

## XXVIII Rajd Polski - Zwycięstwo Krzysztofa Komornickiego



Po raz piąty Mieczysław Kamiński podjął się funkcji komandora Rajdu Polski, a trzeci kolejny raz. Wcześniej tylko J. Regulski w latach dwudziestych i trzydziestych występował w tej roli aż osmiokrotnie. Kierownictwo rajdu przetrwało w prawie nie zmienionym składzie z 1967 r. i tylko powrócili do funkcji w rajdzie znani od lat działacze, jak J. Skalda, W. Abratowski i Z. Rudolf. Ciągłe trwał Wysoki Protektorat premiera Józefa Cyrankiewicza, a Komitet Honorowy też prezentował się okazale, ale to już był nie zmieniony zwyczaj, odkąd Rajd Polski stał się imprezą międzynarodową o znaczeniu europejskim. A więc czym był ten rajd? Był Eliminacją Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Europy Producentów dla Grupy II z I oraz grupy III.

Eliminacją Pucharu Europy, Eliminacją Mistrzostw Krajów Demokracji Ludowej, Eliminacją Mistrzostw Francji i III Eliminacją Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Wg ówczesnie obowiązującego załącznika „J” FIA dopuszczało do rajdu samochody wyprodukowane przed 31.12.1963 r. i homologowane przed 30.06.1968 r., przy czym grupę II wraz z I stanowiły samochody turystyczne, seryjne (minimum 1000 egzemplarzy prod.) grupą III, tzw. samochody „wielkiej turystyki” (minimum 500 produkcji). W grupie II + I samochody podzielone były na 6 klas:

- klasa 1 do 850 cm<sup>3</sup>
- klasa 2 851 – 1150 cm<sup>3</sup>
- klasa 3 1151 – 1300 cm<sup>3</sup>
- klasa 4 1301 – 1600 cm<sup>3</sup>
- klasa 5 1601 – 2000 cm<sup>3</sup>
- klasa 6 powyżej 2000 cm<sup>3</sup>.

W grupie III regulamin przewidywał tylko dwie klasy:  
klasę 7 do 1600 cm<sup>3</sup>  
klasę 8 ponad 1600 cm<sup>3</sup>.

Większość uszkodzeń samochodów karana była punktami, najwyżej zaś naruszanie przepisów o ruchu drogowym, bo aż 200–400 punktów karnych.

Długość XXVIII Rajdu Polski wynosiła 3043 km, a na trasie usytuowano 343 km prób sportowych (11%). Szczególnym dystansem wyróżniał się dwukrotnie przejeżdżany OS Baligród – Ustrzyki Górne o długości 46,5 km. Na trasie jazdy okrężnej (SO) ustanowiono 40 PKC i 20 PKP.

Regulamin Eliminacji do RSME w tym roku nie przewidywał współczynnika wyrównawczego „R”, a zatem każda sekunda przejazdu odcinka specjalnego i próby Sp 3 zamieniana była na 1 punkt karny, zaś każde 0,1 sek. na próbach Sp 1 oraz Sg odpowiednio na 0,1 punktu karnego – przestały się liczyć auta o małej mocy i szybkości. Średnie szybkości oscylowały w różnych rejonach rajdu między 60 a 70 km/godz., ale były też na Dolnym Śląsku na przełomie drugiej nocy rajdu i takie odcinki, gdzie wyznaczono 81 km/godz., i to w najtrudniejszym terenie.

Być może, że zeszłoroczne trudy rajdu zarówno od strony kompozycji trasy, jak i aury, jaka towarzyszyła zawodom, stały się przyczyną, że na XXVIII Rajd Polski nie przyjechali ani czołowi zawodnicy Europy, ani zespoły fabryczne, dla których była to eliminacja mistrzostw Europy marek samochodów. Obiektywnie rzecz ujmując, kilkanaście eliminacji mistrzostw Europy zapewne rozpraszało czołówkę na wiele rajdów, jednak główne przyczyny wydają się tkwić w interesach fabryk. Stąd wybór określonych rajdów związanych z potencjalnym rynkiem zbytu i prezentacja tam swoich wyrobów. Polska, niestety nie była takim miejscem. Tylko Renault, dbający o sprzedaż swoich aut w Polsce, zorganizował zespół fabryczny złożony z zawodników polskich (K. Komornicki – Wiśniowski, Kec – Klima, Soczek – Kofaczkowski). Zgłosił się też zespół Skody, Moskwicza, ale to była II, a nawet III liga rajdowców europejskich – i to pod względem umiejętności kierowców, jak i sprzętu, który nie przystawał do czołówki europejskiej. W takiej sytuacji zespoły z Czechosłowacji i Związku Radzieckiego stały się „solą rajdu”. Oczywiście krajowa czołówka z S. Zasadą, K. Komornickim, A. Weinerem miała największe szanse na zwycięstwo lub miejsca w ścisłej czołówce rajdu. Większość zawodników krajowych, w tym załogi Automobilklubu Krakowskiego, nastawiła się na wynik tylko w pierwszej części rajdu zaliczanej do klasyfikacji mistrzostw Polski. Na całą trasę z załóg krakowskich wyjechali S. Zasada – J. Dobrzański (Porsche 911 TT), J. Soczek – Zb. Kołaczkowski (Renault 10) i Cz. Murawski jako pilot H. Rucińskiego. Komisja techniczna ostatecznie zakwalifikowała 54 samochody, w tym dwa Polskie Fiaty 1500, których produkcję niedawno rozpoczęto. Zgłoszone w I grupie auta posiadali L. Bielak z Wł. Domańskim i państwo Marian i Janina Jasińscy. Najwięcej załóg zagranicznych wystawiły zespoły z Czechosłowacji, Szwecji i Związku Radzieckiego.

1 sierpnia o godzinie 15.00 na lotnisku w Czyżynach rozpoczęła się próba szybkości płaskiej (Sp). Trasa, nie zmieniona od lat, wynosiła 17 km. 25 tysięcy widzów zgromadziło się wzdłuż trasy, by obserwować emocjonujące wyścigi. Zwycięzcom, a także i uczestnikom nie szczędzono owacji. Było jednak na co popatrzeć. Tak zaciętych pojedynków dawno już w Krakowie nie oglądano. W klasie znakomicie spisywały się Skoda MB 1100, a w klasie 3 zwracał uwagę widzów przepiękny przejazd K. Komornickiego na Renault Gordini (fot. 17). Godny tytułu mistrza Europy był popisowy przejazd S. Zasady na Porsche. Uzyskał on najlepszy czas i wynikiem 1 min. 30 sek. poprawił zeszłoroczny rekord okrążenia czyżyńskiej trasy należący do Włocha Cella – czas odpowiadał przeciętnej szybkości 136 km/godz. Pierwszymi pechowcami rajdu i wyścigu byli Markowski – Varisella, którym zdefektowała skrzynia biegów, i Krakowczyk – Borowicz, którym pękła oś. Niesławą okryła się załoga Chudziak – Kochanowski w Saabie, która na ostatniej prostej zajechała drogę Borowiczowi w Steyr Puchu. Przez sędziów zostali potraktowani łagodnie, ale los sam wymierzył im karę w dalszej części rajdu. Już po wyścigu w Czyżynach S. Zasada miał znaczną przewagę



Fot. 17 K. Komornicki w czasie wyścigu w Rakowicach podczas XXVIII Rajdu Polski - 1968 rok (ze zbioru K. Komornickiego)

nad K. Komornickim, wynosiła ona 61 sekund. Kolejne OS-y potwierdzały, że załoga S. Zasada - J. Dobrzański jest znakomicie dysponowana. Dwa OS-y (9,6 km) w Bieszczadach dały S. Zasadzie już bardzo dużą przewagę. Za nim trwała jednak zacięta rywalizacja między K. Komornickim a Czechosłowakami Kecem (Renault Gordini) i Horsakiem (Skoda MB 1100). Była pierwsza noc rajdu, gdy rozpoczęła się selekcja załóg. Na drodze z Grybowa do PKC-10 w Dukli wydarzył się nie znany mi z żadnych dotychczasowych rajdów przypadek.

Otóż na tzw. hopce, za którą był niewidoczny zakręt, pierwsi wylecieli z drogi Gawrylkiewicz z Wojtaszkiem na Fiacie 124. Kiedy wysiadali z samochodu, tylko raptowne schylenie głów uratowało ich od fatalnych następstw spotkania z Porsche Szwedów, którzy tą samą drogą opuścili trasę, tyle że poszybowali szybciej, wyżej i dalej. Poza tymi dwiema jeszcze trzy inne załogi spotkały się na ściernisku.

Gdy rajd dotarł do podnóża Równicy, na PKC 19 zameldowało się już tylko 45 załóg. Odpadały na ogół załogi mniej doświadczone, ale i znani zawodnicy jak Smorawiński - Zembrzusi, z zagranicznych zaś „szczawiki” rajdowe ze Szwecji. Sobiesław Zasada na SG - „Równica” miał najlepszy czas dnia wyprzedzając na próbie K. Komornickiego aż o 15 sek. (4 km). Dobrze spisali się znani zawodnicy A. Krakowskiego, „kręcili” trzecie czasy w swoich klasach - K. Jaromin - E. Oprocha w kl. I, R. Nowicki - Elżbieta Wojtowicz w kl. IV, dobrze jechał też H. Ruciński wiozący Cz. Murawskiego z A. Krakowskiego (w kl. IV 2 czas).

Do II Etapu rajdu stanęło 31 zawodników, jechały nadal w komplecie zespoły narodowe CSRS, Polski i ZSRR, a także dwa fabryczne: Renault i Skody. Zmieniła się pogoda i nadchodziła druga noc rajdu - najtrudniejsza.

Na Dolnym Śląsku w górskim terenie ulokowane były na trasie dwa bloki prób sportowych. Na trasie z Zieleńca do Jugowic między PKC-23 i PKC-25 na dystansie 111 km ustawiono 4 OS-y i 1 Sg o łącznej długości 51 km (!). Drugi blok OS-ów ulokowano między PKC-29 Jugowice a PKC-30 Kudowa Zdrój, gdzie na

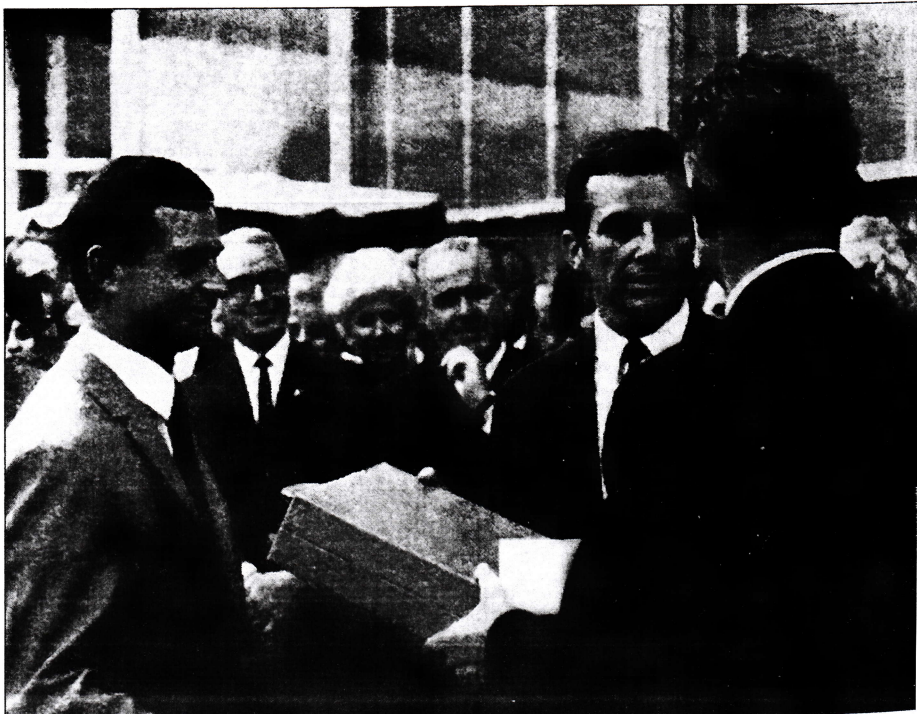
97 km było 4 odcinki specjalne o łącznej długości 44 km (!). Niejako „przerwywnikiem” między tymi blokami OS-ów była próba Sp-2 za PKC-26 na dystansie 62 km. Strumienie wody lejące się z nieba, i środek drugiej nocy jazdy bez odpoczynku i te... bloki OS-ów, jeden po drugim bez możliwości ingerencji serwisów, bo krótka dojazdówka nie pozwalała na wypracowanie choćby 3 minut czasu. Kto tutaj przetrwał w stawce jadących, liczył się wysoko w klasyfikacji. Tu musiały rozstrzygnąć się losy rajdu. I tak się stało.

Na próbie szybkości Sp-2 S. Zasada w strumieniach wody wyjechał z trasy i rozbił Porsche. Przegrał rajd, który miał wygrany. Taktyka, zwykle mocna strona kunsztu tego kierowcy, tym razem gdzieś się zapodziała.

W takiej sytuacji utworzyła się nowa czołówka rajdu, teraz próby wygrywał K. Komornicki, a za nim walczyli Czechosłowacy na Skodach i Renault Gordini. Wszystkie załogi jechały ze spóźnieniami.

Najmniejsze mieli K. Komornicki - Z. Wiśniowski: tylko 1 minutę, Czesi mieli 6 minut, a weteran Rajdów Polski Nielsen na Volvo 124 S aż 12 minut.

W krakowski rejon rajdu na PKC-35 w Żywcu wjechało już tylko 18 samochodów, a wśród nich tylko jedna załoga Automobilklubu Krakowskiego J. Soczek - Zb. Kołaczkowski, i to na odległym miejscu, z dużym spóźnieniem. Czy mogło być lepiej? Zapewne. Ostatnie dwa odcinki specjalne rajdu Limanowa - Złudza z szaleńczym zjazdem z przełęczy na Ostrej, czy Młynne - Żegocina, też z niezwykle szybkim zjazdem na ostatnich 3 km, nie mogły już zmienić klasyfikacji na czołowych miejscach. Zawodnicy zachowywali daleko idącą ostrożność i można było odnieść wrażenie, że ostatni OS już ich niewiele obchodzi. Tylko rozklekotane Moskwicze z załogami Związku Radzieckiego „spadały” do Żegociny na granicy, a może poza granicą zdrowego rozsądku. Rajd miał już swojego bohatera i po Żegocinie tylko wyjątkowy kataklizm na „dojazdówce” do Krakowa mógł coś zmienić. Był nim Krzysztof Komornicki. Przetrwał i jak rzadko



Fot. 18 K. Komornicki po zwyciężki XXVIII Rajdzie Polski (Arch. autora)

kiedy wytrzymał wszystkie przeciwności. Pięknie umyte w Żegocinie auto, a pan Krzysztof odświeżony zmierzał w towarzystwie auta serwisowego do mety w Krakowie. Jaki nastrój mu towarzyszył – łatwo sobie wyobrazić. Po wielu latach startów i przeciwności losu miał swoje pierwsze największe godziny szczęścia (fot. 18). K. Komornicki do dziś w Krakowie jest jedną z legend i postacią, o której ciągle się jeszcze mówi. Zasużył na to, gdy przebojem wszedł do czołówki krajowej jeszcze w końcu lat pięćdziesiątych, zadziwiając dynamiką jazdy. Taki też był w latach krakowskich, nie tylko na trasach rajdów, ale i jako działacz Zarządu Automobilklubu Krakowskiego.

W Krakowie na mecie tłumy widzów oczekiwały i wiatowały na część zwycięzców rajdu: Krzysztofa Komornickiego i Z. Wiśniowskiego.

Zadziwiające były miejsca zawodników radzieckich na Mokwiczach. Zajęli oni V i VI m. w klasyfikacji generalnej.

Swoją pierwszy poważny sukces odniósł Ryszard Zyszkowski z T. Kurmanowiczem w Fiacie 850. Ukończyli rajd na X m. w klasyfikacji generalnej i byli jedyną oprócz zwycięzców załogą polską w pierwszej dziesiątce.

W ogóle sklasyfikowano 15 załóg. Brak homologacji dla Polskich Fiatów 125p sprawił, że pomimo zajęcia na trasie rajdu 7 (L. Bielak) i 14 m. nie zostali oni uwzględnieni w wynikach w konkurencji międzynarodowej.

XXVIII Rajd Polski był dziesiątym kolejnym rajdem zorganizowanym przez działaczy Automobilklubu Krakowskiego.

W pierwszych latach liczba załóg zagranicznych ciągle wzrastała, spadała natomiast liczba uczestników krajowych. Ten fakt i inne uwagi przewijały się w dyskusjach porajdowych. Dały też impuls do zajęcia oficjalnego stanowiska przez organizatorów z Automobilklubu Krakowskiego.

*„Rajd Polski finansowany jest wyłącznie przez Polski Związek Motorowy, podczas kiedy rajdy w krajach zachodnioeuropejskich, jak również w części krajów europejskich (NRD, CSRS) finansowane są przez przedsiębiorstwa – fabryki samochodów, fabryki opon, przedsiębiorstwa produkcji olejów i benzyny. Stąd nakłady finansowe na rajdy są kilka lub kilkanaście razy wyższe od naszych. Tego progu przekroczyć nie potrafimy, przynajmniej w najbliższym czasie. Od nakładów finansowych zależy bowiem wysokość nagród oraz sfera propagandowa.*

*W każdym z konkurencyjnych rajdów liczba uczestniczących załóg na samochodach produkcji rodzimej wynosi 66% wszystkich uczestniczących załóg. Mamy nadzieję, że dzięki produkcji Fiatów 125p procent ten i u nas ulegnie poprawie od następnego rajdu.*

*Rajd Polski ustawiony w kalendarzu imprez FIA odbywa się w okresie, w którym co 10 dni jest rajd międzynarodowy i zawodnicy nie mają czasu na trening przed rajdem ani też na przygotowanie samochodu. Rajd Polski jest imprezą trudną przez swoją długość wynoszącą od szeregu lat ok. 3000 km przy bardzo wysokich średnich szybkościach. Rajd Polski jest mało reklamowaną imprezą wśród szerokiej rzeszy zawodników zagranicznych, otrzymują oni wprawdzie nasze foldery i regulaminy, ale to nie odnosi właściwie skutku. Wzrasta stale ilość konkurentów Rajdu Polski jako imprezy międzynarodowej – np. Rajd Wełtawa (CSRS), Rajd Pneumant (NRD), Rajd Dunaju i inne, przez co uczestnicy nie nadążają czasowo obsłużyć wszystkich tych rajdów, wybierają raczej krótsze...“*

Sprawy te i inne zostały przedyskutowane na wszystkich szczeblach PZM i oto powstały wytyczne dla XXIX Rajdu Polski, który miał odbyć się 17–19.07.1969 r. – XXIX Rajd Polski będzie rajdem indywidualnych mistrzostw Europy kierowców.

- *„Rajd odbędzie się na terenie 2300 km, przerwa po pierwszym etapie będzie miała miejsce w Krakowie, zaś wyścig na lotnisku (Sp) odbędzie się dwukrotnie w pierwszym i drugim dniu rajdu.*

- *Wysokość nagród zostanie zwiększona trzykrotnie.*

- *Zarząd Główny PZM zaprosi na nasz rajd – na własny koszt 4 – 5 dziennikarzy sportowych państw zachodnich, którzy*

*będą propagowali XXIX Rajd Polski na zachodzie Europy (szkoda, że dopiero teraz – aut.).*

- *Członkowie Komitetu Organizacyjnego rajdu będą uczestniczyli w wyjazdach ekipy naszych zawodników na rajdy zagraniczne ze względu na szersze propagowanie XXIX RP oraz celem podpatrzenia szczegółów organizacyjnych tych rajdów“.*

Takie stanowisko organizatorów na ogół trafnie sformułowało sytuację wokół Rajdu Polski, znalazło też jak widać zrozumienie w ZG PZM. Szkoda tylko, że istniejące obiektywnie warunki, głównie natury politycznej, były barierą nie do przejścia. Na tej bowiem doktrynie i wynikającym z tego brakiem wolnego rynku samochodowego zasadał się brak zainteresowania firmą Polską i stąd brało się ignorowanie mistrzostw Europy Producentów w takim kraju jak Polska Rzeczpospolita Ludowa.