

Maciej Oleksowicz WYŚCIG Z RYZYKIEM

O RYZYKU ZWIĄZANYM Z BIZNESEM I STARTAMI W RAJDACH SAMOCHODOWYCH ROZMAWIAMY Z MACIEJEM OLEKSOWICZEM, TRZECIM KIEROWCĄ W KLASYFIKACJI RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW EUROPY, WŁAŚCIELEMI FIRMY FAST FORWARD.

Natalia Kraus: Rajdy i biznes to dwa sporty ekstremalne. Nie za dużo tego ryzyka jak na jednego człowieka?

Maciej Oleksowicz: Nie za dużo. Jeśli ktoś lubi ryzyko, to lubi je i w pracy, i w czasie wolnym, i w każdej sytuacji życiowej. Pytanie też, na ile są to sporty ekstremalne. Ja uważam, że zawsze trzeba znać swoje możliwości i granice i próbować nie przekraczać ich zbyt bardzo. W rajdach ryzykujemy swoje zdrowie i finanse, bo poważny wypadek może oznaczać koniec kariery. W biznesie ryzykujemy głównie finanse, więc chyba to ryzyko jest jednak mniejsze.

N.K.: Często Pan ryzykuje w swoim biznesie?

M.O.: Nie, mój biznes jest w miarę stabilny, poza tym nie da się ukryć, że jest jednak na drugim miejscu. Podejmowanie ryzyka wymaga stu-procentowego zaangażowania, żeby przynajmniej starać się je ogarnąć, w związku z tym w biznesie staram się iść bardziej utartymi ścieżkami.

N.K.: Ale Pana biznes jest ściśle związany ze sportem...

M.O.: Tak. Prowadzę firmę Fast Forward, która zajmuje się głównie organizacją imprez motoryzacyjnych. Ścigając się, zauważyłem, że jest wiele osób, które też by chciały tego spróbować, ale nie mają na to czasu. Taki sport wymaga treningu, odpowiedniego przygotowania. Stąd pomysł na przeniesienie rajdówek w bezpieczne warunki, np. na tor w Słomczynie, tereny starych lotnisk czy Tor „Poznań”. Uczestnicy imprez mają możliwość poczuć, jak to jest tak naprawdę prowadzić rajdówkę. Zawsze z prawej strony siedzi instruktor, który uczy nie tylko tego, jak jechać bezpiecznie, lecz także – co równie ważne – jak jechać szybko, bo na tym to przecież polega na zawodach.

N.K.: A jak z ryzykiem w rajdach?

M.O.: Myślę, że poznałem swoje możliwości już na tyle, że czuję, jak daleko mogę się posunąć. Zawsze, jeśli podejmuję ryzyko, to staram się,

żeby to była świadoma decyzja. Oczywiście liczymy się z tym, że może dojść do wypadku, w którym załódze stanie się krzywda. Jednak tak naprawdę ryzykujemy głównie samochód. Przy dzisiejszych zabezpieczeniach auta trzeba mieć trochę pecha, żeby uszkodzić również siebie.

N.K.: Czy odczuwa Pan strach, kiedy jedzie Pan na granicy ryzyka?

M.O.: Oczywiście, że tak. Myślę, że ludzie, którzy nie odczuwają strachu, bardzo szybko kończą karierę na przydrożnych drzewach. Wiadomo, że każdy, kto startuje w rajdzie, chciałby wygrać i pojechać dany zakręt jak najszybciej. Strach jest tym, co sprowadza nas na ziemię.

N.K.: Które z Pana rajdowych zwycięstw jest dla Pana najważniejsze?

M.O.: Trudne pytanie... Czasem cieszę się nie z tego, ile punktów wywozimy z rajdu, ale z tego, jak walczyliśmy, jak jechaliśmy. Na wynik końcowy wpływa bardzo dużo czynników i nie nad wszystkimi mam kontrolę. Z jednej strony pracują mechanicy, którzy mogą popełnić błąd, z drugiej strony jest pogoda, jest też element pecha, gdy komuś np. wyleci kamień na drogę. Trudno zatem powiedzieć, że się cieszę z wygranej. Ja bardziej cieszę się z tego, jak wykorzystałem szanse, które były na danym rajdzie. I tutaj jestem bardzo zadowolony z tegorocznego Rajdu Chorwacji, ale też z zeszłorocznego Rajdu Polski czy tureckiego Bosphorus Rally.

N.K.: Ma Pan jakichś idoli? Autorytety, mistrzów kierownicy, na których się Pan wzoruje lub wzorował?

M.O.: Jak najbardziej. Są to ludzie, od których mogłem się wiele nauczyć. Oczywiście są idole, którzy są mistrzami świata, ale od nich jest się trudno uczyć. Zawsze starałem się znaleźć takiego nauczyciela, który jest lepszy ode mnie. Niekoniecznie musi być szybszy, ale powinien mieć większą wiedzę i potrafić ją przekazać. Pierwszym takim autorytetem był Waldemar Dorskoc, zwany „mistrzem ośki” w Polsce, drugi to Leszek Kuzaj, który obsługiwał moje pierwsze Subaru, i John Haugland, który prowadził w Norwegii szkołę jazdy po szutrze. A teraz chwilowo nie mam swojego przewodnika.

N.K.: Czasem udaje się Panu namówić ojca do startu, teraz w Turcji też będziecie startować obaj. Jak się Pan czuje, gdy ojciec startuje razem z Panem?

M.O.: W rajdzie, podobnie jak w biznesie, trzeba nauczyć się odcinać od wszelkich problemów. Nauczyłem się zapominać o wszystkim podczas jazdy. Ćwiczę różne techniki koncentracji i relaksacji. W związku z tym to, czy jedzie mój ojciec, nie ma już znaczenia.

N.K.: Co się dzieje w głowie Macieja Oleksowicza na kilka sekund przed startem?

M.O.: Powtarzamy cele, jakie postawiliśmy sobie przed rajdem. Mamy zresztą całą procedurę na minutę przed startem, m.in. po to, żeby właśnie nie myśleć o innych rzeczach. Pilot dyktuje dwa, trzy pierwsze zakręty, a ja skupiam się na torze jazdy w pierwszych sekundach po starcie. Później to już wszystko zaczyna się dziać automatycznie.

N.K.: Według psychologii sportu na sukces składają się cztery czynniki: technika, taktyka, ciało zawodnika i psychika. Które z nich u Pana są najmocniejsze, a które najsłabsze?

M.O.: Myślę, że jeśli chodzi o ciało i umysł, to bardzo o to dbam. Siłownia, bieganie pod okiem trenera, do tego wizyty u psychologa sportowego. W naszym sporcie nie musimy być marańczykami. Ciało ma się nie zmęczyć, żeby głowa dobrze pracowała i nie obniżył się czas reakcji. To, nad czym musimy pracować, to technika i to pewnie jeszcze długo się nie zmieni.

N.K.: Jak udaje się Panu pogodzić życie kierowcy rajdowego, biznesmena, męża i ojca? Żyje Pan tak szybko, jak szybko Pan jeździ?

M.O.: Żyję szybko i nie zawsze udaje mi się to pogodzić (uśmiech). Czasem po prostu trzeba wybierać, co jest ważniejsze. Najprostszy sposób to wyłączenie telefonu komórkowego, żeby np. czas z rodziną spędzić dobrze, i tak samo podczas rajdu, żeby być w 100 proc. zaangażowanym w to, co się robi. Na rajdzie nie otwieram laptopa, nie czytam e-maili, one po prostu tydzień czekają.

N.K.: A potrafi Pan nic nie robić?

M.O.: Nie (śmiech). Potrafię robić spokojne rzeczy, np. czytać książkę, położyć się z gazetą, ale nic nie robić to nie.

N.K.: Jakim samochodem jeździ Pan na co dzień?

M.O.: Audi A3.

N.K.: Jeździ Pan szybko poza trasami rajdowymi?

M.O.: Jestem zwolennikiem spokojnej jazdy w mieście. Na drodze jest za dużo innych uczestników ruchu i szybka jazda musi się skończyć tragedią. Co więcej ryzykujemy nie tylko swoje zdrowie, lecz także innych. To nie znaczy, że zawsze jadę 50 km/h przez miasto (uśmiech), ale na pewno nie 150 km/h.

N.K.: Komu zawdzięcza Pan to, gdzie Pan teraz jest?

M.O.: W dużej mierze ciężkiej pracy. Myślę jednak, że najważniejsze jest to, w jaki sposób potrafimy wykorzystać szanse, które nam się przytrafiły. Ja miałem to szczęście, że otrzymałem finansowe wsparcie od rodziny, które pozwoliło mi zacząć przygodę z tak droгим sportem, jakim są rajdy samochodowe. A teraz próbuję właśnie wykorzystać tę szansę i być najlepszym, jakim mogę być.

**ZAWSZE,
KIEDY
PODEJMUJĘ
RYZIKO,
STARAM SIĘ,
ŻEBY BYŁA TÓ
ŚWIADOMA
DECYZJA**



N.K.: Wyobraża Pan sobie życie bez rajdów?

M.O.: Nie, nie wyobrażam sobie.

N.K.: Pana największe marzenie związane ze startami w rajdach?

M.O.: Udział w Dakarze. Po to, żeby przejechać najtrudniejszy rajd świata. Najbardziej realne jest jednak wystartowanie w nim na quadzie. Start samochodem to koszt ok. 2 mln zł. Chwilowo nie mam perspektywy na znalezienie takiego sponsora. Start quadem to jakieś 500 tys. zł.

N.K.: A marzenie pozarajdowe?

M.O.: Znaleźć czas na dwutygodniowe wakacje z rodziną. Obiecałem córce, że w tym roku przeleci się samolotem (uśmiech).

N.K.: Wobec tego bardzo Wam tego życzę, dziękuję za rozmowę i trzymam kciuki za następne starty!

M.O.: Dziękuję.

Rozmawiała: Natalia Kraus/Novimedia CP



Maciej Oleksowicz

Czołowy polski kierowca rajdowy, obecnie zajmuje trzecią pozycję w klasyfikacji Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy. Poza rajdami jest też biznesmenem. Założył firmę Fast Forward, która zajmuje się organizacją samochodowych imprez integracyjnych. Należy także do Rady Nadzorczej Inter Cars S.A. Mieszka w Warszawie, jest żonaty, ma dwie córki.