



Jerzy Landsberg (z lewej) w rozmowie z Lechem Jaworowiczem, zawodnikiem Automobilklubu Warszawskiego. Fot. Marek Kaczmarek.

# JERZY LANDSBERG

## CZTERDZIEŚCI LAT TEMU

W rajdowej bazie danych ma najpierw wpisanych 12 swoich startów w roli pilota. Ale przede wszystkim zaliczył 48 rajdów, w których to on był oficjalnie zgłoszony jako kierowca – poczynając od sezonu 1971 aż po tragiczny finał w kwietniu 1979.

Jeździł z jednej strony szczęśliwie, bo zdobył wiele dobrych wyników w mistrzostwach Polaki – m.in. w 1977 zwyciężył w Rajdzie Kormoran, a w 1978 w Rajdzie Stomil i Rajdzie Krakowskim.

Z sukcesami jeździł w zagranicznych imprezach – w 1977 zajął 13. miejsce w Rajdzie Monte Carlo, 5. miejsce w hiszpańskim Rallye Firestone i 2. w bułgarskich Złoty Piaskach.

Z drugiej strony był pechowcem, często rozbił auta i nie osiągał mety. Zupełnie osobnym rozdziałem była aktywność Jerzego Landsberga w wyścigach samochodowych, w których często

brał udział w połowie lat 70. Najwięcej sukcesów przynosiły mu starty w Renault 5 TS, Oplu Kadett GT/E, Renault 5 Alpine, Renault 17 Gordini. Wylizanie startów i zajętych miejsc ma ograniczony sens, bo żadna statystyka nie oddaje tragizmu tej postaci. Przypominamy Jerzego Landsberga jako zawodnika, który swym uczestnictwem w sporcie samochodowym napisał dramatyczny rozdział polskiego automobilizmu.

Urodził się 29 lipca 1940 w Grudziądzu, był klasycznym przykładem dziecka czasów wojny. Nigdy nie tań, że wrażliwość w bardzo ciężkich warunkach i że uczucie głodu nie było mu obce. Może stąd właśnie wzięła się wola zaistnienia w sporcie wyczynowym? Sławę zyskał w rajdach, ale zapomniane już początki jego sportowej kariery były związane z kolarstwem. W 1961 należał do kadry sekcji kolarskiej CWKS Legia.

W rajdach na poziomie mistrzostw Polski (RSMP) zaczął startować w 1970 jako pilot Krzysztofa Komornickiego (Alpine Renault A110). Już w pierwszym wspólnym starcie zwyciężyli w 20. Rajdzie Wiślańskim, zaś 8. Rajdu Warszawskiego nie ukończyli z powodu defektu układu przeniesienia napędu. W następnym sezonie, jadąc Polskim Fiatem 125p z Wiesławem Mrówczyńskim, zajął 5. miejsce (2. w klasie 8) w 4. Rajdzie Mazurskim. W 1972 Landsberg (z pilotem Marianem Wangratem) zadebiutował w zawodach międzynarodowych, we wliczonym do mistrzostw Europy XII Rajdzie Pneumant w NRD – niestety rajdu nie ukończył. Załoga w tym samym składzie uczestniczyła w czechosłowackim Rajdzie Weltawy (również runda mistrzostw Europy) i znowu nie osiągnęła mety

(defekt skrzyni biegów). Za to w Rajdzie Dolnośląskim zajęli 5. miejsce (2. w klasie 8 grupy II).

Sezon 1973 nie przyniósł Landsbergowi sukcesów – krajowych rajdów (Dolnośląski, Kormoran, Polski) z pilotami Marianem Wangratem i Jackiem Różańskim nie ukończył, a jako pilot Fina Antti-Aarnio Vihuriego (fabryczny Polski Fiat 125p 1500) też nie dotarł do mety Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (usterka mechanizmu różnicowego).

Bardzo owocny był za to rok 1974, gdy Landsberg pilotował Błażeja Krupę. Na otwarcie sezonu zajęli 3. miejsce w 7. Rajdzie Kormoran (Polski Fiat 125p 1500), potem w Renault 12 Gordini wygrali 18. Rajd Dolnośląski, zajęli 2. miejsce w 34. Rajdzie Polski (zwyciężyli w stawce RSMP) i wygrali 24. Rajd Wisły. W ten sposób zapewnili sobie szarfy mistrzów w klasie 8, choć nie ukończyli 12. Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata (kolizja na trasie z autem Marka Karczewskiego). W różnych okresach kariery Landsberg reprezentował OKS OZOS (później Stomil Olsztyn), potem Automobilklub Warszawski.

W tamtych czasach bywało, że członkowie załogi uzupełniali się wzajemnie i zamieniali na fotelach. Wielkie talenty tego zawodnika zaczęły ujawniać się wtedy, kiedy zaczął samodzielne starty. W 1975 (wraz z Markiem Muszyńskim) zdobył w Renault 5 LS szarfy wicemistrza Polski w generalce i mistrza w klasie 7. Równocześnie znakomite wyniki osiągał w wyścigach.

Czupurny charakter: w 1977 został dyskwalifikowany najpierw po rzeszowskim Rajdzie Stomil za to, że nie zatrzymał się na wezwanie milicji, zaś po Rajdzie Wisły za samowolny wyjazd z parku



W sezonie 1976 Jerzy Landsberg startował w Włoskich Mistrzostwach Samochodowych Polski nie tylko w Renault 5 TS, ale także w fabrycznym Polskim Fiatcie 126p jako członek zespołu Fabryki Samochodów Malolitrażowych. Fot. Marek Kaczmarek.



## SPORT

zamkniętego. Wykluczenie spotkało go też w węgierskim Rallye Volan w 1976. W kończącym sezon 1977 Rajdzie Warszawskim wsiadł do Opla Kadetta GTE i razem z Muszyńskim zajął 4. miejsce (wtedy zwyciężył Francuz Guy Frequelin). Na sezon 1978 Muszyński zapowiedział rozstanie z rajdami, by skupić się na pracy naukowej; był doktorem habilitowanym nauk ekonomicznych, pracował w Instytucie Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN. Landsberg zawarł więc przymierze z Januszem Wojtyną. Kadettem wygrali dwie pierwsze rundy RSMP (rzeszowski Stomil, krakowskie Krokusy). Przed 7. Rajdem Elmot (12–14 maja 1978) Wojtyna zachorował i Landsberg wezwał na pomoc Marka Muszyńskiego. 10 maja trenowali na trasie odcinka specjalnego ze Złotego Stoku przez Orłowic do Łądka-Zdroju. Kadett wypadł z drogi, przewrócił się na bok i uderzył w drzewo przednią szybą. Muszyński zginął, Landsberg doznał urazu głowy i kręgosłupa. We wrześniowym Rajdzie Wisły Landsberg (mimo że chodził w gorsecie) już był „pod parą”. Jego pilotem został Janusz Szajng, zajęli 2. miejsce, potem w październikowym Rajdzie

Warszawskim byli na 3. miejscu w konkurencji krajowej (8. w generalnej klasyfikacji międzynarodowej, wygrał Belg Gilbert Staepellaere). Na koniec sezonu zdobył tytuł mistrza Polski. W lutym lub marcu 1979 (w każdym razie już po Rajdzie Stomil, w którym wraz z Szajngiem zajął 2. miejsce) Landsberg przyjechał na spotkanie z sympatykami rajdów w gliwickim klubie MPIK. Prowadziłem to spotkanie; Landsberg w czerwonym, sportowym pulawerku sprawiał wrażenie zupełnie wyluzowanego, ale przed rozpoczęciem spotkania poprosił, bym nie nawiązywał do tragedii pod Orłowcem. Spytałem „ale co wtedy, kiedy uczestnicy spotkania zaczną o to pytać?”. Landsberg odparł, że jak zna luźno, to taktownie ominą ten temat. Miał rację. Pytano go o starty zagraniczne (m.in. w Rajdzie Monte Carlo, Katalonii, Złotych Płasków), zaś kwestię tragicznego wypadku dyskretnie omijano. Niedługo potem Landsberg i Szajng wystartowali do drugiej rundy RSMP – 4. Rajdu Krakowskiego „Krokusy” (19–20 kwietnia 1979). W nocy był rozgrywany 15. odcinek specjalny Rąbkowa–Znamiórowice nad Jeziorem Rożnowskim

koło Nowego Sącza. Kadett z numerem startowym 2 na rozwidleniu szutrowych dróg koło przystanku PKS w Tabaszowej zamiast skręcić w prawo przez szczyt – uderzył z pełną szybkością w niewysoką skarpe, która wznosiła się w widłach dróg i zładował w polu. Auto było kompletnie zdemolowane, zaczęło płonąć, silnik wbił się głęboko w karoserię. Akcją ratunkową organizowali kolejno nadjeżdżający zawodnicy. Błażej Krupa z Piotrem Mystkowskim (załoga nr 3) zdołała ugasić samochód, Krupie udało się wyciągnąć Jurka z wraku. Następnie nadjechali Maciej Stawowiak z Jackiem Różańskim (lekarzem) i próbowali udzielić pierwszej pomocy. Dla Janusza Szajnga nie było żadnego ratunku – zmarł na miejscu wypadku. Landsberg w krytycznym stanie trafił do szpitala w Nowym Sączu z ciężkimi urazami czaszkowo-mózgowymi oraz rozległymi obrażeniami wewnętrznymi. Miałem dobre kontakty z krakowską Kliniką Neurotraumatologii, udało się zorganizować konsultację krakowskich specjalistów w szpitalu w Nowym Sączu. Stan kierowcy był bardzo ciężki, ale nie wykluczał przewiezienia rannego do Krakowa. Staraniem komandorów rajdu (Edmund Oprocha,



Stadion Olimpijski we Wrocławiu, załoga Jerzy Landsberg/Marek Muszyński (Renault 5 TS) na starcie 36. Rajdu Polski (9 lipca 1976). Fot. Marek Kaczmarek.

## SPORT



Opel Kadettem GTE startował zarówno w rajdach, jak i w wyścigach. Fot. Marek Kaczmarek.

Ryszard Makuch) został przetransportowany śmigłowcem do Kliniki Neurotraumatologii. Mimo opieki najlepszych specjalistów, nie udało się Landsberga utrzymać przy życiu – zmarł w Krakowie 27 kwietnia 1979. O ile pamiętam, przy czyną śmierci były nie tyle urazy czaszkowo-mózgowe, ale raczej bardzo groźne obrażenia w obrębie jamy brzusznej. Spoczął na cmentarzu w podwarszawskim Raszynie. Jaki był Landsberg jako człowiek i sportowiec? Nie znam go tak blisko, by porywać się na analizę psychologiczną, ale z dzisiejszego punktu widzenia oceniam, że był szalenie zdeterminowany w wysiłkach na rzecz profesjonalnego uprawiania sportu samochodowego. Temu podporządkował całe swe życie. Dla wielu osób Landsberg był człowiekiem zimnym, pozbawionym emocji, krocącym do wytkniętego celu; nawet śmierć pilota i przyjaciela nie odwróciła go od realizacji planów. Ale w gruncie rzeczy ten twardy charakter był chyba tylko maską, za którą krył się sportowiec

o skomplikowanym wnętrzu, raczej pozujący na twardziela. We wspomnieniach Błażeja Krupy jawi się Landsberg jako spokojny i precyzyjny pilot, perfekcyjnie dyktujący trasę prób sportowych. Jednocześnie dla najbliższych był ciepły, przyjacielski, zakochany w małym synku, Konradzie. Szkoda, że tragicznego wypadku podczas Rajdu Krakowskiego Krokusy nie poddano skrupulatnej analizie choćby od strony technicznej. Prokuratura Rejonowa w Nowym Sączu umorzyła postępowanie z uwagi na śmierć domniemanego sprawcy. Władze PZM też nie uczyniły wysiłku dla wyjaśnienia przyczyn tragedii. Ja sam nie byłem na miejscu wypadku, ale pamiętam fotoreportaż, zamieszczony w maju 1979 w nieistniejącym już tygodniku „Czas”. Na jednym ze zdjęć było wyraźnie widać przebitą oponę. Pewnie ten defekt był skutkiem, a nie powodem zdarzenia; ale nawet nie próbowano wyeliminować takiej ewentualności, że to właśnie pęknięta opona mogła stać się przyczyną utraty

panowania nad Opłem. Mówilo się też, że konstrukcja auta Landsberga była solidnie nadwężona w paru poważnych krakach. Może i to przyczyniło się do wielkiej skali dramatu?

Jeśli zaś nie usterka techniczna, to jaki powód mógł sprawić, że doświadczony kierowca pojechał w feralnym punkcie zupełnie tak, jakby nawet nie próbował walczyć o utrzymanie się na drodze? Jakiś ułamek sekundy utraty świadomości? Dekoncentracja? Dramat Rajdu Krokusy pozostał mroczną tajemnicą. Natomiast pozytywnym wnioskiem, wyciągniętym przez ówczesne władze Polskiego Związku Motorowego z tragedii w Tabaszowej był przepis nakazujący zawodnikom rajdowym, którzy zaliczyli poważne krakusy, poddanie się szczegółowym badaniom w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. We współczesnych regulaminach sportu samochodowego takiego zapisu nie ma.

Grzegorz Chmielewski