



JERZY
IWASZKIEWICZ

Był to zakręt lewy przez szczyt. Przy takim zakręcie najbardziej pracuje przednie prawe koło. Przednie prawe koło pękło jak balonik przecięty nożem. Błażej Krupa z pilotem Piotrem Mystkowskim jechali wówczas z szybkością 140 kilometrów na godzinę, samochodem marki Renault 17 wartości kilku tysięcy dolarów. Ciekawym być może, co się w takiej sytuacji dzieje z samochodem i co się stało.

Krupa zareagował kierownicą o ułamek sekundy za późno, zresztą wszystko już było za późno, bo na prawym przodzie nie było koła i gdyby posadzić za kierownicą wszystkich najlepszych kierowców świata razem wziętych, to też musieliby czekać, co z tego wyniknie. Samochód, oczywiście, poszedł w poślizg, ściał granitowe słupki przydrożne, ściętych słupków było cztery, na każdy można dać 10 kilometrów utraty szybkości, takie mniej więcej jest wyliczenie, więc kiedy samochód wypadł z szosy szybkość wynosiła jeszcze 100 kilometrów na godzinę czyli zgodnie z przepisami, tyle że samochód nie jechał już po szosie, ale leciał w dół z pionowej skarpy w przepięknych i bardzo zielonych górach pod Dusznikami.



WYJŚCIE z ZAKRĘTU

Było to 12 lipca ubiegłego roku na trasie Międzynarodowego Rajdu Samochodowego, o godzinie ósmej minut dwie rano, przy pogodzie upalnej i szosie całkowicie pustej. Zadnego człowieka, góry i ten samochód wylatujący z szosy w powietrze.

Spadł na ziemię mniej więcej, jak później obliczono, z wysokości drugiego piętra. Kierowca, po-

dobnie jak pilot samolotu w awaryjnych sytuacjach nie tyle traci przytomność, ile wzrok, na sekundę, kilka sekund, ale zarówno Krupa jak i Mystkowski mają taką ciemną przerwę w życiu, kiedy nie pamiętają nic, tyle że wiedzieli w podświadomości, że lecą w dół, maską samochodu prosto do ziemi.

Mniej więcej można sobie wyobrazić, co może dziać się z samochodem o wadze blisko tony uderzającym w ziemię z szybkością 100 kilometrów na godzinę. Po pierwsze, każdy normalny samochód powinien w takiej sytuacji rozlecieć się na kawałki, spod którego później wyjęto by ludzi. Samochód rajdowy marki

Renault, specjalnie szykowany na takie ewentualności, na kawki się nie rozdzielił. Pojechał on odtąd specjalną duralem płytą podłogową, która bez odkształceń wytrzymała uderzenie o siłę dwunastu ton. Siła musiała być większa, bowiem odkształcenia później znaleziono, ale tak czy inaczej płyta uratowała ludzi. Kiedy samochód uderzył pionowo silnikiem o ziemię, nie pękł na dwie części i nie zniżył kierownic, po prostu przekreślił się na silniku na dach, później na bok, i tak zaczęła się kolejna faza upadku, koziołkowanie w dół na dachu po stromej górskiej lawie, gorącej od wczesnego lipcowego upału. Policzyli później. Przekreślił się na dachu osiem razy. Krupa miał otwarte okno, koziołkowanie było tak szybkie, że ciągle czuł przy twarzy pachnącą trawę. Trwało to sekundy, długie jak nieskończoność, mniej więcej taka, jak spadanie z dachu, tyle że tutaj była jeszcze szansa.

Kiedy samochód znieruchomiał, Krupa z Mysłkowskim wymienili uwagi.

- Żyjesz?
- Żyje.
- Pryskamy, bo zaraz może się zapalić.
- Chwileczkę, gdzie moje okulary?

Mysłkowski jako fotografik i człowiek akuratywny, lubiący widzieć ostro, najpierw przejrzał samochód, odgiął dach, aby głowa przeszła przez miejsce po przedniej szybie, dopiero później spokojnie wysiadł. Okulary zna-



Zdjęcia LESZEK FIDUSIEWICZ



laży się na urwanej masce samochodu kilkanaście metrów dalej.

Kierowcy i pilotowi nie stało się absolutnie nic. Nie licząc małego siniaka pod okiem Mysłkowskiego, żadnego nawet zadrapania. Stało się natomiast dużo z samochodem i warto wiedzieć co. Wgniół się dach zatrzymując na wmontowanych w środku słupkach, urwało całe przednie zawieszenie, jedno z kół znalezione przeszło dwadzieś metrów od miejsca wypadku. Wisiało na drzewie.

Kiedy wszystko się skończyło stanęli na kolach, sto metrów poniżej skraju szosy, z której spadek był tak stromy, że nie widać było co jest niżej. Krupa wyszedł z hełmem na górę i pokazał na migi pierwszemu nadjeżdżającemu kierowcy, że wszystko w porządku a tylko samochód sturiał się w dół. Kierowca był Maciej Stawowiak, młnę zrobił głupia, każdy by taką zrobił, na szosie stał bowiem cały Krupa, nie było natomiast śladu samochodu ani również śladów co się z nim stało.

Przez dwie godziny wyciągano wóz przy pomocy wojskowego dźwigu. Polskie Radio nadawało wówczas z rajdu bieżące meldunki. Przy radiu w Warszawie siedziała żona Krupy mająca urodzić lada godzina. Podano meldunek delikatny, iż Krupa ma kłopoty z wozem, ale nic mu się nie stało. Magda, obecnie dziesięć miesięcy, urodziła się

Dokończenie na str. 20



WYJŚCIE Z ZAKRĘTU

rajdowic wiele o czasie w czasie wyjeździe lub albo raczej czego nie robić, natomiast zwykły kierowca może na ogół o czegoś absolutnie nie robić nie należy. Po pierwsze za wszelką cenę stara się utrzymać na szosie co jest błędem kardynalnym. Na szosie można się czubowo zderyżać z innym samochodem, uderzyć przodem o drzewo lub balustradę. Każde zderzenie czubowe jest natomiast gorsze od najgorszego „dachowania”. Jeżeli nie ma już szans, aby opanować samochód na szosie, trzeba z szosy uciekać.

Wytrzymajmy, ale za każdym razem o kilka sekund za wcześnie zerwał kierownicę, zawalidziel tyłem o bandę i przeleciał na dach przez bagażnik. Altonen siedział z boku. Posłuchajmy o zrobili Altonen.

Wtulił się w fotel, nakrył głowę jedną ręką a drugą jakby chciał przytrzymać dach. Następnie bardzo spokojnie wyjaśnił polskim kierowcom, że po pierwsze zrobili wielki błąd nie mając w kasków, a po drugie nie mają się czym przejmować, bo on sam, kiedy zaczynał ćwiczyć

było za wąsko, aby przejechać za późno, aby hamować. Naciągnięty gaz, postawił samochód w poślizgu. Tył wozu znalazł się poza granicę jezdni, zawił jakby w próżni. Na jezdni w wąskim przesmyku między głazami pozostały tylko przednie koła. Naciągnięty gaz do końca, Renault miał przed napęd, przednie koła wyciągnęły samochód na drogę.

Był to jedyny ratunek, owo wyjście z zakrętu, i każdy nie pozostaje już żadna inna możliwość tylko świadome narażenie się na wypadnięcie z szosy.

Recepty na bezpieczną jazdę nie ma, każdy kierowca jest inny, każde opony i każdy samochód. Dlatego w rajdach zdarza się tak dużo wypadków, jeżeli kierowcy są tak świetni? Przyczyna jest bardzo prosta. Jazdą na granicy bezpieczeństwa, wystarczy minimalna garść piasku na drodze, aby granica ta przesuwała się poza moment możliwy do opanowania, szczególnie wtedy kiedy na próbach szybkościowych kierowcy startują na specjalnych oponach w zasadzie bez żadnego bieżnika. Są to opony bardzo szerokie, ale na oko całkowicie „lyse”, na suchym trzymają idealnie, wystarczy kałuża wody lub garść piasku a już zaczyna się jechać jak po lodzie.

Czym zakończył niniejszy tekst? Najprościej rzecz jasna opowieścią jeszcze jedną z niemożliwych. Krupa z Mysłowskim wylecieli z szosy przy szybkości 180 kilometrów na godzinę. Sekundę przedtem Krupa dotknął hamulców, na szosie było trochę błota niewidocznego nawet w świetle zreflektowanego światła reflektorów. Samochód natychmiast wpadł w poślizg. Przednie koła zanim odpadło obcięto trybówkę drugie koło, nastąpiła eksplozja gazowego amortyzatora, pękła spirala i półoska. Kiedy już wszystko z przodu popękało, samochód bez przednich kół zawalidziel silnikiem o pole oziminy, działało się w listopadzie ubiegłego roku na Rajdzie Warszawskim, stanął pionowo na silniku, a następnie kołami do góry przeleciał w powietrzu kilkanaście metrów. Krupa twierdzi, że był to jego najdłuższy lot w życiu. Spadł dachem w miśdkie pole, zarył się po drzewi. Sceneria jak z filmu snu. Pełna noc, samochód na dachu i pałace się reflektory.

Krupa wykoszył pierwszy. Krzyknął do Mysłowskiego. — Uciekaj, zaraz się zapalimy. Czemu nie wychodzisz? — Kurtki szukam, przecież zimno.

Piotrus jeszcze nigdy nie zdążył się zdenerwować, chociaż Krupa daje mu wielką szkodę. Szkołę dostali także francuscy specje od reklam firmy Renault. Kiedy Krupa zaczął startować na tym samochodzie nie bardzo wierzono w jego sukcesy. Kiedy w ubiegłym roku wygrał Puchar Krajów Socjalistycznych, Francuzi wydali z tej okazji specjalny plakat i rozlepił go w sześciu tysiącach swoich stacji.

JERZY IWASZKIEWICZ



Blażej Krupa

Fot. Jerzy Roman

Dokończenie ze str. 19

bez obciążenia, że tata koziołkował na dachu.

Wypadki samochodowe są w zasadzie bardzo podobne, wódz wypadka z szosy, turla się po łacie lub obija o drzewo, a następnie w 90 przypadkach na sto kierowcy rajdowi, oczywiście, wychodzą z kolizji bez najmniejszego uszczerbku, co najwyżej szukają okularów. Jak to się dzieje, w jaki sposób jest to możliwe, jeżeli kierowcy cywilni giną w wypadkach o wiele mniej groźnych, przy trzy razy mniejszych szybkościach.

Blażej Krupa, mistrz samochodowy krajów socjalistycznych w roku ubiegłym, obecnie również prowadzący w tej klasyfikacji, nie mówi na temat wypadków specjalnie nie nowego. Nie ma kierowcy rajdowego, który nie miałby wypadku. Mieli je tak świetni kierowcy jak chociażby Altonen, słynny Fin, który uczył jeździć naszych zawodników, miał je Zasada, który kilka razy „dachował” jak to się pięknie w języku motorowym nazywa. Zasada kręcił się na dachu podczas Rajdu Polskiego, trzykrotnie również podczas Rajdu Alpejskiego, kiedy nagle skala odpadła mu od górskiej ściany i zagroziła drogę. Wypadki rajdowców to jakby normalne wypadki przy pracy i nikt z tego powodu nie robi wielkiej sensacji. Rzecz głównie polega tylko na tym, iż

Krupa jak również wielu innych świetnych kierowców twierdzi, iż najbezpieczniej jest „dachowanie” bokiem. Trzeba w tym celu pod kątem najeżdżać na rów czy krawężnik przy szosie, samochód musi się wtedy przekreślić na dach i popłynąć dalej. Praktyka rajdowa wakuje na to, iż prawie nigdy nie zleżo nie dzieje się wówczas kierowcy, o ile oczywiście ma ściśle zapięty pas. Pasy stanowią warunek podstawowy jazdy samochodem i bez tego nie ma w ogóle co mówić o bezpieczeństwie jazdy. Lepiej w każdym razie przekoziołkować się przez dach niż uderzyć nawet w cienkie drzewko.

Co robić podczas koziołkowania? Siedzieć spokojnie i czekać aż się wrzask skończy. Krupa — wraz z kilkoma innymi polskimi rajdowcami pojechał do Finlandii do słynnej szkoły Altonena. Przerabiał obrót na szosie pod kątem 360 stopni, czyli całkowicie nawrót. Najazd przy szybkości 120 kilometrów na godzinę, następnie ręczny hamulec, gwałtowny obrót kierownicą prawie aż do oporu, aby wytracić koła z przyczepności. Samochód ustawa się napliver bokiem, następnie zaczyna jechać tyłem i to jest właśnie moment najtrudniejszy. Wytrzymał nerwowo te kilkanaście sekund, kiedy samochód jedzie tyłem, ciągle jeszcze z szybkością około stu kilometrów na godzinę. Takie numery Krupa

nawrót przy szybkości 120 kilometrów na godzinę zrobił dziełw samochodów marki Morris. „Dachowanie” z Krupą było dwudziestą jazdą na dachu w życiu Altonena. Krupa naliczył takich jazd na razie osiem i jak do tej pory nikt z powodem tych wypadków nie doznał najmniejszej kontuzji, nie licząc bólu głowy dyrektora PZU, który wypłaca odszkodowania za rozbite samochody. Warto przy okazji podać, że ubezpieczenie rajdowe samochodu marki Renault, na którym startuje Blażej Krupa kosztuje 35 tysięcy złotych rocznie.

Przeciętny kierowca, który całej życie oszczędzał na Syrenkę czyta być może niniejszy tekst ze wzruszeniem ramion lub też uczuciem lekkiego przerażenia. Ludzie u nas ciągle bardziej oszczędzają samochody aniżeli samych siebie. W sytuacjach awaryjnych hamują za wszelką cenę, aby stanąć i często stają na zawnie.

Bardzo często — mówię Blażej Krupa — jedynym ratunkiem jest naciągnięcie gazu.

W taki sposób uratował się kilkanaście dni temu podczas rajdu węgierskiego, który zresztą wygrał. W górach na wąskiej drodze leżały dwa skalne bloki,