

41 RAJD POLSKI. Dziesiąty odcinek specjalny długości 9,6 km na trasie Kozia Hala — Zieloniec. Strzałka szybkościomierza w Renault 11 Turbo skacze pomiędzy 170—180 km na godzinę. Nagle w pełnych światłach pokazuje się sylwetka w jasnym kombinezonie, dramatycznie macha rękami. Coś się stało, wypadek! — to pierwsza myśl Błażeja Krupy. Ułamek sekundy później — trzeba zatrzymać samochód! Gwałtowne hamowanie i niebieskie Renault po krótkim tańcu na zsoście, chcąc uniknąć wjechania na wzywającego pomocy — ląduje w rowie.

Okazało się, że z drogi wcześniej wypadł lider Ingvar Carlsson i Renny Mellander ze Szwecji na Mazdzie RX-7.

Przystąpiono do rutynowych w takich przypadkach czynności. Szwedzi poprosili jednak, by Błażej Krupa i Piotr Mystkowski najpierw pomogli wypchnąć Mazdę. Tak się stało. Potem czwórka wzięła się za Renaulta. Trwało to jednak tylko około minuty. Szwedzi porzucili Polaków, wsiedli do swojej Mazdy i pomknęli po zwycięstwo.

Służby ratunkowe, zaniepokojone brakiem na mecie polskiej załogi, wysłały pomoc. Krupa z Mystkowskim straciłi 23 minuty i drugą pozycję w rajdzie, plasując się ostatecznie na 13 miejscu w klasyfikacji generalnej.

Podczas konferencji prasowej kończącej rajd Szwedzi zostali niemal zmuszeni do wykrzuszenia przeprosin, a Ingvar Carlsson powiedział: „Nie mogliśmy dłużej czekać, ponieważ baliśmy się sponsora, który wymaga od nas jazdy, a nie parkowania”.

Już kiedyś padło podobne stwierdzenie. Niki Lauda kilka lat temu nie zatrzymał się przy płonącym rywalu, a przecież kiedyś sam nie zginął tylko dlatego, że inni zawodnicy nie myśleli tak jak on.

Sporty motorowe, automobilizm, a szczególnie rajdy, w których często rywale pozostają sami bez świadków, są miejscem nieczystej gry. Bywa też inaczej. Każde zawody w sportach motorowych mają w sobie element niebezpieczeństwa. Zawodnicy wiedzą do brzo o ryzyku towarzyszącym

ich startom. Dlatego też od najdawniejszych czasów zaczął kształtować się niepisany, lecz ważny kodeks norm etycznego postępowania, którego naczelną zasadą jest poszanowanie zdrowia i życia każdego z rywali i fair play, czyli dosłownie „czysta gra”. Każda postawa i każde postępowanie zgodne z tym niepisany kodeksem cieszą się powszechnym uznaniem, zaś czyny i postawy odmienne dezaprobatą.

Błażej Krupa i Piotr Mystkowski zyskali powszechne uznanie, sympatię i szacunek dla sportowego gestu, a biuletyn „Auto Moto Sport” wystąpił do Międzynarodowego Komitetu Fair Play o przyznanie nagrody. Przed kilkoma tygodniami z Paryża nadeszła wiadomość, że polscy rajdowcy zostali nagrodzeni dyplomem honorowym.

— Jak odebrał pan wiadomość o tym wyróżnieniu — pytamy Błażeja Krupę tuż po zakończeniu 42 Rajdu Polskiego.

— Z zażenowaniem z jednej strony, z drugiej zaś z ogromną satysfakcją. To jest zdanie

ludzi zupełnie niezależnych, dlatego tak cieszy ocena naszego czynu.

— Jak pan patrzy po roku na owo wydarzenie, którego wówczas nie chciał pan komentować?

— Z takim samym niesmakiem. Zawsze i w każdych okolicznościach zatrzymam się... i przecież nie dla nagrody.

— Tuż po 41 Rajdzie Polskiego w tygodniku motoryzacyjnym ukazał się komentarz, w którym autor napisał, że powinniście zająć się jazdą, a nie czynami samarytańskimi...

— Pozostawiam ten cytat bez odpowiedzi.

WYSTARCZY UŚCISK DŁONI..

— Czy w rajdach często zdarzają się podobne incydenty?

— Jeśli chodzi o postępki Carlsona, to dość rzadko. Wbrew pozorom, wśród kierowców istnieje ogromna solidarność. Oczywiście są sympatie i antypatie. Wielokrotnie świadczymy sobie pomoc. W naszym sporcie jest to bardzo ważne.

— Czy może pan podać jakiś przykład?

— W pewnym okresie często startowaliśmy z Antonio Za-

ninim. Podczas Rajdu Ziół Piaski, w czasie ulewy, zobaczyliśmy w światłach naszej Renault Alpine, że w jego Porsche „siada” tylna opona. Otrzeźwił go, zaś potem oświełaliśmy wymianę koła. Ponieważ tylne koło Porsche nie mieściło mu się w samochodzie, zabraliśmy je do naszego pojazdu i oddaliśmy serwisowi Zaniniego po przejechaniu jeszcze jednego oesu.

— Jak wam podziękował?

— Nikt niczego nie oczekuje. Często wystarczy uścisk dłoni, słowo — dziękuję i głębokie spojrzenie sobie w oczy. Dodam, że podobne stosunki mieliśmy i nadal mamy z wieloma zawodnikami z czołówki

europejskiej. Jedziemy przecież na tym samym wózku, chociaż nie w tym samym samochodzie. Podobna solidarność panuje między pilotami, skoczkami spadochronowymi.

Od 1978 roku nie jeździłem z niższym numerem startowym niż 10, a brałem udział od tego czasu w ponad 40 rajdach i wśród czołówki nie zdarzył się incydent podobny do tego, którego autorem był Carlsson.

— Jak pan ocenia dzisiaj swoją jazdę?

— Gdybym miał obecne doświadczenie i zdrowie sprzed 10 lat...

— Jeździ pan jednak skutecznie...

— Zdaniem niektórych działaczy, osiągam słabsze wyniki, mówią o mnie — stary. Zresztą podobne zdanie wypowiada część dziennikarzy. Także kibice bezліśnie żądają ode mnie wyłącznie pierwszego miejsca. Od dwóch lat, siadając za kierownicą seryjnego Renault 11 Turbo bez 150 KM, zakładam, że nie zwyciężę w klasyfikacji generalnej.

— Kilkanaście dni temu, podczas 42 RP, istniała taka szansa.

— Tak. Towarzyszyły jednak temu pewne okoliczności. Walczyłem o pierwsze miejsce wbrew sobie, wbrew zdrowemu rozsądkowi. Walka o utrzymanie drugiego miejsca i chęć wygrania skończyła się na czwartym. Od 1969 roku, czyli podczas 13 startów w Rajdzie Polskiego, zawsze dawałem z siebie wszystko, pokazywałem się z najlepszej strony, ale nigdy nie dysponowa-

łem samochodem, który umożliwiłby mi walkę o zwycięstwo. Tym razem było podobnie. Attila Ferjancz i Braniślav Kuzmić mieli w Renault 5 Turbo po 250 KM, zaś Opel Henka Vossena 260 KM. Zauważyłem, że w pewnej fazie Kuzmić miał kłopoty z silnikiem, porywał poduszki i jego szanse poważnie zmalały; z Vossenem natomiast miałem nadzieję wygrać. Postawiłem wszystko na jedną kartę. Na odcinku Michałkowo — Walim uderzyłem w krawężnik, uszkodziłem koło i... straciłem 2,5 minuty. Spadłem na czwarte miejsce. Spotkałem się z wieloma pretensjami. Gdybym ukończył rajd na drugim miejscu, także część działaczy, kibiców i dziennikarzy byłaby niezadowolona.

— Nasuwa się jedno pytanie. Dlaczego nie jeździ pan na szybszych samochodach?

— Udało mi się załatwić Renault 11 Turbo. Chętnie pojedę na lepszym sprzęcie, ale kto da Renault 5 Maxi Turbo? — urządzenie z wtryskiem wody do układu chłodzenia, podwójnym turbo, 16-calowymi kołami, elektroniką, chyba bardziej skomplikowane niż wóz Formuły 1, kosztujące około 150 tys. dolarów i wymagające obsługi przez wysokiej klasy specjalistów z różnych dziedzin i laboratorium badawczego. Tego nie da się przeskoczyć. Na to może sobie pozwolić tylko fabryka z jednym zawodnikiem, w tym przypadku Jeanem Ragnottim.

— Polonez 2000 pana nie kuszi?

— W ciągu całej mojej kariery nie otrzymałem nigdy propozycji startu na polskim samochodzie.

— Jakie plany startowe?

— Rajdy Hebros w Bułgarii, Jugosławii i Warszawski.

— Sądzę, że po pańskiej wypowiedzi kibice będą bardziej wyrozumiali.

— Może.

Jerzy JANKIEWICZ



Wręczenie nagród Fair Play nastąpi jesienią w Paryżu. Międzynarodowy Komitet Fair Play powstał w 1963 r. z inicjatywy Międzynarodowej Rady Wychowania Fizycznego i Sportu (CIEPS), Międzynarodowego Stowarzyszenia Frasz Sportowej (AIPS), UNESCO i MKOl. Przewodniczącym jest słynny ongiś tenisista Jean Borotra, a sekretarzem Janusz Piewciewicz, członkiem indywidualnym honorowy przew. komisji wysłgów torowych przy FIM, Władysław Piętrzak.

Wśród laureatów dość licznie reprezentowani są przedstawiciele dyscyplin motorowych. Na liście figurują automobilista Andre Bastin (Luksemburg) oraz motocykliści: Ole Olsen (Dania), Franco Gualdi (Włochy), Erik Stendlund (Szwecja), a także Polak Stanisław Olszewski, który był nagrodzony w 1980 r.



Renault 11 Turbo w pełnej gali rajdowej — samochód, na którym od dwóch lat startuje Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim. Fot. Tadeusz Szwed