

# Rajd Dakar 2009 oczami logistyka

wywiad z Davidem Serieys, szefem logistyki MMSP<sup>1</sup>

Prezentacja pojazdów uczestniczących w rajdzie Dakar 2009 przed startem w Buenos Aires (źródło: MMC Car Poland Sp. z o. o.).



31 Rajd Dakar, po raz pierwszy w historii, został rozegrany w 2009 roku na terytorium Ameryki Południowej, zgodnie z decyzją jego organizatora, Amaury Sport Organisation. Całkowita długość trasy rajdu Dakar 2009 (rozgranego w dniach 3 – 18 stycznia) wyniosła 9 574 km, z czego 5 652 km podzielono na 14 odcinków specjalnych. Ich długość wahała się od 215 do 666 km. Zawodnicy musieli także zmierzyć się z dużymi wysokościami, bowiem trasa biegnąca prze Andy osiągała wysokość ponad 300 m n. p. m. Na starcie rajdu w Buenos Aires stanęło 217 motocykli, 25 quadów, 177 samochodów i 81 ciężarówek.

**Iwo Nowak:** *Jaki wpływ na pańskie działania i zadania oraz logistyczną stronę przedsięwzięcia ma przeniesienie rajdu Dakar z Afryki do Ameryki Południowej?*

**David Serieys:** Zakres mojej odpowiedzialności nie uległ żadnej zmianie. Nadal muszę zająć się kompletną logistyką operacji podejmowanych przez zespół. To dotyczy precyzyjnego planowania ruchów zespołu, zakwaterowania, zaopatrzenia w paliwo, transportu towarów i organizacji działań przed, podczas i po każdym z etapów rajdu. Przeniesienie imprezy z Afryki do Chile i Argentyny nie zmieniło zasadniczo mojego podejścia do zadań, jakie czekają mnie podczas tej edycji Dakaru. Nie miałem ani razu do czynienia z dwiema identycznymi imprezami i za każdym razem całe planowanie trzeba było rozpoczynać od czystej kartki papieru. Faktycznie mieliśmy już wypracowane pewne schematy na przestrzeni lat, jak choćby poznanie i zrozumienie wymogów, jakie musieliśmy



źródło: [http://www.dakar.com/2009/DAK/presentation/fr/fr/3\\_5-le-parcours.html](http://www.dakar.com/2009/DAK/presentation/fr/fr/3_5-le-parcours.html).

uczestniczyć w wielu edycjach Por Las Pampas Rally.

**I. N.:** *Czy ta przeprowadzka uczyniła pańską pracę bardziej skomplikowaną?*

**D. S.:** Pewne aspekty mojej pracy naturalnie stały się bardziej złożone, ale inne łatwiejsze. Przykładowo, transport całego naszego ekwipunku i pojazdów pomocniczych do Ameryki Południowej był zdecydowanie łatwiejszy, dzięki temu, że A. S. O.<sup>2</sup> zagwa-



Jedna z załóg Mitsubishi na trasie rajdu  
(źródło: [http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07\\_f01.jpg](http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07_f01.jpg)).

spełnić w Afryce, a zorganizowanie Dakaru w Południowej Ameryce było całkowicie nowym wyzwaniem dla większości uczestników. Pamiętajmy jednak, że MMSP jest niesłyszalnie doświadczoną organizacją i może czerpać wiedzę na przykład ze swojego

rantowało statek, który przewiózł niemal wszystko z Le Havre do Buenos Aires. Transport lotniczy wykorzystaliśmy w dwóch przypadkach: wysłanie Racing Lancerów po „shakedownie” we Francji i dowieszenie koniecznych części i podzespołów na dzień

<sup>1</sup> David Serieys jest szefem logistyki Mitsubishi Motor Sport (MMS), który zajmuje się długofalowym planowaniem i organizacją zadań kluczowych dla osiągnięcia jak najlepszego wyniku przez zespół Repsol Mitsubishi Ralliart w rajdzie Dakar (przyp. red.).



odpoczynku w Valparaiso. Mogliśmy także skorzystać z szerokiego wsparcia udzielanego nam przez lokalnych przedstawicieli Mitsubishi – takich jak argentyński importer Alfa Car, czy centrali MMC<sup>3</sup> Chile. Musiałem jedynie przygotować szczegółowe zestawienie naszych potrzeb, a oni w profesjonalny sposób realizowali nasze zamówienia. Obie firmy doskonale zdają sobie sprawę z tego, co jest potrzebne, bo obie wystawiają samochody w tamtejszych rajdach cross-country, łącznie z Por Las Pampas. Mam pełne zaufanie do nich i mogłem polegać na ich współpracy.

**I. N.:** *Jak cały ekwipunek został przetransportowany po rajdzie z Buenos Aires do waszej bazy we Francji?*

**D. S.:** Zespół zaplanował wcześniej urządzenie dnia co-drive'u w Buenos Aires tuż po mecie, a następnie cały sprzęt został załadowany na statek zarezerwowany przez A. S. O. To akurat prosta operacja. Nie było żadnych planów na korzystanie z transportu powietrznego z Argentyny do Europy.

**I. N.:** *Ilu ludzi liczył zespół Repsol Mitsubishi Ralliart podczas Dakaru 2009?*

**D. S.:** Podczas tej imprezy w naszym zespole było 64 ludzi, plus osoby, które nam pomagały jedynie podczas startu, dnia od-

podczas całego Dakaru 2009, bo Racing Lancer to całkowicie nowa konstrukcja i korzystamy z nowych technologii. Woleliśmy mieć na wszelki wypadek nieco więcej rąk do pracy przy samochodach pomiędzy etapami. Zatem w ekipie było 13 mechaników, 4 specjalistów odpowiedzialnych za nadwozie, 4 elektryków, 5 techników, 5 intendentów, 3 logistyków, kręgarz, 18 kierowców i mechaników obsługujących wszelkie pojazdy zaplecza, 3 osoby zarządzające zespołem oraz 8 kierowców i pilotów.

**I. N.:** *Ile czasu zajęły logistyczne przygotowania do Dakaru 2009?*

**D. S.:** Decyzja o organizacji rajdu Dakar 2009 w Ameryce Południowej zapadła w lutym ub. r., niedługo po ogłoszeniu odwołania edycji 2008. To dało nam 10 miesięcy na przygotowanie się do tego wydarzenia. Nasza praca ruszyła pełnym tempem, gdy A. S. O. w maju 2008 roku podało więcej szczegółów dotyczących imprezy, w tym miejsce jej rozpoczęcia i zakończenia, oraz informacje o dniu odpoczynku. To oznacza, że reszta roku była bardzo gorącym okresem dla naszego zespołu, a do tego dochodziły jeszcze imprezy, w których startowaliśmy i intensywny program testów Racing Lancera.

kich aut transportowych plus 2 auta szybkiego serwisu klasy T4 6x6, jadące tą samą trasą co zawodnicy. W tym roku zwiększyliśmy liczbę lekkich pojazdów z 6 do 8 (5 Pajero, 1 Outlander i 2 Pajero Sport), aby łatwiej transportować dodatkowy personel. W każdym z samochodów jechały 4 osoby.

**I. N.:** *Jak zorganizowano zaopatrzenie w paliwo na każdym z biwaków?*

**D. S.:** Nasz główny sponsor, Repsol, zaopatrzył nas w paliwo na rajd i odpowiadał za dostarczenie go do Buenos Aires oraz na dzień odpoczynku w Valparaiso. Naszym zadaniem było dostarczenie go na czas na każdy z biwaków na trasie. Posłużyły nam do tego 2 ciężarówki, zmieniające się na trasie w Argentynie i jedna, z której skorzystaliśmy w Chile, bo tam spędziliśmy mniej czasu.

**I. N.:** *Czy można Pana określić jako „jednosobowe przedsiębiorstwo logistyczne”, czy też korzysta pan z jakiegoś wsparcia?*

**D. S.:** Przygotowanie całego wyposażenia, dużych namiotów MMS<sup>2</sup> i organizacja biwaków, łącznie z dodatkową odzieżą, częściami itp., to ogromna praca. Szczęśliwie mogę korzystać z nieocenionej pomocy Philippe Tomasa i Pascala Millet, którzy zarządzają transportem zespołowej odzieży,



Obsługa pojazdów w parku serwisowym na trasie rajdu

(źródło: [http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07\\_h03.jpg](http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07_h03.jpg)).

Fragment jednego z odcinków rajdu  
(źródło: [http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07\\_h04.jpg](http://www.ralliart.co.jp/motorsports/e/09dakar/photo/07/07_h04.jpg)).



poczynku w Valparaiso i na mecie. To mniej więcej identyczny skład z tym, jaki mieliśmy na ubiegłym rajdzie, poza tym, że więcej osób pracowało w czasie całego rajdu, a mniej było takich, które wykonują swoje zadania jedynie w konkretnych momentach imprezy. Zwiększyliśmy skład techników

**I. N.:** *Jak zespół przemieszczał się podczas Dakaru?*

**D. S.:** Cała ekipa podróżowała pomiędzy etapami flotą 15 samochodów zaplecza. Jest tam 5 ciężarówek 6x6 (jedna przeznaczona do transportu wyposażenia logistycznego i 4 wiozące części zamienne), 8 lek-

wyposażenia biwakowego, świateł i cateringiem. Ich rola jest niesłychanie ważna, bo zajmują się wszystkim, czego potrzebujemy podczas każdego biwaku i dbają o to, by pełne wyposażenie było dostępne dla każdego z członków ekipy.

**I. N.:** *Dziękuję za rozmowę.*

<sup>2</sup> Amaury Sport Organisation – francuska instytucja, organizująca imprezy sportowe, w tym rajdy Dakar (przyp. red.).

<sup>3</sup> MMC – Mitsubishi Motor Corporation (przyp. red.).