

# Na rajdy nie mam czasu

Od lat nazwisko BŁAŻEJA KRUPY kojarzone jest z rajdami, sponsorującą jego starty firmą Camel i francuską rodziną samochodów Renault. W ciągu trzech ostatnich sezonów zawodnik ten nie wziął jednak udziału w żadnym rajdzie, pojawił się natomiast na trasach wyścigów górskich. O powód tej zmiany zapytałem Błażeja na kilka godzin przed kolejnym startem w zawodach rozgrywanych na terenie Austrii.

– Powodów, dla których zrezygnowałem z udziału w rajdach jest kilka. Wymienię tylko dwa zasadnicze. Pierwszy z nich to totalny brak czasu. Rajdy, ze wszystkich odmian sportu samochodowego jakie znam, pochłaniają go najwięcej. Treningi zmuszają zawodnika do poświęceń im wielu dni, same zaś zawody trwają nierzadko kilka następnych. Ja tymczasem ze względów zawodowych nie jestem w stanie temu poddać.

– Czy w przypadku wyścigów sytuacja wygląda inaczej?

– Diametralnie. Impreza, odbywająca się nawet w najbardziej odległym zakątku Europy, zabiera mi nie więcej niż trzy dni. Dla jasności, wliczam w nie dojazd, treningi, zawody oraz powrót do kraju.

Korzyść czasowa jest zatem olbrzymia. Nie będę jednak ukrywał, że większą frajdę sprawiały mi starty w imprezach rajdowych. Wychowałem się na rajdach i jest mi przykro, że w pewnym momencie kariery musiałem zdradzić je dla wyścigów. Myślę, że adekwatne będzie w mojej sytuacji powiedzenie: „jak się nie ma co się lubi...”

– Pomówmy teraz o sprzeczcie, przez wiele lat łączyła cię więź z francuską firmą Renault. Teraz nagła zmiana i Ford Sierra Cosworth.

– Rzeczywiście. Cały swój dorobek rajdowy zawdzięczam Renault. Teraz jednak, kiedy podjąłem decyzję o startach w wyścigach Francuzi przyznali się, że nie są w stanie dostarczyć modelu, który mógłby rywalizować w tej formie zawodów. Testowane kiedyś przeze mnie Renault 21 Turbo okazało się niewypałem. Ciężkie, duże, o słabych parametrach, nie spełniało oczekiwań. W tej sytuacji zdecydowałem się na nowy samochód. Z prostych przyczyn wybór padł na Sierrę Cosworth. Jest to auto szybkie, dysponujące dużą mocą. Napęd na cztery koła nie odgrywa wprawdzie w wyścigach tak dużej roli jak w rajdach, ale przydaje się, gdy tor jest mokry. Poza tym samochód ten nie psuje się. Jest to praktycznie egzemplarz seryjny, przygotowany w grupie N i być może dlatego jego awaryjność równa się zeru.

– Dzięki zmianie zainteresowań stałeś się ostatnio bywalcem torów zagranicznych. Poziom wyścigów w Polsce i wyścigów organizowanych na zachodzie Europy zapewne znacznie się różni?

– Przykro mi o tym mówić, ale porównanie tego typu zdecydowanie wypada na niekorzyść imprez krajowych. Zachodnia Europa pod względem organizacyjnym odjechała nam na setki kilometrów. To, czego brakuje w Polsce, to obsesyjnej wręcz dbałości o interesy kibica. Tam na Zachodzie, naczelnym problemem jest zapewnienie mu maksymalnej dawki emocji przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa. Trasy na całej długości są olinowane, na całej długości zradiofonizowane, zaopatrzone w bufety, a cały sztab ludzi czuwa nad sprawnym przebiegiem imprezy. Mowa o wyścigach górskich. Liczba aut zawsze przekracza setkę, w przerwach pomiędzy biegami organizowane są pokazy nowych samochodów, a informacje dotyczące zawodników i efektów

ich zmagani podawane są na bieżąco. Również jako zawodnik odczuwam różnicę. Zawsze traktowany jestem jak gość, a nie jako intruz. Mam świadomość, że ktoś czuwa nad moim bezpieczeństwem sprawdzając atest helmu i kombinezonu, nie zaś wężąc w każdym calu oszustwo sprzętowe. Słowem, uważam, że organizacji imprez powinniśmy uczyć się właśnie na zachodzie Europy. Tylko przeniesienie tamtych wzorów na krajowe podwórko ma szansę nadać polskim wyścigom całkiem nowy wymiar.

– Czy udało ci się osiągnąć w wyścigach górskich znaczące sukcesy?

– Przez trzy lata startów wywalczyłem dwa tytuły. W 1989 roku tytuł I wicemistrza Polski, w 1990 tytuł mistrzowski. Oba w grupie N. W tym roku najszyb-

ziej ze wszystkich „podróżowałem” w kategorii samochodów turystycznych, a wyprzedziłem mnie tylko trzech zawodnicy startujący formułami. Jeśli uznasz to za sukces, to otrzymasz odpowiedź na swoje pytanie.

– A porażki?

– O tak. Gdzie drwa rąbią tam wióry lecą. W Krośnie na jednej z eliminacji wyścigowych górskich mistrzostw Polski rozbiłem swój samochód. Wypadek był konsekwencją chwilowej dekoncentracji, a ta z kolei – złe przespanej nocy. W sanockim hotelu, tuż za ścianą mojego pokoju, libacja trwała do wczesnych godzin rannych. Hałas, dzięki okrzyki, walenie w ścianę to tylko niektóre z „atrakcji”, jakie skutecznie pozbawiły mnie snu.

– Twój „dzwon” to już historia. Masz nowe auto, zapewne wiele nowych planów?

– Tak. Camel stanął na wysokości zadania i postarał się o nową Sierrę. Co do planów, to w przyszłym roku nie rezygnuję z wyścigów w Polsce.

Chciałbym jednak porównać swoje umiejętności z tym, co potrafią najlepsi, dlatego dołożę wszelkich starań, aby w 1992 roku wziąć udział w cyklu imprez zaliczanych do mistrzostw Europy.

– Dziękuję za rozmowę. □

MACIEJ HOŁUJ  
Fot. Jacek Gdowski

