

## Błażej Krupa

— Często powracam pamięcią do zdarzeń z Rajdu Polski w 1984 roku. Był to mój pierwszy występ po przerwie spowodowanej dolegliwościami kręgosłupa — typowymi dla kierowców rajdowych. Czułem, że mamy szansę na zajęcie wysokiej lokaty — warunki pogodowe były trudne, a w takich jeździ mi się zawsze znakomicie.

Przypuszczenia sprawdziły się — zajmowaliśmy od początku wysoką, drugą pozycję w klasyfikacji generalnej.

Na dziesiątym odcinku specjalnym w świetłach reflektorów przebijających strugi deszczu zobaczyłem nagle stojącego na jezdni człowieka w kasku na głowie, machającego w sposób dla mnie jednoznaczny: oczekującego pomocy. Poznałem go — był to B. Mellender, pilot Carlssona.

— Co się stało z kierowcą? — przemknęło mi przez głowę w momencie, gdy nacisnąłem hamulec.

Na krótkim odcinku mokrej jezdni trudno było zatrzymać pojazd. Walczyłem rozpaczliwie ze ślizgającymi się kołami, starając się nie stracić panowania nad kierownicą. Nie udało się — wpadłem do rowu o trzy metry za stojącą w nim „Mazdą” Szwedów.

Wyskoczyliśmy wraz z Piotrem Mystkowskim z samochodu i wtedy dopiero zorientowaliśmy się, że nic się Carlssonowi nie stało!

Wspólnymi siłami wypchnęliśmy z bagnistego rowu „Mazdę”. Sądziiliśmy, że z kolei rywale pomogą nam wydobyc naszego „Renaulta 11”. Tymczasem Szwedzi zamarkowali jedynie pchanie, po czym wsiadli do swojego auta i odjechali...

Przejeżdżały koło nas inne samochody rajdowe. Nie zatrzymał się nikt, a my nie próbowaliśmy wzywać pomocy — przecież nic się nam nie stało, byliśmy całkiem zdrowi. Po 24 minutach przyjechała karetka pogotowia, wraz z lekarzem i sanitariuszem wypchnęliśmy nareszcie „Renaulta” na szosę.

Zamiast walczyć o zwycięstwo — zajęliśmy 13 lokatę. Ingvar Carlsson wygrał rajd. Tłumaczył się później, że... musiał osiągnąć sukces. Nam gorzko porażki oświadczył wyróżnienie „Fair Play” przyznane przez Międzynarodowy Komitet w Paryżu.



Przejeżdżam rocznie autem około stu tysięcy kilometrów. Sprawy bezpieczeństwa i pomocy innym użytkownikom dróg są mi bliskie. Widziałem wiele zdarzeń tragicznych na jezdni. Obowiązkiem człowieka, kierowcy, zawodnika jest udzielać pomocy nie bacząc na własny wynik. Gdybym raz jeszcze znalazł się w takiej sytuacji — postąpiłbym tak samo!

Prawdą jest, że my z Piotrem jako pierwsi udzieliliśmy pomocy Januszowi Szerli i Markowi Oziębło podczas Rajdu Barbórki w 1988 roku. Wszak przecież często o życiu decydują pierwsze minuty po wypadku — nie można czekać biernie na karetkę pogotowia, nawet jeśli wiadomo, że przyjedzie ona dosłownie za chwilę.

Tymczasem widzowie czy zawodnicy w tych pierwszych chwilach zachowują się często biernie. Dlatego właśnie podczas zakończenia sezonu 1988 w Krakowie postuluje, aby każdy kierowca zdobywający licencję sportową musiał ukończyć specjalistyczny kurs niesienia pierwszej pomocy. Zatrzymanie się przy wypadku jest moralnym obowiązkiem każdego zawodnika. Przecież następnym razem on właśnie może potrzebować czyjejś pomocy!

Myślę, że podobnie jak ja rozumuje wielu innych kierowców. Świadczy o tym na przykład fakt, że w 1988 roku Dyplom Honorowy Fair Play otrzymał Antoni Skudło — zawodnik wyścigowy Automobilklubu Śląskiego.

Niektórzy mówią: „Krupa startuje coraz rzadziej, nie chce przegrywać, może się boi?”. Tak nie jest, choć w moim przypadku dewiza „jak cię widzą, tak cię piszą” jest bardzo aktualna. Nie mam tyle czasu na sport jak niegdyś — pochłania mnie praca zawodowa. Z wykształcenia jestem ekonomistą ze specjalnością handlu zagranicznego — prowadzę oddział firmy ELF, największego francuskiego koncernu. To duże obciążenie.

Ale w sporcie nie powiedziałem jeszcze ostatniego słowa. Zamierzam jeszcze powalczyć! A że umiem przegrywać — wiadać to chyba było najlepiej w ubiegłym sezonie, gdy zdecydowałem się na uczestnictwo w imprezach na seryjnym samochodzie, będąc na starcie praktycznie przegrany w stosunku do rywali.

W ubiegłym roku start w Rajdzie Polski nam nie wyszedł — musieliśmy z Piotrem Mystkowskim się wycofać. Mam nadzieję, że tym razem będzie lepiej!