NA PRZEŁAJ MOTO FAN KLUB

12 LAT ZA KIEROWNICAMI RENAULT

BŁAŻEJ KRUPA

Człowiek, którego chcemy przedstawić, do sukcesów doszedł drogą najtrudniejszą i wcale nie najkrótszą. Pokonał złośliwe języki ludzkie, przekonał niedowiarków i – mówiąc lapidarnie – stworzył sam siebie.

Urodził się 3.02.1946 r. w Warszawie. Skończył zaocznie studia ekonomiczne. Ponieważ zna się na blacharstwie i lakiernictwie samochodowym do niedawna prowadził warsztat usługowy. Nazywa się Błażej Krupa.

Większość naszych czołowych kierowców, z Sobiesławem Zasadą na czele, rozpoczynała karierę na Zastawie. Krupa jeszcze skromniej, bo na dziesięcioletnim Fiaciku 600. Był rok 1965. Krupa jak większość ludzi w jego wieku wierzył, że dwa paski papieru naklejone na samochodzie dadzą mu magiczną moc wygrywania prób sportowych i uchronią od awarii. Od pary rękawiczek i pudełka czekoladek wygranych na mecie konkursu „Pogoni za lisem" rozpoczęła się namiętność, która z czasem przysłoniła wszystkie inne sprawy.

Ale był to dopiero początek. Przez parę lat (1966–1970). Krupa startował Fiatem 124 coupe i nie tracił nadziei, że owe paski na masce i rękawiczki z dziurkami zawiodą go do sławy. Rzeczywistość okazała się bardziej brutalna. Po prostu na udział w większych imprezach zabrakło mu pieniędzy.

Nie ma chyba innej drogi dla kierowcy rajdowego niż przejście przez „gorące siedzenie", zachwiałaby równowagę punktów. Komornicki miałby ich parę więcej i tytuł dla siebie.

Wielu zawodników poczytuje sobie jazdę na fotelu pilota za ujmę. Krupa natomiast zaangażował się w nią bez reszty. Nie zdarzyło się ani razu, by przed rajdem w jego teczce nie spoczywał szczegółowy opis trasy. W każdej chwili wiedział, ile mają kilometrów do mety czy gdzie oczekuje ich serwis. A co najważniejsze nie odczuwał w szalonych jazdach z Komornickim strachu, który paraliżował niejednokrotnie jego innych partnerów. Znajomość tego rzemiosła i poświęcenie, zostały docenione w plebiscycie „Dziennika Polskiego" na najlepszego pilota 1972 r. Z tych lat spędzonych u boku Komornickiego i Muchy wyniósł Błażej niezawodną ocenę odległości i podpatrzył ich technikę prowadzenia. Od tego momentu rozpoczyna się drugi rozdział kariery Krupy.

W 1974 r. otrzymuje od fabryki Renault 12 Gordini z zadaniem zdobycia tytułu mistrza Polski. Po sukcesach w rajdach Dolnośląskim i Wisły oraz na wyścigach w Toruniu, Poznaniu i Ornecie plan wykonuje w 200%. Uzyskuje tytuł Mistrza Polski w rajdach samochodowych (razem z pilotem J. Landsbergiem) i wyścigach samochodowych oraz zostaje uznany za rewelację sezonu 1974 r.

W 1975 r. otrzymuje od fabryki kolejny samochód Renault 17 Gordini z planami startów w rajdach o puchar Pokoju i Przyjaźni. Po odejściu J. Landsberga (przesiadł się za kierownicę Renault 5 TS), pilotem jego zostaje Piotr Mystkowski, z którym jeździ bez przerwy do chwili obecnej. Wspólnie rozpoczynają starty w imprezach zagranicznych, tym razem ex aequo z Bułgarem I. Czubrikowem.

Gdy w 1978 r. Sobiesław Zasada poszukuje partnera na udział w rajdzie Safari, zwraca on uwagę właśnie na Krupę, który jest nie tylko doskonałym pilotem i kierowcą, ale również mechanikiem. Startują razem na Mercedesie 280 E, kończąc ten jeden z najtrudniejszych rajdów na świecie na 6 miejscu.

Za rok znów chcą powtórzyć swój sukces, jednak tym razem ogromnemu szczęściu zawdzięczają fakt wyjścia bez większych obrażeń z kompletnie rozbitego Mercedesa.

Krupa od 1978 r. jeździ samochodem Renault 5 Alpine. W rok później zdobywa na nim mistrzostwo Polski w klasie 8 grupy 2, a 1980 r. w plebiscycie „Przeglądu Sportowego" na najlepszego polskiego kierowcę „Złotą Kierownicę". Po takich sukcesach od zespołu sportowego Renault otrzymuje samochód Renault 5 Turbo. „Rakietą" tą startuje w siedmiu eliminacjach Mistrzostw Europy i plasuje się na 6 miejscu w klasyfikacji końcowej mistrzostw. Jest to jak do tej pory trzeci wynik Polaka w tych rozgrywkach (po Zasadzie i Jaroszewiczu).

W połowie 1982 r. Błażej powraca na nowo do samochodu Renault 5 Alpine, gdyż poprzedni Renault 5 Turbo ulega całkowitemu spaleniu na rajdzie Dunaju. Na tym „słabszym" samochodzie udaje mu się wywalczyć 3 miejsce na rajdzie Hebros w Bułgarii i w Jugosławii.

W 1983 r. zaczyna się intere-

Od lat krążą o nich legendy. Niektórzy ludzie dopatrują się w rajdowych karierach mistrzów kierownicy milionowych fortun, uśmiechów losu czy nawet sił nieczystych usprawiedliwiających posiadanie kosztownego samochodu lepszego od Trabanta, „malucha" czy Skody. Jeśli jest w tym choć trochę prawdy, to dotyczy ona nielicznej grupki kierowców rajdowych „szpanujących" kolorowymi strojami, wymalowanymi pojazdami czy burzliwymi opowieściami, a na rajdzie jadącymi raczej z tyłu.

miejsce pilota. Kiedy w 1970 r. w karierze Krupy nastąpił zwrotny punkt (musiał mimo sporych już sukcesów zostawić kierownicę) okazało się, że trafił znakomicie. Otrzymał propozycję od jednego z czołowych polskich kierowców Krzysztofa Komornickiego. Oczywiście dotyczyła ona jazdy obok kierowcy. Nie wiedział tylko Krupa, że będzie na tym fotelu siedział przez 4 lata.

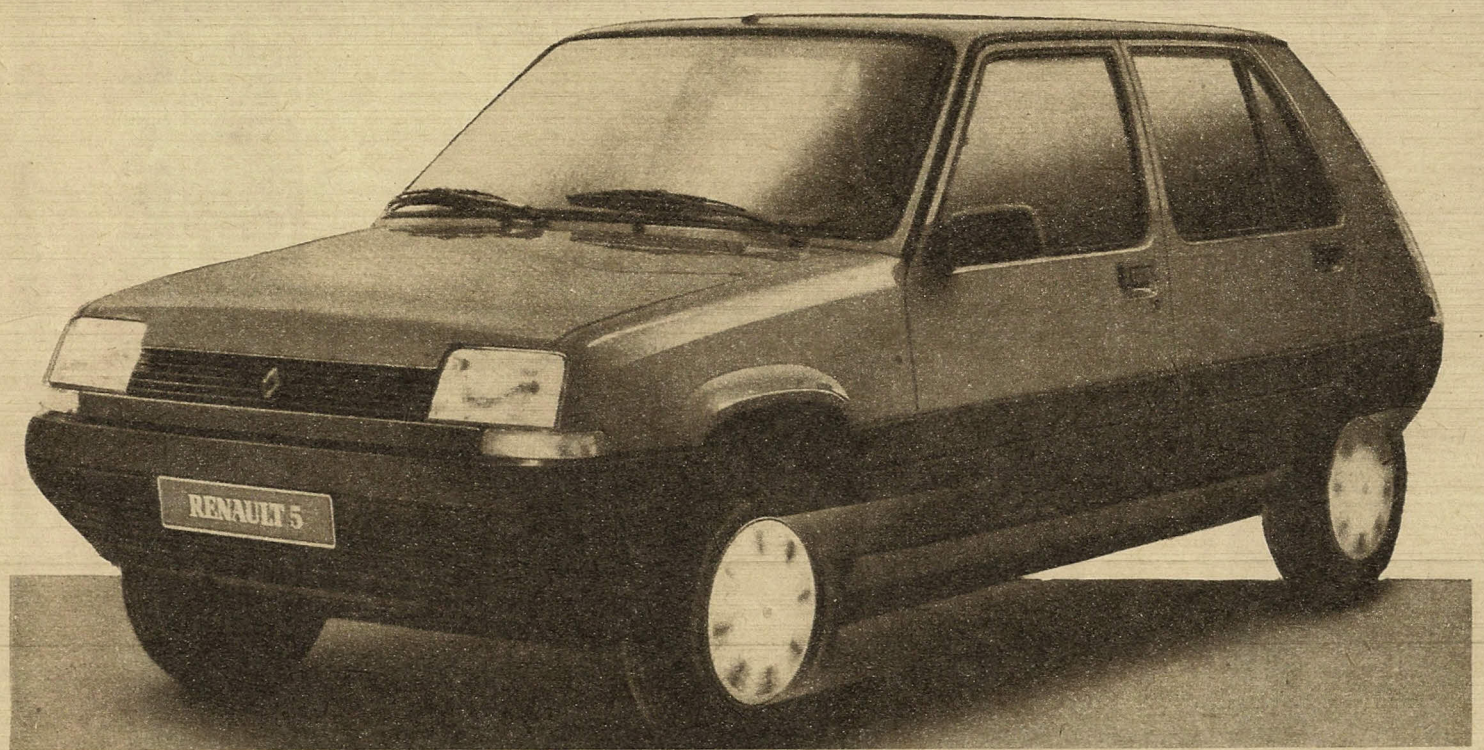
Była to para wyśmienicie się uzupełniająca. Razem trenowali, ścigali się i razem odbierali szarfy mistrzowskie. Była to umowa dżentelmeńska, bo przecież zmiana pilota na jeden rajd dzenia samochodu, z całą gamą różnych ruchów przed zbliżeniem się do zakrętu, rzucaniem auta w boczne poślizgi i doskonałą pracę nóg. Krupa wyniósł jeszcze jedną korzyść. Był tłumaczem Krzysztofa Komornickiego w kontaktach z serwisem i szefami w Renault (startowali na fabrycznym sprzęcie). Toteż gdy Francuzi zwrócili się w 1973 r. z propozycją przekazania do dyspozycji polskich kierowców sportowego wozu Renault 12 Gordini, pierwszym kandydatem był Błażej Krupa, znany jako dobry i sumienny zawodnik. Od nych zakończone sukcesami. Wygrywając rajdy Wartburga i Rosyjskiej Zimy, a w pozostałych zaliczanych do pucharu Pokoju i Przyjaźni plasując się w pierwszej piątce, Krupa zdobywa rajdowy puchar Pokoju i Przyjaźni i po raz drugi tytuł Mistrza Polski. W lipcu 1975 r. na rajdzie Polski udaje mu się wyjść cało z bardzo groźnie wyglądającego wypadku, w którym całkowitemu zniszczeniu ulega jego Renault 17 Gordini.

W następnym roku powtarza swój sukces zdobywając ponownie puchar Pokoju i Przyjaźsować rynkiem wschodnioeuropejskim koncern tytoniowy „Rothmans". W trójce kierowców z państw socjalistycznych jeżdżących z pomocą tego koncernu jest również i Błażej Krupa (oprócz niego Węgier Ferjanicz i Bułgar Czubrikow), który otrzymuje samochód Renault II Turbo grupy A. Pomimo iż pojazd ten jest dużo słabszy od wozów konkurentów, Błażej wygrywa swoją grupę na rajdzie w Bułgarii i Jugosławii. W eliminacjach mistrzostw Polski dwukrotnie kończy rajdy na 2 miejscu w klasyfikacji generalnej.

Za pomoc udzieloną na rajdzie Polski '84 szwedzkiej załodze Carlsson/Melander (późniejszym zwycięzcom tego rajdu) i w ten sposób stracenie szansy na zwycięstwo w grupie, Błażej Krupa razem z Piotrem Mystkowskim w 1985 r. w Paryżu otrzymuje dyplom fair play. Jest to coroczna honorowa nagroda przyznawana sportowcom dżentelmenom w różnych dyscyplinach sportu.

Pomimo ciągłych kłopotów z paskiem klinowym w Renault II Turbo i niewielkim pożarze na rajdzie Jugosławii w 1985 roku Krupa zajmuje wysokie lokaty w kilku liczących się w Europie imprezach.

W tym roku Błażej startuje na najnowszym „dziecku" fabryki Renault 5 GT Turbo Coupe, którym zaprezentował się kibicom na niedawno rozgrywanym rajdzie Elmont. Bliżej poznać ten samochód będziemy mieli okazję na rajdzie Polski.



MAREK KACZMAREK
Fot. Leszek Małkowski