Specjalnie dla "AUTA"

Błażej Krupa wspomina i radzi

Tego zawodnika nie trzeba przedstawiać. Należy do weteranów sportu automobilowego w Polsce. Nie zdążył nawet zauważyć, że jego kariera trwa już ponad 22 lata.

Na pytanie, dlaczego nie urządził jakiegoś jubileuszu – odpowiada z uśmiechem, że pragnie by o tej sprawie było jak najciszej, nie chce bowiem swojej żonie i dziecku przypominać, że to już tyle lat. Oczywiście, zmniejszył znacznie zaangażowanie w sport. Prowadzi przedstawicielstwo firmy ELF w Polsce. Ma ogromne sukcesy zawodowe. Musiał zrezygnować z rajdów, które pochłaniały bardzo wiele czasu, ale nie zerwał z automobilizmem do końca. Startuje jeszcze w wyścigach górskich. Potrafi znaleźć kilka chwil, by od czasu do czasu, w sobotę i niedzielę, gdzieś wyskoczyć, zmierzyć się z rywalami, pokręcić sportową kierownicą i posłuchać jak grają "organy" wyczynowego samochodu. Bez tego nie może się obejść.

Nie podsumowujemy kariery Błażeja Krupy. Na to jest jeszcze za wcześnie, szczególnie, że on sam nie powiedział ostatniego słowa. Ma jakieś plany, myśli o starcie w którymś z gigantów, np. Paryż–Dakar. Zebrał jednak ogromne doświadczenie; najpierw u boku Krzysztofa Komornickiego, którego był dzielnym pilotem, następnie także z Sobiesławem Zasadą (m.in. w Rajdzie Safari), a później sam – jako kierowca w setkach imprez, z nieodłącznym pilotem Piotrem Mystkowskim.

Błażej Krupa jest także wybitnym ekspertem od olejów i paliw. Suma doświadczeń za kierownicą jest niewyczerpanym źródłem wiedzy, wartej przekazania tak zwanym przeciętnym użytkownikom samochodów. Najpierw jednak kilka pytań z dziedziny sportowej.

– *Pamięta Pan zapewne doskonale incydent z Rajdu Polski, gdy udzielał Pan pomocy Ingvarowi Carlsonowi. Ratując jego samochód sam wypadł Pan z drogi, on odjechał, pozostawiając Pana w rowie. Zawodnik szwedzki powiedział wówczas, że nie mógł dłużej czekać, ponieważ bał się sponsora, który wymaga od niego jazdy, a nie parkowania. Jak Pan wspomina to wydarzenie?*

– Z takim samym niesmakiem jak wówczas, gdy to wydarzenie miało miejsce. Tak samo kiedyś mówił Niki Lauda, gdy nie zatrzymał się przy płonącym koledze, a przecież sam kiedyś nie zginął tylko dlatego, że inni zawodnicy nie myśleli podobnie jak on.

– *Otrzymał Pan wówczas wiele nagród fair play, między innymi prestiżową w Paryżu (byłem świadkiem) od Międzynarodowego Komitetu Fair Play UNESCO, którą wręczał słynny ongiś tenisista – Jean Borotra.*

– Kto mnie zna, to wie, że zawsze i w każdych okolicznościach zatrzymam się... i nie dla nagrody, choć przyznać muszę, że takie wyróżnienie budzi we mnie mieszane uczucia – zażenowanie połączone z ogromną satysfakcją.

– *Czy w rajdach często zdarzają się podobne incydenty?*

– Jeśli chodzi o takie, jak postępek Carlsona, to dość rzadko. Wbrew pozorom, wśród kierowców istnieje ogromna solidarność. Oczywiście, są sympatie i antypatie. Wielokrotnie świadczymy sobie pomoc. W naszym sporcie jest to bardzo ważne. Zresztą, lista nagrodzonych przez UNESCO świadczy, że przedstawiciele sportów motorowych dość dobrze rozumieją zasadę fair play. Wśród laureatów figurują: automobilista Andre Bastin (Luksemburg) oraz motocykliści: Ole Olsen (Dania), Franco Gualdi (Włochy), Erik Stendlund (Szwecja), a także Polak Stanisław Olszewski, który był nagrodzony w 1980 r.

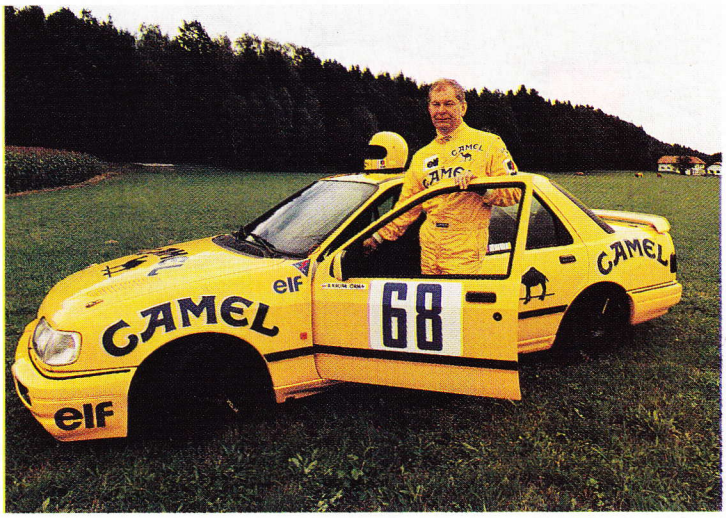
– *Czy może Pan podać jakiś przykład współpracy zawodników?*

– W pewnym okresie często startowaliśmy z Antonio Zaninim. Podczas Rajdu Złote Piaski, w czasie ulewy, zobaczyliśmy w światłach naszej Renault Alpine, że w jego Porsche "siada" tylna opona. Ostrzegliśmy go, zaś potem oświetlaliśmy wymianę koła. Ponieważ tylne koło nie mieściło się w jego bagażniku, zabraliśmy je do naszego i oddaliśmy serwisowi Zaniniego, po przejechaniu jeszcze jednego oesu.

– *Jak wam podziękował?*

– Nikt niczego nie oczekuje. Często wystarczy uścisk dłoni, słowo "dziękuję" i głębokie spojrzenie w oczy. Podobne stosunki miałem z wieloma zawodnikami czołówki światowej.

– *Było kiedyś modne hasło – sport to zdrowie. Ten kto je wymyślił zapomniał dodać, że nie chodzi o sport wyczynowy. Trzeba bowiem sobie zdawać sprawę, że uprawianie sportu na najwyższym poziomie prowadzi z reguły do mniejszych lub większych zwyrodnień organizmu. czy doświadczył Pan tego?*



"Kto mnie zna, to wie, że zawsze i w każdych okolicznościach zatrzymam się..."

Fot. Jacek Gdowski

– Owszem, sport automobilowy nie jest wolny od tego rodzaju zagrożeń. Nie chodzi o ryzyko wypadku, rozbicia, śmierci, ale skutki nienormalnego jeżdżenia. Mnie na przykład nie wytrzymał dysk. To się zdarza dość często wśród kierowców rajdowych. Dolegliwość ta nie omija nawet mistrzów Europy. Bernard Darniche wie dobrze co to znaczy.

– *Co jest przyczyną tego rodzaju schorzeń?*

– Za mało ruchu poza samochodem. Stała pozycja za kierownicą naraża na wstrząsy. To główny powód kontuzji. Nasi koledzy profesjonaliści, owszem, spędzają osiem, dziesięć godzin za kierownicą, ale do tego dokładają cztery godziny sportów uzupełniających dziennie. Przede wszystkim pływanie – najskuteczniejsze w tego rodzaju terapii. Ponadto tenis, bieganie, a właściwie wszystkie inne dyscypliny, byleby nie wymagały pozycji siedzącej.

– *Dotyczy to kierowców rajdowych?*

– Przede wszystkim. Zawodnicy wyścigowi, ci zawodowi, swoją sprawność fizyczną mają niejako zakontraktowaną. Ci ludzie są poddani takiemu reżimowi jak wszyscy wielcy sportowcy. Kierowcy np. Formuły 1 muszą mieć ogromną siłę w rękach, organizm tak mocny i odporny jak kosmonauci i... znosić niemal takie same przeciążenia. Znamienny tu jest przykład powrotu do F–1 Jacky Ickxa, który przed kilku laty miał ogromne kłopoty z utrzymaniem kasku na głowie i głowy we właściwej pozycji – na zakrętach. A przecież to wytrawny kierowca – pięciokrotny zwycięzca słynnego Le Mans.

Przypominając więc o mojej kontuzji wspomnę, że dopiero wówczas, po wielomiesięcznym leżeniu na desce zacząłem bardzo dużo pływać, nurkowałem, posmakowałem surfingu. Na stare lata przypomniałem sobie o innych mięśniach i o kulturze fizycznej.

– *Po Polsce jeździ bardzo dużo diesli. Nie wszystkie mają podgrzewacze, nie wszystkie garażują. Gdy temperatura spadnie poniżej zera, silniki wysokoprężne nie dają się po prostu uruchomić. Co robić?*

– Dzieje się tak wskutek wytrącenia się kryształków parafiny w oleju napędowym, w niskich temperaturach. Kryształki te blokują filtr paliwa i uniemożliwiają przepływ oleju do silnika. W polskim oleju, tzw. letnim, proces ten następuje już przy ok. 0 stopni, a w tzw. zimowym, który winien być rozprowadzany od 1 listopada, już przy –12 stopniach. Skutecznym środkiem jest preparat o nazwie Stopogel, do nabycia prawie we wszystkich sklepach motoryzacyjnych i stacjach paliwa. Jest to dodatek hamujący wydzielanie się w oleju napędowym parafiny. Odpowiada międzynarodowym wymaganiom i został zbadany przez takich znanych producentów samochodów, jak Mercedes, BMW czy Renault. Najlepiej mieszać Stopogel z olejem napędowym w stosunku 1:1000. Dodany w tej proporcji nawet do paliwa letniego zapewnia łatwy rozruch przy temperaturze –12 stopni C, a zmieszany z zimowym, umożliwia eksploatację nawet w temperaturze –25 stopni C.

Stosowanie preparatu jest szczególnie ważne w tzw. okresach przejściowych – jesień–zima, zima–wiosna, kiedy nie zawsze stacje posiadają właściwe paliwo.

Przestrzegam przed dodawaniem do oleju napędowego benzyny. Przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo; np. BMW zabronił tego kategorycznie we wszystkich swoich stacjach serwisowych.

not. Jerzy Jankiewicz