

Zdjęcie pochodzi ze startu do Rajdu Polskiego na stadionie Olimpijskim we Wrocławiu, 11 lipca 1975. Tego dnia miało się urodzić moje dziecko. Żona była już w szpitalu. Magda urodziła się jednak osiem dni później (więcej o tym co się wtedy działo można przeczytać pod: Polski 1975). Na rękę widać zegarek Heuer, nagrodę firmy Marlboro, którą otrzymałem za zdobycie Mistrzostwa Polski w 1974 roku. Zegarek spalił się wraz z moimi dokumentami, paszportem i samochodem Renault 5 Turbo w czerwcu 1982 na odcinku specjalnym Rajdu Dunaju w Rumunii. Ktoś może spytać: a co z ręką? Ręka pozostała cała. Otóż prawie wszystkie rajdowe egzemplarze Renault, którymi jeździłem, nie posiadały wspomagania kierownicy, a praktycznie większą część każdego odcinka specjalnego prowadziłem tylko lewą ręką. I te parę dekagramów, które ważył zegarek, powodowało po paru godzinach jazdy jeszcze większe zmęczenie, wręcz ból mięśni ręki. Dlatego zawsze jeździłem z zegarkiem schowanym w kurtce, starczało, że Piotr orientował się w czasie.

# ŚNIEGI W BLASKU HALOGENÓW

WIESŁAW PRZYBYŁOWICZ



Błażej KRUPA: Chętnie pojechałbym na Polskim Fiacie

**M**ARSZAŁEK Lotnictwa, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, Aleksander Pokryszkin złożył swój podpis na dyplomach wręczanych zwycięzcom Rajdu Ruskaja Zima. Rajd ten był najważniejszą od kilku miesięcy imprezą dla polskich kierowców, gdyż miała się tam rozegrać ostatnia runda walki o Puchar Pokoju i Przyjaźni, czyli rajdowe mistrzostwo krajów socjalistycznych.

Dwóch naszych, aktualnie najlepszych kierowców rajdowych — Andrzeja Jaroszewicza (na Fiacie Abarth) i Błażeja Krupa (na Renault 17) wyprzedzał w dotychczasowej klasyfikacji tylko Bułgar Ilija Czubrikow (na Renault 17), który do tego w specyficznych warunkach tego wyścigu miał, zdaniem obserwatorów, największe szanse na zwycięstwo i zdobycie tytułu Rajdowego Mistrza Krajów Socjalistycznych.

Organizatorzy, po raz pierwszy, pozwolili założyć opony z kolcami i

odstąpili od przepisu, dotyczącego ścisłego przestrzegania 5-minutowego czasu uruchomienia silnika w temperaturze minus 20 stopni Celsjusza. Rajd podzielono na część dojazdową, wyścigi i trasę okrężną z siedmioma próbami specjalnymi, których miejsce i trasa były do dnia startu utrzymywane w pełnej tajemnicy.

200-konny Fiat Abarth Jaroszewicza na liczącym zaledwie 8700 metrów wyścigu rozgrywanym na autodromie Czajka w Kijowie stracił do Renault 17 Czubrikowa aż 94 sekundy, a Błażej Krupa — 78 sekund. Andrzej Jaroszewicz nie dał za wygraną. Na kolejnym wyścigu, rozpoczynającym się w Moskwie przy ogromnym zainteresowaniu mieszkańców stolicy ZSRR, biało-czerwony Abarth odrywa się bez trudu od konkurentów i sunie po zwycięstwo. Nikt go już nie dogoni w tumanach śniegu, jakie pozostawia samochód. Jaroszewicz ma opinię bardzo dobrego kierowcy, zaś wręcz znakomitego na odcinkach prostych,

wymagających wyciągnięcia z silników wszystkich mocy.

Serce Abartha pracuje właśnie na najwyższych obrotach. Jego kierowca wrzuca drugi, trzeci, czwarty bieg. Piąty nie wchodzi i Jaroszewicz automatycznie włącza czwarty. Coś gwałtownie zazgrzytało i ze skrzyni przekładniowej pociekła strużka oleju. Dla faworyta ekipy polskiej rajd się już skończył.

— Błażej — powiedział tego dnia do Krupy jego pilot Piotr Mystkowski — przecież my tego Czubrikowa nie przeskoczymy. Ma w zapasie ponad minutę.

Na moskiewskim hipodromie Krupa stracił do Bułgara jeszcze cztery sekundy i sam jakby zwątpił w to, że wygra. Znowu wyjechali na trasę. Ponad 700 km szlakiem złotych kopuł Władimirowskich, Suzdalskich i Zagorskich Cerkwi. Oprócz opisu trasy otrzymali pobeżne charakterystyki siedmiu odcinków specjalnych, 50 km po zaśnieżonych leśnych drogach w chmurach słynnej rosyjskiej purgi.

Po pierwszym odcinku Krupa urywa Bułgarowi pięć sekund. Drugi odcinek specjalny powinno się przejechać z szybkością piechura, gdyż zafascynował wszystkich blask złocistych kopuł suzdalskich cerkwi wywołany intensywnym światłem jodowych reflektorów. Tak błyszczą one tylko podczas burzy z piorunami. Na 1500-metrowym odcinku Czubrikow dał się chyba zwiędzić cudom architektury sakralnej, przegrywając z Krupą aż o 10 sekund.

Na kolejnym 11-kilometrowym odcinku Błażej Krupa zaryzykował. Poszedł na pełny gaz w tunelu śniegowym cudem omijając potężne zaspę. Tu zarobił 30 sekund, które może miały wpływ na ostateczny rezultat. Uwierzył, że może wygrać... Następny odcinek jednak przegrywa. O trzeciej nad ranem, kiedy najbardziej chce się spać, Błażej na trzech ostatnich odcinkach zadaje nokautujący cios. Nigdy mu się tak w życiu jeszcze nie spieszyło. Po minięciu mety ostatniego odcinka specjalnego okazało się, że Polak ma 12 sekund przewagi nad Bułgarem i pół minuty nad najszybszym zawodnikiem — Gierdauskasem, jadącym na specjalnie przygotowanej Ładzie.

Pozostał do rozegrania denerwujący wyścig na hipodromie w Moskwie, w którym nasz kierowca nie mógł stracić do Czubrikowa więcej niż 11 sekund. Stracił tylko dwie sekundy, zdobywając tym samym tytuł Rajdowego Mistrza Krajów Socjalistycznych.

Błażej Krupa, 29-letni reprezentant Olsztyńskiego Klubu Sportowego Stomil, startował w 1975 r. w dziesięciu rajdach, z których osiem ukończył. Najlepszy kierowca krajów socjalistycznych, jako pilot Krzysztofa Komornickiego, a potem Roberta Muchy, zdobył dwa rajdowe tytuły mistrza Polski i jeden wicemistrzowski. W 1974 r. startując jako kierowca na wypożyczonym — zgodnie z umową zawartą między Polskim Związkiem Motorowym i firmą Renault — egzemplarzu R-12 Gordini zdobył dwa tytuły mistrza Polski (w rajdach i wyścigach), zaś w bieżącym sezonie dorzucił do kolekcji jeszcze jeden tytuł mistrza Polski w rajdach.

— Zaczęłam przed 10 laty — mówi Błażej Krupa — od „Pogoni za dzikiem”. W pierwszym swym wyścigu wygrałem slalom. Najpierw startowałem na dziesięcioletnim Fiacie-800, a w 1969 r. na Fiacie-124 Coupe. Zdobylem wtedy swój pierwszy tytuł wicemistrza Polski. Po kilku miesiącach przenieśliśmy się na miejsce pilota. W latach 1970—1973 pilotowałem Krzysztofa Komornickiego i Roberta Muchę. Chciałem być kierowcą, ale nie miałem swojego wozu. Dopiero Renault dostrzegł moje postępy i zaproponował współpracę. Otrzymałem Renault-12 Gordini i zadanie wywalczenia na tym samochodzie mistrzostwa Polski. Zdobylem wtedy nie jeden, a dwa tytuły mistrzowskie.

Samochód firmy Renault ma przedni napęd. Błażej Krupa musiał od nowa nauczyć się prowadzenia wozu. Wraz ze swoim poprzednim pilotem Jerzym Landsbergiem, dość szybko opanowali nową technikę, zdobywając dwa najwyższe krajowe laury. Pytany o przyczyny tak szybkiego awansu do czołwki krajowej wskazuje na dobry samochód, świetny serwis techniczny, pracę i upór. Ale tak naprawdę to, jak sam przyznaje, zadecydowały lekcje u Rauno Aaltonena, jednego z najlepszych na świecie kierowców rajdowych, wykładowcy w szkole nauki jazdy, w której parę dni wykładów i przejazdów wzorcowych kosztuje tyle, ile mniej więcej płaci się za fabrycznie nowy samochód średniej klasy.

— Do Finlandii pojechaliśmy — mówi Błażej Krupa — dzięki wydatnej pomocy PZMot, na pięć dni. Obok mnie uczniami mistrza byli: Tomek Ciecierzynski, Andrzej Jaroszewicz, Krzysztof Komornicki i

Maciej Stawowiak. Nauczylimy się tam więcej niż przez lata i dziesiątki startów rajdowych. Aaltonen w wielu plebiscytach fachowej prasy zachodniej zajął bezapelacyjnie pierwsze miejsce, uzyskując miłośno rajdowego kierowcy wszechczasów. Jest to fenomen kierowcy. Kariere zaczął zresztą od wygrania Rajdu Polski. Potem zwyciężał wszędzie, gdzie tylko startował. Początkowo zaliczał się do światowej czołwki w crossach i wyścigach motocyklowych. Startował też z powodzeniem jako żużlowiec.

Zdaniem Błażeja Krupy, najlepszymi rajdowymi kierowcami są obecnie Waldegaard, Munari, Makiinen, Aaltonen i Aien (najmłodszy z tej grupy, zaledwie 24-letni Fin). Do najtrudniejszych rajdów samochodowych należą: Safari, Bandama, Marokański, Akropol i Arktyczny. Wygranie jednego z tych rajdów (plus Monte Carlo) przynosi w światku samochodowym większy splendor niż zdobycie tytułu mistrza Europy. Krupa nie chce przez to umniejszać sprawy 3-krotnego zdobywcy tytułu mistrza Europy przez Sobiesława Zasada, najlepszego polskiego kierowcę w historii sportu samochodowego, czy też III miejsca w tegorocznej klasyfikacji mistrzostw Europy Andrzeja Jaroszewicza, najlepszego aktualnie kierowcy wyczynowego w Polsce — lecz jedynie podkreślić tym porównaniem wagę tych rajdów.

— Rajd Monte Carlo — mówi Mistrz Krajów Socjalistycznych — postawiłbym dopiero na 5—6 miejscu w hierarchii trudności światowych rajdów. Chyba jedynie w Polsce RMC uchodzi za najtrudniejszy i zarazem najważniejszy rajd na świecie. To „zasługa” ludzi piszących o tej imprezie oraz zapewne famy, związanej z nazwą i pewną tradycją. Sporą rolę odgrywa tu chyba nasza słabość do wszystkiego, co francuskie

Dopiero Maciej Stawowiak przełamał w 1975 r. kompleks XVII miejsca, to jest najwyższego, jakie zdobył Polak w RMC (był nim S. Zasada). Stawowiak zakończył rajd na XII miejscu. Był to też efekt fińskich lekcji Aaltonena. Podobnie ma się sprawa z Andrzejem Jaroszewiczem (drugi wicemistrz Europy, po Włochach Verinim i Baccellim) i Błażejem Krupą — najlepszym w klasyfikacji krajów socjalistycznych.

— Dlaczego reprezentuje francuską firmę Renault, a nie np. Polskiego Fiata — powtarza moje pytanie B. Krupa. Bo nikt nie proponował mi występowania w barwach ekipy żerańskiej. Jeśli tego wymagałby interes narodowej ekipy rajdowej (lub naszego przemysłu), to chętnie pojechałbym na Polskim Fiacie na rajd, w którym mogłyby być wykorzystane moje umiejętności i doświadczenie. Zresztą firmę Renault łączy wieloletnia współpraca z przemysłem motoryzacyjnym krajów — członków RWPG (modernizacja i rozbudowa fabryki Moskwiacza w Iżewsku, budowa montowni samochodów w Bułgarii, postawienie na nogi przemysłu samochodowego w Rumunii). Nawiązanie ściślejszej współpracy firmy Renault z polskim przemysłem motoryzacyjnym jest chyba kwestią czasu, gdyż wchodzi do składu grupy przedsiębiorstw Renault fabryka ciężarówek Saviem wykupiła ostatnio Berlieta.

Błażej Krupa od roku jeździ na radialnych oponach Olsztyńskich Zakładów Opon Samochodowych. Nie są to już te opony, o których kierowcy mówili „Jozos maria”, ale naprawdę dobre gumy radialne. Dowód? Wszyscy zawodnicy rajdowi z krajów socjalistycznych zabiegają o kupno opon z kormoranem. Krupa i inni kierowcy Stomilu badają je w warunkach, których nie da się osiągnąć w żadnym laboratorium. Wprawdzie OZOS produkuje przede wszystkim opony do samochodów ciężarowych i maszyn rolniczych, ale ta uboczna produkcja wyrab'a pozwoli fabryce markę na rynkach zagranicznych.