

Błażej Krupa — (Stomil Olsztyn)

Na Renault 17 Gordini Błażej Krupa zdobył mistrzostwo Polski...

Rozpocząłem od pogoni za dzikiem

Jednym z najcenniejszych sukcesów, które odnieśli w minionym roku przedstawiciele sportów motorowych, był niewątpliwie tytuł rajdowego samochodowego mistrza krajów socjalistycznych wywalczony przez kierowcę Klubu Sportowego Stomil z Olsztyna, **BLAŻEJA KRUPĘ...**

— Jest to w takim samym stopniu mój sukces — rozpoczyna rozmowę mistrz krajów socjalistycznych — jak i Piotra Mystkowskiego, który jechał ze mną we wszystkich eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni (tak brzmi właściwie oficjalna nazwa mistrzostw krajów socjalistycznych — przyp. red.) i w równym jak ja stopniu zasługuje na wyróżnienie. A tymczasem — jak do tej pory z przykrością zauważyłem — na łamach prasy pisze się tylko o mnie...

— Ale to chyba pan prowadził samochód, Mystkowski pełnił rolę pilota...

— Zgoda, ale sukces jest w 50 procentach jego zasługą. Piotr to świetny zawodnik i — proszę mi wierzyć, że to nie kurtuzazja — ma w tym osiągnięciu wielki udział.

— Miniony rok był dziesiątym z kolei w pańskiej karierze rajdowego kierowcy.

— Rozpocząłem w 1965 roku od imprezy samochodowej pod nazwą „Pogoń za dzikiem” — miałem wówczas 19 lat. Była to właściwie dopiero namiastka rajdu, ale emocji przeżyłem sporo. Wygrałem nawet konkurencję slalomu i wszystko to bardzo mnie wciągnęło. W praw-



dziwym rajdzie wystartowałem rok później. Prawdziwym — to nawet nieznaczące słowo, zważywszy, że cała trasa liczyła około 100 km, zaś moją „rajdową maszyną” był 10-letni, mocno już sfatygowany Fiat 600.

Przygoda z rajdowym sportem samochodowym rozpoczęła się na dobre właściwie w roku 1969. Na Fiacie 124 Coupe zdobyłem wówczas tytuł wicemistrza Polski. Niestety już po roku zorientowałem się, że rajdowe starty są zbyt kosztowne jak na moje możliwości. Nie chcąc jednak całkowicie zerwać z rajdami, z miejsca kierowcy przesiadłem się na miejsce pilota. W latach 1970 — 1973 pilotowałem Krzysztofa Komornickiego, a następnie Roberta Muchę.

— Największe sukcesy przyszyły jednak dopiero niedawno...

— Przełomowym w mojej karierze zawodniczej momentem okazał się moment, w którym kontakt ze mną nawiązała francuska firma Renault. Fakt, iż jej przedstawiciel, spośród bodaj 30 polskich kierowców, wybrał właśnie mnie wzdziękam, pra-

wdę mówiąc, raczej szczęściu. Wymagania, jakie mi postawiono były jednak niemałe. W myśl umowy zawartej między firmą Renault i PZM, w zamian za wypożyczony mi samochód Renault 12 Gordini, miałem wykazać się zdobyciem tytułu mistrza Polski.

Było to ogromnie trudne zadanie. Musiałem stoczyć batalię z polską czołówką, wśród której nie brakowało świetnych kierowców. Samochód Renault ma poza tym przedni napęd, co wymagało opanowania zupełnie nowej techniki jazdy. Tylko laikom może się wydawać, że przedni czy tylny napęd to wszystko jedno. Ale rajdowy kierowca dobrze wie, na czym to polega, różnica. Zanim się człowiek przyzwyczai — nawet najlepszy może spotkać, w trudnych rajdowych warunkach, spora niespodzianka.

Jakoś udało się. Wraz z Jerzym Landsbergiem, który był wówczas moim pilotem, pokonałszy trudności i — jak to się u nas mówi — wjeździliśmy się w samochód. Efektem były aż dwa ty-

tuły mistrza Polski — jeden zdobyty w wyścigach, drugi w rajdach (w sezonie 1974 — przyp. red.) —

— Jest pan jednym z niewielu kierowców samochodowych, którzy startują zarówno w wyścigach, jak i w rajdach. Czym wytłumaczyć ten fakt? —

— Ostatnio nie brałem udziału w wyścigach. Po prostu nie mam już na to czasu. Poprzednie starty traktowałem głównie jako pewnego rodzaju trening rajdowy. Uważam bowiem, że wyścigi stanowią świetną formę tzw. wjeżdżenia się w samochód, zwłaszcza taki, jak Renault Gordini z przednim napędem. Wyścigowe próby i zdobyte podczas nich umiejętności nie raz i nie dwa przydały mi się w rajdach.

— Obecnie jeździ pan na Renault 17 Gordini. Proszę nam trochę opowiedzieć o tym samochodzie...

— To znakomita maszyna. Ma moc 170 koni, szybkość maksymalną około 220 km/godz. Jest samochodem przystosowanym specjalnie do rajdów, ma sze-

ciąg dalszy na str. — 22



dokończenie ze str. — 21

reg rozwiązań i udoskonaleni służących temu celowi. Nieprzyzwyczajonemu, nawet wprawnemu kierowcy, bardzo trudno byłoby prowadzić tę maszynę. 170-konny silnik, przy przednim napędzie i szerokich gumach wyścigowych sprawia, że podczas ruszania, a następnie zmiany biegów, samochód ciągnie raz w prawo, raz w lewo. Trzeba błyskawicznie kontrolować kierownicę. Postronny obserwator może wówczas odnieść wrażenie, że samochód jakby „myszkuje” po szosie, bowiem porusza się niemal wężykiem.

— Aktualnie jest pan zawodnikiem Olsztyńskiego Klubu Sportowego Stomil...

— Tak, od 1972 roku. Bardzo sobie chwałę współpracę z Olsztyńskimi Zakładami Opon Samochodowych. Jeżdżę często na oponach produkowanych w Olsztynie, za co odwdzięczam się fabryce tym, że badam je w trudnych warunkach rajdowych, jakich nie udałoby się uzyskać w żadnym laboratorium. Fachowcy Stomilu korzystają potem z moich doświadczeń podczas produkcji...

— Prowadzi pan warsztat samochodowy, co wymaga przecież sporego nakładu sił i pracy. Jak można pogodzić to ze startami w rajdach.

— Tak, to nietatwa sprawa. Gdyby nie pomoc rodziny, a także najbliższych przyjaciół, na pewno nie dałbym sobie rady. Na

treningi poświęcam z reguły wszystkie soboty i niedziele. Nie muszę dodawać, że na życie towarzyskie, kino czy teatr oraz inne rozrywki kulturalne czas niestety już nie staje.

— Sportowe plany na przyszłość?

— Szczerze mówiąc nawet nie potrafię ich jeszcze dokładnie sprecyzować. Nie dalej jak wczoraj sprawie tej poświęciłem cały dzień. Naradzaliśmy się wspólnie z przedstawicielem firmy Renault nad najbardziej właściwym rozwiązaniem. Ostateczny plan nie jest jeszcze gotowy. Już dziś mogę jednak powiedzieć, że nie wybiegam się po sukcesy ani do Ameryki, ani do Australii, nie stanę także na starcie Rajdu Safari i mistrzostw

Europy. Francuskiej firmy Renault, z którą nadal jestem związany umową nie interesuje mój udział w tych imprezach. Po prostu z tego względu, że pociągnęłyby one za sobą zbyt wysokie koszty. Renault jest w moim wypadku przede wszystkim zainteresowana reklamą w krajach socjalistycznych, z którymi przy produkcji swoich samochodów szeroko kooperuje. Wszystko więc wskazuje na to, że również w tym roku, wraz z Piotrem Mystkowskim, skoncentrujemy się przede wszystkim na rywalizacji w ramach Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Postaramy się, aby tytuł mistrzów krajów socjalistycznych pozostał przy nas. —

Rozmawiał:
Zbigniew NAWROT