



## SPORT I PIENIĄDZE

Z woina, ale systematycznie wyścigi górskie zdobywają u nas popularność nie tylko wśród zawodników, ale także i publiczności. Istnieje już kilka ciekawych tras (np. Załut – Tyrawa Wołoska albo w okolicach Góry Św. Anny), inne czekają na odkrycie. Imprezy te mogą być też źródłem dochodów, dla wielu klubów walczących o przetrwanie – wręcz warunkiem dalszej egzystencji. Jest w tej kwestii jeszcze dużo do zrobienia – mówi o tym Błażej Krupa, ongiś najlepszy polski rajdowiec – dziś z powodzeniem startujący w wyścigach po górach.

– Na początku trzeba zerwać ze starymi schematami myślenia o wycieczkach samochodowych, a nie będzie to łatwe, bowiem funkcjonowały one przez dziesięciolecia. Jestem pełen szacunku dla społecznego trudu, ale gdy przyszło liczyć tylko na siebie, nie można brać się do organizacji imprez jedynie siłami działaczy. Wiem dobrze, że oni poświęcają na to swój czas, często w sprawach dotyczących imprezy za własne pieniądze przemierzają setki kilometrów, ale ciągle pozostają tylko amatorami, których nie sposób rozliczyć z przyjętych zobowiązań.

– Tymczasem na świecie obserwuje się znów wzrastające zainteresowanie wycieczkami, jeśli zatem ludzie chcą oglądać rajdy i wyścigi, to trzeba im to ułatwić i jeszcze bardziej zachęcić. Stąd już prosta droga do profesjonalizmu w organizacji tych widowisk. I nie chodzi tu o rzadko wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, wystarczy grupa obywateli, którzy muszą wiedzieć, że za dobrze przygotowaną imprezę dobrze zarobią. Najprostszym modelem organizacyjnym na świecie wygląda następująco: najpierw ktoś inwestuje w przygotowanie, następnie stara się sprzedać bilety, a

na końcu partycypuje w zyskach. Niby proste, ale jakże trudne dla tych, którzy przez lata przyzwyczaili się do faktu, że sport musi być dofinansowywany, że organizatorom coś się należy...

– Wracając do konieczności zmiany sposobu myślenia organizatorów, na początku radzę tak budować preliminarz kosztów, aby zbilansować wydatki i wpływy. Początki będą trudne, bo z dawnych lat funkcjonuje u nas zakleté koło niemożności. W skrócie wygląda to tak, że jeśli impreza ma opinię źle zorganizowanej, to nikt ze znaczących zawodników nie stawia się na starcie. Gdy dowiedzą się o tym kibice – w kasie będą pustki i krąg się zamyka. Do tego nikt w Polsce go nie przeważa.

– Ten brak profesjonalizmu i wyobraźni przy organizacji imprez przejawia się np. w lekceważeniu albo niedostrzeganiu roli właścicielki i w odpowiednim czasie prowadzonej propagandy. Rok temu przyjeżdżali na nasze wyścigi górskie zawodnicy z NRD i Czechosłowacji, bywali Węgrzy. W tym roku pod Górą Św. Anny śigaliśmy się we własnym gronie, bo prawdopodobnie zapomniał o nas wiadomym innym o impre-

zie. Coś takiego nigdy nie przytrafiła się profesjonalnym organizatorom. Gdy wyjeżdżaliśmy na wyścig do Austrii, nikt nie zaproponował mi, aby rozdać choćby powielone informacje o naszych wyścigach, a było tam ok. 150 zawodników z całej Europy. Możemy ich zaprosić na kilka w miarę atrakcyjnych tras, natomiast Szwajcary i kierowcy z RFN cierpią na brak taktów i siebie. I nie chodzi o to, że tam zabrania się organizacji imprez na górskich trasach, oni po prostu znają je od lat i szukają nowych.

– Powiem, jak inni starają się o frekwencję na swych wyścigach. Organizatorzy jednego z nich, w Luksemburgu, nie pozwalają mi zapomnieć o swej imprezie. Jeszcze zimą przystali życzenia świąteczne, potem powtórzyli je z okazji Wielkanocy, późną wiosną otrzymałem od nich szczegółowy regulamin, a ostatnio trzy listy z prośbą o potwierdzenie, że do nich przyjadę. Przy okazji gwarantują mi zwolnienie od wpisowe-

go, odpłacają pobyt w hotelu, obiecują wypłatę tzw. startowego, co pozwoli na stołowanie się w przywołanej restauracji. To samo dotyczy też moich mechaników.

– Skąd biorą na to pieniądze? Zapewniają, że nie z dotacji, jak u nas, bo tam nie znają nawet tego słowa. Zarabiają głównie na biletach i na reklamach rozstawionych wzdłuż toru. W ub. roku na wyścigu u naszych sąsiadów z południa, które były eliminacją mistrzostw Europy, sprzedano kilkadziesiąt tysięcy biletów. Impreza trwała trzy dni, kibice ścigali nie tylko z okolicy, bo na parkingach i placach bawońskich aż roło się od samochodów z rejestracją węgierską i z NRD. Ci ludzie mieli gdzie rozbić namiot, postawili przyczepę, do późnego wieczora nie brakowało w kioskach ciepłych kiełbasek i zimnego piwa. Wszyscy zarobili. Gdy pytałem o to, przyznali, że zysk zamknął się w siedmiu cyfrach, co, zwyczajnie wartość korony, pozwala spokojnie myśleć o organizacji następnej imprezy.

– Tymczasem my mamy jeszcze do „pokonania” takie np. przeszkody jak stare przyzwyczajenia gastronomików. Podczas gdy wiadomo, że impreza kończy się późnym wieczorem, nikt w Polsce nie jest w stanie zatańczyć, aby restauracja była otwarta po godzinie 22<sup>00</sup>, bo przecież zawodnicy, mechanicy i ludzie z obsługi imprezy też chcą spokojnie zjeść kolację. Wygląda na to, że wielu jeszcze nie dostrzega możliwości dodatkowego zarobku.

– Raz jeszcze wróć do wyścigu w Opolu. Dlaczego nikomu nie wpadło do głowy, że przy okazji zjazdu kilkunastu tysięcy kibiców można uruchomić obwoźny handel? Jeśli stragany ze wszelkim dobrem rozstawią się teraz wzdłuż ulic i na każdym pustym skwerze – to dlaczego nie było ich tam, gdzie w jednym miejscu zebrała się armia potencjalnych klientów?

– Na koniec, żeby nie posadono mnie o skrajny pesymizm, choć powiedzieć, że nie spełniły się przepowiednie, iż widowiska z udziałem szybkich samochodów znikną z polskich tras. Obserwujemy coś wręcz przeciwnego: kibiców na trasach coraz więcej, przychodzi do tych dyscyplin młodzi ludzie. Wszystkich trzeba traktować poważnie i stworzyć im odpowiednie warunki; jedynym oglądającym dobrze widowiska, drugim możliwością startów. Przy okazji można też na tym zarobić, a tego nikt nie powinien się teraz wstydić.

Notował **BOGUSŁAW KOPERSKI**  
Fot. Marek Jędrzejewski  
Janusz Śniłowski

