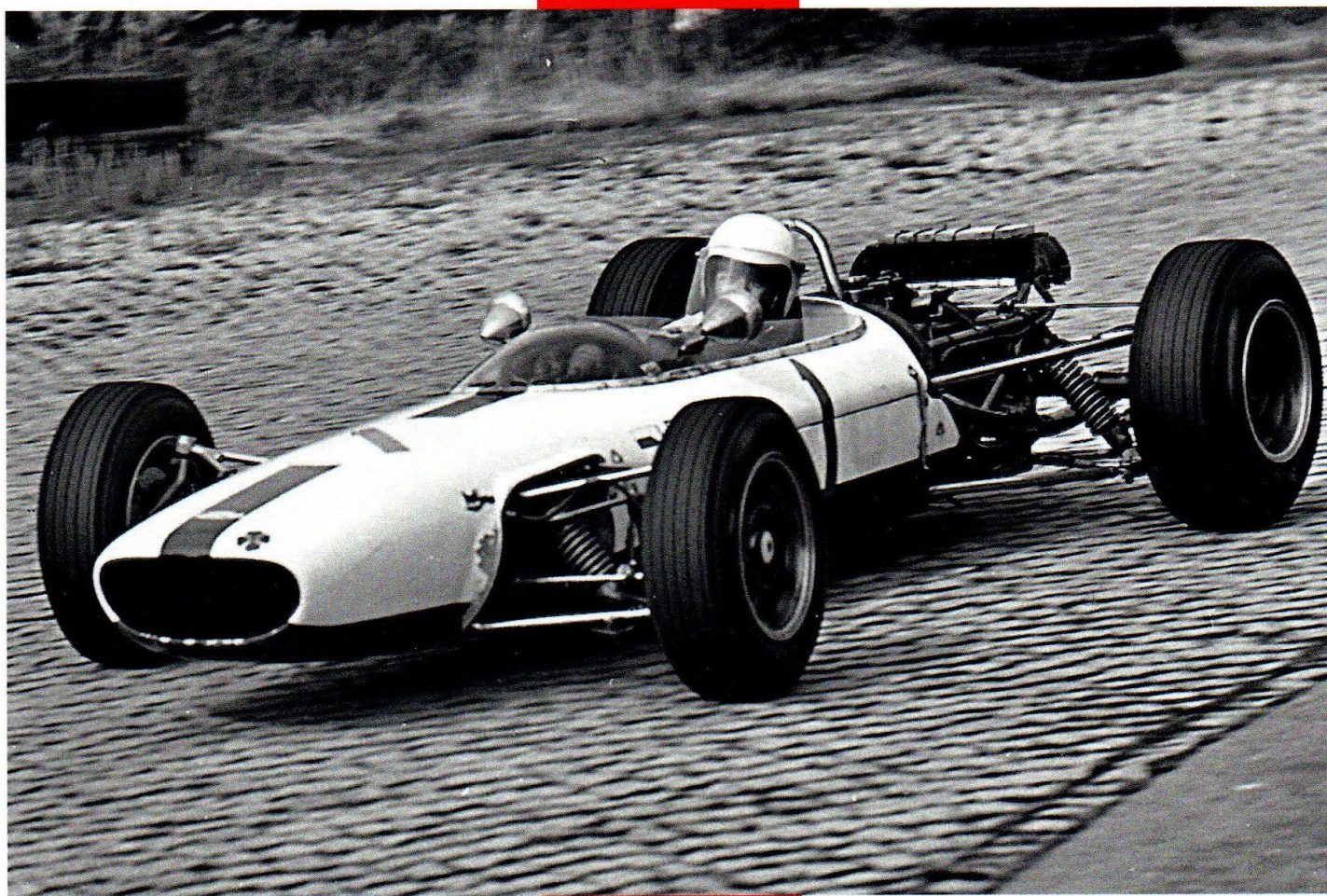




GRZEGORZ CHYŁA

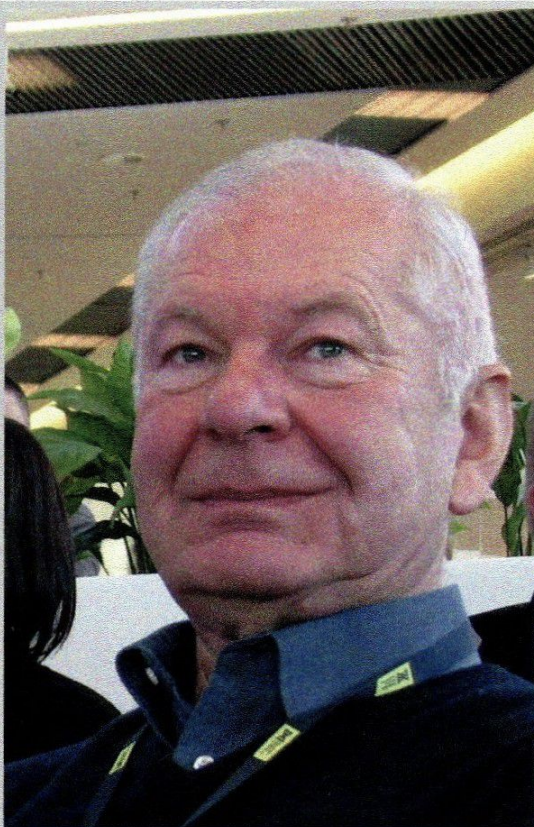
POLSKIE WYŚCIGI SAMOCHODOWE 1945 - 1979



BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Błażej Krupa

Foto: Grzegorz Chyla



Fot. 88: Błażej Krupa

Błażej Krupa

ur. 3 II 1946 r. w Warszawie
kierowca wyścigowy, kierowca i pilot rajdowy

Rajdy Samochodowe:

1975 i 1976: Zwycięzca Rajdowego Pucharu Pokoju i Przyjaźni
1979: Mistrz Polski w klasyfikacji generalnej
1974: Mistrz Polski w klasie II/8
1975, 1978, 1979: Mistrz Polski w kl. II/8

Wygrane rajdy:

1974: Dolnośląski, Wisły
1975: Rosyjska Zima, Wartburg, Kormoran, Dolnośląski
1976: Stomil, Volan
1978: Wisły
1979: Krakowski-Krokusy, Dolnośląski, Wisły, Barbórka
Warszawska
1981: YU
1986: Wisły FSM

Wyścigi:

1974: Mistrz Polski kl. 23(24)

Wyścigi górskie:

1990: Mistrz Polski Grupa N+A
1992: Mistrz Polski Grupa N

Wygrane wyścigi:

1974: kl. 23: I el. Toruń, II el. Szczecin, III el. Poznań, V el. Ornet
1974: wyścig wszechklas: IV el. Toruń, V el. Ornet
1975: kl. 23: I el. Poznań (Ławica)
1978: kl. 4: II el. Kielce
1979: kl. 4: I el. Poznań
1981: kl. 5-6: V el. Kielce

Lotnisko w Toruniu

To był rok 1978 albo 1979, byłem na wyścigu na lotnisku w Toruniu. Podczas treningu widziałem, że obok na trawie startowały i lądowały samoloty. Mnie to zawsze interesowało, ponieważ mój ojciec Ryszard przed II Wojną Światową ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa Dla Małoletnich w Bydgoszczy, w 1939 roku poszedł na kurs strzelców pokładowych i radiotelegrafistów w Warszawie na Okęciu. Po jej ukończeniu dostał przydział do 213 Eskadry Bombowej, która 1 września 1939 roku miała zostać sformowana w Małaszewiczach. Sprawy lotnicze były mi zawsze bardzo bliskie, wielokrotnie z ojcem jeździłem na spotkania jego kolegów, byłych lotników.

Po treningu podszedłem do tych samolotów i pytam pilota, czy mógłbym też przelecieć się takim samolotem. Już wtedy latałem samolotami rejsowymi, ale takim małym jeszcze nie. *Oczywiście, niech pan przyjedzie jutro rano, zaczynamy o siódmej i zabierzemy pana w powietrze.* No i nazajutrz przyjechałem o siódmej, idzie ze mną pilot do samolotu. Widzę, że z jakiegoś pomieszczenia bierze spadochron i zakłada. Pytam: *a dla mnie?* On odpowiedział, że mi to nie potrzebne. To było pierwsze spostrzeżenie.

Wsiedliśmy do Zlina 142. Wystartowaliśmy, pilot zrobił ze dwa czy trzy kręgi. Potem oczywiście, tak jak to się zawsze robi – troszkę podciągnął drążek, samolot idzie do góry, potem oddał – czyli człowiek jest w stanie nieważkości. Pawia nie puściłem. Wylądowaliśmy, ja mówię – *dziękuję panu bardzo, to chodź pan teraz, wsiądzie pan ze mną do samochodu. Ja pokażę, jak wygląda jazda na torze.* Miałem wtedy Renault 5 Alpine. Pilot na to – *nie proszę pana, taki głupi to ja nie jestem.*

To były dwa spostrzeżenia: raz, że mi spadochron nie był potrzebny, a dwa – że ten odważny pilot bał się wsiąść ze mną do samochodu wyścigowego. Na torze, gdzie nic złego zupełnie nie mogło się wydarzyć.

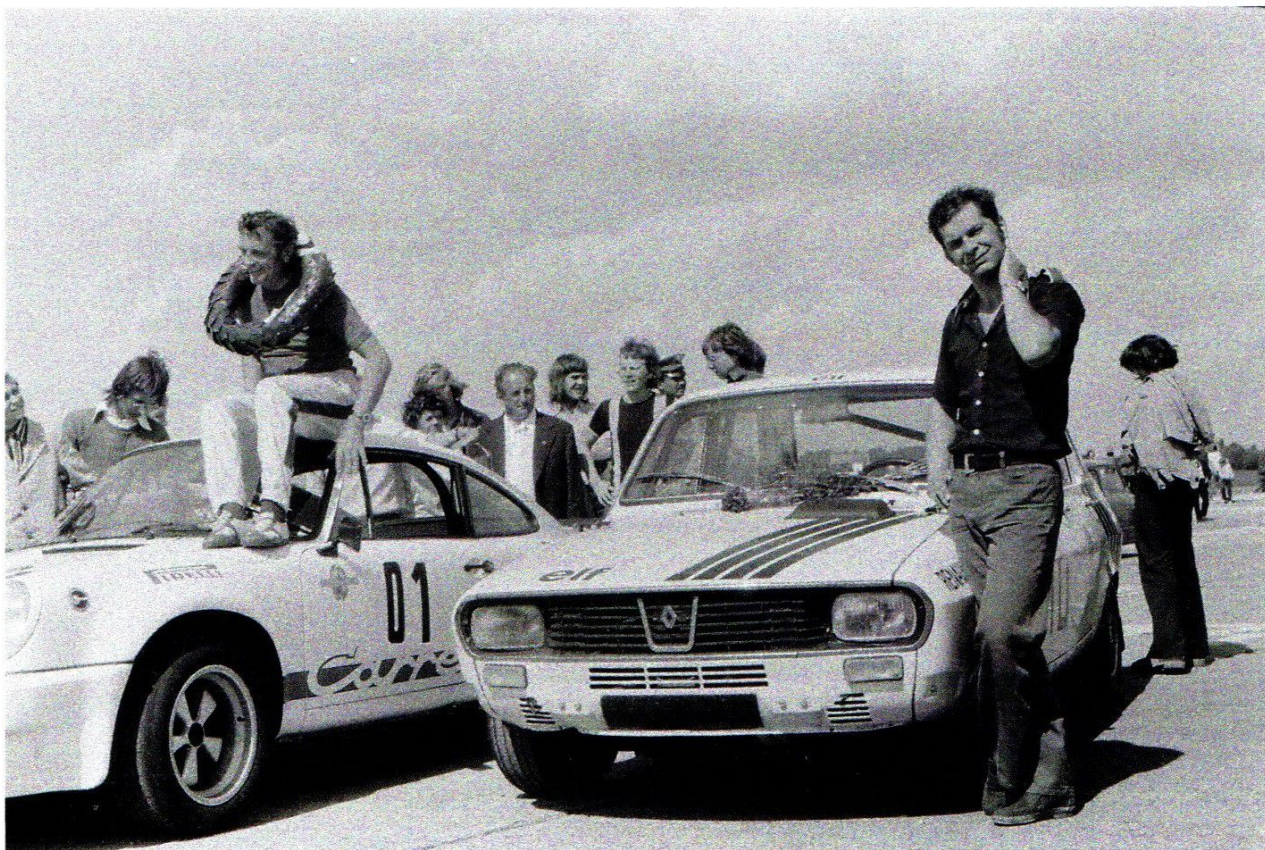


Foto: Krzysztof Bens

Fot. 89: Adam Smorawiński i Błażej Krupa - Toruń 1974



Foto: Grzegorz Chyła

Fot. 90: Błażej Krupa z jego wieloletnim pilotem - Piotrem Mystkowskim



Foto: Leszek Małkowski

Fot. 91: 1975: Błażej Krupa w Renault 12 Gordini na poznańskim lotnisku Ławica

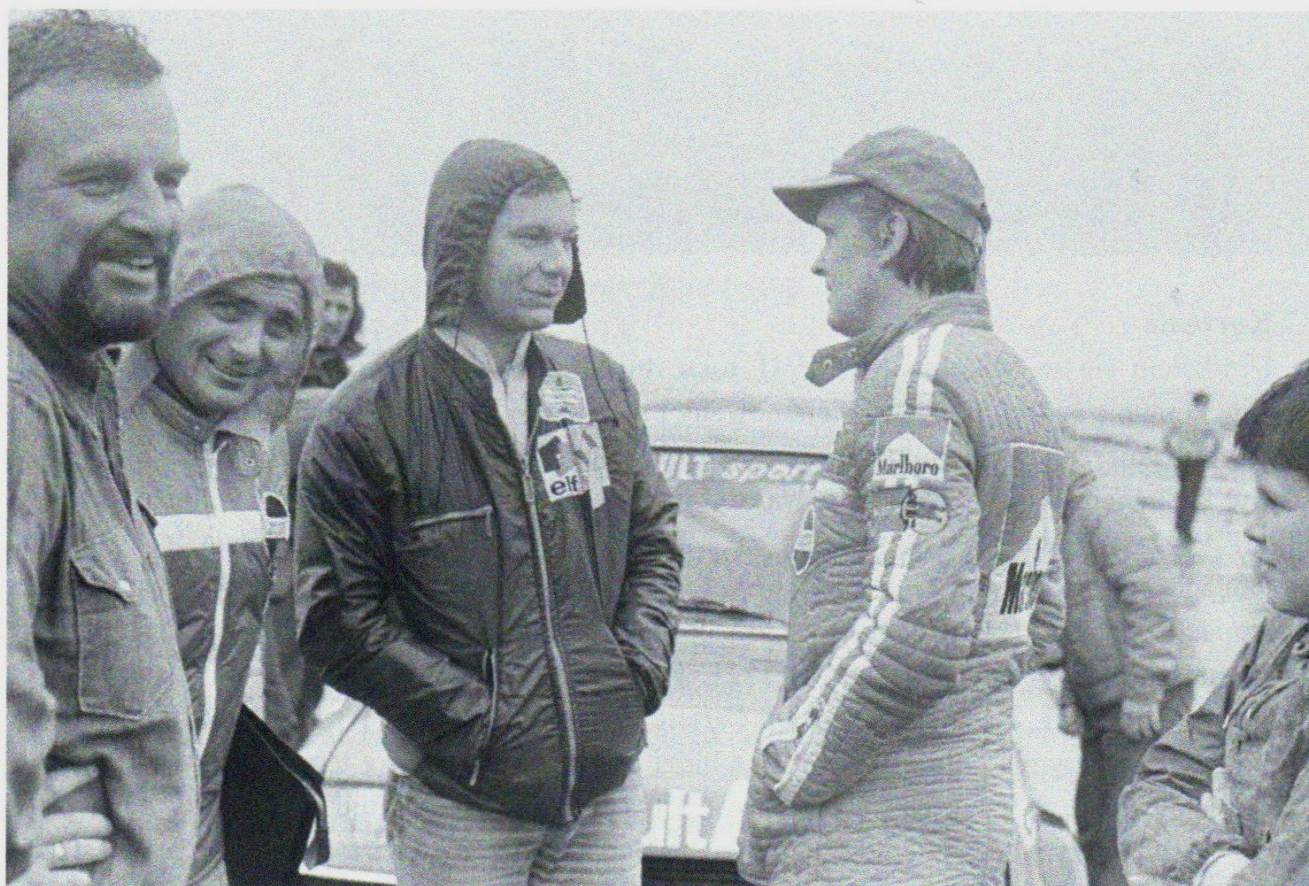


Foto: Leszek Małkowski

Fot. 92: Wyścig w Toruniu - Krzysztof Komornicki, Błażej Krupa, Jerzy Landsberg