

POLACY ZA GRANICĄ

Patronat Medialny
Classicauto

Zawodnicy pod patronatem Classicauto skończyli owocny sezon. W odpowiedzi na zainteresowanie Czytelników doradzamy jak wystartować w zagranicznych zawodach dla klasyków.



Jak wystartować w Czechach?

TEKST: MARCIN MIZIAK ZDJĘCIA: DAWID SZABLEWSKI, MAREK MICHALSKI

W tym miesiącu poradnik Marcina Miziaka, wicemistrza klasy H3 w czeskich rajdach amatorskich Volnego Poháru na Mercedesie 190 2.3-16 z 1986 roku.

Pomysł rajdów w Czechach narodził się w zeszłym roku, kiedy zbudowałem N-grupowego, rajdowego Mercedesa 190E 2.3-16 z 1986 roku. Od początku wiedziałem, że trzeba będzie szukać alternatywy dla rajdów w Polsce, gdyż nie posiadam odpowiedniej licencji, by ścigać się w klasie HR obsadzonej przez dwa samochody, a nie bardzo uśmiechało mi się kupowanie drugiej rajdówki z silnikiem do 2 litrów, by taką licencję zdobyć. Wyścigi górskie też nie bardzo mnie bawiły, bo po pierwsze trzeba by zbudować dużo mocniejszy silnik, a poza tym też jest tam, jak dla mnie, za mało jeżdżenia.

Czesi organizują szereg godnych poleceń imprez dla amatorów. Odbijają dwa cykle rajdowe: Rallye Cup i Volný Pohár. Na początku braliśmy właśnie pod

uwagę Rallye Cup. Grupa historyczna to samochody do 1986 roku, podzielona na cztery klasy pojemnościowe, bardzo poważne regulaminy i w ogóle pełny profesjonalizm. Jednak Rallye Cup sam związał się z FAS, czyli z tamtejszym PZMotem, a mariaże prywatnych zawodników z takimi instytucjami zwykle kończą się nie najlepiej. Wystartowaliśmy tylko w jednych zawodach RC i to drugich z kolei, gdyż pierwsze się nie odbyły – najpierw z powodu nieprzejezdnych odcinków specjalnych zaspanych metrem śniegu, a potem z powodu braku pozwoleń. Druga eliminacja Rallye Nemcovice, też wyglądała groteskowo, gdyż policja nie zgodziła się na jazdę zawodników po drogach publicznych (rajdówki w Czechach wymagają specjalnej rejestracji). Było zatem 67 km oesów, ale

▲ **Grupa historyczna** to przede wszystkim bardzo szybkie Skody. U góry: nasz Mercedes podczas badania technicznego.

▼ **Dowcipni** kolekty w ten sposób przyzdobili nam Mercedesa.



RAJDY VOLNEGO POHARU W 2011 ROKU:

- 7 V Rallye Hořovice
 - 28 V Rallye Posázaví
 - 24.-25 VI Radouňská Rallye
 - 16 VII Rallye České Budějovice
 - 10 IX Rallysprint Hořovice
 - 1 X Rallye Světlá nad Sázavou
 - 22 X Rallye Humpolec
- Info: www.tanierajdowanie.pl

bez dojazdówek. Zajęliśmy 2. miejsce w klasie po zaciętej walce z Audi quattro i 4. w generalce za Škodami: 130 RS i Favorit ex-Stolf. Następna eliminacja się nie odbyła, gdyż organizator zniknął razem z pieniędzmi z wpisu i od sponsorów, a najfajniejsza eliminacja w Kostelcu przeszła do Mistrzostw Czech. Postanowiliśmy przenieść się do Volnego Poháru. W tym roku odbyło się 6 eliminacji. Na rok 2011 planowane jest ich 7.

Dla kogo? Volný Pohár to cykl rajdów dla amatorów. Startuje w nim jednak wielu licencjonowanych zawodników, którzy traktują zawody jako doskonały trening.

Serwis. Normalnie przyjęte jest, że każdy samochód ma swój własny namiot serwisowy, mechaników, zaplecze socjalne, kilka rodzajów opon. Bez tego wszystkiego nie wygląda się oczywiście śmiesznie, tylko trochę mało profesjonalnie. Strefa serwisowa wygląda jak na każdym poważnym rajdzie. W grupie A startuje zawsze kilkanaście Lancerów i Subaru w najwyższej specyfikacji, Escorty WRC, jedyne chyba w Europie rajdowe Nissan GTiR i Corolla S2000 oraz cały przekrój rajdowych Škód: Octavii WRC i kit-carów, Fabie S2000, Felicie kit-car. Ponieważ przepisy są bardzo liberalne, ich moce nierzadko przekraczają 400 KM.

Klasa historyczna. W klasie historycznej najszybsze są Favoritki i przepiękne 130 RS i LR. Równie szybkie, jednak

bardziej zawodne są Škody 120S. Próbowaliśmy im dotrzymać kroku nasz Mercedes, BMW 2002tii, Ople Manta GSi i Kadett GT/E, Audi quattro i Fiat Uno Turbo (tych ostatnich startowało aż 3). Największe owoacje zbierają jadące zazwyczaj na końcu Wartburgi 312 i Škody 1000MB. W grupie historycznej mogą startować samochody wyprodukowane do 1991 roku z oryginalnym blokiem silnika. Są tylko dwie klasy H1 – do 1600 cc i H2 – powyżej 1600 cc.

Wposażenie obowiązkowe. Samochód musi posiadać klatkę bezpieczeństwa wg załącznika J FIA (ale nie trzeba tego dokumentować). Generalnie główną zasadą, stosowaną przez niezwykle doświadczonych i miłych sędziów jest zdrowy rozsądek. Gaśnica – 2 kg ręczna. Folia na szybach – zalecana. Ubiór i kask najlepiej z homologacją FIA (może być utraczona) – zalecane. W tym roku był jeszcze zapis w regulaminie, że ubiór kierowcy i pilota ma zakrywać wszystkie kończyny, kask ma zakrywać płatki uszu i że niedozwolone są sandały (sic!). Wymagany jest główny wyłącznik prądu wyprowadzony na zewnątrz. I to właściwie wszystko. Badanie techniczne to czysta przyjemność, a ponieważ na każdym rajdzie wykonuje go ta sama ekipa sędziów, tylko pierwsze trwa dłużej niż 10 minut.

Rajdy. W roku 2010 nie przejechałem jednego rajdu, ale ta właśnie eliminacja odbywała się dwa razy, więc można powiedzieć, że przejechałem wszystkie. Na eliminacjach Volnego Poháru odcinki specjalne są asfaltowe. Rajdy, oprócz jednej eliminacji, trwają 1 dzień, składają się najczęściej z 3 odcinków przejeżdżanych 3 lub 4 krotnie, przedzielonych strefami serwisowymi. Najkrótsze odcinki mają po 5 km, a najdłuższe nawet po 13-14 km. W związku z tym przygotowanie auta i dobry opis są obowiązkowe. Często odcinki wiodą przez wsie, w których zlokalizowane są najciekawsze nawroty i partie zakrętów, jednak jazda z prędkością rzędu 180 km/h między domami (oczywiście podczas rajdu, a nie podczas zapoznania) wymaga przyzwyczajenia.

Długość wszystkich odcinków wynosi od 70 do 120 km. Do tego doliczyć trzeba od 200 do 300 km dojazdówek. Najdłuższa eliminacja – Rallye Radouňská jest imprezą dwudniową. Startuje się o godzinie 22.00 w piątek i do przejechania jest 40 km nocnych odcinków. W związku z tym potrzebna jest dodatkowa „elektrownia” na masce i lampka dla pilota. Na tym samym rajdzie pierwszy raz usłyszałem na odprawie instrukcję opuszczania auta w przypadku wodowania. Odcinek prze-

biegał między jeziorami, a drogę stanowiła wąska grobla. I to wszystko w nocy! Zwykle przyjeżdżaliśmy na miejsce w czwartek wieczorem, w piątek pokonywaliśmy około 200-250 km podczas zapoznania z trasą. Na trasie jest wtedy dużo policji i szybka jazda nie wchodzi w grę.

Rajdowy klimat. Każdy rajd startuje i kończy się na prawdziwej rampie. Start do odcinka to już prawdziwe WRC z maszyną startową. Na niektórych rajdach są występy artystyczne. Każda pierwsza trójka w klasie otrzymuje puchary, moje ulubione wieńce zwane cho-mętami i szampana. Organizatorzy zawsze podkreślają że Volny Pohar jest imprezą komercyjną. Jednak zawodnik po opłaceniu wpisowego z miejsca staje się szanowanym klientem, któremu pomaga się, by czuł się wyjątkowo doceniony. Zatem wszelkie sprawy związane z protestami załatwiane są od razu i bez typowo polskiego oburzenia, że ktoś podważa decyzję jasnie szanownej komisji. Nam przydarzyła się sytuacja, że nie wpisano do protokołu czasów jednej próby, w związku z tym uznano że jej nie przejechaliśmy i zostaliśmy zdyskwalifikowani. Poszedłem do komandora rajdu mówiąc, że to niemożliwe i chciałbym złożyć protest. Komandor popatrzył na mnie jak na wariata. Poszedł ze mną do pokoju obliczeń, sam osobiście sprawdził protokoły z kartą drogową i po wyjaśnieniu pomyłki sędziów przeproszał mnie jeszcze ze dwie godziny.

Impreza na zakończenie sezonu która odbyła się w grudniu, przebiła jednak wszystkie rauty, na których byłam. Orkiestra dęta, pokaz mody, kilogramy wyrobów ze specjalnego świnioobicia, teletombola z główną nagrodą w postaci pachnącej jeszcze lasem samy z porannego polowania i tańcami do białego rana. A wszystko w atmosferze niezrównanej gościnności.

Koszty. Zawodnicy z Czech muszą przelać wpisowe przed zawodami. Zawodnicy z Polski opłatę uiszczają podczas odprawy administracyjnej. Wystarczy zatem samo zgłoszenie. Jednak gdybyśmy nie przyjechali na zawody i nie odwołali zgłoszenia, możemy być pewni, że podczas następnego rajdu zostaniemy poproszeni o przedpłatę. Wpisowe wynosi od 4500 do 5500 czeskich koron (720 – 880 zł) plus dodatkowa opłata za ubezpieczenie na rajdzie. Teoretycznie to samo pokrywałoby nasze OC, jednak nie chciałbym sprawdzać poprawności tego systemu. Odprawa odbywa się w rozmaitych miejscach. Raz jest



▲ **Niektóre** rajdowe serwisy są naprawdę fachowe: tutaj dwa klasyki – Skoda Felicia Kit-car i serwisowa Avia z epoki.

to sala posiedzeń w urzędzie miejskim, gospoda wiejska razem ze wszystkim miejscowymi biesiadnikami. Raz odbyła się w sklepie z farbami, bo Žena za pultem była jednocześnie dyrektorem administracyjnym rajdu, a interesu przecież nie można było zamknąć. Potrzebne jest również ubezpieczenie od urazów podczas uprawiania sportów wysokiego ryzyka. Koszt takiego ubezpieczenia to ok. 70 zł na osobę za dzień. Zatem całkowity koszt wpisowego wraz z opłatami to ok. 800-1000 zł. Czy to dużo? Wystarczy przeliczyć sobie ile kosztuje 1 km oesowy. Średnio dla rajdu do Volnego Poháru kosztuje około 10 zł, podczas gdy na Rajdzie Zubrów... 100 zł. Do tego trzeba jeszcze doliczyć koszty dojazdu i zakwaterowania. Najszybsza trasa do Czech z Warszawy to przejście w Cieszynie i dalsza podróż autostradą. Zakwaterowanie to ok. 100 zł za noc od osoby. Wyżywienie też jest tańsze niż w Polsce, o piwie nawet nie wspomnę. Polecam rajdy w Czechach, pamiętajcie jednak – mimo że są przeznaczone dla amatorów, mają bardzo poważny charakter (co zresztą znakomicie wpływa na rozwój młodych talentów – rzecz której brakuje w Polsce) i wymagają solidnego przygotowania. Chętnie służę pomocą wszystkim zainteresowanym startem w czeskim pucharze. Kontakt za pośrednictwem redakcji. ■

▼ **Nie samymi** Skodami jeździ się w Czechach. Klasę H3 w sezonie 2010 wygrał Zdenek Šmahel, wspaniały kolega na wspaniałym przygotowanym BMW 2002tii.

