



www.bonecki.com • Zdjęcia zostały wykonane przez Jacka Boneckiego aparatami fotograficznymi firmy Sony

A photograph of a vast desert landscape at sunset. The sky is a gradient of orange and yellow, transitioning into a dark horizon. A single person stands on a large sand dune in the middle ground. In the foreground, several sets of tire tracks are visible, curving across the sand. The overall mood is serene and expansive.

2005

Barcelona → Dakar

dystans: 9039 km
liczba startujących pojazdów: 688
do mety dotarło: 215



KOSZMARNY DEBIUT

Przysmykam na chwilę oczy. Pomaga to niewiele. Kotłowanina myśli i obrazów nie znika. Otwieram oczy. Niestety, to nie pustynna fatamorgana. Obraz jest prawdziwy. Stoję pokornie w kolejce przed rampą startową Rajdu Dakar. Co ja tu robię?! Przecież to nie moja bajka.

2005

OD LAT ŚLEDZĘ PRZED TELEWIZOREM TEN SZALONY RAJD. OD LAT WYSLUCHUJĘ uporczywych nalegań dwójki przyjaciół, pierwszych w historii Polaków, którzy Starem dotarli do Dakaru – Jurka Mazura i Julka Obrockiego, współautora tej książki. Mówią, że to wielkie wyzwanie, jak lot na Księżyc, że pora się z tym zmierzyć. Zbywałem ich brzęczenie, wmawiałem im i sobie, że to rajd za wolny, więc może dobry na emeryturę. Ale ziarenko saharyjskiego piasku gdzieś mi wbili w serce i coraz częściej zaczęło dać o sobie znać.

Jakieś dwa, trzy lata wcześniej nasz wspianiały żeglarz Mateusz Kusznerewicz powiedział w wywiadzie, że poważnie myśli o starcie w Dakarze w roli nawigatora, u boku Hołka. Wywołało to spore zamieszanie i musiałem się ostro wypierać, że ja nie jestem podróżnikiem, ale kierowcą rajdowym. W dodatku „za Dakarem”, a „przeciwko mnie” stanął mój najlepszy przyjaciel i menedżer Andrzej Kalitowicz, upierając się, że warto spróbować.

Przed zaśnięciem moje myśli natrętnie zaczynały krążyć wokół Sahary. Zacząłem o tym dwutygodniowym wyścigu przez pustynię zbierać coraz więcej informacji. Im było ich więcej, tym bardziej nakręcały wyobraźnię. Ale też rodziły tysiące zimnych, racjonalnych pytań i wątpliwości. Przecież moja 20-letnia profesjonalna kariera sportowa to udział w rajdach, gdzie zawodnik



Jean Marc był zmęczony już po odprawie administracyjnej.

jedzie po znanej trasie, opisanej szczegółowo i dyktowanej przez pilota, gdzie „prawie nie trzeba myśleć”, bo każdy ruch ręką czy nogą jest „wymyślony” przed rajdem, a w czasie zawodów tylko jak najszybciej realizowany. Rajdy to, mówiąc w przenośni, jazda słuchem, a nie wzrokiem. A ideą Dakaru jest trasa tajna. Organizator daje tylko „road book” – ogólną książkę opisującą, którędy do mety, a sposób jazdy w każdym z miliona zakrętów czy w labiryncie wydm trzeba wymyślać na bieżąco. Wyczynowo w ten sposób nie jeździłem nigdy. Ruszam więc w nieznanie – i dosłownie, i w przenośni. Jestem w życiu poukładany i wolę wiedzieć i reagować profesjonalnie, a tu może być milion niespodzianek!

Hałas mocnego uderzenia dłonią w maskę budzi mnie z tego letargu. To stojący przed autem Jean-Marc Fortin – w Polsce z ksywą „Fortepian”, mój belgijski pilot z wielu rajdów na całym świecie – pokazuje na zegar i każe podjeżdżać pod rampę startową. Wokół po horyzont nieprzebrany tłum hiszpańskich i nie tylko hiszpańskich kibiców. Bo od kilku lat legendarny, bardzo

francuski „Paryż–Dakar” nie bardzo może dogadać się z Paryżem i startuje z różnych miast, na szczęście bliżej Afryki, skracając niepotrzebne, europejskie „puste przebiegi”. Tym razem ten szalony wyścig rusza z Barcelony – hiszpańskiej stolicy sportów motorowych, gdzie w pobliżu odbywa się Rajd Katalonii i wyścig Formuły 1.

Jean-Marc wsiada do samochodu. Spiker mówi o nas coś po hiszpańsku. Potem po angielsku coś o moim mistrzostwie Europy. Ja mówię coś do kibiców. Sędzia daje nam kartę drogową. Klepnięcie w dach i zjeżdżamy z rampy. Ruszamy w nieznanie. Na razie nie do Afryki, ale na krótki, typowo europejski 4-kilometrowy prolog



Czy nasze Pajero dowiezie nas do mety?



Prolog na plaży pod Barceloną.

po miękkiej plaży pod Barceloną. Wokół tłumy i telewizyjne kamery. Próba prestiżowa – chociaż w skali całego rajdu kompletnie nieważna. Pierwsi, ci najlepsi i najślawniejsi, rozstawieni z najniższymi numerami, jadą po piachu w miarę twardym. Reszta po kompletnej ruinie. To tylko 4 km, więc nie ma co szaleć. Wyszarpanie paru sekund nie ma znaczenia. Można niewiele zarobić, a bardzo wiele stracić. Zwłaszcza że ku uciesze kamer i gawiedzi, na trasie wielkimi koparkami przygotowano całą serię wilczych dołów i wszelkich innych pułapek.

Ruszamy żwawo. Nawet zaraz wyprzedzamy dwóch maruderów. Jedziemy jako 65. auto, w kolejności numerów startowych, więc trasa jest już kompletnie zryta. Jedzie się dość ciężko, bo w wynajętym Mitsubishi Pajero, bez naszej wiedzy zamontowano nam jakąś idiotyczną skrzynię biegów. Biegi są



„za długie”, a przez to auto za słabe. Tak długie, że prawie całą trasę jadę tylko jedynką lub dwójką. Potem się okazało, że skrzynia biegów jest nie od silnika benzynowego, a taki mamy, lecz od diesla. W dodatku ten prolog obfituje w przygody – w dwóch wilczych dołach, większych od autobusu, zupełnie cudem unikam uderzenia w zagrzebane tam auta. Dwa razy wymaga to zatrzymania się i poczekania na decyzję zakopanego nieszczęśnika lub wycofania kilka metrów i ryzykownego objechania go bokiem, po mocno nachylonej skarpie. Im bliżej mety, tym więcej zagrzebanych aut. Cudem omijam jeszcze paru takich pechowców. Rozstawiono ich wyżej ode mnie, a już nie dają rady. Może to dobry znak...

Pomimo tych przygód mamy całkiem niezły 35. czas. Wygrywa przy aplauzie ryczących tłumów największy szaleniak w dakarowej stawce – Amerykanin Robby Gordon, tym razem w Volkswagencie, a nie w swoim monstrualnym Hummerze. Po prologu żadnej przerwy, a przed nami 920(!) km do Granady. Jedziemy asfaltami. To jedyny odcinek rajdu, gdzie nasza za długa, szosowa skrzynia biegów nie przeszkadza, a nawet pomaga. Gorzej, że w walce o dobry środek ciężkości trochę przesunięto silnik do tyłu, a upchnięcie tej skrzyni wymagało dwukrotnego powiększenia tunelu między fotelami w kabinie. W efekcie makabryczna ciasnota. Fotel z kolei ma ograniczony ruch, bo tuż za plecami umieszczono nie tyle zbiornik, co 420-litrową cysternę z benzyną, dodatkowo schowaną w metalowym kufrze. Przy moim prawie 2-metrowym wzroście siedzę w bardzo złej pozycji, nieergonomicznej i sportowo nieprawidłowej, a więc nieprofesjonalnej. Po godzinie wszystko mnie boli. A trzeba będzie tak siedzieć codziennie przez dziesięć godzin. Sam, co prawda, zdecydowałem o wyborze tego auta.

To Mitsubishi Pajero w tzw. krótkiej wersji – w powszechnej opinii na debiut w Dakarze najlepsze. Kilka lat wcześniej takim autem – może nie identycznym, bo ono nie jest wprost z zespołu fabrycznego, ale podobnym – wygrywali na Saharze najlepsi, zdobywając dla Mitsubishi aż 12 zwycięstw. Nasz egzemplarz absolutnie nowiutki, w dodatku nieprzetestowany, ma 4-litrowy silnik benzynowy o mocy 260 KM – według ekspertów akuratny do jazdy po Saharze. Skrzynia 6-biegowa, sekwencyjna, a więc pozwalająca na bardzo szybkie



Już po kilku trudnych dniach i niedospanych nocach zmęczenie zaczyna się kumulować.



zmiany biegów, co podczas pokonywania wydmy ma kapitalne znaczenie. W zawieszaniu aż 8 amortyzatorów, po 2 na każde koło, a zadania na afrykańskich wertepach mają niełatwe. Waga tego auta to 1825 kg bez obciążenia, a z załogą, wyposażeniem i metalowym kufrem z paliwem aż 2,5 tony.

Opuszczamy Barcelonę. Zwykły przejazd do Granady, a wzdłuż trasy nadal tłumy. Wielka jest siła tego rajdu. I siła marzeń ludzi stojących wzdłuż trasy. Wielu z nich chciałoby wsiąść w rajdówkę i zmierzyć się z Saharą. Teraz zaczynam rozumieć opowieści załogi Stara. Wtedy startowali w sylwestra



W pogoni za Schlesslerem.

wieczorem i zygakiem, obok największych sal balowych, jechali przez roztańczony Paryż. Żegnał ich milion ludzi z szampanem w rękach... Duża rzecz. I zachwyty sponsorów. Odruchowo pozdrawiam każdą wiwatującą na naszą cześć grupę. Nie można być nieczułym na ich radość i uśmiechy. Bez kibiców nie ma sportu. Bez mediów i sponsorów – też nie ma. Faktycznie, Dakar to nie tylko sport. To wielkie przedsięwzięcie marketingowe. Wielkie kontrakty sponsorskie. Ogromne pieniądze. Obecność w mediach. Ja i wszyscy uczestnicy rajdu jesteśmy w tym spektaklu i widowisku tylko aktorami. My jedziemy po wielką przygodę i spełnienie marzeń. Ale jedziemy też, by między dwoma punktami świata, konkretnie z Barcelony do Dakaru, przewieźć umieszczone na naszym aucie wielkie logo Orlenu. To nasz Dobrodziej, który pokrywa koszty startu – i nasze, i obu jadących w rajdzie motocyklistów, Marka Dąbrowskiego i Jacka Czachora. Dobrodziej, który dobrze wie, że nie jest to pieniądze wydany na Dakar, lecz dobrze zainwestowany. Pokazanie pięknie oklejonych pojazdów, tak w telewizji, jak i w kolorowych gazetach, jest po prostu marketingowo opłacalne. Warunek: musimy pokazać to logo przed setkami kamer, a nie utknąć na pierwszej wydymie.

A więc do roboty. Jean-Marc po raz setny rozkłada mapę rajdu. Dobry moment, by bez nachalnego, rozkrzyczanego, chociaż potrzebnego tłumy uporządkować sobie w głowie najważniejsze sprawy. Trasa ma 9 tysięcy kilometrów. Prawie cała, poza europejskim symbolicznym początkiem, biegnie po afrykańskich, saharyjskich wertepach. Z tych 9 tysięcy km, aż 5 i pół tysiąca to starannie i złośliwie wyszukane przez organizatora bardzo trudne, a w dodatku nieznanne odcinki specjalne, gdzie walczy się o każdą sekundę. Łączna długość tych odcinków jest grubo większa niż w rajdowych mistrzostwach



Kokpit terenowego Pajero przypomina rajdowe auto WRC.



Od początku rajdu nasz serwis miał pełne ręce roboty.

świata przejeżdża się przez cały rok. A tu tę trasę trzeba pokonać w 17 dni. I to jednym, konkretnym, opłombowanym przez organizatora autem. Do przejechania 5 krajów – kawałek Hiszpanii, a potem już afrykańskie bezdroża Maroka, Mauretanii, Mali i Senegalu. Jest to tzw. zachodni wariant Dakaru, operujący w jednej połowce Sahary, tej bliższej Atlantyku.

Z przerażeniem słucham liczb dotyczących trasy. W całej mojej wieloletniej karierze rajdowej typowe odcinki specjalne miały po 5, 10, 20 km, czasem nawet po 30. Tutaj typowy odcinek specjalny to 300, 400, a nawet 600 km. I może się na nim zdarzyć sto najdziwniejszych przygód i trzeba sobie z nimi samemu poradzić. No, prawie samemu. Regulamin bowiem absolutnie i kategorycznie zakazuje jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej, ale bardzo pochwała wzajemną pomoc między zawodnikami. Oznacza to, jak w życiu, że biedni mają zawsze najgorzej. Bogate teamy oprócz gwiazd wystawiają dodatkowe załogi nastawione nie na wynik, ale na pomoc, czyli przewóz części zapasowych i dodatkowych narzędzi dla tych gwiazd. Może to być mała terenówka

wioząca 100 kg części, ale nadjeżdżająca w miarę szybko, lub cała ciężarówka, wprawdzie wolniejsza, docierająca do rozbitka znacznie później, ale wioząca tych części np. 2 tony. Formalnie startuje ona w klasyfikacji ciężarówek, czyli T4, a więc może przebywać w dowolnym punkcie odcinka specjalnego. Natomiast podstawowy, bazowy serwis na biwakach zapewniają wielkie ciężarówki, tzw. T5, rozkładające obóz i tam czekające na swoich kierowców, a w dzień jadące nie po trasie, ale bokiem, między biwakami, lepszymi drogami. Największe zespoły fabryczne mają tych ciężarówek cały tabun, by wieczorem zbudować własne rajdowe miasteczko i do rana wyremontować każdy najbardziej porozbijany pojazd. Na razie znam to z opowieści, bo to mój debiut dakarowy. Ale jestem bardzo ciekaw życia i obyczajów w takich obozowiskach bez cywilizacji, w środku pustyni. Niedługo się o tym sam przekonam. Nasz zespół jest skromniejszy – niemiecka filia Ralliartu zapewnia zestaw podstawowych części w ciężarówce T4, a inne, w tym ogumienie na cały rajd, nasze bagaże i namioty jadą w T5. Dość dużo potrafię sam naprawić, więc trochę maneli i narzędzi wieziemy w rajdówce. Faworyci, którzy walczą ze zbędnym ciężarem swoich aut, wożą tych rzeczy jak najmniej. My jednak wiemy, że najbardziej możemy liczyć na... siebie.

A gwiazd, które nam, debiutantom, gwarantują, że nie mamy co marzyć o najlepszych miejscach, jest w tym roku bez liku. Najmocniejszy, od lat niepokonany fabryczny zespół Mitsubishi, to tak wyborne nazwiska, jak Stephane Peterhansel, Luc Alphand, Nani Roma i Hiroshi



Jutta Kleinschmidt – jedyna kobieta, która wygrała Dakar.