

Jak wystartować w KJS'ie, czyli krótki instruktaż dla kierowców amatorów

Autor: Marcin Jastrzębski

Najpierw musimy zaznajomić się z przepisami, które obowiązują podczas trwania KJS (Zobacz regulaminy na stronie PZM). Radziłbym też rzucić okiem na załącznik J. Gdy już dowiemy się choć w minimalnym stopniu o samej imprezie, musimy podjąć ważną decyzję odnośnie samochodu, którym pojedziemy. Z własnego doświadczenia wiem, że nadaje się do tego (na początku) pojazd, którym poruszamy się na co dzień, z pewnymi modyfikacjami.

Powinniśmy założyć "gorsze" opony, które w sposób znaczny mogą nam się zużyć (lub uszkodzić). Zdobyć ich nie powinno być problemem w dużym zakładzie wulkanizacyjnym (z którym trzeba mieć dobre stosunki, może uda się nam wymieniać tam za darmo opony i brać zużyte, w zamian za nalepkę na aucie). Musimy odbyć obowiązkowy przegląd samochodu (będzie on pracował w ciężkich warunkach), a przede wszystkim musimy pamiętać o **BEZPIECZEŃSTWIE!** Możemy również wypożyczyć od kogoś samochód, lub kupić wyłącznie do sportu (tu należy skonsultować się z kimś bardziej doświadczonym).

Kolejną kwestią jest dobór pilota. Osoby bardzo ważnej!. Musi być to osoba dobrze zorganizowana a przede wszystkim pełna zapału. Najlepiej poszukać pilota z doświadczeniem, będzie nam mógł podpowiadać pewne rzeczy, będzie na pewno mniej nerwowo. Jeżeli nikogo takiego nie znajdziemy (np.: przez ogłoszenie) rozejrzyjmy się po znajomych.

Następnym elementem powinien być trening, poprzedzony zdobyciem wiedzy teoretycznej (liczne artykuły w internecie na temat techniki jazdy). Musimy znaleźć plac na którym będziemy **BEZPIECZNIE TRENOWAĆ!!!** Musi to być plac zamknięty dla ruchu (możemy na nim jeździć tylko my) bez niebezpiecznych miejsc (typu studzienki, szkło itd.). Zaczniemy naukę od podstaw (żeby wyeliminować złe nawyki). Próby możemy układać na wzór tych kjsowych (później będzie łatwiej). Możemy też jeździć na czas, wtedy będą widoczne postępy (lub ich brak).

Gdy już coś wiemy, mamy pilota, możemy popracować nad opisem. Na początku nie może to być nic skomplikowanego. Najważniejsze jest to żeby kierowca rozumiał co dyktuje pilot i jechał według tych informacji. To bardzo istotne! Musimy mieć to dobrze opanowane, aby nie popełniać taryf i koncentrować się tylko na jeździe. Pilot musi być zorientowany w którym miejscu znajduje się samochód i być przygotowanym na ciągłe pytania kierowców GDZIE TERAZ?? Najlepiej jest to wyćwiczyć w taki sposób: pilot zmienia konfiguracje próby (oczywiście na treningu) i robi na tej podstawie notatki, dalej dyktuje to kierowcy, który nie ma pojęcia jak trzeba jechać. Trzeba mieć zaufanie do pilota. Gdy już mamy zgraną załogę i jesteśmy gotowi do podjęcia wyzwania to udajemy się do siedziby klubu (organizatora KJS) i zapisujemy się.

W klubie możemy również zapytać się o szkolenia dla zawodników (np: KOŁO MŁODYCH). Na odprawie przed rajdowej dowiedzie się o przebiegu imprezy, rodzaju nawierzchni (należy zwrócić na to uwagę!), ilości prób, gdzie odbędzie się Badanie Kontrolne (harmonogram badania!!) oraz start do imprezy.

Następnie samochód musi "przejsć" BK (odsyłam do przepisów, tam jest wzór karty BK). Musimy przed badaniem sami sprawdzić, czy samochód się nadaje, potem może być nerwowo. Samochód musi być czysty i posiadać wszystkie naklejki (według wzoru). Warto zdobyć listę zgłoszeń. Zobaczmy też kto startuje w naszej klasie (potem można porównywać czasy z najlepszymi). Należy się wyspać i być na starcie trochę wcześniej (ok. 45 minut). Musimy przygotować opis i przyjrzeć się jak wygląda próba.

Pierwszy start to duże nerwy, nie dajmy się im ponieść i jedźmy swoje. Nie można na początku nastawiać się na osiągnięcie wyników. Spróbujmy próby przejechać "trochę wolniej", ale bez błędów. Pilot musi czuć nad dobrą atmosferą w samochodzie (mieć w swojej torbie oprócz karty i książki drogowej również wodę, jakiegoś batonika). Gdy będziemy na próbie nic nie może "latać" po samochodzie. Wszystkie luźne rzeczy powinny być po stronie pilota.

Po skończeniu próby pilot sprawdza czas oraz podpis sędziego i jedziemy dalej. Na dojazdówkach jeździmy spokojnie. Bez SZALEŃSTW (po co w głupi sposób uszkodzić samochód). Gdy dojedziemy już na miejsce próby musimy zrobić mały rekonesans. Przejdźmy się po próbie (oczywiście ostrożnie nie wchodząc innym pod koła). To bardzo istotne, żeby kierowca wiedział po czym jedzie, gdzie są jakieś niespodzianki, miał koncepcje przejechania trasy. Często rysunek prób nie pokrywa się w pełni z daną próbą, lub jest dla nas nie czytelny. Opis proponuje zrobić na rysunku próby (używając różnych kolorów, tak aby pilot umiał to odczytać).

Popatrzmy też na innych. Gdzie robią błędy. Z czym jest największy problem (np. jakiś ciasny nawrót, piach na mecie, itd.). Pilot zwraca uwagę na czas, aby nie spóźnić jakiegoś PKC-u (Punktu Kontroli Czasu). Tuż przed startem kierowca może z pilotem sprawdzić znajomość trasy np. podczas przejazdu jakiegoś zawodnika pilot dyktuje kierowcy trasę, a ten sprawdza obserwując jadący pojazd. Nie wolno jednak się sugerować przejazdem poprzednika!! Mógł on popełnić taryfę albo słabo pojechać. Notatki poprawiamy wyłącznie na podstawie rysunku próby!!!

Po przejechaniu próby zastanówmy się czy nie popełniliśmy jakiś rażących błędów. Musimy je eliminować. Zapamiętajmy z czym był kłopot, potem na treningu poprawimy to. Pilot powinien spisać wszystkie czasy prób, żeby sprawdzić to potem na wynikach nieoficjalnych (czasami zdarzają się pomyłki). Już po wszystkim na spokojnie porównajmy czasy na poszczególnych próbach z innymi. Zastanówmy się nad poprawą opisu i ogólnie nad dokonaniem usprawnień (komunikacja z pilotem, organizacja pracy, przebieg KJS, itd.) Podstawą sukcesu jest trening, a więc zacznijmy wcześniej przygotowania do następnego KJSu. Poprawmy błędy i zwracajmy uwagę na progres wyników. Nie możemy stanąć w miejscu! Zawsze coś można ulepszyć, poprawić.