

Z WYCIEŻKA VIII Challenge'u na najlepszego kierowcę rajdowego 1979 r. i zdobywcą Złotej Kierownicy „PS” został **Błażej KRUPA**. Od kilku lat pilotem **Błażeja Krupy** jest **Piotr MYSTKOWSKI**, a samochód na którym załoga ta zdobyła pierwsze miejsce w 1979 r. w klasyfikacji generalnej mistrzostw Polski — to Renault 5 Alpine. **Błażej Krupa** szczyti się dwukrotnym tytułem mistrza krajów socjalistycznych i siedmioma tytułami mistrza Polski.

— Jak Laureat ocenia swe starty w roku ubiegłym?

— W zasadzie dobrze. Jeździłem na nowym samochodzie, dobrze przygotowanym, rajdy więc na ogół przebiegały zgodnie z planem. Nie skończyłem Rajdu Polskiego z powodu defektu zupełnie nowego silnika — pękła rzeź, która „nie ma prawa” ulec uszkodzeniu, przestałem więc jechać już po 100 km. Nie udało mi się również zaliczyć Rajdu Stomilu z podobnej przyczyny. Fabryka Renault wyciągnęła z tego wnioski, poprawiła silnik i później było już wszystko w porządku. Wygrałem trzy rajdy do mistrzostw Polski — Krokusy, Elmot i Wisły, natomiast w Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata zająłem drugie miejsce. W jedynym rajdzie zagranicznym, hiszpańskim — eliminacji mistrzostw Europy o współczynniku trudności „3”, zająłem piątą miejsce.

— Skąd nagle, pod koniec sezonu, wziął się start w ME i to w Hiszpanii?

— Odbyło się to zgodnie z umową działu sportu Renault i PZMot. Co roku otrzymuję konkretne zadanie od Renault, które staram się wypełnić jak najsolidniej. Otóż w roku ubiegłym miałem startować w mistrzostwach Polski i zdobyć tytuł mistrza kraju w klasyfikacji generalnej oraz pojechać w którejś eliminacji ME. Tak też się stało.

— Czy ta przymiarka do Rajdu Hiszpańskiego świadczy o planach startów w mistrzostwach Europy?

— Takie mam plany, ale podkreślam nie zależą one wyłącznie ode mnie. Jestem gotów, samochód także...

— Ma pan na myśli słynne turbo?

— Tak, ale przesiądę się na to auto dopiero od połowy kwietnia, kiedy turbo otrzyma niezbędne dokumenty homologacyjne. Do tego czasu będę jeździł na Renault 5 Alpine.

— Zapewne wie pan już w jakich imprezach weźmie udział?

— Oczywiście, przede wszystkim w imprezach rozgrywanych w Polsce i innych państwach socjalistycznych: Rajd Polski, Warszawski, Złote Piaski w Bułgarii, Dunaju w Rumunii, Jugostawii. Oprócz tego trzy lub cztery rajdy na zachodzie Europy, w tym

ważnie. Przez trzy lata w najgłębszej tajemnicy przygotowywano samochód, który został już pokazany publicznie i nazywa się Renault 5 Turbo. Działo się tak właśnie dlatego by zdobyć również palmę pierwszeństwa w rajdach. Renault jest największą fabryką samochodów w Europie; zawsze zresztą związaną ze sportem. Przed laty (1974 r.) bardzo ciężko przeżyto w fabryce porażkę w Rajdzie Monte Carlo. Jednego dnia przysł mit o potędze. W poprzednich latach Renault wygrywało co chciało. Potem przyszła era innych samochodów: Lancii Stratos, Fiata Abartha. Renault rozpoczęło natychmiast prace nad nowym modelem — powstał Renault 5 Turbo.

— Co z mistrzostwami Polski 1980?

— Rezygnuję ze startów, o czym za chwilę. Natomiast o ile starczy czasu myślę o braniu udziału w wyścigach górskich i kilku eliminacjach wyścigowych — choćby dlatego, że w tej konkurencji najłatwiej sprawdza się samochód. Sześć lat jeździłem z przednim napędem, w tym roku przesiądę się ponownie na auto z tylnym.

— Wprowadza pan zapewne zmiany w dotychczasowym systemie przygotowań?

— Nie zmieniam ani pilota, ani swojej ekipy, która choć jest śmiesznie mała, ale jak widać skuteczna i przynosząca efekty. Samochód przygotowują: „Pan Broniek” (Bronisław Chojna) i Zbigniew Krynicki, a serwisantem jest Hieronim Zgorzelski.

— Ile ma pan lat?

— Jeszcze 33.

— Czy zaszła jakaś zmiana w technice pańskiej jazdy w porównaniu z poprzednimi sezonami?

mawiał z Jurkiem, a wraz z Piotrem Mystkowskim pierwszym na miejscu wypadku. Najbardziej mnie nurtuje to, że nie wiem dlaczego ów wypadek się wydarzył.

Sytuacja jaka się obecnie wytworzyła w Polsce skłoniła mnie do rezygnacji ze startów w mistrzostwach kraju. Po prostu nie chcę być więcej celem do ataków pijanych, podchmielonych, czy rozgoryczonych kibiców. Mam dosyć takich przygód — sypanie piachu na łukach, przeciąganie lin czy obrzucanie kamieniami. Kilka razy miałem naprawdę wiele szczęścia, bowiem kończyło się tylko na rozbiciu samochodu. Nie chciałem startować jako pierwszy, chociaż tak wynikało z numerów startowych. Może się boję? Niech stanie przede mną taki odważny i powie, że się nie boi...

— Panuje opinia, że przyczyna niektórych kolizji są zbyt szybko odcinkami specjalne.

— To prawda. Tak szybkich prób jak w Polsce nie ma na żadnym in-

Laureat Złotej Kierownicy „PS” Błażej Krupa:

DOSTANE SAMOCHÓD, OPONY ALE NIE PIĘTNASTU LUDZI



— Dlaczego właśnie tam?

— Należy zdać sobie sprawę, że pewnych imprez Polak nie może wygrać. Na niektórych rajdach, mimo iż stanowią eliminacje ME kierowców, startują zespoły fabryczne jak Ford, Fiat Abarth, Opel i inne. Jest to ogromna machina i potężna organizacja. Podam przykład Joeki Kleintta jeżdżącego na Oplach Kadecie i Asconie, Mistrz Europy — 79, startował właśnie razem z nami w Hiszpanii. Tylko dla niego przyjechały trzy ciężarówki, wyładowane po dach zamontowanymi już kołami i innymi częściami. Było tego ponad 200 kół na wszystkie rodzaje nawierzchni, ponadto cztery samochody serwisowe i dziesięciu mechaników plus samochody tzw. szybkie, dyspozycyjne. Ja byłem zaś z Piotrem jako pilotem, mechanikiem i przyrządcą, który pomagał w serwisie.

— A pan nie mógł sobie zapewnić takiego zabezpieczenia?

— To nie jest takie proste. Kleint otrzymał to wszystko ponieważ Opel wcześniej podpisał umowę z Pirelli o wspieraniu w mistrzostwach Europy. Wiąże się to z reklamą ogumienia, więc obie firmy ponoszą określone koszty. Jeżeli startuje zespół Renault — to również przyjeżdżają ciężarówki z Michelinami. Ja zaś takiego zaplecza nie mam, ponieważ nie jestem członkiem zespołu w konkretnym rajdzie i trudno mi wówczas mścić o zwycięstwie. To przecież zrozumiałe.

— Renault, akceptując pańskie plany, mogłoby chyba zapewnić taką obsługę o jakiej pan marzy?

— Nie, ponieważ dział sportu jeszcze nie ma w swoim programie mistrzostw Europy. Dostane oczywiście samochód, niezbędne części, opony, ale nie piętnastu ludzi. Na niektóre imprezy do Polski lub innych krajów socjalistycznych przyjeżdża serwis dla dwóch, trzech kierowców popieranym przez Renault. Dzieje się to zresztą według wcześniej ustalonych założeń. Może nie wszyscy się orientują, ale w dziale sportu Renault pracuje 127 osób. W planie na rok 1980 przewiduje się zdobycie mistrzostwa świata w Formule 1, 100 ludzi pracuje właśnie nad tym, resztą nad rajdami.

— To znaczy, że priorytet w Renault stanowią wyścigi, zaś rajdy są na drugim planie...

— Może nie na drugim. Myślę o nich również bardzo po-

W tym roku rozpoczyna się starty do mistrzostw świata producentów i będący sezon będzie doświadczalny. Zgodzono się również na moje starty w ME, podobnie jak wówczas, kiedy pozwolono mi jeździć w ME 1977 r., po wyprodukowaniu Renault 5 Alpine. Nigdzie się nie sprawdził samochodu tak jak w rajdach. O każdym defekcie, o każdej zauważonej nieprawidłowości musiałem natychmiast zdawać raport, posyłać polamane części itp.

Kto oprócz pana będzie startował na Renault Turbo?

— Jean Ragnotti — jedyny zawodnik fabryczny, którego zadaniem będą starty w mistrzostwach Francji, a także w kilku eliminacjach mistrzostw świata. Samochody te będą dostępne w handlu, chociaż nie tak przygotowane jak fabryczne. W przyszłym sezonie Renault zamierza już zdobyć mistrzostwo świata w rajdach.

— Czy nowy model przy swoich legendarnych już mocach (250 KM) i niskiej wadze nie jest niebezpieczny? Jest to samochód mały i szeroki...

— Przede wszystkim nie jest taki mały jak się wydaje. Przy pewnych prędkościach jest zupełnie nieistotne czy jedzie się Maluchem, Renówką czy Mercedemsem.

Z pewnością prowadził już pan egzemplarz Turbo. Jakie są różnice np. w porównaniu z Renault 5?

— Jeszcze nie, prowadziłem. Mogę natomiast podzielić się z tym co wiem na ten temat. Guy Freuquin zdobył mistrzostwo Francji w 1977 r. — walcząc między innymi z Lanciami Stratos, Abarthami jeżdżąc na Renault Alpine A 310 (grupy V). Był to najszybszy wówczas samochód, silnik 300-konny. Samochód do dzisiejszego dnia stoi w dziale sportu. Na torze Monthlery, jednego dnia, na tych samych oponach, w tych samych warunkach, Freuquin próbował swój najszybszy samochód z 1977 roku i model Turbo. Okazało się, że 250-konna Renault 5 była szybsza. Ten test mówi sam za siebie.

— Oczywiście, jeździę ostrożnie...

— ...ale szybciej.

— To także prawda.

— Widzi pan jeszcze możliwość podniesienia swoich umiejętności?

— Oczywiście. Dlatego właśnie między innymi dałem do startów w ME. Od kilku lat w Polsce kręciliśmy się we własnym sosie. Żadnych nowych twarzy, konstrukcji. Jeżeli będę się ścigał przez rok tylko z panem, a pan jest lepszy, to mogę dojść tylko do pańskiego poziomu. Jeżeli zaś zacznę z panem wygrywać, to także stanę. Nie mogę nauczyć się wiele od słabszych od siebie przeciwników, na gorszym sprzęcie. Natomiast w ME ciągle spotkać się można z najlepszymi.

W swoim czasie sporo szumu było wokół wyjazdu do szkółki słynnego Rauno Aaltonena. Zupełnie przypadkowo znalazłem się w tej grupie. Przez kilka dni trwało poznawanie rajdowego a-becadła. Byłem nawet dwa razy na dachu... Ale wszyscy, którzy w tej szkółce uczestniczyli — poszli gwałtownie do przodu. Posypały się wyniki. Pewne rzeczy należy zobaczyć, nie można do nich samemu dojść. Aaltonen pokazał nam wtedy A. Miało być i B i inne litery rajdowego alfabetu. Nic z tego nie wyszło. A jest to najtańsza metoda zdobywania doświadczeń.

— Poprzednie dwa lata należały do tragicznych w historii rajdów w Polsce...

— Przyjaźniłem się z Jurkiem Landsbergiem i razem jeździliśmy wszędzie. Jeden sezon nawet w jednym samochodzie, kiedy Jurk był moim pilotem (rok 1974). Później sam zaczął startować. Tak się składało, że w ciągu ostatnich lat, 90 procent rajdów to wspólne starty. Jest mi nawet dzisiaj ciężko o tym mówić. Śmierć trzech, nie znajomych, lecz przyjaciół szalenie mnie dotknęła, zwłaszcza, że byłem ostatni, który roz-

nym rajdzie. Wszędzie jest dużo więcej krętych tras. W Polsce podobnie takich dróg nie ma. Ponadto organizatorzy imprez w Polsce bardzo niska uwagę przywiązują do bezpieczeństwa. Zwrócił pan z pewnością uwagę z jakimi pałakami stają niektórzy do badania technicznego. Często są to jedynie same rury, nawet nie poskręcane. W jakich kaskach i z jakimi pasami jeżdżą zawodnicy... W ubiegłym roku na rajdzie Elmot po badaniu technicznym przepisom bezpieczeństwa odpowiadało zaledwie dziesięć samochodów.

— Jako wybitny zawodnik ma pan prawo zgłosić postulat pod adresem organizatorów, czy skorzysta pan z tego przywileju?

— Jak? Skoro na coroczną radę aktywu sportu samochodowego nie zaprasza się zawodników, a przybyłych nie dopuszcza do głosu. Ale jeśli już zabieram głos — to przede wszystkim za broniłem organizowania odcinków specjalnych w dwie strony. O siemdziesiąt procent niebezpieczeństwa mam za sobą jeżeli jestem ukończony trening. Błąd popełnił ktoś, kto chce wprowadzić większą ilość odcinków specjalnych poprzez jazdę tam i z powrotem tej samej próby. Chciałbym by taka osoba kiedyś wsiadła do samochodu i pojechała na trasę od cinka wiedząc, że w każdej chwili na wąskiej, krętej drodze może się ktoś pojawić z przeciwka.

— Co miałby pan do przekazania tym, którzy dopiero zaczynają marzyć o wynikach w automobilizmie?

— Rozpocząć od wyścigów. Są znacznie tańsze, mniej absorbujące niż rajdy. Proszę mi uwierzyć, można się ścigać maluchami. Sam to kiedyś robiłem. Pozwaskim gronem ludzi z czołówek niewiele zdaje sobie sprawę, że rajdowanie to ciężka, mozolna praca. Minęły czasy kiedy brykało się samochodem przez cały tydzień po mieście, potem pojechało na jednodniowy objazd tras i wygrywało rajd.

— Pańskie marzenia?

— Zrealizować start w Safari

Rozmawiał
Jerzy Jankiewicz