

POLSKA D SŁOWY

15

CZERWCA
1977 R.

LANDSBERG - MUSZYŃSKI Z SZANSA W ME

1921

ISKIE

abc

CENA

1

ZŁOTY

Znakomita postawa Jerzego Landsberga i Marka Muszyńskiego w Rajdzie Złote Piaski rokuje tej zalodze w dalszych rozgrywkach mistrzostw Europy kolejne sukcesy. Trzeci rajd liczący się do ME, w którym startowali Polacy, przyniósł im cenne punkty za drugie miejsce w klasyfikacji generalnej. W poprzednich dwóch imprezach rozgrywanych na terenie Hiszpanii — Rajdzie Costa Brava nie zaliczyli punktu, natomiast w Rajdzie Firstone zajęli w silnej konkurencji piąte miejsce. Połączyliśmy się ze Złotymi Piaskami, gdzie był start i meta rajdu.

— Do tej imprezy — powiedział Jerzy Landsberg — przygotowaliśmy się niezwykle starannie. Objechaliśmy całą trasę i kilkanaście odcinków specjalnych po kilka razy. Charakter trasy (wyboiste, nierówne drogi), wymagał bardzo starannego opisu. Mieściliśmy więc opisaną niemal każdą dziurę, każdy kamień. Bez takiego przygotowania nie moglibyśmy marzyć o jakimś przyzwoitym miejscu. W przeciwnym wypadku decydowałby przypadek. Mój partner, Marek Muszyński, był na treningu na kilka dni przedem. Opracował trasę pod względem topograficznym. Zás po moim przyjeździe trenowaliśmy jazdę na odcinkach specjalnych. Pracowaliśmy razem z inną polską załogą, startującą na Renault 5, Blaziejem Krupa i Piotrem Mysłkowskim. Jak widać po wynikach, (Blazej zajął piąte miejsce w klasyfikacji generalnej) opłaciło się nam włożyć w trening tyle pracy.

— Startował pan na trzech różnych markach samochodów...

— Tym razem jechałem na Renault 11, w Hiszpanii startowałem na Opel Kadett, zaś w Okazjocie, na Rajdzie Kormorana, na Renault 5. Mogłbym tu jeszcze dodać, że na wycieczkach w Poznaniu zasiadałem również za kierownicą Fiata 1200. Wbrew opinii, że przesiadanie się na samochody różnej marki i o odmiennych charakterystykach nie jest najlepsze, okazało się, że nie stanowi ten fakt poważnej przeszkody. Mówiłem już kiedyś, że znana samochodowemu nie ma żadnego znaczenia, jeżeli wcześniej trening i sama jazda potraktuje się poważnie.

— Nie było siły na to, by wygrać z Altenheimerem?

— Jedyną co mogłem zrobić na swojej „siedemnastce” przeciwko jeźdźcy Porsche Carrera to skutecznie po-

jechać w nocy. W ciągu dnia, szczególnie na odcinkach o długich prostych, nie mogłem mu sprostać, chociaż i w tych warunkach zmusił mnie tywała do ogromnego wysiłku.

— Jakie dalsze plany?

— Zamierzam wystartować w kolejnej eliminacji mistrzostw Europy — Rajdzie Antibes-Esso o współzyczniku trudności „3” (24-25,6) lub w Rajdzie Alpi Orientali o współzyczniku „2” (1-2,7). Decyzję podejmę w ciągu najbliższych godzin. Na początku lipca, a może nawet wcześniej zabieramy się do kolejnej pracy — podjęliśmy przygotowania do Rajdu Polski. W naszej imprezie mamy wiele do zyskania. Wiadomo, że Rajd Polski ma najwyższy współzycznik trudności „4” i można wiele zarobić, nie wygrywać nawet imprezy.

— Ogromne szanse będzie pan miał również w drugiej polskiej eliminacji ME — Rajdzie Warszawskim Polskiego Fiata.

— Tak, ale punktów niewiele, bowiem słotezna impreza ma niski (1) współzycznik trudności. Poza tym myślę, że w okresie rozgrywania tego rajdu — listopad — konkurencja w tegorocznych mistrzostwach Europy zostanie już rozstrzygnięta.

Tym niemniej lubię startować na tym rajdzie i z pewnością wezmę w nim udział niezależnie od pozycji jaką uda mi się zająć w konkurencji ME.

— Podpisał pan umowę z Philip Morrisem, czy również w przyszłym roku będzie pan związany z tym sponsorem?

— Zależy to oczywiście od moich rezultatów sportowych. Sadzę jednak, że bilans roku wypadnie dla mnie korzystnie.