

# Lubię jeździć szybko, ale bezpiecznie...



Fot. Leszek Makowski

**NIE TYLKO RAJDY, na Renault 5 Krupa wygrywał także w wyścigach**

Trzy lata później rozpoczął starty Fiatem 124 Sport w rajdach do mistrzostw Polski i od razu zdobył tytuł wicemistrza. W roku 1974 dzięki umowie firmy Renault z Polskim Związkiem Motorowym otrzymał pierwszy prawdziwy samochód rajdowy Renault 12 Gordini, na którym zdobył tytuł mistrzowski zarówno w rajdach, jak i wyścigach. W 1975 roku po raz pierwszy zwycięża w rajdach zagranicznych – Rajdzie Wartburga w NRD i Rosyjskiej Ziemi w ZSRR. Lata 1975-1976 – wspólnie z pilotem Piotrem Mystkowskim zdobył mistrzostwo

krajów socjalistycznych na Renault 17 Gordini. W następnych latach startował na kolejnych modelach tej firmy: 5 Alpine i 5 Turbo, zdobywając kolejne tytuły mistrza Polski. W roku 1981 zajął 6 miejsce w rajdowych mistrzostwach Europy, był również najwyższymi sklasyfikowanym kierowcą prywatnym. W latach 1984-1986 testował nowe modele Renault 11 Turbo i 5 GT Turbo, wygrywając w kolejnych sześciu rajdach międzynarodowych grupę A. W roku 1985 otrzymał międzynarodową nagrodę Fair Play, przyznaną przez UNESCO i MKOl, za udzielenie pomocy załodze szwedzkiej na trasie 41 Rajdu Polski. Ostatnim rajdem Błażeja Krupy była Barbórka w roku 1988, później pojawiał się jedynie na trasach wyścigów górskich. Dwukrotnie brał udział w rajdzie Safari jako pilot Sobiesława Zasady. W roku 1978 zajęli szóste miejsce, w 1979 nie ukończyli imprezy z powo-

**Błażej Krupa – 50 lat, żonaty, jedna córka. Z zawodu ekonomista, specjalista w handlu zagranicznym. Obecnie szef zarządu firmy Elf Lubriants Polska. Jako kierowca sportowy zadebiutował w roku 1965**

du wypadku. Piętnastokrotnie startował w Rajdzie Polski.

– Czy pana zainteresowanie samochodami to był przypadek, czy przeznaczenie?

– Nie było w tym nic z przypadku, po prostu odezwały się we mnie motoryzacyjne geny. Już jako roczne dziecko ścisłałem kierownicę BMW siedząc na kolanach ojca, później w rodzinie był Mercedes z 1944 roku, następnie Renault z drzwiami otwieranymi jak w Syrenie 103.

Pierwszy raz przejechałem samodzielnie ok. 150 m żabimi skokami (nie dosięgałem nogami pedałów). Może zabrzmiało to niewiarygodnie, ale pamiętam tę drogę do dziś.

– Wielu mężczyzn jest kierowcami, ale tylko nieliczni z nich wracają na drogę sportową. Jaka była pana motywacja do poświęcenia się rajdom i wyścigom?

– Sportową karierę zacząłem pod wpływem sukcesów mojego ówczesnego idola Sobiesława Zasady, który wtedy wydawał mi się niedoścignutym wzorem kierowcy rajdowego. Pierwsza moja impreza – 1965 rok, „Pogoń za lisem” na 11-letnim Fiacie 600. Wygrałem slalom, odebrałem nagrodę w postaci rękawiczek i spytałem w Automobilklubie Warszawskim, kiedy znów będzie coś podobnego. Takie były początki, a trwało to jeszcze do niedawna, do kiedy tylko czas pozwalał mi na starty w wyścigach górskich.

– Podczas całej kariery sportowej jeździł pan z kilkoma pilotami, którego z nich wspomina pan najlepiej?

– W sumie było ich pięciu. Pierwszym była moja koleżanka ze studiów, która później została moją żoną, potem towarzyszyło mi dwóch kolegów z Saskiej Kępy, bracia Dąbkowscy – Piotr i Witold, potem ja sam przez cztery lata byłem pilotem, potem jeden sezon przejeździłem z Jurkiem Landsbergiem, no i piętnaście lat z Piotrem Mystkowskim. To chyba jest jednoznaczna odpowiedź na pytanie, kto był najlepszy.

Piotr w mało co się w gruncie rzeczy całkowicie angażował, ale pilotowanie traktował bardzo profesjonalnie i poważnie. Układ między nami nie był podobny do tego, jaki reprezentowali Bublewicz i Żyszkowski, tam Rysiek był mózgiem i tym podejmującym decyzje, a Marian zajmował się tylko jazdą. U nas w załodze do mnie należały decyzje, sprawy organizacyjne i prowadzenie samochodu, Piotr natomiast robił znakomite opisy trasy, na których z całym zaufaniem mogłem polegać. Zdarzały się – co prawda rzadko – sytuacje krytyczne, kiedy samochód wyrywał się spod mojej kontroli i wiadomo było, że przed nami tylko dachowanie, a pilot niczego nie zauważył, bo przecież cały czas patrzył w notat-

ki; wtedy go ostrzegałem i w okamgnieniu przyjmował pozycję asekuuracyjną. Generalnie z Piotrem byliśmy około 11 razy na dachu.

– Który rajd wspomina pan z nieмыми odczuciami?

– Podczas swojej prawie dwudziestoletniej kariery widziałem wiele zdarzeń, które zakończyły się tragicznie. Wszystkie te sytuacje wspominam rzadko, po prostu staramy się o nich nie mówić. Niewątpliwie takim największym dla mnie szokiem był Rajd Krakowski w 1979 roku, kiedy zginęło dwóch naszych kolegów, Jurek Landsberg i jego pilot Janusz Szajng.

– Czy w takich okolicznościach nigdy nie miał pan momentów zwątpienia i chęci odejścia od tak niebezpiecznego sportu?

– Mało brakowało, a los sam by zdecydował za mnie o przerwaniu startów. W roku 1982 miałem uraz kręgosłupa i przez trzy miesiące byłem przykuty do łóżka. Lekarze mówili, że absolutnie nie ma mowy o powrocie do rajdów, a ze sportów mogę jedynie uprawiać pływanie. Wygrałem jednak sam ze sobą i jeździłem dalej. Oczywiście, w chwili obecnej muszę bardzo na kręgosłup uważać, nie wolno mi dźwigać.

– Czy zdarza się panu podczas normalnej trasy jechać tak, jak na odcinku specjalnym?

– Lubię jeździć szybko, ale zawsze

robię to tak, aby nie narażać ani siebie, ani innych ludzi na drodze. Znam granicę swoich umiejętności i możliwości. Dostawałem mandaty za przekroczenie szybkości, ale poczytywałem to sobie za przejaw dyskryminacji. Ogólnie rzecz biorąc, w chwili obecnej mniej się wyzywam na drodze, a więcej w pracy. Biznes to też rodzaj wyścigu, ważne jest, kto będzie pierwszy i tym samym lepszy. Firma, której jestem dyrektorem, Elf Lubriants Polska, nie jest ani największą, ani jedyną firmą olejową w Polsce, ale jej produkty sprzedają się najlepiej i jest to dla mnie duża satysfakcja.

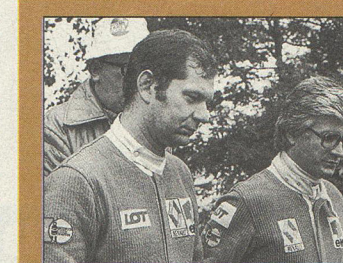
– Jaką markę samochodu szczególnie pan preferuje?

– O, to widać na pierwszy rzut oka. Na parkingu przed firmą stoją różne modele marki Renault, tej marce jestem wierny od prawie czterdziestu lat.

– Co szczególnie irytuje pana u innych kierowców?

– Brak wyobraźni i zanik instynktu życia, niestosowanie się do elementarnych zasad bezpieczeństwa, jazda bez jakiegokolwiek kultury. Ale specjalnie burzy mi krew w żyłach widok mamusi trzymającej na przednim siedzeniu dziecko na kolanach. Gdyby bezmyślność była punktowana, dla tego czynu zabrakłoby skali. Szkoda tylko, że policja drogowa nie chce tego widzieć.

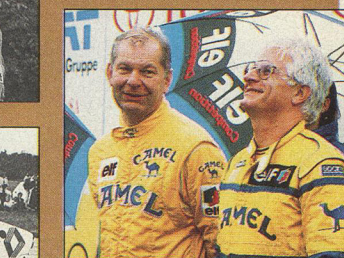
Rozmawiała Joanna Kalinowska



**PIĘTNAŚCIE LAT RAZEM taki długi okres na prawym fotelu pilota w wielu modelach Renault obok Błażeja Krupy spędził Piotr Mystkowski**



**RENAULT 12 GORDINI jeden z pierwszych samochodów rajdowych Błażeja Krupy, ostatnim był Ford Sierra, używany w wyścigach górskich**



**PUCHARY, PUCHARY, PUCHARY**  
dziś trudno zliczyć, ile ich było w ponad 25 latach startów w rajdach i wyścigach