

3,50 zł
(w tym 7% VAT)

Gala

CO TYDZIEŃ B

WIELKI KONKURS
rozstrzygnięty!
Nissan ma już właściciela

UDMIĘŁA PUTINA

dlaczego prezydent
Rosji nie śpiewa?

CRÓLOWA RANIA

czy wszyscy wierzymy
w jednego Boga

HOLLYWOOD 2002



biusty,
talie
i biodra
znowu
w modzie

ROBERT REDFORD

na co kochamy
5-letniego amanta



Polska załoga

WYŁĄCZNIE W GALI

Martyna

Wojciechowska

z Jarkiem Kazberukiem

Dojechata!

Kulisy najbardziej
morderczego rajdu świata

ISSN 1642-5626 05>
771642 562027

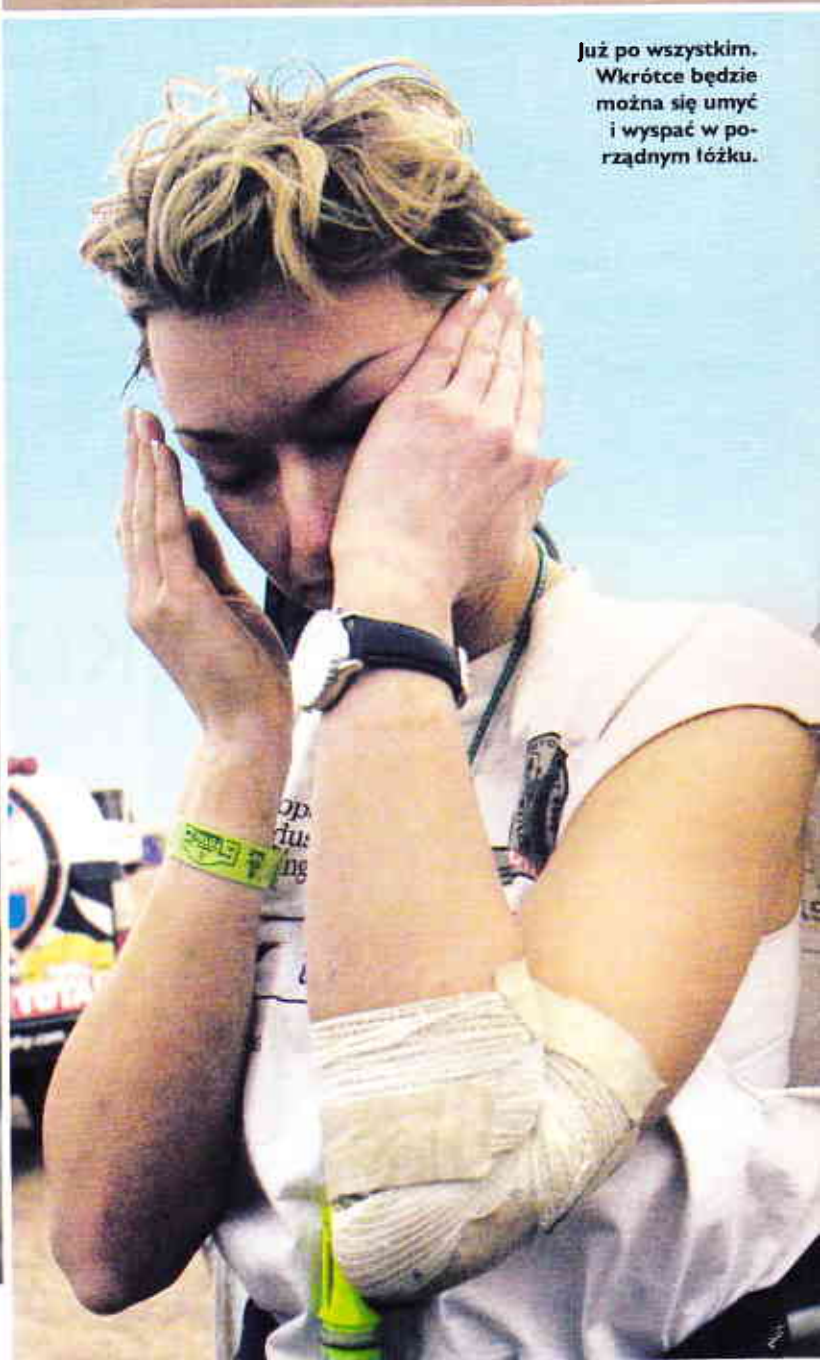
Doje



Sahara: tylko my,
nasz samochód i tysiące
kilometrów piaszczystych
bezdroży.

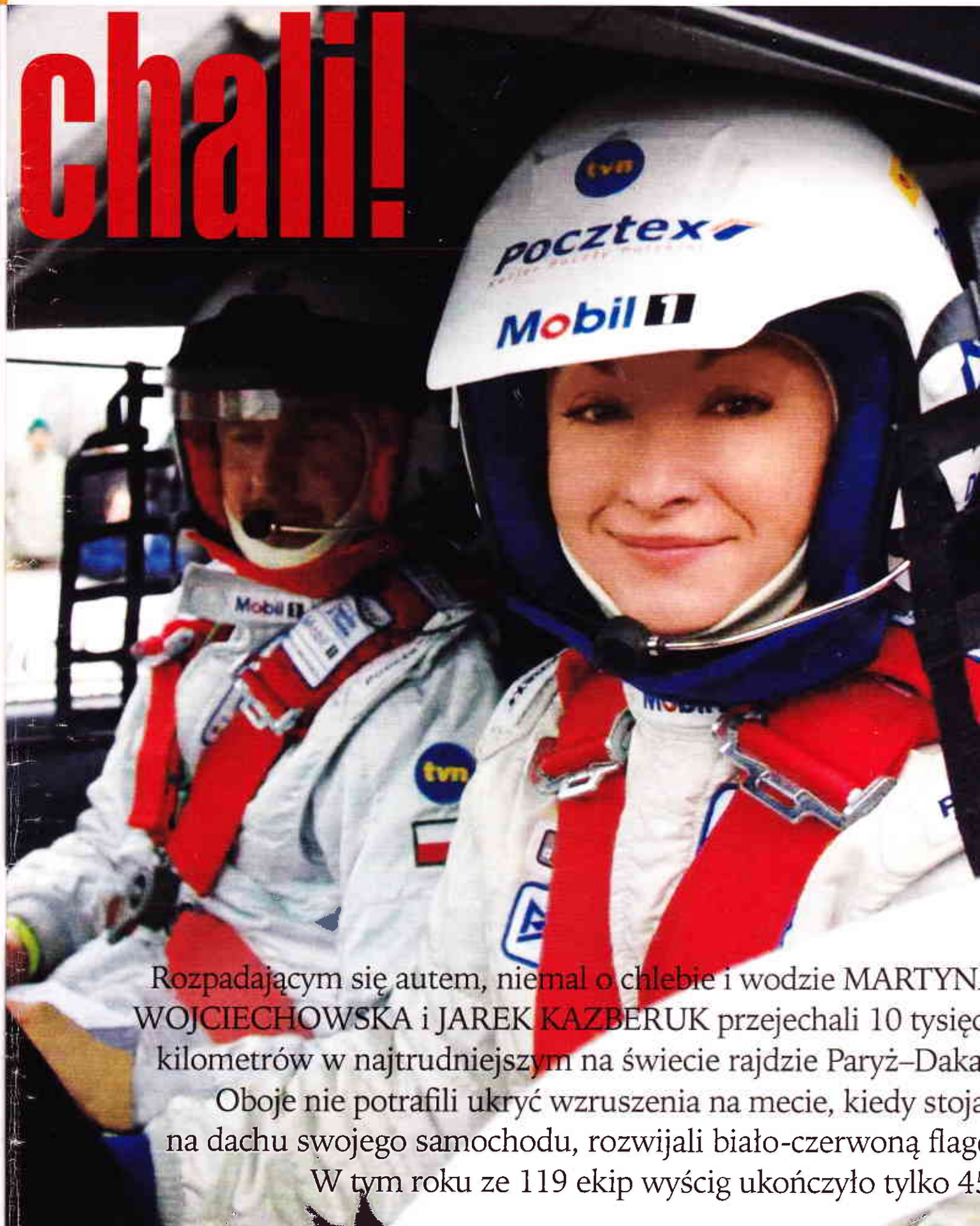


Niewiele kobiet
na świecie
może się poszczycić
takim medalem.



Już po wszystkim.
Wkrótce będzie
można się umyć
i wypaść w po-
rządnym łóżku.

chali!



Rozpadającym się autem, niemal o chlebie i wodzie MARTYNA WOJCIECHOWSKA i JAREK KAZBERUK przejechali 10 tysięcy kilometrów w najtrudniejszym na świecie rajdzie Paryż–Dakar.

Oboje nie potrafili ukryć wzruszenia na mecie, kiedy stojąc na dachu swojego samochodu, rozwijali biało-czerwoną flagę.

W tym roku ze 119 ekip wyścig ukończyło tylko 45.

Ten rajd miał być dla nich kolejnym ekscytującym przeżyciem. Uczestniczyli już w podobnych imprezach, m.in. kilkakrotnie w Marlboro Adventure Team. Jarek ukończył też Camel Trophy. A jednak nie wiedzieli, na co się porywają. Z początku myśleli o rywalizacji i zajęciu dobrego miejsca. Później, na Saharze, marzyli tylko o tym, by dotrzeć do mety.

Na lampkę wina umówiliśmy się zaledwie pięć dni po zakończeniu rajdu. Jeszcze nie doszli do siebie. Nie mają zresztą czasu na odpoczynek. A to konferencja prasowa, a to udział w programie telewizyjnym. Dopiero dziś udało im się wyrwać na kilka godzin i pojechać do mamy Martyny na domowy obiad. Była zupa grzybowa i indyk z żurawinami. Na spotkanie z nami trochę się spóźnili, bo pani Wojciechowska

używała przeróżnych forteli, żeby zatrzymać córkę w domu. Nie widziała jej od 25 grudnia. Gdy podczas rajdu, na odcinku, który pokonuje się w dwie godziny, Martyna i Jarek przez 10 godzin szukali nocą wąskiego przejazdu między skałą a wydmiami i nie dawali znaku życia do bazy, pani Wojciechowska myślała, że już nie zobaczy swojego dziecka. Martyna śmieje się, że mama z miejsca zakochała się w Jarku i podczas obiadu bardziej dbała o niego niż o nią. – To z wdzięczności za opiekę nad Martyną – dodaje skromnie Jarek.

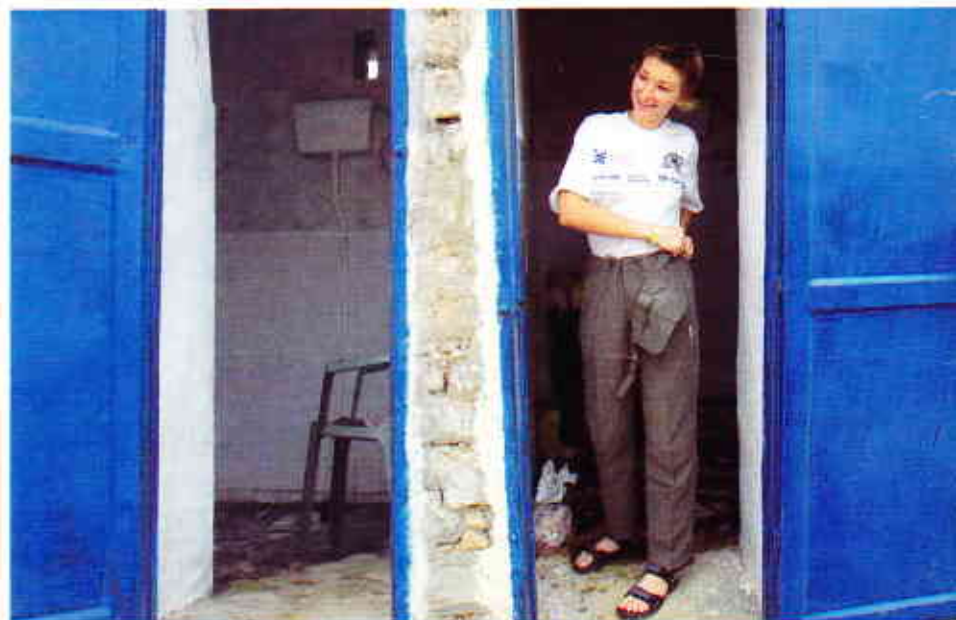
Gala: Trudy rajdu przeszły wasze oczekiwania. Czego nie wiedzieliście na starcie?

MARTYNA: Wszystkiego. Ktoś, kto tam nie był, nie jest w stanie sobie wyobrazić, jak ten rajd naprawdę wygląda. To, co pokazuje się w telewizji, przypomina wycieczkę dla emerytów. Nie widać trudu, bólu, cierpienia. My też na początku trochę się pomyliliśmy. Przejazd przez Europę



Jednego dnia ulewa i grząskie błoto, drugiego – nieznośny upał i burza piaskowa. W ciągu kilku godzin piach może zasypać nie tylko śpiących w namiocie, ale także cały samochód. Nawet posiłki trzeba jeść w goglach.

Dla kobiety szczególnie uciążliwe są warunki sanitarne. Kilka butelek wody na dzień musi starczyć i do picia, i do mycia. Brudne ubrania trzeba wyrzucać.



można porównać do bułki z masłem. W Hiszpanii, w sylwestra, kibice jechali po 700 km i czekali kilka godzin w strugach deszczu, żeby nam ucisnąć ręce. Prawdziwy rajd zaczyna się na Saharze, gdzie jesteśmy tylko my, samochód i niekończące się piaszczyste bezdroża. Każdy, kto jedzie tam po raz pierwszy, musi zapłacić frycowe. My mieliśmy trudniej, bo uczyliśmy się pustyni na oczach milionów widzów.

JAREK: Na dodatek okazało się, że tegoroczny rajd był najtrudniejszy w ciągu ostatnich kilku lat. Wytyczono nowe odcinki maratońskie z tak małymi limitami czasowymi, że trzeba było jechać przez dwie doby bez odpoczynku. Nawet pierwsza liga padała ze zmęczenia.

Od początku było wiadomo, kto jest faworytem?

MARTYNA: W pewnym sensie. Wszystko zależy od budżetu. Nam jako amatorom udało się zgromadzić 170 tysięcy dolarów i mogliśmy przygotowywać się na pustyni przez trzy dni. Liderzy mają roczny budżet w wysokości 10 milionów dolarów i spędzają na Saharze po 10 miesięcy. Mają samochody najwyższej klasy, o specjalnej wzmocnionej konstrukcji, z klimatyzacją. Jadą więc po 6 godzin dziennie, a nie po 20, jak my. Śpią w klimatyzowanych namiotach albo po zakończeniu odcinka zabierani są helikopterami do hotelu, gdzie mają prysznic, dobre jedzenie, wygodne spanie.



Tak naprawdę ściga się więc 5–10 kierowców, reszta walczy o przeżycie.

To tak jakby w regatach niektóre jachty wyposażać w silniki. Nie jest to fair...

JAREK: Na pewno. Trzeba jednak powiedzieć, że udogodnienia zwiększają szansę, lecz nie gwarantują dojechania do mety. Zbyt wiele czynników składa się na sukces.

Jakie to czynniki?

MARTYNA: Oprócz sprzętu dużą rolę odgrywają: odporność fizyczna i psychiczna, warunki atmosferyczne i szczęście. Na pustyni może zdarzyć się wszystko, np. burza piaskowa, która zasypie cały samochód w ciągu kilku godzin.

JAREK: Którejś nocy podczas burzy tak zasypało śpiącą w namiocie Martynę, że z piachu wystawały tylko jej gogle. Na śniadanie jedliśmy jajka sadzone z dodatkiem kilograma piachu. Natomiast w Mauretanii spadł niespotykany o tej porze roku ulewny deszcz. Zrobiło się takie blocko, że tylko dzięki determinacji udało się nam przejechać. Oprócz nas dały radę jeszcze dwa zespoły, 40 innych nie pojechało dalej. Na pustyni są też wydmy kilkunastopiętrowej wysokości. Niektóre kończą się urwiskiem. Trzeba wiedzieć, jak je przejechać. Kiedy się zatrzymać, by sprawdzić, co dzieje się za wzniesieniem. Jeśli staniemy za wcześnie, samochód się zakopie. Gdy za późno – spadnie i przekoziółkuje. Są też sypkie piaski udające wydmy. Po wjechaniu na nie samochód zapada się po dach. Nie mówiąc już o pułapkach, które przygotowywała nam miejscowa ludność.

Co to za pułapki?

JAREK: W Senegalu na przykład wałę w samochody rajdowe ogromnymi kamieniami. ►►

Na trasie trzeba radzić sobie samemu. Podział obowiązków jest automatyczny: każdy robi to, co potrafi najlepiej. Prowizoryczny serwis jest na końcu poszczególnych etapów. W praktyce jednak brakuje wszystkiego. Nie ma opon, butli ze sprężonym powietrzem do pompowania kół ani ciśnieniomierzy.



Na pustyni nawet niewielki błąd może kosztować życie

A w Mauretanii układają glazy albo kopią wilcze doły. Gdy samochód wpada w pułapkę, to rabują co się da albo ofiarowują pomoc po okazyjnej cenie 400 franków, czyli około 300 zł.

Co było najbardziej uciążliwe?

MARTYNA: Stan naszego auta. Wiedzieliśmy, że jest mało solidne, ale nie przypuszczaliśmy, że aż tak. Właściwie już na pierwszym odcinku w Afryce nasza toyota zaczęła się sypać. Padło zawieszenie, wspomaganie kierownicy, zaczęły wypadać biegi. Na dodatek tuż po wjeździe do Maroka nissan z konkurencyjnej załogi staranował nasz samochód. Prowizoryczny serwis istniał właściwie tylko do połowy trasy. Po wypadku samochodowym, w którym zginął Daniel, szef naszego serwisu, i zniszczeniu ciężarówki z częściami zamiennymi, brakowało wszystkiego: opon, sprawnego ciśnieniomierza, a nawet butli ze sprężonym powietrzem do pompowania kół. Na skalistych odcinkach co chwilę trzeba spuszczać powietrze z opon, zaś na piaszczystych – podpompowywać. Trzeba było zwalniać tempo, żeby oszczędzać samochód. Na szczęście Jarek był bardzo przewidujący. Jeszcze w Europie, gdy mnie ponosiło i próbowałam „rozwinąć się sportowo”, prosił, żebym zwolniła. Nie skutkowało, więc powiedział, że jak nie zmniejszę prędkości, to mi przywali. Poskutkowało.

JAREK: Chociaż trzeba przyznać, że często musieliśmy szarżować, bo na tym rajdzie nie można jechać wolno. Na przykład na odcinki 500-kilometrowe jest limit 14 godzin. Jeśli się go przekroczy, trzeba się pożegnać z wyścigiem. A każda obsuwa czasowa drogo kosztuje, bo kolejnego dnia star-

tuje się z dalszej pozycji. Wtedy trzeba jechać nocą, to znaczy wolniej. A więc później dojeżdża się do mety i spada na gorszą pozycję. **Kto prowadził w waszym teamie, dosłownie i w przenośni?**

MARTYNA: Oboje. Gdy jedzie się non stop przez 22 godziny z maksymalnym skupieniem, bo błąd może nawet kosztować czyjeś życie, trzeba zmieniać się przy kierownicy. Ktoś, kto mówi, że poza obiektywem kamery Jarek prowadził, a ja siedziałam i... malowałam paznokcie, jest bez wyobraźni. Ponadto Jarek jest genialnym pilotem, a dobra nawigacja na bezdrożach to połowa sukcesu. Nigdy się nie zgubiliśmy, a niektóre załogi nawet jechały za nami. Podział funkcji w takich warunkach jest automatyczny. A co do dominacji...

JAREK: ...na początku chciała być sierżantem, ale nawet w małżeństwie ludzie muszą się



Dolek psychiczny w czasie rajdu to normalka. Na szczęście we dwoje jest łatwiej. Zawsze któreś z nas znajdzie w sobie resztkę sił, żeby ruszyć dalej.





dotrzeć, ustalić swoje miejsca. Na rajdzie jest szczególnie ciężko, bo żyje się z drugim człowiekiem 24 godziny na dobę. Jada się z jednej miski i razem śpi pod samochodem. Jest więc oczywiste, że razem trzeba podejmować decyzje, bo wspólnie ponosi się ich konsekwencje, np. wtedy gdy w grę wchodzi życie i trzeba zdecydować, czy przejeżdżamy, czy omijamy pola minowe, na których w 1996 roku zginęli Francuzi. Mimo że Paryż-Dakar jest wyścigiem wielkich indywidualności, przede wszystkim liczy się zespół. Drobne wady, typu rzucanie skarpetek byle gdzie, przeszkadzają w ogóle mieć znaczenie.

Pleć odgrywa jakąś rolę?

MARTYNA: Zupełnie nie. Liczy się to, ile potrafisz. Nie ma zmiłowania ani taryfy ulgowej.

JAREK: Ale na kolejnych odcinkach, gdy zauważono, że znów nam się powiodło, sędziowie szaleli z radości. Martyna z miejsca wzbudza sympatię.

Jest pani pierwszą Polką i jedną z niewielu kobiet kierowców na świecie, która stanęła na mecie w Dakarze. Duża frajda? ►►

Krótkie chwile odpoczynku. Potem skromne śniadanie: czerstwy chleb, woda, kilka plasterków sera, plasterki szynki i jajko sadzone. Pobranie prowiantu i znów w drogę. Żeby zmieścić się w limicie czasu wyznaczonym w regulaminie rajdu, 500-kilometrowy odcinek trasy trzeba przejechać w 14 godzin.



Rajd to wyścig indywidualności, ale startująca ekipa musi być zgrana



MARTYNA: Ogromna. Tym bardziej, że przed wyjazdem mało osób wierzyło, iż dojeździemy. Traktowali mnie jak lalę z PLAYBOYA i BIG BROTHERA. Dla mnie największą satysfakcją było, kiedy po wyścigu podszedł do mnie z gratulacjami Błażej Krupa. Powiedział, że mi zazdrości... Tej klasy kierowca rajdowy wie, o czym mówi. A ci, którzy porównują ten rajd do innych wyścigów, są śmieszni. Przykłady: cały rajd zaliczany do mistrzostw Polski ma długość 350 km, czyli połowę tego, co my czasami przejeżdżaliśmy w ciągu jednego dnia. Odcinki specjalne do mistrzostw świata mają po 35 km, a kierowcy na mecie padają ze zmęczenia. Na „Dakarze” odcinki specjalne, gdzie mierzony jest czas, wynoszą 500 km. A jedzie się przecież w nieporównanie trudniejszych warunkach.

Jako kobiecie było pani trudniej? Widzieliśmy lzy...

MARTYNA: Na pewno było mi ciężiej, choćby ze względu na warunki sanitarne. Oprócz podłego jedzenia, na cały dzień dostawaliśmy tylko kilka małych butelek wody mineralnej. Musiały starczyć do picia i mycia. Pić i jeść można tylko to, co ma się ze sobą. Czasami udawało mi się na mecie jakiegoś odcinka wykąpać w koszarach pod pompą, ale było to bardzo krępujące. Skarpety i T-shirty po jednym dniu były do wyrzucenia. Na pustyni nie ma też krzaczków, za którymi można kucnąć... Ale te lzy nie były łzami rozpacz, lecz najczęściej bezsilności. Zresztą nieraz zdarzało nam się też widzieć płaczących facetów.

Dużo było dołków psychicznych?

JAREK: Kilka, zawsze jednak trochę z nas znajdowało tę odrobinę siły, aby podnieść na duchu drugiego. Wola walki jest w takiej sytuacji niepojęta. Raz nawet jeden z sędziów wziął Martynę za ramiona, potrząsał nią i mówił stanowczo, żeby się opamiętała i nie jechała dalej, bo jest zbyt niebezpiecznie. A ona grzecznie go wysłuchała, po czym ruszyliśmy i... jeszcze namówiliśmy dwie inne załogi na podobne szar-

leństwo. Chylimy głowę przed motocyklistami, którzy jadą sami.

Kiedy było najciężej?

MARTYNA: Gdy zginął Daniel, a drugi kolega został odwieziony do szpitala do Holandii ze złamanym kręgosłupem.

JAREK: To może wydać się dziwne, ale w pewnym momencie ze zmęczenia wyścig zlewa się w jeden obraz. Jest tylko meta, do której trzeba dotrzeć. Nie pamiętamy w ogóle Dakaru i właściwie musielibyśmy tam pojechać na wakacje, żeby zobaczyć, gdzie spędziliśmy dwa dni.

Czy załogi pomagają sobie?

MARTYNA: My staraliśmy się pomagać innym. Właściwie nawet zapoczątkowaliśmy modę na pomaganie. Dzieliliśmy się wodą, jedzeniem. Kilka sekund nikogo nie zbawi, a gdy się widzi rozbity samochód i zdesperowaną załogę, która niekiedy może być ściągnięta z pustyni dopiero po 48 godzinach, nie sposób przejechać obojętnie. Choć zdarzało się i tak, że byliśmy taranowani. Dopiero na mecie kierowca jednego z samochodów, który wjechał w nas z premedytacją, podszedł i przeprosił.

44. miejsce to sukces czy porażka?

MARTYNA: Nie patrzyłabym na to w taki sposób. W „Dakarze” liczy się tylko ten pierwszy, który dostanie medal od trzykrotnego zwycięzcy rajdu Huberta Oriola. A to, czy inni dojadą na 20., czy 40. miejscu, jest bez różnicy. Gdy człowiek dostaje kilka kubiłów zimnej wody na łeb: jedna guma, druga guma, jazda w nocy bez świateł, bo reflektory odpadły, zaczyna rozumieć, że walka toczy się nie o miejsce, lecz o dojechanie cało i zdrowo do mety. Ale bez wątplenia to jest sukces.

Jarek o Martynie: Dzielny kompan do takich przygód. Nawet w najtrudniejszych momentach, kiedy ja miałem obawy i czułem lekką rezygnację, ona nigdy nie odpuszczała. Ma też niezwykle rzadką zaletę: potrafi przyznać się do swego błędu.

Z Paryża wyjechało 400 pojazdów, w tym 119 samochodów, na metę dotarło trochę powyżej 50, a 45 było klasyfikowanych. Prawie nikomu, kto jedzie po raz pierwszy w tym rajdzie, nie udaje się dotrzeć do mety.

A więc warto było?

JAREK: Cudownie jest poczuć adrenalinę i takie emocje, jakie mogą się pojawić tylko w ekstremalnych warunkach, a potem smak sukcesu. Dla każdego fana sportu motorowego „Dakar” jest szczytem marzeń. Nam udało się spełnić to marzenie.

Rozwinięcie flagi na mecie nie było pustym gestem. Przez cały rajd czuli, że reprezentują Polskę.



Ten rajd zmienia człowieka?

MARTYNA: Przejście przez tak krańcowe sytuacje zmienia podejście do życia. Tam zrozumiałam, że tak naprawdę liczy się tylko drugi człowiek. Jak bardzo potrzebujemy drobnych gestów, kogoś, kto wyciągnie rękę. I jak łatwo złym słowem podciąć skrzydła. Nigdy nie byłam materialistką, ale dopiero teraz widzę, jak wieloma zbędnymi przedmiotami otaczamy się na co dzień. Oglądałam okna wystawowe sklepów odzieżowych i kosmetycznych i zastanawiam się, jak sprzedawcom udaje się nam wmówić, że te rzeczy są niezbędne do życia. Zdarzyło nam się jechać dwa-trzy dni bez przerwy na odpoczynek, bez jedzenia, kąpieli. Poznałam smak nieludzkiego, zwierzęcego zmęczenia. Po takich przeżyciach nic już nie wydaje mi się problemem.

Doszliście już trochę do siebie?

JAREK: Ja wciąż jadę. Kiedy zaczynam się budzić, chcę się poderwać i biec na start. Dopiero

po chwili dociera do mnie, że jestem w domu. Współpracownicy w biurze robią na mnie wrażenie aktorów jakiejś pantomimy w teatrze, ruszających się w zwolnionym tempie. Trudno wrócić do prozy życia.

MARTYNA: Mnie brakuje drylu, który wprowadził Jarek. Wstałam na gwizdek, jadłam na gwizdek, myłam się na gwizdek. Teraz nie mam przewodnika i czuję się trochę zagubiona. Bardzo tęsknię za Saharą i rajdem.

Chcecie wrócić na „Dakar” czy jest to góra, którą zaliczyliście i będziecie teraz wspinać się na kolejną?

MARTYNA: W pierwszej chwili mówiliśmy: nigdy więcej. Ale już po pierwszym prysznicu w hotelu... Jakieś ziarnko piasku z Sahary utkwilo w sercu na zawsze. Pewnie więc kiedyś tam wrócimy. Poza tym rajdu Paryż-Dakar nie da się porównać do góry. Wprawdzie pozostaje najtrudniejszym rajdem na świecie, ale co roku jest innym, zupełnie nieznanym wyzwaniem. ■

Rozmawiała Magda Łuków



Wszędzie tylko piach. Przez cały rajd Martina i Jarek marzyli o zimnym piwie z beczki i schłodzonym ananasie.

Martyna o Jarku:

Kapitałny facet, nieprawdopodobnie wytrzymały fizycznie i psychicznie. Nigdy nie dał po sobie poznać, że wątpi, że nie daje już rady. Nawet gdy nie był do końca pewny, czy dobrze jedziemy, bo nikt nie miał na niektórych odcinkach takiej pewności, podawał trasę bez mrugnięcia okiem. Genialny pilot.