

## Kąć motoryzacyjny – część II

### **W drugim spotkaniu z uczestnikami ekipy rajdowej K&K Rally Team postaramy się wyjaśnić Państwu jak zwykły kierowca może stać się uczestnikiem Rajdów Samochodowych.**

- Jako osoby mające już do czynienia ze sportami motorowymi, co doradzilibyście zwykłemu kierowcy jeżdżącemu codziennie po polskich drogach, który chciałby rozpocząć karierę w sportach motorowych?

- **Radosław Kucharski.** - Pierwszym krokiem, jaki powinien być podjęty przed rozpoczęciem kariery zawodniczej to dokładne rozplanowanie wszystkich działań. Trzeba najpierw zadać sobie pytanie: co w tym sporcie chcę osiągnąć? Jaki będzie cel mojego udziału w zawodach? Wachlarz możliwości jest bardzo szeroki – może to być doskonalenie swoich umiejętności w kierowaniu samochodem, zdobywanie nowych doświadczeń, osiąganie coraz lepszych wyników, licencja rajdowa itd. Dzięki takiemu podejściu do sprawy unikniemy w przyszłości strat, rozczarowania i spokojnie będziemy mogli zdobywać konkretnie to, na co ukierunkowaliśmy nasze działania.

- **Piotr Kowal.** – Na początku, jako kierowca amator nie można od razu startować w „prawdziwych” rajdach, gdzie prędkości osiągane przez samochody dochodzą czasami do 200 km/h. Chodzi tu przede wszystkim o bezpieczeństwo. Będąc początkującym zawodnikiem pierwsze doświadczenia zdobywa się na KJS-ach.

- KJS? Co to takiego?

- **R.K.** – **Dokładne tłumaczenie skrótu to Konkursowa Jazda Sprawnościowa, przy czym trzeba nadmienić, że w różnych regionach kraju KJS-y mogą mieć odmienną nazwę np. „kręciol”, „popularka”. Zapewniam jednak, że chodzi o to samo. Samochody są często całkowicie seryjne, nie poddawane modyfikacjom, zwykle „cywilne” auta. Jednak osoby przygotowujące się do profesjonalnych rajdów myślą o przerabianiu swoich „bolidów” stosunkowo wcześniej, dlatego również na tym etapie daje się już zaobserwować drobne przeróbki. Oczywiście, jak w „prawdziwych” rajdach, występuje badanie techniczne i podział na klasy aut ze względu na pojemność skokową silnika.**

- **P.K.** – Przebieg zawodów KJS prawie nie różni się od „prawdziwego” rajdu poza kilkoma szczegółami. Rywalizacja odbywa się na placach zamkniętych, takich jak parkingi, opuszczone zakłady, nieczynne lotniska sportowe. Średnia prędkość samochodu na próbie specjalnej w KJS-ie nie jest wysoka, natomiast są to trasy bardzo wymagające, zarówno od kierowcy jak i pilota. Pomiedzy próbami specjalnymi poruszamy się jednak po drogach publicznych gdzie obowiązują zwykłe przepisy ruchu drogowego. KJS jest świetnym miejscem do „wyłapania” swoich błędów, złych nawyków oraz co najważniejsze, do wyrobienia sobie pewnej postawy psychicznej, spokoju, odporności na stres i umiejętności panowania nad swoimi emocjami. A tych już na tym etapie nie brakuje: pierwsi kibice na trasie, patrzący na nasze błędy i natychmiast je komentujący, pierwsze komentarze na temat naszego czasu, pierwsza rywalizacja. Bez takiego przygotowania udane starty w „prawdziwych” rajdach nie byłyby możliwe.

- **R.K.** – **Nie oznacza to jednak, że na KJS-ie nie można pojechać szybko. Podczas jednej z niedawnych krakowskich eliminacji parokrotnie na próbie specjalnej osiągnęliśmy prędkość maksymalną przekraczającą 120 km/h.**

- **P.K.** – **Trasa, jaką zazwyczaj pokonuje zawodnik na próbie specjalnej składa się z odpowiednio ustawionych pacholków, opon, stalowych beczek, czasami są to przeszkody stałe, murki, filary**

mostów itp. Pilot odpowiednio wcześniej dostaje do ręki kartkę z opisem przejazdu trasy, przygotowaną przez organizatora i ma czas na przygotowanie się.

- R.K. – My wypracowaliśmy sobie wspólnie pewne zasady przekazywania opisu: jak najmniej mówienia, jak najwięcej przekazanych informacji. Prosto i zrozumiale, a co najważniejsze, podanie każdej informacji w odpowiednim czasie. Podanie informacji na temat przejazdu przez pilota zbyt późno na KJS-ie kończy się stratami czasowymi, straconym pacholkiem czy doliczonym karnym czasem. Natomiast na „prawdziwych” rajdach skutki takiej sytuacji mogą być tragiczne. Wypadnięcie z trasy jest we wspomnianym przypadku chyba najdelikatniejszą „karą”. Wyobraź sobie np. sytuację: dojeżdżasz do szczytu z prędkością 150 km/h, pilot podaje Ci informację: „za szczytem 200 metrów prostej”, na pewniaka idziesz przez szczyt, a za nim widzisz w odległości 20 metrów zakręt pod kątem prostym. Tego chyba nie trzeba komentować. Dlatego w załodze musi panować wzajemne zaufanie. Ja takim zaufaniem darzę właśnie Piotrka, gdyż wiem, że czyta dokładnie to, co napisane mamy w opisie trasy.

- P.K. – Również ja, siedząc na prawym fotelu, kładę swój los w ręce Radka, wierząc w jego umiejętności, jego rozsądek i opanowanie. W załodze rajdowej musi być zaufanie i wzajemna pewność – bez tego nie da się wygrywać rajdów.

- Co jeszcze musi wiedzieć o KJS początkujący kierowca amator?

- R.K. – Od samego początku załogi obowiązują regulaminowe, odpowiednio ustalone ramy czasowe. Mówiąc prościej: aby zapanował ład i porządek, samochód musi być w odpowiednim miejscu o odpowiednim czasie. Od tego właśnie są PKC-e i PKP-y.

- Znowu jakieś dziwne skróty? To chyba nie ma nic wspólnego z Polskimi Kolejami Państwowymi?

- P.K. – PKC to nic innego jak Punkt Kontroli Czasu, czyli strefa, w której załoga musi stawić się w określonym czasie. Za wszelkie przedwczesne wjazdy, bądź spóźnienia stosowane są kary w postaci doliczanego czasu. PKP natomiast to Punkt Kontroli Przejazdu – strefa, gdzie kontrolowana jest prawidłowość trasy przejazdu pomiędzy próbami specjalnymi, według opisu dostarczonego przez organizatora. Natomiast na próbach sportowych kary są stosowane za potrącenie słupka, nieprawidłowy przejazd trasy, falstarty, minięcie mety STOP bez zatrzymania się.

- R.K. – Dlatego właśnie zgodnie twierdzimy, że wygrywa ta załoga, która popełnia jak najmniej błędów. I nie wystarczy tu najszybsza jazda na próbach specjalnych. Bo np. kara spóźnienia sypcha nas w klasyfikacji na dalsze miejsca, a przecież zawsze zakładamy, że chcemy wygrywać. Bo to jest główne założenie każdej rywalizacji sportowej.

- O KJS-ach już wiemy. A co potem?

- P.K. – Jeżeli osiąga się wysokie lokaty, jeździ się „skutecznie”, to można spokojnie rozwijać się dalej. KJS-y to miejsce na zdobycie pierwszego dokumentu świadczącego o umiejętnościach: Licencji rajdowej RII uprawniającej do startów w Pucharze Polskiego Związku Motorowego. Jest to 6 eliminacji w roku będącymi przedsiönkiem do Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

- R.K. – Do zdobycia licencji rajdowej RII potrzebne są starty w 6-sciu KJS-ach. Aby wspomniane rajdy liczyły się do naszej licencji, nasz wynik na mecie rajdu nie może być gorszy o więcej niż 125% czasu uzyskanego przez lidera w klasie. Później egzamin ze znajomości przepisów rajdowych, poparty wcześniejszym szkoleniem, badania lekarskie, psychotechniczne i licencja RII w kieszeni. Należy jednak pamiętać o bardzo ważnej rzeczy: zdobycie licencji RII, zamyka na zawsze drogę do dalszych startów w KJS-ach jako

pełnoprawny uczestnik. To zaświadczenie o tym, że jest się już „prawdziwym” zawodnikiem. W tym wypadku możecie już występować w KJS-ach jedynie jako goście.

- P.K. – Jeżeli z jakichkolwiek powodów starty w Pucharze PZM stoją pod znakiem zapytania, to warto wstrzymać się z odbiorem licencji i brać dalej udział tylko w KJS-ach. Tam również jest prowadzona klasyfikacja w sezonie, którą zapewniam, że nie jest łatwo wygrać. Walka na KJS-ach jest bardzo emocjonująca, zacięta i napięcie nie jest wcale mniejsze niż np. w Pucharze, gdyż różnice czasowe są minimalne, nawet przy różnicach mocy samochodów. KJS-y można także traktować jako swoiste kursy jazdy, panowania nad samochodem, czego, bądźmy szczerzy, wielu kierowcom na naszych drogach brakuje.
- Sprawę polskich kierowców, ich najczęstszych błędów spróbujemy poruszyć następnym razem. A co z samochodem rajdowym?
- P.K. – Jeżeli ktoś posiada samochód, jest on sprawny technicznie, nie ma „dziur” w podłodze, ma dwa kaski (mogą być motocyklowe) to miło mi oznajmić, że ma swoje pierwsze auto rajdowe. Chyba wszyscy rajdowcy rozpoczynają od tego swoją karierę.
- R.K. – Wbrew pozorom zwykły Fiat 126p może stać się piekielnie skuteczną bronią rajdową na KJSach. Tak, tak, nie ma się tu z czego śmiać. W ciasnych zakrętach na małych prędkościach często liczy się „manewrowność” auta, a tę nasz poczciwy Polski Fiacik ma od zawsze „w genach”. Od „maluchów” zaczęli między innymi znani kierowcy jak Leszek Kuzaj czy Ś. P. Janusz Kulig.
- Kwestia nakładów finansowych. Ile pieniędzy potrzeba na taki rajd?
- R.K. - Start w KJS w Krakowie kosztuje 100 zł, w Kielcach było np. 40 zł. Do tego należy dodać cenę paliwa. Sumując to wychodzi w przybliżeniu 200 zł pod warunkiem, że nie uszkodzimy samochodu i nie zapłacimy mandatu na „dojazdówce”.
- A Puchar Polskiego Związku Motorowego?
  - P.K. - Dobre pytanie. Różnica jest „astronomiczna”. Samo wpisowe na eliminację kosztuje 600 zł, potrzebny jest bus serwisowy, dwóch sprytnych mechaników, laweta, samochód koordynujący, i samochód, w którym jak to w życiu czasem coś może „nawalić”. Poza tym, dojazdy na imprezy, treningi, hotele itp.
  - R.K. – Tak, wiele początkujących zespołów „kończy” kontakt ze sportami motorowymi na etapie planowania budżetu. Nasz zamyka się w kwocie około 4000 zł na jedną eliminację, zakładając wariant optymistyczny, że nie uszkodzimy samochodu. Prawdę mówiąc bez wsparcia „poważnych” sponsorów nie jesteśmy w stanie nic zrobić. Rozterki finansowe to przypadek nie tylko naszego zespołu.
- Co w takiej sytuacji ze sponsorami?
  - R.K. – Trzeba starać się ich pozyskiwać. My, dzięki firmie Starkop-Starachowice ([www.starkop.pl](http://www.starkop.pl)) zajmującej się sprzedażą części i podzespołów do samochodów Star, jako zespół rajdowy możemy częściowo urzeczywistniać swoje cele. Niemniej jednak w tej chwili usilnie poszukujemy współsponsorów naszej ekipy, aby móc wystartować we wszystkich przyszłorocznych eliminacjach Pucharu PZM.
  - Jakie korzyści mają firmy wspierające zespoły rajdowe?

- P.K. – Przede wszystkim wizerunek: logo Zespołu, oklejenie samochodu oraz kombinezony wzornictwem nawiązującym do firmy-sponsora, materiały reklamowe, plakaty, koszulki, kurtki, naklejki, możliwość wykorzystania zespołu do własnych celów reklamowych i promocyjnych, udział w jazdach treningowych samochodem rajdowym, pomniejszenie podatku. Jest dowiedzione, że klienci dużo korzystniej oceniają firmy sponsorujące sport. Jest to dużo skuteczniejsze utrwalenie wizerunku firmy niż np. bloki reklamowe w telewizji, na których np. ja wychodzę do drugiego pokoju, kuchni czy łazienki. Podejrzewam, że tak robi większość widzów. Natomiast sport jest wydarzeniem, w którym bezpośrednimi i pośrednimi uczestnikami są potencjalni klienci. Do tego dochodzą relacje z rajdów w telewizji, internecie, prasie. Kibice rozróżniają załogi właśnie po „barwach” samochodu, zawsze w pewien sposób się z nimi identyfikują, choćby korzystając z takich samych przedmiotów. Reklama w sporcie działa skutecznie na podświadomość kibiców. A załoga rajdowa jest jej nośnikiem. A poza tym wszystkim dochodzą jeszcze emocje związane z rywalizacją: „To jest moja załoga!”

- Jeżeli jakaś firma byłaby zainteresowana rozmową na ten temat, to w jaki sposób można się z Wami skontaktować?

- P.K. - Chętnych do współtworzenia naszego projektu zapraszamy na naszą stronę internetową [www.poland-partner.com](http://www.poland-partner.com). Wszelkie pytania do nas kierujcie pod adres mailowy: [piotr@poland-partner.com](mailto:piotr@poland-partner.com) lub telefonicznie pod numer 0601 398 711. W chwili obecnej dysponujemy ciekawą propozycją promocyjną dla firm chcących aktywnie pokazać się swoim potencjalnym klientom w postaci kibiców na rajdowych trasach.

- Dziękuję za rozmowę.
- **Dziękujemy.**