

Pożyczysz mi skrzynię biegów?...

Czysta gra – czyli fair play, to pojęcie, które pojawia się w każdej dyscyplinie sportowej. Trudno się więc dziwić, że wiąże się również ze sportami motorowymi. Ale zaskakujące jest to, jak bardzo zmienia się stosunek do postawy fair play i jak coraz trudniej znaleźć przykłady prawdziwej czystej gry. Bo przecież odruch taki powinien być absolutnie spontaniczny i całkowicie bezinteresowny. Ba, co więcej, bardzo często zawodnik postępujący fair nie tylko nic na tym nie zyskuje, ale zazwyczaj traci. Jeżeli są to pożyczone w czasie rajdu części czy opony, to jeszcze pół biedy. Ale zdarza się, że jest to poświęcony czas i dobra pozycja w rajdzie. I takie zachowanie rzeczywiście zasługuje na uznanie.

Ale wróćmy do zmian dotyczących fair play. Zapewne można by się zastanowić, dlaczego tak naprawdę coraz trudniej o czystą grę, zwłaszcza w sporcie na wyższym i najwyższym poziomie. Jeden z moich znajomych odpowiedziałby zapewne „Jeżeli nie wiadomo o co chodzi, to chodzi o kasę”. I trudno nie przyznać tu racji. W poprzednim numerze pisaliśmy o tym jak trudno znaleźć w Polsce sponsora. Co prawda firmy, które dysponują olbrzymimi budżetami i mogłyby zaangażować się w sport samochodowy jest dużo więcej niż zawodników, ale istnieją na rynku marki, które od lat związane są na przykład z rajdami i wiadomo, że przed rozpoczęciem sezonu większość zawodników swoje pierwsze kroki skieruje właśnie tam. Czy argumenty poruszane podczas negocjacji są fair w stosunku do konkurentów pozostanie prawdopodobnie słodką tajemnicą tych rozmów. Naprawdę jednak może to być już pierwsza okazja do „ostabienie przeciwnika” poza polem sportowej walki. A jeżeli uda się podpisać kontrakt, szczególnie dotyczący startów najlepszym samochodem i zakładający walkę o czołowe miejsca w klasyfikacji generalnej, przed zawodnikiem stoi kolejne, bardzo trudne zadanie. W dalszym ciągu bowiem pozostaje mu do pokonania wielu konkurentów, którzy jak na razie przegrali tylko raz – ulegli w walce o pieniądze. W sporcie na najwyższym poziomie w tym momencie często pojawia się doping i nie da się niestety zaprzeczyć, że w sportach motorowych dopingu nie ma. Oczywiście nie polega on na braniu sterydów czy innych środków wzmacniających. Ale wzmocnić można samochód. Nieprzepisowe zmiany w skrzyni biegów, w podtrzymaniu turbosprężarki czy zawieszeniu śmiało można nazwać dopingiem. Ileż to razy słyszeliśmy od rozgoryczonego porażką na mecie zawodnika, że X był szybszy bo miał „dłubnięty” samochód. Nad tym starają się czuwać komisarze techniczni, którzy jednak nie zawsze mają możliwość stwierdzić przeróbki podczas regulaminowego badania kontrolnego. Przegrany zawodnik może również złożyć protest i poprosić komisję techniczną o „rozebranie” samochodu konkurenta. To jednak często stawia protestującego w niekorzystnym świetle.

Zostawmy jednak na chwilę zakulisowe sprawy. Wszak najważniejsza bitwa rozgrywa się już na rajdowych trasach czy torach wyścigowych. Niestety, tutaj również coraz trudniej

trafić na prawdziwą postawę fair play. Zawodnicy mają coraz lepszy sprzęt, jeżdżą coraz szybciej, a walka często toczy się o ułamki sekund. Trudno zazwyczaj, pędząc do mety jednego z ostatnich odcinków specjalnych z szansą na zwycięstwo w całym rajdzie, zatrzymać się przy koleźce z uszkodzonym samochodem i spytać czy nie potrzebuje kluczy. Na mecie czekają bowiem tłumy fanów i sponsorzy, którzy wyniku oczekują. Nie chciałbym jednak, żeby niniejszy tekst został odebrany jak frontalny atak na polskich kierowców. Podobne tendencje są obecne we wszystkich dyscyplinach sportowych na całym świecie. Pogoń za wynikiem, sławą i pieniędzmi



Błażej Krupa i Piotr Mystkowski odbierają w Paryżu ufundowaną przez Unesco nagrodę Fair Play za pomoc udzieloną załodze Carlsson – Mellander na Rajdzie Polski '84,

niestety często tłumi czysto ludzkie odruchy. Na pocieszenie można stwierdzić, że „ludzkość” w naszych rajdowcach do końca nie zginęła. Wiadomo, że na rajdach dochodzi do wypadków. Często w środku odcinka specjalnego, gdzie nie ma kibiców i służb. Wiele zależy tu od kolejnych zawodników, którzy jadą za pechową załogą. Nie zatrzymanie się i nie udzielenie pomocy jest wśród rajdowców absolutnie niedopuszczalne i na szczęście praktycznie nie zdarza się na polskich trasach. Otuchy dodaje jeszcze jeden fakt i to myślę bardzo znamienne. Jeżeli zawodnik dysponuje skromnym i niesamowicie napiętym budżetem, a część pieniędzy na swoje starty wyklada sam, dużo łatwiej zachować mu ducha prawdziwej sportowej walki. Wystarczy wspomnieć osoby uhonorowane powołanym w ubiegłym sezonie Pucharem Fair Play. Przyznawany był on podczas każdej z rund Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski na wniosek zawodników. Większość „nagrodzonych” to zawodnicy zajmujący lokaty w drugiej i trzeciej dziesiątce „generalki”, którzy bezpośrednim rywalom pożyczyci skrzynię biegów, opony czy też serwis. Tak trzymać Panowie.

Michał Wojdan

(O Pucharze Fair Play czytaj także na str. 21)

Fair play cd ...

Sytuacja wyglądała beznadziejnie. Do końca I etapu 56 Rajdu Polski zostało jeszcze kilka OS-ów gdy w Peugeocie 106 Marcina Turskiego padła skrzynia biegów. Jego serwis nie miał potrzebnych części... Wyglądało na to, że trzeba będzie zrezygnować z dalszej jazdy. Tak zapewne by się stało gdyby nie pomoc Marcina Opałki także jadącego Peugeotem 106. Bez wahania pożyczył konkurentowi kompletną skrzynię biegów, a, mechanicy serwisujący inną załogę Pucharu Peugeota pomogli skrzynię wymienić. Dzięki tej pomocy Turski ukończył 56 Rajd Polski. Marcin Opałka i jego pilot Krzysztof Ruciński otrzymali Puchar Fair Play fundowany w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski '99 przez zespół rajdowy "Mobil 1 Eurostal" (w tych barwach startował Jarek Pineles). Chcąc także uhonorować postawę mechaników Puchar Fair Play przyznano również serwisowi załogi Michał Nowosiadły/Marek Bała.

Dla Jarka Pinelesa jadącego z Jarkiem Dargonem 25 Rajd Kormoran zakończył się dramatycznie. Na najdłuższym blisko 30 kilometrowym OS-sie uderzył prawym przednim kołem w ukrytą w trawie betonową płytę. Najpierw jechał na kapciu, potem na feldze, potem na trzech kołach. Gdy pękł przewód hamulcowy auto stanęło w płomieniach. Gaśnice załogi wyczerpały się błyskawicznie. Auto płonęło dalej. Przed całkowitą utratą samochodu uratowali Jarka koledzy-zawodnicy. Na ugaszenie Lancera zużyto 8 gaśnic. Łukasz Sztuka wraz ze swym pilotem Zbigniewem Cieślarem wysiedli z auta i pomagali w gaszeniu płonącego samochodu. Ta pomoc kosztowała ich dobrą pozycję w rajdzie. Ale ta pomoc uratowała ich koledze rajdówkę. Kolejny Puchar Fair Play przyznano więc załodze Łukasz Sztuka/Zbigniew Cieślar.

Nie wiadomo jak zakończyłyby się RSMP'99 gdyby podczas Rajdu Karkonoskiego Robert Gryczyński nie pożyczył gaśnic Januszowi Kuligowi. Zapewne Kulig zostałby zdyskwalifikowany za nie regulaminowe wyposażenie samochodu i nie zdobyłby ostatnich punktów w mistrzostwach Polski. A wówczas końcowa klasyfikacja wyglądałaby inaczej. Nic dziwnego, że załoga Robert Gryczyński/Tadeusz Burkacki otrzymała Puchar Fair Play .

Odnotaliśmy tu najbardziej spektakularne, ale nie jedyne przypadki sportowej postawy zawodników startujących w ubiegłym sezonie. Z koleżeńskiej pomocy słyną także ci jeżdżący "cieniasami" i Saicento. W ub. roku dwie załogi otrzymały Puchar Fair Play Grzegorz Grzyb/Jacek Sciciński za pożyczkę amortyzatorów i Robert Wilkosz/Witold Wilkosz za podobną pomoc.

Sport rajdowy jest zabawą piękną i paskudnie niebezpieczną. W szalonej pogoni za wynikiem, za zwycięstwem nad konkurentami łatwo o błąd. Ów błąd może kosztować życie zawodników. Dlatego ważna jest sportowa, uczciwa gra... Gra Fair Play. Dlatego Puchar Fair Play musi być stałym elementem Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Henryk Gawuć