Ryzykowny zawód

Jerzy Landsberg, rajdowy mistrz Polski z 1978 roku, podobno jako pierwszy zdobył w rubryce „zawód” w dowodzie osobistym wpis: kierowca rajdowy.

Pochodził z Grudziądza. Urodził się w czasie wojny. Nie odziedziczył fortuny. Przeciwnie, poznał smak niedostatku. Wszystko, co osiągnął, zdobył własną pracą. Przygodę ze sportem zaczął od... dwóch kółek. Na początku lat 60. startował w kadrze sekcji kolarskiej CWKS Legia. W sporcie samochodowym pojawił się późno, krótko przed trzydziestką. W 1970 roku usiadł na prawym fotelu w Renault Alpine 110 obok Krzysztofa Komornickiego. W 1974 r. został pilotem Błażeja Krupy. Lecz Landsberga ciągnęło za kierownicę.

W 1975 r. zaczął startować Renault 5 w zaledwie 75-konnej wersji LS. „Jeździł na standardowych kołach, z silnikiem i skrzynią biegów bez przeróbek, a mimo to regularnie spuszczał lanie Fiatom 125 z fabrycznej stajni FSO” – wspomina Błażej Krupa. „Ten samochód z typowym, francuskim zawieszeniem wyglądał na trasie, jakby poruszał się wbrew prawom fizyki”. Landsberg faktycznie musiał wiedzieć, jak naginać te prawa, skoro wywalczył nim tytuł wicemistrza Polski. Dwa lata później, za kierownicą ponad 200-konnego Opla Kadetta GT/E, był 13. w klasyfikacji generalnej Rajdu Monte Carlo. To jeden z najlepszych wyników polskich kierowców w tej imprezie.

Na zdjęciach jest zawsze uśmiechnięty. Prywatnie tylko nielicznym pozwalał się do siebie zbliżyć. Błażej Krupa należał do wąskiego kręgu zaufania: „Rywalizacja tylko nas zbliżyła, dużo o sobie nawzajem wiedzieliśmy”.

Sezon 1978 był niezwykle dramatyczny. Z nowym pilotem, Januszem Wojtyną, Landsberg wygrał dwie pierwsze eliminacje mistrzostw. Przed trzecią, Rajdem Dolnośląskim, Wojtyna rozchorował się i z pomocą przyszedł jego poprzednik, Marek Muszyński (doktor nauk matematycznych – takie to były czasy!). Niestety, podczas treningu na odcinku specjalnym ze Złotego Stoku do Orłowca (tym samym, który tragicznie zapisał się w 1993 roku wypadkiem Mariana Bublewicza) ich samochód wypadł z drogi i uderzył w drzewo. Muszyński zginął na miejscu, Landsberg miał obrażenie kręgów szyjnych. Mimo pauzy podczas dwu kolejnych eliminacji, nie stracił szans na tytuł mistrzowski. Przed końcem sezonu wrócił na trasy z Januszem Szajngiem i w dwu ostatnich rajdach wywalczyli mistrzostwo kraju.

Długość rajdów w tamtych latach mierzyło się tysiącami kilometrów, a odcinki specjalne rozgrywano także nocą! W porównaniu z nimi dzisiejsze imprezy są jak sprint przy maratonie. Spróbujcie utrzymać koncentrację jeżdżąc ekstremalnie szybko dzień i noc bez przerwy. To był nadludzki wysiłek.

Rozgrywany w kwietniu Rajd Krakowski - Krokusy był drugą eliminacją sezonu ’79. Przed odcinkiem specjalnym Rąbkowa – Znamirowice (koło Nowego Sącza) Landsberg prowadził ze sporą przewagą nad Krupą („Byłem mocno poobijany, zaledwie kilka dni po poważnym wypadku, jaki mieliśmy z Zasadą na Rajdzie Safari”) i Stawowiakiem (jechał uszkodzonym Polonezem Turbo).

Do wypadku doszło po północy, „...w miejscu, gdzie szybki, prawy łuk przechodził przez szczyt i rozwidlenie dróg. Wskakiwało się tam w ciemność. Najmniejsze zawahanie groziło katastrofą” – wspomina Krupa. Czy Landsberg zawahał się, czy Szajng pomylił w opisie, a może wcześniej przebili oponę lub uszkodzili obręcz – nigdy nie ustalono przyczyn tragedii. Wbity w skarpę wrak Kadetta zaczął się palić. Krupa i jego pilot, Piotr Mystkowski, gdy nadjechali, zaczęli zasypywać płomienie darnią. Sparaliżowani irracjonalnym strachem przed wybuchem auta (to dzieje się tylko w filmach akcji, nigdy w rzeczywistości) kibice nie pomogli w wyciąganiu Landsberga. Szajng zginął na miejscu, Landsberg zmarł tydzień po wypadku w klinice w Krakowie nie odzyskawszy przytomności. Czy nadmiernie ryzykował? „Jeździł tak szybko, jak było trzeba, żeby wygrywać” – mówi dziś Błażej Krupa. „Byliśmy młodzi, chcieliśmy żyć i cieszyć się zwycięstwami”.

Landsberg był pionierem zawodowstwa w sporcie samochodowym. Nie chodzi o perfekcję i poświęcenie, z jakim oddawał się temu zajęciu. Zdobył sponsora - koncern tytoniowy, którego konsekwentnie promował (choć sam nie palił!). Można powiedzieć, że przetarł szlak, którym potem poszedł Marian Bublewicz. Kto jeszcze jeździł w barwach tej samej firmy? Janusz Kulig.

Autor: Janusz Pieśniewski – TopGear z 12.06.2009.