

O pilotażu

Przyspiesza, hamuje i skręca dokładnie tak samo jak kierowca. Równie szybko pędzi rajdówką przez las i identycznie składa się w zakręty. To świetny organizator i psycholog. Właściwie tylko on ma wpływ na to, co robi kierowca na odcinku specjalnym. Od tego co i jak powie zależy ludzki los.startować w KJSie, czyli krótki instruktaż dla kierowców amatorów

Do obowiązków pilota należy często rezerwacja hoteli, dbanie o dokumenty, studiowanie map, rozstawianie serwisów, sprawdzanie czasów, egzekwowanie regulaminów i wiele innych rzeczy, które nie są wcale widoczne. Bez tych niepozornych czynności nie byłoby finalnego produktu w postaci sportowego wyniku. Jednak najważniejszą i jednocześnie najprzyjemniejszą rzeczą dla pilota jest dyktowanie.

Dla laika jest to tylko niezrozumiałe terkotanie, jednak każde słowo, każdy dźwięk ma tu ogromne znaczenie. Ważne jest bowiem, by całość komponowała się w płynną melodię, która nie dość że nie przeszkadza kierowcy, to jeszcze pomaga mu w maksymalnie szybkiej jeździe. Ważne jest tempo, akcent, intonacja, a przede wszystkim, stopień szczegółowości. Trzeba wziąć poprawkę na to, że mózg kierowcy pędzącego 150 km/h zakręt w zakręt z trudem przyswaja i przetwarza informacje. W takim przypadku znaczenie ma nawet dobór słów i tak np.: "pełne hamowanie" zdecydowanie lepiej trafi do świadomości kierowcy niż krótkie hasło "bloki", które może gdzieś umknąć w ferworze walki.

Wszystko zaczyna się jednak na treningu, czy jak wolą niektórzy, zapoznaniu z trasą. Kiedy załoga wie już któreś wiodą oesy, kierowca wsiada w samochód treningowy, zapina mocno pasy i usadza na prawym fotelu człowieka z czystym zeszytem w rękę, zwanego także pilotem. Pół biedy, kiedy rajd biegnie tymi samymi trasami od wielu lat. Doświadczona załoga wyciąga wtedy stare notatki i poddaje je weryfikacji, jeśli kierowca nie zna jeszcze oesów na pamięć. Jednak ideą rajdów nie jest jazda na pamięć, tylko na opis. Mimo, że rodzajów "szczegółówki" jest tyle, ile rajdowych załóg to można pokusić się o wyodrębnienie zaledwie kilku podstawowych typów.

Każda droga składa się z zakrętów i odcinków prostych i to właśnie te dwa podstawowe elementy tworzą bazę opisu. Reszta to dodatkowe informacje, które czynią obraz drogi pełniejszy. Proste opisuje się wartościami liczbowymi (w metrach) lub określeniami typu: "krótka", "długa". Różnice pomiędzy poszczególnymi systemami tkwią dopiero w określaniu zakrętów.

Jeszcze w latach 70-tych, czyli czasach małych i dużych fiatów, uczono przyszłych pilotów według szkoły Wojciecha Ondraczka. Był to system bardzo prosty i logiczny, ale na wyższym stopniu wtajemniczenia praktycznie nieprzydatny. Zapis polegał na podawaniu kierunku zakrętu wraz z liczbą określającą prędkość jego pokonania. "P80" oznaczało wtedy "prawy osiemdziesiątką".

Równie prosty do opanowania i o wiele bardziej sensowny jest system biegowy. Tutaj przy oznaczeniu zakrętu podawany jest bieg, na którym ten zakręt należy pokonać. Żeby zwiększyć precyzję stosuje się dodatkowe określenia, jak: "plus", "minus", "pełny", "długi", "zamykający", "wypuść". Reszta polega na umowie między kierowcą a pilotem. "L3" (czyt. "lewy trzy") może

$$\begin{aligned} & P4_p \bar{X}, 90 L_m \rightarrow \bar{H}L5_p \rightarrow \\ & \rightarrow P4_{60} \rightarrow L_m \rightarrow L_m 60 L_m \bar{A} \\ & 60 L4_{60} \bar{A} \rightarrow \bar{H}L4_{60} \\ & 90 P_m 90 \bar{H}P5_{60} 60 L_m \end{aligned}$$

np. oznaczać, że lewy zakręt należy pokonać na trzecim biegu, "L3+" (czyt. "lewy trzy plus") – również jazdę na trójce, ale już na wyższych obrotach, a "L3++" (czyt. lewy trzy pełny) będzie informacją dla kierowcy, że ten zakręt należy przejechać trójką, ale w górnych granicach obrotów. Ten system opisu jest łatwy do opanowania i stosują go najczęściej początkujący zawodnicy. Najpoważniejszą jego wadą jest to, że jest ściśle zależny od samochodu. Zmiana na auta na inne, albo jakaś większa różnica w jego "właściwościach rajdowych" powoduje, że cały opis bierze w łeb. Problemem jest tu przyzwyczajenie kierowcy do "brania" zakrętów na podanym biegu. Ci którzy próbują wtedy jechać na stary opis mogą się grubo przeliczyć. Kierowca jest wtedy zmuszony do ciągłej konwersji w locie starego opisu, dostosowując go do nowych warunków.

Tych wad nie posiada już system kątowy, nazywany też wektorowym. Tutaj też są różne szkoły, ale wszystko znów zależy od upodobań kierowcy. Zasadniczo chodzi o to, żeby naszkicować na kartce dwie przecinające się linie w kilku kombinacjach o różnym kącie przecięcia. Kąty te będą odpowiadać zakrętom. Następnie każdą z tych kombinacji należy oznaczyć cyfrą. Ilość tak oznaczonych zakrętów waha się od 5 do 10. Oczywiście, im więcej tym precyzyjniej, ale wtedy różnice są tak subtelne, że przy opisywaniu trasy sam kierowca nie jest w stanie ich wyczuć. Dlatego do precyzowania kąta większość zawodników stosuje plusy i minusy, które wyobraźnia kierowcy jest już w stanie "przetrawić".

Najbardziej zawodowym systemem jest opis trudnościowy. Jest on w zasadzie zbliżony do kąтового, z tą różnicą że tutaj kryterium oceny zakrętu nie jest sam kąt, ale umowny stopień trudności w jego pokonaniu. Kolejne zakręty w tej skali również oznacza się cyframi, przyjmując "1" jako zakręt najtrudniejszy (co wtedy jest bliższe systemowi biegowemu), bądź też odwrotnie. Równie dobrze można zakręty opisać słowami (np.: "maks", "pełny", "łatwy", "szybki", "średni", "trudny", "wolny", "ostry", "patelnia", "hak" itp.), które jeszcze lepiej trafiają do świadomości kierowcy. Niektórzy zawodnicy stosują tu także uzupełnienie w postaci plusów i minusów. Opis ten wymaga od kierowcy ogromnego doświadczenia i wielkiej wyobraźni. Tuż przed wejściem w zakręt powinien on już "czuć" (po koronach drzew, po kolorze nawierzchni, po nachyleniu zbocza itp.) jak wygląda niewidoczny obszar drogi.

"- Zapis zmienia się wraz z przesiadkami do szybszych samochodów. W małuchu grupy N mogłeś oprócz notatek czytać gazetę a miałeś wrażenie, że pędzisz jak dziki. W moich początkach większość zawodników opisywała biegowo. Nie jeździłem z nikim, kto pisałby wektorowo." - opowiada Mikołaj Madej, który od przeszło 15 lat zasiada na gorącym fotelu.
"- Od 1992 jeżdżę z Czarkiem Fuchsem, który stosuje połączenie dwóch opisów. Zapisujemy biegowo, ale on odbiera to trudnościowo. Ta ilość szczegółów stosowana przez niego wymaga ode mnie tylko więcej "szczekaniiny" ale ja jestem właśnie od tego, żeby to przeczytać. Na szczęście na dykcje nie narzekam."

"- Informacja z plusem oznacza u nas "trochę więcej" niż to samo bez plusa, czyli "trzy dnem plus" to już prawie "cztery" - w zależności od warunków. "Pół" to (znów teoretycznie) pół gazu, czyli zakręt nieco ciaśniejszy od "dnem". Kiedy spadnie deszcz, trzeba dopasować jazdę. Jedyna różnica - czasem, ale rzadko, zdarza się w opisie uwaga - "jak mokro to ślisko".

Opis robimy wspólnie i tak jak w dobrym zespole moje sugestie są również uwzględniane. Pierwszą pętlę Polskiego opisywałem nawet sam, bo Czarek dojechał później. Większość się zgadzała - kwestia wprawy."

Potem na rajdzie otwieram zeszyt i zaczynam dyktowanie. Od tego momentu nie mam prawa się pomylić. To w moich rękach jest życie moje, kierowcy i tych ludzi, którzy przyszli oglądać rajd. To ogromna odpowiedzialność. Na szczęście jedyna większa wpadka zdarzyła mi się na dojazdówce - na zeszłorocznym Karkonoskim pomyliłem drogę, co kosztowało nas 2 minuty spóźnienia.

Ważna jest też tak prozaiczna rzecz jak zeszyt. Trzeba uważać, żeby kartki się nie skleiły, żeby nie przełożyć dwóch naraz. Po latach prób z różnymi formami mniej lub bardziej uległego papieru doszedłem do tego, co najbardziej mi odpowiada: 64-kartkowy zeszyt w kratkę, format A5, w miękkiej okładce."

Zobacz przykłady stosowanych symboli

50

pięćdziesiąt

Prosta długości 50 m (odległości w metrach są umowne ("na oko" kierowcy). Proste stają się krótsze, jeśli auto jedzie szybciej).

100

sto prostuj

Przechodź serię łagodnych łuków [przez które można poprowadzić prostą] na długości 100 m tak, jakby to była prosta.

P5_p

prawy pięć pół

Przechodź prawy piątkowy (o stopniu trudności 5) zakręt na (umowne) pół gazu.

L4_∞

lewy cztery dnem

Przechodź lewy czwórkowy zakręt (umownym) pełnym gazem.

L_m"

lewy maks ciąć

Przechodź lewy zakręt tak szybko, jak tylko auto pojedzie, zjeżdżając na wewnętrzne pobocze drogi.

P4_∞⁺

prawy cztery dnem plus

Przechodź prawy czwórkowy zakręt jeszcze szybciej niż pełnym gazem (prawie tak, jak piątkowy).

P3_∞^x

prawy trzy dnem nie ciąć

Przechodź prawy trójkowy zakręt pełnym gazem, nie zjeżdżając na wewnętrzne pobocze drogi.

L_∞[↺]2

lewy nawrót dwa dnem

Przechodź lewy dwójkowy zakręt, o kącie 180° (lub zbliżonym) i o stopniu trudności 2, pełnym gazem.

P5^{Pół}_{CEL}

prawy pięć pół późno celuj

Z wejściem w prawy piątkowy zakręt czekaj do ostatniej chwili i przechodź go na pół gazu.

Λ_M

szczyt maks

Przechodź wzniesienie drogi tak szybko, jak tylko auto pojedzie (mimo, że nie widzisz, co jest za wzniesieniem).

00L P_M

do lewej prawy maks

Ustaw się na lewej krawędzi drogi i przechodź prawy zakręt tak szybko, jak tylko auto pojedzie.

HL4_p

hamuj lewy cztery pół

Hamuj i przechodź lewy czwórkowy zakręt na pół gazu.

P_M z HH P4_p

prawy maks z pełnym hamowaniem, prawy cztery pół

Przechodź prawy zakręt, ile tylko z auta wyciśniesz, i już na nim zacznij ostro hamować i przechodź prawy czwórkowy zakręt na pół gazu.

PRZED P H H L2_∞

przed prawym pełne hamowanie, lewy dwa dnem

Przed prawym zakrętem zacznij ostre hamowanie i przechodź lewy dwójkowy zakręt pełnym gazem.

Λ_{Pół} H P4_∞

na szczycie późno przyhamuj, prawy cztery dnem plus

Na wierzchołku wzniesienia przyhamuj w ostatniej chwili i przechodź prawy czwórkowy zakręt trochę szybciej niż (umownym) pełnym gazem.

L5_p śm → L4_∞

lewy pięć pół śmiało, do lewy cztery dnem

Przechodź lewy piątkowy zakręt na pół gazu, bez obawy (choć wygląda, że się nie da), i natychmiast potem przechodź lewy czwórkowy zakręt pełnym gazem.

P_M A → H L3_p zac

prawy maks przez szczyt, do hamuj lewy trzy pół zacisk

Przechodź prawy zakręt, który zaczyna się przed wzniesieniem, a kończy za nim, ile tylko auto pojedzie i natychmiast potem hamuj i przechodź lewy trójkowy zakręt, który na swojej długości skręca coraz ciaśniej (promień zakrętu maleje), na pół gazu. Podkreślenie oznacza fragment tak szybki, że wszystko musi być przeczytane jednym tchem.

P5_∞ PROSTO

prawy pięć dnem prosto

Przechodź prawy piątkowy zakręt pełnym gazem. Jak zobaczysz rozwidlenie to jedź prosto, a nie skręcaj. W tym miejscu odchodzi droga w prawo a główna idzie prawym łukiem. Podyktowanie prawego bez dodatku "prosto" może spowodować, że kierowca w rajdowym amoku próbowałby składać się w tę odchodzącą.

HH P2_∞

pełne hamowanie prawy dwa dnem z drogi

Hamuj ostro i przechodź prawy dwójkowy zakręt, który jest zjazdem z drogi, po której dotychczas jechałeś, pełnym gazem.

△ ZDUŚ
M

szczyt maks zduś

Przechodź wzniesienie ile tylko auto pojedzie, ale nie dopuść do tego, żeby skoczyło na szczycie.

Poza wymienionymi tu przykładami stosujemy rzadziej również: "!" (z uwagą), R (ręczny) V (siodło, czyli odwrócony szczyt) oraz jakieś dodatkowe oznaczenia słowne, typu: "NA DR" (na drogę), "NA L" (na lewym), "DŁ" (długi) itp.

P4_p X₁ 90 L_M → H L5_p →
→ P4_∞ → L_M → L_M 60 L_M A
80 L4_∞ A → H L4_∞ A
90 P_M 90 H P5_∞ 60 L_M
70 P5_p róż L_M → P5_∞ 60
P5_p 50 L5_∞ 70
△ → H H L3_p NA DR₁ 80 L_M →
→ P_M → L_M 100 H H P2_∞

Jak to wszystko gra w praktyce, widać na załączonym przykładzie z trasy Rajdu Elmot (Toyota Celica GT Four gr.A). Mikołaj czyta ten fragment następująco:

, 90 prostuj, lewy maks, do przyhamuj lewy 5 pół, do prawy 4 dnem ciąć za kamieniem, do lewy maks, do lewy maks, 60, lewy maks przez szczyt, 80 prostuj, lewy 4 dnem plus przez szczyt, do przyhamuj lewy 4 dnem śmiało, 90 prostuj, prawy maks, 90 prostuj, przyhamuj prawy 5 dnem, 60, lewy maks, 70, , 60 prostuj, prawy 5 pół ciąć, 50, lewy 5 dnem, <70, szczyt maks, do pełne hamowanie lewy 3 pół na drogę>, 80, lewy maks, do prawy maks, do lewy maks, 100, pełne hamowanie prawy nawrót 2 dnem

150L3^h
 80H! kopie! 50L4^{nuricken}
 50L3 → P2
 50P4
 50H 12.27m!! 50P8 DLA TO !!

Przykładem opisu kąowego jest kartka z notatnika Jana Vaskovica z Czech, który pilotował Dusana Kourila (Skoda Felicia Kit Car 1500) w Rajdzie Horacka 1997. Zastosowano skalę dziesięciostopniową, bez plusów i minusów. Opis można przeczytać po polsku:

150, lewy 3 przez szczyt dziury, 80, szczyt podbija, 50, lewy 4 zostań po wewnętrznej, 50, lewy 3, do prawy 2, 50, prawy 4 ...

OE+8 VE+OE⁸ → ...
 OPE² VPE-OT⁸
 VT100 OE+VPE¹⁰⁰
 VE¹⁰⁰ OE/n⁸? VPE → 5
 OE-⁸ OT⁸
 VLOE/n OTVE+OE⁸
 OE⁸VE⁸/n⁸ → !
 (nVE-⁸)

Opis stosowany przez fiński duet - Marcus Grönholm/Timo Rautianen opiera się na skali trudności: "maks, łatwy, średni, nawrót" z dodatkowymi określeniami. Jest to charakterystyczny dla Finów mało dokładny i bardzo szybki opis, dający kierowcy dużą wolność w interpretacji i możliwości improwizacji. Kartkę z Rajdu 1000 Jezior 1997 (Toyota Corolla WRC) można przetłumaczyć

prawy łatwy plus, 80, lewy łatwy plus, prawy łatwy plus albo pełny, 80 [głęboki wdech], , prawy maks, 80, lewy maks, 100, prawy łatwy plus, szczyt, lewy łatwy długi pełny, wąsko 100, , 80, prawy maks, 80, lewą podchodź prawy łatwy przez szczyt, prawy maks, lewy łatwy plus, szczyt, prawy łatwy pełny, 80, prawy łatwy pełny, lewy łatwy pełny przez szczyt, 80, bardzo ostrożnie szczyt, lewy łatwy minus wąsko na wyjściu