



# NIEPRZYPADKOWI LUDZIE

**M**otocykliści z obsługi wyścigu pracują od rana do nocy. Na każdy etap (liczący od 130 do 240 km) trzeba dojechać (raz 50 a kiedy indziej 130 km). A po etapie, kiedy padasz ze zmęczenia, trzeba wrócić do hotelu (znowu od 50 do 170 km extra). W ciągu tygodnia peloton pokonuje ok. 1100-1200 km, natomiast motocykliści Horneta po 3-3,5 tys. km, pracując od 8 do 23 dzień w dzień.

## PONADPRZECIĘTNE UMIEJĘTNOŚCI

Motocykliści dzielą się według funkcji na: najliczniejszą i najbardziej zapracowaną w trakcie wyścigu grupę marshali, wiozących sędziów i moderatora wyścigu oraz GPS-y i oraz tych z fotoreporterami. Wszystkie pojazdy, w tym motocykle, mają łączność radiową, która przekazuje komunikaty o przebiegu wyścigu oraz polecenia sędziowskie, dotyczące motocykli i samochodów z kolumny.

Zadaniem marshali jest oznaczanie i obstawa miejsc niebezpiecznych na

*Wizja jazdy z kolarzami w motocyklowej obsłudze pelotonu na Tour de Pologne, jaką miałem przed startem, okazała się całkowicie błędna. Tam jeździ się na pełnym gazie, z maksymalnymi hamowaniami, oczami dookoła głowy, dosłownie o centymetry między kolarzami... To wielkie wyzwanie.*

**Tekst: JAROSŁAW SPYCHAŁA Zdjęcia: AUTOR, MGM HORNET**

trasie: wysepek, zwożeń, ostrych zakrętów, dziur i wszystkiego, co mogłoby doprowadzić do kraksy pelotonu. Dlatego jadą oni przed wyścigiem, zatrzymują się w takich miejscach i machają chorągiewkami czy wspomagając się gwizdkami, pokazują kolarzom, na co mają uważać. Kiedy kolarze przejadą, marshall wskakuje na motocykl i musi przebić się przez kolumnę samochodów, peloton i ewentualną ucieczkę na sam przód, żeby obstawić kolejne miejsce. Wymaga to jazdy na pełnym gazie, koncentracji, ponadprzeciętnych umiejętności...





## TOUR DE POLOGNE

Wieloetapowy, szosowy wyścig kolarski klasy World Tour, będący jedną z najbardziej prestiżowych, międzynarodowych imprez sportowych w Polsce. Od pierwszej edycji w 1928 r. do 49. w 1992 miał status wyścigu amatorskiego. Od 1993 – po przejęciu organizacji przez Czesława Langa – jest w pełni zawodowy. Od 2005 należał do cyklu UCI ProTour, od 2009 do UCI World Ranking, od 2011 do UCI World Tour. Przez UCI oceniany jest jako drugi po Tour de France najlepiej zorganizowany wyścig kolarski na świecie. W przyszłym roku czeka nas 75. jubileuszowa edycja tego kolarskiego klasyka.



Najłatwiejszą robotę mają motocykle sędziowskie, radio wyścigu, GPS i moderator – jadą cały czas w kolumnie, pilnując, aby wszystko odbywało się zgodnie z zasadami.

### MOŻNA NIEŻLE OBERWAĆ

Ja wiozłem fotoreportera, więc również co chwilę musiałem przebijać się przez peleton na sam początek wyścigu, aby zatrzymać się w miejscu dogodnym do robienia zdjęć. Po „sesji” znowu przebijaliśmy się na czoło.

## Medialna Grupa Motocyklowa Hornet

Istnieje od 2006 roku. Obsługuje wyścigi kolarskie i inne imprezy sportowe, od 2015 także Tour de Pologne. Jest to jedyna grupa profesjonalna w kraju z licencją międzynarodową UCI. Członkami grupy są doświadczeni motocykliści - sędziowie kolarscy, ratownicy medyczni i drogowi PZMOT czy byli policjanci z ruchu drogowego. Każdy z członków grupy ma indywidualną licencję UCI.



## UCI MIĘDZYNARODOWA UNIA KOLARSKA (franc. Union Cycliste Internationale)

Została założona w 1900 roku. UCI zajmuje się propagowaniem kolarstwa, organizowaniem zawodów, ustanawianiem standardów sprzętowych, kontrolowaniem zawodników oraz ustalaniem ich list rankingowych. Siedziba Unii znajduje się w Aigle, w południowo-zachodniej Szwajcarii. UCI jest organizatorem wyścigów kolarskich klasy World Tour, do których zaliczany jest Tour de Pologne.



Dodatkowo fotoreporterzy chcą robić kolarzom zdjęcia z bliska, więc po drodze były „akrobacje” z jazdą na małym dystansie, z boku czy z przodu i to z fotoreporterem, który wygina się na wszystkie strony, żeby zrobić dobre ujęcie. Przy tym nie wolno przeszkadzać kolarzom czy kamerzystom telewizyjnym. Więcej się patrzy w lusterka, niż do przodu, a manetka gazu co chwilę jest odkręcona na full.

Lecz motocykle i tak „przeszkadzają” kolarzom, więc ci robią wszystko, żeby je „eliminować”. Przejazd przez peleton (na co musi wyrazić zgodę sędzia główny) to nie lada „atrakcja”. Często jest rozciągnięty na kilkaset metrów, a kiedy zaczyna się go wyprzedzać, nagle okazuje się, że powiał boczny wiatr i kolarze wachlarzem zmieniają stronę jezdni, zamykając motocyklistę między sobą i wypychając go dosłownie na pobocze. Jedzie się wtedy dosłownie na krawędzi, mając dookoła kolarzy. A oni nie ustąpią, bo wyścig jest ich!

Najgorsze, co się może wtedy wydarzyć, to zjazd. Wówczas motocykli absolutnie nie powinno być ani przed, ani między kolarzami. Na winklach pędzą bowiem z takimi prędkościami i w takich złożeniach, że żaden motocykl nie jest w stanie im uciec. Prędkość peletonu to 90-105 km/h, a motocykle w tych warunkach są w stanie pojechać o 10-15 km/h wolniej. Samochody - niewiele szybciej i to przy pisku opon, tracących już przyczepność. W takim przypadku pozostaje uciec na pobocze, przepuścić kolarzy i przebijanie się zaczynać później od początku.

Na podjazdach nie jest lepiej. Wyścig prowadzi drózkami o takim kącie nachylenia, że jeśli motocykl z fotoreporterem zatrzyma się (kiedy np. kolarze pełzną pod górę z prędkości 6-10 km/h), to nie da rady nim ruszyć: idzie na koło i nawet trzymany na przednim hamulcu zsuwa się - tak jest niedociążony z przodu. Tylko Hondy z automatami DCT radziły sobie z jazdą w tak żółwym tempie.

Inną atrakcją są strefy „bufetu” dla kolarzy, gdzie bidony latają niczym bomby ze sztukasów. Można nieźle oberwać. Trzeba też uważać na wbiegających pod koła kibiców.

### TYLKO DOSKONALI MOTOCYKLIŚCI

To nie koniec utrudnień. Motocykliści pod groźbą kar finansowych ze strony UCI muszą przestrzegać różnorodnych zasad: 3 km przed metą żaden motocykl nie ma prawa być z przodu, nie wolno być między ucieczką a peletonem, jeżeli różnica czasowa kurczy się do 15 sekund, na premiach lotnych czy górskich nie wolno być przed kolarzami, w trakcie przebijania się do przodu nie należy wjeżdżać kamerzystom przed obiektyw (bo w wyścigu jada trzy motocykle, z których prowadzi się transmisję telewizyjną na żywo. To ekipa z Francji, wspomagana przez helikopter). Można długo wymieniać...

Oczywiście wyścig jedzie w każdych warunkach pogodowych, więc jeżeli wystartuje się „na letnio”, a po drodze przyjdzie burza, to cóż...

Po tej harówce z Hornetem na trasie TdP zrozumiałem, dlaczego Lang Team pracuje tylko z tą ekipą. Bo to profesjonalisci, doskonali motocykliści z wyobraźnią i ogromnym doświadczeniem. Wiem, że jechałem z kwiatem polskiego motocyklizmu. Nikt nie jest przypadkowy. A maskotka grupy, czyli jedyna dziewczyna, jadąca jako marshall - Asia Madej - nie potrzebuje nawet radia do komunikacji. Jej głos płynie nad peletonem... I tylko ją kolarze przepuszczali! ■

*Dziękuję Adamowi Michcie i całej ekipie MGM Hornet za możliwość jazdy w TDP. To była niesamowita, motocyklowa przygoda.*



# OSOBOWOŚĆ Adam Michta

SZEF MEDIALNEJ GRUPY  
MOTOCYKLOWEJ HORNET



## TO NIE SĄ WAKACJE

W tym roku już po raz dwunasty pojechał w Tour de Pologne, z tym, że na motocyklu. Z wykorzystania tego środka transportu w służbie sportu i mediów Adam Michta uczynił swoją pasję i profesjonalną przygodę.

Rozmawiał: JAROSŁAW SPYCHAŁA Zdjęcia: AGNIESZKA LILYA FAŁAT, MGM HORNET

**JAROSŁAW SPYCHAŁA:** Adam, jak zacząłeś towarzyszyć na motocyklu wyścigom kolarskim? Od czego się zaczęło?

**ADAM MICHTA:** Od wożenia na motocyklu fotoreporterów podczas wyścigów kolarskich. Później pierwszy raz pojechałem w Tour de Pologne, także z fotoreporterem. Dalej było już z górki. Zrobiłem uprawnienia sędziowskie i rozpocząłem całkiem nowy etap – sędziowanie wyścigów na motocyklu.

**J.S.:** Skąd bierzecie motocyklistów do Horneta? Kogo przyjmujecie?

**A.M.:** Motocyklowa Grupa Medialna Hornet powstała na potrzeby organizacji Tour de Pologne. Tytu motocykli nie potrzebuje żaden inny wyścig w Polsce. W zasadzie nie prowadzimy już naboru go grupy. Przyjmujemy wyłącznie kierowców doświadczonych w jeździe z kolarzami, którzy są testowani na mniejszych, regionalnych wyścigach i są odporni na stres podczas pracy przy takich imprezach. Muszą też zrobić licencje międzynarodową UCI.

**J.S.:** W tym roku jechałem z Wami w Tour de Pologne, ale to nie jest pierwszy raz, kiedy Hornet „obstawia” ten wyścig. Dlaczego Lang Team zdecydował się na Was?

**A.M.:** MGM Hornet pracuje cały rok, ale najintensywniej od kwietnia do końca września. Naszych motocyklistów można zobaczyć także podczas innych imprez,

takich jak np. Wings for Life (charytatywny bieg – akcja o światowym zasięgu – red.). Firma Lang Team po długich negocjacjach postanowiła zaufać naszej praktyce i zaprosiła nas do uczestnictwa w Tour de Pologne. I tak robimy to już trzy lata. Decydują się na nas,

bo jesteśmy grupą profesjonalną, jak sam się przekonałeś, jadąc w tym roku z nami.

**BYLIŚMY BARDZO ZMĘCZENI, ALE ZA ROK NA PEWNO STAWIMY SIĘ W KOMPLECIE. TO OGROMNA SATYSFAKCJA.**



**J.S.:** Po tegorocznym TdP byłem wykończony. Tak jest zawsze? Dla mnie to była ciężka praca...

**A.M.:** Wiele osób, które nigdy nie uczestniczyły w takim wydarzeniu, zaczepia mnie i mówi, że to muszą być świetne „wakacje na motocyklu”. Miałeś okazję zobaczyć to od środka. To nie są wakacje, tylko bardzo ciężki tydzień w naszym życiu. Przyjeżdżamy na miejsce już trzy godziny przed startem kolarzy do etapu. Mamy wiele zadań: nie tylko ochrona podczas etapu, ale także ustawienie kolumny pojazdów na starcie, utrzymywanie porządku na terenie miasteczka. Po starcie każdy ma swoje zadania. Jest grupa sędziowska, grupa foto i marshali - razem to 23 motocykle plus samochód serwisowy. Wszyscy byliśmy na końcu bardzo zmęczeni, ale na pewno za rok stawimy się w komplecie. To ogromna satysfakcja prowadzić taki wyścig i to bez żadnych zdarzeń drogowych.

**J.S.:** Czego Wam życzyć przed przyszłorocznym Tour de Pologne?

**A.M.:** Żeby nasi wygrali...