąć efekt, jaki uzyskuje się zazwyczaj przy użyciu olbrzymiego softboxa w warunkach studyjnych.

Bohaterem sesji zdjęciowej był Subaru XV w nowym kolorze Plasma Yellow Pearl. Model Subaru XV z tym wyjątkowym lakierem dostępny jest w ofercie od stycznia bieżącego roku wyłącznie w wersji 2.0i-S e-BOXER.

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

Redakcja:
Marta Sawastynowicz
marta.sawastynowicz@subaru.pl
Paweł Latała
pawel.latala@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, Adobe Stock, Unsplash**

Zdjęcie na okładce: **Jan Cetera**

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 do 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.

plejady.**subaru.pl**
facebook.pl/**MagazynPlejady**
ISSN 1897-1989