

Poradnik KJS'owca

Copyright Piotr Kapuścik.

Wszelkie prawa zastrzeżone.

www.co-driver.prv.pl

Opracowanie graf. Tomasz Szel

www.smallbrothers.prv.pl



foto: Marek "Misek" Potępa

1. Wstęp

Rajdy samochodowe są jednym z najpiękniejszych sportów. Niewątpliwie ich popularność rośnie z dnia na dzień. Niebezpieczeństwo, adrenalina, generalnie rzecz biorąc spora dawka mocnych wrażeń - to wciąga. Pierwszym etapem naszej kariery rajdowej są rajdy typu KJS (Konkursowa Jazda Samochodem), ogólnie dostępne dla każdego kierowcy. Od tego jak poważnie do nich podejdziemy, od naszych sukcesów i funduszy zależy to, czy będzie to tylko dobra zabawa, czy początek kariery i startów w profesjonalnych rajdach. Na KJS-ach zdobywamy punkty do licencji RII (krajowa licencja rajdowa), która jest niezbędna aby móc wystartować w rajdach o Puchar Polskiego Związku Motorowego (PPZM, tak zwana druga liga rajdów w Polsce).

2. Co to jest KJS?

KJS jest to amatorski rajd samochodowy, w którym udział może wziąć każdy szczęśliwy posiadacz prawa jazdy oraz samochodu (własnego bądź nie, lecz jeżeli nie jest to nasz samochód, należy pokazać zgodę właściciela na udział w rajdzie przy odbiorze dokumentów w dniu rajdu). Załogę stanowi kierowca i pilot (musi mieć ukończone 16 lat, w przypadku rajdów organizowanych prywatnie, tzn. nie przez Automobilklub, rajd amatorski może nie wymagać obecności pilota).

2.1. Charakter imprezy

Imprezy typu KJS są zazwyczaj organizowane na dużych terenach, jak parkingi, place itp. Trasa jest z góry wyznaczona i stanowią ją pachołki, naturalne przeszkody (wysepki, drzewa), lub fragmenty drogi (co się coraz częściej zdarza). Nawierzchnia jest mieszana, najczęściej asfalt lub beton, rzadziej szuter. KJS-y możemy rozróżnić na dwa rodzaje:

1. Organizowane przez Automobilkluby, gdzie zdobywamy punkty do licencji RII. Najczęściej składają się z 10 do 15 odcinków (kilka prób przejeżdżanych kilkakrotnie). Startując w tych imprezach zdobywamy również punkty do Mistrzostw Okręgu, na które składa się około 15 rajdów w ciągu roku. Zazwyczaj dla pierwszej trójki w klasach i w generalce czekają puchary (dla kierowcy i pilota), nagrody zależą już od organizacji, ewentualnych sponsorów rajdu i Automobilklubu.
2. Organizowane przez prywatne firmy bądź indywidualne osoby. Na tych rajdach nie zdobywamy punktów do licencji RII, lecz ich niezaprzeczalnym atutem są nagrody (które zazwyczaj występują, ponieważ są one sponsorowane przez jakąś firmę). Również próby są z reguły dużo ciekawsze. Taki rajd nie musi się trzymać przepisów dotyczących KJS-ów (np. nie ma ograniczonej maksymalnej długości jednego odcinka). Przepisy odnośnie KJS-ów możecie znaleźć na stronie www.pzm.pl. Ta charakterystyka jest bardzo pobieżna. Charakter KJS-u zależy tylko od organizatorów, dlatego warto przed rajdem dowiedzieć się co nieco o miejscu, długości i nawierzchni rajdu u organizatorów. Pozwoli nam to na dobry dobór opon (jeżeli mamy

taką możliwość), lub odpowiedni trening przed rajdem. Jeżeli wiemy że 80 % rajdu jest na szutrze, to warto znaleźć jakiś duży plac z podobną nawierzchnią i troszkę się wjeździć. Kolejną ważną rzeczą jest znajomość długości imprezy (ilość prób i kilometrów dojazdówek). Na KJS-ach o punkty do licencji zazwyczaj jest ponad 100 kilometrów dojazdówek, więc trzeba zatankować troszkę więcej paliwa. Nie chcemy chyba w pośpiechu tankować między próbami (może po prostu nie być na to czasu), lub jechać na pełnym baku (dodatkowe kilogramy).

2.2. Przebieg rajdu (organizowany przez Automobilklub)

O KJS-ach możemy dowiedzieć się z internetu lub w siedzibie Automobilklubu. Bardzo rzadko informacje występują w prasie. Jeżeli znamy kogoś, kto regularnie jeździ w tych imprezach, to problem mamy z głowy. Wystarczy jeden telefon lub SMS :) Najbardziej przydatnym portalem internetowym jest www.rajdy.hoga.pl, który posiada osobny dział odnośnie KJS-ów. Warto również poszukać harmonogramu KJS-ów na stronach internetowych Automobilklubów. Czasami możemy tam znaleźć rozpisę planowanych imprez nawet na cały rok i ich przybliżony termin.

Jeżeli znamy już termin, miejsce, mamy samochód (bądź pozwolenie na użycie innego), jesteśmy zapisani, to nic innego nie pozostaje nam do zrobienia poza czekaniem na dzień rajdu. Odbiór dokumentów zależy od organizacji imprezy, ale zazwyczaj są to godziny poranne (około 8:00). Jeżeli jest to nasz pierwszy rajd warto wyjechać wcześniej. Po dotarciu na czas udajemy się do biura rajdu, dokonujemy wpłat (jeżeli nie została uiszczona wcześniej - może się zdarzyć że organizator rajdu zechce otrzymać wpisowe przed rajdem za pomocą przekazu pocztowego, dlatego zawsze przeczytaj reg. uzupełniający rajdu lub skontaktuj się z organizatorem przed imprezą) i odbieramy dokumenty. W skład owych dokumentów wchodzi regulamin, książka drogowa (tzw. itinerer), karta drogowa, karta do badania technicznego (BK), numery startowe oraz ewentualne reklamy sponsora (wszystko dokładniej opisane później). Ze wszystkim należy się dokładnie zapoznać. Po odebraniu dokumentów czeka nas badanie techniczne (prawo jazdy, OC auta, dowód rejestracyjny, światła, gaśnica, apteczka, trójkąt ostrzegawczy, kaski, klakson i ogólny stan silnika) i długie oczekiwanie na start, które spędza się na pogaduszkach. Starty poszczególnych załóg są wyszczególnione w biurze rajdu. Jeżeli jest to nasz pierwszy rajd warto pogadać z konkurentami, gdyż są to mili i sympatyczni ludzie. Pilot w przerwie powinien dokładnie zapoznać się z próbami i znać je na pamięć (są opisane w książce drogowej). Każda próba powinna być omówiona z kierowcą i pilot powinien wiedzieć dokładnie co i kiedy mówić. Wymaga to troszkę wprawy i treningu, lecz o technice pilotowania powiem później.

Nadeszła godzina startu. Do samochodu najlepiej wsiąść około 20 minut wcześniej (szczególnie zimą). Aktualny czas możemy zobaczyć przy stoliku sędziowskim i tylko tego czasu mamy się trzymać. Warto ustawić sobie

zegarek w aucie według niego. Pilot zawsze powinien wiedzieć o której jest wjazd na punkt kontroli czasów (PKC) i orientować się w obecnym czasie. Takie jedno spóźnienie może pozbawić nas zwycięstwa (zostanie nałożona kara). Teraz kilka własnych spostrzeżeń i uwag:- sędziowie na PKC nie mają obowiązku posiadania widocznego zegarka, oraz zapewnienie jego widoczności też nie należy do ich obowiązków. Gdy dojedziemy już do PKC (zatrzymujemy się przed żółtą tablicą, o tym później będzie napisane), i pilot nie widzi dokładnie żadnego czasu na stoliku sędziowskim, powinien niezwłocznie udać się do stolika sędziowskiego i sprawdzić jaki jest czas. Nie należy nigdy sugerować się tym, że wjeżdżamy minutę po poprzedzającej nas załodze! A co jak poprzedzająca nas załoga się zagapi?- w teorii sędziowie na PKC powinni być wyposażeni w zegarki, które same się synchronizują (nie znam się na technice, ale pobierają sobie one z satelity czas) lub które zostały ówczesznie wszystkie razem zsynchronizowane. W takim przypadku możemy być pewni, że gdy zsynchronizujemy sobie nasz zegarek z czasem podanym na starcie, to co do sekundy będziemy znali aktualny czas. Jednak praktyka pokazuje, że PKC nie są zawsze wyposażone w te fajne zegarki, lub źle są one nastawione, i rozbieżności mogą sięgać nawet 5 minut. Na pierwszej pętli rajdu pilot powinien zwrócić na to szczególną uwagę i sprawdzić dokładność swojego czasu z zegarkami na poszczególnych PKC, i powinien on to zrobić odpowiednio wcześniej, tzn. tuż po przyjechaniu na PKC. W razie wykrycia jakichś niezgodności, pilot powinien powiadomić o tym sędziów z PKC (co oni z tą informacją zrobią to ich sprawa, ale też powinni wiedzieć) i odnotować sobie różnice czasową na tym PKC względem swojego czasu, najlepiej w książce drogowej. Postaram się teraz opisać mniej więcej jak wygląda rajd.

1. Startujemy o wyznaczonej godzinie (lista startowa na około 30 minut przed startem powinna być wywieszona w biurze rajdu). Sędzia w punkcie startu wpisuje nam czas do karty drogowej (mała książeczka z czasami na dojazd do poszczególnych prób oraz czasami uzyskanymi na próbach sportowych - patrz rys. 1). Do tego czasu dodajemy czas przejazdu do pierwszej próby (jest on z góry ustalony i pisze w karcie drogowej).
2. Dojeżdżamy do pierwszej próby w regulaminowym czasie. Dojazdówki opisane są w książce drogowej (przykład na rys. 2). Powinno nam zostać jeszcze parę minut do startu. Ustawiamy się w kolejce (jeżeli takowa jest). Strefa PKC rozpoczyna się żółtą tablicą z narysowanym na niej zegarkiem. Pod żadnym pozorem nie możemy wjechać w strefę wcześniej niż na minutę od swojego wyznaczonego czasu (wcześniejszy wjazd jest karany jedną minutą za każda minutę wczesnego wjazdu). Jeżeli mamy dużo czasu do startu (np. 5 minut), to warto szybko wysiąść z samochodu i zobaczyć przynajmniej jeden przejazd innej załogi na próbie. Na zegarze u sędziów wybija nasza godzina startu. Jeżeli jest taka możliwość, to podejżdżamy do stolika sędziowskiego (oznaczony czerwona tablicą z narysowanym zegarkiem) i pilot wręcza kartę drogową, jeżeli takiej możliwości nie ma, pilot musi wysiąść z samochodu i osobiście wręczyć sędziemu kartę. UWAGA: Nie można

RYS. 1 Przykład karty drogowej.

Do czasu startu (1) wpisanego przez sędziego, dodajemy czas dojazdu dany przez organizatora (2) i jak chcemy możemy go wpisać w pole (3). Jak widzimy załoga zaliczyła w tym przypadku spóźnienie. $11:02 + 7 \text{ minut} = 11:09$. Czas oddania karty przez załogę to 11:12 (4). W dolnej części kartki znajduje się pole na czas próby, oraz wpisany jest czas startu (powinno być dokładnie ten sam co w polu (1)).




Materiał pochodzi z magazynu WRC, nr 4 (29 marca 2002)

wjeżdżać do strefy wcześniej niż na minutę przed docelowym czasem. Osobiście polecam wjeżdżać tam równo z godziną startu, jednak jeżeli już to zrobiliście, pilot podaje kartę dopiero gdy wybije godzina startu, nie wcześniej (będzie kara). W strefie nie można się cofać, gdyż grozi to dyskwalifikacją załogi. Czas który zostaje nam wpisany w kartę to nie czas, w którym wjedziemy w strefę, tylko czas podania karty przez pilota sędziom. Pilot może podać kartę sędziemu tylko wtedy, gdy cała załoga (kierowca, samochód i pilot) znajdują się w strefie (chyba że wjazd do strefy jest zablokowany), Za każdą minutę późniejszego podania karty przez członka załogi otrzymamy 10 sekund kary. Czyli lepiej później, niż za wcześniej.

3. Gdy już szczęśliwie przeszliśmy PKC, czekamy na swoją kolej do startu. Gdy podjedziemy na linię startu, podajemy kartę drogową starterowi (osoba która odlicza nam czas do startu), chyba że pan starter powie inaczej. W tym właśnie momencie starter wpisuje w kartę drogową nasz czas startu, i od tego czasu jest liczony czas na pokonanie kolejnej dojazdówki. Po przejechanej próbie ponownie podajemy kartę drogową sędziemu na mecie (zatrzymanie odbywa się pomiędzy dwoma pachólkami, tak aby linia przez nie tworzona znajdowała się pomiędzy osiami samochodu), który wpisze nam czas próby. Po wyjeździe z próby dodajemy czas przejazdu do kolejnej próby do czasu startu i cała procedura się powtarza.

4. Po ukończeniu wszystkich prób udajemy się na metę rajdu i oddajemy kartę drogową. Tu również mamy wyznaczony czas wjazdu. Odstawiamy samochód na parking i idziemy odpocząć. Czasami po ukończeniu rajdu odbywa się bardzo pobieżne badanie techniczne, gdzie sprawdzane są tylko światła i ogólny stan samochodu. Teraz czekamy na wyniki, jednak jest możliwość zorientowania się w swoich szansach na podium. Pilot powinien mieć spisane wszystkie czasy z prób (pamiętajmy że karta drogową z czasami jest oddawana na mecie) i

systematycznie je sumować podczas rajdu (warto też mieć obliczoną każdą pętlę). Na KJS-ach zazwyczaj wszyscy pytają się o czasy konkurentów, więc łatwo jest wywnioskować jak na idzie. Spisane czasy mogą się również przydać przy ewentualnych niejasnościach podczas ogłoszenia wyników. Jeżeli wyniki nie będą się zgadzały z naszymi obliczeniami, mógł zaistnieć błąd (aby się ustrzec błędów ze strony organizatorów warto kontrolować to, co wpisują nam sędziowie w karcie drogowej). Wtedy możemy zgłosić ewentualny protest. Jak sumować czasy? To bardzo proste. Bierzymy ze sobą kalkulator (chyba że mamy takowy w komórce) i dodajemy wyniki prób. Najlepiej wyjaśnić to na podstawie przykładu. Na trzech próbach uzyskaliśmy kolejno 34.56, 54.89 i 1:04.98. W kalkulatorze wbijamy $34.56 + 54.89 + 64.89 = 330.56$. Pamiętajmy że wyniki w KJS-ach podane są w sekundach, więc jeżeli mamy czas 1 minuta i 4 sekundy, liczymy to jako 64 sekundy. Jeżeli mamy już obliczony nasz wynik z rajdu, możemy się po-

Distance		Direction Kierunek	Information Informacja	Dist. to go
Total Etapu	Partial Odcin.			
0,00		1	Brama startowa  PKC-0 Ratusz	3,66
0,15				
0,35		3		3,31
0,50				
0,65		5		3,01
0,85				
		6		2,81

RYS. 2 Przykład opisu dojazdówki.

pytać konkurencji o ich wyniki. Ci najlepsi prawie zawsze mają obliczone swoje sumy, a oni zazwyczaj stają na podium.

W KJS-ach, jak już wcześniej powiedziałem, zdobywamy punkty do licencji RII. Regulamin może się zmienić, więc nie będę pisał ile KJS-ów należy zaliczyć aby być dopuszczonym do egzaminu na licencję RII. Wszelkie informacje znajdziecie w Internecie lub Automobilklubie. Nie będę również pisał o karach, które możemy otrzymać na KJS-ie. Wszystko to znajdziecie w regulaminie (otrzymacie go przed rajdem), więc na pierwszym rajdzie warto dogłębnie go przeczytać.

Po tym krótkim wprowadzeniu mam nadzieję że macie małe pojęcie o KJS-ie i jego przebiegu. Co prawda było to trochę zawile, ale mam nadzieję że wiecie o co chodzi.

3. Przygotowanie do KJS-u.

Pomimo iż KJS-y są rajdami amatorskimi i możemy w nich wystartować wszystkim, co jest zarejestrowane i dopuszczone do ruchu publicznego (oprócz samochodów ciężarowych, ciągników, motocykli, motorowerów itp.), warto się troszkę przygotować do takiej imprezy jeżeli chcemy zająć wysokie miejsce. Nie jest to konieczne, ale na pewno zwiększy nasze szanse i wprowadzi mały powiew profesjonalizmu.

3.1. Przygotowanie samochodu.

Jak już powiedziałem, możemy wystartować praktycznie wszystkim. Przeróbki w samochodach są dowolne i nie są sprawdzane podczas rajdu. Jeżeli chcemy, możemy nawet cały rajd przejechać na podtlenku azotu ;) Na KJS-y warto przygotować swój samochód tylko pod paroma względami (wszystko zależy od funduszy, jeżeli ich nie mamy, pojedźmy na tym, co mamy).

1. Ogumienie - niewątpliwie jedno z najważniejszych rzeczy na KJS-ie. Regulamin KJS-u zabrania stosowania profesjonalnego ogumienia, więc musimy zadowolić się seryjnymi produktami. Należy zorientować się przed rajdem w nawierzchni rajdu oraz obejrzeć prognozę pogody. Jeżeli mamy taką możliwość, zabierzmy drugi komplet opon ze sobą (jeżeli macie jakiś drugi samochód, w którym możecie je zostawić, chyba że weźmiecie ze sobą na próby dodatkowe kilogramy, co mi się często zdarzało). Ważna też jest dobra znajomość swoich opon. Musimy wiedzieć na jakiej nawierzchni i w jakich warunkach nasze opony spisują się najlepiej. Reguła jest taka (na przedni napęd):

- 1) Na suchy asfalt zakładamy troszkę dotarte, twarde opony letnie.
- 2) Na mokry asfalt nowe letnie lub zimówki (te drugie czasami są szczególnie dobre).
- 3) Na szuter dobre zimówki (niektóre letnie też się spisują).
- 4) W zimę nowe zimówki (najlepiej kierunkowe).

Warto też znać charakterystykę prób:

- 1) Na kręcenie się wokół pachółków należy założyć dobre opony z przodu, natomiast na tył starte opony, które łatwo się ślizgają. Pozwoli nam to na łatwiejsze okręcanie się wokół pachółków.
- 2) Na próby przypominające drogi czasami bardziej opłaca się założyć lepsze opony z tyłu (jazda poślizgiem może utrudnić jazdę i będzie strata czasowa). Wszystko oczywiście zależy od preferencji kierowcy. Jeżeli lubimy jeździć poślizgiem, postarajmy się dobrać opony startowe na tył (dotyczy to napędu na przód). Technika prowadzenia samochodu będzie opisana później. Właściwe ciśnienie w oponach również ma wpływ na ich przyczepność. Na suchy asfalt ciśnienie powinno być wyższe, gdyż zapobiegnie to zsuwaniu się opony z felgi. Wyższe ciśnienie w tylnych oponach pozwoli nam również na sprawniejsze pokonywanie nawrotów.

2. Zawieszenie - kolejna bardzo ważna rzecz. Przy odpowiednim doborze opon i zawieszeniu mamy ogromną przewagę nad konkurentami. Jest to jednak

bardziej kosztowne. Możemy obciążyć sprężyny (i zahartować) i wstawić gumy usztywniające na amortyzatory (tańsza opcja), bądź zainwestować w zawieszenie bardziej profesjonalne (np. całe zawieszenie Koni, amortyzatory + sprężyny - cena w granicach 2000 złotych). Z całą pewnością nie polecam zawiesznień dla tuningowców. Są one mniej trwałe. Nie powinniśmy zbyt obniżać naszego samochodu, maksymalnie o 30 mm. Na KJS-ach często zdarzają się nierówności, a przy bardzo niskim zawieszeniu potrzebna by była płyta pod silnik.

3. Geometria kół - to również ważna rzecz. Należy ją ustawić dopiero po doborze zawieszenia. Ponieważ na KJS-ach nie rozwija się dużych prędkości i liczy się sterowność i promień skrętu, polecam ustawić koła samochodu w lekki negatyw i rozbieżnie. Pozwoli to nam na lepszą reakcję na ruchy kierownicy, szybsze pokonywanie ciasnych zakrętów i lepsze trzymanie samochodu. Z tyłu możemy zostawić geometrie kół w pozycji zerowej (jeżeli ustawimy w negatyw będzie nam trudniej obrócić samochód na ręcznym).

4. Silnik i wydech - to jest rzecz mniej ważna. Wiele razy zdarza się, iż dobry kierowca w słabym samochodzie objeżdża innych w silnych bolidach. Możemy zainwestować w układ wydechowy, aby nasz samochód miał bardziej rasowy odgłos i troszkę większą moc (przelotowy tłumik, wstawienie za katalizator strumienicy). Powinniśmy natomiast dbać o ogólny stan silnika. Polecam również wymianę świec na sportowe oraz wlanie dobrego oleju do silnika oraz skrzyni biegów.

5. Wnętrze - na KJS-ach bardzo ważne jest opanowanie samochodu. Jeżeli będziemy z nim walczyć możemy tylko pomarzyć o dobrych wynikach. Dlatego polecam zainwestować w kierownicę. Pewne trzymanie ręki na kierownicy gwarantuje nam dobrą kontrolę i minimalizuje wyrwanie kierownicy z ręki na nierównościach. Na KJS-ach często zdarza się, iż kierowca musi prowadzić samochód jedną ręką, natomiast druga zmienia bieg bądź zaciąga hamulec ręczny. Kolejną rzeczą są dobre siedzenia. Jeżeli wiemy, że nie mamy dobrego trzymania bocznego, może nam być trudno. Podczas pokonywania nawrotów będziemy "latać" w siedzeniu. Skutków tego chyba nie muszę tłumaczyć. W takiej sytuacji polecam tanie fotele kubelkowe (polskie Bimarco bez homologacji w granicach 300 - 400 złotych). Warto też zainwestować w nakładki na pedały (Sparco - około 70 złotych). Pozwoli nam to na pewniejsze naciskanie na pedały i zmniejszy ryzyko wyślizgnięcia się pedału.

6. Hamulce - Seryjne hamulce w zupełności wystarczą nam w KJS-ach. Nie ma tutaj mocniejszych hamowań, a próby są na tyle krótkie, że nie przemęczymy seryjnego układu hamulcowego nawet podczas intensywnego hamowania lewą nogą. Sprawa wygląda inaczej, jeżeli KJS będzie składał się z fragmentów dróg z naturalnymi zakrętami. W takich warunkach jesteśmy w stanie podczas jednego rajdu doszczętnie spalić nasze klocki hamulcowe. Polecam wtedy Ferodo DS2000 lub Juridy.

Chciałbym również zwrócić uwagę na zastosowanie sportowych płynów hamulcowych. Ich zastosowanie jest wskazane z metalowymi przewodami hamulcowymi, dlatego odradzam ich użycie. Wystarczy częstsza niż zwykle kontrola i wymiana serijnego płynu hamulcowego.

3.2. Przygotowanie psychiczne i fizyczne

Jeżeli chodzi o przygotowanie własnej osoby do rajdu to nie ma tu wielu wymogów. Powinniśmy się dobrze wypaść przed rajdem, mieć dobre nastawienie do imprezy, dobrze się przy tym bawić i pamiętać iż wynik jest sprawą drugorzędną. Co prawda lekka dawka stresu może nam pomóc, ale nie możemy dopuścić do tego że będą nam się trzęsły nogi ze strachu. Dużą rolę w tym ma

pilot, to on powinien rozładowywać atmosferę, opowiadać kawały i rozluźnić kierowcę gdy trzeba. Jeżeli pilot będzie marudny, zmęczony, pesymistyczny, to wszystko to odbije się na kierowcy i wynikach. Pamiętajmy również aby przejechać rajd z jak najmniejszą ilością kar. Możemy mieć czasy gorsze od konkurentów, ale nasze czyste przejazdy, skuteczność i systematyczna jazda może dowieźć nas na podium. Na niektórych mogą pozytywnie działać środki typu Isostar lub Red Bull, lecz wszystko zależy od organizmu. Jedni zwiększą nimi koncentrację, a inni dostaną "agresora" i zaczną przeginać na trasie. Osobiście polecam zjeść kilka bananów. Zawierają one dużą ilość magnezu, który pomaga zwalczać stres i wzmacnia koncentrację.



III RAJD SWIDNICKI | 16.10.2005 | EGR-TEAM | lincoln_poczta.onet.pl | FOTO. EUKASZ RAWSKI

4. Trening, organizacja i zespół.

Jest to bardzo ważne. Przed rajdem powinniśmy mieć opanowany samochód w 100%. Postaramy się również załatwić wszystko przed imprezą i nie robić nic na ostatnią chwilę. Wszelkie decyzje powinny być przemyślane i rozsądne.

4.1. Trening

Jak mówi przysłowie "trening czyni mistrza". Sprawdza się to również w KJS-ach. Trenowanie do tego typu imprez musi być specyficzne. Możemy doskonale mieć opanowany samochód na drogach, zbierać zakręty bokiem przy 130 km/h, a na KJS-ie zająć ostatnie miejsce. Jest to spowodowane tym, że na KJS-ie jest wymagane inne opanowanie samochodu niż na drodze. W te imprezy trzeba się po prostu wjeździć. Na rajdzie od razu widać kto startował już w takich imprezach. Najpierw postaram się krótko scharakteryzować wymagane umiejętności w KJS-ie:

1. Dobre opanowanie gazu - szczególnie ważne na sypkiej nawierzchni. Jeżeli dobrze wystartujemy z próby, możemy nawet zyskać parę sekund. Również przy pokonywaniu nawrotów opanowanie gazu jest najważniejsze. Po obróceniu samochodu samochód nie ma prawa nam stanąć i palić gumy. Powinien od razu jechać, wolno, ale od razu ruszyć. Jeżeli przejedziemy próbę bez zatrzymania auta i w miarę szybko, mamy gwarantowany czas w czołówce.
2. Nawroty z użyciem hamulca ręcznego - ponieważ próby składają się w dużej części z tego elementu, łatwo wywnioskować że dobre ich pokonywanie może dać nam dużą przewagę. Pokonanie nawrotu zależy od ilości miejsca, które mamy na jego wykonanie, oraz od następnego zakrętu bezpośrednio po nawrocie. Opiszę Wam parę sytuacji na które możemy napotkać:
 - A) Ciasny nawrót, mało miejsca i brak pobocza - wykonać ciasny nawrót na ręcznym o 180 stopni, jak najbliższej pacholka, nawet jeżeli auto ma nam na chwilę stanąć (kontrola gazem - nie palić gumy przy odjeździe od nawrotu).
 - B) Ciasny nawrót z dużą ilością miejsca po bokach - tutaj nie powinien nam stanąć samochód, tylko go podciąć na ręcznym, tzn. skręcamy koła do nawrotu, na sekundę zaciągamy hamulec ręczny (nie obracamy samochodu, lekko zarzucamy tył, co skróci nam tylko promień skrętu), i stopniowo dodając gaz odkręcamy koła i wychodzimy z nawrotu. W ten sposób nie mam żadnej straty czasowej wynikającej z zatrzymania się auta.
 - C) Szeroki nawrót, bardzo dużo miejsca - nie używamy hamulca ręcznego, ustawiamy się po zewnętrznej i robimy zakręt jak najbliższej pacholka. Pozwoli nam to na uzyskanie lepszej prędkości po wyjściu z nawrotu.
3. Lewa noga - jest to już bardzo zaawansowana technika rajdowej jazdy. Bardzo dobre opanowanie hamowania lewą nogą (jednocześnie nie zdejmując nogi z gazu) może nam zaoszczędzić sporo sekund przy pokonywaniu szybkich partii próby sportowej. Generalnie nie używamy jej przy ciasnych

nawrotach. Jest za to bardzo przydatna przy pokonywaniu slalomu, lecz o tym później w dziale "Technika jazdy". Tam też znajdziecie porady jak tą technikę opanować.

4. Dobór biegów - taka banalna sprawa, ale bardzo ważna. W samochodzie musimy znać charakterystykę skrzyni biegów i długość przełożeń. Na KJS-ach przeważnie używa się tylko pierwszego i drugiego biegu, więc musimy mieć opanowaną do perfekcji szybką zmianę między tymi przełoženiami. Musimy również się nauczyć w których momentach warto zmienić bieg. Najlepiej jest przed próbą zaplanować sobie na którym biegu będziemy jechać i gdzie go zmienimy. Pomoże nam w tym obejrzenie przejazdów paru załóg. Posłużę się przykładem. Jeździłem na prawym Hondą Civic, pojemność 1400 i moc 90 koni. Mieliśmy bardzo długie przełożenia i kierowca zdawał sobie z tego sprawę. Bardzo często kręcił silnik na pierwszym biegu, uzyskując około 55 kilometrów na godzinę. Kierowca wiedział, że na tym biegu możemy przejechać większą część próby, więc podczas przejazdu nie myślał nad zmianą biegów tylko kręcił na jedyne ile się da. Natomiast na przykład w samochodach CC lub SC Sporting przełożenia były dużo krótsze. W nich kierowcy z reguły zmieniali biegi tam gdzie my jeszcze ciągnęliśmy na jedyne, ponieważ ich strata czasowa związana ze zmianą biegu była mniejsza niż przejechanie sporego fragmentu trasy na odcieciu. Wprawny kierowca tak przejeżdża próbę, aby zmiany biegów występowały w miejscach do tego stosownych, czyli przed zakrętem i po. Jeżeli nie znamy samochodu może się zdarzyć sytuacja, iż wejdziemy w zakręt na nieodpowiednim biegu i na wyjściu zabraknie nam mocy. Niepożądana jest również redukcja biegu do zakrętu, który możemy przejechać o bieg wyżej. Samochód dojdzie wtedy do maksymalnych obrotów i zakręt pokonamy wolniej, na dodatek tracąc czas na jego zmianę po zakręcie. Na śliskich nawierzchniach, jak mokry asfalt, a tym bardziej śnieg, czasami opłaca się brać ciasne nawroty o bieg wyżej, gdyż koła napędzane będą w mniejszym stopniu buksować (kręcić się w miejscu), co pozwoli nam na ruszenie bez zatrzymania lub utrzymanie przyczepności kół. Jak już powiedziałem, wszystko musi być zaplanowane od początku i przetrenowane.

Wszystkie te elementy najlepiej trenować na odosobnionym parkingu. W tym celu zabieramy ze sobą jakąś starą oponę, pacholek, butelkę, karton, aby mieć jakiś punkt, wokół którego będziemy ćwiczyć. Najlepiej było zorganizować sobie małą próbę z pomiarem czasu i przećwiczyć różne techniki pokonywania nawrotów i slalomów. Sprawdźmy która metoda przynosi nam największy zysk czasowy i przećwiczymy ją jeszcze kilkakrotnie, aby na KJS-ie bezbłędnie ją zastosować. Po kilku startach nie jest wykluczone, że nasz styl jazdy się zmieni, lecz nie należy eksperymentować na rajdzie.

4.2. Założenie amatorskiego zespołu

Najważniejszą częścią zespołu jest samochód, kierowca i pilot. Mamy już samochód i chcemy startować. Teraz trzeba sobie dobrać pilota. Zazwyczaj jest to kolega z ławki szkolnej, który również jest fanem rajdowym (tak było w moim przypadku), lub członek rodziny (brat, szwagier, kuzyn itp.). Najważniejsze jest aby naszego pilota również interesował ten sport. Musimy znaleźć z nim wspólny język i móc się dogadać. Oto parę cech, które według mnie dobry pilot powinien mieć.

1. Orientacja w terenie - chyba to jest najważniejsze, przecież jego funkcją jest pokazanie nam drogi. Musi doskonale wiedzieć gdzie jest i gdzie trzeba jechać. Tą cechą da się wyrobić treningiem, lecz jeżeli od samego początku nie ma zielonego pojęcia gdzie dalej jechać, to raczej z niego nic dobrego nie będzie. I pisząc o orientacji w terenie nie mam na myśli tego, że zna drogę na pamięć, tylko że na nieznanym dla siebie terenie jest w stanie się odnaleźć za pomocą tylko i wyłącznie mapy.
2. Organizacja - pilot powinien trzymać pieczę nad wszystkimi dokumentami (książka drogowa, karta drogowa) i być w miarę zorganizowanym. Niewątpliwie pomoże to kierowcy, gdy nie będzie musiał się martwić o dokumenty.
3. Dobry humor i charakter - pomoże to wprowadzić przyjemny klimat w samochodzie, odprężyć kierowcę, aby choć na chwilę zapomniał o rajdzie i tremie (bo bez wątplenia taka istnieje w mniejszym lub większym stopniu). Według mnie powinien być troszkę gadatliwy.
4. Podobne zainteresowania - jeżeli pilot nie będzie fanem rajdów, i nie uda nam się go w to wciągnąć, to będzie nam trudno uzyskać od niego 100% zaangażowanie w ten sport.

5. Brak strachu lub jego nie okazywanie - jeżeli pilot się boi, rośnie ryzyko iż zapomni trasę lub się pomyli (albo w ekstremalnych sytuacjach będzie milczał jak grób i wbijał paznokcie w naszą tapicerkę). A jeżeli nawet "sra w gacie", to nie może dać o tym znać kierowcy i mówić to co trzeba i kiedy trzeba.
6. Dobry doradca - jeżeli pilot również zna się na rajdowym prowadzeniu samochodu (choć z teorii), jest on w stanie po próbie doradzić kierowcy gdzie można pojechać szybciej, aby zyskać trochę czasu. Ta cecha nie jest już tak potrzebna w rajdach wyższej rangi z normalnymi OS-ami, gdyż pilot musi być bardziej skupiony na dyktowaniu i jest po prostu zbyt dużo zakrętów, aby je wszystkie zapamiętać. Natomiast na KJS-ach zazwyczaj po próbie pamięta się cały przejazd. Pilot podczas próby powinien nie tylko mówić kierowcy gdzie jechać, ale analizować jego poczynania.

Więcej już nikogo nie potrzebujemy, lecz warto jest poznawać nowe osoby na rajdach bądź przez internet. Z własnego doświadczenia przekonałem się o tym, iż jest wiele osób, które są chętne do pomocy. Szczytem szczęścia było by znaleźć dobrego mechanika i menedżera, który jest w stanie załatwić nam trochę pieniędzy na starty. Najlepiej gdyby taka osoba siedziała w temacie i miała coś wspólnego z reklamą (może własną firmę). Gdy już znamy wiele osób chętnych do pomocy możemy bez wahania założyć taki amatorski zespół. Może taka zabawa z czasem przeistoczy się w profesjonalny zespół.



5. Technika jazdy w KJS-ach

Kluczem do sukcesu są nasze umiejętności. Prawdziwą radość sprawia wygrana z samochodem profesjonalnie przygotowanym i 50 koni mocniejszym od naszego. Aby dokonać takiego czynu (co zdarza się w KJS-ach), musimy po prostu lepiej jeździć.

Wszystkie poniżej opisane elementy dotyczą się samochodów z napędem na przód. Nie mam zamiaru poruszać tematu aut z napędem na tył lub 4x4 z dwóch prostych względów. Po pierwsze nie mam doświadczenia z takimi samochodami, a po drugie znaczna większość samochodów to auta z napędem na przód, i to jest najbardziej rozwojowa grupa aut (i najliczniej pojawiająca się na podium).

5.1. Hamulec ręczny

Dużą część tego zagadnienia opisałem już w dziale "Trening". Należy pamiętać, aby nie nadużywać hamulca ręcznego. Jest on doskonałą bronią tylko w rękach wprawnego kierowcy, natomiast innym może przysporzyć wielu kłopotów lub spowodować zły tor jazdy. Generalnie używamy go tylko przy pokonywaniu ciasnych nawrotów. Na śniegu i szutrze jego użycie jest częstsze, ponieważ przednie koła mają większą tendencję do odjeżdżania i zarzucenie tyłem nie jest aż tak dużą stratą, nawet niekiedy jest to wskazane (jednak bardzo dobry kierowca zrobi to wszystko za pomocą lewej nogi). Jeżeli nie mamy opanowanej lewej nogi, to jedynym sposobem na skorygowanie toru jazdy może się okazać właśnie hamulec ręczny. Ale zanim zaczniemy go używać, należy zadbać o odpowiednie jego przygotowanie.

Hamulec ręczny powinien być jak najbardziej podciągnięty, tzn. zaczyna łapać już przy pierwszym ząbku. Jest to bardzo przydatne, ponieważ kierowca musi wykonać mniejszy ruch aby zablokować tylne koła, czyli zajmie mu to mniej czasu. Co ważne linka hamulca ręcznego ma też tendencję aby popuścić po ostrym jej użytkowaniu. Dlatego ręczny powinien być dobrze podciągnięty, aby nam go nie zabrakło. Również popularne wśród rajdowców jest wyjmowanie zapadki w hamulcu (lub wyjmowanie sprężyny) oraz przykręcanie śrubą przycisk w pozycji wciśniętej. Dzięki temu kierowca nie musi nic przyciskać podczas zaciągania ręcznego, a co ważniejsze, aby go odblokować wystarczy że puści dźwignię. Jeżeli jednak jesteśmy przyzwyczajeni do zapadki i nie sprawia nam to kłopotów, nie wykonujemy tej czynności.

Przygotowanie hamulca różni się również od typu hamulców, jakie mamy z tyłu. Jeżeli mamy bębny, to nie ma większych problemów. Jeżeli natomiast mamy tarcze, hamulec ręczny będzie działał ciężiej i słabiej. Aby to skorygować, należy dobrze dotrzeć klocki i tarcze z tyłu. Jeżeli to nie pomoże to jedynym wyjściem jest skonstruowanie dźwigni przedłużającej naszą wajchę od ręcznego. Zgodnie z prostymi zasadami fizyki, im dłuższa wajcha, tym większą siłę wywołamy na ręcznym (taka wajcha powinna być przymocowana do wajchy ręcznego, po czym lekko wygięta i poprowadzona obok lewarka od biegów, tak przynajmniej w większości aut będzie to wyglądać).

Jak już wspomniałem ręcznego używamy podczas nawrotów. Może on jednak służyć podczas "ratowania"

samochodu. Wymaga to jednak dużej wprawy, techniki i opanowania. Jeżeli wpadniemy w głęboki poślizg, założymy że tył uciekł w prawą stronę, i chcemy jak najszybciej złożyć samochód w drugą stronę (lub go po prostu obrócić), możemy zaciągnąć ręczny. Jednak w ten sposób na pewno nie wyprowadzimy samochodu z poślizgu, tylko zmienimy jego kierunek lub samochód obrócimy. Jednak jest inne zastosowanie tego urządzenia - do zatrzymania się na mecie. Jest to szczególnie przydatne w samochodach wyposażonych w ABS, który na suchym asfalcie opóźnia drogę hamowania (nie możemy zablokować kół). W każdym samochodzie po naciśnięciu hamulca nożnego większa siła hamowania idzie na koła przednie. Zaciągając hamulec ręczny skracamy sobie drogę hamowania. Należy jednak uważać, ponieważ jeżeli nie jeździmy z wyprostowanymi kołami na metę, zaciągnięcie ręcznego będzie równoznaczne z wprowadzeniem samochodu w poślizg boczny.

5.2. Hamowanie lewą nogą

Ta technika jest bardzo przydatna w KJSach. Bez niej praktycznie nie ma dobrego wyniku. Nie tylko poprawia właściwości trakcyjne samochodu, ale również jazda jest bezpieczniejsza i pewniejsza. Na KJS-ach jest szczególnie przydatna w pokonywaniu slalomu. W slalom wchodzimy na odpowiednim biegu, tak aby samochód osiągając górne zakresy obrotów wchodził w podsterowność (uciekał przodem, dotyczy to samochodów przednio napędowych). Gdy ten efekt wystąpi podczas wykonywania manewru (czyli skręcanie z jednej partii slalomu do drugiej), należy wtedy z wyczuciem i opanowaniem zniwelować podsterowność naciśnięciem hamulca lewą nogą (bez żadnych zmian w gazie). Spowoduje to, iż nasz samochód będzie jechał jak po szynach i zbliżymy się do granicy przyczepności kół bez jej przekraczania. Jednak nie możemy przytrzymać samochodu lewą nogą cały czas. Przy pokonywaniu slalomów na prostych odcinkach naciskamy sam gaz, dopiero podczas skrętu, jeżeli ucieka przód, używamy lewej nogi. Zbyt mocne naciskanie hamulca lewą nogą może doprowadzić do nadsterowności w slalomie (hamując lewa noga dociążamy przód, co daje nam lepszą przyczepność na przedniej osi, ale też odciążamy tył). Dobór biegów jest tutaj bardzo ważny. Jeżeli mamy za wysoki bieg i użyjemy lewej nogi, spowoduje to zdławienie silnika, przez co samochód nie będzie w stanie przyspieszać. Obroty podczas użycia lewej nogi powinny być w miarę wysokie. Technika ta jest również używana do dohamowania do zakrętu, lecz użyjmy jej tylko wtedy, gdy jesteśmy pewni, że zakręt przejedziemy na tym samym biegu, na którym obecnie jeździmy. Jeżeli tak nie jest, lewa noga będzie nam potrzebna do sprzęgła, a zmienianie pozycji nogi tuż przed lub podczas zakrętu, może spowodować nierówno przejechany zakręt lub utratę kontroli nad samochodem. Bardzo sprawny kierowca użyje też techniki śródstopia - prawa noga naciska zarówno gaz, jak i hamulec (czyli technika lewej nogi z użyciem prawej, a lewa jest na sprzęgle).

Użycie lewej nogi zależy również od rozkładu siły hamowania. Na przykład w niektórych samochodach przy energicznym naciśnięciu hamulca lewą nogą podczas zakrętu, koła tylne mają tendencję do blokowania i występuje efekt podobny do zaciągnięcia hamulca ręcznego. Może to być zarówno sprzymierzeńcem, jak i wrogiem.

Korzystając z tych właściwości możemy wprowadzić auto w nadsterowność nie używając hamulca ręcznego poprzez energiczne kopnięcie hamulca, ale podczas dłuższego łuku z lewą nagle może nam na ułamek sekundy zablokować tył, co doprowadzi do nieplanowanego “boka”.

Ćwiczyć lewą nogę można praktycznie wszędzie. Zazwyczaj pierwsze próby kończą się zbyt silnym hamowaniem (lewa noga przyzwyczajona jest do sprzęgła). Na początek proponuje na dużej przestrzeni (plac lub parking) rozpędzić się do około 60 km/h i próbować łagodnie dohamować samochód lewą nogą. Pamiętajmy tutaj iż zbyt mocne zahamowanie może spowodować zgaśnięcie samochodu. Kiedy już przyzwyczailiśmy naszą nóżkę do hamulca (samochód nam nie szarpie), możemy poćwiczyć ósemki z użyciem tej techniki. Najpierw przejedźmy ten manewr manewrując tylko prawą nogą na gazie i hamulcu, potem używając lewej nogi. Zobaczymy ile daje ta technika i o ile zwiększa się nasza kontrola nad samochodem. Z placu możemy się przenieść na jakiś zakręt (proszę robić to bezpiecznie, gdzieś na wsi, lub jakimś bezludziu w mieście, gdzie widzimy dobrze całą naszą trasę i będziemy mogli wcześniej zobaczyć jakieś nadjeżdżające auta). Dobrym pomysłem byłoby połączyć taki trening z pomiarem czasu.

Istnieją bardziej zaawansowane techniki lewej nogi, lecz nie są one zbyt przydatne na KJS-ie. Lewą nogą możemy odpowiednio ustawić samochód do zakrętu (wprowadzamy go w poślizg przed zakrętem poprzez krótkie i energiczne kopnięcie hamulca lewą nogą). Sprawdza się to tylko na luźnych nawierzchniach i śniegu. Są to jednak bardzo trudne do opanowania manewry. Dla nas lewa noga powinna służyć do asekuracji i zniwelowania poślizgu kół napędzanych.

5.3. Tor jazdy

Sposób w jaki pokonujemy próbę zależy od naszego doświadczenia i ilości zaliczonych rajdów. Treningu nie zastąpi żadna teoria. Prawidłowy tor jazdy to duży zysk czasowy. Postaram się troszkę przybliżyć ten temat.

1. Slalom - tor jazdy jak najbliższej pachołków z jak największą szybkością. Pomoże nam w tym lewa noga na hamulcu. Postarajmy się nie dopuścić do uślizgu tylnych kół. Jeżeli to się stanie najlepszym wyjściem jest zniwelowanie go poprzez zmniejszenie prędkości (lewa noga). Nie kontynuujemy slalomu w poślizgu. Może to spowodować pogłębianie poślizgu i strącenia kilku pachołków, za co dostaniemy karę czasową.
2. Jeżeli po wolnej partii zakończonej nawrotem występuje długa prosta, nawrót należy pokonać, jeżeli jest to możliwe bez użycia hamulca ręcznego (lub tylko podcięcie samochodu). Pomimo iż nasz konkurent obróci efektywnie samochód na ręcznym blisko pachołka, czas jaki straci na ponowne jego rozpędzenie będzie nie do odrobienia. Zasada jest prosta - wejście w zakręt się nie liczy, lecz prędkość na wyjściu.
3. Po wyjściu z zakrętu nasz samochód powinien być ustawiony na następny zakręt (bądź pachołek). Nie możemy dopuścić do takiej sytuacji, że pójdziemy

szeroko i będziemy musieli wykonywać ciasne manewry aby zmieścić się przed kolejnym pachołkiem.

4. Nasz tor jazdy powinien być zaplanowany przed próbą. Dobrze by było, gdyby pilot dyktował takie komendy jak “po zewnętrznej”, “po wewnętrznej”, “tnij”, “ciasno na wyjściu”.

Niestety całego toru jazdy w KJS-ie w teorii podać się nie da. Trzeba by było podać dziesiątki przykładów z dogłębnymi objaśnieniami. Osobiście polecam zorganizować sobie małą próbę gdzieś na uboczu z pomiarem czasu, i ćwiczyć, ćwiczyć, ćwiczyć. Warto jest również jechać na jakiś KJS jako widz i popatrzeć jak robią to inni (mając na uwadze tylko tych, którzy kręcą najlepsze czasy). Warto jest również wziąć ze sobą kolegę z kamerą, który będzie nakręcał nasze przejazdy (jeżeli myślimy o zdobyciu sponsorów takie nagrania bardzo się przydadzą).

5.4. Technika jazdy a nawierzchnia

5.4.1. Suchy asfalt

Teoria jest prosta. Szybki start, ciasne zakręty na granicy przyczepności, użycie lewej nogi. Jeżeli mamy do czynienia z próbami typu “kręciołek” (dużo nawrotów, jednym słowem mówiąc kręcenie się wokół pachołków na małej przestrzeni), na tył (przedni napęd) zakładamy opony o małej przyczepności. Jeżeli takich prób jest mało i mamy do czynienia z partiami zakrętów lub innych tego typu próbach, na obie osie powinny być opony o tej samej przyczepności.

5.4.2 Mokry asfalt

Na mokrym asfalcie podczas “kręciołków” najważniejsze jest nie dopuścić do zatrzymania samochodu. Nawrotu powinny być brane z mniejszym użyciem hamulca ręcznego (jedynie do podcięcia samochodu aby lekko wpaść w poślizg boczny). Stratą czasową nie jest tutaj szerokie branie nawrotów, pod warunkiem że po nawrocie występuje fragment prostej i manewr ten pokonamy bez buksowania opon. Pozostały tor jazdy zostaje niezmienny. Na mokrym asfalcie z tyłu powinny być założone opony o tej samej przyczepności co z przodu, gdyż poślizg boczny nie jest pożądany (na mokrym asfalcie trudniej jest wyprowadzić samochód z poślizgu).

5.4.3. Szuter

Przy ciasnych próbach powinniśmy jechać na okrągło bez zbędnych “boków”. Nawroty pokonujemy z pełnym użyciem hamulca ręcznego. Najlepszym rozwiązaniem jest złożyć samochód do nawrotu już przed samym manewrem (lewa noga lub ręczny), lecz jest to technika trudna i ryzykowna (możemy ów pachołek strącić). Jeżeli mamy do czynienia z szybkimi partiami (prędkości przekraczające 70 km/h), błędem jest dohamowywać do łagodnych łuków. Należy przejechać taką szybką serią zakrętów bokami bez hamowania (w poślizg wprowadzamy go głębszym i bardziej energicznym skręceniem kół niż wynikałoby to z zakrętu oraz użyciem lewej nogi, samochód w poślizgu sam utraci prędkość), asekurując się przy tym lewą nogą. Należy to dobrze przeciw-

czyć na szutrowym placu. Jeżeli chodzi o opony to warto mieć dobre zimówki na obydwu osiach samochodu. Tutaj mała uwaga. To wytracanie prędkości za pomocą nadsterowności przy szybkich łukach jest wielkim zyskiem czasowym w stosunku do załóg, które zahamują przed takim zakrętem, jednak taka jazda jest bardzo ryzykowna. Nie ma tutaj miejsca na jakikolwiek błąd, tym bardziej jeżeli droga nie jest zbyt szeroka.

5.4.4. Śnieg

Zasada jest ta sama co na szutrze, lecz dotyczy tylko dobrze ubitego śniegu bez występowania lodu. Prędkości są tylko nieco mniejsze niż na szutrze, co wiąże się oczywiście z mniejszą przyczepnością śniegu w stosunku do szutru.

5.4.5. Lód

Jazda na lodzie jest bardzo trudna. Jeżeli nie macie opon kolcowanych, to możecie być pewni że nie utrzymacie prawidłowego toru jazdy (a opony kolcowane w KJS-ach są zabronione - ich użycie w amatorkach możecie tylko spotkać na rajdach prywatnych, odbywających się na jednym torze). Kluczem do wygrania na lodzie jest dobre pokonanie zakrętów i nawrotów. Prędkość na prostych nie ma tutaj większego znaczenia, choć dobrze jest połączyć te dwie cechy. Jeżeli przejeździemy próbę bez zatrzymania samochodu, to dobry wynik jest gwarantowany. Do nawrotów powinniśmy dobrze dohamować (lub w ogóle nie przyśpieszać do nich od poprzedniego manewru jeżeli odległości są małe). Jest to kluczową sprawą, gdyż zbyt duża prędkość wejścia w zakręt spowoduje odjechanie samochodu za pacholek i długi czas pokonania manewru. Samochód powinien jechać z minimalną prędkością. Dobrze jest złożyć samochód do nawrotu na ręcznym już przed manewrem, pamiętając o naszej prędkości. Może nam się wydawać że jedziemy jak po bułki do sklepu, a nasze czasy okażą się bardzo dobre.

Ważną rzeczą na lodzie jest nasz dobór biegów i tor jazdy. W przednio napędowych samochodach o dużej mocy cała próba (włącznie ze startem) można przejechać na drugim biegu. Jeżeli chodzi o tor jazdy to powinien on uwzględniać wszystkie miejsca, gdzie ta przyczepność jest większa. Jeżeli więc po zewnętrznej stronie łuku leży jeszcze świeży śnieg, to powinniśmy właśnie tam jechać. Czas będzie taki sam lub lepszy i nie będziemy tak bardzo walczyć z przyczepnością. Można też używać takie usypane górkę śniegu przez poprzednie załogi jako małe bandy.

Opony nie mają tutaj tak wielkiego znaczenia. Na oblodzonej nawierzchni żadna opona oprócz kolcowanej nie spisz się zbyt dobrze. Jeżeli nie mamy możliwości zakupu kolców, należy zaopatrzyć się w dobre i nowe opony zimowe. Polecam nowe kierunkowe oponki zimowe i jak najwęższe. Z tyłu powinny również być takie same opony.

Muszę tutaj wspomnieć o niektórych patentach, jakie są stosowane przez załogi amatorskie. Bardzo nowa-

torskim podejściem do sprawy przyczepności opon na lodzie jest nawiercenie na nie od wewnątrz opony blachowkrętów. Tak tak, śruby w oponie, i to nawet do 400 sztuk na oponę ! Sam miałem okazję na takich jeździć, i na lodzie spisują się znacznie lepiej niż jakiegokolwiek profesjonalne opony kolcowane. Jak taką oponę zrobić?

1. Zaopatrujemy się w opony, jakieś średnio starte zimówki, lub nawet tyse letnie. Różnica będzie polegała na tym, że przy fragmentach z sykim śniegiem opona zimowa ze śrubami będzie lepiej jechać, natomiast na lodzie i warstwie śniegu nie przewyższającej długości wystających śrub, nie będzie żadnej różnicy pomiędzy letnimi a zimowymi (i tak opona będzie w powietrzu a ciągnąć nas będą tylko blachowkręty).
2. Od zewnątrz opony nawiercamy wąskim wiertłem dziury, gdzie chcemy mieć wkręty. Przecież nie będziemy na czuja od wewnątrz wkręcać.
3. Zakupione wcześniej blachowkręty (poradźcie się sprzedawcy aby Wam doradził które są najwytrzymalsze, musicie się liczyć z kosztem około 35 złotych za 200 wkrętów na jedną oponę - co do długości, to zmierzcie grubość opony przez wywiercone otwory, licząc od wewnątrz do końca bieżnika, i dodajcie do tego 3 cm) wkręćcie od wewnątrz w wywiercone otwory do oporu.
4. Zaopatrzenie się w dętkę na każda z opon oraz duża płachtę materiału gumo-pochodnego. Ów materiał będzie służył jako izolacja między dętką a wkrętami, aby one nam czasami dętki nie przebiły. Najlepiej aby nasz materiał izolacyjny miał minimum 2 mm grubości.
5. Materiał izolacyjny kleimy do wnętrza opony specjalnym klejem (każdy wulkanizator powinien takowy mieć), mogą nawet być dwie warstwy tego materiały (za materiał izolacyjny może posłużyć również inna dętka, która rozcinamy na pół). zakładamy oponę na felgę wraz z dętką, i pompujemy dętkę. Opona gotowa.

Kilka uwag do tych opony. Świetnie nadaje się do treningów i imprez amatorskich, jeżeli tylko Wam na to zezwolą. Jednak nie jedźcie na nich po drogach publicznych, bo nie chciałbym być na Waszym miejscu jak Was policja z nimi złapie, zresztą dla pieszych i zwierząt to też nie jest zbyt bezpieczne. Co do jazdy na takiej oponie. Nie przesadziłem z tym że wkręt ma wystawać 3 cm nas oponę. Czubki wkrętów bardzo szybko się zetną, więc na wstępie stracie już jakieś 0,5 cm. Na takich oponach jeździ się bardzo fajnie, nawet na asfalcie (tylko trochę buja autem i iskry lecą :) Po starciu się wkrętów, można je z opony wykręcić i wkręcić nowe. Sama opona nie zużywa się nadmiernie, i nie bójcie się ze podczas ostrej jazdy zaczną wypadać wkręty - jak dobrze je wkręcicie zakleszcza się one w uzbrojeniu opony. Jazda przednia jednym słowem!

6. Pilotaż

Cechy dobrego pilota wyszczególniłem już w punkcie 4.2. Jeżeli już taką osobą mamy, dajcie jej do przeczytania poniższe komentarze i rady które tutaj zgromadziłem.

Pilotaż na KJS-ach nie jest zbyt skomplikowany, lecz rzeczą najtrudniejszą jest orientacja w terenie i szybkie kojarzenie punktów na próbie sportowej. Jeżeli będzie to wasz pierwszy raz i nie mieliście żadnego treningu, to macie duże szanse na pomylenie trasy. Czasami to co jest narysowane na papierze w książce drogowej nie zgadza się w pełni z rzeczywistością. Ale nie przejmujcie się tym, przy kolejnym starcie będzie znacznie lepiej.

Na początku powinieneś wraz z kierowcą omówić wszystkie próby przed rozpoczęciem rajdu "na sucho". Wraz ze zdobywanym doświadczeniem i zaliczaniem kolejnych rajdów nie będzie to potrzebne (najlepszym wystarczy zerknąć na próbę przez parę minut i zobaczyć dwa przejazdy aby bezbłędnie pojechać). Początkujący mogą jednak mieć duże problemy z zapamiętaniem trasy pomiędzy pachołkami.

6.1. Jak opisać trasę i rodzaje opisów

To w jaki sposób opisujesz trasę zależy tylko od kierowcy. Nie możesz mówić mu czegoś, co ty uznajesz za słusne bez wcześniejszego ustalenia. Na początek skoncentrujmy się na narysowanej próbie w książce drogowej. Osobiście nie nanosiłem tam żadnych notatek, jednak dość popularną metodą jest użycie kolorów. Jakich kolorów i kiedy użycie zależy tylko od Was. Czasami jest to wręcz konieczne, gdyż próby bywają tak zawile i skomplikowane, że nie jesteśmy w stanie odróżnić linii. Równie częstą metodą jest pisanie komend na narysowanej próbie. Zdecydowanie nie polecam korzystania z rajdowego opisu na oddzielnej kartce (piszemy tylko komendy bez rysunku), chyba że próba naprawdę przypomina OS (co bardzo rzadko się zdarza). Jest to o tyle niedobre, iż podczas małego błędu lub niezrozumienia pilota, a tym bardziej kierowcy, nie będzie się w stanie połapać gdzie jest (bo po prostu nie będziemy mieć tej próby narysowanej).

To jaki sposób wybierecie zależy tylko i wyłącznie od Was. Mogę Wam zademonstrować jaki opis stosowałem z moim kierowcą, gdyż tylko na dwukrotnie w naszych startach (a było ich ponad 40, więc przejechaliśmy grubo ponad 400 prób) pomyliliśmy trasę. Świadczy to chyba o niezawodności naszej metody.

Wraz z moim kierowcą stosujemy opis jak najprostszy. Celem tego jest skrócenie podawanych informacji. Komendy, które podaje kierowcy są następujące:

1. Pachoł (lub inna przeszkoda, jak wysepka, słup itp.) od lewej - przejeżdżamy pachołek po lewej jego stronie. Kierowca dobrze wie że ta komenda dotyczy się najbliższego pachołka przed nim. Jeżeli pachołek znajduje się gdzieś z boku, pokazuje na niego palcem. Ta komenda jest często skracana do "od lewej". UWAGA: kierowca może widzieć to inaczej, czyli mówiąc mu od lewej, będzie to znaczyć, że mijając pachoł będzie go miał po lewej stronie. To zależy tylko i wyłącznie od kierowcy, pilot musi dany punkt widzenia zaakceptować i przyswoić.

2. Pachoł od prawej - to samo co wyżej ,tylko że z innej strony.
3. Od lewej 90 - najbliższy pachołek należy wziąć z lewej strony i skrócić o 90 stopni.
4. Od prawej 90 - to samo co wyżej tylko inny kierunek (możecie tutaj zastosować inny kont, np. 45, 180 itd.).
5. Nawrót od lewej / prawej - Robimy nawrót z lewej / prawej strony pachołka.
6. Beczka od lewej / prawej - pełna "beczka", czyli ciasny zakręt o 360 stopni.
7. Rondo od lewej / prawej - pełna "beczka", szeroko, 360 stopni.
8. Komendy do beczki i ronda - jeżeli obrót jest mniejszy / większy, używam komend już / jeszcze.
9. Slalom od lewej / prawej - slalom między pachołkami. Pierwszy pachołek slalomu jedziemy po lewej / prawej stronie.
10. Prosta - komenda dla kierowcy, aby jechał jak najszybciej się da (inaczej mówiąc pedał w podłogę).
11. Komendy dotyczące toru jazdy - po wewnętrznej, po zewnętrznej, tnij, nie tnij.
12. Komendy dotyczące miejsc niebezpiecznych - najpierw mówię UWAGA, następnie z zależności od sytuacji: ciasno, hamuj, ślisko.
13. Inne komendy odnośnie trasy, jak np. w bramę, za drzewem, między pachołki itd. - nie ma tutaj reguły, sytuacja Wam sama narzuci odpowiednią komendę, oby jak najkrótszą.

Opis ten sprawdza się w 100% jeżeli kierowca również zna mniej więcej trasę (widział choć jeden przejazd innej załogi). Jeżeli wpadamy na odcinek, którego kierowca nie zna i nie widział wcześniej, wszelkie punkty orientacyjne powinny być pokazywane palcem (opis zostaje bez zmian). Należy za wszelką cenę unikać takiej sytuacji, gdyż tor jazdy nie będzie optymalny i jest większa szansa na popełnienie błędu. Warto na treningu poćwiczyć takie sytuacje, tzn. ustawić próbę, którą tylko pilot zna, i na bieżąco mówić kierowcy gdzie ma jechać. Doskonale sprawdzi to nasz opis i zrozumienie pomiędzy załogą. Jeżeli będziemy w stanie bezbłędnie przejechać taką próbę (postarajmy się układać skomplikowane), to mamy pewność że podczas rajdu nie popełnimy błędu (co jest wielkim atutem).

Jednak rzeczy pewne są tak naprawdę tylko dwie. Opis powyżej przedstawiony na pewno nie przypadnie wszystkim do gustu, niektórzy z Was tylko zapożyczą pewno elementy, inni w ogóle go obalą. Druga rzecz pewna to fakt, że żaden opis na KJS-ie nie poprowadzi kierowcę przez gąszcz pachołków bez pomocy wskazań palca pilota oraz bez znajomości chociaż na papierze próby. Jest po prostu zbyt mało czasu na podyktowanie większej ilości informacji, i zbyt mało punktów odniesienia aby precyzyjnie ułożyć opis. Najbardziej optymalnie jest wtedy, kiedy pilot prawie w ogóle nie patrzy się na kartki, ma wykute na blache próby i tylko szuka kolejnego celu, znaczy się pachołka. Wymaga to od pilota specjalnej predyspozycji, czyli dobrego wyobrażenia sobie przebiegu próby z perspektywy jadącego samochodu przed pierwszym przejazdem.

6.2. Tempo i intonacja

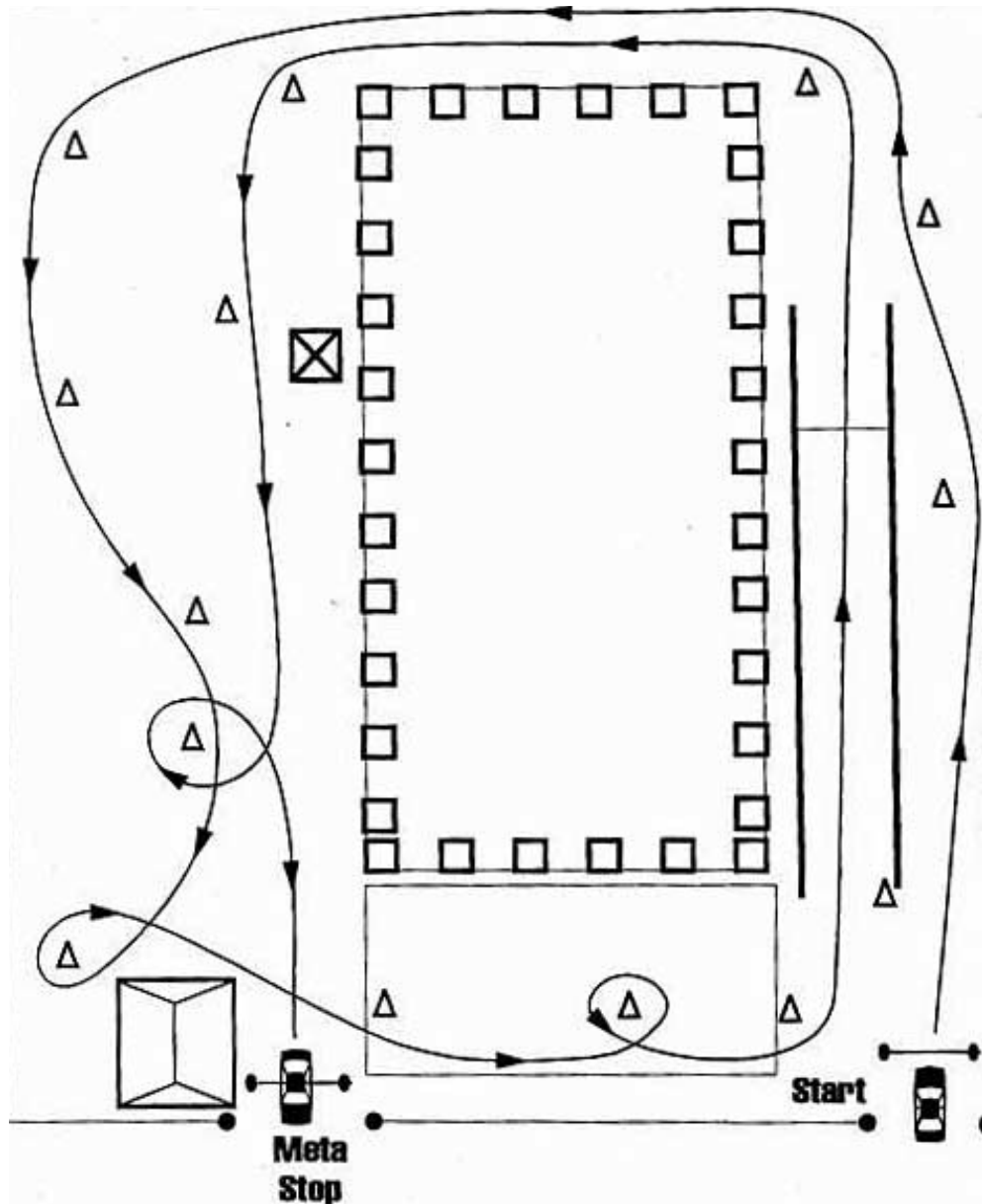
Na próbach typu KJS jest zazwyczaj bardzo mało czasu na podanie komendy, gdyż odległości pomiędzy poszczególnymi manewrami są krótkie. Z tego powodu jakiegolwiek zawahanie może spowodować stratę czasową. Nasz głos powinien być głośny (nie mamy interkomu i załoga jest w kaskach, a jak pilot jest cichy, to interkom kupić musimy). Przed próbą powinniśmy spytać się kierowcy czy nas dobrze słyszy. Na wszelkich trudnych fragmentach (skomplikowanych lub tych, których kierowca nie pamięta - powinien nas przed próbą o takich fragmentach uprzedzić), powinniśmy podnieść głos. Przed każdą próbą powinniśmy zrobić próbę z kierowcą, czyli przedyskutować mu całą próbę. Kierowca powinien w tym czasie uważnie słuchać i w swojej wyobraźni rysować sobie próbę. Jeżeli jakiś fragment sprawia mu problemy powinien powiedzieć to swojemu pilotowi, który podczas próby ten właśnie fragment powie głośniej i wyraźniej. Jeżeli dobrze opanujemy tą technikę nie powinno być żadnych problemów na próbie.

6.3. Przykładowa próba

Rys. 3 To przykładowa próba i jak jest opisana przez nas. Wszystkie komendy są podawane z pamięci i nie mam ich w żadnej formie zapisanych na kartce. Jeżeli jestem w którymś punkcie zagubiony, patrzę na rysunek i bezpośrednio z niego wyczytuje komendy. Sprawdza się to tylko wtedy, gdy kierowca z pilotem przed próbą zrobi parę prób "na sucho", tzn. pilot mówi kierowcy całą próbę a on upewnia się, że jest to dla niego zrozumiałe.

6.4. Uwagi końcowe

Metoda pilotażu zależy tylko i wyłącznie od Was. Nie chce tutaj narzucać jakiś konkretnych wzorów. Pamiętajmy tylko aby potrenować troszkę przed rajdem (chyba że mamy za sobą już kilka startów) i zobaczyć kilka przejazdów konkurentów przed startem jeżeli jest to możliwe. Nie raz widziałem jak jakaś załoga siedzi w samochodzie 5 minut przed startem i studiuje rysunek, natomiast po opuszczeniu linii start całkowicie się gubi, ponieważ rzeczywistość jest nieco inna niż na rysunku. Pamiętajmy



RYS. 3 OPIS: Pachoł od prawej, między pachotki / lewy 90 / po zewnętrznej do końca, pachoł od prawej 90 / od prawej / między pachotki (pokazuje palcem), od lewej 90 / nawrót od lewej / pachoł od prawej (pokazuje palcem / beczka od prawej / pachoł od prawej 90 na hope ciasno / od prawej 90 / od prawej 90 po wewnętrznej / beczka od lewej (pokazuje palcem który pachoł), na metę.

również o tym, iż próby KJS-owe są z reguły krótkie i można je wykuć na pamięć. Nie szpanujmy swoim opisem rajdowym z trudnościami zakrętów, bo może Wam dużo pomieszać. Pomimo iż KJS-y powinny być przygotowaniem do prawdziwych rajdów, nie zapożyczajmy opisu z prawdziwych rajdów. Charakter KJS-u jest kompletnie inny i należy do niego podejść z innej strony. Nasz opis musi być przede wszystkim krótki i szybki. Według mnie jest to rzecz najważniejsza. Więc jeżeli mamy czytać komendy typu "lewy trzy plus tni", to lepiej jest pokazać kierowcy palcem gdzie ma jechać, bo z książki drogowej stopnia zakrętu nie można wywnioskować! Często jest inaczej w rzeczywistości niż na kartce, i wtedy taka załoga nie będzie miała łatwego orzecha do zgryzienia. Kierowca powinien znać większość próby na pamięć, a pilot go asekurować swoim opisem! Przede wszystkim musicie przejechać próbę bezbłędnie, a dobre czasy już zależą tylko od umiejętności kierowcy.

7. Kariera i sponsorzy

Jeżeli mamy poważne podejście do rajdów i chcemy w przyszłości startować na prawdziwych OS-ach, powinniśmy poważnie podejść do KJS-ów. Jeżeli na tym etapie będziemy popełniać jakieś dziecinne błędy i zajmować ostatnie miejsca, to nie wróżę Wam rajdowej kariery. Niewątpliwie najważniejsza w tym sporcie jest kasa. Jeżeli ją mamy, to 80% problemów mamy z głowy. Gorzej jest jeśli musimy zbierać pieniądze żeby chociaż wystartować w KJS-ie. Wtedy powinniśmy znaleźć sponsora. Spróbujcie przedstawić Wam jakie etapy powinniście zaliczyć, aby od kompletnego zera przejść do profesjonalnych startów.

1. Na początek musimy mieć samochód. Najlepiej, aby był to popularny przednio napędowiec, którym ma homologację do rajdów, w miarę mocny silnik, małe wymiary, tani w eksploatacji. Wszystkie te normy spełnia Fiat CC Sporting. Jest to idealny samochód do startów, którym można wygrywać z dużo mocniejszymi samochodami.
2. Druga rzecz jest pilot. Powinniśmy dobrze się zastanowić nad jego wyborem i przetestować parę egzemplarzy. Pamiętajmy, iż pilot z KJS-ów może nam towarzyszyć przez długi czas, więc musi on mieć predyspozycje do startów w PZM. Tutaj niestety życie utrudniają przepisy. W Pucharze PZM zarówno kierowca, jak i pilot muszą mieć licencję RII. Nie jest to co prawda trudne, ale zajmie nam trochę czasu. Tutaj są dwie drogi jakimi możemy pójść:
 - A) pierwszy sezon tylko kierowca jeździ i odnosi sukcesy, aby mieć kartę przetargową z przyszłymi sponsorami. Pilot nie jeździ wcale. Kierowca zdobywa licencję RII.
 - B) Co pewien czas pilot startuje swoim samochodem lub samochodem kierowcy, aby również zdobył punkty. Jeżeli zaczęliśmy jeździć od początku sezonu, pilot i kierowca mogą mieć licencje RII w tym samym roku.
3. Jeżeli mamy kogoś w rodzinie z dużą firmą, to nie będzie problemu ze zdobyciem sponsorów. Często w rajdach, a szczególnie w PZM, sponсорami są rodzinne firmy. Jeżeli czegoś takiego nie mamy, należy znaleźć sponsora zaczepnego. Oczywiście dobrze jest od razu znaleźć konkretną firmę z dużym budżetem, ale nie zawsze jest to możliwe. Małe firmy, często po jakiś znajomościach, mogą odpalić nam te 200 złotych na start. Dzięki temu nie będziemy musieli dawać żadnych pieniędzy od siebie. Samochód będzie troszkę oblepiony i zaczniemy być traktowani poważniej. Zazwyczaj w telewizji, prócz zwycięzców, pokazane są te najbardziej i najgłośniejsze auta.
4. Jeżeli zaczniemy już wygrywać rajdy i wiemy, że jeżeli nie popełnimy błędu to na 100% jesteśmy na podium, możemy zacząć się rozglądać za konkretnym sponsorem, który umożliwi nam starty w PZM. Należy przygotować sobie prezentację. Do tego celu napiszmy pismo, wydrukujmy wyniki z paru naszych najlepszych rajdów, pokażmy zdjęcia i zapisy z kamer lub telewizji naszej załogi (o tym wszystkim nieco później). Zaczniemy od

znajomych. Może któryś z nich zna jakąś wpływową osobę, która może nam pomóc. Czasami nawet nie wiemy, kto nas otacza. Warto poznawać nowe osoby, również przez internet. Powinniśmy założyć stronę internetową i dobrze ją rozreklamować na innych serwisach internetowych.

5. Jeżeli dopisze nam ogromne szczęście i znajdziemy konkretnego sponsora, który pokryje nam starty w PZM, możemy troszkę odpocząć. Nie oznacza to, iż należy spocząć na laurach. O sponsora należy odpowiednio dbać. Wiele rzeczy można zrobić niewielkim kosztem, które przysporzą nam sympatie sponsorów, a co za tym idzie dodatkowe fundusze. Sponsor musi wiedzieć, że to mu się opłaca.

7.1. Prezentacja dla potencjalnych sponsorów

Dobra prezentacja i przedstawienie załogi z jak najlepszego punktu widzenia jest naszym dużym atutem. Przede wszystkim musimy w miarę dobrze jeździć i odnosić sukcesy. Jednak to nie wystarczy aby przekonać sponsorów. Powinniśmy zadbać o następujące rzeczy.

1. Dobre pismo - w nim powinna być zawarta krótka charakterystyka KJS-ów oraz ogólnie rajdów. Powinno składać się z dwóch części:
 - A) Pisemna oferta. Krótko nasze osiągnięcia, nie tylko sportowe, lecz także czy byliśmy pokazywani w telewizji lub w jakiś gazetach. Co możemy zaoferować sponsorom (tu wchodzi wasza wyobraźnia, lecz pamiętajmy że sponsor chce, żeby jego logo było widoczne przez wiele osób - może jakieś zloty, małe imprezy itp.).
 - B) Wyszczególnione wszystkie nasze sukcesy z miejscami w generalce i klasie, przyszłe plany oraz co, lub ile, chcecie od sponsorów. Przykład naszej pisemnej prośby na końcu.
2. Fotografie - warto od początku swoich startów zadbać o jakiegoś fotografa (członek rodziny lub kolega). Takie dobre fotki z naszym samochodem mogą być bardzo przydatne. Najlepiej gdyby na fotografii był nie tylko widoczny samochód, ale także jakaś większa grupka kibiców. Jeżeli takich fotek nie mamy, zróbmy zdjęcia stojącego samochodu (sponsor chce widzieć, jak on wygląda).
3. Kaseta video - może ona być dużym atutem. Jeżeli pokazali nas w telewizji, musi to być tutaj zamieszczone. Warto też pokazać kilka przejazdów z amatorskiej kamery (znów rodzina lub kolega), gdzie będzie pokazana nasza czysta, efektowna i szybka jazda. Tutaj równie ważna jest liczba kibiców, którzy są przy próbie. Jeżeli nie ma ich zbyt wiele, może to źle świadczyć o tych imprezach (lub po prostu że nas nie chcą oglądać).
4. Płyta CD - to dość nowoczesne rozwiązanie, lecz równie przydatne. Na płycie możemy dać klip z internetu, zamieścić wiadomości sportowe, w których byliśmy pokazani (tak było w naszym przypadku, są one do ściągnięcia na oficjalnej stronie TVP) i zdjęcia. Pamiętajmy, iż wszystko musi pokazywać nas. Jeżeli mamy własną stronę internetową też możemy ją zamieścić.
5. Graficzny projekt samochodu - tą czynność zostawmy na koniec, lecz może ona wyrzucić duże

wrażenie na potencjalnych sponsorach. Przygotujemy graficzny projekt oklejenia samochodu w logo potencjalnej firmy. Oczywiście do tego celu musimy nie tylko wcześniej przygotować się pod konkretną firmę. Lecz również znać się dobrze na grafice komputerowej lub znać kogoś, kto nam to zrobi. Taki projekt polecam przygotować, lecz tylko w przypadku, gdy dana firma ma odpowiednie zaplecze finansowa (można to ocenić na oko, patrzeć na ilość siedzib firmy, ich lokalizacje i wykonanie biur). Wtedy jest szansa że mogą oni nam pomóc nie tylko w KJS-ach, lecz także w PZM.

Teraz pora na trochę refleksji z mojej strony. Powyższy poradnik został napisany na przełomie 2002-2003 roku. Dziś jest już rok 2006 i od tego czasu sporo się zmieniło, również moje poglądy na pewne sprawy. Co do sponsorów ... w sumie najważniejsze jest to, aby w zespole była osoba, która dysponuje odpowiednim czasem aby uporczywie szukać sponsora. Może to nam zająć miesiąc, pół roku, rok lub nawet więcej. Może się to wiązać ze sporymi nakładami finansowymi, samo pismo na kartce A4 i jedna płytka CD nie wystarczy jeżeli nie mamy wtyczek w danej firmie. Do firm trzeba będzie niejednokrotnie daleko jeździć i wykonać dziesiątki telefonów. I też się może zdarzyć, że nasz sponsor z KJS-ów, z początku wydawałoby się wystarczająco silny do PZM,

nie będzie w stanie nas sfinansować. Prawdę mówiąc, w rajdach MP i PZM można policzyć na palcach dwóch rąk załogi, które mają sponsorów znalezionych uporem i zainteresowaniem firmy, a nie po znajomościach. Jeżeli nie macie kasy lub wpływowych znajomych, to mimo iż w KJS-ach będziecie wygrywać wszystko co się da, wasze szanse na sezon w PZM są znikome. Bardzo ciężko bez własnego budżetu przebić się z PZM do MP, co dopiero mówiąc z KJS-ów do PZM. Osobiście znam wielu utalentowanych amatorów, młodych i rewelacyjnie jeżdżących kierowców, którzy wiele by zdziałali w rajdach, lecz nie mają budżetu. A KJS-y niestety nie przyciągają zbyt dużej uwagi większych firm ... liczcie się z tym że aby zaistnieć musicie mieć jakiś swój budżet na kilka pierwszych startów w PZM i sporo szczęścia w dalszej karierze. Rajdy w Polsce to ciągle sport raczej dla hobbystów, niż dla zawodowców.

To chyba wszystko co chciałem Wam przekazać. Mam nadzieję, że napisana przeze mnie praca przyda Wam się choć w niewielkim stopniu. Jeżeli wystąpiły tutaj jakieś niedociągnięcia lub braki, bardzo proszę o kontakt pod adresem piotr.kapuscik@interia.pl. Jeżeli macie jakieś dodatkowe pytania chętnie na nie odpowiem. Życzę Wam jak najlepszych startów i pozyskania sponsorów z nieograniczonym budżetem i zamięłowaniem do rajdów. Powodzenia!

