

# WKKW na Olimpiadzie w Moskwie

Andrzej Orłoś



Andrzej Orłoś w czasie CSIO w Sopocie. Lata 80.

Przygotowanie polskich jeźdźców i koni do występu w konkurencji WKKW na Olimpiadzie w Moskwie rozpoczęły się już od zakończenia olimpiady montrealskiej, w której jeźdźcy nasi niestety nie wystartowali. W listopadzie 1978 r. (nieco wcześniej niż uprzednio planowaliśmy), decyzją przewodniczącego GKKPiS Mariana Renke, rozpoczęło się zgrupowanie kadry WKKW w Sopocie. Prowadziłem to zgrupowanie jako trener nieprzerwanie aż do startu olimpijskiego.

Dzięki ogromnej pomocy GKKPiS i Polskiej Federacji Sportu rok 1979 był dla WKKW-istów rekordowym w ilości startów w zawodach międzynarodowych. W siedmiu międzynarodowych konfrontacjach uzyskaliśmy pomyślne wyniki, wywalczając przy tym kilka zwycięstw w konkurencji indywidualnej i zespołowej. Poniżej własnych oczekiwań wypadliśmy jednak w ME w Luhmühlen (RFN), gdzie zajęliśmy szóste miejsce. Liczyliśmy tu na dużo lepszy wynik.

Zimą tego roku, po pewnych zmianach w składzie kadry, rozpoczęliśmy ostatni, półroczny etap przygotowań zakończony startem na olimpiadzie.

W tym roku plan startów mieliśmy już inny, niż w roku 1979. Jedynym startem dla podstawowych koni kadry było CCI w Białym Borze. W uzgodnionym przez nas planie szkoleniowym miał to być najważniejszy sprawdzian, przy czym nie koniecznie miały tu decydować zajęte przez zawodników miejsca w końcowej klasyfikacji. Wyniki uzyskane w Białym Borze przez naszą kadrę dały jednoznaczne odpowiedzi na wszelkie wątpliwości dotyczące składu ekipy olimpijskiej.

Pierwsze cztery miejsca, z bardzo niewielką różnicą punktów karnych, zajęły pary kadrowe: Erywań pod Mirosławem Szląpką (jako jedyny bez punktów karnych w próbie terenowej), Bastion pod Jackiem

Wierzchowieckim, Hangar pod Stanisławem Jasińskim i Len pod Jackiem Danilukiem. Właściwie żadnemu z tych zawodników nie można było zarzucić nic w sposobie jazdy zarówno na czworoboku jak i w terenie.

Na następnym miejscu w mojej "nieoficjalnej punktacji" znalazła się Anna Kuczyńska na Epice, która ukończywszy cross bez błędów otrzymała punkty karne za przekroczony czas przebiegu. Para ta wyruszyła jednak na trasę z 2,5 minutowym opóźnieniem, gdyż Epika wyrwała się przed startem trzymającemu ją luzakowi i galopowała kilkanaście minut, zaliczając nadprogramowo ok. 6 km biegu. Mimo to, jak również mimo zrozumiałego zdenerwowania amazonki, para ta ukończyła cross bez punktów karnych na przeszkodach. W sytuacji gdy na ok. 50 koni nie kończy 14 - świadczyło to o dużej klasie tej pary. Odliczając 2,5 minuty spóźnienia Epika znalazłaby się na 5 miejscu wśród sklasyfikowanych koni. I to zdecydowało, że obok wymienionej czwórki Anna Kuczyńska również zaklasyfikowała się do ekipy olimpijskiej.

Wniosek mój o zatwierdzenie wymienionych zawodników ekipy, przedstawiony Komisji Sportowej PZJ, był pewnym zaskoczeniem dla moich kolegów - trenerów. W drużynie nie znalazł się bardzo dobry jeździec, niemal pewny kandydat, Piotr Piasecki. Przyznam się, co zabrzmi może paradoksalnie, że sam byłem tym faktem zaskoczony. Gdyby mi ktoś tydzień wcześniej powiedział, że Piotr nie pojedzie na olimpiadę to wydało by mi się, że jest to rzecz niemożliwa. Tymczasem dosiadany w Białym Borze przez Piaseckiego Prom miał w crossie jedno wyłamanie i w konkursie skoków dwa zupełnie dla mnie niezrozumiałe zatrzymania, co w kontekście wyników uzyskanych przez jego koleżankę i kolegów spowodowało, że Piotr w ekipie się nie znalazł. Prom jest jednym z naszych najbardziej doświadczonych koni. W roku ubiegłym zaliczył rekordową ilość startów, występując w czterech międzynarodowych mistrzostwach: Polski, RFN, Europy i Holandii. Wszystkie te mistrzostwa ukończył z wynikiem pozytywnym, kończąc za każdym razem próbę i plasując się w końcowej klasyfikacji zupełnie przyzwoicie. O koniu tym można powiedzieć, że choć nie jest koniem wybitnym to jednak bardzo pewnym, równym, "gwarantującym" ukończenie konkurencji.

Z kolei Piotr Piasecki swoimi wynikami sportowymi, swoimi umiejętnościami startowymi, zasługuje na najlepsze konie jakie mamy w kraju. Ale... nie jest to takie proste. Bo stwierdzenie o koniu, że jest najlepszy, czy "nie najlepszy jest stwierdzeniem bardzo względnym. Konkurencja WKKW to nie jest to samo co wyścigi płaskie, czy nawet konkursy skoków. Rzadko się zdarza w konkurencji WKKW, aby ten sam koń powtarzał ten sam wynik kilkakrotnie pod rząd. Zaledwie kilka koni na arenie międzynarodowej potrafiło powtórzyć swoje najwybitniejsze osiągnięcia na imprezach najwyższej rangi. Przeważnie natomiast sprawa jest bardzo niewymierna i trudno jest ocenić, który koń jest rzeczywiście najlepszy. Prom miał słabsze momenty w ujeżdżaniu, ale był koniem, jak już powiedziałem, bardzo pewnym w crossie. Natomiast sprawa dobrania jeźdźca do konia to nie jest kwestia jednego treningu, czy nawet kilku dni.

Każdy z jeźdźców kadry, poza właśnie Piaseckim oraz Jasińskim, przybył na zgrupowanie wyposażony przez macierzysty klub w przynajmniej trzy konie - jeśli nie bardzo dobre to przynajmniej obiecujące. Natomiast Piotr Piasecki przywiózł dwa lata temu na zgrupowanie 6 koni, ale jak się wkrótce okazało, żaden z tych koni nie nadawał się do startu olimpijskiego. W 1979 r. Piotr dostał wybitnego konia - og. "Kwakier". Koń ten ze względu na niepewny stan kończyn był od dawna dyskwalifikowany przez lekarzy jako koń wyczynowy, jednak na moje osobiste ryzyko zdecydowaliśmy się go sprowadzić. Udało się to o tyle, że w ubiegłym roku Piotr zdobył na nim mistrzostwo Polski, jednak już wiosną tego roku okazało się, że ze względu na pogarszający się stan nóg Kwakier musi być z treningu wycofany. Tak więc Piasecki pozostał bez konia, a Prom był najlepszy z tych, które wchodziły wiosną tego roku w grę.

Jednak najistotniejsza sprawa, która dzisiaj może być z najrozmaitszych punktów widzenia rozpatrywana, to sprawa wszystkich zawodników, którzy uczestniczyli w zgrupowaniu. Mnie się wydawało, że wszyscy ci, którzy zostali powołani na zgrupowanie przedstawiają sobą jakąś sportową wartość. I wszyscy oni w jakimś stopniu progresowali.

Sytuacja w polskim WKKW zmienia się w kapitalny sposób z sezonu na sezon, niemal ze startu na start. Jeszcze dwa lata temu Piotr Piasecki był u nas prawie bezkonkurencyjnym jeźdźcem. Wysłany został wówczas na trzymiesięczny staż do Anglii, gdzie w ciągu tego krótkiego czasu przejechał 18 crossów

i znalazł się na II miejscu, w klasyfikacji WKKW-istów angielskich. Świadczy to o tym, że chłopak ma rzeczywiście duże zdolności. Natomiast nigdy nie miał szczęścia być obdarzonym przez macierzysty klub w konie z prawdziwego zdarzenia. Klub ten zresztą zmienił dwa lata temu, ale konie, które tam otrzymał okazały się końmi zbyt młodymi, albo posiadającymi zbyt mało klasy. Tak więc na zgrupowaniu, aby zapewnić mu możliwość odpowiedniej ilości startów, musiałem Piotra obsadzić końmi z innych klubów lub z Sopotu.

Tegoroczny CCI w Białym Borze wykazał jednak, że dzisiaj nie tylko Piotr Piasecki jest wartościowym jeźdźcem. Inni młodzi jeźdźcy wykazali się na swych koniach świetnie, a przynajmniej tak, że nie można im było nic zarzucić. Nie mogłem założyć przed startem, którzy zajmą czołowe miejsca i automatycznie pojadą do Moskwy, bo nigdy nie wiadomo, co się w czasie startu wydarzy. Gdyby każdy z nich miał jakieś nieporozumienie z koniem, wyłamanie, upadki, itp., to wtedy moim obowiązkiem byłoby wyważenie, który upadek, wyłamanie było z winy jeźdźcy czy konia, czy też zdarzyło się przypadkiem.

Natomiast w sytuacji, gdy wszyscy konkurencji Piotra do drużyny przebyli cross bez błędów, wykazując maksymalną mobilizację fizyczną i psychiczną, a on sam wypadł na ich tle dużo gorzej, nie mogłem sobie pozwolić na to, by zmieniać ten aktualny układ sił. Nie mogłem, a przynajmniej wydawało mi się to nieetycznym, niesportowym posunięciem, by któregoś z nich zostawić, a wsiąść do Moskwy Piotra.

Tak więc dwa tygodnie po CCI w Białym Borze została ustalona i zatwierdzona przez Zarząd PZJ i Departamentu Sportu ostateczna ekipa olimpijska składająca się z pięciu jeźdźców i dziesięciu koni, z czego pięciu jeźdźców i osiem koni miało wyjechać do Moskwy. Jacek Wierzchowiecki ("Cwał" Poznań) - Bastion, Pajac; Jacek Daniluk ("Nadwiślanin" Kwidzyń) - Len, Herbatnik; Stanisław Jasiński ("Lumel" Zielona Góra) - Hangar, Narwik; Mirosław Szłapka ("Cwał" Poznań) - Erywań, Czcionka; Anna Kuczyńska (JLKS Sopot) - Epika, Prom. Dziesięć dni później musieliśmy zmniejszyć ten skład do ośmiu koni, zrezygnowaliśmy więc z Narwika i Czcionki, natomiast Prom został rezerwowym koniem Jasińskiego i Szłapki.

Wyjazd koni zorganizowany został dnia 13 lipca z postojem w jednym z gospodarstw przy SK Janów Podlaski. Następnego dnia rano na granicy czekał już konwój radziecki i po odprawie celnej konie były konwojowane do samych stajen w Moskwie przez samochody milicyjne. Umożliwiło to szybką, bez żadnych postojów i stosunkowo krótką podróż, bo wszystkie samochody po drodze były zatrzymywane i mieliśmy drogę zupełnie wolną. Jeźdźcy natomiast, po uroczystościach pożegnalnych odlecieli do Moskwy samolotem 14[?][nieczytelne] lipca i spotkali się z końmi następnego dnia w ośrodku olimpijskim Bitea[?].

Ośrodek był bardzo dobrze wyposażony. W związku z dosyć szybką i sprawną podróżą konie (z wyjątkiem Herbatnika) przybyły do ośrodka w dobrym zdrowiu i samopoczuciu. Od następnego dnia rozpoczęliśmy już stopniowo treningi na udostępnionych przez organizatora terenach. Były one jednak dość ograniczone, gdyż do dyspozycji mieliśmy jedynie ujeżdżalnię do treningu skokowego i sześć czworoboków umieszczonych w obwodzie toru steeple`owego. Niestety nie mieliśmy do dyspozycji żadnych przeszkód terenowych ani steeple`owych. Nie było również w pierwszych dniach możliwości galopowania po w miarę odpowiednim podłożu. Pogoda w Moskwie była dżdżysta - częste i obfite deszcze sprawiły, że teren na którym mogliśmy trenować był grząski i bagnisty. Chociaż do dyspozycji była też bardzo grząska, piaszczysta 3-metrowa obwodnica wokół terenu steeple`owego, to można było po niej co najwyżej kentrować w tempie do 350 m/min. Na prośbę przybyłych ekip, w ostatnich trzech dniach przed startem organizatorzy odgradzili pas bieżni toru steeple`owego, aby umożliwić nam przynajmniej jeden galop na podłożu trawiastym o dość zresztą mokrej, gliniastej nawierzchni. Osiem dni jakie mieliśmy do oficjalnego pokonania tras spędziliśmy na systematycznych, spokojnych treningach. Konie bardzo szybko po podróży odzyskały formę i apetyt. Żłoby zostawały zawsze puste, miały dobry humor, toteż przed czekającym startem wszyscy byliśmy dobrej myśli, przekonani, że w dniach prób wszystko będzie jak najlepiej.

Trenowaliśmy dwa razy dziennie - rano trening wytrzymałościowy, a po południu w ramach spaceru, przerabialiśmy ćwiczenia ujeżdżeniowe na dwóch czworobokach umiejscowionych na zapleczu

czworoboku oficjalnego w obrębie trybun. Podłoże czworoboków było dość grząskie, piaskowe. Tym niemniej trening ten dawał naszym koniom pewne obycie z otoczeniem, z trybunami, co bardzo przydało się podczas oficjalnego występu. Dochodziły nas natomiast dosyć niepokojące wieści o terenie próby wytrzymałościowej i jego przygotowaniu. Padające ciągle deszcze nasuwały obawy, że gliniaste podłoże jakie tam występowało stworzy koniom dość trudne warunki, a usytuowanie przeszkód na nierównościach terenu może bardzo utrudnić ocenić momentu odbicia i uniemożliwić prawidłowe pokonanie poszczególnych przeszkód.

Było dla nas zaskoczeniem, że nie mogliśmy zaobserwować pracy gospodarzy z końmi. Jak na każdych zawodach, każdy z trenerów stara się obserwować swoich przeciwników, ocenić ich formę. Mimo jednak przebywania na terenie ośrodka od godz. 6 rano do godziny 20.00 wieczór nie udało się nam w pierwszych dniach zaobserwować ani treningu skokowego ani galopów koni gospodarzy, mimo, że były one zakwaterowane w tym samym kompleksie stajni. Byłem niezmiernie zdziwiony, kiedy zauważyłem na dwa dni przed oficjalnym pokazaniem tras, że gospodarze wyjeżdżają na trening w pełnym oporządzeniu crossowym (kaski, kalosze, ochraniacze) i udają się ścieżką w kierunku lasu, w którym miała się odbyć próba wytrzymałości, a wojsko i milicja otaczająca ogrodzenie ograniczające teren ośrodka umożliwia im przejazd otwierając bramę i przepuszczając dalej. Nie mogłem zrozumieć, jak to jest możliwe, że gospodarze mają stwarzane inne warunki treningowe niż wszystkie pozostałe ekipy.

Następnego dnia zaobserwowałem z kolei, że koń gospodarzy, og. Galzum (który zdobył zresztą potem srebrny medal) jest jeżdżony na czworoboku na czarnej wodzy. Na moją interwencję u trenera ekipy radzieckiej, że rzecz ta jest niezgodna z przepisami, wręcz zabroniona, (par. 327 p. 4 przepisów FEI) otrzymałem odpowiedź, że nic o tym nie wiedział. Toteż przyniosłem przepisy i tłumacząc z angielskiego na rosyjski objaśniłem, że jedyną sztuczną pomocą jaką można stosować w pracy ujeżdżeniowej z końmi WKKW jest lonżowanie na wysoko przypiętych wypinaczach. Na co w godzinach popołudniowych zobaczyłem ogiera Golum pracującego tym razem na lonży, ale wypiętego na martwym wytku, który przechodził od popręgu między nogami przednimi do kółek wędziłowych. Zauważyli to również jeźdźcy włoscy i mieli zamiar złożyć w tej sprawie protest do komisji sędziowskiej.

Protest ten jednak został [z niewiadomych mi przyczyn {skreślone}] złożony. Było już chyba wtedy zbyt wiele rzeczy na które trzeba by było protestować. Ja z kolei chciałem zakwestionować praktyki jeźdźców radzieckich wyjeżdżania na trening poza teren ośrodka. Jednak po bezprecedensowej decyzji delegata technicznego, zezwalającej na oglądanie trasy konno (w związku z ich nieprzejezdnością przez samochody) złożenie takiego protestu wkrótce straciło uzasadnienie.

Po obejrzeniu filmu z czworoboków, zauważyliśmy jeszcze jedno uchybienie przepisom - jeździec bułgarski, piąty w ostatecznej klasyfikacji, przejechał czworobok bez obowiązujących rękawiczek, a panowie sędziowie nie byli uprzejmi tego faktu zauważyć.

Rano w dniu 22 lipca wręczono nam szkic przebiegu próby terenowej i powieziono samochodami terenowymi na oficjalny pokaz tras. Zwiedzanie tras trwało od godziny dziesiątej do pół do dziesiątej z półgodzinną przerwą ok. godz. 13-tej, spowodowaną ulewnym deszczem. W programie mieliśmy zwiedzanie tras do godziny 16-tej natomiast godzinę później mieliśmy mieć ponowne spotkanie z delegatem technicznym FEI, który miał nas poinformować o następnych komunikatach organizacyjnych odnośnie tras wytrzymałości. Ponieważ zwiedzanie tras się przeciągnęło, zebranie to zostało przełożone na dzień następny na godz. 18-tą.

Komunikat organizatorów jaki tego dnia otrzymaliśmy informował, że zgodnie z panującym zwyczajem, zawodnicy wszystkich ekip mają możliwość dodatkowego kilkakrotnego obejrzenia tras w wyznaczonych przez organizatora godzinach. Wyznaczono nam godziny 9-16 w ciągu następnych trzech dni oraz potwierdzono możliwość udostępnienia środka lokomocji na zwiedzanie odcinków A (5,5 km) i C (12,1) próby terenowej, czyli tzw. dróg i ścieżek. W pierwszym dniu, kiedy oficjalnie oglądaliśmy te trasy, zdążyliśmy się zorientować, że podłoże na jednych i drugich drogach i ścieżkach jest dość mokre i grząskie, a fragmenty trasy, zwłaszcza ostatnia 3-kilometrowa końcówka odcinka C, są tak bagniste, że

uniemożliwiają przejazd nawet wojskowym samochodom terenowym. Co chwila musieliśmy więc stawać i pchać, podierać to jeden to drugi samochód, co ogromnie przeciągnęło naszą marszrutę w czasie.

Byliśmy ogromnie zdziwieni wyborem trasy, ale przede wszystkim tym, co przedstawiały wręczone nam mapki. Jedne i drugie drogi i ścieżki wychodziły w park i wracały w prawie to samo miejsce pętlicą po drodze najrozmaitsze koła. Z rysunku wynikało, że istnieją nieograniczone wprost możliwości skrócenia czy uproszczenia sobie tej trasy przez zawodnika. Tymczasem przepisy FEI jak i logika sportowego współzawodnictwa wyraźnie nakazują, aby każdy zawodnik przebył ten sam odcinek drogi, tą samą trasę bez możliwości jakichkolwiek skrótów. Służą do tego tzw. obowiązkowe przejazdy, a więc białe i czerwone chorągiewki oznaczające punkty najbardziej oddalone od siebie i zmuszające każdego zawodnika do osiągnięcia tych najdalszych miejsc, a więc przejechania tej samej trasy. Oczywiście organizator zobowiązany jest do obstawienia tych punktów sędziami stwierdzającymi przybycie zawodnika, a umiejscowienie tych punktów powinno być zaznaczone na mapie. Wszystko to winno być w dniu oficjalnego pokazywania trasy w takim stanie w jakim będzie w dniu rozgrywania zawodów. A więc zdziwienie nasze było chyba uzasadnione, gdyż na mapkach trasy, a także na trasie nie był zaznaczony żaden obowiązkowy przejazd (poza niezobowiązującymi, a orientacyjnymi żółtymi chorągiewkami wyznaczającymi trasę i tabliczkami informującymi o przebytych kilometrach).

Wydawało się nam to wprost niemożliwe, aby delegat techniczny FEI mógł taki stan rzeczy zaakceptować. Toteż nie zdziwiliśmy się, kiedy następnego dnia na zebraniu dowiedzieliśmy, że delegat nie miał możliwości zapoznania się z przebiegiem tras przed oficjalnym pokazem, a po ich obejrzeniu w dniu następnym wprowadził po pięć obowiązkowych przejazdów na odcinkach A i C. Obiecano nam, że w dniu następnym będą te obowiązkowe przejazdy rozmieszczone oraz, że będzie możliwość ponownego przejechania trasy by sprawdzić, gdzie są one umiejscowione.



IO Moskwa 1980 - najbardziej zmilitaryzowane igrzyska po IO Berlin 1936. Na zdj. Alexandr Blinow (URS) - Galzun

Trasa crossu, którą również w tym dniu zwiedzaliśmy pieszo, również nie była jak się później okazało, przyjęta przez delegata technicznego, ponieważ nie była jeszcze skończona. Niektóre przeszkody były



w trakcie budowy, cały szeregód nie posiadał jeszcze numerów, tabliczek ograniczających ich zasięg oraz wyznaczonych pól karnych. Paragraf nr 313 p. 3 przepisów mówi wyraźnie, że trasa wraz ze wszystkimi wskaźnikami powinna być gotowa w dniu jej oficjalnego pokazania. Organizator zapewniał nas, że wszystko to zostanie w najbliższym czasie uzupełnione. Par. 314 twierdzi, że tylko delegat techniczny ma prawo cokolwiek zmienić na wypadek jakiegoś kataklizmu np. ulewnej burzy, wyraźnie niesprzyjających warunków atmosferycznych, czy też jakichkolwiek historii losowych. Jeżeli jakkolwiek zmiana zostanie wprowadzona, musi to być natychmiast podane do publicznej wiadomości na piśmie i rysunkach oraz dostarczone nie tylko szefom ekip, ale i zawodnikom. Każdy z zawodników winien również dostać szczegółowy plan tras (paragf 335 p.3) w dniu oficjalnego oglądania. Trudno tu jednak mówić o jakimkolwiek oficjalnym pokazywaniu tras, ponieważ nie były gotowe; mapy były niekompletne (bez naniesionych punktów kontrolnych) i nie pokrywały się dokładnie z warunkami terenowymi.

W dniu 23 lipca o godz. 9-tej nie otrzymaliśmy samochodu do oglądania tras, ponieważ stwierdzono, że trasy są jeszcze nie uzupełnione i nie mamy po co jechać. Przeszliśmy więc cross ponownie pieszo. Stwierdziliśmy, że rzeczywiście ludzie na terenie crossu pracują, ale do godz. 15-tej jeszcze te roboty nie zostały ukończone. Jak już wspomniałem pierwsze oglądanie crossu miało miejsce bezpośrednio po ulewnym deszczu. Tak więc mieliśmy możliwość przyjrzenia się podłożu i przeszkodom w stanie najgorszym jaki można sobie wyobrazić. Mogliśmy stwierdzić, że podłoże jest wyjątkowo śliskie - glina, która była głównym podłożem na całej trasie crossu była w niektórych miejscach wręcz grzęzawiskiem, a w innych, twardszych - twardym klepiskiem pokrytym z wierzchu cienką warstwą mazi, po której ciężko było się poruszać pieszo. Wszystkie pochyłości terenowe pokonywaliśmy podobnie jak na nartach, ale częściej na czworakach pod górę, a niemal na własnych siedzeniach przy zejściach w dół.

Na powtórny zebraniu szefów ekip i trenerów zwróciłem się z prośbą do delegata technicznego, aby spowodować posypanie piaskiem, przynajmniej miejsc, w których teoretycznie konie będą się zdejmowały do skoku oraz w których będą lądowały. Mimo, że pogoda od następnego dnia po ulewie poprawiła się, to obawa, że w dniu rozgrywania crossu mógłby spaść deszcz, była tak wielka, że wszyscy prosiliśmy, aby zrobić wszystko w celu zmniejszenia ryzyka poślizgnięć i upadków koni podczas przebiegu. Niestety, ponieważ organizator miał wiele innych prac do wykończenia przy crossie do posypania piasku przy wszystkich przeszkodach nie doszło, a ograniczono się jedynie do najgroźniejszych fragmentów trasy.

W dniu 25 lipca o godz. 16-tej mieliśmy nieć jeszcze ostatnią przed próbą terenową odprawę z delegatem technicznym, gdzie miał on zakomunikować o usunięciu wszystkich usterek i ewentualnie podać ostatnie informacje dotyczące próby wytrzymałości. Informacje te uzyskaliśmy jednak dopiero o godz. 18-tej, ponieważ od godz. 16-tej do 18-tej odbywało się posiedzenia nadzwyczajne Biura FEI. Debatowało ono nad ewentualnością przełożenia o dzień lub w razie potrzeby dłużej terminu rozpoczęcia próby terenowej, ponieważ delegat techniczny, który przybył o godz. 16-tej z objazdu trasy stwierdził, że nie może zaakceptować stanu przygotowania i nie bierze na siebie odpowiedzialności za rozpoczęcie próby wytrzymałości. Stwierdził też, - 12 -

że składa rezygnację ze swojej funkcji i proponuje, aby przełożyć termin rozegrania tej próby aż do czasu, kiedy wszystkie prace zostaną zakończone. Ponieważ organizatorzy związani byli programem rozgrywania całości olimpiady, w tym terminami transmisji i harmonogramem wykorzystania ludzi - starali się za wszelką cenę doprowadzić do przeprowadzenia próby terenowej w zaplanowanym terminie.

Po dwugodzinnej naradzie o godz. 13-tej w piątek, a więc w przeddzień rozgrywania crossu - dowiedzieliśmy się z ust sekretarza generalnego FEI p. Wódmera, że delegat techniczny zrezygnował z pełnienia dalej tej funkcji. Poprosił o zdjęcie z niego odpowiedzialności za imprezę, zgodził się jednak zostać do końca i pomagać organizatorom i komisji sędziowskiej w przeprowadzeniu tej próby. Natomiast Biuro FEI zdecydowało się na przesunięcie terminu imprezy o trzy godziny - a mianowicie z godz. 8-ej na godz. 11-tą oraz na skrócenie odcinka C tzn. dróg i ścieżek o trzy kilometry, ponieważ odcinek ten okazał się nieprzejezdny. Spowodowało to ponowną zmianę obowiązkowych punktów przejazdu. Aby umożliwić zawodnikom zapoznanie się z tymi nowymi warunkami obiecano nam na godz. 7-ną podstawić samochody wojskowe. O godz. 9-tej w sobotę, a więc na dwie godziny przed rozpoczęciem próby terenowej zawodnicy

wróciwszy z objazdu stwierdzili, że oznakowanie tren nadal nie jest wykonane zgodnie z dyspozycjami delegata technicznego i nie wszystkie obowiązkowe przejazdy są jeszcze rozstawione. Na moją interwencję (i nie tylko moją, bo kiedy przyszedłem swoje pretensje w dosyć impulsywny sposób wyrażał szef ekipy włoskiej), odpowiedzialny za imprezę pan Szerenkov uspokoił nas, że przecież do rozpoczęcia imprezy mamy jeszcze dwie godziny, a więc możemy być spokojni, że kiedy zawodnicy ruszą na trasę, wszystkie oznakowania będą już prawidłowo rozmieszczone... Takie zapewnienia organizatora nie bardzo nas już w tym momencie uspokajały, ponieważ mieliśmy cały szereg nie najlepszych doświadczeń z poprzednich dni.

Jak już wynika z mojej relacji, ostatnie dni poprzedzające start do próby terenowej przebiegały w bardzo nerwowej atmosferze i cała uwaga wszystkich zainteresowanych, a więc szefów ekip, trenerów i zawodników skupiała się na analizie warunków rozgrywania próby terenowej. Jakby na drugi plan w tej sytuacji szła rozegrana w czwartek i piątek próba ujeżdżenia, do której wystartowało 7 czterosobowych ekip z Indii, ZSRR, Włoch, Węgier, Meksyku, Polski i Bułgarii. Próba dla naszej ekipy bardzo pomyślna, gdyż osiągnęliśmy wynik rzadko notowany na międzynarodowych zawodach WKKW — na trzech pierwszych miejscach znaleźli się nasi zawodnicy. Prowadził Jacek Wierzchowiecki na Bastionie 43 pkt. karne przed Jackiem Danilukiem, który wykonał na Lnie swój życiowy czworobok i uzyskał 49,2 pkt. karne. Trzeci był Mirosław Szłapka na Erywaniu z 52,4 pkt. karnymi, a dziesiąty Stanisław Jasiński na Hangarze z dobrym wynikiem 55,8 pkt. karnych.

Tak więc wyniki próby ujeżdżenia napawały nas zadowoleniem, a jednocześnie spowodowały znaczne podniecenie wśród zawodników, ponieważ zanosilo się na to, że zdołamy przekroczyć plan, wyznaczany nam przez Departament Sportu, czyli zdobyć więcej niż 1 pkt., który oznaczał 6 miejsc w punktacji zespołowej, ewentualnie w indywidualnej. W klasyfikacji zespołowej ekipa polska wyprzedzała po pierwszym dniu ekipę ZSRR różnicą 19,6 pkt. karnych. Na drugi dzień miało okazać się, że była to różnica wręcz bez znaczenia. Tym niemniej mieliśmy satysfakcję, że w konkurencji, w której nie mieliśmy do tej pory dużych osiągnięć zrobiliśmy postęp i że my również potrafimy odpowiednio pokazać konia. W konkursie sędziowali panowie Magnilli (Włochy), Widmer-Teply (CSRS), Miszkinin (ZSRR). Sędziowanie dosyć równo i zgodnie, co raczej rzadko się zdarza na międzynarodowych zawodach.

Wyniki ujeżdżenia, a także obserwowana przez nas już na treningach w Moskwie rewelacyjna forma koni, ich technika i chęć do skoków, podziwiana przez obserwatorów, pozwalały sądzić, że mamy realne szanse na medal i to całkiem z niezłego kruszcu.

Jednocześnie ten wynik próby ujeżdżeniowej spowodował pewne obciążenie psychiczne, z którym wystartowaliśmy do tej nieszczęsnej próby terenowej.

W przerwach między konkursami ujeżdżenia jeźdźcy bez przerwy przebywali na trasach. Staraliśmy się je jak najlepiej poznać, tym bardziej, że codziennie znajdowaliśmy jakieś nowe oznakowania czy też różne poprawki, która staraliśmy się na bieżąco wychwytywać, aby nie być czymkolwiek zaskoczonym.

Samopoczucie ekipy było dość dobre, ponieważ pogoda po tym ulewnym deszczu w dniu 22.7 wyraźnie się ustaliła i przez trzy dni była dużo lepsza. Wiatr, który dość często tam nam towarzyszył, osuszał wyraźnie glebę i w piątek wieczorem byliśmy w bardzo dobrych nastrojach, twierdząc, że jeśli {nieczytelne} nie zrobi nam kawału, to podłoże na crossie powinno być zupełnie przyzwoite, poza niektórymi miejscami.

Niestety sobotni ranek przywitał nas bardzo dużym zachmurzeniem i deszczem, który rozpoczął się już w godzinach nocnych i trwał aż do południa. Ostatnie zwiedzania tras oraz pierwsze starty odbywały się w ulewnym deszczu.

Już na pierwszym odcinku skokowym, na steeple`u, okazało się, że podłoże jest bardzo ciężkie, konie galopowały po kałużach, i tylko trzy czy cztery z nich zdołały utrzymać cię w nomie czasu. Pierwszy z naszych, Erywań pod Szłapką, przebył steeple pewnie skacząc w dobrym stylu, ale przekroczył normę o ok. 2 sek., za co otrzymał 1,6 pkta karnego. Także reszta naszych poradziła sobie raczej nieźle: Len

zmieścił się w nomie, Hangar wg chronometrażu oficjalnego miał sekundę spóźnienia, wg naszych stoperów przyszedł o sekundę za wcześnie, czyli można powiedzieć, że zmieścił się w nomie. Najmniej pewnie skakał Bastion: man wrażenie, że to śliskie i grząskie podłoże spowodowało, że wiele skoków oddawał z przytupnięcia, lądowaniem na cztery nogi. Miał niewielkie spóźnienie - 2,4 pkt. karnego.



Lazlo Cseresnyes (HUN) - Fapipa

Konie gospodarzy, które obserwowałem, również miały spóźnienia: pierwszy z nich otrzymał 3 pkt. karne. Węgrzy, którzy zdecydowali się jechać jedynie na ukończenie, a więc możliwie jak najwolniej, mieli przebiegi w granicach 7 min. Były takie momenty, w których zawodnik węgierski jeszcze był na torze, a już wypuszczano następnego jeźdźcę. W podobnym stylu jeźdźcy węgierscy jechali cross. Nasze konie przychodziły na start do crossu w dobrym stanie i komisja lekarska nie miała do nich najmniejszych zastrzeżeń.

W momencie startu pierwszego naszego konia, Erywania, wiedzieliśmy już, że żaden z poprzedzającej piątki nie miał bezbłędnego przebiegu: koń indyjski nie ukończył, radziecki miał zatrzymanie, a węgierski wprawdzie dojechał do końca, ale zdublowawszy normę czasu - miał przeszło 26 minut przy normie 13,30. Żadnemu zresztą koniowi nie udało się zmieścić w tej normie: złoty medalista miał ponad 1,5 min. spóźnienia. Trzy konie przeszły cross bez punktów karnych za błędy na przeszkodach.



Nas niestety w tym drugim dniu opuściło szczęście. Krywań już na drugiej przeszkodzie odmówił skoku, a przy następnym najeździe miał upadek. Następne punkty karne "zarobił" na przeszkodzie numer 30 przy skoku do wody za woltę przy najeździe. Czas, jak na kłopoty, bardzo dobry - 16 min. z paroma sekundami. Mino tej okazałej sumy punktów karnych w ogólnej punktacji zajął szóste miejsce.

Drugi koń naszej ekipy, Len, ruszył ze startu zupełnie świeży i Daniluk dojechał bezbłędnie do ósmej przeszkody, którą był rów z podwójnym zygzakiem z drągów. Tam Len poślizgnąwszy się nie dał rady odbić się należycie i wpadł między drągi, a następnie zsunął się do rowu.

Tu znowu z przykrością trzeba stwierdzić, że przeszkoda była zbudowana nie zgodnie z przepisami FEI paragraf 336, pkt. 3 lit. {nieczytelne} które mówią, że przeszkody crossowe powinny być tak zbudowane, aby w razie konieczności mogły być w błyskawicznym tempie rozebrane, gdy tylko zajdzie tego konieczność. Zaleca się w tym celu prawie obowiązkowo stosowanie sznurków, które łatwo jest i szybko, przeciąć. Przeszkoda, w której uwiązał Len była solidnie zbita gwoździami, a obsługa nie posiadała na miejscu żadnego narzędzia, którym by się można posłużyć przy rozbudowaniu jej. Akcja wyciągnięcia Lna z rowu trwała ponad pół godziny, przy czym informator podający wszystko aktualnie co się dzieje na trasie, przemilczał wypadek naszego konia i dopiero moja osobista indagacja sprawiła, że dowiedzieliśmy się, czemu nie wrócił z trasy. Uspokojony zostałem, że koń szybko zostanie uwolniony. W ten sposób Lna mieliśmy już "z głowy". Na szczęście po powrocie Jacka Daniluka na start do crossu okazało się, że koniowi nic się nie stało, i zdrów cały wrócił do kraju.

Jako trzeci z ekipy wystartował Hangar pod Jasińskim. Niestety doszedł tylko do drugiej przeszkody, którą była stacjonarna ustawiona na skłonie, gdzie trzykrotnie nie zdecydował się na skok. Te odmowy Hangara były dla mnie największym zaskoczeniem, bo o ile pamiętam jego ośmioletnią czy nawet dziesięcioletnią karierę, nigdy nie odnawia, idzie chętnie do przodu i raczej zaryzykuje upadek spowodowany wielką brawurą, niż stanie. Do dziś nie znajduję odpowiedzi, dlaczego tak się stało, tym bardziej, że przejazd Hangara utrwalony na magnetowidzie, tu właśnie jest prawie niewidoczny. Ostatnim naszym startującym koniem był Bastion, prowadzący po pierwszym dniu. Ale i on wystartował pechowo, bo na drugiej przeszkodzie poślizgnąwszy się w momencie odbicia, zawisł brzuchem na drągach. Błyskawiczna pomoc rodaków, którzy tam stali, pozwoliła Wierzchowieckiemu na wznowienie przebiegu, bezbłędny do 18 przeszkody, którą było dość szeroka klatka dla królików. Tam historia się powtórzyła, Bastion znów się poślizgnął i zawisł brzuchem na dachu tej klatki. Jacek musiał zsiąść, ściągnął jakoś szarpającego się konia i ukończył przebieg z dwoma upadkami i jednym zatrzymaniem, plasując się na 13 miejscu.

Kilka słów o całości próby terenowej. Był to dla nas bardzo poważny wstrząs. Nie dlatego, żeśmy tej próby nie ukończyli zespołowo, że nie udało się nam zdobyć miejsca, na jakie liczyliśmy po pierwszym dniu. Rozgoryczenie pozostanie w nas przez długi czas przede wszystkim z powodu warunków, w jakich przyszło nam tę próbę odbywać, {a mówiąc konkretnie z powodu niedociągnięć organizacyjnych - skreślono}.

Kontrola doboru stopnia trudności próby terenowej, a zwłaszcza crossu, należy do delegata technicznego. Mówią o tym przepisy FEI. Zawsze skala trudności musi być dostosowana do możliwości uczestników zawodów i rolą delegata jest, aby dzięki swej fachowości i wyczuciu odpowiednio ustalił warunki konkursu. Oczywiście, Olimpiada jest Olimpiadą, jak powiedział p. Buhler zapowiadając, że nie obniży stopnia trudności.

I rzeczywiście, pod względem technicznym przeszkody nie były zbyt trudne i nie przeszkód się obawialiśmy. Nie była natomiast rozwiązana sprawa podłoża, które zmieniało się w razie każdego pogorszenia się warunków atmosferycznych, a które można było na pewno poprawić. W moim przekonaniu, przy tych fantastycznych nakładach, jakie były przeznaczono na Olimpiadę, i przy możliwościach organizacyjnych gospodarzy, sprawa odpowiedniego przygotowania crossu była doprawdy drobnostką, zarówno pod względem finansowym jak i technicznym. Uważam, że błąd polegał na powierzeniu organizacji WKKW ludziom mającym zbyt mało doświadczenia w organizacji tego typu prób, zbyt mało wyobraźni.

I jeśli zwykle spotykane w świecie sądy opinii publicznej o tym, że cross to niepotrzebne męczenie, kaleczenie i zabijanie koni są zwykle bardzo przesadne i nieuzasadnione, to w tym wypadku z całą stanowczością mogę powiedzieć, że nie fair postąpiliśmy wobec naszych czworonogów, zmuszając je do odbycia próby terenowej w tak niesprzyjających warunkach. Przykre jest również to, że najbardziej ucierpiały przy tym konie klasowe, najlepiej galopujące, przyzwyczajone do pokonywania przeszkód pełnym skokiem z dalekiego odbicia. One wszystkie, łącznie z końmi gospodarzy, były karane {nieczytelne} i to często nie pojedynczymi.

To wszystko na pewno nie było w porządku wobec współzawodników, jakimi są nasze konie. I to jest najbardziej przykre w tej całej historii. Mam wrażenie, że ten stan rzeczy zdemobilizował w pełnym stopniu moich zawodników. Ja nie mogę mieć i nie mam do nich pretensji za taką czy inną jazdę: stać ich na wiele i dali z siebie maximum. Ale sytuacja i atmosfera, jaka się wytworzyła, sprawiła, że jak twierdzą niektórzy, zabrakło moim jeźdźcom trochę ducha bojowego. Sądzę, że nie była to jednak utrata waleczności, a współczucie dla współpartnerów, jakimi są konie. I za bardzo przyjacielski i ładny, stosunek do konia. Był taki moment, kiedy patrząc z punktu widzenia trenera, a więc osoby która ma wymagać, powinienem skarcić Mirka Szłapkę: otóż w momencie ruszania na cross, kiedy większość zawodników okładała konie batem celem jak największego pobudzenia - biedny Mirek, zdając sobie dokładnie sprawę z tego co za chwilę czeka jego czworonoga, ruszając ze startu z boku klepał go po szyi jakby przepraszał za mające nastąpić wymagania.

Z jednej strony byłem zły na niego za ten odruch, bo nie był to czas na pieszczoty, a z drugiej strony musiałem go zrozumieć...

A wystarczyłoby kilkanaście wysypanych przyczep piachu, żeby konie poczuły cię dużo swobodniej!

Dlatego właśnie wspomnienie tego startu jeszcze bardzo długo będzie budziło w nas niesmak i rozgoryczenie. Tym bardziej, że był on poprzedzony dwoma latami pełnych wyrzeczeń i poświęceń pracy, i mieliśmy pełne prawo oczekiwać przejazdów i wyników dużo lepszych.

Przejechaliśmy w tym okresie przygotowań wiele crossów, często, tak jak cross biołoborski, dużo cięższych od olimpijskiego. Śmiem twierdzić, że cross w Białym Borze był znacznie trudniejszy technicznie, bardziej zagadkowy, wymagający większej sztuki powodowania koniem, kontroli nad kierunkiem jazdy i wielu koncepcyjnych rozwiązań taktycznych. Ale podłoże było bez zastrzeżeń, konie czuły się pewnie wszystkimi czterema kopytami no ziemi, i jeździec mógł egzekwować od swego współpartnera wszystko, co wcześniej wpoił mu w treningu. (Natomiast w Moskwie sytuacja w zasadzie była zupełnie losowa. - przekreślono). Nigdzie jeździec nie był w stanie ocenić, w którym miejscu koń mu się zdejmie do skoku i nie wiedział, co będzie w momencie lądowania.

Podczas późniejszego oglądania filmów widzieliśmy jak konie, zdawałoby się, po zupełnie pewnym odbiciu i prawidłowym skoku lądowały w miejscu, gdzie grunt się pod nimi zapadał i koziółkowały jak zajęce trafione na polowaniu, poprzedzane przez swych jeźdźców, z których dwóch dokoziółkowało aż do szpitala: byli to jeździec bułgarski i indyjski. Na zakończenie jeszcze mało statystyczne dane: na 23 koni 25 miało upadki. Chyba liczba ta mówi sama za siebie i dalszy komentarz jest zbyteczny.

Te upadki były spowodowane w większości wypadków "szczerością" koni, bo zwykle koń jest zwierzęciem dość roztroptym i posiada doskonały instynkt samozachowawczy. Może i Hangar, stary wróbel i rutyniarz, który już parę razy w życiu leżał, wyczuwszy śliski, miękki grunt pod nogami, ostrzeżony tym instynktem wolał stanąć, niż narazić swoje stare, 13-letnie kości na kolejne rozbicie. Naprawdę nie jestem dzisiaj w stanie stwierdzić, czy to było powodem, czy nerwy jeźdźca, czy załamanie psychiczne, bo i ono mogło mieć miejsce. Ale jestem w stanie go usprawiedliwić, bo warunki, w jakich się to wszystko odbywało naprawdę były ponad siły wielu z nas, łącznie ze mną. Także mają odporność i wytrzymałość psychiczną były u krańca sił.



Mirosław Szłapka (POL) – Erywań. Po upadku.

Dziś już mogę otwarcie przyznać, że łzy cisnęły się do oczu - nie dlatego, że przegrywamy, ale że wielu wypadkach jesteśmy po prostu bezsilni, bez możliwości jakiegokolwiek interwencji, bez możliwości dotarcia do kogoś, kto byłby w stanie sprawę rozwiązać tylko i wyłącznie na podstawie przepisów jakie na takich imprezach obowiązują. Nic więcej nie było nas to szczęścia potrzebne, jak tylko przestrzeganie przepisów FEI, które zresztą przez dwa lata wpajałem starannie moim wychowaniem, uważając, tak jak to zresztą w tych przepisach, jest powiedziane, że zawodnik samym faktem zgłoszenia się do startu deklaruje pełną znajomość wszystkich obowiązujących przepisów. Dość powiedziałbym głupia była moja sytuacja, gdy zawodnicy zorientowali się, że 10 paragrafów tych przepisów nie było przestrzeganych podczas olimpijskich zawodów. Myślę, że co na pewno nie wpłynęło na nich mobilizująco i siało pewien wpływ na końcowy wynik. Może inni zawodnicy i trenerzy nie byli zorientowani, że wiele rzeczy dzieje się wbrew przepisom, ale tym bardziej dziwię się Komisji Technicznej i Biuru FEI, że wyżej postawili sprawę przestrzegania program rozgrywania imprez, aniżeli fair-play i prawidłowości czy sprawiedliwości ich rozgrywania. Bo przecież wystarczyło przesunąć drugą próbę o jeden dzień do przodu, a na pewno atmosfera i wrażenie, jakie miała wywrzeć na milionach odbiorców, byłyby zupełnie inne. No, ale nie naszym zadaniem było o tym decydować, lecz podporządkować się ludziom w końcu za to wszystko odpowiedzialnych. To chyba wszystko.

Może jeszcze wracając do spraw przestrzegania przepisów, to chyba ukoronowaniem tego dnia był fakt, że już pierwszy mój jeździec, Szłapka, wracając z drugich dróg i ścieżek zameldował mi, że obowiązkowo przejazdy są wprawdzie oznaczone, ale w zupełnie innych miejscach niż było to ustalone przez delegata technicznego i oznaczone na planie. Oczywiście, nie było już żadnej możliwości interwencji, ale natychmiast po zakończeniu całej próby wytrzymałości udałem się do biura zawodów i zapytałem spotkanego tam sekretarza FEI, p. Widmera, jak ostatecznie została rozwiązana sprawa dróg i ścieżek i sędziowania ich, ponieważ w ostatniej chwili dokonano zmian ich oznakowania. Otrzymałem na to odpowiedź, która jak się to mówi, dobiła mnie: że ponieważ Komisja Techniczna i Delegat, zresztą już nieoficjalny, nie byli w stanie pokazać wcześniej zawodnikom tej trasy, to żadne wykroczenia na niej nie będą brane pod uwagę. O decyzji naturalnie myśmy nie byli powiadomieni. Czy nie wiedzieli o tym gospodarze, względnie ekipa, z której wywodzili się sędziowie, trudno mi jest dzisiaj wyrokować. Faktem jest, że opuszczenie czy nawet tylko skrócenie bagnistych dróg i ścieżek mogło mieć znaczenie dla późniejszego przebycia crossu.

Również dziwić mógł obserwowany brak interwencji członków Jury w momencie, gdy koń Gelespont pod

zawodnikiem radzieckim wystartował do crossu ze startu lotnego, podczas gdy przepisy mówią, iż start powinien odbywać się ze starboxu, gdzie zawodnik powinien zatrzymać się co najmniej na kilkanaście sekund /przep. FEI §312/ pkt. 3 C/, podczas gdy ten zawodnik przebył go pełnym galopem. Obserwował to z trybuny przewodniczący Komisji Sędziowskiej, ale jak widać po wynikach nie kwestionował tej niesprawiedliwości.

Można by mi zarzucić, że nie składałem protestów przeciw tym wszystkim uchybieniom lecz zbyt wiele było takich sytuacji, aby człowiek mógł na nie prawidłowo reagować. Trzeba by bez przerwy pisać elaboraty, biegać z nimi i mieć pełną kieszeń stu dolarowych banknotów, aby móc składać kolejno protesty w Jury d'appel, do rozpatrzenia. Tyle o samej próbie wytrzymałości.

W dniu następnym wszystkie nasze konie, bez wyjątku, czuły się dobrze. Bastion i Erywań przeszły przegląd weterynaryjny bez zastrzeżeń, wyglądając zupełnie świeżo i próbę skokową trzeciego dnia przebyły w ładnym, eleganckim stylu.

Bastion przebył parcours z 0 pkt. karnych, a Szłapka na Erywaniu miał jedną, przypadkową zresztą, zrzutkę.

Pocieszająco jest dla nas, że nasze konia przeszły całą imprezę w dobrym stanie i wszystko wskazuje na to, że nie odbije się ona na ich dalszej kurierze sportowej, na dalszych startach, które czekają na niektóre z nich jeszcze w tym roku.

#### Wyniki drużynowe – WKKW – IO Moskwa 1980

		Dres- sage	Fond	Obstacle	
1. URS	Aleksandr Blinow, Galzun	64.40	56.4	.00	120.80
	Yuri Salnikow, Pintset	53.00	93.6	5.00	151.60
	Walery Wolkow, Tskheti	54.00	125.6	5.00	184.60
	Sergei Rogozhin, Gelespont	57.00	226.8	15.00	338.80
2. ITA	Federico Euro Roman, Rossinan	54.40	49.2	5.00	108.60
	Anna Casagrande, Daleye	61.20	190.0	15.00	266.20
	Mauro Roman, Dourakine 4	63.40	218.0	.00	281.40
	Marina Sciocchetti, Rohan de Lechereo	55.20	243.2	10.00	308.40
3. MEX	Yocupicio Manuel Mendivil, Remember	53.00	264.0	2.75	319.75
	Rios David Barcena, Bombona	54.40	265.5	42.50	362.50
	Soto Jose Luis Perez, Quelite	64.00	415.6	11.00	590.60
	Lopez Fabian Vazquez, Cocaleco	62.00	Eli.		
4. HUN	Laszlo Cseresnyes, Fapipa	85.00	331.2	20.00	436.20
	Istvan Grozner, Biboros	66.60	422.0	10.00	498.60
	Zoltan Horvath, Lamour	65.20	578.4	25.00	668.60
	Mihaly Olah, Ados	64.00	Eli.		
ELI:					
POL	Mirosław Szłapka, Erywan	52.40	184.4	5.00	241.80
	Jacek Wierzchowicki, Bastion	43.00	368.8	.00	411.80
	Jacek Daniluk, Len	49.20	Ret.		
	Stanisław Jasinski, Hangar	55.80	Eli.		
BUL	Tzvetan Dontchev, Medisson	66.40	114.4	5.00	185.80
	Dimo Khristov, Boghez	68.80	265.6	Ret.	
	Djenko Sabev, Normativ	59.40	Eli.		
	Trifon Datzinski, Mentor 2	65.80	Eli.		
IND	Mohamedkhan Khan, I-Am-It	74.00	Eli.		
	Hussain Khan, Rajdoot	81.80	Ret.		
	J. Ahluwalia, Shiwalik	84.00	Eli.		
	Darya Singh, Bobby	94.80	Eli.		

#### Wyniki indywidualne – WKKW – IO Moskwa 1980

	Dres- sage	Fond	Obstacles	
1. Federico Euro Roman, ITA, Rossinan	54.40	49.2	5.00	108.60
2. Aleksandr Blinow, URS, Galzun	64.40	56.4	0.00	120.80
3. Yuri Salnikow, URS, Pintset	53.00	56.4	5.00	151.60
4. Walery Wolkow, URS, Tskheti	54.00	125.6	5.00	184.60
5. Tzvetan Dontchev, BUL, Medisson	66.40	114.4	5.00	185.80
6. Mirosław Szłapka, POL, Erywan	52.40	184.4	5.00	241.80
7. Anna Casagrande, ITA, Daleye	61.20	190.0	15.00	266.20
8. Mauro Roman, ITA, Dourakine 4	63.40	218.0	0.00	281.40
9. Marina Sciocchetti, ITA, Rohan de Lechereo	55.20	143.2	10.00	308.40
10. Yocupicio Manuel Mendivil, MEX, Remember	53.00	264.0	2.75	319.75
11. Sergei Rogozhin, URS, Gelespont	57.00	266.8	15.00	338.80
12. Rios David Barcena, MEX, Bombona	54.40	265.6	42.50	362.50
13. Jacek Wierzchowicki, POL, Bastion	43.00	368.8	0.00	411.80
14. Laszlo Cseresnyes, HUN, Fapipa	85.00	331.2	20.00	436.20
15. Soto Jose Luis Perez, MEX, Quelite	64.00	415.6	11.00	490.60
16. Istvan Grozner, HUN, Biboros	66.60	422.0	10.00	498.60
17. Zoltan Horvath, HUN, Lamour	65.20	578.4	25.00	668.60
Drya Singh, IND, Bobby	94.80	Eli.		
Lopez Fabian Vazquez, MEX, Cocaleco	62.00	Eli.		
Mohammedkhan Khan, IND, I-Am-It	74.00	Eli.		
Trifon Datzinski, BUL, Mentor 2	65.80	Eli.		
Stanisław Jasinski, POL, Hangar	55.80	Eli.		
Djenko Sabev, BUL, Normativ	59.40	Eli.		
Jidit Ahluwalia, IND, Shiwalik	84.00	Eli.		
Mihaly Olah, HUN, Ados	64.00	Eli.		
Jacek Daniluk, POL, Len	49.20	Ret.		
Hussain Khan, IND, Rajdoot	81.80	Ret.		
Dimo Khristov, BUL, Boghez	68.80	Ret.		