

W końcu kwietnia br. tygodnik „Czas” zamieścił obok siebie dwa zdjęcia: na pierwszym opel-cadet GTS i jego kierowca pozują grupie fotoreporterów. Samochód oklejony jest reklamówkami „Marlboro”, „LOT-u”, kierowca siedzi w wozie oparty wygodnie i mocno, patrzy przed siebie pewnie i zdobywco. Szczerpa sylwetka, elegancka kurtka i szalik pod szyją.

DRUGIE zdjęcie robione jest w nocy. Opel przypomina wrak z cmentarzyska samochodów, po którym zdążyła przejechać prasa, przygotowująca wsad do pieca. Nie ma uśmiechniętych fotoreporterów i pewnego zwycięstwa kierowcy. Dwaj przerażeni ludzie patrzą na wydobyty z ciemności przez reflektory skarpę, a podpis pod zdjęciem kończy informacją, że „zaloga nr 2 zapłaciła najwyższą cenę, cenę życia”.

Te dwie fotografie dzieli od siebie niewielki odstęp czasu, wyznaczający także granicę życia i śmierci Jerzego Landsberga i Janusza Szajngą. Od zdarzeń z 21 kwietnia br. upłynęło już 7 miesięcy. Jest to okres dostatecznie długi, by ustalić najostrejsze spory i wygasty najsilniejsze emocje, a wyraźnie wyszły na jaw kontury faktów, które je wywołały. Powrót do tych tragicznych okoliczności jest konieczny, ponieważ to, co się stało w kwietniu br. (a i później) ma swój ogólniejszy, szerszy społeczny wymiar i wykracza poza losy dwóch ludzi.

## CTY KAŻDY MOŻE BYĆ RAIDOWCEM?

Na przełomie listopada i grudnia br. Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej gościł przez okres trzech dni elitę kierowców rajdowych. 36 osób przeszło wówczas obserwacje, wielofrakcje, prowadzone przy pomocy najnowszego sprzętu badawczego, którym oddawani są piloci. Obserwacja ta pozwoliła ustalić nie tylko tak ważne cechy jak: umiętność koncentracji, wyboru, orientacji, ale i poznać całokształt osobowości badanych ze szczególnym uwzględnieniem poczucia jego odpowiedzialności. Na szczególne uwagi trzeba będzie poczekać do 15 stycznia, ale ogólny rezultat jest już dzisiaj znany. Co ciekawie z badanych jest w tak dobrej kondycji, że może uprawiać intensywnie wiele innych sportów, oprócz samochodowego, także sama blisko liczba osób musi nadać się zabiegom korekcyjnym, by spełnić wszelkie potrzeby w sporcie samochodowym warunki. Całą resztę stanowią ludzie, których stan zdrowia uprawy został za dobry, choć bynajmniej nie znakomity.

W wywiadzie dla „Przebiegu Sportowego” (nr 89 90 z br.) zawodnik i lekarz Jacek Różański tak mówi o lustracjach lekarskich, na których został porzeczany: „Na tych badaniach lekarze stwierdzają, czy jesteśmy zdrowi, czy nie, mamy nadciśnienie czy nas to szczęście ominęło. W tym sporcie niezbędne są przede wszystkim badania psychotechniczne. Uważam, że zdobywante licencji musi być w parze z badaniami specjalistycznymi. Należałoby z psychologami opracować program specjalnych testów. Jestem przekonany, że takie badania ujawnią czy walka o

sekundy, ostra rywalizacja, może wywołać agresję. Jest coś takiego, że w czasie dłuższego okresu nerwowego zdarza się moment jakiegoś zahamowania i nie wtedy do człowieka nie dociera. Taki moment sprzyja wypaleniu z trasy. Cechy te należy wcześniej wykryć”.

Prawdą jest, że już regulamin kwalifikowanego samochodowego sportu rajdowego z 1976 r. uzależnia prawo do startu od aktualnego wpisu w książeczce sportowo-lekarskiej. Jednakże właśnie okoliczności ostatnich startów J. Landsberga każą zastanowić się nad rzetelnością tych wpisów i nad naciskami wywieranymi na lekarzy.

Wszystko zostało poruszone w sprawie ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków. Przewiduje ono ubezpieczenie wszystkich zawodników, objętych szkoleniem sportowym (a także ich trenerów, instruktorów, lekarzy i sędziów) i ustala sumy przypadające za koszty leczenia, inwalidztwo, śmierć. Umową tą objęte są zarówno wypadki podczas zawodów krajowych i zagranicznych, jak i te, które wydarzyły się na treningach, obozach kondycyjnych, szkoleniowych itp. Do umowy z PZU kosztem miliona złotych rocznie przystąpiły 32 związki sportowe, w tym także szachowy i brydża sportowego. Na liście tej nie ma Pol-

skiego Związku Motorowego i innych związków do Warszawy i innych wydatków.

## ODCINKI SPECJALNE

Każdy rajd, zaczynając od okręgowych i regionalnych, a kończąc na plejbie najdłuższych o mistrzostwa Polski, przebiega przez tzw. „odcinki specjalne”, wyłączone na ten czas z ruchu drogowego. Tutaj też rozwijane są największe szybkości, waga, siła, zwycięstwa, sława, nagrody lub przegrana.

Ilość tych odcinków jest różna. Tendencja jest taka, by było ich coraz więcej. Treningi na „OS”, podje-

# WASZE RYZYKO, WASZ LOS

STANISŁAW PODEMSKI

Leży przede mną „karta zdrowia” J. Landsberga, w której 20 czerwca 1978 r. a więc zaledwie w parę tygodni po poważnym wypadku, w którym zginął jego pilot Marek Muszyński, a on sam odniósł poważne obrażenia kręgosłupa, stwierdza się „zdolny do rajdów samochodowych”. Pod tym wpisem figuruje pieczęć Głównej Przychodni Sportowo-Lekarskiej i to stwierdzenie właśnie pozwoliło J. Landsbergowi wziąć udział w rajdzie samochodowym z okazji zakończenia Targów Poznańskich w czerwcu 1978 r.

Polski Związek Motorowy decydując się na poważne badania lekarskie członków rajdowej sam ocenil najlepiej wartość dotychczasowych zaświadczeń lekarskich. Rzecz jednak w tym, że 36 osób, które znalazły się w zasięgu obserwacji Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej stanowi zaledwie niespełna 7 proc. osób uprawnionych do startu w rajdach o Mistrzostwa Polski z górą i proc. wydanych w latach 1973—1978 licencji, uprawniających do udziału w lokalnych imprezach rajdowych. Nadal więc zdecydowana większość rajdowców pozbawiona jest kontroli swych umiętności i dyspozycji, którą przechodzi każdy składający za kolejką byłe miejskiego autobusu.

Oczywiście trudno 2500 osób z całego kraju badać w jednej stolicy, nie placówce, jednakże np. gęsta sieć akademii medycznych i szpitali klinicznych pozwala podjąć temu zadaniu.

## BRYDZYSTA I EPIEJ UBEZPIECZONY

31 stycznia 1976 r. między Polską Federacją Sportu a Centralą Państwowego Zakładu Ubezpieczeń pod-

skiego Związku Motorowego, a to oznacza, że kierowca korzysta tylko z ubezpieczenia powszechnego. W PZM slysze, że związek nie stał na powszechne, dodatkowe ubezpieczenie kierowców i że zawarcie takiego ubezpieczenia pozostawia się bądź inicjatywie zainteresowanych, bądź wielokrotności różnorodnych protektorów kierowców należących do członków rajdowej.

Stanowisko PZM nie jest przekonujące. Prowadzi on różnorodną dochodową działalność gospodarczą, organizacja ta liczy sobie także przecież 200 tys. członków płacących składki.

Regulaminy rajdowe (choć nie wszystkie) każą okazać dokument ubezpieczeniowy startującemu, ale tylko taki, którego wymaga się od niedzielnego kierowcy byłe syrenki czy malucha. Milczą one natomiast na temat najistotniejszy — ubezpieczenia dodatkowego i ubezpieczenia drugiego zawodnika — pilota. Pozostawienie tej sprawy uznaniu i inicjatywie kierowcy jest ryzykiem, czego dowodzi najlepiej sprawa odškodowania dla rodziny J. Szajngą, a także skargi wpływające od czasu do czasu do PZU. Kim jest bowiem na przykład w rozumieniu przepisów ubezpieczeniowych pilot samochodu rajdowego? Współkierowca, podający prowadzącemu wóz wszelkie parametry jazdy i trasy, czy też tylko pasażerem? W pierwszym przypadku wina pilota rodzi jego odpowiedzialność, natomiast pasażer nie ponosi winy za udzielenie kierowcy najgorszych nawet rad. Kto dopuścił się winy: kierowca czy pilot, tego nie wiadomo i PZU (po wypłacie niewielkiej zaliczki) niepewne odpowiedzialności zwleka z wyłączeniem rodziny J. Szajngą tzw. zadatki ubezpieczenia, kosztów pogrzebu, przewie-

lowane przed rajdem, zmlerzają do zdobycia doświadczenia niezbędnego w czasie zawodów. Dzieje się to jednak przy ruchu drogowym, ale w temple rajdowym.

Między prokuratorem do spraw drogowych K. Pawełem a dziekanem sportowym i rajdowcem A. Martynkinem wywiązała się w lipcu br. dyskusja przypominająca rozmowę gości z prosięciem. A. Martynkin: „Jeżeli dany „Da” ma pechać w rajdzie, tak szybko jak tylko można, trzeba go w takim temple przejechać na treningu przygotowawczym kilkakrotnie. Inaczej trening to marnowanie czasu i benyryny K. Paweła: „Funkcjonariusze ATO wypisaliby niejedną błędną mandatowy gdyby przyjechali się bliżej takim praktykom. Niejedną szkodliwym praktykom naszych drog wysoko cenę zapłacił za winę, że nie nie pójści się z przechoła. Problem istnieje i organizatorzy zawodów powinni go lub należałoby rozważyć” („Sztandar Młodech” nr 174).

Do tych wątpliwości na temat własnego i cudzego ryzyka dołączył swoje po wypadku Stanisław Szajngą, prokurator w Nowym Spz i w marcu br. skierował on do Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM następujące wystąpienie: „Jak wynika z zebranego materiału, w miejscowości Tabaszowa znajduje się porażenie drogi. Rozwidlenie dróg nie było oznaczone znakami. Według zeznawców odnieśli oni wrażenie, że tuż przed wypadkiem kierowca nie był zdecydowany, na którą z opcji idących się drogą wyjeżdżać samochód i w rezultacie zjechał na skarpę (stała umarzonego sędziwa dotychczas dowodów, że upadłszy nie miał żadnej innej przyczyny niżdu (nr 89) SP) i doznał zawału regulaminu rajdu krakowskiego „Kro-

kusy" 79 wynika, że zawodnicy mogli zapoznać się z trasą rajdu, to jednak przypadek ten wymaga rozważenia czy organizatorzy rajdu winni być zobowiązani do zapewnienia właściwego oznakowania odcinków drogi w miejscach niebezpiecznych, pozabawionych stosownych znaków informacyjnych.

Wystąpienie prokuratora spotyka się z powątpiewaniem zawodników i działaczy. Jedni mówią, że obszar, na którym wydarzyło się zjawisko, był wyjątkowo dobrze znany, nie tylko załodze Landsberga, przysty do pokonania, odbiegali na korzyść od wielu innych „OS” na trasach krajo-

dzi. Jest grudzień i odpowiedź tej nie ma.

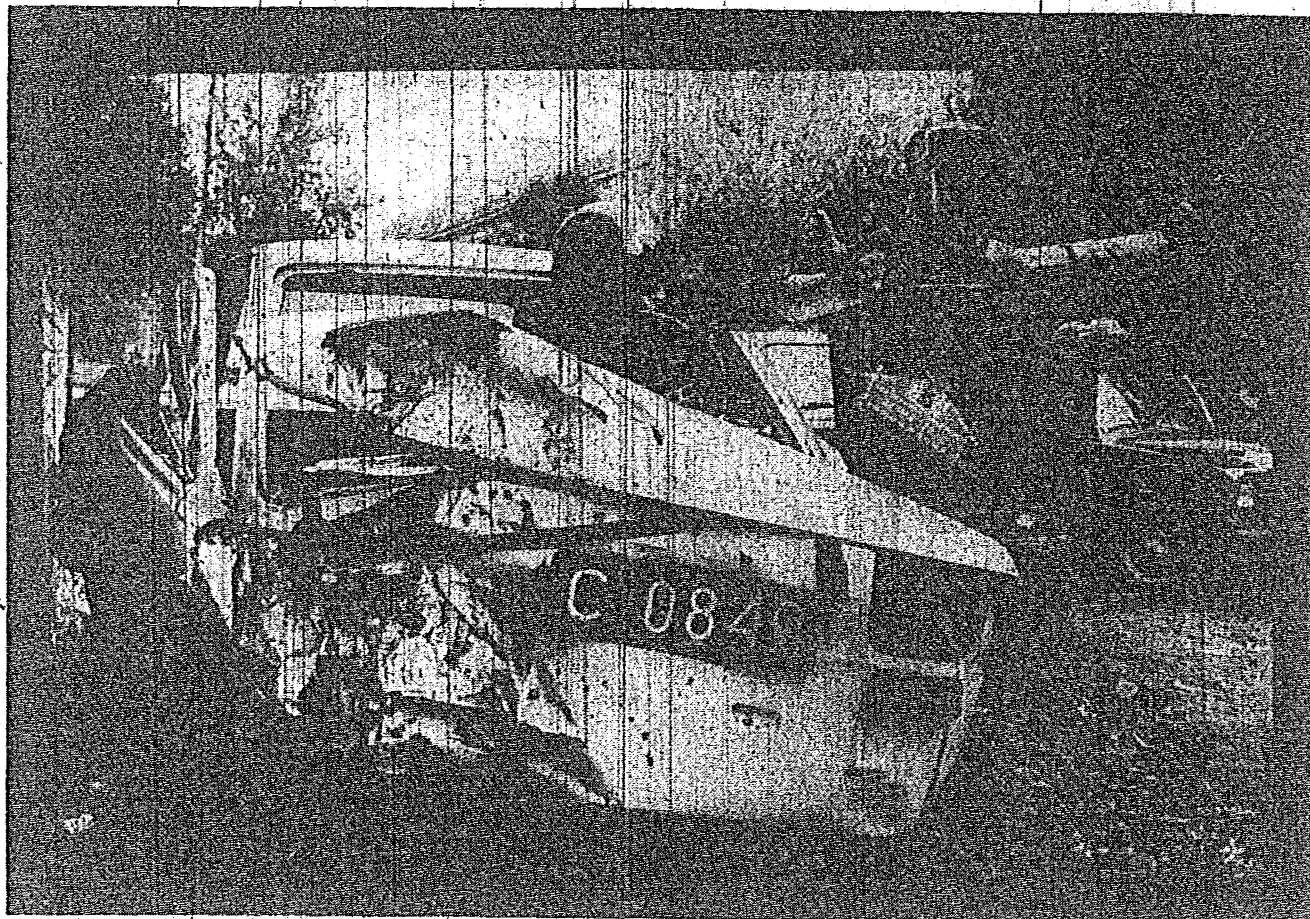
W regulaminach rajdowych znaleźć można zawsze, prawie jednoznacznie zredagowaną klauzulę: „Organizator nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za szkody i straty, tak w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak też za spowodowane przez nich pośrednią straty w stosunku do osób trzecich i mienia”. (Punkt nr 9 Regulaminu Międzynarodowego XV Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata — listopad 1977 r.). Klauzula ta nie podoba się prawnikom, ponieważ nie tylko idzie pokretną drogą wybiegów, stosowaną przez inne instytucje publiczne (patrz: „Polityka”

w którym Sąd Najwyższy taką wyraża opinię: „Ponieważ do ryzyka na stronie zawodnika, a ponadto zgody zawodnika na udział w konkretnych zawodach sportowych ze świadomością, jakie są warunki, w jakich zawody te odbywać się będą, co mogłoby sugerować, że te elementy wyłączają odpowiedzialność karną, stwierdzić należy, iż nie sposób jest zgodzić się z tezą, jakoby owa zgoda zawodnika eliminowała odpowiedzialność karną organizatorów zawodów sportowych”.

Nie trzeba dodawać, że z odpowiedzialności finansowej i cywilnej jeszcze trudniej wymagać się niż od

sznie) chlubi się poczynaniami ideowo-wychowawczymi wśród młodzieży sportowej.

Te wypadki zdarza się na rajdach? Takiej ewidencji nie prowadzi ani PZM, ani MO, nikną więc one w ogólnej statystyce wypadków drogowych. Wprawdzie od tragicznej śmierci Langera i Nachorskiego, którzy przed dwudziestu laty wylecieli z trasy i spalił się w samochodzie pod Chęciami, wypadek Landsberga i Szajnga był piorwazym, który w podobny sposób wstrząsnął opinią publiczną, to jednak, jak pisał niedawno wspomniany prokurator K. Pawelec, „Bilans wielu tragicznych w skutkach wypadków, związanych



Ewidencji wypadków na rajdach nie prowadzi ani PZM ani MO

Fot. Tadeusz PÓZNIAK

wych i nie mówią już o zagranicznych. Drudzy zwracają uwagę, że u niedoświadczonych obserwatorów sposób brania zakretny mógł być uznany za niepewność jak jechać dalej. Ktoś trzeci perswaduje: Landsberg był mistrzem kierownicy jedynym, który w dowolnie osobisty w rubryce zawodów wpisał: „kierownia rajdowy”. Szajng dorównywał mu w klasie i oni nie mogli dopuścić się tak grubej w końcu pomyłki. Przyczyny tej katastrofy pozostaną nieznanne — powiada się.

Być może wszystko to prawda. Jednakże zginęło dwóch ludzi, a ocena i propozycja urzędu prokuratorzkiego postawiona publicznie powinna doczekać się publicznej odpowie-

4474 „Parada nieodpowiedzialności”, ale czyni to w dodatku na szlachetnych obszarach sportu. Oczywiście byłoby niedopuszczalnym błędem wtłaczanie ryzyka sportowego w ciasny gorset prawa karnego czy cywilnego, ponieważ postawy asekuracyjne i biurokratyczne mogłyby skutecznie sparaliżować wszelką działalność sportową, szczególnie w takiej dyscyplinie jak sport samochodowy. Jednakże między ryzykiem a parawanem regulaminowym o całkowitej nieodpowiedzialności organizatorów rajdów czy zawodów istnieje subtelna granica, którą gdy trzeba sąd ustala wprawdzie nie bez trudu, ale stanowczo. Dowodu na to dostarcza zeszyt nr 3 „Orzecznictwa Sądów Polskich” z bieżącego roku,

rygorów kodeksu karnego. Trzeba o tym przypomnieć, ponieważ formuła organizatora rajdu, umywającego gestem Pilata ręce od wszystkiego, ma także swoje skutki moralne.

Rodzice J. Szajnga zostali w swych staraniach o odszkodowanie w PZU odosobnieni, nikt też nie interesuje się ich kłopotami, trudnościami i losem. Być może pomoc taką trudno ująć w corocznym, pięknym bilansie PZM, czy w sprawozdaniach o „podnoszeniu kultury motoryzacyjnej” lub uznaniu modelu PZM „za uzorcowy przez społeczne organizacje motorowe wszystkich krajów socjalistycznych”. Jednakże wchodzi ona z pewnością w zakres działalności instytucji, która z dumą (i słu-

z uprawianiem sportu samochodowego jest pokaźny, a lista ofiar długa”.

Do sportu rajdowego staje coraz więcej osób i ta tendencja związana przecież z rozwojem motoryzacji utrzyma się nadal. Wystarczy przyrzeć się liczbie licencji sportowych wydanych w dwóch latach: 1977 i 1978. Uprawienia w grupie I ukształto wówczas 310 osób, w II — 1150. Sport samochodowy stracił więc już dawno swój elitarny, wąski charakter. Ubezpieczenia, ocena stanu zdrowia, treningi rajdowców, wreszcie same rajdy zyskały więc szeroki wymiar społeczny. Nie jest dobrze, jeżeli dopiero dramaty gwałtownej śmierci przypominają, i to na krótko, tę podstawową przeciwieństwo prawdy.