

KRUPA NA ŚNIEGU (ZWYCIĘSKI)

Światła reflektorów wbijają się w gęstą wirującą kurzynę śniegu. Wycieraczki zgarniają z trudem platy na szybie. W oczach kierowcy i pilota kołyzają się drogi pokryte lodem i szpicimuchem. Przy każdym energicznym nacisnięciu pedału tył samochodu ucieka w bok, koła kręcą się w miejscu. Trzeba o tym wiedzieć. W ostatnim przeciętym rajdzie na ośnieżonych szosach wyśladowali do gór kołami. Dałszy wózwos do sprawozdania z tytułu "Krupa na dachu". Zima jest pora roku nie sprzyjająca kierowcom. Wielkie ośnieżone przestrzenie i pokryte lodem trasy są po prostu niebezpieczne. Jedzą tylko ci, którzy naprawdę muszą. Nie mają wyboru kierowcy rajdowi.

W tych warunkach nabierają znaczenia kilometr przejechane po bezdrożach Polski i Finlandii, doświadczenia z Monte Carlo i planów rajdów afrykańskich. Tegoroczny rajd Rosyjskiej Zimy, ostatnia runda walki o Puchar Pokoju i Przyjaźni był najważniejszy dla polskich kierowców. Dwóch najlepszych: Andrzeja Jaroszewicza na Abarthe i Błażeja Krupę na Renault 17 rozdzielił tylko Bułgar Ilija Czubrikow na identycznym jak Krupa samochodzie. Był tym groźniejszy, że lepiej znał specyficzny charakter rosyjskiej imprezy. Organizatorzy po raz pierwszy pozwolili założyć opony z kołcami, odstąpili od rygorystycznego przestrzegania czasu uruchomienia silnika w temperaturze minus 20 stopni. W zamian za to podzielił rajd na części dojazdowe, wysięgi i trasę okrężną z dziesięcioma próbami specjalnymi utrzymanymi do dnia startu w największej tajemnicy.

★

Wyjechali w doskonałych humorach. Do granicy w Medyce nie było kruty śniegu. W trzech wozach serwisowych towarzyszących zszedł rajdowym samochodom najezdzone błotno-śniegowe opony najczystsze długimi kołcami.

Tuż za granicą zaczął padać śnieg. Wiosenna pogoda zamieniła się w zimową. Do Lwowa odległego od granicy o osiemdziesiąt kilometrów nie trzeba się było spieszyć, zresztą zamiana rajdowego ogumienia trwa kilka minut. Do zamknięcia parku maszyn wjechali zaopatrzeni w gumy na lodowe warunki.

Kilkadziesiąt kilometrów za Lwowem na szosie kijowskiej rozpoczęła się jesień. Coraz częściej słychać było chrząst kołców po asfalcie, śnieg topniał w oczkach. Krajobraz przybrał jesienną szatę. Kołce, które miały chronić przed ślizgawicą, utrudniały teraz jazdę. Do Równego zdążyli na godzinę przed wyznaczonym czasem. Postawili wozy przed strefą kontroli czasu i pojechali trolejbusem do restauracji na obiad. Sześćdziesiątki kilometrów spacer do Kijowa zakończył się o pierwszej w nocy. Już przed stolicą Ukrainy pokazał się znowu śnieg. Autodrom Czajka w Kijowie, to 2,7-kilometry tor samochodowy z prawdziwym zdarzeniem. Są tam podniesione wirale i nawierzchnia makadamowa, boksy dla serwisu pod mostem, hotel, restauracja. Dobrze że Longin Bielaś z Jerzym Szymaniakiem obejrzeli tor nieco wcześniej i do swojego auta wsadzili Krupę z Jaroszewiczem. Pokazali im oblodzone nawierzchnie i bandy z odrzuconego na bok śniegu.

Co minuta start. Dwustukonny Fiat Abarth Polska w tych warunkach nie spisywał się najlepiej. Olbrzymia moc na kołach na śliskiej nawierzchni nie pozwalała przyspieszyć. Przy gwałtownym nacisnięciu gazu koła kręciły się w miejscu. Na placach suchego asfaltu natomiast — sześćset metalowych kołców — krzesłało iskry. Wóz szarpał na boki, a i czas nie był najlepszy — 6:34. Lepiej pojechał Krupa: 6:18, ale fantastyczny czas uzyskał Czubrikow 5:05. Na boku i na dachach zakończyły swój występ po jednej Skodzie i Zigu.



Błażej Krupa i Piotr Mystkowski
Fot. Leszek Fidusiewicz

Na szosie do Moskwy zaczęła się już „purga” — zamieć pokrywająca szosę śniegiem, wichur walczyły z samochodem, usiłującą powstrzymać utrudzonych już kierowców. Radziecka stolica powiała rajdowców śniegiem i lodem na ulicach. Gdy rano ruszyli w eskorcie motocykli na udekorowany tor wyścigów konnych, trybuny były już pełne ludzi. Spiker objaśniał zasady tej niecodziennej imprezy. Podjeżdżali na start zóstkami. W pierwszej biało-czerwony Abarth. Start idealnie równo z chorągiewką sędzię. W śnieżnym obłoku jako pierwszy wychodzi na prostą Andrzej Jaroszewicz, za nim Anatolij Kozyrzykow na Ładzie. Polski kierowca odjeżdża bez trudu od konkurentów. Silnik pracuje na wysokich obro-

tach — drugi, trzeci, czwarty bieg. Piąty nie wchodzi, kierowca automatycznie włącza czwarty. Słychać ostre zgrzyt metalu. Polski Abarth sunie jeszcze kawałek na zablockowanych kołach. Szkrzyni przekładniowej cieknie strużka oleju... Tak przepada szansa na mistrzostwo krajów socjalistycznych, niemal już pewne, w zasięgu ręki.

Pełen czarnych myśli był wówczas Błażej Krupa. Nie miał szansy na wyprzedzenie Czubrikowa. Bułgar był o minutę lepszy, a przecież nawet kilkanaście sekund przewagi rywała na równie szybkim wozie jest praktycznie nie do odrobienia.

W pierwszym wysięgu na moskiewskim hipodromie Krupa był trzeci, błękitne Renault Czubrikowa minęło go już na pierwszym łuku. Trochę dalej dopadł go Czech Havel, fabryczny kierowca Skody z silnikiem 1300. Błażej Krupa czuł się niepewnie. Fakt, że założył zbyt wąskie opony i przegrał, ale zaledwie o 4 sekundy do Czubrikowa.

Znow wyruszyli na trasę. Siemdeset kilometrów szlakiem złożonych kopuł Władimirowskich, Suzdańskich i Zagorskich Cerkwi. Wręczono im opis trasy i skrócono iłtnerze odcinków specjalnych. Jak jednak jechać, by na nieznanej trasie rozegrać dziesięć odcinków w nocy, nie robić marny i zdążyć na czas. Prawie pięćdziesiąt kilometrów nie znanych, zaśmieczonych, leśnych dróg, na których nie wolno ani na moment zdjąć nogi z pedału gazu.

Pierwszy odcinek specjalny oddalony od Moskwy o 50 kilometrów rozegrali jeszcze podczas dnia. Była to trasa bardzo krótka — zaledwie 1300 metrów, a pięć sekund przewagi, jaką uzyskał na niej Krupa, było nawet dla sędziów dużym zaszczeniem.

Drugi odcinek specjalny był bardzo ciekawy... gdyby jechali woiłniej. W Suzdału, petle architektury sakralnej, w świetle jodowych reflektorów zjawisko w blyszczący bogato złoczone cerkwie. I właśnie tam Krupa zaczął liczyć, że przy odrobnie szczęścia może odrobić stratę do Czubrikowa. Na 1500-metrowym odcinku, na czterech zakrętach, dwóch prostych do góry i na dół zarobił dziesięć sekund!

Na trzystumetrowym szlaku wypadł już gorzej. Jak się okazało Renault nie nadaje się zbyt do takiej jazdy, gdyż auto z przednim napędem przy każdym przyspieszeniu wyrzuwa się z rąk, ale przecież również trudno było jechać i Bułgarowi... Prawdziwe chwile grozy przeżył dopiero na dłuższym, jedenaściekilometrowym odcinku. Opóźnienie zgadzał się z rzeczywistością. Mystkowski nie wiedział co będzie za najbliższym wzniesieniem i umierał z przerażenia, gdy siłzalka szybkościomierza dochodziła niekiedy do 180 kilometrów... a okazało się, że droga była prosta. Zarobili tu ponad pół minuty, co zaledwie wowało o końcowym zwycięstwie. Dwa razy potem zakopali się w śnieg, raz cofali na trasę i wydawało się, że już po wszystkim. Trzech dalej dopadł go Czubrikow na tym odcinku wyprzedził ich o dziesięć sekund. W wygraną uwierzył dopiero na następnych OS-ach. Na trzykilotmetrowej pętli pomogli koledy. Pilot Tadeusza Debowskiego, Krzysztof Szaykowski zrobił w czasie jazdy opis trasy. Na mecie przekazał go kolegom. Tu Krupa wygrał z Bułgarami Koła i Ilija Czubrikami 21 sekund. Na dwóch ostatnich OS-ach odrobił resztę. Było tu bardzo prosto, bardzo szybko, idealnie dla Renault. Po ostatnim odcinku specjalnym okazało się, że mają 13 sekund przewagi nad rywalami. Po raz drugi po sześciokrotnym sukcesie Macieja Stawowiaka Polak został mistrzem krajów socjalistycznych.

JAN OKULICZ



Renault-Gordian Błażeja Krupy i Piotra Mystkowskiego na trasie.
Fot. Zenon Kallier