

W wieku dziesięciu lat po raz pierwszy dosiadłem motocykla. Od początku motocyklowej przygody w sposób konsekwentny dążyłem do opanowania tajników bezpiecznej jazdy. Od tamtego czasu wiele się zmieniło, motocykle były coraz szybsze, bardziej zaawansowane, ale sprawy bezpieczeństwa pozostały dla mnie najważniejsze. Mimo że nie stronię od szybkiego i dynamicznego śmigania, często jeździłem wolno, ćwicząc zachowania i manewry, które w sytuacjach nagłych, podczas różnych zagrożeń sprawiły, że reagowałem właściwie. Dzięki takiej filozofii 18-letnie doświadczenie motocyklowe wiąże się wyłącznie z przyjemnością, bo jakos nigdy nie miałem wypadku.

Kiedy w 2001 r. Michał Rygielski zaproponował mi wyjazd na kurs instruktorski do Szwecji, ogromnie się ucieszyłem. Szwecja to lider w zakresie bezpieczeństwa na drogach, więc liczyliśmy na wysoki poziom szkolenia. Wiedziałem, że taki wyjazd to spełnienie marzeń, spotkanie ludzi, którzy zawodowo uczą, są śmiecią wśród instruktorów jazdy. Parę lat temu dowiadywałem się o takie specjalistyczne kursy w Niemczech z racji pewnych kontaktów z BMW. Firma ta ma wiele centrów treningowych, głównie na terenie Niemiec, i prowadzi szkolenia od podstawowych, przez specjalistyczne, po instruktorskie. Jedyną przeszkodą w odbyciu kursu instruktorskiego (zupełnie nie do przeskożenia) jest cena w połączeniu z opłatami za inne kursy, które

trzeba zdać. Ogromne koszty nie są na kieszeń polskiego motocyklisty.

Kurs w Szwecji był zorganizowany przez FMCK, tj. tamtejszą organizację, która szkoli instruktorów nauki jazdy na potrzeby wojska i cywilne. Zaproszenie, które otrzymaliśmy, obejmowało reprezentantów z różnych krajów i akurat w 2001 r. także tych z Polski. Ideą przewodnią było przygotowanie ludzi do organizacji szkoleń w ich własnych krajach. Niestety, było, ponieważ w ubiegłym roku z jakiś tajemniczych powodów zmieniono formułę i przestano zapraszać motocyklistów na rzecz organizacji typu ZHR.

Wracając do wyjazdu, nie wiedzieliśmy nic o programie szkolenia, mieliśmy tylko nadzieję, że poradzimy sobie i godnie będziemy reprezentować nasz kraj. Skład: Michał Rygielski, ja, a trzecim uczestnikiem wyjazdu, który zaokrętoł się na promie, był Michał Demczuk. Muszę podkreślić, że byliśmy w pełni świadomi trudów takiego szkolenia, zresztą każdy z nas jest doświadczonym motocyklistą, który przejeżdża rocznie ponad 20 tys. km. Promem dotarliśmy do Karlskrony. Po wieczornym zwiedzeniu tego uroczego portowego miasta wypoczywaliśmy, by w pełni sił zmierzyć się z pierwszym dniem na szwedzkiej ziemi. Uplłynął on

pod hasłem: „Jak to się robi w Szwecji”. Poznaliśmy specyfikę szkoleń na motocyklowe prawo jazdy. Taki kurs w Szwecji trwa 80 godzin, a nie jak w Polsce 20. Kursanci śmigają na różnych motocyklach, przez różne ślalomy i próby, uczą się, jak hamować i przyspieszać w pochyleniu, omijać przeszkody czy zatrzymać się w wyznaczonym w ostatniej chwili miejscu. My również jeździliśmy, ale załadowane kufkami motocykle skutecznie ograniczały naszą ułańską fantazję. Szwedzcy kandydaci na prawo jazdy po prostu latali po placu. W Polsce taki plac nazywa się manewrowym. Zupełnie mi ta nazwa nie pasowała. Już pierwszego dnia zrozumiałem, dlaczego w Szwecji jest bezpiecznie na drogach. Po prostu w tym kraju nikt nie przyzna prawa jazdy

osobie, która ledwo co przejeżdża ósemkę (pod warunkiem, że nie ma na niej jakiejś kępki trawy albo innej nierówności).

Nasze zasadnicze szkolenie odbywało się na zachodnim wybrzeżu w pięknie położonej miejscowości wypoczynkowej Tylosand. Podróż z Karlskrony do Tylosand była bardzo monotonna, ponieważ wszyscy na drodze jada z taką samą prędkością, bliską maksymalnej dozwolonej. Bardzo mi wtedy brakowało tempomatu. Zapiąć, ustawić na 110 km/h i uwolnić prawą rękę. Naszą grupę prowadziła Ann, motocyklistka związana z FMCK. Jechaliśmy bardzo grzecznie, bo jak nas wcześniej ostrzegła, kary za przekroczenie prędkości są wysokie. Zresztą podczas późniejszych zajęć, kiedy przyjechał do nas policjant prezentować nowy radar laser-

Szwedzka szkota przetrwania

czyli jak zostać instruktorem motocyklowym FMCK



rowy, dowiedziałem się, że na terenie zabudowanym w okolicy np. szkoły przekroczenie prędkości o 10 km/h kończy się kosztownie wysokim mandatem i zabranie prawa jazdy na 12 miesięcy! Bez żadnych dyskusji z policją. Jeżeli popełniło się wykroczenie, ponosi się karę i już.

Pod wieczór bez przeszkód dotarliśmy na miejsce. Przywitaliśmy się z kadrą, a podczas kolacji dowiedzieliśmy się co nieco o szkoleniu. Dostaliśmy mundury z jednostki wojskowej mieszczącej się opodal. Był to strój galowy, wyłącznie do chodzenia, a nie do jazdy. Do jazdy przydzielono nam niezbyt wygodne ubranie, ale na tyle grube, że małe upadki nie zostawiły większych śladów. Wokół miejscowości Tylosand jest wiele poligonów i innych terenów wojskowych, na których przebiegało nasze szkolenie. Drugiego dnia pobraliśmy motocykle – lekkie enduro Husqvarna 258 z automatyczną skrzynią biegów. Mimo początkowych oporów szybko przekonaliśmy się, że doskonale nadają się do jazd szkoleniowych.

Dzień poprzedzający rozpoczęcie kursu spędziliśmy na placu z tyczkami, równoważnią, slalomami, wąskimi zakrętami i niską poprzeczką, pod którą trzeba było przejechać. To wszystko miało przyspieszyć poznanie motocykli. Po obiedzie jeździliśmy na poligonie, gdzie na zróżnicowanej nawierzchni i w zmiennych warunkach mogliśmy weryfikować nasze umiejętności. Szwedzi chcieli ocenić naszą jazdę i jak usłyszałem, dostaliśmy dobre noty.

Właściwe szkolenie rozpoczęło się od zagadnień związanych z przygotowaniem kursów, czyli odpowiedniego przygotowania terenu, przyrządów i innych elementów takich jak np. słupki i pacholki, zabezpieczenia miejsca jazdy, przygotowanie wykładu itd. Na tym etapie poruszano również zagadnienia z zakresu pedagogiki. Zresztą formy i metody przekazywania wiedzy przeżywały się przez większość zajęć, niezależnie od tematu. Wyznaczono nam krótkie tematy do opracowania i prezentacji na zajęciach, żeby sprawdzić, jak sobie radzimy z przekazywaniem wiedzy. Poradziliśmy sobie znakomicie, bo słuchacze bili brawo.

Zostaliśmy podzieleni na dwuosobowe zespoły, z których każdy dostał dwa tematy do opracowania i w formie wykładu, i ćwiczeń. Szwedzi docenili naszą wiedzę i przydzielili każdemu z nas szwedzkiego kolegę. Mój zespół dostał jeden temat z zakresu obsługi motocykla (układ hamulcowy), a drugi z nauki jazdy (właściwe i bezpieczne pokonywanie zakrętów). Niezależnie od przygotowań do tych prelekcji odbywały się normalne zajęcia z nauki organizacji szkoleń i jazdy.

Poziom uczestników był różny. Jedyne, co mieli wspólne, to przebyte szkolenia. Kurs, w którym braliśmy udział, był dziewiątym z kolei i kończył instruktorski program szkolenia w Szwecji. Niektórzy kandydaci na instruktorów jeździli znakomicie, inni słabiej, ale mieli dobre przygotowanie teoretyczne. Bacznie obserwując Szwedów,

www GRANDys duo .com.pl

CARBONE LORRAINE OFICJALNY IMPORTER AFAM

HYPERPRO

JILBERS 3E47 YOSHIMURA VPSI AKRAPOVIC

Hotline: tel.(042) 6465555, fax(042) 6464555

e-mail: biuro@grandysduo.com.pl, siec dealerska na terenie całego kraju

stwierdziłem, że można słabiej jeździć, ale trzeba posiadać wszechstronną wiedzę, być dobrym pedagogiem, dobrze przekazywać tę wiedzę innym. Zajęcia odbywały się na różnych poligonach w zależności od tematu zajęć i dostępności terenu. Dwa razy zmienialiśmy miejsce, ponieważ odbywały się ćwiczenia strzelania czolgów lub innych wielkokalibrowych armatek.

Pewien problem sprawiała nam teoria, ponieważ wykłady prowadzone były po szwedzku i mimo umiejętności uroczej tłumaczki Ani mieliśmy pewne problemy ze zrozumieniem tego, co mówi instruktor. Podczas jazd porozumiewanie się w języku angielskim nie sprawiało kłopotu ani nam, ani naszym instruktorom. Podczas wieczornych spotkań z instruktorami wyjaśnialiśmy sobie wątpliwości.

Zbliżał się czas prezentacji mojego tematu z jazdy. Pierwszy wykład o układzie hamulcowym był względnie krótki i mój szwedzki partner bardzo chciał zabłysnąć. Drugi praktyczny z jazdy przygotowaliśmy i ćwiczyliśmy razem. Opracowanie tych tematów polegało na przygotowaniu teorii i zorganizowaniu odpowiednich prób. Sama prezentacja odbyła się z udziałem wszystkich uczestników kursu, w tym naszych instruktorów. Weale nie było łatwo, wysokie wymagania – celowe markowanie błędów, czekanie na poradę, prośby o pomoc i fachowe tłumaczenie, dlatego tak się dzieje – wymagały od nas pełnej mobilizacji. W dodatku padał deszcz, co stanowiło dodatkowe utrudnienie. Z zaprezentowanej teorii otrzymaliśmy dobry z plusem, a za przygotowanie prób jazdy bardzo dobry. To była zasłużona nagroda. Pozostałe dwa zespoły z moimi kolegami także zostały dobrze ocenione. Mogę z podniesionym czołem stwierdzić, że polski zespół był w czołówce wysoko ocenionych kursantów.

Szkolenie było naprawdę trudne i w ogóle nie korespondowało z wakacyjnym wypoczynkiem. Na szczęście był jeden dzień przerwy i wtedy odbyliśmy wycieczkę do Danii. Co ciekawe, na przystani zarówno po stronie szwedzkiej, jak i duńskiej można wypożyczyć wózek służący do przewożenia np. paru zgrzewek browaru ze sklepu wolnocłowego. My poradziliśmy sobie bez wózka. Szkolenia w Szwecji prowadzą różne or-

ganizacje, m.in. FMCK. Jest to ochotniczy korpus wojskowy finansowany przez szwedzkie ministerstwo obrony i co ciekawe, płaci szwedzkim kursantom. Bardzo mi się podoba w Szwecji. Nie dość, że człowiek uczy się jeździć, to jeszcze mu za to placą. Godne podziwu.

Wracając do naszego kursu, to ostatnie dni były wyczerpujące. Na dodatek zupełnie popsula się pogoda. Byliśmy jednak twardzi i staraliśmy się wytrwać do samego końca.

W przedostatni dzień szkolenia zmierzaliśmy się z próbą zgodną ze specyfikacją FMCK. Próba zawierała trudne elementy, tak że tylko trzy osoby z 15 biorących udział w kursie przejechały ją bezbłędnie. I znalazłem się w tej trójce, czulem się jak prawdziwy reprezentant Polski. Byłem dumny. Ostatni dzień minął na przygotowaniu motocykli do zwrotu, a polegało to na przeprowadzeniu pełnego przeglądu technicznego.

Wieczorem otrzymaliśmy certyfikaty instruktorskie i dyplomy. Mnie uhonorowano złotą odznaką za pokonanie próby.

Taka była nasza szwedzka przygoda. Po zdaniu mundurów pożegnaliśmy się z naszymi kolegami. Do Karlskrony dojechaliśmy pod przewodnictwem Ann, po raz kolejny tankując za free z dystrybutora na poligonie. Bez przeszkód powróciliśmy do Polski.

Tak spełniły się moje marzenia. Po szwedzkim kursie czuję się pewniej na drodze i staram się przekazywać swoje doświadczenia innym, by nie popełniali błędów i jeździli bezpiecznie. Kurs instruktorski nauczył mnie wiele, poukladał posiadaną wcześniej wiedzę, wyrobił wiele cennych nawyków. Pozostali uczestnicy, dwóch Michałów, mają podobne odczucia. Zawodowo prowadzimy szkolenia z różnych dziedzin i elementy pedagogiki wymagane do prowadzenia takich kursów mamy już opanowane. To na pewno bardzo nam pomogło podczas naszych teoretycznych wykładów. W jeździe na motorkach nie ustępowaliśmy szwedzkim kolegom, a czasami byliśmy lepsi. Ten kurs był próbą dla nas samych, czy nadajemy się na instruktorów jazdy na motocyklu. Potwierdzeniem tego są dyplomy, certyfikaty i moja złota odznaka za jazdę.

RAFAŁ K. GÓRSKI

