



ZADBAJ O BEZPIECZNE LATO Z SUBARU!



Dokonyjemy kontroli kluczowych dla bezpieczeństwa układów Twojego Subaru, a jeśli zajdzie potrzeba, bezpłatnie wymienimy zużyte elementy cierne układu hamulcowego. Zapłacisz tylko za oryginalne części, aby Twoje Subaru pozostało japońskie.



Akcja jest prowadzona przez Autoryzowane Serwisy Subaru w terminie **od 8 maja do 24 czerwca 2023 r.** Kontrola objętych akcją pozycji jest wykonywana w promocyjnej cenie **149 zł brutto** (w przypadku zlecenia napraw uszkodzeń ujawnionych w wyniku kontroli opłata za kontrolę zostanie zwrócona w formie bonu rabatowego do wykorzystania przy zapłacie za kolejną usługę w tej ASO Subaru).

UWAGA: Zakres czynności kontrolnych wykonywanych w ramach BLzS nie zastępuje przeglądu okresowego i nie może być odnotowany w rejestrze przeglądów w *Książce gwarancyjnej i obsługi serwisowej*.

* szczegółowy zakres czynności kontrolnych dostępny jest w Autoryzowanych Serwisach Subaru i na stronie subaru.pl

NR107 (2/2023)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

NR107 (2/2023)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

PACJENT NIGDY NIE JEST ANONIMOWY

– ROZMOWA Z ALEKSANDRĄ PILNĄ I ADAMEM PILNYM

PASJE

KUPIONY PO NAMOWACH

MODELE

ŚPIESZMY SIĘ JE KOCHAĆ...

PODRÓŻE

SZLAKIEM ZŁOTU GWIAZDZISTEGO

KWIECIEŃ 2023

04>

ISSN 1897-1989

04>

9 771897 198309



Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie AC/OC/NNW i GAP



61 850 35 25



santanderleasing.pl



ebok.santanderleasing.pl



NA POCZĄTEK

PLEJADY

SAMOCCHODY, BĄDŹCIE DLA NAS DOBRE NA WIOSNĘ...

Niepiesznym tempem wjechała na ulice wiosna, co rusz przyhamowując, jakby niepewna, czy aby już na nią pora... Choć pogodowo daleka od ideału, Subaru przyniosła dobre wiadomości. Zza Oceanu napłynęła bowiem fala informacji o serii nagród i wyróżnień, przyznanych naszym pojazdom w prestiżowych rankingach, konkursach i testach oceniających nie tylko bezpieczeństwo kierowców i innych uczestników ruchu, ale także m.in. lojalność klientów rynku motoryzacyjnego. Nasze pojazdy okazały się bezkonkurencyjne w wielu z nich – szczegółami na ten temat otwieramy niniejsze wydanie „Plejady”.

Z wszystkimi planującymi zakup nowego samochodu możemy podzielić się optymistyczną

informacją o poprawie dostępności i skróceniu średniego czasu oczekiwania na nowe samochody. Choć do powrotu do normy sprzed pandemii jeszcze daleko, już niebezpieczne są prognozy ekspertów na dalszy progres. Tymczasem do autoryzowanych dealerów Subaru wjechały samochody z najnowszej tegorocznej produkcji.

Miłośnikom motoryzacji, a w szczególności klientom naszej marki, wiosna przyniosła wyjątkową niespodziankę: *niewielki, niedrogi, wspaniale wymyślony i znakomicie zrealizowany samochód sportowy klasy kompaktowej. Czyli Subaru BRZ.* To jego sylwetka z wdziękiem prezentuje się na okładce niniejszego wydania „Plejady”, a więcej o jego technologicznych i este-

tetycznych walorach na dalszych stronach Magazynu pisze Maciej Pertyński.

Użytkownikom naszych samochodów niestraszne złe warunki pogodowe i trudne warunki drogowe, ale zmiana aury dodatkowo motywuje do rozpoczęcia turystyki samochodowej. Jak co roku o tej porze zachęcamy do dokonania gruntownego przeglądu auta. Nie tylko zmiana opon i mycie nadwozia, lecz także sprawdzenie stanu zawieszenia, oświetlenia, wycieraczek, płynów eksploatacyjnych i filtrów powinno stać się naszą wiosenną rutyną, by z czystym sumieniem, dotrzymując kroku wiosnie, bezpiecznie zmierzać naszymi czterema kółkami w dla wszystkich oczekiwanym kierunku: latu.

Redakcja Magazynu „Plejady”



AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY

10 PACJENT NIGDY NIE JEST ANONIMOWY
– ROZMOWA Z ALEKSANDRĄ PILNĄ I ADAMEM PILNYM

BEZPIECZEŃSTWO

24 SZKOLENIA Z BEZPIECZNEJ JAZDY
Z ELEMENTAMI SYSTEMU EYESIGHT
DLACZEGO WARTO?

PASJE

30 KUPIONY PO NAMOWACH

MODELE

36 ŚPIESZMY SIĘ JE KOCHAĆ...

PODRÓŻE

42 SZLAKIEM ZŁOTU GWIAZDZISTEGO

HISTORIA

50 CO BY BYŁO, GDYBY...

NASI PARTNERZY

54 LEASING TO DRUGA NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANA
PRZEZ FIRMY FORMA FINANSOWANIA

PRZEPISOWO

58 CZY PIESZY STOJĄCY PRZED PRZEJŚCIEM DLA PIESZYCH
MA PIERWSZEŃSTWO?

FANPAGE

62

MAMY NAGRODĘ AJAC!

Za oceanu napłynęła do nas niedawno kolejna radosna wiadomość. W rankingu przeprowadzonym przez Stowarzyszenie Dziennikarzy Motoryzacyjnych w Kanadzie (AJAC) zdobyliśmy nagrodę AJAC Safety Innovation Award, czyli trofeum za najlepszą innowację w zakresie bezpieczeństwa. Wszystko dzięki, dostępnej obecnie na rynku kanadyjskim, nowej szerokokątnej kamerze mono, będącej częścią najnowszej wersji systemu wspomagania kierowcy EyeSight.

Graham Heeps, przewodniczący AJAC Innovation Awards, podkreślił, że Subaru nie ustaje w pracach nad doskonaleniem swoich systemów bezpieczeństwa aktywnego. Ostatnie działania marki miały na celu zwiększenie bezpieczeństwa nie tylko osób wewnątrz pojazdu, ale także tych znajdujących się na zewnątrz. Szerokokątna kamera mono zastosowana przez Subaru to innowacyjne rozwiązanie pomagające ograniczyć

wypadki, do których często dochodzi na skrzyżowaniach.

Wspomniana kamera zadebiutowała na rynku kanadyjskim w modelach Outback i Legacy w specyfikacji 2023. Oferowana jest także jako standard w modelu Ascent, również w specyfikacji 2023. Najnowszy EyeSight koncentruje się na bezpieczeństwie pieszych. Nowy system trzech kamer dzięki szerszemu polu widzenia jest skuteczniejszy w identyfikowaniu i zapobieganiu kolizjom

z przechodniami i rowerzystami w sytuacjach, kiedy pojazd porusza się z mniejszą prędkością, np. na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.

Nominacje do nagród za innowacyjność zaproponowali członkowie stowarzyszenia AJAC, a finaliści wyłonieni zostali w trzech kategoriach. Każdy z producentów samochodów zakwalifikowanych do finału zaprezentował wirtualnie swoją technologię 11-osobowemu jury, złożonemu z najbardziej kompetentnych

i szanowanych w całej Kanadzie dziennikarzy, którzy na bieżąco zajmują się technologiami motoryzacyjnymi.

Odnosząc się do wyróżnienia, Tomohiro Kubota, prezes Subaru w Kanadzie, podkreślił, że bezpieczeństwo jest podstawową wartością wszystkich produktów naszej marki. W trosce o pieszych i rowerzystów, a także kierowców i pasażerów samochodów, dokładamy wszelkich starań, aby drogi stawały się bezpieczniejsze dla wszystkich, którzy z nich korzystają.

S&P GLOBAL MOBILITY NAGRADZA NAS ZA LOJALNOŚĆ NASZYCH KLIENTÓW

Na początku marca zza Atlantyku dotarła do nas również wiadomość o nagrodzeniu Subaru za lojalność naszych klientów. W organizowanej przez amerykańską korporację S&P Global Mobility 27. edycji dorocznego konkursu Automotive Loyalty Awards zostaliśmy docenieni jako producent samochodów, który w 2022 roku mógł pochwalić się największą ogólną lojalnością swoich klientów wobec sprzedawców jego sieci dealerskiej. Według ekspertów S&P Global Mobility 38% właścicieli Subaru decydujących się na zakup kolejnego pojazdu nabyło go od tego samego dealera. Dodatkowo nasz Outback otrzymał wyróżnienie za największą lojalność klientów wobec tego właśnie modelu w segmencie samochodów użytkowych średniej wielkości.

Zdaniem Thomasa J. Dolla, prezesa Subaru w Ameryce, utrzymanie zaufania właścicieli Subaru leży u podstaw wielu naszych działań. Jest ono świadectwem poświęcenia przedstawicieli naszej sieci dealerskiej. Nabywcy samochodów chętnie do nich wracają, polegając na ich doświadczeniu i ciesząc się pojazdami, którym ufają i które kochają. Jesteśmy wdzięczni S&P Global Mobility za docenienie pracy sprzedawców samochodów Subaru.

O lojalności klientów mówimy w sytuacji, gdy dane gospodarstwo domowe będące w posiadaniu nowego pojazdu po pewnym czasie kupuje lub bierze w leasing kolejny nowy samochód tej samej marki, tego samego producenta czy wręcz ten sam model. Obecne nagrody przyznane zostały na podstawie analizy rejestracji nowych pojazdów w USA w roku kalendarzowym 2022. Należy podkreślić, że S&P Global Mobility weryfikuje lojalność właścicieli samochodów przez cały rok i regularnie współpracuje ze swoimi klientami, aby skutecznie nią zarządzać. Firma przeprowadza jednocześnie dogłębne badania i analizy zachowań zakupowych w branży motoryzacyjnej, powiązanych z tą aktywnością czynników wpływających na rynek oraz strategii pozyskiwania i utrzymania klientów.





AUTOTRADER DOCENIŁ NAS PO TRZYKROĆ

Samochody naszej marki od niedawna mogą cieszyć się w Kanadzie aż trzema wyróżnieniami przyznanymi przez tamtejszy portal internetowy AutoTrader. Stanowiąc źródło cennych informacji i ciesząc się zaufaniem kanadyjskich kierowców platforma pośrednicząca w sprzedaży pojazdów przyznała aż trzy nagrody na rok 2023 pojazdowi spod znaku Plejad. Subaru XV (w Ameryce Północnej zwane Crosstrekiem) otrzymało tytuł Najlepszego SUV-a Subkompaktowego, Outback uznany został natomiast Najlepszym SUV-em Kompaktowym i Najlepszym SUV-em w klasyfikacji generalnej.

Ekspertzi zasiadający w jury AutoTrader Awards w rankingu zawsze biorą pod uwagę wszystkie pojazdy dostępne na kanadyjskim rynku, a następnie wyłaniają spośród nich najlepszych kandydatów w każdej kategorii. To samochody, które z czystym sumieniem poleciliby swoim rodakom. Zwycięzcy wyłaniania

są bardzo starannie na podstawie dokładnych testów wszystkich nowych pojazdów będących w sprzedaży. Tak było i tym razem.

Komentując wyróżnienia przyznane pojazdowi naszej marki, Jodi Lai, redaktor naczelna portalu AutoTrader, przypomniała, że Outback zdobył nagrodę dla Najlepszego SUV-a Kompaktowego już drugi raz z rzędu, co jest świadectwem silnej pozycji tego praktycznego, przyjaznego dla użytkownika i gotowego do przygód samochodu. Zdaniem ekspertów portalu w tym segmencie nasz model nie ma sobie równych. Subaru XV oferuje natomiast kanadyjskim kierowcom bardzo dobry stosunek jakości do ceny. Oceniający docenili łatwość obsługi tego crossovera, jego napęd na wszystkie koła (oferowany w standardowym wyposażeniu) i praktyczne rozwiązania na pokładzie. Te cechy stanowią wizytówkę naszej marki.

Dodajmy, że Outback z tytułem Top Safety Pick+ (TSP+) od Insurance Institute for

Highway Safety (IIHS) łączy w sobie wyjątkowe wyrafinowanie i możliwości oraz wiodące w swojej klasie bezpieczeństwo.

Subaru XV oferuje natomiast duży prześwit, mnóstwo przestrzeni ładunkowej i prawdziwą wszechstronność. W mieście jego użytkownicy docenią takie zalety jak szybka reakcja na polecenia kierowcy i doskonałe prowadzenie.

Zdaniem Tomohiro Kubota, prezesa Subaru w Kanadzie, wyróżnienia portalu AutoTrader przyznane samochodowi spod znaku Plejad są świadectwem ciężkiej pracy i poświęcenia zespołu naszych specjalistów, którzy nieustannie starają się przekraczać oczekiwania klientów i dostarczać im wyjątkowe produkty i usługi. Bardzo zależy nam na utrzymaniu pozycji lidera w branży motoryzacyjnej, a obecne nagrody są ważnym dowodem tego, że jesteśmy na właściwej drodze do osiągnięcia tego celu.

KOLEJNE PIĘĆ WYRÓŻNIEŃ IIHS DLA SUBARU

Top Safety Pick to nasze drugie imię! Tak czujemy i takim śmiałym stwierdzeniem chcemy wyrazić naszą ogromną radość z powodu kolejnych wyróżnień przyznanych nam właśnie przez Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). W niedawnej serii testów nowych pojazdów przeprowadzonych przez ten prestiżowy instytut aż pięć naszych modeli w amerykańskiej specyfikacji 2023 uzyskało zaszczytny tytuł TSP, z czego aż trzy z dodatkowym plusem. A wszystko przy wprowadzonych niedawno ostrzejszych kryteriach oceny.

Modelami, które tym razem zasłużyły na miano TSP+ są nasze trzy SUV-y: Ascent, Outback i Solterra. Ostatniemu z wymienionych pojazdów wyróżnienie z plusem przyznano po raz pierwszy w historii i odnosi się ono do jego egzemplarzy

wyprodukowanych po październiku ubiegłego roku. Tytuł TSP przypadł natomiast tym razem w udziale sedanowi Legacy i kompaktowemu Foresterowi, które otrzymały go odpowiednio po raz 18. i 17. z rzędu. Obecne wyróżnienie naszego Leśnika czyni go tym samym najczęściej nagradzanym przez ekspertów IIHS pojazdem w segmencie małych SUV-ów.

Dla badań przeprowadzanych w 2023 roku instytut wprowadził nowe wymagania dotyczące ochrony przy zderzeniach bocznych, systemów zapobiegania kolizjom z pieszymi, a także reflektorów. Modyfikacje te poskutkowały mniejszą liczbą tytułów TSP, jak i tych opatrzonych dodatkowym plusem, przyznanych w ostatniej serii testów. David Harkey, prezes IIHS, podkreśla, że taki krok to wyzwanie dla producentów

samochodów do dalszego podnoszenia już osiągniętego przez nich poziomu bezpieczeństwa swoich pojazdów. Nagrodzone obecnie modele wyraźnie wyróżniają się zarówno odpornością na zderzenia, jak i rozwiązaniami, które pomagają im zapobiec.

Najistotniejszą z wprowadzonych zmian jest zastąpienie oryginalnego bocznego testu zderzeniowego IIHS jego zaktualizowaną wersją, w której energia w trakcie kolizji jest teraz o 82% większa niż wcześniej. Aby zasłużyć na tytuł TSP pojazdy muszą uzyskać w tym badaniu ocenę „akceptowalną” bądź „dobrą”. Przy nocie „dobrej” mogą jednak liczyć również na wyróżnienie z plusem. Kryteria decydujące o tytule TSP+ obejmują od teraz również nocny test zapobiegania zderzeniu czołowemu pojazdu z pieszym. Ocena „zaawansowana” lub „superior” w badaniu z udziałem

przechodnia, przeprowadzonym zarówno za dnia, jak i w nocy, przesądza o nagrodzie z plusem. Taki wynik, uzyskany tylko za dnia, upoważnia już jednak do przyznania samochodowi tytułu TSP.

W obliczu ostrzejszych kryteriów oceny zadowolenia z aż pięciu przyznanych nam wyróżnień nie ukrywał Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce. Jego zdaniem nagrody są dowodem naszego ogromnego zaangażowania w ciągłe dostarczanie klientom pojazdów spełniających najwyższe standardy bezpieczeństwa. Mamy także jeszcze jeden powód do radości – nadal pozostajemy marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku, zebraliśmy ich już 69. Jak dotąd żaden inny producent samochodów nie może pochwalić się takim wynikiem.



● ○ ○ ○ ○ ○ ○

PACJENT NIGDY NIE JEST ANONIMOWY

– ROZMOWA Z ALEKSANDRĄ PILNĄ I ADAMEM PILNYM

Aleksandra Pilna i jej ojciec Adam Pilny to zgrany i znany duet córka – ojciec z Łęk Dukielskich na Podkarpaciu. Zgrany, bo naprawdę wiele ich łączy – ten sam zawód, zamiłowanie do górskich wycieczek i zaufanie do samochodów Subaru. Znany, bo w ich rodzinnej miejscowości i okolicach nie ma pacjenta, który nie zna tej pary lekarzy osobiście lub przynajmniej o nich nie słyszał.

Medycyna rodzinna to specjalizacja, której poświęcają się każdego dnia, niosąc pomoc i służąc radą wszystkim, którzy wymagają trafnej diagnozy i postępowania medycznego. Pan Adam to również internista z niemalże dwoma dekadami doświadczenia na pokładzie śmigłowca sanockiego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Pasja związana z lataniem podniebną karetką jest jedną z niewielu, której nie podzieli córka, ale również o niej sporo dzisiaj usłyszymy.

Agnieszka Jama: Pani Aleksandro, podobnie jak tata postanowiła Pani zostać lekarzem rodzinnym, oboje pracują Państwo w tej samej przychodni oraz jeżdżą samochodami tej samej marki. Czy zawsze podążała Pani śladami ojca?

Aleksandra Pilna: Chyba faktycznie troszeczkę tak było. Myślę, że wszystko działo się bardzo naturalnie. Wybór medycyny absolutnie nie był podyktowany żadnym naciskiem czy presją. Właściwie od dzieciństwa zawsze towarzy-

szylałam tacie. Nawet jak swego czasu uczęszczałam na dodatkowe zajęcia z języka angielskiego, to on mnie na nie zawoził, a po drodze prawie zawsze mieliśmy jakąś jego wizytę domową, odwiedzaliśmy razem pacjentów. Pamiętam też, że często przychodziłam do ośrodka zdrowia i tam czekałam na swoje szkolne zajęcia. Przeczkiwałam wtedy w aptecce u naszej pani aptekarki Boli i pomagałam jej przygotowywać leki. Właściwie wszystko cały czas kręciło się wo-



● ○ ○ ○ ○ ○

kół przychodni, pracy taty. I teraz jest podobnie. Moje życie zakotwi-
czyłam w tym miejscu i czuję się
zżyta z naszą społecznością. Medy-
cyna rodzinna jest dość specyficz-
ną działką. Tutaj pacjent nie jest
anonimowy, dobrze znamy rodziny,
które są pod naszą opieką. Tata zna
już któreś ich pokolenie, ja dopiero
w to wchodzę i na razie o zmianie
pracy nie myślę. *(śmiejąc)*

**A.J.: Jest to bardzo trudna spe-
cjalizacja, wymagająca niezwykle
obszernej wiedzy. Panie Adamie,
ile lat praktyki musi upłynąć,
żeby tę wiedzę w pełni opanować
i mieć pewność, że właściwie
postępuje się z danym pacjentem?**

Adam Piłny: Trudno odpowie-
dzieć na to pytanie. Nie jest łatwo
nigdy nie popełnić błędu. Na pewno
jednak doświadczenie to wielka
rzecz, chyba jedna z najważniej-
szych w medycynie rodzinnej.
Czas, który upływa z pacjentami,
z którymi się pracuje i których się
poznaje, decyduje o tym, że łatwiej
nam się odnaleźć w tym, co robimy,
i podejmować słuszne decyzje. Ab-
solutnie nie jest tak, że kończy się
studia i wszystko się już wie, że nie
trzeba się doksztalcać. Niestety,
zdobyta wiedza tak szybko się
zmienia, że odpuszczenie przez nas
na jakiś czas nauki powoduje cofa-
nie się. Niemożliwością jest wtedy
dobre wykonywanie naszej pracy.

**A.J.: Czemu zdecydowali się Państwo
na wybór tej właśnie specjalizacji?
Czy to jakaś rodzinna tradycja?**

Ad.P.: Nie, nikt wcześniej w na-
szej rodzinie nie pracował w cha-
akterze lekarza rodzinnego. Moja
siostra jest lekarzem laryngolo-
giem, ale mieszka daleko. U mnie
wszystko zaczęło się od interny.
Potem tak się złożyło, że w wiosce,
w której mieszkałam – Łękach Du-
kielskich, była możliwość podjęcia
samodzielnej pracy, bez nadzoru
kierownika czy dyrektora. Zdecy-
dowałem się ją podjąć i tak zostało
do dzisiaj.

**A.J.: Medycyna rodzinna to całe spek-
trum tematów, problemów. To towa-
rzyszenie pacjentowi od pierwszych
do ostatnich chwil życia. Co w swojej
pracy lubią Państwo najbardziej?**

Ad.P.: Ja lubię w niej zarówno
kontakt z dziećmi, jak i z osobami
starszymi, niedołącznymi. Przyjem-
nie jest patrzeć, jak dziecko rozwija
się pod moją opieką, przechodzić
z nim przez szczepienia. Praca
z osobami starszymi często wyma-
ga zaangażowania pielęgniarstwa do
opieki długoterminowej. Wtedy jest
to tak naprawdę współpraca całego
zespołu. Dla nas pacjent nigdy nie
jest anonimowy, dbamy, by nie czuł
się z nami nieswojo. Dobrze wiemy,
na co choruje, jakie są jego dolegli-
wości. Często wiemy też o jego pro-
blemach nie tylko medycznych. My-
ślę, że fajną sprawą jest to, że mamy
tak dobry kontakt z pacjentem i po-
siadamy dużą wiedzę na temat jego
chorób. Ja może jeszcze nie mogę
tego powiedzieć, bo pracuję krótko,
ale tak naprawdę lekarz rodzinny
jest z pacjentem od początku do
końca. Niekiedy towarzyszy mu
również w ostatnich dniach życia.

Ad.P.: Ola wspomniała, że pa-
cjenci nie są anonimowi, ale rów-
nież my nie jesteśmy anonimowi.
W zasadzie nasi podopieczni też
nas bardzo dobrze kojarzą. Często
mają możliwość przejścia do innych
przychodni, przepisania się, a jed-
nak tego nie robią. Są z nami przez
całe lata, stąd wnioskuję, że mają
do nas zaufanie. Myślę, że nasza
współpraca na tyle mocno i dobrze
się zawiązała, że oni faktycznie
chcą z nami pozostać.

Ad.P.: Pracujemy w tej samej
miejscowości, w której mieszka-
my. Sami jesteśmy zatem również
członkami tej społeczności, to tak-
że pomaga w budowaniu więzi.

**A.J.: Jak Państwa zdaniem
ostatnimi laty zmienił się profil
polskiego pacjenta? Czy dzisiaj
to osoba lepiej zdyscyplinowana
i bardziej dbająca o swoje zdrowie
niż ta sprzed dekady czy dwóch?**

Tutaj pacjent nie
jest anonimowy,
dobrze znamy
rodziny, które są
pod naszą opieką.
Tata zna już któreś
ich pokolenie,
ja dopiero w to
wchodzę i na razie
o zmianie pracy nie
myślę.

Ad.P.: Myślę, że wszystko tak na-
prawdę zależy od danego człowieka.
Są pacjenci, którzy dbają o swoje
zdrowie i są świadomi wielu pro-
blemów, a są też i tacy, którzy może
i mają sporą świadomość tego, co
im dolega, ale nie chcą nic w swoim
życiu zmieniać. Na pewno pacjenci
są dzisiaj bardziej świadomi i chcą
wykonywać badania z pakietu 40+
który niedawno wszedł w życie, czy
też inne badania przesiewowe, kolo-
noskopię, mammografię i USG piersi.
Tak naprawdę wiele jednak zależy
od podejścia danej osoby do swojego
zdrowia, od tego, czy jest ona zmobi-
lizowana i faktycznie chce zmienić
swoją styl życia. Jeśli na przykład
ktoś jest otyły, a stwierdzi się u niego
nadciśnienie, pozostaje pytanie, czy
będzie miał w sobie tyle motywacji,
żeby coś w swoim postępowaniu
skorygować.

Ad.P.: Wydaje mi się, że general-
nie jednak młodsze pokolenie jest
bardziej zainteresowane stanem
swojego zdrowia i dbaniem o nie. My-
ślę, że z biegiem czasu zwiększa się
liczba osób, które faktycznie się o sie-
bie troszczą i wykonują więcej badań
profilaktycznych, okresowych.

Ad.P.: Młodsze osoby są też bar-
dziej otwarte, jeśli chodzi o różnego
rodzaju problemy psychiczne.
Dzisiaj stanowią one bardzo liczną
grupę pacjentów. Są bardziej od-
ważne w mówieniu o swoich pro-
blemach. Uważam, że jest to bardzo
pozytywny trend.

**A.J.: Wspomniała Pani o problemach
natury psychicznej. Czy wśród
Państwa pacjentów również
zauważa się wzrost liczby osób
z tego typu zaburzeniami, wynikający
z pandemii i nowej rzeczywistości,
w której przyszło nam żyć?**

Ad.P.: Myślę, że tak. Dotknęło to
szczególnie dzieci, które nie funk-
cjonowały w okresie izolacji w swo-
im naturalnym środowisku. Myślę
też o uczniach, którzy szli do pierw-
szej klasy szkoły średniej i w nor-
malnych warunkach wyjeżdżaliby
na lekcje ze wsi do miasta, bo tam są



○○●○○○○

zlokalizowane licea. Dla nich cały okres zamknięcia był naprawdę trudnym czasem. Nie mogli między innymi poznawać nowych kolegów. Pandemia była też wyzwaniem dla osób starszych. Seniorzy byli odizolowani od swoich najbliższych. Nie był to najlepszy czas ani dla relacji rodzinnych, ani dla zdrowia psychicznego. Co prawda w naszej przychodni staraliśmy się zredukować ilość teleporad do niezbędnego minimum. Przez cały czas działaliśmy aktywnie i przyjmowaliśmy pacjentów, aby zapewnić im tak potrzebne wsparcie i w miarę możliwości normalnie ich badać.

A.J.: Jak postrzegają Państwo teleporady, które w wielu przychodniach stały się normą? Czy to dobrze, czy lepiej byłoby wrócić do poprzedniego systemu leczenia?

Ad.P.: Jesteśmy zdecydowanie zwolennikami powrotu do starego systemu. Owszem, część problemów można rozwiązać poprzez teleporady i tak też czynimy. Po odpowiednim wywiadzie niektóre schorzenia faktycznie nie wymagają bezpośredniego kontaktu z nami i można w ten sposób postąpić. Jesteśmy jednak zwolennikami przyjmowania pacjentów w gabinecie. Nawet w szczycie pandemii nie robiliśmy problemów i większość chorych była przyjmowana u nas w przychodni.

Al.P.: Mamy również pacjentów, którzy mieszkają obecnie w Warszawie, ale nadal są zapisani w naszej placówce. Jeśli mają jakiś problem zdrowotny, który można rozwiązać teleporadą, to jak najbardziej korzystamy z tej formy. Generalnie jednak zaobserwowaliśmy, że nasi pacjenci nie polubili tej opcji. Woleli przyjść i porozmawiać, niż konsultować się telefonicznie.

Ad.P.: Część spraw, typu przepisania recepty, możemy załatwić przez telefon lub internetowo. Pacjent nie musi przychodzić osobiście, pod warunkiem że nie ma żadnych dolegliwości. Jest to oczywiście ułatwienie i dla pacjentów, i dla nas.

A.J.: Wracając do młodszych pacjentów, oni często szukają porad w internecie, próbują leczyć się na własną rękę. Czy „Doktor Google” to więcej szkody czy pożytku?

Ad.P.: Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na to pytanie. *(Śmiech)* Z jednej strony dobrze, że społeczeństwo ma dostęp do tych wszystkich wiadomości, że coraz mniej jest tematów tabu, o których wiedzę posiada tylko pewna grupa ludzi. Dobrze jednak, że wszystko nie kończy się tylko na leczeniu internetowym. Młodzi pacjenci nie tylko korzystają z porad tak zwanego Doktora Google'a, ale nadal przychodzą do nas, by tę wiedzę skonsultować, porozmawiać. A zatem można uznać, że w takich przypadkach porady internetowe są dla nich całkiem korzystne. Internet pozwala zaznajomić się z chorobą, postępowaniem z nią, czy też zasadami dietetycznymi.

A.J.: Jakimi cechami powinien odznaczać się lekarz rodzinny, żeby pacjent faktycznie mu ufał i nadal chciał rozmawiać? Jakim człowiekiem trzeba być, żeby być dobrym lekarzem rodzinnym?

Ad.P.: Myślę, że przede wszystkim trzeba lubić tę pracę...

Al.P.: Lubić kontakt z ludźmi, być otwartym.

Ad.P.: I być bardzo cierpliwym! Każdego trzeba umieć wysłuchać. Żeby dobrze tę pracę wykonywać, trzeba być przede wszystkim spokojnym człowiekiem. Bez tego ani rusz!

A.J.: Zostawmy na moment tematy ściśle medyczne i porozmawiajmy o motoryzacji. Kiedy w Państwa rodzinie pojawiło się pierwsze Subaru?

Ad.P.: To temat na dłuższą rozmowę. *(Śmiech)* Chyba każdy, kto jest w moim wieku, zaczynał od samochodów typu mały Fiat. Mieszkamy w dość wymagającym terenie. Jeszcze kilkanaście lat temu warunki w Beskidzie Niskim były bardzo trudne. Zimy były ostrzejsze, bardzo śnieżne. Niejednokrotnie

trzeba było przebijać się przez zapy. Nie zawsze udawało się dojechać do pacjenta. To właśnie skłaniało mnie do zakupu samochodu, który będzie się dobrze sprawował w tych naszych warunkach. Kolejnym samochodem, który kupiłem, był Subaru Forester. Tutaj musimy ukłonić się panu Wiktorowi Koto-wiczowi z salonu w Rzeszowie – serdecznie go pozdrawiamy! To on pokazał nam wszystkie możliwości

tego modelu. Bardzo ułatwił nam zakup. Przyjechał tym samochodem do nas i dał nam możliwość sprawdzenia go w naszych warunkach. Marka Subaru została z nami na dłużej. Po pierwszym Foresterze przyszedł czas na drugiego, a w tej chwili jeżdżę Subaru Outbackiem.

A.J.: Jak zapamiętał Pan pierwsze chwile za kierownicą Forestera numer jeden?

Ad.P.: Byłem bardzo zadowolony z zakupu tego samochodu. Jego napęd faktycznie dawał duży komfort jazdy, szczególnie zimą. Niektóre przysiółki na naszym terenie położone są dużo wyżej. A my musimy dojechać do mieszkających tam pacjentów. W zimie naprawdę mieliśmy olbrzymie problemy z przedostaniem się w te miejsca. Później okazało się, że Foresterem można dojechać praktycznie wszędzie,

również tam. Niemalże wszędzie, bo... wszędzie najłatwiej było jednak śmigłowcem. *(Śmiech)* Można powiedzieć, że Subaru jest zaraz po śmigłowcu.

A.J.: Miał Pan okazję sprawdzić możliwości trzech samochodów naszej marki. Którym jeździło się najlepiej?

Ad.P.: Wydaje mi się, że mój pierwszy Forester – była to jego trzecia, a może czwarta genera-





cja – z manualną skrzynią biegów i z reduktorem – sprawdzał się bardzo dobrze. Nie było tam wiele elektroniki. Byłem z niego bardzo zadowolony. Potem przyszedł czas, kiedy nie było już wyboru i przeszedłem na skrzynię automatyczną. Myślę, że tutaj komfort jazdy jest większy, zwłaszcza w Outbacku. Ponadto zimy są teraz łagodniejsze niż kiedyś i nie ma już większych problemów z dojazdem spowodowanych pogodą. *(śmiech)* Jeśli jed-

nak chodzi o wspomniany komfort, to wszelkie dostępne tu systemy wspomagania tę jazdę ułatwiają.

A.J.: Czy dobrze wnioskuję, że to Pan zachęcił później córkę również do wyboru samochodu Subaru?

Ad.P.: Ona chyba po prostu doceniła jazdę ze mną tym samochodem i dlatego zdecydowała się na zakup podobnego, również z napędem na cztery koła. On również spisuje się bardzo dobrze, szczególnie zimą.

A.J.: Pani Aleksandro, wybór padł jednak na inny model. Jakie są Pani doświadczenia z jazdy Subaru XV?

Al.P.: Z mojego Subaru XV jestem bardzo zadowolona. Wcześniej, mieszkając w Rzeszowie, jeździłam małym, typowo miejskim samochodem. Następnie, kiedy przeprowadziłam się na stałe do Łęka, zaczęłam szukać czegoś nowego. Tradycyjnie udaliśmy się znowu do pana Wiktora i z jego pomocą zdecydowaliśmy się na model Subaru XV. Odkąd nim

jeżdżę, nie mam żadnych większych problemów przy wszelkich niedogodnościach pogodowych. Jeździ się naprawdę wyśmienicie. W rodzinie tak naprawdę jest jeszcze jedno Subaru XV. Jeździ nim moja mama, która w naszej firmie pełni funkcję księgową. Zdecydowała się na wybór tego samochodu z powodu koloru, flagowego dla Subaru XV pomarańczowego. *(śmiech)*

A.J.: Czy któremuś z Państwa zdarzyło się przeżyć za kółkiem Subaru jakąś ekstremalną sytuację, z której naszemu samochodowi udało się zgrabnie wybrnąć?

Al.P.: Owszem. Kiedy po raz pierwszy usiadłam za kółkiem Forestera taty *(śmiech)*, na dzień dobry wpadłam w poślizg, ale na szczęście udało mi się wyprowadzić z niego ten samochód. Stał na wysokości zadania. W przeciwnym wypadku zapewne mogłoby się to różnie skończyć.

A.J.: Czy Subaru jest marką popularną wśród lekarzy na Podkarpaciu?

Ad.P.: Wydaje mi się, że w porównaniu z innymi regionami Polski na Podkarpaciu ta marka jest dosyć popularna. Wystarczy przejechać się chociażby ulicami Krosna – samochodów Subaru widuje się tam całkiem sporo. Kiedy jadę na Dolny Śląsk czy w północne rejony naszego kraju, na moich trasach spotykam zdecydowanie mniej tych aut. Mam tutaj kilku kolegów, którzy też jeżdżą Subaru, i wszyscy bardzo je chwalą.

Al.P.: Pielęgniarka, z którym współpracujemy, również jeździ Foresterem. Tak, mogę potwierdzić, że wśród naszych znajomych na Podkarpaciu samochody Subaru są całkiem popularne.

Ad.P.: Myślę, że w naszym regionie najczęściej spotykany jest właśnie Forester!

A.J.: Panie Doktorze, jeszcze niedawno sporo czasu spędzał Pan na pokładzie wspomnianego

przed chwilą śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Jak zaczęła się i jak wyglądała ta praca?

Ad.P.: Moja praca w ratownictwie medycznym ma długą historię. Zaczynałem w roku 1986, wtedy praktycznie każdy z nas dyżurował w pogotowiu ratunkowym, jak to się u nas mówi – kołowym. Tak się złożyło, że po pięciu latach pracy w pogotowiu powstało pogotowie lotnicze w Sanoku. Nie było wtedy zbyt wielu chętnych do pracy w nim, poszukiwano więc lekarzy, którzy mogliby pełnić tam dyżury. Ja natomiast nie wahałem się i sam zapisałem się na te dyżury w Sanoku. I tak już zostało. W pogotowiu lotniczym pracowałem przez dziewiętnaście lat. W tej chwili od trzech lat jestem na emeryturze lotniczej i już tam nie pracuję, ale te dziewiętnaście lat wspominam bardzo miło.

A.J.: Rozumiem, że aby pełnić dyżury w pogotowiu lotniczym musiał Pan ukończyć jakieś specjalne kursy, szkolenia?

Ad.P.: Tak. Jest to bardzo rygorystycznie przestrzegane. Kursy prowadzone są systematycznie, zarówno pod kątem lotnictwa, jak i – przede wszystkim – spraw medycznych. Trzeba było poświęcić na nie naprawdę dużo czasu i pracy. Dobrze się złożyło, że w międzyczasie zaczęła już pomagać mi córka, mogłem dzięki temu wygospodarować więcej czasu na swoje szkolenia.

A.J.: Czy praca na pokładzie takiego śmigłowca jest zajęciem dla każdego lekarza, który rzecz jasna nie boi się latać, czy też trzeba mieć jakieś specjalne predyspozycje?

Ad.P.: Z całą pewnością istotna jest tutaj kwestia specjalizacji. W tej chwili do pogotowia lotniczego przyjmowani są oczywiście lekarze medycyny ratunkowej, anestezjologowie czy chirurdzy. To całe gros specjalizacji. Kiedy ja zaczynałem swoją przygodę, internści po przejściu odpowiednich kursów również mogli pracować w pogotowiu lotniczym. I ja właśnie

Osoba ratująca musi mieć odpowiedni, silny charakter, który sobie z tym poradzi. Taki mamy zawód, jeżeli ktoś nie radzi sobie z takimi wyzwaniami, nie powinien podejmować się tego zajęcia.

jako internista zatrudniłem się tam, choć pracowałem również w pogotowiu samochodowym w Krośnie.

A.J.: Typowy zespół na pokładzie takiego śmigłowca to...

Ad.P.: To niezwykle małe zespoły. Tworzą go tylko trzy osoby: pilot, ratownik medyczny i lekarz. A zatem w sytuacjach zagrożenia życia naprawdę trzeba umieć dobrze komunikować się z ratownikiem, żeby we dwójkę sobie radzić. Pilot z reguły raczej nie był w stanie nam pomóc, sami musieliśmy wszystko opracować, zabezpieczyć i ratować pacjenta, żeby następnie móc go przetransportować.

A.J.: Do jakich zdarzeń byli Państwo najczęściej wzywani?

Ad.P.: Najczęściej byliśmy wysyłani do wypadków, które zdarzały się w miejscach, do których dojazd był mocno utrudniony. Szczególnie lubiliśmy wyloty w Bieszczady, gdzie faktycznie pomoc innego typu byłaby bardzo trudna. Cieszyliśmy się, że tam docieraliśmy. Mogliśmy pomóc tam, gdzie nikt inny w zasadzie nie byłby w stanie szybko zadziałać. Komuś innemu udzielenie takiej pomocy zabrałoby nawet kilka godzin, a my byliśmy w stanie zapewnić ją w kilkanaście minut.

A.J.: Czy często takie akcje kończyły się niepowodzeniem?

Ad.P.: Owszem. Dlatego właśnie do wykonywania tej pracy osoba ratująca musi mieć odpowiedni, silny charakter, który sobie z tym poradzi. Taki mamy zawód, jeżeli ktoś nie radzi sobie z takimi wyzwaniami, nie powinien podejmować się tego zajęcia. Wiadomo, że niestety nie wszystkich pacjentów udaje się uratować. Są przypadki, gdzie mimo najlepszej pomocy, osoby giną. Musimy być wtedy silni.

A.J.: Ma Pan jakąś receptę na to, jak sobie radzić w takich sytuacjach?

Ad.P.: Myślę, że najważniejszy jest wtedy spokój, a następnie

○○○○●○○

rozmowa z tymi, którzy znają ten temat, a więc z innymi lekarzami, ratownikami. Pomocne jest wspólne omówienie danego przypadku i upewnienie się, czy na pewno wszystko zrobiliśmy, jak należy, czy nie popełniliśmy jakiegoś błędu. To też dużo daje. Doskonale rozumiemy się z ludźmi, z którymi pracujemy.

A.J.: Pani Aleksandro, dlaczego Pani nie zdecydowała się na taką pracę? A może jeszcze to Pani rozważa?

Al.P.: Po pierwsze jest to kwestia specjalizacji. Wybrałam ścieżkę, która uniemożliwia mi pracę w takiej formie. Jak wcześniej wspomniał tata, tylko lekarze wybranych specjalizacji są dopuszczani do pracy w pogotowiu lotniczym. Po drugie to kwestia cech charakteru, które są ważne przy wykonywaniu tej pracy. Znam siebie i wiem, że byłoby mi ciężko wykonywać tę pracę dobrze, bez dodatkowych emocji, z którymi niekoniecznie umiałabym sobie poradzić tak jak tata.

Ad.P.: W tej chwili mamy tak dużo pracy w naszej przychodni, że trudno byłoby to wszystko pogodzić.

A.J.: Czy często obawiała się Pani o tatę, kiedy leciał na ratunek innym?

Al.P.: Starałam się nie podchodzić do tego w ten sposób, nie myśleć o rzeczach złych. Do czasu. Zdarzyła się bowiem kiedyś taka sytuacja, która to moje podejście zmieniła. Otóż, któregoś dnia wróciłam z pracy, tradycyjnie włączyłam radio, przygotowując sobie obiad i nagle usłyszałam informację, że pogotowie lotnicze miało wypadek. Był to Ratownik 10, czyli LPR Sanok. Podany komunikat mówił, że lekarz jest w ciężkim stanie i nieprzytomny jest transportowany do Rzeszowa. To właśnie mój tata miał ten wypadek. Był to dla mnie ciężki czas i duża niepewność. Od razu zadzwoniłam do pogotowia w Sanoku zapytać, co się dzieje. Warto wspomnieć, że zespół taty w Sanoku był bardzo fajny, tworzył po prostu taką dużą rodzinę lotniczą. Zostałam uspokojona przez

ratowników, że podana w mediach informacja była troszeczkę na wyrost, ale faktycznie tata był wtedy po utracie przytomności w związku z wypadkiem, do którego doszło na stoku narciarskim podczas udzielania przez niego pomocy innej osobie. Przeżyliśmy wtedy bardzo trudne chwile, ale na szczęście wszystko skończyło się szczęśliwie.

A.J.: Co dokładnie wtedy się wydarzyło?

Ad.P.: Była to dosyć skomplikowana sytuacja. Faktycznie poleciliśmy wtedy do poważnie poszkodowanego narciarza na stoku w Puławach. Wszystko dobrze się zaczęło, wylądowaliśmy i skuterm śnieżnym mieliśmy do tego pacjenta dojechać. Wsiadliśmy razem z ratownikiem do skutera, który miał prowadzić chyba ktoś z obsługi wyciągu. I wtedy stało się coś złego, aczkolwiek ponoć takie sytuacje się zdarzają. Pracownik obsługujący skuter zamiast jechać do przodu, włączył bieg wsteczny i z pełnym impetem uderzyliśmy w śmigłowiec. Ja na nieszczęście siedziałam jako ostatni, uderzyłem w nasz helikopter głową i straciłem przytomność. Ratownik też był dość mocno poszkodowany. Na szczęście jakoś udało się szybko tę sytuację opanować i wrócić drugim, podstawionym z Krakowa śmigłowcem, bo pierwszy został uszkodzony i musiał zostać na miejscu zdarzenia. Zostałem przetransportowany do Rzeszowa i tam była wykonana diagnostyka. Wszystko zakończyło się dobrze i na drugi dzień wyszedłem do domu. Ta sytuacja absolutnie nie odwróciła mnie od tej pracy. Za tydzień miałem już wyznaczony kolejny dyżur! *(Śmiech)* W pogotowiu lotniczym pracowałem jeszcze przez kilka kolejnych lat.

A.J.: Którą z akcji, oprócz tej opisanej przed chwilą, również wspomina Pan wyjątkowo i dlaczego?

Ad.P.: Było kilka takich sytuacji. Na pewno dużo koncentracji, uwagi i współpracy wymagały od nas



foto: Prywatne archiwum Adama Pilnego

○○○○○●○

techniki linowe. Zostały one wprowadzone już kilkanaście lat temu. Wiem, że w tej chwili są zawieszane. Wszystkie te techniki, zjazdy ze śmigłowca na linie i współpraca z ratownikami GOPR-u – bo z nimi wtedy wylatywaliśmy – zawsze były niebezpieczne i wymagały ogromnej koncentracji i uwagi. Jest też jedna taka dziwna historia, którą mogę tutaj przytoczyć, bo mówiliśmy wcześniej o samochodach Subaru. Otóż czasami zdarzają się tak zwane pogody nielotne. Taką mamy na przykład dzisiaj. Za oknem sypie śnieg, mamy bardzo niski pułap

chmur i zamglenie. Taka właśnie pogoda była kiedyś w Sanoku. Nasz śmigłowiec oczywiście nie mógł wtedy nigdzie wystartować, a my akurat dostaliśmy wezwanie. Nie daleko naszego lądowiska, jakieś 600–700 metrów od niego, pewna kobieta spadła z konia i straciła przytomność. To wszystko działo się w Sanoku. Nie było wtedy do dyspozycji karetki i pani dyspozytor zadzwoniła do nas. Zapadła decyzja, żeby spróbować jak najszybciej dojechać do tej pacjentki czymś prywatnym samochodem i udzielić jej pomocy. Jak nietrudno się

domyślić, decyzja o wyborze auta mogła być tylko jedna i brzmiała: „Jedziemy Subaru!” (*śmiech*). Dojazd odbywać się bowiem miał drogą nieutwardzoną, trudną do przejechania zwykłym samochodem. Szybciutko przenieśliśmy cały sprzęt potrzebny do ratowania do mojego samochodu i w kilka minut dojechaliśmy do poszkodowanej. Udało się jej pomóc i przetransportować do szpitala karetką, która dojechała do nas w międzyczasie. A zatem samochód Subaru, a konkretnie mój ówczesny Forester okazał się wówczas lepszy od śmigłowca! (*śmiech*)

A.J.: Wiem, że brał Pan również udział w akcji ratowania turystów rażonych piorunem na Giewoncie w 2019 roku.

Jak się tam Pan znalazł?

Ad.P.: Zwyczajnie pełniłem w tym dniu dyżur w Sanoku. To, co stało się na Giewoncie, było zdarzeniem masowym i śmigłowce były ściągane tego dnia z Krakowa, Gliwic i Kielc, a także nasz sanocki został wezwany do pomocy. Panowały wtedy bardzo trudne warunki pogodowe i nawet dołot do Zakopanego był tego dnia wyzwaniem. Wiedzieliśmy jednak, jaka jest sytuacja i trzeba było pomóc.

A.J.: Co zastał Pan na miejscu? Jaki był stan osób, którym Pan pomagał?

Ad.P.: Nie braliśmy bezpośredniego udziału w samej akcji ratunkowej na Giewoncie. Tam wcześniej dotarli już ratownicy i śmigłowiec TOPR-u „Sokół”, który poszkodowanych ze schroniska pod Giewontem transportował na szpitalne lądowisko w Zakopanem. My przejeżdżaliśmy następnie najczęściej poszkodowanych pacjentów i przekazywaliśmy ich do szpitali w różnych miejscowościach. Tak duża liczba osób nie mogła być bowiem przejęta tylko przez jeden, dwa czy trzy szpitale. Chodziło zatem, żeby wszystkich sprawnie i szybko rozdysponować do większej liczby jednostek, aby tam na czas mogli mieć udzieloną właściwą pomoc. Naszym śmigłowcem podczas tej akcji przetransportowaliśmy trzy osoby. Działaliśmy jak typowe wahadło – nasz helikopter latał tam i z powrotem. Jedna z osób, którą nam powierzono, była wprowadzona w stan sedacji, dwie pozostałe były natomiast przytomne. Bardzo przykre było to, że dwie z nich podczas uderzenia pioruna niestety straciły swoich najbliższych, jedna z nich – dziecko. Wyglądało to dramatycznie. Na nas z jednej strony spoczywał obowiązek udzielenia pomocy medycznej, z drugiej jednak czuliśmy silne obciążenie

psychiczne. Przypomnijmy, że tego dnia na skutek uderzenia pioruna rannych było ponad sto pięćdziesiąt osób, a cztery poniosły śmierć. Z perspektywy czasu mogę dodać, że gdyby nie było tam wtedy pomocy śmigłowcowej z powietrza, wszystko wyglądałoby dużo gorzej. W górskich warunkach, jakie panują w Tatrach, Karkonoszach czy Bieszczadach, taki śmigłowiec sprawdza się bardzo dobrze i taka pomoc jest konieczna.

A.J.: Czy podziela Pan opinię, że wielu wypadków można by uniknąć, gdyby człowiek wykazał się większym rozsądkiem? Jaki procent akcji, do których był Pan wzywany, był spowodowany czynnikiem ludzkim?

Ad.P.: Wydaje mi się, że było to gros przypadków. Czynnikiem ludzkim jest chyba najczęstszym powodem wypadków. W samym lotnictwie to aż dwie trzecie, a może i więcej nieszczęśliwych zdarzeń. O wielu katastrofach lotniczych decyduje chociażby niedyspozycja pilota danego dnia. Myślę, że podobnie jest w wypadkach samochodowych i innych zdarzeniach komunikacyjnych. Lekkoomyślność, a czasami wręcz głupota i nieprzestrzeganie podstawowych zasad decydują z kolei o wielu wypadkach osób pracujących w rolnictwie czy w lasach. Brałem udział w akcjach ratunkowych, kiedy do nieszczęśliwego zdarzenia dochodziło podczas wycinki drzew. Często osoby pracujące w lesie brały pomocników zupełnie nieprzygotowanych i nieprzeszkolonych do tego zajęcia. Ta beztroska skutkowałą wypadkami, których następstwem były bardzo ciężkie urazy.

A.J.: Dlaczego już Pan nie lata?

Ad.P.: Przychodzi taki czas, że jest się zmęczonym. Zwłaszcza, jeśli na świat przychodzi wnuk. Praca z takimi dziećmi jest naprawdę ciężka. Chyba to spowodowało, że zdecydowałem się odejść z pogotowia lotniczego. Ponadto miałem

Czynnikiem ludzkim jest chyba najczęstszym powodem wypadków. W samym lotnictwie to aż dwie trzecie, a może i więcej nieszczęśliwych zdarzeń. O wielu katastrofach lotniczych decyduje chociażby niedyspozycja pilota danego dnia. Myślę, że podobnie jest w wypadkach samochodowych i innych zdarzeniach komunikacyjnych. Lekkoomyślność, a czasami wręcz głupota i nieprzestrzeganie podstawowych zasad decydują z kolei o wielu wypadkach osób pracujących w rolnictwie czy w lasach.

coraz więcej pracy w przychodni i to mnie też zmobilizowało do większego poświęcenia się naszym pacjentom. Zrezygnowałem również z pogotowia kołowego.

A.J.: Przed jakimi wyzwaniami stoi obecnie medycyna rodzinna? Co należałoby w niej zmienić, poprawić?

Ad.P.: Osobiście dostrzegam olbrzymią zmianę w sposobie pracy w przychodni. W tej chwili nasze kontrakty z Narodowym Funduszem Zdrowia opierają się na rozliczeniach. Cała dokumentacja prowadzona jest w formie elektronicznej. Szczęśliwie udało mi się to wszystko opanować, również dzięki pomocy córki. Dzisiaj daję sobie jakoś z tym radę. Myślę jednak, że zbyt wiele spraw administracyjnych obciąża nas jako lekarzy – zajmują nam dużo czasu. Uważam, że dobrze byłoby to zmienić tak, żeby więcej czasu było na pracę z pacjentem.

Ad.P.: To prawda. Prowadząc przychodnię, poza przyjmowaniem pacjentów, trzeba również poświęcić czas na kontrakt z Funduszem i sprawy administracyjne. Dobrym przykładem była chociażby sytuacja, kiedy wprowadzano program szczepień przeciwko Covid-19. Cała logistyka z tym związana, sporządzanie harmonogramów, zamawianie szczepionek, wszystkie procedury, rozliczenia tych szczepień z ministerstwem i Narodowym Funduszem Zdrowia spadły na przychodnię, zostały nam po prostu wrzucone do zadań. Trzeba było tym sprawom poświęcić ogrom czasu. Uważam, że program wdrażania tych szczepień był bardzo niedopracowany, a my musieliśmy podjąć temu wyzwaniu, żeby nasi pacjenci faktycznie mogli się zaszczepić. W takich małych przychodniach nie ma możliwości zatrudnienia czy wyznaczenia jednej osoby, która mogłaby zajmować się tylko tym. Trzeba zatem podzielić tę pracę między lekarzy i resztę personelu... Wtedy zaczyna brakować czasu dla pacjenta. Dla mnie najtrudniejsze



○○○○○○●

jest właśnie to, że moja praca to nie jest tylko leczenie i bycie z pacjentem, ale niestety również sprawy, które niepotrzebnie zabierają nam czas i o których też musimy myśleć. To jest zdecydowanie najbardziej męczące i obciążające.

A.J.: I chyba właśnie dlatego tak wielu doświadczonych lekarzy odchodzi teraz z zawodu?

Al.P.: Myślę, że z jednej strony chodzi o tę całą informatyzację. Starsze osoby nie zawsze są w stanie za tym nadążyć. Drugi powód jest taki, że pacjentów jest coraz więcej, a rąk do pracy, szczególnie w naszym regionie, zaczyna brakować. Lekarzy jest coraz mniej. Wcale nie dziwię się, że starsi lekarze, którzy mają do przyjęcia kilkadziesiąt osób dziennie, po prostu rezygnują z pracy. Są zwyczajnie zmęczeni. Do tego dochodzą sprawy refundacyjne i opanowanie różnych programów informatycznych. Te przysparzają sporo kłopotów nie tylko starszym, ale również i młodszym lekarzom.

Ad.P.: Tutaj, na Podkarpaciu, medycyna rodzinna nie jest jakoś bardzo popularna. Mało osób decyduje się na pracę w takim charakterze, bo żeby wszystko dobrze funkcjonowało, wymaga ona bardzo dużo wysiłku i poświęcenia. Dlatego sporo osób z niej rezygnuje, mimo że w wieku emerytalnym mogłyby one jeszcze spokojnie pracować. W naszej okolicy jest wiele przychodni, w której młodzi lekarze byliby naprawdę bardzo mile widziani, ale niestety ich nie ma.

A.J.: Wspomniała Pani przed chwilą o szczepieniach. Czy w Państwa regionie jest wielu antyszczepionkowców?

Al.P.: Myślę, że mamy średnią krajową. Teraz szczepieniami na Covid nie ma już takiego zainteresowania, jak na początku. Również ze strony samego Ministerstwa Zdrowia. Nie jest to tak nagłaśniane i popularyzowane w mediach jak wcześniej. Tak samo o średniej

krajowej możemy mówić w kwestii szczepień dzieci, bo tym się głównie zajmujemy. Niekiedy na oddziałach noworodkowych rodzice odmawiają szczepień swoich dzieci na gruźlicę, żółtaczkę, a zatem tych podstawowych. Takie przypadki się zdarzają. Myślę, że te osoby działają pod wpływem mediów, ruchów antyszczepionkowych, internetu i po prostu gubią rozszadek. Większość rodziców szczepi jednak swoje pociechy, najczęściej szczepionkami skojarzonymi, żeby tych ukłuć dziecka było jak najmniej. Pamiętają czasy, kiedy nie było żadnej dyskusji i nikt nie śmiał podważać decyzji o szczepieniu.

A.J.: Co mówią Państwo rodzicom, którzy są przeciwni szczepieniom dzieci?

Al.P.: Ja zawsze przytaczam przykłady powikłań chorób zakaźnych. Całkiem niedawno miałam przypadki niemowlaka i większego chłopca, którzy przeszli ospowe zapalenie mózgu, czyli coś, co zdawać by się mogło rzadkością, a jednak się zdarzyło. Uważam zatem, że ludzie bywają bardzo nierozsądni, narażając dzieci na takie choroby na skutek unikania szczepień. Zdarza się, że niezaszczepieni nastolatki zgłaszają się do nas po osiągnięciu pełnoletności. Na przykład przyszła do mnie dziewczyna, której rodzice odmówili jako dziecku szczepień, a ona chciała teraz je uzupełnić.

Ad.P.: Ja z kolei jako przykład stawiam siebie. Z większością pacjentów znamy się przez dłuższy już czas. Chyba mi ufają. Zawsze powtarzam wątplącym, że w przeszłości szczepiłem swoje dzieci, teraz szczepię wnuka i gdybym uważał, że to jest złe, to na pewno bym tego nie robił. Czasami jest to przekonywujące (*śmiech*).

A.J.: A co odpowiadają Państwo na pytania, jak podnosić odporność?

Ad.P.: Prowadzić zdrowy tryb życia! Nam tutaj jest nieco łatwiej,

wystarczy chwycić za łopatę i trochę poodśnieżać. Zalecam dużo ruchu! My zaraz wsiadamy w Subaru i ruszamy na wycieczkę w góry. Wcześniej dyżury zmuszały mnie do pracy w soboty i w niedziele, a teraz mogę cieszyć się w te dni czasem wolnym i poświęcić go na odpoczynek.

A.J.: Które miejsca w Beskidzie Niskim mogą Państwo polecić na wycieczki pasjonatom Subaru?

Ad.P.: Mam tutaj całe mnóstwo pięknych tras, ale z całą pewnością poleciłbym okolice Jaślik, Jasielu, Nieznajową czy też przejazd nowo otwartą drogą przez Żydowskie. To przepiękna okolica, cudne rejony

i na razie mało uczęszczane. Tam można odnaleźć spokój, ciszę, wspaniałe widoki i piękną przyrodę. Teraz przychodzą mi na myśl również okolice Cergowej, aczkolwiek to miejsce zrobiło się już bardziej komercyjne.

Al.P.: To w tych rejonach kręcono filmy „Boże Ciało” czy „Wino truskawkowe”, a zatem z pewno-

ścią zainteresują również pasjonatów kina.

A.J.: Dziękuję za rozmowę. Wiem, że są już Państwo w blokach startowych, a zatem nie pozostaje mi nic innego, jak życzyć teraz udanej górskiej wędrówki.

Al.P. & Ad.P.: Dziękujemy!



SZKOLENIA Z BEZPIECZNEJ JAZDY Z ELEMENTAMI SYSTEMU EYESIGHT DLACZEGO WARTO?

Od początku istnienia Szkoły Jazdy Subaru jej celem jest nie tylko poprawa bezpieczeństwa na drogach, ale też stworzenie elity kierowców, którzy będą rozpoznawani poprzez ich zachowanie i umiejętności. To właśnie na to instruktorzy SJS kładą duży nacisk podczas szkoleń doskonalących technikę jazdy. Nie wystarczy bowiem mieć prawo jazdy, by umieć jeździć. To trening czyni mistrza, dlatego warto podnosić swoje kwalifikacje, rozwijać świadomość i właściwie wykorzystywać możliwości samochodu. Ma to wpływ nie tylko na bezpieczeństwo, komfort czy kulturę jazdy, ale również na czynniki ekonomiczne.

Na bezpieczeństwo na drogach wpływają czynniki, które można podzielić na trzy podstawowe aspekty. Pierwszym z nich jest droga – jej jakość, poprawność oznakowania, całość infrastruktury, w tym oczywiście warunki pogodowe. Drugim jest pojazd, którym się poruszamy – jego wiek, zaawansowanie technologiczne, wyposażenie w możliwie jak największą ilość systemów bezpieczeństwa czynnego i biernego, a przede wszystkim jego ogólnie rozumiany stan techniczny. Trzecim jest tak zwany łącznik pomiędzy fotelem a kierownicą, czyli **kierowca**.

Aspekt ten został wymieniony z premiedytacją na tej pozycji, gdyż w nim tkwi największy potencjał związany z poprawą bezpieczeństwa na drogach.

Według statystyk policyjnych w większości wypadków to nie droga i jej stan oraz nie samochód są głównymi przyczynami wypadków, a właśnie kierowca i jego zachowanie za kierownicą. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości, niedostosowanie jej do warunków, brak należytej koncentracji (wszechobecne telefony, tablety, nawigacje, rozmowa z pasażerami, zmęczenie itp.), brak kultury jazdy i szacunku

Nasze bezpieczeństwo na drodze zależy od trzech podstawowych aspektów: jakości drogi, stanu technicznego i wyposażenia pojazdu oraz zachowań i umiejętności kierującego.

dla innych użytkowników drogi, brawura, a czasami wręcz chamstwo mają bezpośredni związek z bezpieczeństwem, dlatego to właśnie w szkoleniach kierowców upatruje się największej szansy, co stanowczo podkreśla Jacek Hoffman.

Oczywiście bardzo ważne jest udoskonalenie systemu szkoleń podstawowych (czyli kursów prawa jazdy), dzięki którym zdobywamy uprawnienia. Ale raz zdobyte uprawnienia nie załatwiają sprawy. Ciągły postęp technologiczny wymaga tego, aby okresowo doszkalać się, by móc jak najlepiej wykorzystać to, co się zmienia w zakresie np. systemów



Ciągły postęp technologiczny wymaga tego, aby okresowo doszkalać się z zaawansowanych systemów bezpieczeństwa, szczególnie takich jak system EyeSight w samochodach Subaru.

tej pory pojęcia. Wiele się zmienia, a z reguły nie mamy nastawienia na zapoznawanie się z instrukcjami użytkownika nowego auta. A warto! Podczas szkoleń zdarzały się przypadki, że kierowcy było niewygodnie i nie mógł znaleźć sobie odpowiedniej pozycji, ponieważ nie wiedział, że da się regulować położenie kierownicy! To oczywiście skrajnie rzadki przypadek, ale aż strach pomyśleć, co wiedział o pozostałych systemach w aucie - mówi Jacek Hoffman. Po trzecie, kierowca ma możliwość przećwiczenia pod



bezpieczeństwa w samochodach. Dobrym przykładem są szkolenia praktyczne z działania zaawansowanego systemu bezpieczeństwa, jakim jest w samochodach Subaru EyeSight, o którym kilkanaście lat temu nikt nawet nie słyszał.

Bezpieczeństwo poprzez edukację to jeden z filarów filozofii działania Subaru w Polsce, dlatego każdy klient Subaru Import Polska, który kupi w salonie nowy samochód marki Subaru z systemem EyeSight, ma możliwość zrealizowania w Szkole Jazdy Subaru **bezpłatnego szkolenia**. EyeSight to system wspomagający kierowcę, który zachowuje się jak cyfrowa druga para oczu. Za pomocą kamer umieszczonych przy wstecznym lusterku wewnątrz samochodu obserwuje drogę i na podstawie stereoskopowego obrazu wykrywa na niej obiekty, które mogą być potencjalnie niebezpieczne. Grupowe treningi bezpiecznej jazdy dla użytkowników samochodów Subaru z systemem EyeSight skupiają się na wielu elementach doskonalących technikę jazdy i jak podkreślają ich uczestnicy – dla wielu z nich są to przełomowe szkolenia, co można chociażby wyczytać na oficjalnym forum Subaru Import Polska.

Co zatem szkolenia z bezpiecznej jazdy dają kierowcy i dlaczego są tak „odkrywczcze”?

Sama ich nazwa już mówi wiele, ale warto podkreślić istotę takich

szkoleń. Jak zaznacza Jacek Hoffman, po pierwsze, pozwalają one lepiej poznać fizykę, która rządzi samochodem, pokazują dobre wzorce prawidłowej pozycji w aucie oraz sposoby właściwego posługiwania się przyrządami do kierowania autem (kierownica, pedały, biegi itp.). Po drugie, kierowca uzyskuje szereg informacji o swoim samochodzie, o których nie miał do



okiem instruktora, w bezpiecznych warunkach, różnych sytuacji drogowych (hamowania awaryjnego na różnych nawierzchniach, prawidłowego pokonywania zakrętów, awaryjnego omijania przeszkód, doświadczenia w bezpiecznych



warunkach poślizgów podsterownych oraz nadsterownych). Uczy się również przewidywania, dalekiego patrzenia i oceny sytuacji, dosto-



sowywania stylu jazdy do warunków, co czyni go bezpieczniejszym dla siebie i innych użytkowników drogi, gdyż naczelnymi zasadami bezpiecznej jazdy jest: **przewidywanie, rozpoznawanie i unikanie sytuacji ekstremalnych i niebezpiecznych**.

Nie wszyscy kierowcy mają świadomość, że sprawne i efektywne prowadzenie samochodu przekłada się również na koszty

jego eksploatacji. Nagłe przyspieszanie i zwalnianie przyczynia się do większego zużycia paliwa. W oszczędnościach pomoże nam stosowanie zasad ecodrivingu. Styl jazdy ma znaczenie!

Czy to się sprawdza? Szkolenia, jakie od ponad 20 lat Szkoła Jazdy Subaru prowadzi na zlecenie Subaru Import Polska, potwierdzają celowość oraz skuteczność takich kursów, a najlepszą oceną jest



nie nosi odblasków, dzięki którym pieszy byłby widoczny nawet z ponad 200 metrów! Droga hamowania samochodu jadącego z prędkością 100 km/h na śliskiej jezdni może wydłużyć się nawet kilkakrotnie, podczas gdy na drodze o dobrej przyczepności będzie to około 40 metrów.

Konieczne pamiętajmy, aby zapinać pasy także podczas jazdy na tylnych fotelach samochodu, nawet na krótkim dystansie. Podczas kolizji nie jesteśmy w stanie zaprzeć się rękami o zagłówki przedniego fotela tak, by utrzymać na nim swoje ciało. Niestety nadal co czwarty pasażer na tylnych

siedzeniach nie zapina pasów. Badania dowodzą, że samo zapięcie pasów bezpieczeństwa redukuje ryzyko śmierci w wypadku o 45%. Sygnalizujmy swoje zamiary odpowiednio wcześniej, używając kierunkowskazów. Jesteśmy bardziej czytelni dla innych użytkowników ruchu drogowego, a co za tym

Droga hamowania samochodu jadącego z prędkością 100 km/h na śliskiej jezdni może wydłużyć się nawet kilkakrotnie!

idzie – bezpieczniejsi, a nasza podróż staje się bardziej komfortowa. Stosując się do tych porad oraz uczestnicząc w szkoleniach organizowanych przez Szkołę Jazdy Subaru, mamy pewność, że wyniesiemy swoje bezpieczeństwo na wyższy poziom! Szerokiej drogi!

fakt, że wielu uczestników takich szkoleń z własnej nieprzymuszonej woli zapisuje się na kolejne, wyższe stopnie.

Według Irka Dancewicza szkolenia z pewnością są bardzo pomocne, poszerzają wyobraźnię, dają kierowcy gotowe narzędzia, uczą, jak się zachować i co zrobić, ale nie wolno zapominać, że każdy z nas (niezależnie od tego, czy brał udział w takim kursie, czy nie) ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, bo ono zaczyna się w głowie.

Co zatem radzi instruktor Szkoły Jazdy Subaru?

Bądźmy bardziej widoczni na drodze – jeśli widoczność się pogarsza, włączmy światła mijania. Automatyczne światła do jazdy diennej nie działają z założenia z tyłu samochodu. Co więcej, często można zaobserwować, że podczas złej widoczności, podczas opadów czy zapadającego zmroku kierowca nadal jedzie na światłach dziennych, przez co staje się słabiej widoczny dla innych użytkowników ruchu drogowego. Gdy przemieszczamy się pustą i nieoświetloną drogą, używajmy światła drogowych,

czyli tzw. długich, ale wyłączmy je od razu, gdy zauważymy innego kierowcę, bo mogą one oślepić, gdy będą odbijać się od śniegu lub mokrego asfaltu. Światła przeciwmgłowych tylnych używajmy dopiero wtedy, gdy widoczność spada poniżej 50 m i natychmiast wyłączmy, gdy poprawi się widoczność. Nie oślepiajmy jadących za nami.

Bardzo często kolizje i wypadki spowodowane są zbyt bliską jazdą „na zderzaku”. By zachować odpowiednią odległość, zastosujmy regułę 2 sekund. Wybierzmy sobie charakterystyczne miejsce na drodze, np. słupki czy znak drogowy, i gdy samochód jadący przed nami zrówna się z tym punktem, wypowiedzmy w myślach liczby 121, 122. Jeżeli po tym czasie będziemy na wysokości tego charakterystycznego miejsca, to znaczy, że jest zachowana bezpieczna odległość. W trudnych warunkach, gdy pada deszcz, śnieg, nawierzchnia jest śliska, stosuje się regułę 3 sekund.

Wypatrujmy pieszych i pozostałych uczestników ruchu drogowego. Niestety nadal większość z nich ubiera się na czarno, wielu wciąż





KUPIONY PO NAMOWACH

Najstarszy udokumentowany egzemplarz Subaru Imprezy GT na rynek europejski najpierw... przegrał z klasycznym Mercedesem. Potem pozwolił Kubie nie tylko cieszyć się dźwiękiem i prowadzeniem, ale i znaleźć kumpli na całe życie.

Kuba zawsze uważał, że Impreza Turbo jest najbardziej kultowym modelem marki. Zwłaszcza taka jak jego, z pierwszego wypustu. A jednak trzeba było go namawiać, by wszedł w posiadanie

tego wozu. *Moja przygoda z Imprezą zaczęła się zupełnie przez przypadek. Sprowadzałem ze Szwajcarii Forestera dla mojego Taty. W tym samym czasie kumpel, który pomagał mi w zakupie, sprowadził też Imprezę*

dla swojej narzeczonej – opowiada. Dodaje, że kolega był dobry „w temacie” mocnych i japońskich aut, bo sam takie posiadał. Subaru miało służyć jego narzeczonej. Ale wolała... klasycznego Merce-

desa. Impreza przestała prawie rok w garażu, a znajomy cały czas namawiał Kubę, by ją od niego odkupił. W końcu się skusił. Bohater naszego artykułu wcześniej miał Hondy Prelude z motorem 2.2. Przyszła pora na kolejny etap.

Widoczny na zdjęciach egzemplarz Imprezy to GT z 1994 roku – bramy fabryki opuścił dokładnie 9 lutego 1994 roku. Niedawno obchodził więc ostatnie urodziny przed okrągłymi. *To najstarszy udokumentowany GT-ek na rynek euro-*

pejski. W pierwszym roku produkcji ich sprzedaż była ograniczona do konkretnych krajów – opowiada Kuba. Długa historia jego samochodu jest dokładnie udokumentowana. Wraz z autem szwajcarski właściciel przekazał gruby plik dokumentów i faktur. *Sporo czasu zajęło mi przetłumaczenie wszystkiego, ale ostatecznie się udało* – wspomina właściciel i dodaje, że teraz wie już dokładnie, co działo się z samochodem od jego wyjazdu z salonu. „Papiery” były gromadzone naprawdę sumiennie.

Impreza Kuby to GT z 1994 roku – bramy fabryki opuścił dokładnie 9 lutego 1994 roku. Niedawno obchodził więc ostatnie urodziny przed okrągłymi.

Ten GT-ek nigdy nie był „garażową księżniczką”, czyli samochodem, który rzadko oglądał świat. Kolejni właściciele lubili korzystać z jego 211-konnego silnika gwarantującego przyspieszenie od zera do setki w 6,3 sekundy (ten wynik robi wrażenie i dziś), doskonałego napędu na cztery koła i uzależniającego dźwięku doładowanego, dwulitrowego BOXERA. Miłośnicy marki doskonale zresztą wiedzą, o co chodzi w Subaru. GT pokonało przez lata 390 tysięcy kilo-



Kierownica Nardi Torino i dodatkowe zegary Greddy to prawdziwa klasyka tuningu Imprez. Fotele z modelu Subaru BRZ mogą już nieco zaskakiwać. Nie zabrakło także radia z funkcją Android Auto. *To lekki powiew nowszej technologii w starym aucie* – kwituje właściciel.

Najwięcej zmian widać jednak z zewnątrz. Spoiler z WRX V1, przednia dokładka będąca repliką tej z STI, zmienione wloty powietrza, tylne lampy z poliftowych egzemplarzy z rynku japońskiego, felgi Lenso, złote oznaczenia marki i modelu, no i wisienka na torcie – bardzo japoński w swoim charakterze, różowy emblemat na przednim grzlu. To wszystko odróżnia Imprezę Kuby od innych egzemplarzy i nadaje jej jeszcze więcej charakteru.

metrów, z czego Kuba przez cztery lata przejechał 40 tysięcy (*Sam nie wiem, czy to dużo, czy mało* – kwituje). Z jednej strony taki wynik na liczniku nie powinien dziwić w niemal 30-letnim aucie. Z drugiej, większość GT-ków pokonało (przynajmniej oficjalnie...) mniejszy dystans. Warto dodać, że czarny samochód ze zdjęć wciąż ma oryginalny silnik.



Kuba. Co najbardziej lubi podczas przejażdżek? Przede wszystkim dźwięk silnika i fakt, że klasyczne kształty zwracają na siebie uwagę przechodniów i innych kierowców. Teoretycznie Impreza to „tylko” japoński, leciwy sedan... ale za sprawą spojlerów, odgłosu BOXERA i samej „legendarności” modelu naprawdę wielu odprowadza ją wzrokiem. To prawdziwy samochód z plakatów! Nie wspominając już o jego pięknej, rajdowej historii...



z warsztatu blacharskiego po wielomiesięcznym, kompleksowym remoncie. Kuba podkreśla, że dzień, w którym odebrał auto, był wspaniały. Auto odzyskało blask. Stało się przy okazji bardziej klasykiem niż wozem na dojazdy do biura i do sklepu. *Przed remontem blacharskim jeździłem Subaru prawie na co dzień, poza zimą. Teraz już jednak mniej, Impreza więcej stoi w garażu, ale staram się jak najczęściej ją wyciągać, kiedy jest ładna pogoda* – opowiada

Nie znaczy to jednak, że cały samochód jest w pełni taki, jaki był w momencie wyjazdu z salonu. Imprezy są wdzięcznymi obiektami do modyfikacji. *Mechanicznie to prawie seria, różnice są drobne* – wymienia właściciel. *Zmieniłem zawieszenie i stabilizator, zamontowałem inny wydech, mam też układ napędowy z WRX-a z 1993 roku. Oryginalna skrzynia biegów niestety zakończyła żywot kilka lat temu* – mówi Kuba. Zmiany widać także we wnętrzu.

Czy wypada modyfikować klasyka? To już temat na dłuższe dyskusje – ale trzeba zauważyć, że w tym wypadku to wszystko wygląda po prostu dobrze. Spora w tym zasługa koloru. Oryginalnie wóz był czarny, teraz też jest czarny – ale lakier 47A Black Mica został zastąpiony przez taki o oznaczeniu 18L Java Black, też z palety Subaru. *Ma domieszkę złotego brokatu i zawsze mi się podobał* – mówi właściciel. Jego auto dwa lata temu wyjechało



Dzięki Imprezie Kuba poznał wielu wspaniałych ludzi. Są ze sobą w stałym kontakcie, poza wspólnym wsparciem w pracy nad autami spędzają też sporo czasu na wszelakich innych aktywnościach.

Jak przystało na życie z leciwym autem, nie wszystko jest jednak usłane różami. *To stare auto i zawsze jest w nim coś do zrobienia* – wskazuje Kuba. Podkreśla jednak, że samochód jest przy okazji jego hobby. Planów na modyfikacje i naprawy ma jeszcze mnóstwo, więc z pewnością nie zabraknie mu zajęć. Na całe szczęście kłopoty z blacharką zostały zażegnane po wspomnianym, kompleksowym remoncie.

Subaru to pasja Kuby. Jak wiadomo, najlepiej jest wtedy, gdy swoje zainteresowania można dzielić z innymi. Od zawsze istotną częścią posiadania auta z Plejadami w logo jest kontakt z rewelacyjną grupą innych właścicieli i fanów tej marki. Nie inaczej jest w tym wypadku. Zwykła znajomość związana z rozmowami o samochodach, ich wadach, zaletach i usterkach przerodziła się w prawdziwą przyjaźń. *Dzięki Imprezie poznałem wielu*



wspaniałych ludzi, którzy są ze mną na co dzień. Razem z kilkoma osobami poznanymi na warszawskich spotach Subaru założyliśmy małą ekipę. Nazywamy się Gaugan Crew. Jako Gałgany jesteśmy ze sobą w stałym kontakcie, poza wspólnym wsparciem w pracy nad naszymi autami spędzamy też sporo czasu na wszelakich innych aktywnościach – opowiada Kuba. To moi najlepsi kumple – dodaje.

Jak wygląda historia Kuby z marką Subaru? Miał wcześniej z nią do czynienia przy okazji wspomnianego Forestera swojego Taty, ale tak naprawdę Impreza jest jego pierwszym wozem, który ma na masce znaczek z Plejadami. Czy w garażu stoją inne klasyki? Na razie nie. Jeszcze nie. Planów na kolejne wozy mam dużo, gorzej z ich realizacją, gdy spojrzysz się, ile energii pochłaniają prace nad tym jednym – tłumaczy miłośnik motoryzacji, który zawodowo związał się akurat z zupełnie inną branżą. Jest analitykiem biznesowym w projektach informatycznych. Zdecydowanie chciałbym coś fajnego z amerykańskiej motoryzacji. Lista opcji jest bardzo rozbudowana. I koniecznie jakieś klasyczne Porsche! – opowiada. Jak widać po planach na auto z Zuffenhausen, silniki typu bokser uzależniają!

Historia Kuby i jego samochodu jest interesująca co najmniej z kilku powodów. Po pierwsze to unikatowy model, bo pochodzi z pierwszej serii i jest – szczególnie jak na warunki europejskie – białym krukiem. Po drugie przeszedł ciekawe modyfikacje. Jest naprawdę zadbane mimo przebiegu, który niektórzy uznają za spory. Poza tym aż chciałoby się napisać, że scenariusz, w którym dzięki autu (jak się okazuje, kupionemu trochę z przypadku i po długich namowach) poznaje się świetnych kumpli, jest wyjątkowy. Ale w przypadku Subaru to nieprawda. To całkiem zwyczajny i mało zaskakujący rozwój sytuacji. W końcu Subaru ma doskonałą społeczność, o czym czytelnicy Magazynu „Plejady” wiedzą najlepiej. Sami ją tworzą!





ŚPIESZMY SIĘ JE KOCHAĆ...

To sformułowanie wywołuje smutne kolokacje, ale taka jest prawda: takich samochodów jak nowe Subaru BRZ jest coraz mniej, a w przyszłości nie będzie ich już wcale. I to jedna z najdotkliwszych konsekwencji transformacji energetycznej.

Motoryzacja to transport kołowy, przemieszczanie się, dojazdy do i z pracy, swoboda, wakacje, zwiedzanie, ale też – najzwyczajniej w świecie – czysta radość z obcowania

z maszyną. Jeszcze większa, jeśli maszyna ma usportowiony charakter i pozwala na „zabawę fizyką”, a przy tym zachowuje wszelkie cechy perfekcyjnie dopracowanego dzieła kompetentnych inżynierów.

Jasne, warunki takie spełniają w określonych sytuacjach pojazdy najróżniejszych rozmiarów, typów, różnie napędzane, o różnej wartości. Ale nie oszukujmy się: nie da się zrelatywizować tego, czym jest

niewielki, niedrogi, wspaniale wymyślony i znakomicie zrealizowany samochód sportowy klasy kompaktowej. Czyli Subaru BRZ.

Oczywiście to bliźniak Toyoty GR86, nie pierwszy zresztą – dwie wielkie japońskie firmy, zatrudniające inżynierów o najwyższych kompetencjach, już wielokrotnie łączyły siły w różnych projektach motoryzacyjnych, ale dwie generacje modelu 86/BRZ są wybitnym dowodem na to, że możliwe jest nawet to, co wydaje się niemożliwe.

Druga generacja – modele 2022 – opiera się na identycznych założeniach jak generacja pierwsza. To kompaktowe, ultralekkie coupé 2+2 o klasycznym zespole napędowym z silnikiem spalinowym ustawionym wzdłużnie za przednią osią i napędzającym koła tylne. Obie marki z osobna mają kolosalne doświadczenia w budowie takich klasycznych aut sportowych, nawet jeśli kwestie kompaktowości i ultralekkości nie zawsze były priorytetami. Ale obie

Nie oszukujmy się: nie da się zrelatywizować tego, czym jest niewielki, niedrogi, wspaniale wymyślony i znakomicie zrealizowany samochód sportowy klasy kompaktowej. Czyli Subaru BRZ.

były też zawsze w awangardzie producentów dążących do uzyskania konstrukcji łączących jak najniższą masę z jak najwyższą sztywnością. A kombinacja tych kompetencji oraz współpraca firm już w 2013 r. zaowocowały ikonicznymi modelami GT86 i Subaru BRZ. Ikonicznymi, bo choć nikt nie próbował ani uczynić ich wyczynowymi, ani jako wyczynowe je przedstawiać, to oferowały nabywcom właśnie te cechy, które czynią sportowe auta ikonami: były niedroge, niewielkie,



Subaru BRZ w prowadzeniu wymaga o wiele więcej umiejętności, jest bardziej agresywne, narowiste, choć zapewne także dłużej trzyma tor jazdy, gdy przeciążenia zbliżać się będą do wyrzucenia tytu.

ultral lekkie, fantastycznie się prowadziły i imponowały niezawodnością.

No i poddawały się bezproblemowo tuningowi, nawet ekstremalnemu. I doskonale odnajdowały się w imprezach sportowych, także w seriach wyścigowych organizowanych specjalnie dla nich.

Druga generacja jest od pierwszej znacząco lepsza, choć de facto... taka sama. Mamy po prostu do czynienia z zupełnie nowym samochodem, w którym rozwinięto ideę poprzednika, zlikwidowano wszystkie wady, nie wnosząc żadnych minusów. Mamy więc najzwyczajniej w świecie lepsze pod każdym względem 86/BRZ, choć wciąż w przystępnej cenie, ultralekkie, zdatne do wzięcia udziału w wyścigu z marszu, ale równie dobre w codziennym użytkowaniu. Tyle że wyposażone w o wiele lepszy silnik oraz wszystkie zdobyte technologiczne z zakresu bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy. No i – co jednak wcale nie tak nieistotne – bardzo atrakcyjne. Seksowne wręcz.

Z zewnątrz auto jest ogromnie podobne do poprzednika, a w kabinie de facto dzieli identyczne wręcz kokpity, fotele, rozwiązania, a nawet sposób realizacji wsparcia kierowcy. Oczywiście, tak dalece zaawansowana unifikacja ma na celu jedno: móc zaoferować

klientom przystępną cenę. Za wszelką cenę absolutnie nie średniej jakości produkt. Bo mamy tu pod dopracowanym i świetnie wykonanym nadwoziem wysmienity napęd – silnik przeciwsobny B4 Subaru 2. 4 o mocy 234 KM i wreszcie idealnie przebiegającym momencie obrotowym 250 Nm, dzięki któremu środek ciężkości jest mak-

symalnie nisko, silnik prawie nie zajmuje miejsca, maska biegnie tak, że widoczność jest niemal kompletnie nieograniczona. Świetna, 6-stopniowa manualna skrzynia biegów ma nie tylko doskonale dobrane przełożenia, ale też sprzęgło i układ przełączania biegów sprawiające, że „mieszanie” lewarkiem stanowi frajdę samo w sobie. Szczególnie że pedały ustawiono w taki sposób, żeby bezproblemowo stosować wyczynową technikę prowadzenia „heel and toe” (naciśnięcie hamulca palcami prawej stopy przy jednoczesnym „kopaniu” gazu bokiem prawej pięty, by uzyskać „międzygaz”, zrównać obroty silnika z odpowiednimi dla zredukowanego biegu). Frajda jest niesłychana. Warto spróbować. Nawet po to, by w ramach nieprzerwanego doskonalenia po prostu poznać kolejną umiejętność za kierownicą. Ta akurat sprawdza się niesamowicie w sportowej jeździe, czyni ją jeszcze bardziej dyna-



miczną i zwiększa bezpieczeństwo. No i doskonale się wpasowuje w kolejną cechę: mechanizm różnicowy tylnej osi jest seryjnie wyposażony w system ograniczonego uślizgu („LSD”, ograniczenie swobody rozdziału momentu obrotowego między koła napędzane, by samochód mógł „szukać” przyczepności), dzięki czemu auto niesamowicie „klei” się do podłoża. Klei się, chyba że kierowca, który potrafi i chce, zacznie się bawić fizyką. Bo i Toyota, i Subaru właśnie do tego służą: żeby ktoś, kto umie – albo chce się „naumieć” – miał do dyspozycji wspaniałą, doskonale do tego zaprojektowaną zabawkę. Co oczywiście nie ogranicza praktyczności, ale przede wszystkim czyni samochodem stworzonym dla wielbicieli motoryzacji w czystej postaci. Choć...

Choć... właśnie w tym momencie zaczynają się różnice między „bliźniakami”. I to dość poważne. Bo w Toyocie zawieszenie przedniej

osi obejmuje dość miękkie amortyzatory, zaś osi tylnej mocowane jest do szkieletu auta za pośrednictwem półramy pomocniczej, za to z twardymi amortyzatorami i grubymi

stabilizatorami. Natomiast w Subaru przednie amortyzatory są zdecydowanie twardsze od tych w Toyocie (o 7%), a tylne – bardziej podatne (aż o 11%!), podobnie jak stabilizato-





ry, w dodatku mocowane do karoserii bezpośrednio. Każdy, kto ma jakieś pojęcie o zestrzaniach aut, natychmiast zrozumie, że tkwi w tym zamysł o wiele głębszy niż tylko żeby się odróżnić. Na podstawie naprawdę długiego doświadczenia mogę powiedzieć, że spodziewam się znaczących różnic w prowadzeniu. Subaru z pewnością będzie w zakresie granicznym wymagało o wiele więcej umiejętności, będzie bardziej agresywne, narowiste, choć zapewne także dłużej będzie trzymać tor jazdy, gdy przeciążenia zbliżać się będą do wyrzucenia tyłu. Oczywiście oba auta będą na równi kochane przez miłośników tylnonapędowych „powerslides”, driftów i poślizgów wymuszanych mocą, ale zdecydowanie nie będą to identyczne samochody. Różni je choćby wyraźna w Subaru preferencja precyzji reakcji na ruchy kierownicą nad komfortem w przedniej osi (usztynwienie zawieszenia). W niczym nie zmienia to jednak podstawowej charakterystyki aut, identycznej dla obu. To świetne samochody także na co dzień, z prawdziwym bagażnikiem (o możliwości rozszerzenia o tylne siedzenia), zwrotne i całkiem komfortowe, choć o relatywnie niskim prześwicie... No ale to przecież auta sportowe! Niemniej niewymagające od użytkowników żadnych koncesji. Ich ergonomia jest świetna, i to zarówno w sensie użytkowym (intuicyjność obsługi), jak i anatomicznym (rozłożenie elementów obsługi idealnie w zasięgu rąk i nóg). Fotele nadają się do jazdy wyczynowej, ale i w trasie zapewnią wysoki komfort. Zużycie paliwa przy codziennym użytkowaniu jest bardziej niż w porządku.

Reasumując: nie, to nie jest przypadek „badge engineering”, gdzie identyczne auta różnią się tylko logotypami mocowanymi w różnych miejscach. Na ile różnice będą wyczuwalne w czasie prowadzenia? Sprawdzę wkrótce i nie omieszkać opowiedzieć!

●○○○

SZLAKIEM ZŁOTU GWIAZDZISTEGO

Godzina 23:30. Leżę już w łóżku i szykuję się do snu. Dzwoni telefon. Po drugiej stronie Michał: „Słuchaj, jest taka szalona akcja”. W zasadzie to by już wystarczyło, abym się spakował, ale wysłuchałem go do końca. „Organizujemy zbiórkę pieniędzy na pomoc dzieciom z ukraińskich sierocińców, poszkodowanym przez działania wojenne. W jej ramach bierzemy symbolicznie udział w zlocie gwiazdzistym, startujemy we Lwowie i jedziemy na start Rajdu Monte Carlo Historique. Będę jechał 92-letnim, przedwojennym samochodem na kołach, moją pilotką jest Ukrainka. Zrobisz o tym film i pomożesz nam w akcji?”.

Nie musiałem się nawet zastanawiać. Wiedziałem, że wsparciu szczytnego celu Road to Help towarzyszyć będzie zapewne wspaniała przygoda. Styczeń nie jest najlepszym miesiącem na wizytę na Lazurowym Wybrzeżu i w Księstwie Monako, o ile nie jest się zagorzałym fanem rajdów samochodowych. Ja co prawda nim jestem, ale runda WRC mnie ominęła, bo gdy się zaczynała, my dopiero wyruszyliśmy. Naszą metą miał być

z kolei symboliczny przejazd przez rampę startową odbywającego się tydzień później Rajdu Monte Carlo Historique.

Pakujemy do naszego Outbacka III sprzęt filmowy i ubrania praktycznie na wszystkie pory roku. Gdy wyjeżdżamy, w Polsce zaczyna się śnieżyca, prognozy pogody zapowiadają po drodze deszcz, w Alpach temperatury mocno poniżej zera, a w Monako – chwilami nawet kilkanaście stopni na plusie.

Na liczniku naszego Subaru mamy ponad 430 000, ale perspektywa dopisania tam kolejnych 5 tysięcy nie jest przerażająca ani dla nas, ani dla naszego diesla.

Na Ukrainę docieramy późnym wieczorem, śpimy w malowniczo położonym hotelu 40 kilometrów przed Lwowem. Rano czeka nas mocne odśnieżanie samochodu i krótka już droga do Lwowa. Ta część Ukrainy jest dosyć bezpieczna, choć oznaki wojny widać przed wjazdami do

POMYSŁ NA URLOP

cel:	Monte Carlo
start:	Kraków
dystans:	3700 km
czas:	9 dni
noclegi:	hotele, apartamenty
koszty:	paliwo, wyżywienie, parkingi



● ● ● ●

miast, gdzie przygotowane są blokadki i bunkry z worków z piaskiem, gdzieś na wacie stoją żołnierze z długą bronią. We Lwowie uczestniczymy w konferencji prasowej w muzeum „Retro Garaż”, skąd ruszamy na oficjalny start zorganizowany pod pałacem Potockich. Lwów oglądamy przez szyby samochodu. Deszczowa pogoda i świadomość wojny skłaniają do refleksji.

Nasz konwój nie porusza się zbyt szybko. Przedwojenny samochód narzuca nam średnią mocno poniżej 70 km/h. Ma to swoje plusy. Rezygnujemy całkowicie z autostrad, nie musimy zaopatrywać się w winiety. Ja, gdy nie zależy mi na szybkim dotarciu z punktu A do punktu B, wolę jechać boczną drogą. Dzięki temu lepiej poznaję miejsca, przez które przejeżdżam.

Na terenie Polski spędzamy dwie kolejne noce, ponieważ tuż przed wyjazdem okazało się, że będziemy mogli zostawić naszego niebieskiego staruszka w Krakowie i w dalszą podróż wyruszyć nowym Outbackiem. Przy przepakowywaniu bagaży pomiędzy autami dopiero uświadomiłem sobie, o ile większy jest nowy Outback. To, co nie zmieściło się w naszym bagażniku, tutaj weszło już bez problemu. W kabinie jest również zdecydowanie więcej miejsca. Wykorzystujemy przestrzeń za przednimi fotelami, aby trzymać tam sprzęt filmowy, który musimy mieć zawsze pod ręką.

Kolejnego dnia docieramy do Bratysławy. Szukając noclegu, musieliśmy kierować się względami praktycznymi, czyli odpowiednim parkingiem. Wybraliśmy hotel zlokalizowany blisko starego miasta, przy głównej ulicy. Na miejscu okazało się, że trafiliśmy idealnie, bowiem jego właściciel ma również własną winnicę. Hotelowa restauracja bardzo zaskoczyła nas zarówno serwowanymi daniami, jak i przepysznym winem.

Podczas jazdy Outbackiem możemy delektować się ciszą, o ile oczywiście nie słuchamy muzyki.

Najważniejsze jest jednak to, że nie dochodzą męczące dźwięki spoza samochodu. To, jak i bardzo wygodne siedzenia powodują, że po całym dniu spędzonym w samochodzie wychodzimy z niego zupełnie niezmięci. To dla nas bardzo ważne, bo podczas całej podróży spędziliśmy w nim prawie dwa tygodnie.

W Bratysławie odwiedzamy Instytut Polski i przejeżdżamy obrzeżami malowniczego Starego Miasta. Będąc w stolicy Słowacji, warto odwiedzić górujący nad miastem Zamek Bratysławski, skąd rozpościera się widok na miasto podzielone rzeką Dunaj. Niewątpliwą zaletą położenia jest bliskość kolejnej europejskiej stolicy, którą odwiedzamy, czyli Wiednia. Na zwiedzanie Wiednia warto sobie zaplanować kilka dni, a najlepiej przyjechać tutaj w weekend. Możemy wtedy skorzystać z możliwości łatwiejszego i bezpłatnego parkowania praktycznie w samym centrum. Miłośnicy mięsa na pewno powinni skosztować wiedeńskiego sznycła. Można to zrobić np. w restauracji Figlmüller, która serwuje to tradycyjne danie niezmiennie od ponad stu

Przy przepakowywaniu bagaży uświadomiłem sobie, o ile większy jest nowy Outback. To, co nie zmieściło się w naszym bagażniku, tutaj weszło już bez problemu.

lat. Nie będzie to jednak tani obiad, choć jak powiedział mój znajomy z Wiednia: raz w życiu warto.

Przy parkowaniu tak dużego samochodu jak Outback bardzo przydają się czujniki parkowania z kamerami. Na uwagę zasługuje szczególnie kamera pokazująca nam prawe przednie koło. Dzięki temu możemy zaparkować dokładnie przy krawężniku bez ryzyka otarcia opony.

Przed wjazdem w Alpy Wsłone nocujemy w Salzburgu. Tutaj warto obejrzeć zabytkowe centrum miasta, znajdujące się na liście Unesco, oraz jeden z najwyższych zamków w Europie, czyli twierdzę Hohen-salzburg. Salzburg to miasto Mozarta, który tutaj się urodził i zaczynał komponować. W domu Mozarta przy Parkplatz możemy zobaczyć między innymi fortepian i skrzypce wielkiego kompozytora.

Poruszanie się po Salzburgu nie jest łatwe. W centrum większość ulic jest jednokierunkowa, jest mnóstwo zakazów skrętu i ciężko jest zaparkować. Planując dłuższą wizytę w Salzburgu, warto kupić kartę Salzburg card, która zapewni bezpłatne



wejścia do muzeów, bezpłatne przejazdy kolejką do twierdzy oraz liczne zniżki w atrakcjach turystycznych.

Przejazd przez Alpy zawsze sprawia wiele radości, szczególnie na bocznych, krętych drogach. Jeżeli dopisze nam słoneczna pogoda,

możemy cieszyć się niezwykłymi widokami. Po nocy spędzonej w Alpach wjeżdżamy na tereny Szwajcarii. Przejazd przez góry nie był łatwy dla załogi zabytkowego samochodu. Temperatura – 20 stopni nie pomagała, a Michał i Svieta

Przejazd przez Alpy zawsze sprawia wiele radości, szczególnie na bocznych, krętych drogach. Jeżeli dopisze nam słoneczna pogoda, możemy cieszyć się niezwykłymi widokami.

jechali przykryci kocami. W ich aucie po prostu nie ma ogrzewania. Nasza droga wiedzie przez jeden z najbardziej znanych szwajcarskich kurortów – Sankt Moritz. Niestety możemy podziwiać go tylko przez okna samochodu.

Zostawiamy za plecami Alpy i docieramy do jeziora Como. Poruszamy się jego zachodnim brzegiem. To również niesamowite miejsce, warte osobnej wycieczki. Widoki zapierają dech w piersiach, szczególnie gdy obejrzymy się za siebie i zobaczymy jezioro, w oddali drugą część brzegu skąpaną w zachodzącym słońcu, a w tle majestatyczne, ośnieżone góry. Okolice jeziora są „wymarłe” o tej porze roku. Na próżno tu szukać otwartej restauracji, możemy liczyć tylko na kawę i to tylko w jakimś nietłumym do znalezienia lokaliku.

○○●○

Tak niesamowite widoki towarzyszą nam przez kolejne 80 kilometrów. Wieczorem docieramy na nocleg w okolicach Alessandrii.

Podczas całej trasy odwiedzaliśmy różne ośrodki polonijne oraz znajome i zaprzyjaźnione miejsca, aby poinformować o naszej akcji, zostawić plakaty oraz pocztówki informacyjne. Nie inaczej było w Mediolanie. Poruszając się po mieście lub za naszym zabytkowym samochodem, często ustawialiśmy tempomat. Dzięki technologii EyeSight jazda po mieście była naprawdę przyjemna, bo samochód sam przyspieszał i hamował. W mieście można zmniejszyć dystans do poprzedzającego nas samochodu na minimalny. W ostatnim etapie podróży docieramy do Morza Śródziemnego i jedziemy Lazurowym Wybrzeżem. To czas na otwarcie okna dachowego, założenie przeciwsłonecznych okularów i delektowanie się słońcem południa. W tamtych rejonach praktycznie o każdej porze roku można liczyć na słońce i dodatnie temperatury. Uczucie ciepła jest czasami złudne, bo po wyjściu z samochodu przy samym morzu czasami wiatr potrafi przysłowiowo urwać głowę. Trasa wzdłuż wybrzeża wiedzie przez ciąg miejscowości. Kończy się jedna i zaczyna kolejna, czasami nawet nie wiemy kiedy. Palmy, nadmorska flora i architektura dopełniają wewnętrznego zadowolenia z przebytej trasy.

Dojeżdżamy do Monte Carlo, dokładnie na czas, nasz zabytkowy samochód przejeżdża rampę startową Rajdu Monte Carlo Historique jako pierwsza załoga.

Monte Carlo to tak naprawdę osiedle, ale za to największe na świecie. Jest jednym z siedmiu osiedli należących do Księstwa Monako. Jeżdżąc lub spacerując, bardzo łatwo jest opuścić jednak Monako i znaleźć się na terytorium Francji. W zasadzie to kwestia dosłownie 200 metrów, licząc od słynnego kasyna lub portu jachtowego.



Co warto zobaczyć w Monte Carlo? Całość możemy zwiedzić w ciągu jednego dnia. Osiedle położone jest na stoku górskim, co czyni go niezwykle malowniczym. Nad całością góruje pałac księcia, gdzie mieszka książę Albert. Spacer lub przejażdżka samochodem to okazja do podziwiania luksusowych samochodów i jachtów na tle eklektycznych budynków z drugiej połowy XIX wieku.

Automaniacy znają Monte Carlo przede wszystkim z trzech imprez: Rajdu Monte Carlo, będącego pierwszą rundą WRC, czyli Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Świata, odbywającego się tydzień później Rajdu Monte Carlo Historique oraz najbardziej popularnej imprezy – Grand Prix Formuły 1. Tor wyścigowy Circuit de Monaco jest torem ulicznym. Należy do jednych z najniebezpieczniejszych i najtrud-

niejszych na świecie. Wzdłuż całego toru znajdują się specjalne otwory do ustawiania barier wytyczających trasę, które układane są przed wyścigowym weekendem. Białoczerwone tarki na zakrętach są elementem codziennego wystroju ulic.

Warto wybrać się pod Casino de Monte Carlo – jedną z największych atrakcji. Fanów Jamesa Bonda z pewnością zainteresuje fakt, że w kasynie i poblizu kręcono ujęcia do dwóch

filmów o przygodach Bonda: „Nigdy nie mów nigdy” oraz „GoldenEye”. Tuż obok znajduje się również słynny Hotel de Paris. Plac pomiędzy tymi budynkami to także rewia samochodowa. Wzdłuż wytyczonego wąskiego pasa, którym można przejechać samochodem, gromadzą się turyści z gotowymi do robienia zdjęć komórkami. Oczywiście przejechaliśmy tam naszym Outbackiem, który na jakimś zdjęciu na pewno się znajdzie.

Monte Carlo to tak naprawdę osiedle, ale za to największe na świecie. Jest jednym z siedmiu osiedli należących do Księstwa Monako. Jeżdżąc lub spacerując, bardzo łatwo jest opuścić jednak Monako i znaleźć się na terytorium Francji.

Jadąc prosto, po 150 metrach trafiamy na najdroższą ulicę na świecie. Stawka za metr kwadratowy na Avenue Princess Grace spokojnie przekracza 200 tys. dolarów. Miejsce to znają doskonale fani Formuły 1. Znajduje się tam słynny nawrót przy hotelu Fairmont.

Jeżeli wybieriecie się tam zwracając uwagę nietuzinkowym samochodem, co w Monte Carlo nie jest prostym zadaniem, możecie liczyć na internetową sławę i chwałę. To właśnie tam o każdej porze spotkać można spotterów z telefonami, aparatami i kamerami, którzy chcą zarejestrować motoryzacyjnego „Świętego Graala”.

Po wąskich uliczkach warto pojeździć najpierw samochodem. To zdecydowanie nie jest miejsce dla niedzielnych kierowców i osób o słabych nerwach. Poza kilkoma głównymi ulicami jest bardzo ciasno. Trzeba także liczyć się z wszechobecnymi skuterami. Niektóre nawroty pomiędzy budynkami dla większych samochodów są dosłownie na styk. Jazda Outbackiem po krętych, wąskich uliczkach z wieloma przewyższeniami to frajda sama w sobie. Wbrew pozorom o miejsce do zaparkowania wcale nie jest tak trudno. Zapewne dlatego, że w centrum przepisy wymuszają przestawienie samochodu co 2 godziny i jest duża rotacja. Opłaty za parkowanie nie są bardzo wysokie. Gdy chcemy jednak zaparkować na dłużej, możemy skorzystać z płatnych klaustrofobicznych parkingów podziemnych lub zaparkować kilkaset metrów od centrum zupełnie za darmo.

Przechadzając się po centrum, nietrudno natknąć się na znane postacie, szczególnie ze świata motorsportu. My spotkaliśmy na przykład Fernando Alonso, który przyszedł na kawę do jednej z wielu restauracji przy porcie.

Podczas drogi powrotnej postanawiamy przejechać wzdłuż włoskiego jeziora Garda. O ile okolic jeziora Como były czarujące,

○○○●

ale wymarłe o tej porze roku, o tyle okolice Gardy bardzo pozytywnie nas zaskoczyły. Brzeg jeziora jest dostępny dla spacerujących, miejscowości nad nim są szerzej położone i pełne uliczek, w których warto się czasem pogubić. Jeden z takich celowych zjazdów w głąb malutkiej miejscowości zaowocował znalezieniem małej cafeterii przy mikroskopijnym wręcz porcie, w którym było zacumowanych kilka żaglówek. Uroczą architekturą, skąpaną w słońcu dzielnica portowa malutkiego miasteczka i cisza. Tylko dwie obce osoby przy stoliku obok, kilku przechadzających się mieszkańców i dosłownie zero turystów.

Aby jeszcze bardziej docenić piękno miejsca, w którym się znajdujemy, warto nabrać perspektywy.

Znaleźliśmy przypadkową drogę „w górę”. Widowskimi ser-pentynami, z uśmiechem na twarzy wyjeżdżaliśmy coraz wyżej, a widok był coraz bardziej niesamowity. Na jednym z nawrotów znaleźliśmy zatoczkę z parkingiem, małą, otwartą knajpką i doskonałym wręcz punktem widokowym na całą okolicę.

Gardę przejechaliśmy również wzdłuż zachodniego wybrzeża. Tego miejsca nie da się zwiedzić w jeden dzień, więc na pewno tu wrócimy. Co najciekawsze, warto przyjechać tu praktycznie o każdej porze roku, a poza sezonem jest nawet lepiej, bo niewielki ruch, otwarta spora część restauracji oraz brak tłumów sprzyja relaksowi.

Podczas powrotu mogliśmy bardziej przyjrzeć się naszemu

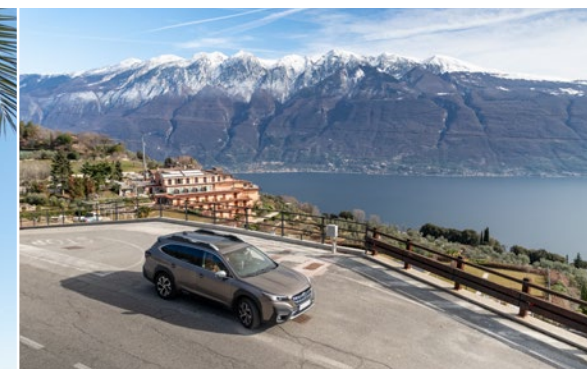
Brzeg jeziora jest dostępny dla spacerujących, miejscowości nad nim są szerzej położone i pełne uliczek, w których warto się czasem pogubić.



Outbackowi, ponieważ jechaliśmy sami. Sprawdziliśmy system EyeSight również na autostradzie. Tutaj również jest on bardzo pomocny. Przy większych prędkościach warto ustawić większy dystans od poprzedzającego nas samochodu. W tempomacie adaptacyjnym fajny jest system wyrównywania toru jazdy, który „pomagając nam skręcać”, powoduje, że mniej się męczymy.

Jedną z największych zalet Subaru jest trakcja. Przejeżdżając przez góry, zaliczyliśmy wszystkie pory roku i wszystkie rodzaje nawierzchni. Mieliśmy suchy asfalt, mokry asfalt, błoto pośniegowe, śnieg, oblodzone fragmenty. Dla Outbacka to w sumie bez znaczenia, wszędzie czuje się doskonale. Kilka razy wyprzedzaliśmy samochody, które nie mogły podjechać pod górę w śniegu.

Wiele z miejsc, które odwieziliśmy przejazdem podczas naszej wyprawy, wręcz prosi się o dokładne zgłębienie i stanowi pomysł na odrębną wycieczkę. Zrobiliśmy już listę miejsc do ponownego, dokładniejszego zwiedzenia. A do doświadczania nie-



znanych miejsc warto po prostu zjechać czasem z głównej drogi, gdziekolwiek się jest.

W chwili, gdy oddawaliśmy ten tekst do druku, akcja Road To Help wciąż trwała. Podczas zbiórek i aukcji na konto fundacji wpłynęło do tej pory ponad 82 tys. PLN. Pomagać trzeba jednak cały czas, wszystko wskazuje na to, że ta akcja jest jedynie początkiem czegoś większego.

KILKA PRAKTYCZNYCH WSKAZÓWEK, KTÓRE MOGĄ PRZYDAĆ SIĘ PODRÓŻUJĄCYM DO MONTE CARLO



Internet

Będąc w Monako należy bardzo uważać na sieć komórkową. Korzystanie z internetu będzie wiązało się z bardzo wysokimi opłatami. Jak temu zaradzić? Rozwiązanie jest bardzo proste. Należy ręcznie wybrać którąś z sieci francuskich. Nie będziemy mieli zasięgu we wszystkich miejscach, ale to w zupełności wystarczy. Podobna sytuacja ma miejsce, gdy zbliżacie się do granic ze Szwajcarią. Tam również warto wybrać ręcznie sieć, np. włoską lub austriacką, w zależności od tego, gdzie aktualnie jesteście. Moment nieuwagi bardzo łatwo odczuć w rachunku za telefon.



Fotoradary

We Włoszech i Francji na bocznych drogach jest bardzo dużo fotoradarów. Często są one słabo widoczne i mają różne postaci, np. niskich skrzynek. Sugerujemy przestrzeganie ograniczeń prędkości, szczególnie w terenie zabudowanym. Nam bardzo pomogła funkcjonalność mapy w nowym Outbacku. Samochód wydawał dźwięk, gdy zbliżaliśmy się do fotoradaru, nawet gdy nie była w tym momencie włączona mapa. To bardzo wygodne rozwiązanie, przypominające o zachowaniu odpowiedniej prędkości.



Kawa

We Włoszech jedyną słuszną kawą jest espresso, choć rano możemy jeszcze zamówić cappuccino. Jeżeli nie jesteście fanami takich kaw i marzy wam się americano lub kawa z mlekiem, to poproście o gorącą wodę lub mleko. Najczęściej dodatki te podawane są w osobnych dzbanuszkach każdemu zamawiającemu osobno i można samemu skomponować swoją ulubioną kawę. W mniejszych włoskich miejscowościach espresso kupimy za niecałe 1 euro, w restauracji w marinie w Monte Carlo zapłacimy już za nie nawet 5 euro. Będąc we Włoszech, na kawę warto wpaść do najmniejszej kawiarenki na największym odludziu, gdzie turyści nie docierają.



Pizza

Przejeżdżając przez Włochy, nie można zapomnieć o pizzy. W tym rejonie jest ona dobra praktycznie w każdym miejscu. Równie dobrą pizzę uświadczymy we Francji lub w Monako. We Włoszech za pizzę zapłacimy od 8 euro wzwyż, w Monte Carlo w bocznej części mariny cena wzrasta już o 70%. W samym Monte Carlo znajdziemy restauracje na każdej kieszeń, wystarczy oddalić się o kilka kroków od głównej ulicy. Nawet chłodne wieczory sprzyjają sączeniu jakiegoś dobrego trunku na ulicy, przy stoliku, przed małą knajpką.

CO BY BYŁO, GDYBY...

Jak potoczyłaby się historia świata, gdyby Thomas Edison nie wynalazł elektryczności? Co by było, gdyby nie zbudowano silnika spalinowego? Jeśli Fuji Heavy Industries nie zarzuciłoby projektu swojego pierwszego samochodu osobowego? Tego się nigdy nie dowiemy. Możemy jednak spróbować gdybać, co by się wydarzyło, gdyby pierwszym dwusładem marki Subaru został model 1500, znany wewnątrz pod kryptonimem P-1, a nie jako model 360.

Historia, którą dzisiaj wam opowiem, ma swój początek na chwilę przed rozpoczęciem się ery przedsiębiorstwa Fuji Heavy Industries. Po drugiej wojnie światowej z firmy Nakajima Aircraft powstało dwanaście mniejszych spółek. Toshio Matsubayashi, dyrektor zarządzający jedną z nich, Fuji Motors (produkującej nadwozia autobusowe), zwrócił uwagę na nagłe, szybkie bogacenie się japońskiego społeczeństwa w odbudowującej się po drugiej wojnie światowej Japonii. Ludzi coraz częściej było stać na zakup prywatnego samochodu i w tym właśnie Matsubayashi dostrzegł szansę na dalszy rozwój

firmy, którą zarządzał. Szefem projektu Fuji został inżynier Shinroku Momose, postać później związana ściśle z historią Subaru i wieloma jej kamieniami milowymi. W 1951 roku Momose otrzymał odgórne zlecenie opracowania samochodu osobowego pod wewnętrznym kryptonimem P-1, mającego być konkurencją dla sprzedawanych w tym czasie aut marek Toyota, Datsun czy Nissan. Shinroku Momose, wraz z doświadczonym inżynierem Yoshimonom Koguchi i początkującym Kozo Murota, musieli rozpocząć pracę od podstaw, ponieważ nikt w firmie poza nimi nie miał doświadczenia przy opracowywaniu samochodu.

Konstrukcja Subaru 1500 była nowoczesna i zaawansowana, jak na ówczesne japońskie standardy.

Fundamenty pod model, nad którym pracowali, powstały podczas studiowania dokumentacji zagranicznych konstrukcji. Według głównych założeń projektu pojazd miał mieć samonośne nadwozie typu sedan i silnik o pojemności 1500 ccm. Takie właśnie kryteria mieściły się w ówczesnym standardzie japońskiego samochodu kompaktowego.

W lipcu 1953 roku sześć spółek, w tym Fuji Motors, połączyło się w jedną – Fuji Heavy Industries, a prototypowe cztery sztuki P-1 ukończono na początku 1954 roku. Pierwszym prezesem Fuji Heavy Industries został Kenji Kita, który od początku był wielkim zwolenni-



kiem produkcji samochodów i rozwoju projektu P-1. To właśnie P-1 nieoficjalnie został pierwszym samochodem o nazwie Subaru. Nazwa modelu odnosiła się do pojemności silnika, czyli 1500. Pomysł na słowo „Subaru” wyszedł od samego prezesa. Słowo to w języku japońskim oznacza „plejady”, a nazwa i logotyp składający się z sześciu gwiazd miały symbolizować sześć firm wchodzących w skład Fuji Heavy Industries. Konstrukcja Subaru 1500 była nowoczesna i zaawansowana, jak na ówczesne japońskie standardy. Zgodnie z założeniami nadwozie było samonośne i był to pierwszy krajowy samochód o takiej konstrukcji. Dzięki temu udało się zredukować masę do 1230 kilogramów. Modne pontonowe nadwozie mieściło 6 osób. Mechanicznie zastosowano zaś niezależne zawieszenie przednich kół, w oparciu o poprzeczne wahacze, sprężyny i amortyzatory. Źródłem zasilania został silnik skonstruowany w firmie Fuji Seimitsu Kogyo o kodzie FG4A, będący w istocie zaczerpnięciem inspiracji z przedwojennego silnika Peugeota. Ten sam motor wykorzy-

stywany był również przez Prince Motors, na którego zlecenie zresztą powstał. Silnik miał pojemność 1484 ccm, rozrząd OHV, układ chłodzenia cieczą i wyciskał z tego moc 48 koni mechanicznych. Ustawiony wzdłużnie z przodu napę-

dzał tylną oś. Zatem to nie Subaru BRZ było pierwszym spod znaku Plejad o takim układzie napędowym, chociaż na osi czasu dzieli je prawie 60 lat.

Po pierwszych jazdach próbnych spostrzeżenia dotyczące 1500 były bardzo rokujące, napotkano jednak pewne trudności natury obiektywnej. W tzw. międzyczasie Prince Motors połączyła się z Fuji Seimitsu Kogyo i nie wyraziła zgody na dalsze wykorzystywanie silnika FG4A przez firmę Fuji Heavy Industries. Po wyprodukowaniu następnych siedmiu sztuk Subaru było więc zmuszone do opracowania kolejnej nowej jednostki. Fuji Heavy Industries miało doświadczenie w produkcji niewielkich silników do skuterów i lekkich samolotów, jednak ani jeden, ani drugi nie nadawał się do użycia w samochodzie osobowym. Skonstruowano zatem zupełnie nowy silnik, mając tym razem za punkt odniesienia brytyjskie jednostki OHV. Nowy motor w liczbach okazał się wydajniejszy od starszego, rozwijał większą moc i moment obrotowy. Przy okazji był





zaś w przypadku Fuji Heavy Industries produkcja samochodów była dopiero w fazie początkowego rozwoju. Toyota i Nissan także zaplanowały na najbliższą przyszłość nowe samochody w klasie 1500 ccm, czyli Subaru od razu na wstępie przeszłoby poważny chrzest. Godne stawienie czoła konkurencji wymagało więc ogromnych nakładów finansowych na zakłady produkcyjne i sieć dealerską, lecz koncern nie posiadał

środków, a bank nie był w stanie ich dać. Ludzie decyzyjni uznali, że rywalizacja z Toyotą i Nissanem to ryzyko nieproporcjonalnie duże do poziomu ewentualnych inwestycji. W tamtym momencie jedynym „dobytkiem” Fuji Heavy Industries była sieć sklepów rowerowych, stanowiąca swoistą sieć dealerską produkowanych od 1946 roku skuterów Rabbit. Ewentualne wdrożenie Subaru do produkcji odroczone



Samochód rokował naprawdę dobrze. Była szansa, że Subaru dzięki niemu zostałoby pierwszą, po Toyocie i Nissanie, siłą w tej klasie na japońskim rynku.

więc, a finalnie projekt trafił do szuflady i już nigdy nie został z niej wyciągnięty.

Odgórnia decyzja o braku dofinansowania wywołała duży smutek w zespole odpowiedzialnym za stworzenie samochodu. Tym bardziej że zbierał on obiecujące recenzje wśród użytkowników. Już po anulowaniu projektu P-1 Japońskie Towarzystwo Inżynierów Motoryzacyjnych zorganizowało test drogowy między Tokio i Kyoto, gdzie Subaru uzyskało najlepszy wynik na tle konkurencji. Wśród oponentów znalazła się m.in. Toyota Crown, przyszyły i niedoszły rywal. Ludzie obcujący z Subaru 1500 chwalili walory trakcyjne i bardzo porządne wykonanie samochodu.

Gdyby Subaru 1500 ostatecznie weszło do produkcji, historia świata motoryzacji mogłaby potoczyć się zupełnie inaczej. Samochód rokował naprawdę dobrze. Była szansa, że Subaru dzięki niemu zostałoby pierwszą, po Toyocie i Nissanie, siłą w tej klasie na japońskim rynku. Jednakże gdyby projekt P-1 został zatwierdzony i zainwestowano by w jego rozwój, nigdy nie powstałoby Subaru 360, które wyszło spod ręki tych samych inżynierów. Tymczasem to właśnie ten model ostatecznie został pierwszym masowo produkowanym autem spod znaku Subaru i od niego należy rysować od pnia w górę drzewo genealogiczne tej marki. Drzewo aktualnie wysokie i rozłożyste, bogate w liście i piękne owoce.



również o kilkadziesiąt kilogramów lżejszy. 54 konie mechaniczne przy mniejszej masie całego samochodu pozytywnie wpłynęły na osiągi.

Na wiosnę 1955 roku wyprodukowano łącznie dwadzieścia egzemplarzy Subaru 1500. Poza jedenastoma z silnikiem FG4A złożono jeszcze dziewięć z L4-1. Sześć z wyprodukowanych aut trafiło do korporacji taksówkarskich w miastach Isesaki, Ota i Honjo, gdzie funkcjonując w warunkach typowej miejskiej eksploatacji przechodziły realne testy w ruchu ulicznym. Ośiem innych poruszało się prywatnie. Samochody jeździły tak przez około rok, a informacje zwrotne od użytkowników były bardzo pozytywne, gdyż eksploatacja dawała dobre rezultaty. Niestety, wkrótce napotkano kolejny problem, znacznie poważniejszy od chwilowego braku silnika.

Kiedy nie wiadomo, o co chodzi, zazwyczaj chodzi o pieniądze. Najwyższe kierownictwo finansowe Fuji Heavy Industries pochodziło z przedsiębiorstwa Industrial Bank of Japan i to właśnie ta instytucja

pośrednio zastopowała rozwój projektu. Bank nie był zainteresowany inwestowaniem pieniędzy w niepewny biznes, zwłaszcza że już prowadził interesy z najważniejszymi

graczami na wewnętrznym rynku, czyli Toyotą i Nissanem. Byli to już znani w tamtym czasie producenci samochodów, z poważnymi fabrykami i rozbudowaną siecią sprzedaży,



LEASING TO DRUGA NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANA PRZEZ FIRMY FORMA FINANSOWANIA

Jak wskazuje najnowsza, 3. edycja badania „Leasing Index”, zrealizowanego przez Santander Leasing, z roku na rok wzrasta poziom wykorzystania leasingu wśród małych firm. Korzystanie z leasingu (obecnie lub w przeszłości) deklaruje w tym roku 49 proc. przedsiębiorstw zatrudniających na stałe do 49 pracowników. W porównaniu do badania z 2019 r. jest to odsetek wyższy o 6 punktów procentowych, a w porównaniu do edycji z 2016 r. różnica wynosi +14 punktów procentowych. Skorzystanie z leasingu w przyszłości rozważa kolejne 18 proc. firm.

W porównaniu do poprzedniej edycji badania wzrosło wykorzystanie prawie wszystkich analizowanych form finansowania zewnętrznego. Największą różnicę można zauważyć w przypadku dotacji i subwencji krajowych, co należy łączyć ze wsparciem oferowanym firmom na szeroką skalę w ciągu ostatniego roku w ramach tzw. tarcz antykrzysowych. Wnioski z ostatniej edycji w przypadku branży leasingowej są jednoznaczne – leasing zadomowił się wśród polskich przedsiębiorców na dobre, a jak wskazują deklaracje firm – nawet pandemia nie zmieniła tego podejścia i w stosunku do ostatnich lat jego świadomość z roku na rok jako narzędzia inwestycyjnego wzrosła w tempie dwucyfrowym. To pokazuje, że potencjał tej branży jako bezpiecznej i oczywistej dla firm formy inwestowania jest o wiele większy. To z pewnością będzie napędzać kolejne wzrosty odnotowane w poszczególnych segmentach rynku, co potwierdzają wskazania firm, które aż w 18 proc. nie korzystają jeszcze z leasingu, a rozważają to w przyszłości. To determinuje sektor do ciągłego rozwoju i oferowania rozwiązań spełniających oczekiwania firm z segmentu MŚP.

Ogółem korzystanie z leasingu deklaruje 49 proc. małych firm w Polsce, co stanowi odsetek wyższy o 6 punktów procentowych w porównaniu z 2019 r. i o 14 punktów procentowych w porównaniu z 2016 r. Co istotne, poziom wykorzystywania leasingu wrasta wraz z wielkością firm. W przypadku jednoosobowych działalności wynosi on 37 proc., w przedsiębiorstwach liczących od 2 do 9 pracowników – aż 53 proc., a w firmach zatrudniających do 49 osób – 52 proc.

– *Optymistycznie nastraja fakt, że aż 22 proc. jednoosobowych firm i 21 proc. zatrudniających do 49 pracowników planuje inwestować z wykorzystaniem leasingu. Wzrosty sprzedaży leasingu realizowane są także dzięki strategii biznesowej, którą wyróżniają uniwersalność, elastyczność oraz transparentność warunków umowy leasingu. Biorąc pod uwagę, jak dynamicznie rośnie rynek, nie mam wątpliwości, że znacząca część ich inwestycji przez kolejne lata będzie sfinansowana za pomocą leasingu. Szczególnie cieszy, że przedsiębiorcy już korzystający z leasingu to ci najbardziej prężni, rozwijający się, zmieniający maszyny i pojazdy na bardziej nowoczesne, efektywne, przyjazne środowisku – wskazuje Mariusz*

Wnioski z ostatniej edycji w przypadku branży leasingowej są jednoznaczne – leasing zadomowił się wśród polskich przedsiębiorców na dobre, a jak wskazują deklaracje firm – nawet pandemia nie zmieniła tego podejścia i w stosunku do ostatnich lat jego świadomość z roku na rok jako narzędzia inwestycyjnego wzrosła w tempie dwucyfrowym.

Włodarczyk, dyrektor zarządzający Santander Leasing.

Branże wykazują różnorodne wyniki dla leasingu

Jak wynika z badania Leasing Index, różnice w świadomości zalet leasingu nie zależą tylko od wielkości firmy. Wskazania przedsiębiorców pokazują dysproporcje pomiędzy poszczególnymi sektorami polskiej gospodarki. Obecnie z leasingu korzysta: aż 64 proc. firm z sektora budowlanego (wzrost w stosunku do 2019 r. o 22 punkty procentowe), 54 proc. firm handlowych (wzrost o 15 punktów procentowych), 47 proc. przedsiębiorstw produkcyjnych (spadek o 1 punkt procentowy) oraz 38 proc. usługowych (spadek o 2 punkty procentowe).

– *Prognozy w zakresie planów inwestycyjnych w oparciu o leasing w poszczególnych branżach nie są już tak rozbieżne, niemniej jednak nadal wskazują na dynamiczny przyrost w kolejnych miesiącach. W przypadku sektora budowlanego 16 proc. firm planuje w przyszłości skorzystać z takiego finansowania, handlowego – 22 proc., produkcyjnego – 20 proc., a usługowego – 16 proc. W tej sytuacji prognozy kolejnej 2-cyfrowej dynamiki wzrostów dla naszego sektora to wielki*

zastrzyk optymizmu – mówi Mariusz Włodarczyk. – Kluczem do dalszego rozwoju rynku jest poszerzenie grupy odbiorców świadomych tego, że bez względu na wielkość czy branżę, leasing może być tą najprostszą i najkorzystniejszą formą finansowania – dodaje.

Rośnie świadomość ekologiczna firm

Jesteśmy przedsiębiorcami, pracownikami, konsumentami i w każdej z tych ról mamy wpływ na środowisko. Postawa proekologiczna znajduje rosnące odzwierciedlenie w priorytetach firm. Budowa eco-friendly i nowoczesnego wizerunku

ku również staje się coraz częściej celem małych firm w Polsce. Taki kierunek w swoich działaniach stawia sobie już 51 proc. firm, natomiast w badaniu z 2019 r. było to zaledwie 27 proc.

» Dla 83 proc. firm planujących zakup ekopojazdu leasing wydaje

się najbardziej prawdopodobną formą finansowania.

» 73 proc. małych przedsiębiorstw namawia pracowników do proekologicznych zachowań, takich jak oszczędzanie wody czy segregacja śmieci.

» 64 proc. przedsiębiorców chce wykorzystywać e-dokumenty w celu redukcji zużycia papieru.

Wśród firm, które rozważają zakup samochodu elektrycznego lub hybrydowego, leasing wydaje się najbardziej prawdopodobną formą finansowania tego zakupu (83 proc. odpowiedziało „zdecydowanie tak” lub „raczej tak”). W przypadku sprzętu, maszyn i paneli fotowoltaicznych finansowanie poprzez leasing było wskazywane na poziomie 71 proc.

– Bez wątpienia optymistycznym wnioskiem z naszego badania jest odsetek przedsiębiorstw, które namawiają pracowników do

proekologicznych zachowań. Santander Leasing sam jest firmą, która działania przyjazne środowisku wpisuje nie tylko w strategię biznesową, posiadając listę własnych, wewnętrznych priorytetów w tym zakresie.

Należy podkreślić, że nieprzerwanie od 2010 r. wspieramy proekologiczne inwestycje firm w Polsce. W naszej opinii ten kierunek wzrostowy utrzyma się w polskiej elektromobilności. Nie tylko ze względu na światowy trend w zakresie poszukiwania alternatywnych i ekologicznych rozwiązań w obszarze mobilności i transformacji energetycznej, ale również chociażby z perspektywy ekonomicznej. Sprzyjać temu będzie również realizowany przez NFOŚiGW program „Mój Elektryk”. Pula dostępnych w nim środków wynosi obecnie 200 mln zł – podsumowuje Mariusz Włodarczyk.



CZY PIĘSZY STOJĄCY PRZED PRZEJŚCIEM DLA PIESZYCH MA PIERWSZEŃSTWO?

W tym artykule powrócę do tematu relacji kierujący – pieszy w związku z przejściem dla pieszych. Problem, który posłużył za tytuł niniejszego artykułu, był rozpatrywany przez Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim, wobec nieprzyjęcia przez kierującą samochodem grzywny w postępowaniu mandatowym.

Zacznijmy od przypomnienia brzmienia nowego przepisu wprowadzonego do ustawy Prawo o ruchu drogowym, obowiązującego od dnia 1 czerwca 2021 roku: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem, że kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu”.

Wprowadzony zapis udziela pierwszeństwa pieszemu będącemu w trakcie przechodzenia przez przejście oraz znajdującemu się w fazie wchodzenia na przejście. Należy to rozpatrywać posiłkując się definicją ustąpienia pierwszeństwa zawartą w art. 2 pkt 23 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Definicja ta stanowi, że ustąpienie pierwszeństwa to powstrzymanie się od ruchu,

W stosunku do pieszego, który doszedł do przejścia dla pieszych i jest przygotowany do wejścia na przejście, kierujący zobowiązani są do liczenia się z tym, że pieszy zdecyduje się na przejście wejść. To, że pieszy chwilowo powstrzymał się z wchodzeniem, oznaczać może, że prędkość zbliżających się pojazdów była na tyle duża, iż wywołała u pieszego odruch zatrzymania się.

jeżeli ruch mógłby zmusić kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku, a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości. Właśnie w oparciu o wskazane znaczenie pojęcia ustąpienia pierwszeństwa należy rozpatrywać sytuację z pieszym zarówno znajdującym się już na przejściu, jak i nań wchodzącym.

Do nieustąpienia pierwszeństwa w trakcie obecności pieszego na przejściu dochodzi wówczas, gdy kierujący pojazdem wymusi zatrzymanie pieszego, albo spowoduje konieczność przyspieszenia bądź zwolnienia kroku przez pieszego.

Do nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych dochodzi wówczas, gdy kierujący przerwie ciągłość jego wchodzenia poprzez wymuszenie konieczności zatrzymania, albo wymuszenie spowolnienia kroku.

Tylko takie i aż takie zarzuty można sformułować w odniesieniu do niewykonania dyspozycji przepisu w zakresie ustąpienia pierwszeństwa. Wydawać się więc może, że odpowiedź na zadane w tytule pytanie powinna brzmieć: „nie”. Jednak to tylko pozornie właściwa odpowiedź.

Zważyć należy, że **stojący przed przejściem dla pieszych, przygotowany do wejścia na nie, jest chroniony przez zapis we wstępnej części powołanego wyżej przepisu. Mówi on o ciążyącym na kierowcy obowiązku ograniczenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu lub wchodzących na nie.**

W stosunku do pieszego, który doszedł do przejścia dla pieszych i jest przygotowany do wejścia na przejście, kierowca zobowiązani są do liczenia się z tym, że pieszy zdecyduje się na przejście wejść. To, że pieszy chwilowo powstrzymał się z wchodzeniem, oznaczać może, że prędkość zbliżających się pojazdów była na tyle duża, iż wywołała u pieszego odruch zatrzymania się. Dodatkowo zważyć należy, że w definicji ustąpienia pierwszeństwa mowa jest o możliwości zmuszenia pieszego do zatrzymania, zwolnienia lub przyspieszenia kroku – a nie o czynności, która realnie musi się dokonać. Kierujący nie może rozwijaną prędkością wytworzyć u pieszego wrażenia, że jego prawa nie będą respektowane.

Clou zagadnienia przy zbliżaniu się przez kierowcę do oznaczonego przejścia dla pieszych to odpowiednio wczesne ograniczenie prędkości i stopniowe – w zależności od potrzeb – dalsze jej zmniejszanie.

W internecie oraz w publikacjach drukowanych znaleźć można kilka wypowiedzi ekspertów i pseudoekspertów zawężających znaczenie określenia „pieszy wchodzący” do momentu schodzenia przez pieszego z krawężnika, czyli stawiania nogi na przejściu dla pieszych (co przecież jest już obecnością na przejściu), względnie przypadku, w którym noga postawna jest na krawężniku, a druga jest uniesienia ponad jezdnię na przejściu.

Proponuję, nie dajmy się zwieść tym opiniom. Prowadzą one do tego, że kierowca, widząc pieszego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, mogą starać się zdążyć przed uniesieniem przez pieszego nogi nad przejściem. Przecież to paranoja. To wykładnia nieznana żadnemu z cywilizowanych motoryzacyjnie państw. Solidaryzuję się z kierowcami i jak oni kocham samochód, ale to zakrawa na lobbing kierowców pojazdów samochodowych. Przecież piesi – my także nimi bywamy – nie muszą przeproszać, że żyją. Oni powinni mieć powód, żeby na przejściu dla pieszych, do którego niejednokrotnie dochodzą nadrabiając drogi, byli na nim traktowani należycie. Należycie, tzn. jako współuczestnicy ruchu drogowemu, którym – jak wszystkim innym uczestnikom – należy

się szacunek i uprzywilejowana pozycja. Przejście dla pieszych jest niejako przedłużeniem chodnika. Po to przejścia są wyznaczane. Przejścia powinny być enklawą bezpieczeństwa pieszych podczas przekraczania jezdni. Tak to zostało wymyślone i w wielu krajach jest skrupulatnie przestrzegane. Powinno tak być również w naszym kraju.

Notabene piesi swoim zachowaniem wielokrotnie odbierają sobie prawo do szacunku. Świadomie, albo przez nieuwagę, wchodzą bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, co nie tylko jest zabronione (art. 14 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym), ale świadczy o kompletnej ignorancji i skrajnej nieostrożności. Bywa też, że bez cienia refleksji podchodzą do przejścia dla pieszych, wcale nie mając zamiaru przechodzenia.

Ale kierowcy po to się szkolą i zdają egzamin na prawo jazdy, żeby być mądrzejszymi i **nigdy nie dać się zaskoczyć – nawet kompletnie nierozważnemu pieszemu lub osobie używającej urządzenia wspomagającego ruch.** Przypominam, że ci uczestnicy ruchu, do których należą między innymi jeżdżący na rolkach lub tradycyjnych hulajnogach, także mogą pokonywać jezdnię przy wykorzystaniu przejścia dla pieszych.

W tym miejscu ponownie wracamy do tematu prędkości w trakcie zbliżania się pojazdu do przejścia dla pieszych. **Kierujący, odpowiednio zmniejszając prędkość, ma możliwość reakcji na zachowania pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch. Nawet na te nieprawidłowe.**

Nasuwa się pytanie, czy kierowca w ogóle może uwolnić się od odpowiedzialności za zdarzenie, które miało miejsce na przejściu dla pieszych.

Odpowiedź brzmi: „tak, ale w bardzo ograniczonym zakresie”. Warunkiem będzie wyliczona bardzo mała prędkość pojazdu oraz przypadek wtargnięcia osoby na przejście dla pieszych. Za wtargnięcie zostanie zakwalifikowane wejście (wbiegnięcie, wjechanie) bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, w sytuacji, której kierowca nie mógł przewidzieć, albo w stopniu znacznym miał ograniczoną możliwość przewidzenia takiego zachowania pieszego, które nie pozostawiało mu czasu na odpowiednią reakcję.

W wykroczeniach bez skutków (jak np. w przypadku rozpatrywanym przez sąd w Piotrkowie) odpowiedzialność będzie związana z możliwością wymuszenia przez kierowcę pierwszeństwa na pieszem (lub osobie używającej urządzenia wspomagającego ruch) i rozwijaną przed przejściem dla pieszych prędkością.

W sytuacji, która stała się przedmiotem postępowania sądowego mieliśmy do czynienia z tą drugą przesłanką, czyli nadmierną prędkością samochodu rozwijaną przez kierowcę przed przejściem dla pieszych.

Stan faktyczny będący przedmiotem oceny policjanta, a następnie – po nieprzyjęciu mandatu przez kierowcę – oceny sądu, polegał na tym, że piesza stała przed przejściem rozglądając się, ale nie decydując się na postawienie kroku. Sytuacja była statyczna przez co o nieustąpieniu pierwszeństwa można mówić tylko potencjalnie, hipotetycznie, w tym sensie, że zachowanie kierowcy samochodem zmuszało pieszą do braku aktywności wejścia na przejście. Zasadniczą podstawą przyjętych ocen stała się prędkość, której kierowca

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych i odpowiednio zmniejszając prędkość, ma możliwość reakcji na zachowania pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch. Nawet na te nieprawidłowe.

samochodem nie zmniejszyla. Jej tłumaczenie, że piesza nie wchodziła na przejście nie mogło zostać uznane właśnie przez to, że prędkość nadjeżdżającego pojazdu uniemożliwiała pieszej podjęcie decyzji o wkroczeniu na przejście dla pieszych.

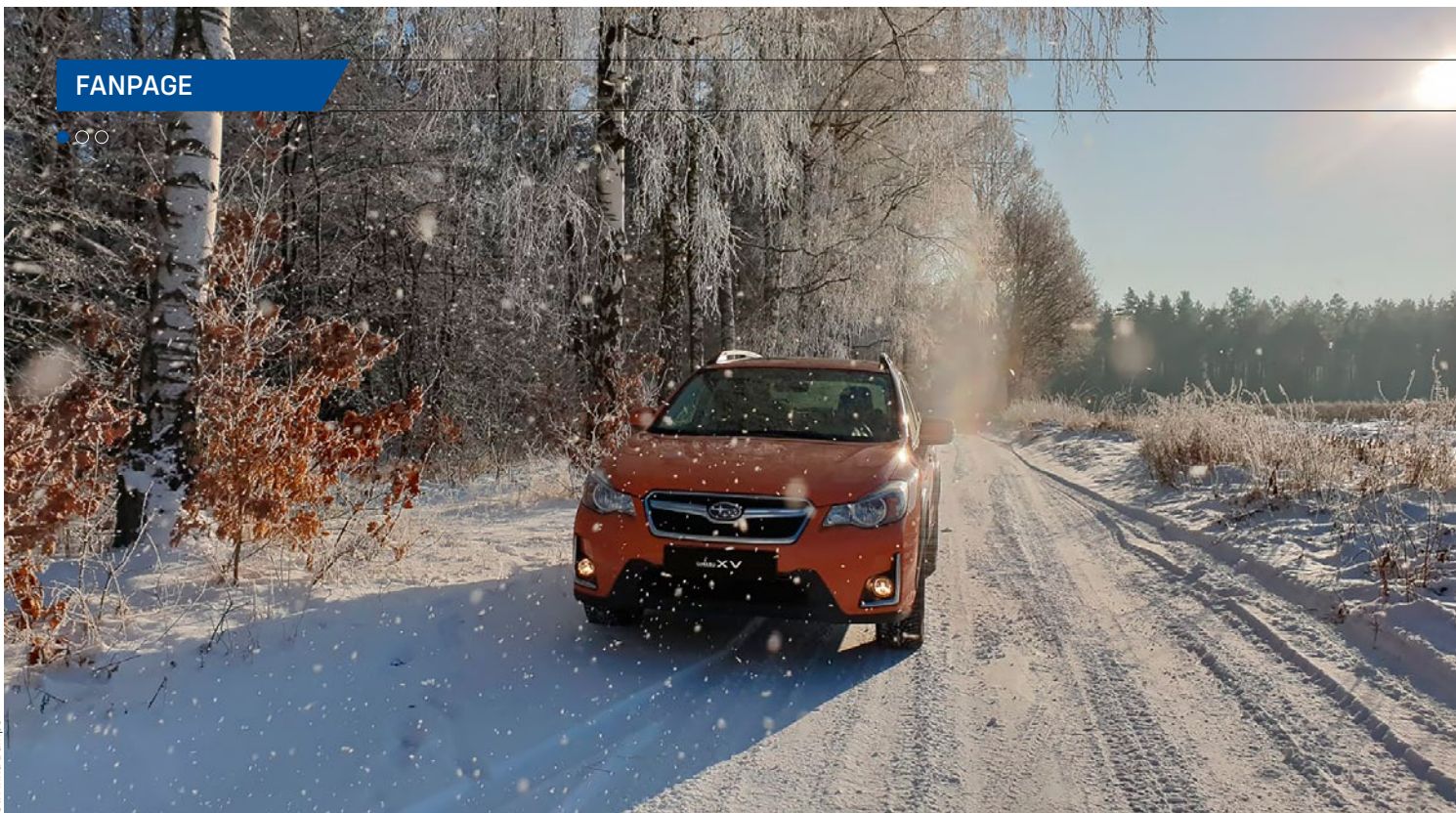
Jaka więc powinna być konkluzja? **Jeśli osoba piesza lub osoba używająca urządzenia wspomagającego ruch oczekuje na możliwość wejścia na przejście, powinno się jej to umożliwić.** Powinna ona być traktowana jako posiadająca pierwszeństwo, pomimo że w danym momencie brakuje dynamiki ruchu. Przecież brak dynamiki u chcącego pokonać jezdnię na przejściu dla pieszych wynika tylko z prędkości zbliżającego się (zbliżających) do przejścia pojazdu (pojazdów). Czyli zachowanie pieszego (osoby używającej u.w.r.) jest wymuszone na ganną postawą kierowcy, który wbrew obowiązkowi nie zmniejsza prędkości dojeżdżając do oznakowanego przejścia dla pieszych.

Jeżeli jako kierowca (samochodem, autobusem, rowerem, hulajnogą elektryczną...) pragniemy uchronić się od mandatu karnego, nie możemy zapomnieć o obowiązku zachowania szczególnej ostrożności i odpowiedniego zmniejszania prędkości w trakcie podjeżdżania do przejścia dla pieszych. Oczywiście grzywna w postępowaniu mandatowym lub sądowym (w razie nieprzyjęcia mandatu) będzie mniejszą karą niż najechanie na niechronionego uczestnika ruchu i spowodowanie u niego uszczerbku na zdrowiu lub spowodowanie jego śmierci.

Raz jeszcze podkreślę: **stopniowe zmniejszanie prędkości w sytuacji zbliżania się do przejścia dla pieszych jest podstawą właściwych relacji między kierowcami a pieszymi i innymi osobami uprawnionymi do korzystania z oznakowanego przejścia.**



Świadome, albo przez nieuwagę, wejście bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd jest nie tylko zabronione (art. 14 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym), ale świadczy o kompletnej ignorancji i skrajnej nieostrożności.



fot. Anna Dampc



fot. Maciej Gamski



fot. Rafał Piskorz



fot. Maksymilian Winczak



fot. Marek Ziemiakiewicz



fot. Mateusz Lubecki



fot. Grzegorz Szmydt



fot. Jakub Pelczar



fot. Konrad Błaszczyk

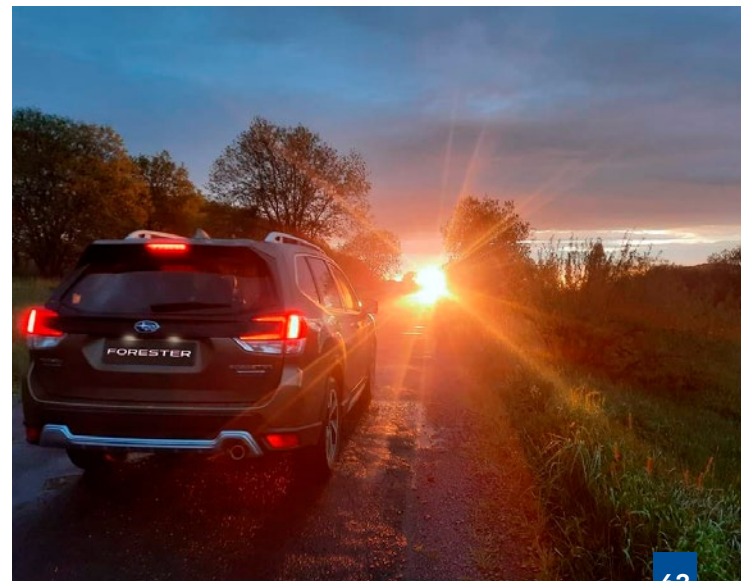
W tym roku, przy okazji Walentynek, postanowiliśmy zaprosić sympatyków marki Subaru do udziału w wyjątkowym projekcie #mojeSubaru. Dlaczego wybraliśmy właśnie ten dzień? Tematykę miłości postanowiliśmy potraktować uniwersalnie, nie tylko

w wymiarze międzyludzkim. Nasi fani bardzo chętnie podzielili się z nami swoimi pasjami i miłością do marki, tworząc wspólnie album ze zdjęciami kierowców i sympatyków Subaru! Po raz kolejny udowodnili, że miłość do Subaru to coś więcej niż tylko jazda samochodem!

Fotografie pokazują nie tylko codzienność kierowców aut spod znaku Plejad, ale również ich wspomnienia z wakacji, z torów wyścigowych oraz ważnych wydarzeń w życiu. Jesteśmy wdzięczni za to, że tylu ciekawych i pełnych pasji fanów Subaru tworzy naszą społeczność!



fot. Radek Kowal



fot. Monika Sułkowska-Szozurek



fot. Tomasz Wiczanowski



fot. Michał Nogowski



fot. Rafał Kozbiel



fot. David Pindelski



fot. Dyprian Smółka



fot. Łukasz Nowaczyk

Publikujemy wybrane zdjęcia walentynkowej akcji, ale za udział w zabawie dziękujemy wszystkim jej uczestnikom. Zapraszamy naszą społeczność Subaru do kolejnych projektów, które będziemy organizować cyklicznie, uzupełniając album nowymi zdjęciami.



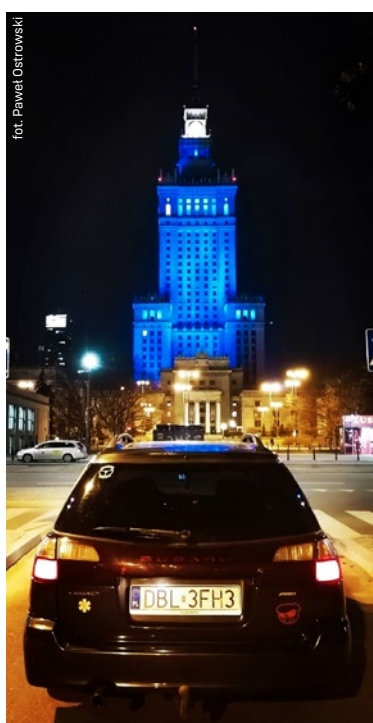
fot. Łukasz Kot



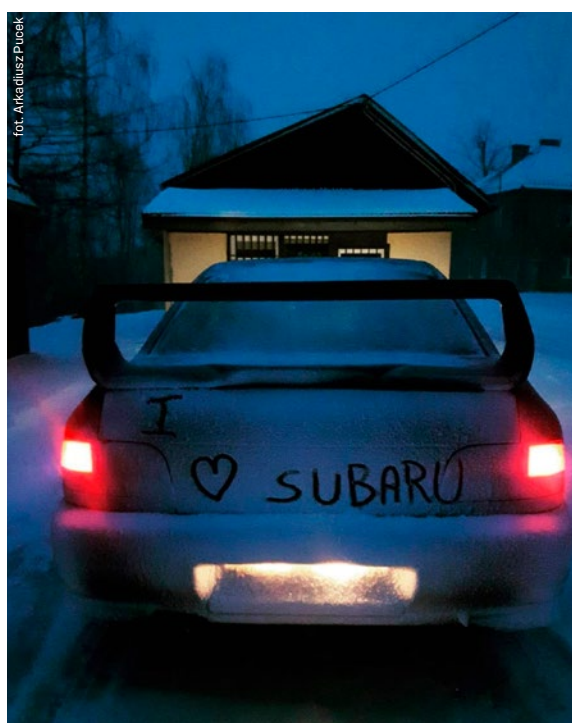
fot. Szymon Janicki



fot. Rafał Tomczyk ps. La faer



fot. Paweł Ostrowski



fot. Arkadiusz Pucek



fot. Łukasz Nürburging



fot. Joanna Bernard



fot. Piotr Kurowski



fot. Jarosław Szymański



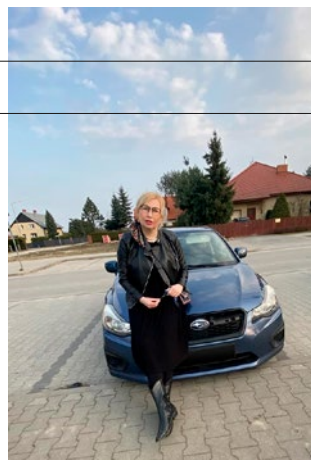
fot. Dominik Kaiser



fot. Marcin Cybulski



fot. Piotr Raski



fot. Roksana Jacko



fot. Paweł Chojnacki



fot. Marcin Jastrzębski



fot. Katarzyna Bągienko



fot. Marcin Motus



fot. Michał Pryczak

Zachęcamy czytelników magazynu „Plejady” do regularnych odwiedzin naszego profilu facebook.com/SubaruPolska i do udziału w kolejnych zabawach.



fot. Mariusz Szczepura

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

Redakcja / Wydawca / Reklama:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

ul. Josepha Conrada 51

31-357 Kraków

tel. 12 687 43 00

redakcja@plejady.subaru.pl

Redaktor naczelny: **Paweł Łatała**

pawel.latala@subaru.pl

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru.pl

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

Pozostałe zdjęcia: **archiwum Subaru, Subaru Corporation/Fuji Heavy Industries, Subaru Technica International, Szkoła Jazdy Subaru, iStock, Shutterstock, Adobe Stock, Unsplash**

MAGAZYN PLEJADY jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja zastrzega sobie prawo do edycji tekstów oraz zmiany treści artykułów. Redakcja zastrzega sobie prawo do podejmowania decyzji odnośnie do publikacji artykułów i zdjęć, odmowy publikacji i czasu publikacji. Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody Wydawcy – zabronione.

plejady.subaru.pl

facebook.com/SubaruPolska

ISSN 1897-1989



SJS SZKOŁA JAZDY
SUBARU



XI OGÓLNOPOLSKI ZŁOT

WŁAŚCICIELI SAMOCHODÓW SUBARU IMPREZA I SUBARU BRZ

29 LIPCA

>>

TOR KIELCE

>>

MIEDZIANA GÓRA



www.szkojazdysubaru.pl



facebook.com/SJS.pl