

NR 32 (1620) 11 VIII 1985 R. CENA 35 ZŁ

Pano rama

PL ISSN 0475-6347 Nr indeksu 36856

**Błysk
ocalenia**

str. 12

**Sygnat
kosmicznej
telewizji**

str. 18

Wyścigi bogaczy

str. 27



Minęły czasy, kiedy środkami klubu można było nieźle przygotować samochód do rajdu. Dzisiaj bez pomocy bogatych „wujaszków” nie sposób myśleć o uzyskaniu przyzwoitego wyniku.

SPORT I PIENIĄDZE

Wyciągi bogaczy

zostać zauważonym przez firmowego menedżera zawodnik musi posiadać doświadczenie wielu lat startów w zawodach, a także ponieść wysokie koszty (niezależnie od pomocy klubu sportowego) startów na własnym sprzęcie.

Nie jest to więc dziedzina dostępna dla wszystkich, ale znam przykłady karier sportowych osób niespecjalnie zamożnych, np. mechaników samochodowych poświęcających każdy grosz i każdą wolną chwilę ułomowanej dziedzinie. Sądzę, że warto zastanowić się chwilę nad problemem wartości sportowej rajdów samochodowych i czy jest sens organizowania w naszym kraju tych trudnych i kosztownych imprez wraz z towarzyszącą im otoczką aspektów pozasportowych.

Rajdy samochodowe nie mają nic wspólnego z cyrkowymi konkurencjami polegającymi np. na wzajemnym rozbijaniu się, uprawianym w niektórych krajach, czy też wyciągami dziwnych maszyn na dystansie 400 metrów! Wymagają od zawodników wszechstronności, taktycznego rozgrywania imprezy, bezbłędnej nawigacji, umiejętności wyciągowej jazdy na różnych nawierzchniach i żelaznej kondycji. Są to umiejętności bardzo przydatne nawet w normalnym, cywilnym poruszaniu się po drogach publicznych. Osobiście jestem przekonany, że gdyby wszyscy posiadacze prawa jazdy mieli pewne doświadczenie rajdowe, zdobyte oczywiście na imprezach znacznie łatwiejszych — ilość wypadków zmalałaby kilkakrotnie. Polecam

więc przy okazji wszystkim zmołozowanym, nawet tym co odmierzają menzurką każdy litr benzyny, by brali udział w licznych rajdach podstawowych — bo przeciętny poziom umiejętności kierowców jest u nas bardzo niski.

Natomiast jeśli chodzi o wysoki wyczyn to istotnie sponsorzy są potrzebni, jakkolwiek nie każda firma i nie każdy sposób reklamy skłaniają do entuzjazmu. Np. we Wrocławiu paradował wśród samochodów smukły dzentelmen ubrany w czerwony kubraczek, zabytkowy cylinder obszyty futerkiem i angielskie wysokie buty — dokładnie taki, jakiego znamy z etykietek na butelkach szkockiej whisky „Johnny Walker”, w nomenklaturze polskiej „Jasio Wędrowniczek”. Nie wiem kogo miał namawiać na drinka — kierowców?

Wrocław wyszłaformował się na wysoki połysek z okazji Rajdu. Wielkie plansze w centrum miasta, napisy i flagi na froncie eleganckiego hotelu, reklamy, głośniki. Park maszyn zawodników przed frontem hotelu i jeszcze większy samochodów serwisowych i towarzyszących na zapleczu. Elegancko ubrani oficjeli, uroczyste rozdanie nagród, polewanie szampanem jak to już kiedyś w Monte Carlo wymyślono (ale tam butelki są większe). Nawet hotelowo-rajdowe studio telewizyjne w którym ciekawostka: wywiad najlepszego polskiego zawodnika Mariana Bublewicza (który miał ten rajd wygrać, ale go nie ukończył) ze swoim konkurentem Svatoplukiem Kvaizarem — zdobywcą tegorocznego Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Rozmawiali grzecznie, mile się do siebie uśmiechając. W tegorocznym Rajdzie zabrakło czołowych kierowców Europy. Te wszystkie gesty więc były zaadresowane do panów Wulfa Biebingera i Renee Risaca — obserwatorów FIA (Światowej Federacji Automobilistów) — od których zależy czy przyszłoroczny Rajd Polski dostanie dodatkowe gwiazdki podnoszące rangę imprezy, bo wtedy przyjadą do nas nawet najlepsi zawodnicy — jak to już drzewiej bywało.

RYSZARD BARNERT



Najlepsza polska załoga: Blazek Krupa (z prawej) i Piotr Mystkowski (z lewej) która jadąc samochodem nie specjalnie zbudowanym do rajdów — Renault 11 Turbo (grupa A) — zajęła wysokie, czwarte miejsce

Samochody znanych zawodników tak dokładnie pozaklejano różnobarwnymi reklamami i napisami, że numery startowe ledwo było widać. Nazwiska zawodników z regulaminowym oznaczeniem grup krwi — jeszcze mniej zauważalne. Już kiedyś zastanawiałem się, czy treść nalepek reklamujących najintensywniej firmy handlujące używkami można pogodzić z ideą czystego sportu. Okazuje się, że trzeba...

imprezie samochodów Renault 5 Turbo Węgry Atylli Ferjanca. Blazek Krupa nie ruszył i dobrze się stało, bo ten jadąc razem z pilotem Piotrem Mystkowskim samochodem znacznie słabszym od najszybszych zajął ostatecznie w klasyfikacji generalnej czwarte miejsce i pierwsze w grupie samochodów produkowanych wielkoseryjnie. Polska załoga miała nawet szanse na drugie miejsce, ale podczas jednego z odcinków specjalnych musiała wymienić przebitą oponę. W rajdzie zwyciężyła jugosłowiańska załoga Branislav Kuźmić i Rudi Szali na samochodzie Renault 5 Turbo. Szef zespołu ARD Kompas Hertz — patronującego Jugosłowianom, nie żałował samochodu i zgodził się na ostrą i skuteczną jazdę, która wywindowała tą załogę na czwarte miejsce w tabeli Mistrzostw Europy.

Zachodzi pytanie skąd miłość zamężnych producentów do sportu wyczynowego nie tylko samochodowego, bo przecież napisy „Marlboro”, „John Player” i inne spółka można na dresach sportowców różnych dyscyplin. Nie jest to uczucie bezinteresowne, bo jak się okazuje niezależnie od aspektu reklamy, przedsiębiorstwa te wydając pewne fundusze na cele społeczno-sportowe otrzymują od fiskusa ulgi podatkowe, obojętnie, czy tak jak w tym przypadku finansują Rajd Polski czy wyciągi na Zachodzie. Bardziej oczywistym sponsorem sportów samochodowych są wylwornie automobilowe. Sukcesy sportowe są chyba najbardziej przekonującym argumentem reklamowym i sprzyjają eksportowi produkcji. Np. kilka udanych startów Janusza Szerli na fabrycznym „maluchu” w ubiegłym roku w RFN spółka się z zainteresowaniem publiczności i prasy.

Najwyższą nabilacją dla zawodnika rajdowego jest zaproszenie go do zespołu fabrycznego, ale żeby

Minęły czasy, kiedy i w naszym kraju środkami klubu sportowego można było nieźle przygotować samochód do rajdu. Dzisiaj bez pomocy bogatych „wujaszków” nie sposób myśleć o uzyskaniu przyzwoitego wyniku w zawodach zaliczanych do mistrzostw Europy. O skali kosztów pewne wyobrażenie daje następujący incydent: Przedstawiciel zespołu Renault-Rothmans pan Studer po zapoznaniu się z trasą tegorocznego Rajdu Polski we Wrocławiu oświadczył, że niektóre odcinki specjalne są bardzo wyboiste i nie zamierza rozbijać swoich samochodów, z których każdy kosztuje 150 tys. dolarów. Chyba jest to nieco przesadzona kwota, ale faktem jest, że koszty treningów i zniszczonych opon rajdowych, samochodów serwisowych i licznych grona mechaników są bardzo wysokie. Tylko jednemu kierowcy fabrycznemu czochostawackiej Skody, Kvaizarowi, towarzyszył wielki autobus obsługowy i kilka mikrobusów. Jego samochód Skoda 130-RS tylko sylwetką nieco przypomina inne samochody tej wylworni. W środku wszystko skonstruowane jest inaczej i ze specjalnych materiałów.

Powracając do przedstawiciela zespołu Renault-Rothmans, to zapowiedź swoją zrealizował tylko w połowie, wycalując wkrótce po starcie jeden z najszybszych w tej

Nissan 240 RS bułgarskiej załogi Radoslav Petkow — Nikołaj Monczew na trasie jednego z 50 odcinków specjalnych



Zdjęcia: ANDRZEJ GRZELEC