

Mistrzostwa Świata Kierowców Zawodowych

Mistrzom deszcz niestraszy



KLUCZEM DO SUKCESU JEST PATRZENIE W LUSTERKA. TO NIC, ŻE PADA. TRZEBA SIĘ ZMIEŚCIĆ MIĘDZY PRZESZKODAMI I UKOŃCZYĆ TRASĘ W JAK NAJKRÓTSZYM CZASIE. NAGRODĄ MOŻE BYĆ TYTUŁ MISTRZA ŚWIATA

Nie było ryku silników, palenia gum ani *driftingu*. Była precyzyjna co do centymetra jazda między przeszkodami. Niby powoli, ale pod presją czasu, bo minuty przejazdu też się liczyły. W Krakowie o tytuły mistrzów świata rywalizowali traktorzy i kierowcy autobusów.

Mistrzostwa Świata Kierowców Zawodowych organizuje Union Internationale des Chauffeurs Routiers (UICR), której członkiem w Polsce jest Stowarzyszenie Klub Polskiego Trakera. Pierwsze zawody rozegrano w 1975 roku w Nicei. Początkowo konkursy rozgrywano co roku, później co dwa lata. W tym roku – po raz pierwszy w historii – mistrzostwa rozegrano w Polsce. XXIX zawody odbyły się między 25 a 28 sierpnia na krakowskim lotnisku Czyżyny.

Jak zostać najlepszym kierowcą

Tytuły mistrzów świata są przyznawane w kilku kategoriach: solo do 18 t, autokar, zestaw z naczepą, zestaw z przyczepą, młodzi adepci zawodu (do 25 lat) i furgony (dostawcze). Oddzielną dyscypliną jest *ecodriving*, czyli jazda z jak najmniejszym zużyciem paliwa.

W tegorocznym czempionacie wystartowało 131 kierowców z 14 krajów. Spoza Europy gościliśmy drużyny z RPA (gospodarzy poprzednich zawodów) i Zimbabwe.

Podczas zawodów każdy kierowca musiał zaliczyć test z zasad ruchu drogowego w Europie i pierwszej pomocy przedmedycznej, sprawdzić poprawność mocowania ładunku i poddać się badaniu trzeźwości na alkoście. Następnie

należało precyzyjnie przejechać po torze z przeszkodami.

Zadania zawodników to między innymi przejechanie przez wąską bramę, ominięcie przeszkody, ustawienie pionu przytwierdzonego z przodu maski nad tarczą leżącą na placu, wjazd tyłem do „garażu”, przewrócenie maską zielonych pachotków, ale z pozostawieniem czerwonych na swoich miejscach, zatrzymanie się jak najbliżej dystrybutora itd. Nie było to łatwe. Liczył się każdy centymetr za daleko lub za blisko, przewrócony niewłaściwy pachotek lub nieprzekuty balon. Sędziowie mierzyli odległości i naliczali karne punkty. W końcowym wyniku uwzględniano też czas przejazdu.

Trudne warunki

Zawody były ciekawe i mogły się podobać, ale szyki organizatorom popsuła pogoda. Przez dwa dni zawodów było pochmurno i wietrznie, z silnymi przelotnymi opadami deszczu. Widzów z zewnątrz było więc jak na lekarstwo – przez większość zawodów niemal wszyscy obecni na placu nosili na szyjach identyfikatory organizatorów, zawodników lub dziennikarzy. Głęboko rozczarowani byli też sprzedawcy z kilku kramów, którzy zanotowali nędzne obroty ze sprzedaży pamiątek i kiełbasek (aczkolwiek w sobotnie popołudnie kiszonych ogórków już zabrakło).

Oddzielnie rozgrywaną kategorią był *ecodriving*. W tej dyscyplinie należało przejechać po specjalnie wyznaczonym, około 30-kilometrowym odcinku drogi publicznej, zużywając jak najmniej paliwa. Do prowadzenia był zestaw z naczepą, obciążony do 39 ton. I tu odnieśliśmy największy sukces w tych zawodach: mistrzem świata został Dariusz Serafiński z wynikiem 8,1 litra – o litr mniej niż drugi na podium Pather Moonsamy z RPA. Serafiński powtórzył w ten sposób swój wynik z zawodów w 2010 roku w Austrii

(dwa lata temu, na mistrzostwach odbywających się w RPA, Polska nie startowała).

Młodzi i obiecujący

Kolejny sukces odnieśliśmy w kategorii kierowców do 25. roku życia. Kamil Opler, Łukasz Stokłosa i Łukasz Stróżycki zdobyli całe „pułdo”. Inna sprawa, że w tej kategorii do zawodów zgłoszono... tylko trzy osoby. Na mistrzostwach świata w Austrii w 2010 roku sklasyfikowano w tej kategorii tylko jednego zawodnika, a dwa lata temu w RPA w ogóle nie było „młodzików”.

W łącznej klasyfikacji indywidualnej najlepszy Polak – kierowca kieleckiego MPK Janusz Kaszuba – był 19., a drużynowo nasza reprezentacja zajęła 6. miejsce, czyli takie samo, jak 4 lata temu. Kaszuba otarł się też o podium w kategorii autobusów: miał 315 punktów karnych, zaledwie o 5 więcej niż poprzednik i 12 więcej, niż wystarczyłoby do srebrnego medalu.

Czy można lepiej?

Organizatorom należałoby delikatnie wytknąć typowo polską siemienność wyposażenia: tarczę do celowania pionem namalowaną na ponurej dykcie i oklejanie zderzaków pianką, żeby się broń Boże laker nie porysował (od pachotki!). Ale na pewno największym wrogiem zawodów była deszczowa pogoda. Gdyby świeciło słońce, przyszłoby dużo więcej widzów i byłoby ciekawiej.

Trochę zastanawia też formuła mistrzostw. Odnoszę wrażenie, że faworyzuje ona kierowców z ogromnym doświadczeniem w manewrowaniu po placu, czyli głównie mechaników samochodowych, którzy codziennie ćwiczą jazdę na centymetry w ciasnych garażach. Nie należeli do najmłodszych niektórzy reprezentanci Niemiec, Holandii czy Finlandii, a tymczasem właśnie te drużyny stanęły na podium drużynowym.

Wracałem z mistrzostw do domu autokarem pewnej znanej linii. Gdy przed Wrocławiem wjeżdża się z autostrady do miasta, jest taki łuk w prawo, lekko z górki, z ograniczeniem do 60 km/h i betonową barierką oddzielającą przeciwnie pasy ruchu. Kierowca był kilka minut spóźniony, więc pocinał lewym pasem,

wyprzedzając wszystkie osobówki, jadąc raptem 40-60 cm od barierki. Patrzyłem na to z podziwem, ale też z lekkim napięciem. Trzy rzędy przede mną inny pasażer też wyglądał przez okno ze szczęką na kolanach, reszta jakoś nie zauważyła nic dziwnego. Problem w tym, że takiej konkurencji nie ma na mistrzostwach świata, a w rozgrywkach na manewrowym placu nie wchodzi w grę tego rodzaju emocje...

Następne mistrzostwa odbędą się za dwa lata w Finlandii. Polakom życzymy miejsca lepszego niż ciągle to szóste.

Romuald Gnitecki

Mistrzowie wśród kierowców zawodowych**W poszczególnych kategoriach:**

- solo do 18 ton: Nico Vlaar (Holandia)
- autokar: Djukic Srecko (Słowenia)
- zestaw z naczepą: Toni Kuosmanen (Finlandia)
- zestaw z przyczepą: Kurt L'eclose (Belgia)
- młodzi kierowcy: Kamil Opler (Polska)
- furgon: Peter Wötzel (Niemcy)

Łączny ranking indywidualny:

Nico Vlaar (188 punktów karnych), Peter Wötzel (219 punktów), Harry Winqvist z Finlandii (223 punkty)

Ranking drużynowy:

Niemcy (średnia liczba punktów karnych 364,23), Holandia (381,08), Finlandia (446,85). Średnia liczba punktów karnych Polaków wyniosła 626,08



OSTRY SKRĘT I OMIJANIE PRZESZKODY W JAK NAJMNIEJSZEJ ODLEGŁOŚCI. SĘDZIOWIE MIERZĄ DYSTANS CO DO CENTYMETRA



TU BYŁO NAJWIĘCEJ WIDZÓW, BO I DYSCIPLINA WIDOWISKOWA. ALE NIE KAŻDEMU UDAŁO SIĘ TRAFIĆ SZPIKULCEM W BALONIK



BRZYDKA POGODA I PRZELOTNE OPADY DESZCZU SPRAWIŁY, ŻE WIĘKSZOŚĆ WIDZÓW STANOWILI ZAWODNICY DOPINGUJĄCY SVOICH KOLEGÓW Z DRUŻYNY



USTAW TU, CZŁOWIEKU, CIĘŻARÓWKĘ W TAKI SPOSÓB, ABY CIĘŻAREK WISIAŁ NAD ŚRODKOWĄ KROPKĄ. NAWET W „MALUCHU” NIE BYŁOBY TO ŁATWE



UDAŁO SIĘ! PIERWSZA KULKA ZAHACZONA AUTOBUSEM. DWIE KOLEJNE POZOSTAJĄ NIERUCHOMO. BĘDZIE KOMPLET PUNKTÓW



NASI Z NAGRODAMI. W KATEGORII JUNIORÓW ZDOBYLIŚMY TRZY PIERWSZE MIEJSCA