

# Nyílt levél, vagy nekrológ

## Bárkinék, aki elolvassa (divat lett a műfaj)

Nem szeretném senkinek sem címezni a leveletemet, de nyilván lesznek benne emberek, akiket megszólítok. Nem igazán az utolsó évvel szeretnék foglalkozni, mivel már nem voltam részese, de úgy gondolom kicsit egyoldalú a beállítás. Én benne voltam 21. Budapest Rallye (ez még biztos sokszor előfordul, a továbbiakban legyen BPR), és az ezt megelőző Budapesti Műszaki Egyetem és OSC által közösen rendezett OSC Kupa túraversenynek, ami a BPR őse volt, rendezésében. Biztosan kötődöm hozzá érzelmileg is, bár próbáltam ezzel tavaly leszámolni, amikor úgy döntöttem, hogy nem csinálom tovább. A lényeg az, hogy valószínűleg szubjektív (és lehet, hogy érzelmes is) leszek, de miért ne, ha az előttem szólók is azok. Ne haragudjatok, ha hosszú lesz, de a történet is az, hiszen az OSC Kupát 1983-ben rendezték, ami testvérek között is 24 év.

Kezdjük a tényekkel. Elnézést, de le kell írjak egy-két személyes dolgot is, hogy értsétek az indítást. Én, Apám révén, aki már alsó tagozatos koromban elvitt rallye versenyekre (hogy el lehessen helyezni ezt időben, Ferjancz Attila akkor kapta a 8-as Gordinit), már gyerekkoromban rallye rajongó lettem. Sajnos Apám korai halála miatt már gimnazista koromban rám maradt egy Skoda 100, amivel az egyetem (BME) kezdete óta versenyeztünk. A BME Közlekedésmérnöki karán akkor komoly autósport élet folyt. Aki emlékszik még rá, akkor, az autócross hőskorában készült ott az első valóban tervek alapján elkészített crossautó Tátra motorral, illetve gokart szakosztály működött. Volt a Közlek karnak két rendezvénye, ősszel a GS Kupa szlalom verseny, ill. tavasszal egy túraverseny. Itt kerültem először kapcsolatba a versenyrendezéssel 1980-ban. 1982-ban túraversenyen találkoztunk Csermely Gyulával, aki akkor még komoly Polski Fiat 126-al indult, és akkor fogant meg a gondolat, hogy a két egyetem együtt működhetne a versenyrendezés terén. 1983 tavaszán a szokásos túra verseny már OSC kupa néven rajtolt a BME központi épülete előtt. 1984-ben már ismét külön került megrendezésre a rendezvény, mivel Simon Lajos már I. ill. II. osztályú rendezvényben gondolkozott a Börzsönyben, azonban a BME maradni akart a saját rendezvényénél. Mi páran azonban azóta ott voltunk a BPR rendező csapatában.

A legegyszerűbb szidni a BPR-t, sőt ez az utóbbi négy évben divat is lett. Azonban egy-két dolgot el kell mondani. Ez volt az a verseny, amelyik a régi Volán Rallye-k után nemzetközi versenyt tudott hozni Magyarországra saját erőből, sőt lehet mondani hivatalos ellenszélben. Simon Lajos volt, aki megtalálta, akkor az utat a potenciális szponzorokhoz, amikor a rallye addigi szocialista szponzorai (Volánok, stb..) már nem tudták a korábbi mértékben támogatni a szakágat. Amikor itt még, teljesen érthető okokból, a LADA VFTS volt a legjobb autó, akkor sikerült idehozni Lancia 037-est, Audi-kat, BMW-ket, hogy csak a legfontosabbakat említsem. A BPR-en versenyeztek olyan versenyzők, mint, Armin Schwarz, Matthias Moosleitner és Pierro Liatti (akkori VB menő). Egy idő után a magyar mezőny is fejlődött, és már tényleges verseny folyt a Mitropa Kupa menők és az OB eleje között. Érdeemes megjegyezni azt is, hogy a BPR vezette be a prológot a Felvonulási téri kezdéssel. (Számos más újítás is fűződik is BPR nevéhez, pl, hogy dicsérjem magam is, úgy gondolom mi csináltuk Magyarországon az első használható számítógépes kiértékelést, ami évekig egyeduralgó volt a magyar bajnokságban, ill én csináltam az első számítógép alapú itinert [akkor még nem volt CorelDraw, ez egész CAD alapokon volt]). Ebben az időben, úgy gondolom, a BPR színvonala magasan a magyar OB más rendezvényeinek színvonala felett volt. A BPR mércét állított, aminek eléréséhez a többi rendezőnek hosszú évek kellettek. Hosszú évek kellettek, de elérték. Ma úgy gondolom, hogy az OB rendezvényeinek fejlődésében a BPR abban az időben meghatározó, húzó szerepet játszott.

Simon Lajos találta ki a versenyrendezők (akkor még autó és motor, mert akkor még MAMSZ volt) érdekképviselői szervezetét 1991-ben. Ezért még a Neményi Béla által vezetett MAMSZ-nál szőnyeg szélén is állt, mert félték tőle (már az érdekképviselőtől). Sok évig működött akkor még sok rendező között is (akkor még az OB hét nyolc futamát hét-nyolc rendező rendezte), ma már sajnos nem, mert akkorák az érdekkellentétek a teljes OB-t rendező 3-4 rendező között, hogy nem tudnak leülni egy asztalhoz.

Ahogy egyre nagyobb érdekkellentét alakult ki a rendezők között, egyre inkább szűnt meg a fair play. Megjelentek egymás szponzorainál és próbálták ellehetetleníteni a másikat, ill. licitálták lejjebb és lejjebb az árakat, ami nem használt a rallye versenyeknek. Amit én biztosan tudok, hogy „rég barátom” Margó György (akit legutóbb, hála istennek eredménytelenül, alelnöknek jelöltek) megjelent a BPR főszponzoránál, hogy szerinte jobb lenne, ha ők más rendezvényt támogatnának, de Dudás Gyula (aki ugye elvileg nem kötődik rendezvényhez) is járt az „érdekkörben” ugyanennél a cégnél.

Úgy gondolom, hogy a BPR színvonala ebben az időben tényleg romlott. A többiek fejlődtek, mi meg nem mindig tudtuk a lépést tartani az EB ill. később az EK rendezéssel együtt járó többlet költségekkel. Ráadásul a hivatalos MNASZ vezetés nem tekintette célnak a magas szintű nemzetközi verseny rendezését, még akkor sem, amikor RSB vezető voltam.

(Csak egy adalék: A BPR vezetősége meghívta Shekhar Mehta-t, az FIA Rallye Bizottságnak akkori vezetőjét BPR-re, hogy az akkor hagyományosan gyenge MNASZ rallye sportdiplomácián javítson. Mehta elfogadta a meghívást, amire az MNASZ-nek is kellett lépnie valamilyen. Mivel az összes költséget a BPR vállalta, Ferjancz Attila meghívta egy vacsorára. Erre a vacsorára az MNASZ akkori RSB vezetőjét (engem) nem hívták meg, csak akkor, amikor ez ellen határozottan tiltakoztam és elkerülhetetlenné vált. Úgy gondolom ez olyan, mintha egy más ország külügyminiszterének fogadására a fogadó ország külügyminisztert nem hívnák meg, de biztos csak én vagyok túlérzékeny.)

Kifejezetten örültem, amikor a Fehérvár Rallye bejelentette, hogy EB ill. EK futamot rendez. Major Zoltánnak, akkor el is mondtam, hogy örülök neki, hogy végre nem lehet rám fogni, hogy a BPR-t támogatom, mert más is rendez nemzetközi sorozatversenyt. A célom annak idején egyértelműen az volt, hogy a nemzetközi versenyekkel kerüljünk ki a nemzetközi porondra (versenyző nemzetközi szereplésének támogatásához soha nem volt az RSB-nek elég pénze). Ezt sokan a BPR támogatásának tekintették. Csak akkor mertük bevezetni, hogy a nemzetközi felügyelők költségeit az RSB fizeti (az OB-n ez nagyon rég így van), amikor ez már nem csak a BPR-re vonatkozott. Meggyőződésem volt, hogy a magyar rallye fejlődéséhez nagyon fontos, hogy nagy nemzetközi versenyeket rendezzünk, még akkor is, ha ennek az első lépcsője az utóbbi években, főleg itthon leértékelt EK. Nincs más út. VB-t, EB-t, de még IRC-t se lehet úgy rendezni, hogy előtte nincs egyetlen FIA rendezvényünk sem.

A BPR lejtmenete akkor kezdődött, amikor az MNASZ (RSB) semmiféle módon nem volt hajlandó támogatni az EB, ill. EK rendezvényeket, sőt az utóbbi négy évben kifejezetten ellene tett. A költségek aránytalanul nőttek a sima OB futamokhoz képest, azonban a szponzor pénzeket nem lehetett ebben az arányban növelni (nemzetközi bejelentési díjak, FIA megfigyelő, nemzetközi felügyelők, FIA standardoknak való megfelelés). Csak három verseny próbálta meg ezt itthon, a Veszprém Rallye még régebben, amikor FIA megfigyelőt hívtak, de az első negatív megítélés után nem vállalták még egyszer a többlet költséget, ill. a Fehérvár Rallye, aki megkapta a jogot, de az első „hungarikum” rendezés után ők is belátták, hogy széllel szemben nem lehet. A harmadik a Mecsek Rallye volt, azonban a jog megszerzése után, a Fehérvár Rallye negatív tapasztalatai után lemondta az EK rendezést.

Az előző négy év aztán végképp megölte az FIA sorozathoz tartozó rallye versenyeket Magyarországon. Alakult egy olyan RSB, aki, némi túlzással azt mondta, hogy van élet az FIA-n, ill. Európán kívül is. Hungarikumként bevezette azt a rendszert, hogy OB-t nem lehet

EK-val együtt rendezni. Sehol Európában nem volt ilyen rendszer, hogy az OB nem mehet végig az EK-n, ezzel megölve az EK rendezvényt. Egy EK futam nem él meg sehol Európában a helyi OB mezőny nélkül. Óriási hiba volt ezt visszafejleszteni. Még az is jobb lett volna, ha elveszik a jogot a BPR-től, és egy „RSB közeli” rendezőnek adják oda. De mivel a BPR utálat ekkora fokú volt, kiöntötték a gyereket is a vízzel. A hivatkozás az volt, hogy a versenyzők nem szeretnék ennyi versenykilométert teljesíteni. A magyar focista is biztos szeretné, ha a meccs csak 70 percig tartana, mert nagyon kiizzad, de neki (még) nincs ilyen lehetősége elszakadni a nemzetközi futball világtól. Sajnos van egy olyan (nagyhangú) kissebség a versenyzők között, aki a rajtdobogót csak megkerülni szeretné, és rögtön felállni rá, mint céldobogóra, de úgy gondolom, hogy a többség szeret versenyezni. (Most biztos szerettem megint egy-két ellenséget a versenyzők között, de nem lehet mindig úgy lavírozni, hogy az mindenkinek tetszen. A dolgokat a nevének kell nevezni.) Ezzel az MANSZ kimondatlanul deklarálta, hogy a háta közepére se kívánja az EK-t, a nemzetközi versenysorozatot. Nem véletlenül fogalmazta meg ezt több FIA ellenőr úgy, hogy ahol az ASN (nemzeti szövetség) ennyire nem támogatja ezt, ott nem kell rendezni. Ma ott tartunk, hogy amíg a Dudás bizottság megalakulása pillanatában 3 engedélyezett FIA sorozatversenye volt Magyarországnak a rallye-ban, mára egy sincs. A legnagyobb szakág mellett elhúznak a kisebbek, és (hála istennek) rangos nemzetközi rendezvényeket rendeznek (pl. rallycross EB, autocross EB). Ezt, úgy gondolom, nem kell magyarítani. Úgy gondolom, hogy ez nagyban hozzájárult a BPR bukásához, és ahhoz, hogy idén már csak II. osztályú rendezvény lett volna. Amíg a rendező egy nemzetközi sorozatot próbált rendezni, ill. eladni a szponzoroknak, addig a hivatalos (MNASZ) vonal mindent megtett, hogy ezt elértéktelenítse, lehetetlenné tegye, ill. a költségeket növelje (dupla verseny, dupla felügyelő testület, dupla versenyigazgató, dupla tisztségviselők, stb...). Biztos indokolhatóak azok a büntetések is, amikor a BPR ugyanazon (részben jogos) hibákért többszörös büntetést kapott az RSB-től, mint más rendező

Személyes vizekre evezve. Úgy gondolom, annak ellenére, hogy a pénzügyekkel én nem foglalkoztam, 100%-os rálátásom sose volt, meg tudom erősíteni azt, hogy Simon Lajos ahelyett, hogy hazavitt volna ebből a pénzből, sokszor a sajátját rakta bele. Az a pár ember, aki ezt 1984 óta csinálta, tényleg csak sportszeretéből, legtöbbször még a költségek fedezetét sem felvéve csinálta. Hagy írjam le a neveket, akik majdnem végig csinálták ezt, és nem véletlenül csupa nagybetűvel abc sorrendben:

KASSAI ANDRÁS (2004-ig)  
KOVÁCS PÉTER (2006-ig)  
SAJGÓ PÁL (kb. 6-8 éve kiszállt)  
SÁRKÖZI PÉTER (kb. 2-3 éve kiszállt)  
SIMON LAJOS

Úgy gondolom, ezek az emberek sokat tettek azért, hogy a magyar rallye ma ott tart ahol (bocs, hogy magamat is megemlítettem, de így gondolom). Tevékenységüket, és főleg sportszeretüket nem lehet annulálni. Én a BPR legnagyobb értékének mai is azt tartom, hogy ezek az emberek több mint 20 éven keresztül, különösebb összetartó erő nélkül (egzisztenciális, anyagi) együtt tudtak lenni, minden kedden le tudtak ülni egymással szemben, és egymás szemébe tudtak nézni. Barátságban is ritka az ilyen.

A tartozásokról. Egyik oka ez volt annak, hogy én tavaly kiszálltam, azonban el kell mondani, hogy a hosszú évek óta rendezett nemzetközi verseny EK rendezés után a II. osztály nem motivált. De azt is tudni kell, hogy Nattán Gyuri csúsztatásai ellenére nem a BPR az egyetlen, akinek, hosszabb-rövidebb időre tartozásai vannak, és több rendező tartozásai miatt kellett az évek folyamán az MNASZ-nek lépéseket tennie. Azt meg, hogy az MNASZ

kezességet vállalt volna a tartozásokra egyszerűen nem igaz. Az MANSZ egyetlen tartozásra vállalt kezességet, ez pedig a saját bizottsága az RSB, ami több milliós tartozást halmozott fel a tavalyi évben.

Én a saját harcomat tavaly vívtam meg, amikor kiléptem a szervezésből, de természetesen most is megvisel a dolog, hogy megszűnt egy dolog, aminek a születésénél ott voltam, ill. hosszú ideig meghatározó alakja voltam. Úgy gondolom, hogy a magyar rallye történetének egy darabja ez, és nem felmentve a rendezőket a hibák alól, értékeket is hordozott.

Ne haragudjatok, ha egy kicsit hosszú, kicsit szubjektív, talán egy kicsit érzelmős voltam, de nem lehet ez másképp egy olyan dolognál, ami az életem része volt több mint húsz évig, ill. úgy gondolom, hogy ez is hozzátartozik a teljes képhez. Nem akartam én felmenteni a BPR rendezőit, ők is hibásak a kialakult helyzetben, leginkább abban, hogy ekkora ellenszélben már évekkal ezelőtt fel kellett volna adni, nem megvárni, míg ide jut a helyzet.

Kovács Péter

A BPR rendező bizottságának volt tagja