

PRZEDSTAWIAMY:

RAJDOWY MISTRZ KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH BŁAŻEJ KRUPA

DZIESIĘĆ sekund na zero-kilometrowej trasie Rajdu Ruskaja Zima zdecydowało o zwycięstwie **Błażeja Krupa** w tej imprezie. Dziesięć sekund, które wystarczyły by w ostatniej eliminacji o Puchar Pokoju i Przyjaźni zdobyć tytuł mistrza krajów socjalistycznych. Droga do tego sukcesu nie była łatwa.

Błażej Krupa startował w bieżącym roku w dziesięciu rajdach, w tym ośmiem ukończył. Rajd Kormorana — el. MP I m., Rajd Dolnośląski — el. MP I m., Rajd Volan (Węgry) — el. PPIP — III m., Rajd Złote Piaski (Bulgaria) — el. PPIP V m., Rajd Wisły — el. MP II m., Rajd Tatry (CSRS) — el. PPIP II m., Rajd Wartburga (NRD) — el. PPIP I m., Rajd Ruskaja Zima (ZSRR) — el. PPIP I m.

Najlepszy kierowca krajów socjalistycznych, jako pilot **Krzysztofa Komornickiego** i **Roberta Muchy**, zdobył dwa rajdowe tytuły mistrza Polski i jeden wicemistrzowski. W ubiegłym roku, startując jako kierowca na wypożyczonym (zgodnie z umową między Polskim Związkiem Motorowym i firmą Renault) egzemplarzu Renault 12 Gordini wywalczył dwa tytuły mistrza Polski (w rajdach i wyścigach) w bieżącym sezonie zdobył jeszcze jeden tytuł mistrza Polski w rajdach.

— Zaczęło się wszystko od imprezy samochodowej — mówi **Błażej Krupa** — pod nazwą „Pogon za Dzikim” w 1965 r. Wygrałem wówczas slalom, za który otrzymałem swą pierwszą nagrodę... rękawiczki i pudełko czekoladek. Z namiastką prawdziwego sportu spotkałem się na Rajdzie Kurpie w rok później. Jechałem wówczas na samochodzie marki Fiat 600. Dziesięcioletnie auto z trudem wytrzymało trasę niedługiego, bo tylko ponad 100-kilometrowego rajdu. Dopiero w 1969 roku mogłem wystartować na samochodzie z prawdziwego zdarzenia — Fiacie 124 Coupe. Zdobyłem swój pierwszy tytuł wicemistrza Polski. Niestety tylko rok mogłem sobie pozwolić na starty. Przesiadłem się więc na miejsce obok kierowcy. Pilotowałem w latach 1970—1973 **Krzysztofa Komornickiego** i **Roberta Muchę**.

● W ubiegłym roku był pan prawdziwym mełotem w historii polskiego rajdowania. Wygrywał pan imprezy za imprezą... jak to się działo?

— Tylko jeden człowiek wierzył, że potrafię szybko prowadzić samochód, był nim **Krzysztof Komornicki**. Jeszcze w czasach kiedy z nim jeździłem, nawiązałem kontakty z firmą Renault. Francuzi zaryzykowali i... z listy 30 polskich kierowców wybrali mnie. Otrzymałem Renault 12 Gordini i zadanie zdobycia mistrzostwa Polski. Wykonałem plan w 200 procentach, zdobyłem dwa tytuły.

● Renault ma przedni napęd, czy w związku z tym nie miał pan trudności z jazdą sportową?

— Musiałem się wszystkiego uczyć od nowa. Wspólnie z **Jerzym Landsbergiem**, który w ubiegłym roku był moim pilotem, dochodziłmy do opanowania nowej techniki jazdy. Niezawodne auto i serwis techniczny oraz trochę naszych zasług dało wyniki, jakie uzyskaliśmy rok temu.

● Na ubiegłorocznym Rajdzie Warszawskim skasował pan samochód, przepraszam, panu skasowano. Na stojąca na poboczu renówkę wpadł Polski Fiat... Czy nie miał pan innych groźnych wypadków?

Jako pilot miałem bardzo pechowe pół roku. Trzy razy uczestniczyłem w zderzeniach z czołowych. Jako kierowca natomiast miałem okazję dwa razy koziołkować ze znakomitym **Rauno Aaltonenem**, podczas nauki jazdy w jego szkółce. W czasie imprezy przeżyłem bardzo groźny wypadek na tegorocznym Rajdzie Polski. Przy prędkości 160 km/godz. defekt ogumienia spowodował, że wylecieliśmy z **Piotrem Mystkowskim** z zakreту jak z katapulty. Samochód koziołkując zatrzymał

się dopiero po 100 metrach. Zniszczone auto wyciągały z pola dwa Stary i pluton żołnierzy. Przeżyliśmy ten wypadek tylko dzięki pasom szelkowym, rurom wzmacniającym i płycie duralowej pod karoserią.

● Stynie pan z ogromnej pracowitości...

— Nie jestem geniuszem, skromny talent muszę uzupełnić własnie pracą. Wynik jest wprost proporcjonalny do czasu spędzonego na treningu. O tym wiedzą najlepsi. Podam przykład. Finowie na swoim Rajdzie 1000 Jezior przejeżdżają treningowo ponad 20 tysięcy kilometrów. Każdy odcinek specjalny jest przetrenowany co najmniej 20 razy. Staram się więc, jeśli tylko są ku temu warunki, chociaż w połowie ćwiczyć tak jak Finowie, a oni znają się na sztuce rajdowania. Szczególnie dotkliwie odczuwamy brak treningu na wyjazdach zagranicznych. Coraz bardziej okrojone limity nie pozwalają nam często przejechać chociaż raz całej trasy.

● Co w przyszłym roku?

— Z pewnością będę startował w Pucharze Pokoju i Przyjaźni. Zrezygnuję chyba z jazdy, do mistrzostw Polski. Nie starcza czasu. Ostatnio dzieliłem swój czas na sport i pracę. Na dom, wypoczynek, chociażby dwudniowy, kino, nie ma już miejsca. Wziąłbym udział także na Polskim Fiacie w jakiejś dużej, trudnej imprezie.

● Jest pan członkiem klubu Stomil przy Olsztyńskich Zakładach Opon Samochodowych. Jak układa się współpraca z przemysłem ogumieniowym?

— Tylko dzięki **Stomilowi** mogę poświęcić tak wiele czasu na treningi. Otrzymuję na ten cel nieograniczoną ilość opon, badając jednocześnie te produkty w trudnych warunkach drogowych.

● Czy od czasu, kiedy rozpoczął pan karierę rajdową, wiele się zmieniło w technice sportowego prowadzenia samochodu?

Bardzo dużo. Nawet w stosunku do roku ubiegłego stwierdziłem zmiany. W Polsce pewne odcinki specjalne jeździ się wielokrotnie i wydaje się, że już szybciej nie można.

Okazało się w tym roku, że niemal we wszystkich przypadkach poprawiłem czas przejazdu, co najmniej o 10 procent. Jeździ się więc coraz szybciej, a to dowodzi, że technika jazdy jest bardziej efektywna. Wiele nauczyliśmy się w szkółce u **Aaltonena**. Efekty są bardzo widoczne. **Maciej Stawowiak** był XII w Rajdzie Monte Carlo. **Andrzej Jaroszewicz** zdobył II wicemistrza Europy, a ja tytuł mistrza krajów socjalistycznych. Mielśmy jeszcze uczestniczyć w dwóch kolejnych lekacjach. Poznaliśmy dopiero pierwsze litery rajdowego alfabetu, chcemy poznać reszcie.

● Może kilka słów o ostatniej imprezie Rajdzie Ruskaja Zima...

— Był to jeden z najbardziej dramatycznych startów. Po 1500 km jazdy dojazdowej, walka rozpoczęła się dopiero na 700 km etapie z 7 odcinkami specjalnymi. Odrabialiśmy stratę do prowadzącego **Czubrikowa** po sekundzie. Wygraliśmy trzy ostatnie odcinki specjalne, mieliśmy 12 sekund przewagi. Dwie straciliśmy na wyścigu i pozostało dziesięć... To wystarczyło. Bardzo nie lubię imprez z tajnymi trasami, a właśnie **Ruskaja Zima** był takim rajdem. Jechaliśmy zupełnie w ciemno, na opis i rysunki organizatora. Mam za szybkie auto, by jeździć bez treningu. To zbyt niebezpieczne.

● Jeszcze raz serdecznie gratulujemy sukcesu i czekamy na następne.

Rozmawiał:
Jerzy Jankiewicz



Renault 17 Gordini — samochód, którym można jechać 220 km/godz., prowadzony przez **Błażeja Krupa** z pilotem **Piotrem Mystkowskim** na Rajdzie Wartburga, przedostatniej eliminacji o Puchar Pokoju i Przyjaźni.