

prawą dłoń od złamanej kości i lekki niedowład ręki. A przecież starcie nastąpiło przy dziecinnej prędkości!

„Pewnie nie powiem nic nowego. Szukam w tym sporcie ryzyka, emocji, walki, wyzycia się. Rajdy są tylko pozornie zabawą w kręcenie kierownicą i dodawanie gazu na odcinkach prostych. W praktyce rzecz jest bardziej skomplikowana. Kiedy wchodzi w zakręt nigdy nie wiem co mnie na nim czeka. Może rozlany olej, może szuter. Utrzymanie wskazówki szybkościomierza na liczbie 130, może 140, może więcej, lub mniej kilometrów na godzinę, zaczyna być sztuką. Przepraszam, ale niewygodnie jest mówić o sobie i o sprawach oczywistych dla każdego rajdowca”.

OPINIE LUDZI...

Postronnych: — Krzysztof Komornicki jeździ dobrze. Może czasami robi wokół siebie za dużo szumu. Ma talent. Mógłby go wykorzystać lepiej.

Niechętnych: — Czysty zabijaka. Nigdy nie wiadomo jaki numer może wyciąć. Ot, taki współczesny Kmicic. Tyle, że dosiadający nie jednego, ale kilkudziesięciu koni mechanicznych.

Przyjaciół: — Jest najszybszy w Polsce. Mógłby wygrać z Zasadą, Złote serce i ręce urodzonego mistrza kierownicy.



„Interesuje pana, kto może sobie pozwolić na udział w rajdach samochodowych. Przede wszystkim zapaleńcy. Ludzie, którzy jamia na drodze małe i duże przeszkody. Bogaci, a takich w naszym kraju za dużo nie ma, szybko by zbankrutowali, gdyby opierali się tylko o samych siebie. Rajdowca polski, zanim otrzyma poparcie zasobnych firm samochodowych szuka-

jących okazji do zareklamowania własnych wyrobów, żyje dzięki kolegom i zaprzyjaźnionym stajom obsłudze samochodów, w których znajduje narzędzia i części do szykowania silnika i innych ważnych części pojazdu zwanego samochodem rajdowym. Przed laty moja Renówka istniała tylko dzięki życzliwości warstata na Bema w Warszawie”.

KOMORNICKI ma talent i mógłby go wykorzystać lepiej.

„Wie pan najlepiej, ile w sporcie jest wart talent bez pracy, treningu. Diablenie mało. Kierowcy zawodowi siedzą tygodniowo po 30-40 godzin za kierownicą. I to jakich godzin. Twardej, zdecydowanej jazdy z pełną szybkością, z zaciętością, z bezlitosnym katowaniem silników. Po wydużeniu wszystkich mocy z jednego wozu siadają do następnego. My obchodzimy się z naszymi samochodami jak z dziećmi, delikatnie. Są to przecież często nasze prywatne samochody. A jeśli przydzielone przez klub, przez Polski Związek Motorowy, to na cały sezon. Nie zgadzam się z ludźmi, którzy twierdzą, że daleko nam do wielkich mistrzów. Poza zdecydowanie lepszą grupą 20-30 zawodowców, możemy śmiało walczyć w pierwszej dziesiątce amatorów”.

KOMORNICKI jest niezrównoważony w swoich odruchach.

„Jak by to powiedzieć. Lubię, kiedy coś się dzieje. Może byłem niezłym sprinterem albo pięściarzem. Gdy byłem młodszy, od konfliktowych sytuacji aż się wokół mnie roilo. Teraz jest inaczej. Przekroczyłem

czterdziestkę i na świat patrzę spokojnie. Zaczynam obliczać, zastanawiać się nad słowami, które chcę wypowiedzieć. Ważę je dłużej. Czyny również. Smutnie! Nie jestem taktykiem od kolebki. Nie mam wrodzonej wytrwałości i nie nauczyłem się dążyć latami do celu. Rzadko też wystarczało mi energii na długi rajd. Potrafiłem wygrać odcinki jazdy specjalnej, odcinki szybkie, jazdy górskiej, okrzęnej. Podniecała mnie myśl odniesienia sukcesu natychmiastowego. Nie potrafiłem natomiast zdobyć się na długie, spokojne podążanie do mety odległej o tysiące kilometrów. Brakuje mi tego, co ma Zasada. Uporu i wytrwałości. Ostatnio sporo się zmieniło na lepsze, ale wątpię czy dojdę do wspaniałej nieugiętości Sobiesława”.

KOMORNICKI mógłby wygrać z Zasadą.

„Kiedy ja pojawiłem się na szosie, Zasada był już uznanym zawodnikiem, którego podziwiałem jak wszyscy mali chłopcy. Potem nadszedł czas, gdy zacząłem się do niego zbliżać. Wygrałem nawet Rajd Polski. Jechałem na Renault Gordini. Zasada na Porsche. Niestety, Rajdu nie ukończył. Bywało również, że uzyskiwałem lepsze rezultaty na odcinkach specjalnych. Prowadziłem także przez dłuższy czas w słynnym tegorocznym Rajdzie do Monte Carlo opisanym sensacyjnie aż nadto obszernie, ażebym mógł coś dodać. W pewnym okresie Zasada oderwał się jednak zdecydowanie od krajowej czołówki. Był zawsze lepszy o doskonałszy samochód. I jak Bóg rzadko schodził ze swojego Olimpu na ziemię. Był nieosiągalny. I taki pozostał, porusza się przecież po innej orbicie”.

KOMORNICKI jest najszybszy.

„Może wyjaśnimy co to znaczy być w jeździe samochodowej szybkim. Trzeba po prostu mieć wszystkie cechy dobrego sportowca — doskonały refleks, znakomitą zdolność koncentracji, prawie automatyczne reagowanie na impulsy zewnętrzne, zdolność oceny odległości, umiejętność obliczania bez pomocy dodatkowych urządzeń najkrótszej i najwłaściwszej linii drogi przed wchodzeniem w zakręt i drogi hamowania. Ażebym lepiej przedstawić sprawę, powiem, że jeden zawodnik, dzięki swoim umiejętnościom i wrodzonym zdolnościom, może pokonać zakręt powiedzmy z szybkością 200 kilometrów na godzinę, a inny nie ma prawa przekroczyć 150 km. Zdaje się, że przed kilku laty miałem to, co nazywa się potocznie szybkością. Lata jednak lecą i przytępiają młodzieńczą wrażliwość. Można by ją podtrzymywać treningiem. Niestety, jeździmy za mało. Zaledwie pięć, sześć godzin tygodniowo”.

KOMORNICKI jest samochodowym Kmicicem.

„Brzmi to jak komplement. Tak mi się przynajmniej wydaje. Kmicic stał się przecież w końcu prawie bohaterem narodowym. Mnie o takich zaszczytach nie przystoi nawet marzyć. To, że mówią o mnie nerwus, raptus, raczej obciąża niż dodaje blasku. Zresztą o sławie nie myślałem. Byłem dotychczas, a może jestem nadal, za słaby aby ponieść trud wielkiego wysiłku. Zażaduję sobie jednym doraznym sukcesem, za szybko chcę zbierać owoce pracy, która musi trwać dłużej, ażebym miała jakąś wartość. Jestem niecierpliwy. Nie lubię przegrywać. Nie jestem również strategiem kierownicy, tak jak Zasada. Nie nauczyłem się poświęcać drobnej sprawy dla wielkiego celu. W rajdzie chcę zawsze być szybszy, lepszy, pierwszy. Mądrością zaś jest wyczekiwanie, wybieranie najkorzystniejszych wariantów, trawienie minut na jednym odcinku rajdu po to, by w następnym odrobić straty i jeszcze coś zarobić”.

KOMORNICKI jest zabijaką.

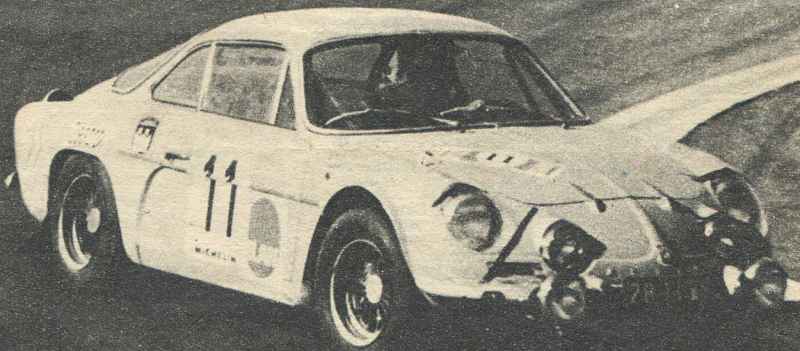
„Mam — a może już należałoby powiedzieć, miałem — za dużo odwagi. Farę razę leżałem na dachu. Pierwszym odruchem było sprawdzenie czy żyję pilot. W samochodzie nigdy nie myślałem o sobie. Uwielbiam jazdę w najgorszych warunkach atmosferycznych, w zimie, na szosie oblodzonej, nad alpejskimi przepaściami, wszędzie tam, gdzie można wykazać, ile człowiek jest wart. Obracanie kierownicą przestaje być przyjemnością, zabawą po kilkunastu godzinach walki na trasie. Człowiek wychodzi z samochodu ze stwardniałymi rękami i obolałym kręgosłupem. Oczy są zapuchnięte od wpatrywania się w drogę schowaną w deszczu, mgłę, ciemnościach.

Chyba nie jestem zabijaką. Znam kilku rzeczywistych, szybko jeżdżących chłopców. Popisujących się na ulicach miast. Byłem pasażerem w małym NSU Prinz, który przeleciał jak ptak przez Plac na Rozdrożu w Warszawie. Potrafił jakiś pojazd, odbił się o inny, spowodował zamęt trudny do opisanego. Gdy wyszliśmy sprawdzić rozmiar szkód, okazało się, że winni byli wszyscy kierowcy tylko nie mój.

Moim zdaniem, nie jestem piratem drogowym. Zresztą mam już swoje lata, przekroczyłem czterdziestkę. A w tym wieku człowiek zaczyna być słabszy, traci refleks, słabną naturalne siły, wzrok, coraz częściej zastanawia się nad pożegnaniem sportu zwanego samochodowym”.

WITOLD DUŃSKI

MISTRZOWIE



KIEROWNICY

ZAKRĘT NAD PRZEPAŚCIĄ

...jeszcze 150 metrów spokojnej jazdy pogodną szosą zamkniętą w dwa szpalery wysokich topoli. Mięśnie już są rozprężone. Myśl wybiega w przyszłość rozpoczynającego się za dzień Rajdu Weltawy. Ford Capri bierze łagodnym lukiem zakręt i... wpada prosto na nadjeżdżającego z przeciwka Forda Escorta. Szybkość obydwu maszyn niewielka — po 60 kilometrów. Razem 120 km. Wystarczy by z masek silników zostały smętnie zwisające strzępy blachy. Pech. Na tej wąziutkiej, asfaltowej ścieżynie nie było dość miejsca ażeby jeden mógł ustąpić drugiemu, bez spotkania się z samochodem albo drzewem. Do dzisiaj Krzysztof KOMORNICKI ma zgrubioną

