Gazeta Olsztyńska 29.12.75

B. Krupa rajdowy mistrz krajów socjalistycznych

Przedstawiamy Błażeja Krupę (Stomil Olsztyn) najlepszego kierowcę rajdowego w historii sportu samochodowego Warmii i Mazur. Mistrzostwo Polski w rajdach, tytuł mistrza i dwa wicemistrza Polski w wyścigach zdobył Błażej Krupa w 1974 r. W roku bieżącym ponownie tytuł mistrza Polski w rajdach i największy dotychczas sukces, tytuł mistrza krajów socjalistycznych w rajdach samochodowych.

Błażej Krupa w 1975 roku startował w 10 rajdach, kończąc wszystkie imprezy zagraniczne i trzy krajowe do mistrzostw Polski.

Oto historia tegorocznych sukcesów. Imprezy krajowe: Rajd „Kormorana" el. MP — I miejsce, Rajd „Dolnośląski" el. MP — I miejsce, Rajd „Wisły" el. MP — II miejsce. Imprezy zagraniczne — eliminacje Pucharu Pokoju i Przyjaźni: Rajd „Volan" (Węgry) — III miejsce, Rajd „Złote Piaski" (Bułgaria) — V miejsce, Rajd „Tatry" (Czechosłowacja) — II miejsce, Rajd „Wartburga" (NRD) — I miejsce i Rajd „Ruska Zima" — I miejsce.

— Jakie były początki twojej kariery rajdowca?

— Wszystko zaczęło się w roku 1965, czyli 10 lat temu od „Pogoni za dzikiem", ale z prawdziwym rajdem spotkałem się w rok później na rajdzie „Kurpie", gdzie startowałem na „Fiacie 600". Dopiero jednak w cztery lata od mojego pierwszego startu zakosztowałem trudnej sztuki rajdowania. W 1969 roku startując na samochodzie „Fiat 124 Coupe" osiągnąłem swój pierwszy sukces zdobywając wicemistrzostwo Polski w rajdach. Niestety, tylko rok startowałem jako pierwszy zawodnik. W latach 1970—1973 jeździłem najpierw z Robertem Muchą — fabrycznym kierowcą FSO a później z Krzysztofem Komornickim, zdobywając w tym czasie dwa tytuły mistrza i jeden wicemistrza Polski. Wspólnie z Krzysztofem od roku 1972 startuję w barwach olsztyńskiego Stomilu.

— Dla wielu, nawet fachowców, ubiegłoroczne sukcesy były zaskoczeniem, ale czy dla wszystkich?

— Był jeden człowiek, który wierzył, że potrafię w jeździe sportowej prowadzić szybko samochód. To Krzysztof Komornicki, którego byłem ostatnim partnerem nim samodzielnie znów zasiadłem za kierownicą. W czasie wspólnych startów z Krzyskiem wiele doświadczyłem. Jest to świetnie jeżdżący kierowca rajdowy. Na wielu ciężkich imprezach zagranicznych nieraz zastępowałem Komornickiego za kierownicą samochodu rajdowego, dzięki czemu wiele się nauczyłem, a on znał dobrze moje umiejętności.

— Dotychczas jeździłeś tylko na samochodach z tylnym napędem, a twoja „Renówka" ma przedni napęd. Jest to zupełnie inna technika jazdy. Natomiast swoje starty nowym samochodem rozpocząłeś od ostrej jazdy. Wiem, że inni rajdowcy zagraniczni przesiadając się na przedni napęd mieli poważne trudności z jazdą sportową, jak np. świetny rajdowiec bułgarski Ilia Czubrykow, twój największy konkurent w tegorocznych rajdach o mistrzostwo krajów socjalistycznych.

— Tak, jazda samochodem z przednim napędem o dużej mocy silnika, a przecież moje „Renault-12 Gordini", na którym jeździłem w ubiegłym roku, miało około 150 KM, jest całkiem inna niż samochody z tylnym napędem, którymi jeździłem dotychczas. Praktycznie musiałem się wszystkiego uczyć od początku. Najgorsze jednak w tym wszystkim było to, iż trenowałem przed rajdami na „Polskim Fiacie 125" w dodatku seryjnym o małej mocy. Trenowanie na tym samym samochodzie, na którym się startuje jeżeli auto jest tzw. II grupy — „przerabiane", jest niemożliwe, po prostu za duże ryzyko uszkodzenia i bardzo wysokie koszty eksploatacji takiego samochodu. Wobec tego z konieczności musiałem trenować na samochodzie o całkiem innej technice jazdy niż ten, na którym startowałem w rajdzie. Wspólnie z Jerzym Landsbergiem, świetnym zresztą kierowcą rajdowym, który również miał przerwę w startach, jako pierwszy zawodnik, ciężką pracą doszliśmy do opanowania nowej techniki jazdy. Nasza praca poparta dobrym samochodem i serwisem technicznym, pozwoliła mi w ubiegłym roku zdobyć dwa tytuły mistrza i wicemistrza Polski w rajdach oraz w wyścigach.

— Ubiegły rok był nie tylko owocny w sukcesy, ale i szczęśliwy. Co wpłynęło na to, że w tym roku wiodło ci się gorzej, zmiana pilota, większa konkurencja, czy jeszcze — szybsze auto?

— To fakt, że w tym roku zmieniłem pilota, Jerzy Landsberg wrócił znów za kierownicę samochodu rajdowego, zresztą z bardzo dobrym skutkiem wchodząc ponownie do czołówki polskich kierowców rajdowych. Zacząłem jeździć z Piotrem Mystkowskim, pilotem wypróbowanym, który jak to się mówi „z niejednego pieca jadł chleb". Piotrek od wielu lat jest zaliczany do ścisłego grona najlepszych naszych pilotów rajdowych. W przyszłym roku również zamierzamy startować wspólnie, co jest potwierdzeniem, że wybrałem właściwego partnera. W połowie roku rzeczywiście nie wyglądało na to, że koniec sezonu będzie tak owocny. Samochód „Renault-17 Gordini", którym w tym roku jeździłem we wszystkich rajdach do mistrzostw krajów socjalistycznych, jest bardzo szybki i mogący rozwijać szybkość do 200 km/godz. Może zabrakło mi ostatnio przysłowiowego łutu szczęścia, który każdemu rajdowemu kierowcy jest bardzo potrzebny.

— Jesteś pracowitym zawodnikiem, i to jest chyba jednym z elementów sukcesów.

— Od początku mojej kariery rajdowej zawsze uważałem, że solidne przygotowanie do imprezy również w sportach samochodowych ma bardzo duże znaczenie. Nie jestem wyjątkowo zdolny dlatego też swój skromny talent muszę poprzeć solidną pracą na treningach. Tak samo jak ja twierdzą i najlepsi. Pod koniec ubiegłego roku wspólnie z kolegami z czołówki krajowej byłem w szkółce rajdowej znakomitego Fina Rauno Altonena, gdzie stwierdziłem, iż fińscy kierowcy rajdowi na treningu przejeżdżają co najmniej po 20 razy jeden odcinek specjalny, a jeżeli jest to konieczne, to nawet na jeden zakręt poświęcają w czasie treningu wiele czasu. Ja też w miarę posiadanych możliwości staram się przynajmniej w części tak trenować jak Finowie, gdyż oni w sztuce rajdowania są najlepsi. Dzięki współpracy z przemysłem oponiarskim w tym roku miałem udostępniony samochód treningowy z olsztyńskiego Stomilu, co bardzo pomagało we właściwym przygotowaniu się do rajdów i uzyskaniu takiego wyniku. Do treningu używałem samochodu o przednim napędzie, tj. o takim samym na jakim startowałem. Ponadto Olsztyńskie Zakłady Opon Samochodowych udostępniły mi potrzebną liczbę i rodzaje opon własnej produkcji do treningów i startów. Obie strony wyniosły z tej współpracy spore korzyści. Ja miałem na czym trenować i startować. A jej produkty są reklamowane przez moje udziały na rajdach zagranicznych w wielu państwach europejskich.

— Sympatycy sportu samochodowego w Olsztyńskiem interesują się twoimi planami startowymi na rok przyszły.

— Zacznę od imprez najważniejszych w moim przyszłorocznym kalendarzu. Przede wszystkim będę startował w eliminacjach rajdowych Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Z uwagi na brak czasu i możliwości sprzętowe zrezygnuję całkowicie ze startu w wyścigach samochodowych o mistrzostwo Polski, a pod znakiem zapytania stoją również moje starty w rajdach krajowych. Chętnie wystartowałbym w rajdach, które interesowałyby polski przemysł oponiarski. Tam, gdzie Stomil pragnie uzyskać rynki zbytu na swoje wyroby.

— Czy interesowałby ciebie układ — „Polski Fiat", a duże rajdy, np. Safari, Monte Carlo lub inne.

— To pytanie mnie zaskoczyło. Wielu dziennikarzy zadawało już mi różne pytania, ale na ten temat jesteś pierwszy. Oczywiście, że tak. Każdy start, który nie będzie kolidował z kalendarzem rozgrywek państw socjalistycznych oraz potrzebami Stomilu chętnie przyjmę. Jednak, jak do tej pory, nie miałem jeszcze takiej propozycji. Ze swojej strony uważam, że taki start byłby dla mnie pomyślny, gdyż imprezy, w których startuje FSO, należą do trudnych i szybkich, a tego typu rajdy szczególnie mi odpowiadają. Chciałbym wystartować również w jednym z rajdów skandynawskich.

Wszyscy olsztyńscy kibice sportu samochodowego serdecznie gratulują ci dotychczasowych sukcesów i czekają na następne, nie mniejsze niż dotychczas.

Błażej Krupa za naszym pośrednictwem dziękuje wszystkim tym, którzy pomogli w uzyskaniu tegorocznego wyniku, a szczególnie dyrekcji OZOS-u i Auto-Moto-Klubowi Stomil Olsztyn i oczywiście kibicom.

Rozmawiał:

WIESŁAW GRABARCZYK