



สู่ความสำเร็จบนเวทีดakar 2009

ประสาน ดวงวิบูลย์ มานะ พรศิริเชิด

- หลังจากจุดผ่านเปิดฉากการแข่งขันในปีที่แล้วไปแบบกร่อยๆ โดยที่ไม่มีการแข่งขันเกิดขึ้น เพราะปัญหาพู่ท้อการร้าย ในปี 2009 การแข่งทางพุนมารารอนซึ่งถือว่ามีความโหดที่สุดรายการหนึ่งของโลกอย่างดakar (Dakar) กำลังจะกลับมาสร้างสีสันในโลกมอเตอร์สปอร์ตอีกครั้ง พร้อมกับย้ายเวทีแข่งขันจากเดิมที่ใช้เส้นทางยุโรปใต้ผ่านไปทางแอฟริกาเหนือและตะวันตกมาเป็นทวีปอเมริกาใต้บนเส้นทางจากอาร์เจนติน่าไปชิลี เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านความปลอดภัย
- แรลลีสี่รายการนี้ดูเหมือนจะถูกโหลกกับนักแข่งไทย เพราะนับจากความสำเร็จของ พรสวรรค์ ศิริวัฒน์กุล ทางมิตซูบิชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) ก็ยังมีตัวตายตัวแทนขึ้นมาแทนที่ และในปี 2006 หลังจากเปิดตัวบนเวทีมอเตอร์สปอร์ตระดับโลกเป็นครั้งแรก **มานะ พรศิริเชิด** นักแข่งเพียงหนึ่งเดียวจากไทย ถือว่าสอบผ่านกับครั้งแรกบนเวทีระดับโลกนี้
- หลังจากเก็บเกี่ยวประสบการณ์มาถึง 2 ครั้ง (ปี 2008 การแข่งขันยกลีค) และการเตรียมตัวมาตลอดปีเต็มๆ มานะพร้อมแล้วสำหรับการกลับมาแข่งอีกครั้งกับดakarปี 2009 พร้อมกับทีมงานที่มี **ประสาน ดวงวิบูลย์** เป็นผู้จัดการดำเนินการดำเนินงาน ซึ่งผู้จัดการฝ่ายมอเตอร์สปอร์ต บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัดพูดกับบอกว่า ในปีนี้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายเป็นทีมไทยล้วนๆ และทาง MMTH (Mitsubishi Motors Thailand) เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด จะขาดก็ตรงการทำงานในส่วนของการขนส่ง ที่ยังต้องพึ่งประสบการณ์ของทีมงานจากต่างชาติ
- Thaidriver มีโอกาสได้พูดคุยถึงความเคลื่อนไหวและการเตรียมความพร้อมของทีมสำหรับการแข่งขันในปี 2009 กับ ‘เบื้องหน้า’ และ ‘เบื้องหลัง’ ที่จะนำทีมแข่งมิตซูบิชิเดินหน้าสู่ความสำเร็จ และสร้างชื่อเสียงให้กับประเทศไทย ส่วนโอกาสจะเป็นไปได้แค่ไหน ต้องติดตามการแข่งขันที่จะเริ่มขึ้นในวันที่ 3-18 มกราคม 2009 ซึ่งจากสถานที่แข่งขันที่ถูกเปลี่ยนใหม่ และทำให้ทุกคนต้องเริ่มนับหนึ่งใหม่ ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับ มานะ พรศิริเชิด ในการเดินหน้าสู่ความสำเร็จ

เบื้องหลัง

ประสาน ดวงวิบูลย์

ผู้จัดการฝ่ายมอเตอร์สปอร์ต
บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด

TD • ในเรื่องการจัดเตรียมทีมแข่ง และการคัดเลือกนักแข่งที่จะเข้าไปแข่งในดakarใครเป็นคนจัดการ ทางฝ่ายไทยหรือญี่ปุ่น

ประสาน • ที่ผ่านมาจะเป็น MMC (Mitsubishi Motors Corporation) เป็นคนจัดการ แต่ในปีนี้อาจเปลี่ยนนโยบายเป็นทีมไทยล้วนๆ เลย และทาง MMTH (Mitsubishi Motors Thailand) เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด ในเรื่องของรถสมัครใจเรื่องของรถที่จะใช้แข่ง เรื่องของสแปร์พาร์ท เรื่องของมีเดียทีวีและบอร์ดแคสต์ ทางเราเป็นคนจัดการเองหมด

TD • จบประมาณทางญี่ปุ่นสนับสนุนมากน้อย
แค่ไทย

ประสาน • ที่ผ่านมาจากญี่ปุ่นจะเป็นคน
สนับสนุน ในปีนี้พอมีการเปลี่ยนแปลงเรื่องงบประมาณทั้งหมดมาจากเมืองไทย

TD • แล้วอย่างนี้ ทางไทยมีสิทธิ์เดิมทีในการ
ทำงานหรือเปล่า

ประสาน • ทางไทยมีสิทธิ์เดิมทีครับ เราสามารถ
ที่จะเลือกได้ว่าเราต้องการอะไรในปีนี้ อย่างเช่น
ถ้าอยากจัดเพชรสส คอนเฟอเรนซ์ให้กับทีมที่อาเจน
ตินา เราก็ทำได้ เราสามารถที่จะทำการออก
อากาศหรือบอร์ดแคสของเราเอง ซึ่งในปีที่ผ่านมา
ต้องอ้างอิงกับทางญี่ปุ่นเยอะ

TD • ในปีนี้จะเลือกตัวไหนระหว่างปาจาโร่
สปอร์ตกับไทรทัน

ประสาน • จริงๆ แล้ว แพลนแรกเราใช้รถคันเดิม
ของปี 2008 คือ ไทรทันแต่พอเมืองไทยเริ่มขายเปิด
ตัวปาจาโร่ สปอร์ต เราก็เลยทำรถปาจาโร่ สปอร์ต
ขึ้นมาใช้ในการแข่งขันสำหรับปี 2009

TD • ได้ข่าวว่าในคอนนิตร์แข่งถูกส่งไปซีดีอีพี
ก็ฝรั่งเศส

ประสาน • จริงๆ แล้วตอนนี้รถอยู่ที่ฝรั่งเศส ทาง
ทีมงานที่สร้างรถแข่งปาจาโร่ สปอร์ต คันนี้เป็นทีมที่
เคยทำงานร่วมกับมิตซูบิชิ มอเตอร์ในฝรั่งเศสมา
ก่อน เหตุผลที่เราเลือกที่นี่ ก็เพราะทีมในฝรั่งเศส
เริ่มต้นกับการพัฒนารถคันนี้ มันก็เลยเป็นงานที่เรา
ทำไว้ก่อนอยู่แล้ว แล้วเราก็เห็นงานของเขาแล้ว ก็
ชอบ ด้วยรูปแบบของการออกแบบ และเทคโนโลยี
ที่เขาทำไป ค่อนข้างโดดเด่น เห็นชัดว่าเขาเป็นมือ
อาชีพในการทำรถแข่งดakar โดยเฉพาะ เราถึงได้
เลือกเขา

ส่วนเรื่องของราคาก็อยู่ในระดับที่เราจับได้
ส่วนสถานที่ทดสอบต้องออกจากปารีสไปประมาณ
3 ชั่วโมง อยู่แถวๆ เมืองลียง จริงอยู่ที่ฝรั่งเศส
สภาพพื้นที่และภูมิอากาศไม่เหมือนกับอาเจนตินา
หรือชิลีทั้งหมด แต่ก็เหมือนอยู่บ้าง ซึ่งบางส่วน
จะเหมือนกันเป็นทางวิ่งในเขา มีทรายบ้างนิด
หน่อย เท่าที่เราทราบเส้นทางในอาเจนตินาเป็น
ทางแคบเหมือนบ้านเรา วิ่งบนเขาเหมือนบ้านเรา
แต่หินก้อนใหญ่กว่า แล้วสภาวะที่กดดันที่สุดก็คือ
อากาศที่เบาบาง

TD • การปรับปรุงรถแข่งไปปีนี้น่าเกี่ยวกับปี
2007 กับตัวปัจจุบัน แตกต่างกันอย่างไร

ประสาน • แตกต่างกันเยอะมาก เป็นเรื่องของ
ช่วงล่างเรากำลังดูระบบช่วงล่างหลังอยู่ ไม่น่ายุ่ง
ยากอะไรเพราะว่าโรงงานที่ทำได้ก็อยู่ อยู่ใน
ฝรั่งเศสเองค่อนข้างเร็วกว่าที่เราทำและกำลังมาช่วง
ล่างหลังเป็นของ Ohlins

TD • แล้วความแตกต่างของเส้นทางที่เปลี่ยนไป
จากที่คุ้นเคยมานานในยุโรป-แอฟริกา ในจุดนี้การเตรียม
ความพร้อมเพิ่มเติมอะไรบ้าง

ประสาน • การเตรียมทีมของนักแข่งในไทยเรา
ก็ให้ออกกำลังมากขึ้น วิ่งมากขึ้น ด่านน้ำ และฝึก
เรื่องของการปอด ให้ปอดมีความยืดหยุ่นในการรับ
สภาพอากาศ

TD • ในเรื่องของโควตานักแข่ง และการคัด
เลือกนักแข่งเข้ามาแข่งขันในเดสปี พิจารณาจากจุดไหน



ประสาน • อยู่กับหลายๆ บั๊จจ้อยอย่างเช่นเราเลือกนักแข่งขึ้นมาเราคัดเลือกจากนัก
แข่งทั้งทีม เราวางไว้ที่ 2 คน บั๊จจ้อยหนึ่งในสองคนนั้นต้องลดน้ำหนักลงเยอะ ต้อง
ลดลงกว่า 40 กิโล มันก็หนักเกินกว่าเด็กคนหนึ่งที่กำลังจะไปแข่ง ถ้าถามว่ามีมือดีมี
ฝีมือดีแต่ว่าความสุขุมเยือกเย็นยังเป็นรองมานะ เท่ากับว่าตอนนี้เราได้มา 1 คนก่อน
อนาคตเราอยากได้อีกซักคนหนึ่ง จะเป็นนักแข่งไทยที่ไปคู่กัน อาจจะเป็นผู้ขับทั้งคู่
หรือเป็นผู้ช่วยคนขับที่เป็นคนไทย ขอศึกษานิดนึง เพราะว่าอยากให้เป็นทีมไทยล้วน
รวมถึงเซอร์วิสและทีมขนส่งด้วย คือรถทำจากเมืองไทย ทุกอย่างเตรียมจากเมืองไทย
ทีมงานทั้งหมดขึ้นไปแข่งกัน เป็นทีมอย่างเดียว

TD • ทีมงานที่กำกับที่เซอร์วิส ทีมนี้ปีกับที่ทำงานร่วมกันตั้งแต่สมัย 2-3 ปีที่แล้ว
หรือเปล่า

ประสาน • ใช่ครับ ทำงานตั้งแต่ปี 2005 และก็คุ้นเคยกับมานะ (พรศิริเชิด - นัก
แข่งของทีมมิตซูบิชิ ประเทศไทยดี ทั้งการขนส่งหรือ Logistics และก็เป็นทีมงานที่มา
จากสเปน

ทำไมต้องใช้สเปน ก็เพราะว่าอย่างแรกเลยเราให้ทางสเปนช่วยซัพพอร์ตการ
ขนส่งของทีมทั้งหมด การเคลื่อนย้ายอะไหล่และทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับทีม พวกนี้มี
อุปกรณ์ค่อนข้างเพียบพร้อมและชำนาญในพื้นที่ ทีมที่เรามอบหมายหน้าที่ในด้าน
การขนส่งมีประสบการณ์ในการแข่งขันดakarมาถึง 21 ครั้ง เพราะฉะนั้นทำให้เรามี
ความชำนาญอยู่แล้ว

แต่พอเปลี่ยนไปแข่งกันที่อาเจนตินาด้วยความคุ้นเคยเราก็ยังต้องใช้งานเขาอยู่
เพราะว่าการแข่งที่อาเจนตินาก็ยังไม่มีใครเคยไป และอีกอย่างก็คือ เรื่องของภาษาที่

ใช้ในดาการ์ ทางคนพื้นเมืองของอเมริกาได้ เขาจะพูดภาษาสเปน ที่มที่พูดได้ก็จะได้เปรียบไป

TD • ทางด้าน Co-Driver หรือ Navigator ทางเมเนออร์บิสกริโบ การคัดเลือกหรือเปล้า และ Co-Driver เป็นคนต่างชาติจะมีบทบาทใหม่ในการสื่อสารกัน

ประสาณ • ไม่ว่าจะเป็นคนไทยพูดให้คนฝรั่งเศส หรือคนฝรั่งเศส พูดให้คนไทยฟังก็ลำบากอยู่แล้ว เมื่อปีที่ผ่านมามาเราให้มานะกับเจียร์ (ลาคอบบ์-Co-Driver ชาวฝรั่งเศส) เจอกันค่อนข้างบ่อย มีการฝึกให้คุ้นเคยกัน ในด้านของการสื่อสาร จะสื่อสารให้เข้าใจกันมากขึ้น พอไม่ได้มีโอกาสแข่งก็เป็นที่น่าเสียดายว่าโอกาสนั้นมันอาจจะหายไป

เราก็มองว่าในเดือนพฤศจิกายนนี้ เมื่อรถเสร็จแล้วก่อนที่จะตรวจสภาพครั้งแรกเราจะไปเจอเขาที่ฝรั่งเศส อาจจะมีการ Test รถกันนิดหน่อย ซึ่งตามแผนการทำงานในปีนี้ เมื่อถึงในวันที่ 24 พฤศจิกายน และวันที่ 27 พฤศจิกายน รถแข่งก็คงตรวจสภาพเรียบร้อยแล้ว

TD • เรื่องของเส้นทางคิดว่าช่วงไหนเป็นช่วงที่หนักใจที่สุดของทีม มิทซูบิ ในคราวนี้

“ผมมองว่าถ้าการแข่งขันในทางเรียบน่าจะดีขึ้น เพราะในปีหน้าบางเส้นทางจะเป็นกลางปี ซึ่งก็หนักใจดีด้วยกับพู่ฉัด แต่ว่าการแข่งขันครอสคันทรีต้องใช้สนามที่เปิด มีความเสี่ยง 100% พู่ฉัดเองต้องลงทุนมากกว่า การแข่งขันในเซอร์กิต เพื่อที่จะให้เส้นทางสำหรับแข่งขันปลอดภัยทั้งคนแข่งและชาวบ้าน ณ วันนีทางมิทซูบิเองก็พยายามจะสอนคนให้รู้จักบอเตอรส์สปอร์ตว่า ดูยังไงให้สนุก รถแข่งขับกันยังไง ด้วยวิธีที่เราไปแข่งครอสคันทรี เราก็จะมีเรื่องบอเตอรส์สปอร์ตคลิสิกเข้ามา ก็จะเป็นการสอนให้เข้าใจถึงบอเตอรส์สปอร์ต”

ประสาณ • ผมมองว่าในช่วงที่ผ่านเขาเอาเจเนดึน่าไปซิติ ซึ่งเล็กแคบสูง มีความกดอากาศสูงกว่าระดับน้ำทะเลประมาณ 4,000 ฟุต แล้วเส้นทางที่ยาวไกลและอากาศที่เบาบางทำให้คนเราเหนื่อยง่ายอย่างที่ 2 ถ้าตัวนักแข่งไม่นิ่งมากเพียงพอโอกาสที่จะชนหินก็มีอีก ซึ่งเป็นสิ่งที่เราห่วง แต่เราห่วงเรื่องของเส้นทางมากกว่า

TD • ในการแข่งขันที่ผ่านมา ปัญหาของการเตรียมทีมตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งถึงจุดสุดท้าย เคยเจอปัญหาหนักๆ บ้างรึเปล้า

ประสาณ • ปัญหาที่ปวดหัวมากๆ คงเป็นเรื่องของความผิดพลาดของนักแข่งมากกว่า เพราะว่าทางทีมงานสร้างรถ และทีมขนส่ง เราคุ้นเคยกันดีแล้วประสบการณ์ 21 ปี มันสะสมให้รู้ว่ามีอะไรบ้างที่ต้องเตรียมพร้อม ส่วนที่หนักใจที่สุดเป็นคนของเราเอง ยังเข้าใจกติกาไม่ถ่องแท้ อ่านหนังสือไม่ครบทุกตัว นั่นคือสิ่งที่เราต้องปรับปรุง อย่างอื่นก็ไม่พว่มีอะไรมา

TD • จุดเริ่มต้นในการเตรียมทีมในการแข่งดาการ์แต่ละครั้ง มี การเตรียมทีมในช่วงประมาณไหน

ประสาณ • เราเริ่มตั้งแต่มีนาคม หลังจากจบการแข่งขันประมาณ 2 เดือน ซึ่งตอนนั้นผู้จัดก็คือ ASO ก็จะไปประกาศแล้วว่า นักแข่งที่ไปแข่งดาการ์สามารถนำสิทธิ์ในการสมัครแข่งขันซึ่งจะลดไป 20-30% ถ้าคุณสมัครในช่วงเดือนนี้ ส่วนการปิดรับสมัครคือ เดือนมิถุนายน จากนั้นแผน 6 เดือนก็จะถูกวางไว้ตลอดว่าอีก 6 เดือนข้างหน้า

หน้าคืออะไร ต้องเตรียมอะไรบ้างและต้องทำอะไรใหม่บ้าง แต่บางทีก็อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงกลางทางในระหว่างแข่งขันเหมือนกัน อย่างในปีที่ผ่านมา ปี 2006 เพราะปรากฏว่าหลายช่วงของการแข่งขันมันมีมากจนกระทั่งไปติดที่เพลาท้าย ทำให้เฟืองท้ายแตกและรถที่แข่งหลายๆ คันที่แข่งในดาการ์ก็เฟืองท้ายแตกกันทุกคัน เป็นเรื่องที่ทีมงานต้องแก้ไขกันไกลหลาย เพราะว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นคาดหมายจากแผนการที่เราวางเอาไว้

TD • ค่าสมัครในแต่ละครั้งประมาณเท่าไร

ประสาณ • ค่าสมัครแต่ละครั้งเบ็ดเสร็จแล้วประมาณ 8,000 ยูโร ต่อคัน (หรือประมาณ 368,000 บาท) เฉพาะรถแข่งนะครั้บ ยังไม่รวมค่าขนส่งจากฝรั่งเศสไปเอาเจเนดึน่าไปกลับ ค่าประกัน ค่าดีแคลร์ภาษี เรื่องของอะไหล่ ค่าเซอร์วิส ค่าแรง และอื่นๆ อีกเยอะแยะ ตัวเลขรวมน่าจะอยู่ประมาณ 100 ล้านบาทไทยต่อการแข่งขัน 1 สนาม

TD • การประชุมทีมวางแผนสำหรับการแข่งมีการเตรียมพร้อมอย่างไรรึบ้าง

ประสาณ • เราวางแผนกันทุกปีก่อนการแข่งขัน 2 วัน ก่อนสตาร์ท เราจะเริ่มคุยกันทั้งทีม ทั้งนักแข่งและทีมงานทุกคน เราจะคุยกันว่าถ้าจริงทางนี้ทีมเซอร์วิสจะวิ่งทางไหน พอทุกอย่างมาเปรียบเทียบแล้วมองเห็นภาพแล้ว นักแข่งเองก็คิดว่าถ้าตัวเขามีปัญหาเขาจะเจอทีมเซอร์วิสได้ที่ไหน

ที่นี้พอมาถึงอาร์เจนตินาผมคิดว่า น่าจะวิ่งทางเดียวกันเส้นทางเดิมไม่ว่าจะเป็นรถเซอร์วิสสำหรับให้ความช่วยเหลือหรือว่ารถแข่ง เพียงแต่ว่าจะไปแยกกันตรงไหนเท่านั้นเอง ตรงนี้ก็เป็นเรื่องที่เราต้องมาคุยกันใหม่ และเมื่ออยู่ที่อาร์เจนตินาถึงจะบอกได้ว่าจะต้องทำอย่างไร

TD • การแข่งดาการ์แตกต่างกับการแข่งขันครอสคันทรีที่เล่นในบ้านเรา ตรงจุดนี้มีการทรนหรือเตรียมนักแข่งเน้นไปทางไหน

ประสาณ • การแข่งขันในประเทศของมาเนะเหมือนการซ้อมมากกว่า เป็นการซ้อมให้เข้ากับรถแข่ง คุ้นกับเครื่อง คุ้นกับการขับขึ้นในระยะทางยาวๆ ในการแข่งขันเราจะบอกว่าคุณไม่ต้องซีเรียสกับการแข่งขัน ทำให้ดีที่สุดในใจเย็นที่สุด ทำให้อุณหภูมิที่ต่ำที่สุด และผลงานออกมาให้ดีที่สุด เหมือนการฝึกควบคุมว่าคุณมีพื้นฐานในการแข่งขันคุณทำได้ดีแค่ไหน และถ้าคุณต้องเจอกับแรงกดดันหนักๆ ในระหว่างการแข่งขันคุณจะทำได้ดีแค่ไหน ซึ่งใน 2 สภาวะที่เกิดขึ้น นักแข่งจะต้องควบคุมตัวเองให้ได้

TD • ในเรื่องของคำสั่งหรือทีม ออเดอร์ นักแข่งเชื่อฟังขนาดไหน

ประสาณ • ผมมองว่าในทีมครอสคันทรีของเรา ณ วันนี้เราไม่อยากจะให้ทีม ออเดอร์ เราถือว่ามีเกียรตินักแข่งทุกคนในทีมและผมเชื่อในสปิริตและประสิทธิภาพของนักแข่งที่เราเชื่อได้ว่าสามารถสร้างผลงานได้

TD • ขั้นตอนในการตรวจจากพู่ฉัดมีความเข้มงวดอย่างไร

ประสาณ • เขาเข้มงวดกว่าบ้านเราหมดทุกสภาพหมดทุกอย่างว่า รถคันนี้จะเป็นรุ่นคลาส T1 หรือ T2 ก็แล้วแต่ต้องมีเอกสารมาอ้างอิง จะเป็นรถที่สร้าง หรือเป็นรถที่ผลิตก็ต้องมีเอกสารอ้างอิงจากผู้ผลิต จะเป็นทีมอื่นที่ผลิตรถขึ้นมาเอง ก็ต้องมีเอกสารมาอ้างอิง

โรลล์บาร์ต้องตามแบบ FIA ที่กำหนดไว้ทุกจุด อุปกรณ์ตัดไฟ อุปกรณ์นำทาง โครงสร้างตัวถัง ระบบช่วงล่าง ทุกอย่างต้องดีแคลร์ให้หมด ความเข้มงวดมีมาก 100% ก็มีบางคันที่ตรวจไม่ผ่านทั้งในรถยุโรปเอง เช่น สร้างออกมาแล้วกระจกหน้าไม่ได้เป็นกระจกนิรภัย กระจกมองข้างผิดแบบ โรลล์บาร์ผิดแบบ หรือว่าใช้เครื่องยนต์ไม่ตรงกับยี่ห้อหรือ ส่วนใหญ่ให้ออกมาแก้ไข เพราะให้เวลาตรวจสภาพ 3 วัน ถ้ามาตรวจวันสุดท้ายแล้วไม่ผ่านถือว่าหมดสิทธิ์

TD • คิดว่าบอเตอรส์สปอร์ตในเมืองไทยจะมีโอกาสเติบโตหรือขยายวงกว้างมากกว่านี้หรือเปล้า

ประสาณ • ผมมองว่าถ้าการแข่งขันในทางเรียบน่าจะดีขึ้น เพราะ

ในปีหน้าบางแสนจะเป็นกลางปี ซึ่งก็น่ายิ่งดีด้วยกับผู้จัดการ แต่ว่าการแข่งขันครอสคันทรี่ต้องใช้สนามที่เปิด มีความเสี่ยง 100% ผู้จัดการเองต้องลงทุนมากกว่าการแข่งขันในเซอร์กิต เพื่อให้จะให้เส้นทางสำหรับแข่งขันปลอดภัยทั้งคนแข่งและชาวบ้าน

ณ วันนี้นางามิตซูบิชิเองก็พยายามจะสอนคนให้รู้จักมอเตอร์สปอร์ตว่าดูยังไงให้สนุกแข่งขับกันยังไง ด้วยวิธีที่เราไปแข่งครอสคันทรี่ เราก็จะมีเรื่องมอเตอร์สปอร์ตคลีนิกเข้ามา ก็จะเป็นการสอนให้เข้าใจถึงมอเตอร์สปอร์ต

TD • นโยบายของทางมิซูบิชิต่อมอเตอร์สปอร์ตในไทยเป็นอย่างไร เพราะในตอนนี้เป็นกับโรงงานเพียงค่ายเดียวที่กระโดดลงมาในวงการมอเตอร์สปอร์ตอย่างเต็มตัว

ประสาน • ก็ยังคงสนับสนุนเรื่องมอเตอร์สปอร์ตต่อไปครับ ในปีหน้าวงการมอเตอร์สปอร์ตน่าจะรุนแรงขึ้นคู่แข่งอย่างโตโยต้าหรือเซฟโรเลตก็คงโดดเข้ามาหนักขึ้น ส่วนการแข่งขันดาการ์ก็ขึ้นอยู่กับผลงานในปี 2009 ว่าเขาสามารถนำความสำเร็จมาสู่ตัวเขาเอง และเมืองไทยได้วีเปลา ซึ่งผมเชื่อว่ามานะทำได้

TD • คิดว่าการได้รับชัยชนะของนักแข่งบิจัยไหนมีความสำคัญมากที่สุด

ประสาน • ผมว่ามันต้องทั้งทีม เพราะว่าทีมมิซูบิชิเองไม่มีพระเอก ทุกคนเท่ากันหมด เพราะว่านักแข่งขับไม่ได้ถ้าไม่มีรถ รถวิ่งไม่ได้ถ้าไม่มีช่าง มันรวมกันไปหมด บิจัยหลักๆ คือ ทีมที่ทำให้มีความสำเร็จเกิดขึ้น นักแข่งมีหน้าที่พาสิ่งที่เราสร้างไปถึงจุดหมาย นักแข่งคือตัวผลักดัน แต่เราคือคนที่สร้างรถขึ้นมา

TD • คิดว่านักแข่งไทยมีโอกาสประสบความสำเร็จในนาบาชาติวีเปลา เพราะว่ามีโอกาสเป็นรอง

ประสาน • อยู่ที่การฝึกซ้อม การเข้าร่วมแข่งขัน การที่มียานพาหนะที่ดี การแข่งขัน World Cross Country มูลค่าในการพัฒนารถแข่งสักคันไม่ต่ำกว่า 120 ล้านบาท (5,400 ล้านบาท) ไม่ว่าจะทีม Volkswagen หรือ BMW รถแข่งของพวกเขาถูกสร้างด้วยเทคโนโลยีทั้งหมด ส่วนของเรา มูลค่าในการพัฒนาก็เท่ากับเขา คือ หลักร้อย แต่หน่วยเป็นบาท ซึ่งยังขาดอีกเยอะสำหรับการลงทุนพัฒนา

TD • ในมุมมองของคุณประสานในฐานะที่เป็นผู้จัดการทีม คิดว่ารถสักคันกว่านักแข่งหรือเปล่า

ประสาน • ยังไงรถก็สำคัญกว่านักแข่ง เมื่อนักแข่งมีรถที่ดีช่างก็จะพัฒนาตามโดยที่เขาเรียนรู้ว่ารถแข่งมันดียังไงต้องพัฒนาอะไรขึ้นไป พวกเราเองก็จะรู้ว่าโดยพื้นฐานถ้ารถดีขึ้นทุกอย่างก็ดีขึ้นตาม พอรถดีขึ้นนักแข่งขับได้ก็จะเป็นการพัฒนาในทางที่ดีขึ้น ถ้าถามว่าจะชนะมั๊ย คนมองว่าคนเอเชียชนะคนยุโรปยากเพราะว่าด้วยบิจัยของเงินในการพัฒนารถนี้แหละ

TD • ตามปกติแล้วความสำเร็จในสนามมักจะถูกนำไปจุดขายหรือประชาสัมพันธ์สำหรับรถรุ่นอื่นๆ ทางมิซูบิชิในเมืองไทยได้สังเกตเห็นในประโยชน์บ้างในการฟื้นฟูยอดขายหรือกระตุ้นความสนใจลูกค้าบ้างหรือไม่

ประสาน • ถ้ามองในมุมมองของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ก็ต้องบอกว่าใช่ แต่ถ้ามองในการสนับสนุนกีฬา เรามุ่งหวังว่าคนไทยจะไปสร้างชื่อเสียงในกีฬาระดับโลก ส่วนเรื่องยอดขาย มันจะตามมาเองถ้าทำสำเร็จ นั่นคือสิ่งที่เรามองไว้ อย่างน้อยเราก็เชียร์คนไทย สนับสนุนคนไทยให้ไปแข่งขันโดยที่มีบริษัทอื่นเข้ามาเห็นความสำคัญในเรื่องตรงนี้

ถ้าเขาสำเร็จกลับมา เขาก็ควรจะเชิดชู ให้เกียรตินายมานะว่าทำสำเร็จในการแข่งดาการ์ ส่วนจะใช้รถของยี่ห้ออะไรในการแข่งขัน ก็ว่ากันไป

TD • ช่วงที่มีการแข่งขันดาการ์ ในเมืองไทยมีกระแสตอบรับมากน้อยแค่ไหน

ประสาน • เท่าที่ได้ยินมา ผมว่าดีมาก อย่างปีที่ผ่านมามีเรื่องของ SMS มาช่วยให้รู้ว่ามีคนไทยมาเชียร์เรากี่คน โดยเฉลี่ยวันหนึ่งประมาณ 2,000-3,000 คน ที่เชียร์เป็น SMS เข้าก็ถือว่าผลตอบรับดี และก็ได้กระแสจากสื่อมวลชนในเมืองไทยที่ช่วยไปโจมตีด้วย

TD • ในปีนี้ตั้งความหวังไว้ขนาดไหน

ประสาน • ถ้าเป็นเส้นทางที่ไปดาการ์เหมือนกับที่ผ่านมา ผมมองว่า 1 ใน 50 สำหรับประเภท Overall มีแน่นอน ส่วนในคลาสไม่น่าเกินที่อ็อปเทน แต่พอเปลี่ยนเส้นทางผมบอกไม่ได้ เพราะยังไม่เคยเห็น

เบื้องหน้า

มานะ พรศิริเชิด

นักแข่งในสังกัดทีมมิซูบิชิ

TD • ความรู้สึกในปีที่แล้วเป็นอย่างไรบ้าง ที่เตรียมตัวมาดี แต่สุดท้ายการแข่งขันต้องยกเลิก

มานะ • ปีที่แล้วเราเตรียมความพร้อมเยอะมาก มีการฝึกซ้อมที่ใกล้เคียงกับทางแข่ง พอยกเลิกก็รู้สึกเสียใจนิดนึงที่ไม่ได้แข่ง แต่มันเป็นเรื่องของความปลอดภัยของทางผู้จัดการว่าจะตัดสินใจอย่างไร แต่ก็ถือว่าเรายังมีโอกาสที่จะได้แข่งในปีต่อไป





“ ในสมัยก่อนการแข่งขันวิ่งเบาะเมื่อ 5-6 ปีที่แล้ว มีปัญหาเรื่องของกติกาที่ไม่ 100% และเรื่องของการแข่งกับไหนมีเงินเยอะ มีรถแข่งเยอะ ก็จะใช้วิธีกันหรือแข่งเพื่อเปิดทางให้รถแข่งคันอื่นในทีม ตอนผมแข่งทางเรียบ แรกๆ ใช้เงินทุนส่วนตัว พอโดนเบาะเราก็ไม่มีกำลังทรัพย์ ทำให้ถือ หันมาแข่งกับตัวเองดีกว่า การแข่งเรลลี่แข่งกันแค่ 2 คน คือ ผมกับ Navigator ก็ทั้งคู่ต้องช่วยกัน และรู้ว่าขับอย่างไรถึงจะชนะ ”

ในปี 2009 เท่าที่ทราบเส้นทางได้เปลี่ยนใหม่ทั้งหมด เปลี่ยนจากไม่วิ่งในแอฟริกาแล้ว มาวิ่งในอเมริกาได้แทน พอเปลี่ยนเส้นทางก็มีข้อดีอย่างหนึ่งคือ นักแข่งทุกคนใหม่หมด สภาพเส้นทางใหม่หมด และในแง่ของ Navigator (หรือ Co-Driver) เป็นชาวฝรั่งเศสเหมือนเดิม ภาษาที่ใช้ในการแข่งขัน เป็นภาษาฝรั่งเศส แต่ผมกับ Navigator จะใช้ภาษาอังกฤษ ส่วนภาษาท้องถิ่นที่จะไปเจอคือภาษาสเปน

ก็ต้องไปดูว่าเราจะไปเจออะไรข้างหน้า เราไม่สามารถจะเดาได้เนืองด้วยที่ได้ศึกษาข้อมูลมาพบว่า สภาพภูมิประเทศและอากาศใกล้เคียงกับเมืองไทย คือ ร้อนชื้น เราก็คงมีโอกาสได้เปรียบกว่าชาวยุโรปอยู่นิดนึง ในเรื่องภูมิอากาศ

TD • ช่วงที่ไม่มีการแข่งขันมีรถออกกำลังกายดูแลร่างกายยังไ

มานะ • ผมเป็นคนดูแลเองทุกๆ วัน ตอนเย็นต้องขี่จักรยานประมาณวันละ 2 ชั่วโมงเป็นการฝึกกล้ามเนื้อขาและเรื่องของการหายใจด้วย เสาร์อาทิตย์ ก็ไปดำน้ำหลังจากนั้นถึงจะไปทำงาน

ในช่วงปกติที่กลับจากดาการ์มาก็ยังมีการแข่งในประเทศอยู่อีก 8 สนามรออยู่ ก็ถือว่าเป็นการฝึกซ้อม และเตรียมตัว ส่วนเรื่องการออกกำลังกาย ก็มีการว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน วิ่ง ยกเวท แต่ในปีที่เพิ่มขึ้นมาและเป็นความคิดส่วนตัว คือ การดำน้ำ และขึ้นเขาทางภาคเหนือ เพราะสภาพเส้นทางในอาร์เจนตินากับชิลีเป็นเส้นทางที่สูง 3,000 กว่าเมตร เป็นช่วงที่อากาศเบาบางก็เลยไปออกกำลังกายให้เกิดความคุ้นเคย

TD • กิจกรรมประจำวันใน 1 อาทิตย์ของนักแข่งมีอะไรบ้าง

มานะ • ช่วงเช้าถึงเย็นก็เหมือนคนปกติทั่วไป ทำงาน ดูกิจการทางบ้าน พอดตกช่วงเย็น ก็ใช้เวลาช่วงหนึ่งในการออกกำลังกาย ถ้ามีเวลาว่างในตอนกลางคืนผมก็จะไปทำอาสาในมูลนิธิร่วมกตัญญู กู้ภัย ในเวลาทำงานจริงๆ ก็ อยู่กับรถแข่ง อยู่คู่ ทำรถแข่ง แต่งรถแข่ง การศึกษาหาข้อมูลการแข่งขัน หาข้อมูลเทคนิคใหม่ๆ

TD • รูปแบบการแข่งขันครอสคันทรี่กับดาการ์ ซึ่งแตกต่างกันอยู่แล้ว มีการปรับเทคนิคต่างกันอย่างไร

มานะ • มีครับ คือการควบคุมอารมณ์ เพราะว่าการแข่งขันครอสคันทรี่ในเมืองไทยเราแข่งกันแค่ 2 วัน แล้วระยะทางรวมแค่ 400 กิโลเมตรเท่านั้น เท่ากับแค่ 1 สเตจในดาการ์เท่านั้น

คือบางครั้งในเมืองไทยเกิดข้อผิดพลาดไม่ได้เลย ทุกอย่างต้อง 100% ตลอด ทั้งเรื่องการขับและผู้นำทาง เรื่องของรถ อยางในดาการ์ ทุกอย่าง 100% อยู่แล้ว แต่เรื่องอารมณ์ สมารถใจ ความใจร้อนสามารถทำให้ลดลงได้ เพราะว่าการแข่งขันวันหนึ่งวิ่ง 400 กิโลเมตร บางวัน 500 กิโลเมตร การแข่งขันมีทั้งหมด 15 วัน 14 สเตจ ก็เลยทำให้สามารถควบคุมอารมณ์ได้ ต้องคิดเสมอว่า วันนี้จะต้องขับยังไง พรุ่งนี้จะต้องขับยังไง

แต่ในประเทศ ต้องไปให้เร็ว ขึ้นมาอยู่หัวแถวให้ได้อย่างเดียว และก็ต้องมองคะแนนของเราเป็นอย่างไร เพราะปีนี้ทางมิทซูบิชิตั้งเป้าหมายไว้ที่แชมป์ประเทศไทย เพราะว่าเป็นปีที่แล้วเราได้แชมป์มาแล้ว

TD • *การที่ทำให้ตัวเองอารมณ์เย็นลงใช้วิธีไหน*

มานะ • มีการนั่งสมาธิ สวดมนต์ มีการท่องชินบัญชร เหมือนเป็นการฝึกสมาธิอย่างหนึ่ง ก่อนนอนก็มีการฝึกสมาธิ พยายามทำทุกอย่างให้มีสมาธิ รวมถึงเรื่องการออกกำลังกาย และในการทำงานทุกอย่าง

TD • *ประวัติการแข่งขันของคุณมานะ เริ่มมาจากทางเรียบ แต่ทำไมเปลี่ยนมาเป็นทางฝุ่น*

มานะ • ผมเริ่มมาจากทางเรียบวิ่งในพีระฯ วิ่งในสนามที่เป็นเซอร์กิตบ่อยๆ ก็เริ่มจำใจกับสิ่งนี้ พอดีมีรุ่นพี่ชวนมาวิ่งทางฝุ่น ก็เลยลองดู พบว่าเป็นการแข่งขันที่แปลก เพราะเส้นทางเปลี่ยนแปลงตลอด อย่าง SS ที่เคยขับไปแล้ว พอกลับมาวิ่งซ้ำเส้นทางเดิมมันเปลี่ยนไป ทำให้ได้ใช้ทักษะประสบการณ์ ฝีมือตัวเองอย่างเต็มที่ เป็นการฝึกตัวเองว่าคุณทำได้มั้ย

พอเข้ามาอยู่แล้วรู้สึกชอบ แล้วในสมัยก่อนการแข่งขันเรียบเมื่อ 5-6 ปีที่แล้ว มีปัญหาเรื่องของกติกาก็ไม่ 100% และเรื่องของการชน ทีมไหนมีเงินเยอะ มีรถแข่งเยอะ ก็จะใช้วิธีกันหรือชนเพื่อเปิดทางให้รถแข่งคันอื่นในทีม ตอนผมแข่งทางเรียบแรกๆ ใช้เงินทุนส่วนตัว พอโดนชนเราก็ไม่มีกำลังทรัพย์ทำให้ท้อ หันมาแข่งกับตัวเองดีกว่า

การแข่งขันแรลลี่แข่งกันแค่ 2 คน คือ ผมกับ Navigator ทั้งคู่ต้องช่วยกัน และจะรู้ว่าขับอย่างไรถึงจะชนะ ลงแข่งครั้งแรกเป็นรุ่นขับเคลื่อน 2 ล้อหน้า มาสังกัดในทีมเอ็ม150 เริ่มต้นกับกลุ่มนักแข่งเกรด ซี และนำเบสิกจากการแข่งโกคาร์ทและทางเรียบมาใช้ ในปีแรกผมแทบไม่ต้องแก้ไขอะไรเลย แต่ต้องมาศึกษาและปรับให้เข้ากับ Navigator เพราะตอนขับทางเรียบเราขับคนเดียวไม่มีใครมาบอกทาง พอจับเทคนิคได้ก็มีการเริ่มคุยเริ่มตกลงกันก็เริ่มดีขึ้น ในปีแรกก็ถือว่าสำเร็จ

TD • *เทคนิคที่แตกต่างมากที่สุดในระหว่างครอสคันทรีกับแรลลี่แบบสปริ้นท์*

มานะ • สปริ้นท์ แรลลี่ เราสามารถซ้อมกับเส้นทางได้ สามารถเตรียมความพร้อมก่อนแข่ง ซึ่งต่างกับครอสคันทรี เราไม่รู้เส้นทางว่าจะเจออะไรบ้าง ต้องมีความเตรียมพร้อมในตัวสูง เรื่องรถต้องเตรียมไว้ให้เป็นกลาง เพราะบางครั้งอาจไม่ได้ 100% สำหรับเส้นทางก็ต้องเผื่อไว้ก่อนอย่างครอสคันทรีต้องแข่งกับตัวเองมากกว่า เพราะสปริ้นท์แรลลี่ คุณฝึกซ้อมจำทางได้ก็จะเร็ว แต่ครอสคันทรีบางครั้งมันไม่เห็นแต่ก็ต้องไป ก็เลยทำให้นักแข่งใช้จินตนาการของตัวเองมากขึ้น

TD • *ในการแข่งดakar ทักษะของนักแข่งที่นอกเหนือจากการขับรถแล้วมีอย่างอื่นอีกหรือเปล่า*

มานะ : มีครับ ไปในปีแรกต้องมีการเรียนรู้การใช้ GPS การใช้ระบบสื่อสารในรถ การใช้สัญลักษณ์ต่างๆ และเรื่องของการซ่อมบำรุงรถที่เราจะใช้แข่ง เวลาแข่งในเมืองไทยบางครั้งเราแข่งเสร็จก็มีช่างเข้ามาเซอร์วิส แคบอกรว่ารถเป็นอะไร บางครั้งในการแข่งdakar หากรถมีปัญหาเราต้องซ่อมเอง แต่ในเมืองไทยหากมีปัญหาในการแข่ง ระยะทางสั้นอาจขับประคองมาข้างนอกได้ แต่ในdakar ถ้ารถเกิดมีปัญหาเราต้องซ่อม ณ ตรงนั้น ถ้าหากดันทุรังวิ่งต่อไปรถจะเสียหายเพิ่มขึ้น

TD • *แล้วความรู้ในการซ่อมบำรุงรถต้องมีถึงระดับไหน*

มานะ • ในการแข่งdakar บางครั้งต้องรู้รถทั้งคันเป็น สามารถยกคลัตช์ ยกเกียร์ เปลี่ยนท่อน้ำมัน ทำทุกอย่างเพื่อให้รถวิ่งต่อไปได้ ผมต้องฝึกซ่อมและเรียนเทคนิค อย่างรถแข่งสร้างที่ฝรั่งเศส ก่อนการแข่งขันจะต้องเดินทางไปนั่นเพื่อไปดูรถคันนี้ เพื่อฟังบรรยายจากช่างเทคนิคว่ารถคันนี้เปลี่ยนแปลงอะไรใหม่ ถ้าเกิดปัญหาจะซ่อมตรงไหนก่อน และมีการจับเวลาในการซ่อมแต่ละจุด ถ้ารถเสียสามารถใช้เครื่องมือที่อยู่ในรถซ่อมได้

และอีกเรื่องหนึ่งคือ การขับบนทางทะเลทรายซึ่งเป็นปัญหายากของคนไทย เพราะเป็นการอ่านภูมิประเทศ มองสีทราย ว่าสีนี้เป็นพื้นแข็งหรือพื้นนิ่ม ทางไหนไปได้หรือไม่ได้ ซึ่งบ้านเราไม่มี มันเป็นประสบการณ์ที่เราต้องไปเจอและนำมาใช้ได้ การแข่งขันในปีนี่ยังมีทรายอยู่ แต่ก็ไม่ว่าจะมีอะไรเพิ่มขึ้นมา เท่าที่ศึกษาทางจะเป็นทางขึ้นเขา ลงเขาเยอะ หินใหญ่ และบางช่วงก็จะเป็นเลน โคลน

TD • *ในการแข่งขันdakar นักแข่งส่วนใหญ่อายุค่อนข้างมาก ในมุมมองของคุณมานะ คิดว่าเป็นเรื่องที่ยังดีอยู่หรือเปล่า เพราะว่าการแข่งขันทางไกลแบบนี้ต้องอาศัยความอดทนของร่างกายซึ่งคนหนุ่มน่าจะสู้เปรียบกว่า*

“ ในเรื่องคำสั่งของ Navigator บางครั้งเราจะไม่เชื่อ 100% เราต้องเห็นด้วยตัวเองก่อน อย่างครอสคันทรีในเมืองไทย ผมจะเชื่อ Navigator อยู่ 60-70% อย่างdakar ผมเชื่อแค่ 40% เพราะเส้นทางของdakar ใหญ่และกว้างมาก บางครั้งเส้นทางตามแผนที่ของกูเกิ้ลอาจจะไม่บอกว่า มีหลุมอยู่ตรงนั้น เราอยู่บนทางเดียวกัน แต่ดันมาวิ่งอยู่บนอีกฝั่งของทาง ก็อาจจะเจอกับหลุมก็ได้ หรือว่า ณ วินาทีที่เขาทำแผนที่ไม่มี แต่เจอพ่นเจอน้ำเขา ก็อาจจะหลุมขึ้นมา ซึ่งทุกครั้งที่เขาขานทางบอกมา เราต้องเห็นก่อนถึงจะเชื่อ แต่ในเรื่องของการนำทางการใช้อุปกรณ์เราต้องเชื่อเขา ”



มานะ ● ผมว่ามันเหมือนเป็นการทดสอบตัวเราเอง การแข่งขันดakar ไม่ได้แข่งเพื่อชนะอย่างเดียวแต่ต้องแข่งเอาชนะตัวเอง การร่วมทีมเซอร์วิส ในมุมมองของนักแข่งต่างชาติกับการแข่งขันรายการนี้ก็เหมือนกับมาเจอญาติกันนิดพบนกัน เขาเหมือนเป็นพี่น้องกัน ถึงตัวจะอายุเยอะแต่ความสามารถเขามิ

ในการแข่งขันดakar จะใช้เทคนิคและประสบการณ์ในการขับไม่ได้ใช้ฝีมือเพียงอย่างเดียว ซึ่งแน่นอนในรายการนี้ คนหนุ่มสาวสามารถที่จะแพ้นักแกได้ มันเป็นเรื่องของประสบการณ์มากกว่า คนยิ่งแกยิ่งแข่งมาหลายปีประสบการณ์ยิ่งเยอะ ยิ่งน่ากลัว

TD ● แล้วในการแข่งปีแรกของคุณมานะรู้สึกยังไงบ้าง

มานะ ● รู้สึกตื่นเต้น งานใหญ่ในประเทศไทย งานเอเชีย-ท็อปปันทรี คนดูเต็มทีก็แค่หลักพันหรือการแข่งขั้นฟอร์มูล่าที่เคยแข่งขั้นตอนเด็กๆ ที่มาเลเซีย ก็แค่หลักหมื่น แต่ที่ดakar เฉพาะช่วงสตาร์ทคนดูก็หลักแสนแล้ว ไปในปีแรกผมรู้สึกดีใจเพราะเป็นคนไทยคนเดียว ซึ่งในปีแรกที่เราไปเราก็ไม่ค่อยได้รับความยอมรับจากสื่อมวลชนต่างชาติสักเท่าไร พอเริ่มแข่งเขาก็เริ่มสนใจมาสัมภาษณ์ทำให้สร้างชื่อให้กับประเทศไทย

TD ● ที่พามา Co-Driver ที่เป็นชาวฝรั่งเศสมีบทบาทเรื่องการสื่อสารบ้างหรือเปล่า

มานะ ● ถ้าทั่วไปอาจจะมึนบ้าง แต่ในการแข่งจะใช้ศัพท์เทคนิคทำให้ข้อผิดพลาดไม่มีปัญหาเท่าไร แล้วก่อนแข่งได้มีการพูดคุยนัดแนะกันว่าถ้าเขาทำอย่างนี้มาหมายความว่าอะไร เพราะว่าบางสิ่งบางอย่างในเมืองไทยไม่มีแต่การแข่งที่โน่นมี ซึ่งเขาก็จะนำศัพท์เทคนิคของเขามาสอนเรา เราก็จะจำไว้ ในประสบการณ์ 2 ปีแรกที่เราไปแข่งมากก็ได้ในเรื่องการนำทาง ไม่น่ามีปัญหาอะไร

TD ● เคยมีปัญหาระหว่างแข่งของ Navigator หรือเปล่า

มานะ ● ในเรื่องคำสั่งของ Navigator บางครั้งเราจะไม่เชื่อ 100% เราต้องเห็นด้วยตัวเองก่อน อย่างครอสคันทรี่ในเมืองไทยผมจะเชื่อ Navigator อยู่ 60-70% อย่างดakar ผมเชื่อแค่ 40% เพราะเส้นทางของดakar ใหญ่และกว้างมาก บางครั้งเส้นทางตามแผนที่ของผู้จัดอาจจะไม่บอกว่ามีหลุมอยู่ตรงนั้น เราอยู่บนทางเดียวกันแต่ดินมาร่วงอยู่บนอีกฝั่งของทางก็อาจจะเจอกับหลุมก็ได้ หรือว่า ณ วินาทีที่เขาทำแผนที่ไม่มี แต่เจอฝนเจอน้ำเขาชะก็อาจจะเจอหลุมขึ้นมา ซึ่งทุกครั้งที่เขาขานทางบอกมา เราต้องเห็นก่อนถึงจะเชื่อ แต่ในเรื่องของการนำทางการใช้อุปกรณ์เราต้องเชื่อเขา

TD ● โอกาสที่จะได้ขับรถกับน้องรับคันนี่เมื่อไร

มานะ ● ตอนนี้ต้องรอทางฝรั่งเศสแจ้งกลับมามาแล้วเสร็จแล้ว ส่วนเรื่องที่ว่าจะมีเวลาอยู่กับรถนานไหม? ตอนนี้ทางผู้จัดการแข่งขันมีการเปลี่ยนกติกาใหม่เรื่องการตรวจสภาพรถ ซึ่งในปีนีเห็นตรวจสภาพที่ฝรั่งเศสแล้วเก็บรถเลยก่อนส่งไปอาเจนตินาเพื่อร่วมสตาร์ทแข่งขันทำให้เวลาที่อยู่กับรถมีไม่มาก จะทำได้ก็แค่ช่วงแรกๆ หลังรถเสร็จแล้ว แต่ไม่คิดว่าจะมีปัญหาอะไรเพราะว่า ข้อมูลทั้งหมดเราก็รู้และอีกอย่างคือ Navigator ที่เป็นคนฝรั่งเศสเขารู้ว่าเราต้องการอะไรก็ดูแลตรวจรถให้เรา

ผมคิดว่า Navigator สำคัญมากเหมือนเขาเป็นตาให้เราเพราะเราสามารถมองเห็นแค่ 50 เมตร แต่เขามองเห็น 1 กิโลเมตร ต้องยอมรับเขา อย่างดakar ถ้าไม่เข้าใจกันจะเกิดปัญหา อย่างเรื่องของการซ่อมรถ 2 คนย่อมดีกว่าคนเดียวอยู่แล้ว

TD ● แล้วในการแข่งกับพามา รถที่ใช้เป็นพวงมาลัยซ้ายหรือขวา แล้วก็เป็นซ้ายมีบทบาทในการขับหรือเปล่า

มานะ ● รถที่นำมาใช้ในครั้งนี้นพวงมาลัยซ้าย ซึ่งผมจะมีปัญหาในปีแรกๆ เพราะความคุ้นเคยกับการขับพวงมาลัยขวา ก่อนการแข่งขันผมจะใช้เวลานั่งอยู่บนรถเพื่อศึกษาว่าอุปกรณ์ต่างๆ อยู่ตรงไหนบ้าง สิ่งที่อยู่ภายในรถจะมีแต่อุปกรณ์การแข่งขันไม่มีแอร์มีแต่สวิทช์ควบคุมระบบต่างๆ หน้าปัดวัดความร้อน โรลล์บาร์ หรือปั้มลม

แล้วถ้าเกิดมีปัญหามีอุบัติเหตุภายในรถก็มีอุปกรณ์ติดต่อสื่อสารครบวงจร อย่างจอดเกิน 15 นาทีก็จะมีโทรศัพท์เข้ามาที่ถามว่าเราโอเคเปล่า ถ้าเราไม่ตอบเขาก็จะส่งเครื่องบินมาดู

TD ● เมื่อก่อนเห็นว่า เมื่อก่อนเสียหรือต้องออกจากการแข่งขันมีการประท้วง ไม่ทราบว่าจะเกิดอะไรขึ้น

มานะ ● เป็นเรื่องของสมัยก่อน เพราะปัญหาในเรื่องการขนย้าย สมมุติว่ารถพังในทะเลทราย ต้องเขารถเพื่อให้เขาเห็นคว้น แต่เดี๋ยวนี้ภายในรถมีอุปกรณ์ที่ดี และตัวรถเองก็ต้องแข็งแรงประมาณเป็นหลักร้อยล้านในการพัฒนา ก็คงไม่มีใครเผากันแล้ว

เดี๋ยวนี้ถ้ารถพังขึ้นมาจะมีเซอร์วิสเข้ามาช่วยเหลือ เพราะการแข่งขันดakar จะมีการแข่งทั้งมอเตอร์ไซด์ รถยนต์ และรถบรรทุก กลุ่มหนึ่งวิ่งแข่งขันอย่างเดียวกับอีกกลุ่มหนึ่งที่สามารนำมาใช้เป็นรถเซอร์วิส เพราะกติกาดakar แข่งขันดakar นักแข่งสามารถช่วยเหลือกันเองได้ เขาก็เลยสมัครแข่งกับที่มานเขาไว้ในกลุ่มของรถบรรทุกเพื่อวิ่งบรรทุกอะไหล่ ซึ่งถ้าเกิดมีปัญหารถพวกนี้ก็จะมาช่วยเรา ถ้ารถแข่งในทีมเดียวกันเกิดมีปัญหารถทั้งหมด เขาก็ดูรถที่มีปัญหาหนักที่สุด ถ้าปัญหาน้อยเขาก็โยนอะไหล่มาให้ซ่อมเองแล้วก็ไปช่วยคันอื่นต่อไป

TD ● ในการแข่งดakar การเปลี่ยนอะไหล่จะถูกรบกวนเวลาหรือเปล่า

มานะ ● ไม่จำกัดครับ ในดakar จะมีเรื่องเครื่องยนต์อย่างเดียว เพราะถ้าคุณจะไปเปิดเครื่องยนต์มาซ่อมต้องแจ้งกรรมการ ผมไม่เคยถึงขนาดเปิดเครื่องยนต์ให้กรรมการดู อุบัติเหตุที่ผมเคยเจอหนักสุดคือชนก้อนหินในการแข่งขันปี 2007 รถด้านหน้าซ้ายพังหมดถึงขนาดเกือบคิดว่าต้องใช้เวลาซ่อมนาน

ตรงนั้นถือว่ารุนแรงที่สุด สาเหตุเกิดจากมองไม่เห็นและใจร้อน เพราะเป็นทางฝุ่นต้องการแข่งคืนหน้าแล้ว Navigator บอกระยะทางว่าอีก 500 เมตรจะเป็นทางเบี่ยง ยังไม่ทันจะถึง แค่ 300 เมตรเท่านั้นก็ชนเลย แต่เราก็ไม่โทษเขาว่าเขาบอกผิด เพราะมีเดอริ้นำทางสามารถพียงได้ เพราะถ้าเกิดล้อมันป็นหรืออยู่กับที่ ระยะก็พียงได้ หรือการวิ่งของเรอาจจะไปใช้ทางลัดหรือวิ่งตัดตรงไหนมาเราไม่โทษเขาเราพลาดเอง

TD ● กัดคันข้างริเปล่าที่ต้องแบกความสำเร็จของมิตซูบิชิเอาไว้

มานะ ● ก็ไม่ได้กดดันครับ เพราะทางมิตซูบิชิตั้งเป้าหมายว่าคุณไม่จำเป็นต้องชนะขอวิ่งให้จบการแข่งขัน เขาให้ออกาสเราอยู่เพราะเราเป็นนักแข่งหน้าใหม่ ให้เราเก็บประสบการณ์ไปก่อน

TD ● แล้วในปีถัดมาหวังต่างจากปีแรกๆ อย่างไรบ้าง

มานะ ● สำหรับปีนี้เรื่องตำแหน่งยังคาดหวังไม่ได้ อย่างในปี 2008 ช่วงต้นปีก่อนผมตั้งเป้าคือจะวิ่งให้อยู่ใน 30 โอเวอร์อัลล (รวมทุกประเภท) ให้ได้ ส่วนปีก่อนหน้านั้นเราจบที่ 68 โอเวอร์อัลล เพราะเกิดปัญหาไปชนก้อนหินทำให้เสียเวลามาก ถ้าเราวิ่งให้ดีไม่เกิดปัญหาตำแหน่งเราน่าจะติดอยู่ 1 ใน 30 ได้

พอปี 2009 มาเปลี่ยนสภาพเส้นทาง ตั้งเป้าไว้โดยวิ่งให้จบและเกิดปัญหาให้น้อยที่สุด ซึ่งผมจะต้องเอาประสบการณ์ 2 ปีที่เข้าร่วมการแข่งขันมาใช้ในการแข่งขันสำหรับปี 2009 ให้ได้

TD ● คู่แข่งในคลาสเดียวกัน ในมุมมองของคุณมานะคิดว่าทีมไหนน่าสนใจ

มานะ ● คู่แข่งของผมก็คือทีมใหญ่ของมิตซูบิชิด้วย เพราะในดakar จะแบ่งเป็น Open กับ Production car แล้วก็แยกย่อยเป็นเบนซินกับดีเซล ปีก่อนๆ คู่แข่งก็คือ Volkswagen Touareg และ BMW ที่ใช้รุ่น X3 แต่ในปีนี้มีมิตซูบิชิทีมใหญ่เปลี่ยนเครื่องเบนซินมาเป็นดีเซลอยู่ในคลาสเดียวกัน เราสู้เขายากแน่นอน ถ้าถามว่าเราชนะเขาได้มั๊ย ก็คงจะยาก แต่จะพยายามทำตำแหน่งให้ดีที่สุดครับ

TD