

# NAJTRUDNIEJ DOJECHAĆ DO METY

Jakub Pilch | Zdjęcia Władysław Rospondek, Jerzy Plutter, Tomasz Sucharda



Fiat Błażeja Krupa na odcinku specjalnym Żegocina - Młynne.

**Automobilista: Panie Błażeju, czym różniły się rajdy sprzed lat od tych, które możemy oglądać dziś?**

**Błażej Krupa:** Wszystkim! Rajd w samym zamyśle, te 110-120 lat temu, to była jazda z punktu A do punktu B z zadaniem osiągnięcia celu. Potem trzeba było pokonać trasę w wyznaczonym czasie. Pierwsze rajdy miały 100 czy 200 km, dopiero późniejsze były dłuższe. Później trasę podzielono na etapy. Teraz najbardziej podobny do prawdziwych rajdów, które mam na myśli, jest Paryż - Dakar, dziś zwany po prostu Rajdem Dakar. W ostatnich latach odbywał się w Ameryce Południowej, a w następnym roku trasa będzie wiodła przez Arabię Saudyjską. Choć i tu mam olbrzymie zastrzeżenie: myśmy kiedyś jeździli praktycznie non stop od startu do mety. Taka impreza jak Dakar, która ma

parę tysięcy kilometrów, oczywiście jest podzielona na etapy. Pomiedzy nimi są dosyć długie przerwy, które pozwalają zawodnikom na regenerację sił. Ta regeneracja odbywa się w bardzo różnych warunkach, np. ekipy biedne nocują w namiotach i koniec. Ekipy bogate, które walczą o zwycięstwo, mają swoje klimatyzowane motorhome'y, które dysponują kuchnią, fizjoterapeutą, psychologiem – po prostu całym sztabem. A dawniej Sobiesław Zasada, jego koledzy, w tym ja, jeździliśmy sami. W najlepszym przypadku z serwisem: na przykład Sobek jeździł z bratem i szwagrem. Ja jako serwis w moim pierwszym Rajdzie Polski 50 lat temu zabrałem ze sobą szwagra i młodszego kolegę ze szkoły. Miałem zatem serwis, który z wyjątkiem umycia szyby, nic mi nie mógł pomóc, ponieważ ani oni, ani ja nie mieliśmy żadnych

Jak mają się współczesne rajdy do tych sprzed lat? Jak dojechać do mety nie dysponując żadnymi częściami zapasowymi? Na te i inne pytania odpowiada rajdowiec Błażej Krupa, z którym rozmawiam z okazji 50. rocznicy Rajdu Polski 1969.



„Na wyposażeniu mojego samochodu była pompka, dwie łyżki do opon i dwie dętki.”



części. Jedyne, co miałem, to mały zestaw podstawowych kluczy do Fiata, czyli 10, 13, 17, 19, obciążki, młotek, kawałek drutu i tyle. O kupnie części zapasowych do tego auta w ogóle nie było mowy. Dziś w Rajdzie Polski większość załóg posiada serwis z drugim i trzecim samochodem w częściach. Są w stanie wymienić całe zawieszenie, skrzynię biegów itd. Rozmawiamy zatem o zupełnie innym świecie. To tak, jakby pan z pisania na komputerze musiał przerzucić się na pisanie ręczne i to nie wiem, czy nie gęsim piórem.

**A: Czyli jest to zupełnie co innego...**

**BK:** To są dwie zupełnie różne dyscypliny sportu! Rajdów w dawnej formie już nie ma. I to nie tylko moje zdanie, ale wszystkich zawodników, którzy kiedyś uprawiali tę dyscyplinę sportu samochodowego. Dzisiaj jest to

zorganizowane, powolne przemieszczanie się grupy samochodów między różnymi punktami, które są startami poszczególnych odcinków wyścigowych. Dawniej kierowca musiał przygotować samochód, musiał być sprawny psychicznie i fizycznie, musiał być najedzony. Starty odbywały się głównie po południu lub wieczorem. Kierowca jechał całą noc, bardzo często też następny dzień (jeśli to był krótki rajd jak np. do Mistrzostw Polski), a w przypadku rajdów o bardziej poważne mistrzostwo Europy z reguły była też druga noc i drugi dzień. Imprezy rajdowe miały ok. 3000 km. Jeśli przeliczymy to na liczbę godzin spędzonych w aucie, zrozumiemy, jak długie były to imprezy. Dziś jest to powiedzmy 500 km, z czego 350 km to odcinki specjalne, a reszta to nie przekładające się na nic dojazdówki. I to jest rozłożone na trzy dni! Jeśli spojrzymy na pierwszy rajd,

w którym startowałem z Krzysztofem Komornickim (było to w Czechosłowacji w 1970 r., a jechaliśmy Renault Alpine), to tam przeciętna na wąskich krętych drózkach wynosiła w nocy nawet 85 km/h. Albo Rajd Polski w 1973, który poprowadzony był kompletnymi bezdrożami (nawet nie drogami polnymi) – tam przeciętne prędkości dochodziły nawet do 100 km/h. A przecież trzeba było pamiętać o podaniu sędziemu karty drogowej, której wypełnianie zawsze chwilę trwało, ruszeniu od stolika, itd. To były często wyścigi na normalnych drogach, łącznie z przejazdem przez miejscowości. Dziś maksymalna prędkość, którą każdy zawodnik może rozwinąć na drodze publicznej między odcinkami specjalnymi, wynosi 90 km/h. Pozostała zatem tylko nazwa – „rajd”, która jest niewłaściwa, ale nikt lepszej nie wymyślił.

**A: Kiedy forma rajdów zaczęła się zmieniać? To musiał być przecież proces.**

**BK:** Oczywiście, że to był proces, związany z rozwojem motoryzacji, zwiększeniem się liczby samochodów i poprawieniem nawierzchni. Powoli, ale co roku, zmniejszała się liczba odcinków szutrowych, dominujących w pierwszej połowie XX w. Pierwsza duża zmiana nastąpiła w 1974, a związana była z kryzysem paliwowym. Większość krajów wprowadziła wtedy ograniczenia szybkości, które dotyczyły również tych, którzy jechali w rajdach, gdzie dotąd ograniczeń szybkości nie było. Druga zmiana przypadła na przełom lat 70. i 80., kiedy Audi powróciło do pomysłu samochodu z napędem na 4 koła. Gdy pracowałem w Anglii chcąc zarobić na swoje pierwsze rajdowe auto, na rynku był tylko jeden taki samochód – Interceptor FF. Audi wprowadziło model quattro i doskonale pamiętam premierę tego auta na jednym z portugalskich rajdów. Hannu Mikkola pojechał jako otwierający rajd – tak zwana „zerówka”. Większość odcinków specjalnych biegła po szutrze. Proszę sobie wyobrazić, że on w tym quattro w porównaniu z resztą zawodników jadących autami z napędem na 2 koła, miał czas lepszy o ok. 3 sekundy na każdym kilometrze. A przypomnę, że nie ścigał się z nimi w żadnej klasyfikacji – to oni między sobą walczyli o zwycięstwo, a on ten rajd tylko otwierał. Poza tym w końcu lat 70. nastąpiła era turbo i moc silników znacznie się zwiększyła. Turbo dodane do napędu 4x4 spowodowało, że auta stały się niezwykle szybkie. No i ostatnia przyczyna zmian – rozwój telewizji. Do połowy, może do końca lat 70. rajdy rozgrywano głównie nocą, co było elementem utrudniającym jazdę kierowcom. Miało to też ten plus, że rajd nocny nie kolidował z ruchem drogowym, który był nieporównywalnie mniejszy niż dzisiaj. Telewizja nie mogła niestety pokazać rajdu odbywającego się nocy, bo poza światłami na ekranach nic by nie było widać. Ten rozwój zdarzeń paradoksalnie przyczynił się do upadku „prawdziwych” rajdów.

Samochód Błażeja Krupy pod bazą rajdu - Hotelem Cracovia.



Halogeny były niezwykle kosztowne. Jeśli nie były akurat używane, lepiej było osłonić je pokrowcami.





## Rajd Polski 1969

### **A: Rozumiem, że w czasach, o których Pan mówi, zawodnicy musieli mieć znacznie większe umiejętności?**

**BK:** Raczej zupełnie inne. Do dziś przyjaźnię się z Sobieśławem Zasadą. To dzięki niemu zresztą zainteresowałem się rajdami. Chciałem być taki jak on, chciałem podróżować po świecie, a rajdy dawały taką możliwość, bo przecież zdobycie paszportu prywatnego było bardzo trudne. Przejechałem z Zasadą dwa Rajdy Safari i muszę powiedzieć, że Sobek był i do dzisiaj jest przykładem zawodnika, niezwykle wytrzymałego, potrafiącego odpowiednio rozłożyć siły. Jeśli rajd był trzydniowy, on potrafił rozłożyć siły na 3 dni, miesięczny – na miesiąc. Dlatego na pierwszych odcinkach specjalnych rzadko kiedy mieścił się w pierwszej dziesiątce. Wiedział, że przyjdzie druga noc, kiedy zawodnicy flaczeją, spada ostrość widzenia, zmniejsza się refleks. On zaś trzymał swoje tempo, był dzięki temu najbardziej skuteczny i nierzadko pierwszy dojeżdżał do mety.

### **A: Czy Rajd Polski '69 był imprezą wysokiej rangi?**

**BK:** Kontaktów między naszym, socjalistycznym światem, a światem zachodnim (ale również i wschodnim) było niezwykle mało. To był rajd rangi mistrzostw Europy i był jednym z ważniejszych na kontynencie. Siłą rzeczy, było to miejsce kontaktu między zawodnikami polskimi, a zagranicznymi. Proszę pamiętać, że te kontakty były oficjalnie ograniczane. Podczas rajdu „bezpieka” pilnowała naszych hoteli. Baza rajdu była w Hotelu Cracovia. Wie pan, ilu „bezpieczników” wszędzie się kręciło? Było ich naprawdę bardzo dużo. Kiedy rajd wystartował, całe nasze towarzystwo wymknęło im się z rąk. Dla nas to była jedyna możliwość porozmawiania z zawodnikami z Niemiec Zachodnich, Francji, Wielkiej Brytanii, a nawet z zawodnikami radzieckimi – Litwinami, Estończykami, którzy przyjechali Moskwiaczami i Zaporozcami. W dodatku było na rajdzie wielu przedstawicieli firm olejowych, oponiarskich, był przedstawiciel Forda, ludzie z serwisu Renault... To była jedyna okazja, żeby z nimi porozmawiać, czegoś się dowiedzieć, popytać, czasem zdobyć lub kupić. Prawdziwe okno na świat. Dla nas, zawodników, ten rajd był niezwykle ważny, bo był jedynym rajdem międzynarodowym w ciągu całego sezonu w Polsce.

### **A: Czy ten rajd (jakkolwiek) odstawał od analogicznych imprez rozgrywanych na Zachodzie? Wiemy, jaka była rzeczywistość, ale nie było tak, że przy tego rodzaju imprezach ze wszystkich sił chciano pokazać się z jak najlepszej strony?**

**BK:** Wszystko robione było na miarę naszych możliwości. Rajd odstawał na tyle, na ile polska rzeczywistość odstawała od rzeczywistości na zachodzie Europy. Trzeba pamiętać o ważnej rzeczy: rok 1969 to era późnego Gomułki, który samochodami gardził, ale sam od lat jeździł Mercedesami 300. Zwykli ludzie w najlepszym wypadku mogli kupić Syrenę. To był sam początek



Fiat 124 Sport Coupé kontra Ford Escort – kto będzie szybszy?



Zawodnicy ze Związku Radzieckiego w pogoni za Błażem Krupą. W tle ustawione rzędem Jelcze „Ogórki”.



ery Fiata 125p, którego produkcja była bardzo mała, a władza nie wiedziała, jak do sprawy podejść. Ludzi chcących kupić taki samochód było znacznie więcej niż wyprodukowanych aut. To przekładało się na fakt, że sport samochodowy był przez władze ignorowany. Nie był nagłaśniany, nie miał poparcia partii i rządu, więc przy organizacji rajdu nie mogło być mowy o żadnym „zastaw się, a postaw się”. Organizator – Polski Związek Motorowy robił co mógł, ale miał swoje ograniczenia. Z kolei dla zawodników zagranicznych interesujące było to, że w ogóle mogli przyjechać za „żelazną kurtynę” i zobaczyć, jak tutaj wygląda życie. Mogli jechać w długim rajdzie trudnymi, dziurawymi drogami i próbować zdobyć jakieś punkty czy puchary. O ile oczywiście o te punkty walczyli, bo byli przecież i tacy, którzy przyjeżdżali tu kogoś odwiedzić, albo zwyczajnie się zabawić.

### **A: Jakim samochodem Pan wystartował?**

**BK:** To był Fiat 124 Sport Coupé o mocy 90 KM i pojemności 1437 ccm. (Błażej Krupa pokazuje zdjęcie, na którym sprawdza ciśnienie w kole swojego Fiata) O elektrycznym kompresorze nikt nie marzył.

Jazda bez trzymanki! Felgi Moskwiacza prawie dotykają podłoża.





Wyścig drugiego dnia. Krzysztof Komornicki już jako widz, obok z prawej siedzi Marek Wachowski. Na zdjęciu obok Renault Alpine A110 Komornickiego po wyrotce w Lasku Wolskim.

Na wyposażeniu mojego samochodu, w cudzysłowie rajdowego, była pompka, dwie łyżki do opon i dwie dętki. Mój pilot w tym rajdzie – Wiesław Mrówczyński został moim pilotem dlatego, że u naszego znajomego kupił cztery radialne opony Dunlop SP 68 w rozmiarze 165 SR 13. Jakoś dowiedziałem się, że takie opony ma Ksawery Frank, który prowadził jedną z dwóch czy trzech istniejących wtedy w Warszawie firm pośredniczących przy sprzedaży samochodów. Pojechałem do niego, usłyszałem, że opony kosztują 6000 zł. Było to dużo więcej niż mogłem wydać. Usłyszał to Wiesław, który przysłuchiwał się rozmowie. Powiedział, że kupi te opony, pojedziemy razem i będzie moim pilotem, ale resztę kosztów uczestnictwa w rajdzie pokryje ja. Krótka konkretna rozmowa. Zgodziłem się od razu. Opony były najbardziej deficytowym towarem samochodowym w całym bloku wschodnim przez pełen okres istnienia socjalizmu. Nie muszę chyba mówić, że w samochodzie na kole zapasowym był już tylko jakiś „kapeć”. W przypadku złapania gumy trzeba było wymienić dętkę (o ile dziura nie była za duża) i jechać dalej. Części nie miałem żadnych – dosłownie zero. Miałem małą brezentową torebkę z paroma kluczami, jakiś drut i tyle. A samochód? Używałem go normalnie do jazdy. Tak samo robili zresztą wszyscy moi koledzy zawodnicy. Samochody rajdowe były używane codziennie na dojazdy do pracy czy wyjazdy rodzinne. Proszę spojrzeć, nie był nawet wzmocniony rurami.

**A: To dlatego powiedział Pan, że auto rajdowe było jedynie w cudzysłowie...**

**BK:** Tak jest. Pracowałem na ten samochód w Anglii i Szwecji od 1967 do 1968 r. Kupiłem go w salonie Fiata w Sztokholmie. Wyposażony był w trzypunktowe pasy bezpieczeństwa marki Klippan, co odróżniało go od innych aut na rajdach w Polsce. Pałąk, na którym zamontowane były reflektory, oraz płyta osłaniająca miskę olejową zostały zrobione w warsztacie mojego ojca. Tu też były potrzebne modyfikacje – pierwszy pałąk

pod wpływem drgań i wstrząsów urwał się, tak samo jak płyta, szczęśliwie było to na treningu. Reflektory natomiast wyposażone były w najwyklesze żarówki. Nie robiłem żadnych zmian w układzie elektrycznym, ale miałem za to bardzo wówczas modne dwutonowe „fanfary” uruchamiane przyciskiem na desce rozdzielczej! Używałem ich jednak bardzo rzadko. Żeby zobaczyć, jak wygląda trasa rajdu, w tym odcinku specjalne, których na ponad 2200 km było 16, wybrałem się z Wiesławem Mrówczyńskim na trening. Do treningów zawsze przykładałem dużą wagę i przejeżdżałem całą trasę. W skład tego rajdu wchodziły też dwa wyścigi otwierające zarówno pierwszy, jak i drugi dzień zawodów. Obydwa odbywały się na lotnisku w Czyżynach pod Nową Huta. Gdy wyjechaliśmy na rajd z Warszawy do Krakowa, gdzieś za Kielcami pedał gazu wpadł mi w podłogę. Zatrzymałem się, otworzyłem maskę i zobaczyłem, że blaszana spinka łącząca dwa ciągi gazu po prostu pękła. Znikąd pomocy! Proszę sobie wyobrazić, że nagle na drodze pojawił się Fiat 125p, chyba taksówka. Zatrzymałem go, powiedziałem, co się stało i poprosiłem taksówkarza, żeby podwiózł mnie do najbliższego warsztatu. Pamiętajmy, że to był lipiec 1969, półtora roku po tym, jak FSO na Żeraniu wypuściła pierwsze Fiaty 125p – były to zatem samochody bardzo rzadkie. Kierowca kazał mi poczekać i po chwili znalazł u siebie właśnie taką spinkę. Mieliśmy szczęście. Byłem jednak mało doświadczony, bo na rajd zapomniałem wyposażyć się w dodatkową spinkę. Na szczęście ta od taksówkarza wytrzymała całe zawody, co nie powtórzyło się już w 1971 podczas Rajdu Monte Carlo. Wtedy taka sama spinka pękła, gdy do mety brakowało nam niecałe 200 km, a byliśmy jedynym Fiatem 125p, który utrzymał się tak długo w rajdzie. Byłem wtedy pilotem Krzysztofa Komornickiego. Noc, śnieżycy, francuskie Alpy, bardzo złe warunki. Otworzyłem maskę, usiadłem na pasie podokiennej i w trakcie jazdy dodawałem gazu ręką przekręcając ciągiem gaźnika. Krzysztof do przodu nic nie widział z powodu otwartej maski, ale wychylił się



## Rajd Polski 1969



Z lewej widać absolutną wówczas nowość: Fiat 125p załogi Janusz Wojtyna / Bronisław Czekała.

do połowy przez okno w drzwiach, ledwo sięgał do pedału hamulca i tak prowadził przez kilkanaście kilometrów. Dojechaliśmy do punktu kontroli czasu i co się okazało? Serwis, na który tak liczyliśmy, stał nie tam, gdzie był punkt, tylko na równoległej ulicy 200 metrów dalej. Na następnym etapie przekroczyliśmy 30-minutowy limit spóźnień i tak przez spinkę skończyliśmy przed czasem rajd Monte Carlo.

### **A: Mówił Pan, że na rajdy wybierał się bez części zapasowych. Da się przejechać rajd tak, żeby zupełnie nic nie zaskoczyło załogi?**

**BK:** Czasami dawało się. Podczas Rajdu Polski 1969 urwał się mi się przedni amortyzator gdzieś w połowie trasy. Odkręciłem tłukący się korpus amortyzatora i dokończyłem rajd tylko na trzech pozostałych. Nie mogłem co prawda jechać tak szybko jak wcześniej, ale na mecie byłem i tak 12. w generalce. Uszkodzonej części nie wyrzuciłem, tylko włożyłem do bagażnika. Po powrocie do Warszawy w warsztacie dospawano mi urwany kawałek i amortyzator służył „jak nowy”.

### **A: Nie wszystko można przecież naprawić. Co w przypadku większej awarii?**

**BK:** Koniec zawodów. Ale pierwszy, drugi, trzeci rajd przejechałem bez żadnej usterki. Rajd Polski z 1969 również tak przejechałem, jeśli nie liczyć tego jednego amortyzatora. A wie pan, gdzie się tankowało? Na stacjach CPN. Rajd miał ponad 2200 km, trzeba więc było zużyć co najmniej 300 litrów benzyny, a zbiornik miał około 50 litrów. Przynajmniej 6-7 razy musiałem się zatrzymać i zatankować na czynnej stacji. Nie miałem serwisu z kanistrami, jedliśmy bułki z serem zabrane jeszcze z hotelu i popijaliśmy kubańskim nektarem z mango w puszkach. I jakoś z Wiesławem przeżyliśmy.

### **A: Pański samochód miał numer 63. Czy numery były przydzielane według jakiejś zasady?**

**BK:** Dawniej tak. Małe samochody z silnikami o małej pojemności miały niskie numery i one jako pierwsze starto-

wały. Ale gdy na trasie auta mocniejsze zaczynały doganiać te słabsze, pojawiał się problem z wyprzedzaniem. Dlatego na początku lat 70. odwrócono tę kolejność.

### **A: Rajd z 1969 r. wygrał Sobiesław Zasada...**

**BK:** Tak, ale z tym też wiąże się pewna historia. Przy wjeździe do Świdnicy był objazd. Sobek pomylił trasę i nie mógł znaleźć następnego punktu kontroli czasu. Nie tylko zresztą on, tak pojechało paru innych kierowców. Dopiero po kilku kilometrach zorientował się, że coś jest nie tak, zawrócił i trafił na właściwą drogę. Trafił co prawda na PKC, ale spóźnił się 6 minut, co spowodowało, że różnica między nim a drugim w klasyfikacji Belgiem Gilbertem Staepelaerem zmalała do niewiele ponad 3 minuty. Ten incydent opisał potem dziennikarz z Austrii (notabene pilot innej załogi), insynuując, że wyniki rajdów w Polsce są ustawiane. Rzeczywistość była zupełnie inna. Organizatorzy bardzo uważali, by nie być posądzonymi o sprzyjanie lokalnym zawodnikom. Sam się o tym przekonałem w 1974 r., gdy jadąc Renault 12 Gordini wygrywałem ten sam rajd z vice-mistrzem Europy z Austrii – Klausem Russlingiem jadącym na Porsche. Ogłaszanie i dopasowywanie wyników trwało kilkadziesiąt godzin i dało zwycięstwo o dwadzieścia sekund nie mnie, tylko zagranicznemu i bardziej utytułowanemu kierowcy.

### **A: Jakie były dalsze losy Pańskiego Fiata?**

**BK:** Niestety po jednym sezonie (w którym przejechałem 3 rajdy do MP i 3 okręgówki) zobaczyłem, że jego karoseria straciła miejscami sztywność, a blacha w paru punktach wymagała pospawania. Stwierdziłem, że nie mam za dużo pieniędzy, ale mimo tego go wyremontuję. Wiedziałem, że w tamtych czasach największe w Polsce zainteresowanie używanymi samochodami przypada na tydzień przed 1 listopada. Wtedy też auta kosztowały najwięcej i rzeczywiście ja ten samochód wtedy sprzedałem. Widziałem go jeszcze z 5 czy 7 lat później, miał charakterystyczną naklejkę z napisem po szwedzku na tylnej szybie, w dalszym ciągu wspaniale się prezentował, ale nie wiem, co działo się później. Mam nawet pomysł, żeby takiego Fiata dziś kupić, ale nie bardzo mam go gdzie trzymać.

### **A: Wspomniał Pan o zmarłym właśnie Krzysztofie Komornickim. Proszę o nim opowiedzieć...**

**BK:** Przejeździłem z nim 4 sezony jako pilot i bardzo dużo się od niego nauczyłem. Zobaczyłem przede wszystkim, jak szybko można jeździć w różnych warunkach, szczególnie na szutrze, bo Krzysztof bez wątpienia był najszybszy w Polsce. Bardzo umiejętnie stosował tzw. międzyzaga. Taka ciekawostka: w 1973 r. podczas Rajdu Polski w 125p pękła nam obudowa sprzęgła. Krzysztof ponad 900 kilometrów szaleńczej gonitwy po bezdrożach przejechał bez sprzęgła, zmieniając biegi w górę i w dół tylko umiejętnie operując gazem! Najlepsi kierowcy w Polsce zawsze pochodzili z okolic Krakowa. Mieli, gdzie ćwiczyć: wszędzie góry, kręte drogi, a zimą dużo śniegu. Dla nich był przeznaczony kultowy, bardzo wąski odcinek specjalny prowadzący po parku na obrzeżach Krakowa – słynny Lasek Wolski. Ktoś, kto wygrywał Lasek Wolski, był w towarzystwie królem rajdów. Było wtedy „trzech muszkieterów” – Zasada, Komornicki, Nowicki. Krzysztof Komornicki naturalnie też chciał być królem, a zawody w 1969 rozpoczął pechowo. Jechał Renault Alpine 110, niestety musiał zatrzymać się podczas wyścigu, by usunąć jakąś usterkę. Stratę nadrabiał potem na kolejnych OS-ach. W trakcie jazdy „w lasku”, zaczął padać deszcz, Krzysztof wszedł w jeden z ostatnich zakrętów na tyle szybko, że wpadł do rowu wywracając się na dach. Alpine, którą jechał, nie miała żadnych wzmocnień, więc





Pilot Wiesław Mrówczyński tankuje Fiata na stacji CPN w Wiśle.

dach przycięli pilota i kierowcę. Jeden z gapiów krzychał: „nie podchodzić, bo wybuchnie!”, co było bzdurą, ale przecież uwięzieni w aucie to słyszeli. Na szczęście stali tam też zawodnicy Stanisław Dalka i Jan Czyżyk, którzy skrzyknęli ludzi, by postawili auto na koła. Alpine była bardzo lekka i w paru chłopa wyniesiono auto na drogę, ale do dalszej jazdy w tych zawodach już się nie nadawała. Alpine została szybko odbudowana i z Krzysztofem jeździłem nią na prawym fotelu rajdy do mistrzostw Europy w 1970 r., a w 1971 pojechałem tym autem na własny ślub. Po wielu latach ten właśnie egzemplarz kupił kolekcjoner rajdowych Alpine z Niemiec i pięknie ją odbudował. Obiecał, że kiedyś ją mi wypożyczy.

**A: To ciekawe, że swoim zwykłym Fiatem wyprzedzał Pan na Rajdzie '69 samochody znacznie mocniejsze**

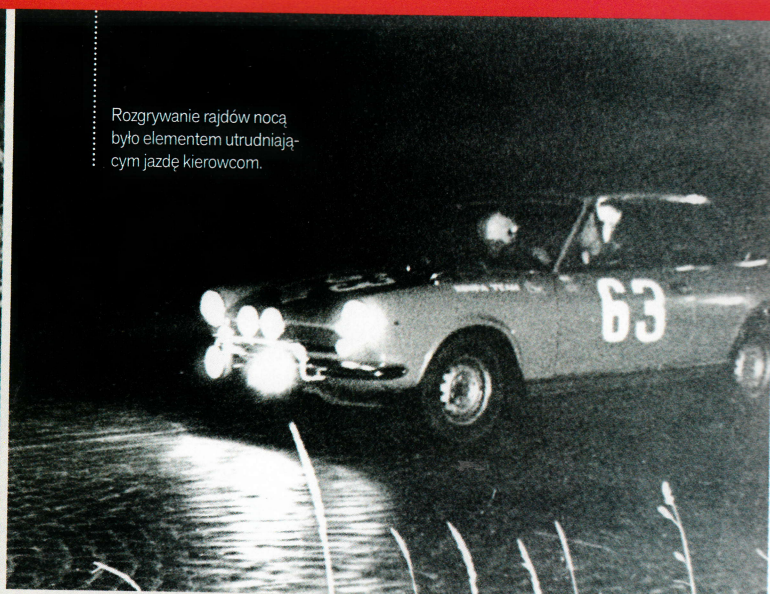
**BK:** Tak było. Gdy przyjechaliśmy na metę pod hotel Cracovia, gdzie była też baza rajdu, udaliśmy się z Wiesiem Mrówczyńskim do pokoju umyć się i ogolić. Był starszy ode mnie o ponad 10 lat. Powiedział mi ze śmiechem, ale prawie ze łzami w oczach: „Ty gówniarzu! kilkanaście razy startowałem w Rajdzie Polski i ani razu nie dojechałem do mety. A ty dojechałeś za pierwszym razem i to na takim miejscu!” (śmiech) A przecież jechałem połowę zawodów na 3 amortyzatorach! Mam jeszcze jedno wspomnienie z tego rajdu. Po mecie, następnej nocy zebraliśmy się wielką międzynarodową grupą u kogoś w apartamencie, bo tylko tam był telewizor w hotelu i oglądaliśmy lądowanie Armstronga na Księżycu. To była ta noc, 20 lipca 1969. Przyszli do nas również zawodnicy z ZSRR i razem siedzieliśmy w zadymionym pokoju do 5 rano oglądając transmisję na małym, słabym, czarno-białym telewizorku. Niezapomniane przeżycie.

**A: Co było najtrudniejsze w Rajdzie Polski '69?**

**BK:** To, co zawsze – dojechać do mety. Zasada zawsze mówi: nie ważne, kto jest pierwszy na pierwszym odcinku. Ważne, kto będzie pierwszy na mecie.

**A: Dziękuję Panu za rozmowę.**

Rozgrywanie rajdów nocą było elementem utrudniającym jazdę kierowcom.



**PRASA PISAŁA**

**Sobiesław Zasada zwycięzcą Rajdu Polski**

Od specjalnego wysłannika

KRAKÓW (teleksem). Po wycofaniu się Krzysztofa Komoruckiego z Rajdu Polski, walka o zwycięstwo w klasyfikacji generalnej rozegrała się w zasadzie między Sobiesławem Zasadą i Bełżem Staspałarcem. A niemieckie ostre boje toczyli kierowcy o następną miejscę.

Po wróceniu na lotnisko, swyramem w belgijskim mieście przez Zasadę i uroczystym przekazaniu walki między Staspałarcem a kierowcą niemieckim, sobiesławem Zasadą, w mieście Kraków zwycięstwem Polski... w mieście Kraków kierowcy wycofali się na trasie Kraków - Warszawa. Z. J. startujących zebrał się w mieście Kraków. Sobiesław Zasada zwycięzcą Rajdu Polski. Sobiesław Zasada zwycięzcą Rajdu Polski. Sobiesław Zasada zwycięzcą Rajdu Polski.

**SŁO O SPORT**  
**W trójmecz sukces lekko**

W Los Angeles odbył się trójmecz teni... W trójmecz sukces lekko. W trójmecz sukces lekko. W trójmecz sukces lekko.



**Historyczna data — 20 lipca 1969 roku, godz. 21.18**  
**Człowiek na Księżycu**  
**Armstrong i Aldrin wylądowali w rejonie Morza Spokoju**

„Słowo Powszechne” z 21 lipca donosiło o lądowaniu człowieka na Księżycu... i o zwycięstwie Sobiesława Zasady w Rajdzie Polski.

