

kuchnia polska

Kwit z pralni czy gra w trzy karty

Jestem zaledwie umiarkowanym entuzjastą sportu automobilowego. Oczywiście cieszy mnie, gdy „polskie załogi”, „nasi chłopcy” i tak dalej, ale szczerze mówiąc, aby stać się owym „naszym chłopcem” czy „polską załogą”, popieraną przez państwo lub firmy samochodowe, trzeba najpierw wydać tak dużo swoich prywatnych pieniędzy, że nie jest wcale wykluczone, że polski potencjalny Rudolf Caracciola czy Sandro Munari jeżdżą obecnie nie w Rajdzie Tulipanów, lecz na motorowerze „Komar” do Otwocka i z powrotem. Jeżeli jednak coś się robi — nawet w dziedzinie dosyć ekskluzywnej i dziwacznej — trzeba to robić tak, aby był z tego jakiś pożytek, a przynajmniej aby nie było szkody.

Ostatnio byliśmy świadkami bardzo zadziwiającego widowiska, które zafundował nam Polski Związek Motorowy z okazji Rajdu Monte Carlo. Jak wiadomo, w rajdzie tym wystartowały polskie załogi na polskich fiatach, a nawet jedna z nich — Stawowiak i Czyżyk — migotała gdzieś na nieźle punktowanych miejscach w swojej klasie. Za tą załogą, po wykruszeniu się innych, lokował się drugi polski fiat z Ciecierzyskim i Różańskim i kiedy samochód Stawowiaka rozleciał się wreszcie (co należy w sporcie automobilowym do zdarzeń tyleż normalnych co chlubnych), wszystkie nadzieje związane były z Ciecierzyskim i Różańskim, którzy jechali wolniej, ale pewniej. Jakież jednak było zdziwienie opinii i samych zawodników, kiedy na mecie powiedziano im, że ich udział w rajdzie ma charakter amatorski, po-

nieważ ich samochód nie został — jak to się ładnie nazywa — „homologowany”, czyli po prostu przyjęty do rejestracji w konkursie. Słowem, stało się coś takiego, jakby ktoś nagle przyłączył się na szosie do rajdowców z Monte Carlo, pościągając się z nimi trochę na zakrętach, a następnie skręcił do domu na obiad, nie myśląc o udziale w punktacji. (Rysownik Mozolewski narysował kiedyś taki rysunek — jeden z najśmieszniejszych, jakie widziałem — kiedy na metę Wyścigu Pokoju wjeżdża zdrożony lider, a przed nim chłopczyk na małym rowerku świeży i wesolutki: — Kto to jest ten małeć? — pyta reporter lidera. — Nie wiem. Od samego startu się przy mnie pęta — odpowiada zawodnik).

Niestety jednak polskie załogi na polskich fiatach nie jechały dla zabawy, a że okazało się tak w końcu, to dlatego, że nie zostały „homologowane”.

Pierwszą miłą wieść o tym wydarzeniu odebrałem z Telewizji, gdzie sprawozdawca sportowy mówił o sprawie tonem oburzoną, niczym o jeszcze jednym antypolskim ekscesie. Z wiadomości telewizyjnej wynikało, że pewnie przez zawiść podstawią nam nogę, że papiery homologacyjne mamy w porządku i trwają na ten temat „rozmowy telefoniczne Monte Carlo — Warszawa”. Oczywiście po otrzymaniu tej wiadomości oburzyłem się patriotycznie, chociaż gdzieś tam w tyle głowy tłukła mi się myśl, że dokumenty rajdu Monte Carlo to jednak nie kwit z pralni i Polski Związek Motorowy mógłby je trzymać gdzieś na widocznym miejscu, a nie w szufladzie z brudnymi skarpetkami, aby ich potem szukać telefonicznie i bezskutecznie zresztą.

Następnie ukazało się oświadczenie Polskiego Związku Motorowego, w którym instytucja ta upierała się stanowczo, że wysłała dokumenty homologacyjne już przed wieloma miesiącami (w sierpniu) i że jest w porządku. Sam bym tak oświadczył na miejscu PZMot, ponieważ najlepszą metodą w niejasnych przypadkach jest „iść w zaparte” (nie wiem, nie pamiętam, nie znam, nie słyszałem). A w dodatku — o czym jestem przekonany — PZMot mówił prawdę: jest bardzo prawdopodobne, że rzeczywiście wysłał on wniosek o zarejestrowanie w rajdzie polskiego fiata z silnikiem 1800 ccm. Tylko co z tego? Można wysłać, nawet listem poleconym, wniosek o przydział Pałacu Kultury i Nauki do celów mieszkalnych, można wysłać podanie o mianowanie generałem dywizji, można wysłać do Moniki Vitti propozycję matrymonialną. Rzecz w tym, jednak, że propozycja ta musi być przyjęta! I w tym względzie „Przegląd Sportowy” nie pozostawia żadnych wątpliwości, pisząc (23.I.76) uczciwie:

„Telefon do komisji homologacyjnej FIA wyjaśnił, że zostało wprowadzić przyjęte dopuszczenie do rajdu polskiego fiata, ale nie Akropolis 1800, lecz 126p”.

W dodatku, jak wynika z tego samego artykułu, nie było w FIA żadnych antypolskich knoń, lecz przeciwnie, panowie z Międzynarodowej Federacji Automobilowej sami uporzędkiwie dzwoniłi do Warszawy, wyraźnie zmartwieni faktem, że coś jeździ, i nawet zarejestrowane. Pełni wiedzy na ten tajemniczy i dziwny temat dostarczyło mi jednak wreszcie studiowanie wiadomości agencyjnych. I co się okazało? Okazało się po prostu, że w klasie, w której panowie z PZMot chcieli umieścić polskiego fiata Akropolis 1800, jeżdżą wozy seryjne, a każde dziecko w Polsce wie, że polski fiat z silnikiem 1800 ccm seryjnym wożem nie jest. Może będzie, może komisja FIA, która zbiera się w kwietniu 1976 roku, za taki go uzna, ale na razie, niestety, jest to wóz nietypowy. Czy ma wobec tego prawo startować w Monte Carlo? Ależ oczywiście — ale w klasie wozów nietypowych, razem na przykład z Porsche Carrera lub Lancią Stratos!

I tu, na koniec tej umoralniającej opowieści wychodzi na jaw coś, czego się od początku obawiałem, co czułem przez skórę, kiedy się zaczęła ta cała heca z Monte Carlo: szwindel, maleńki szwindelek, ulubiona nasza zabawa. Że może się uda przeszwarować nietypowy wóz do klasy wozów typowych i tam dopiero pokażemy klasę! Że ktoś się nie polapie, nie zorientuje, nie zauważy i wrócimy z Monte Carlo syci sławy i sukcesów? Nie takie numery przechodzą! — musieli sobie mówić na ucho działacze z PZMot, śmiejąc się cichutko, kiedy prasa donosiła o sukcesach Stawowiaka i Czyżyka.

Przechodzą — ale u nas. Ze smutkiem stwierdzam bowiem, że rozprzeżnienia się u nas coraz bujniej nieładny zwyczaj liczenia na łut szczęścia, na czyjaś nieuwagę, na własny sprytek, niczym w grze w trzy karty. A potem zagarnia się forszę — i w krzaki! Te machlojki spotykają się często z bezradnością zaskoczonych frajerów. Ale dlaczego mamy wymagać, aby zawsze — zwłaszcza wobec międzynarodowych organizacji — gra w trzy karty dawała spodziewany rezultat?

„Stawowiak i Czyżyk oraz Ciecierzyski i Różański ryzykując często życiem jechali w rajdzie jako zwykli turyści i ich najbardziej w tej chwili żal!” — pisał „Przegląd Sportowy”.

Dodałbym do tego, że przy okazji jest nam jeszcze trochę wstyd. Mnie również, chociaż jestem zaledwie umiarkowanym entuzjastą sportu automobilowego i wszystko to razem nie powinno mnie w ogóle obchodzić.