

raz kolejny Zarząd nie zgodził się na współpracę z Klubem „Petrochemik” przy organizacji rajdu. Do IV Rajdu Krakowskiego – Krokusy '79 komandor pozyskał do współpracy grono już doświadczonych działaczy. Wicekomandorami zgodzili się być: W. Nicieja (ds. sportowych), R. Makuch (ds. organizacyjnych), W. Zubikowski (ds. koordynacji). W tym towarzystwie „nowy” był Jerzy Lis – wicekomandor ds. komisarzy sportowych. Miał liczne grono przyjaciół wśród komisarzy sportowych i był przez nich aprobowany, wywodził się spośród nich. Komitet uzupełniali J. Bogusławska, B. Zimoń, Z. Kamiński, St. Gustab, A. Orłowski, St. Czarnek, J. Olczyk, M. Rokossowska, K. Krysa. Z tymi działaczami można było zrobić dobry rajd. Przychylności Automobilklubu Podkarpackiego i AMK Tarnów – takich osób, jak K. Pękała i J. Kapalka – napełniała optymizmem. koncepcja rajdu była już wypróbowana w latach ubiegłych. Polegała na tym, aby poprowadzić rajd do Żegociny, zatoczyć koło przez odcinki specjalne: „Stara Wieś”, „Trzetrzewina”, „Rąbkowa”, „Dąbrowa”, „Bartkowa”, „Iwkowa”, „Rajbrot”. Na tej pętli przejeżdżanej w tym samym kierunku cztery pierwsze OS-y wykorzystane były trzykrotnie, pozostałe cztery dwukrotnie. W dojeździe jak i przy powrocie z Żegociny wykorzystano trzy OS-y: „Osieczany”, „Komorniki”, „Zagórzany”. Ta cudowna w swojej prostocie trasa była dziełem W. Niciei. Wykorzystał w jej kompozycji czas i przestrzeń w sposób najlepszy. Najciekawsze OS-y przejeżdżane były trzykrotnie („Żegocina”, „Stara Wieś”, „Rąbkowa”) w godzinach wieczornych i nocnych, gdy ruch sa-



Fot. 10 Opel Kadet GTE J. Landsberga przed startem do IV Rajdu Krakowskiego (ze zbioru M. Kruka)

Dramat w IV Rajdzie Krakowskim

Pod koniec roku 1978 na posiedzeniu Zarządu omawiano sprawę Komitetu Organizacyjnego Rajdu Krakowskiego. Komisja Sportowa nie przygotowała kandydatury na komandora i w związku z tym jej przewodniczący uchylił się od wyrażenia opinii w tej sprawie, ale ponieważ J. Soczek zaproponował E. Oprochę, wniosek nie miał przeciwników, bowiem argumentacja była rzeczowa i zgodna z faktami: „skoro dotychczasowe rajdy były zorganizowane poprawnie, nie ma co zmieniać”. Po

mochodów zamierał prawie całkowicie. Przed trzecim przejazdem „Żegociny” przewidziana tam była godzinna przerwa na odpoczynek z podaniem wyników, które „na piechotę” z szybkością komputera, sobie tylko znanym sposobem liczył nieoceniony w tym dziele J. Krzesiwo. Na jedenastu lokalizacjach odcinków specjalnych ustawiono 26 OS o łącznej długości 186 km (wg regulaminu). Długość rajdu wynosiła 668 km (? - aut.), a czas przejazdu 13 godzin i 18 minut. Była więc spełniona regulaminowa średnia szybkość na trasie jazdy okrężnej, dobrze przeszkoleni komisarze sportowi, łączność z SKR Limanowa, za sprawą uprzejmości Karola Macieja Klimaszewskiego, działacza Oddziału Automobilklubu Podkarpackiego w Limanowej. Były auta zbierające wyniki z trasy i były po raz pierwszy w Krokusach dwa auta otwierające trasę opatrzone „O”, jadące „schodkowo” co drugi OS wg harmonogramu czasowego. Ich celem było sprawdzenie gotowości komisarzy, łączności i zabezpieczenia trasy. Jak się później okazało pożyteczna i skuteczna to była nowość.

Na starcie pod halą GTS „Wisła“ stanęły 63 załogi, a wśród nich faworyci: J. Landsberg – J. Szaing: Opel Kadet GTE (gr. II) (fot. 10), M. Stawowiak – J. Różański: Polonez 2000 (gr. IV), B. Krupa – P. Mystkowski: Renault 5 Alpine (gr. II), W. Polak – T. Stawowczyk: Renault 12 Gordini (gr. IV). Nie zaliczał się wprawdzie do faworytów R. Kopczyk na Porsche 911 T (Automobilklub Wielkopolski), ale ze względu na samochód (gr. IV) mógł sprawić niespodziankę. Tak prezentowała się czołówka II El. RSMP, dalej w klasach to były już Fiaty 125p, 128 3p, 127, 126p, w grupach I–II oraz pojedyncze Trabanty, Łady, Skody, Zastawy 1100. Krajobraz sprzętu – jak widać – był nieciekawym, ale tym ciekawsza była rywalizacja w porównywalnych samochodach. Czołówkę od tzw. reszty dzieliła jednak przepaść wynikająca z jakości sprzętu i z pewnymi wyjątkami z umiejętności. Z Automobilklubu Krakowskiego na starcie stanęło 11 załóg, a wśród nich utytułowani: A. Witkowicz, K. Jaromin i nowe twarze w RSMP: bracia A. i W. Hyjkowie, R. Trzciniński z M. Hołujem, T. Betlej, A. Grochala, St. Pawełczak, M. Florczyk, którzy jeszcze nie zaznaczyli się w mistrzostwach Polski dobrymi wynikami. Zrezygnował ze startów w RSMP W. Kołder. Jego zużyty Trabant nie miał już szans na nawiązanie walki na poziomie, jaki przystało mistrzowi Polski z ubiegłego roku. Mogły być też inne przyczyny, o których przemilczę. Gdy o godzinie 17.00 dnia 20.04.79 r. potężny Opel Kadet GTE, którym kierował J. Landsberg, przeciskał się przez tłumy widzów nikt nie przypuszczał, że oto odjeżdża w swoją ostatnią trasę zawodnik, o którym różnie mówiono, ale nikt nie mógł zaprzeczyć, że jeździ bardzo szybko. I tak było i tym razem. Oto szybkość J. Landsberga z pierwszych 11 odcinków specjalnych, po kolei: 116,6 km/h; 120,5; 112,5; 108,8; 115,0; 71,0; 133; 122,0; 103,0. Dochodziła godzina 22.30, gdy dotarłem do Rajbrotu swoim „0“. Padła łączność i szef tej służby Z. Kamieński czynił starania o jej przywrócenie. Rajd stał przed startem do 11 OS Rajbrot – Muchówka. Siedziałem przy stoliku na starcie i robiłem tzw. neutralizację. Obok mnie stali M. Stawowiak, B. Krupa, J. Landsberg oraz inne osoby. Słyszałem komentarze, słyszałem co mówiono, ktoś powiedział: masz rajd wygrany! Istotnie później obliczyłem, że przewaga Landsberga nad Krupą wynosiła 1 min. 35 sek., a nad M. Stawowiakiem aż 6 min. 51 sek. Dla każdego kto zna przebieg rajdów jest wiadomo, że to dużo, że średnio na każdym OS-ie wygrał Landsberg około 9 sek. – to bardzo dużo, a może za dużo jak na tamte lata, sprzęt i konkurentów. Dodam jeszcze, że średnia z 11 OS-ów to niespełna 120 km/h, a więc średnia szybkość z OS-ów zwycięzcy Rajdu Polski '96 K. Hołowczyca w... Toyocie napędzanej na cztery koła i w ogóle aucie o trzy generacje nowszym, aucie z innej epoki rajdów i techniki.

Cztery odcinki specjalne dalej, kilkanaście minut przed pierwszą, stało się. Nie padało, noc była pogodna, nad Jeziorem Rożnowskim nie było mgieł. Był to drugi przejazd zawodników

na OS-ie Rąbkowa – Znamirówce, na pierwszym przejeździe OS-7 J. Landsberg miał średnią szybkość 133 km/h, teraz w drugim przejeździe Opel pędził z zawrotną szybkością, przed rozwidleniem dróg jakby się zakołysał i jakby „myszkował“, nie zwalniając, nie wykazując żadnego manewru, runął w stromą skarpe z ziemi, która na tyle była stroma, że nie wypchnęła auta w górę. Auto jeszcze przewróciło się na dach i zaczęło się palić – tak relacjonowali przebieg wypadku naoczni świadkowie. (fot. 11) Takiego wypadku nikt z obecnych tam widzów jeszcze nie widział, nikt nie był przygotowany ani fizycznie, ani psychicznie, by zrobić cokolwiek. W większości była to młodzież, a nawet dzieci, dziewczynki, które mogły się tylko rozplakać. Przerażenie strasznym widokiem ogarnęło i sparaliżowało wszystkich, a jednak ci najbliżsi stojący podbiegli i gasili płomień ziemią, gołymi rękami, w strasznym napięciu, że oto za chwilę może wybuchnąć zbiornik, kto wtedy mógł myśleć, że auta wybuchają na ogół tylko na filmach. Ich doświadczenie w takich zdarzeniach istotnie pochodziło tylko z filmów. Mimo to starali się ci, którzy byli najbliżsi, starali się coś zrobić. „Było nas początkowo niewiele, bo starsi stali kilkadziesiąt metrów od tego skrzyżowania. Gdy podjechał Krupa, zaczął krzyczeć do stojących w pobliżu uczennicy, by przyszły z pomocą. Nie przyszły, bały się...“ Tak mówił uczeń Andrzeja Sorata. Błażej Krupa mógł nie widzieć w nocy, kto stoi w oddali, był również zszokowany, jako zawodnik w lot ocenił dramatyzm sytuacji. Ogień ugaszono gaśnicami z samochodów B. Krupy i M. Stawowiaka. Podjeżdżały i zatrzymywały się kolejne auta. Wydobywano poszkodowanych. Pomagał wyważyć drzwi również uczeń Zasadniczej Szkoły Zawodowej, mieszkawiec Tabaszowej Jacek Serafin. Był też najszybciej jak to możliwe na miejscu lekarz Jacek Różański – pilot M. Stawowiaka. Niestety Janusz Szaing już nie żył, a stan J. Landsberga był bardzo ciężki. Był nieprzytomny, z poważnymi obrażeniami głowy. Przewieziono go do szpitala w Nowym Sączu, a następnie do Kliniki Neurotraumatologicznej w Krakowie, gdzie pod okiem kierownika kliniki doc. J. Głowackiego przeprowadzono bardzo staranne badania, które wykazały uszkodzenie pnia mózgowego. Mimo największych wysiłków nie udało się uratować mu życia (Jerzy Landsberg zmarł 27.04.1979 r.).

A rajd jechał dalej. Gdy dotarł na przerwę w Żegocinie, był spóźniony. Atmosfera przygnębienia panowała na mecie rajdu i w biurze w hotelu „Cracovia“. Najbardziej wstrząśnięty był Błażej Krupa. Nie było zwykłych po zakończeniu rajdu opowiadań, żartobliwych przycinków i przekomarzań zawodników. Panowała powaga i cisza. Nie było też uroczystego zakończenia w Teatrze Bagatela. Wyniki ogłoszono w kawiarni klubowej przy ulicy Solskiego i wszyscy szybko się rozpierzchli. A wyniki? Rajd wygrała załoga: B. Krupa – P. Mystkowski, przed M. Stawowiakiem – J. Różańskim i R. Kopczykiem – W. Jodłowskim z Automobilklubu Wielkopolskiego – to była niespodzianka. Ale jeszcze większą sprawiła załoga A. Hyjek – W. Hyjek z Automobilklubu Krakowskiego, która w Fiacie 125p gr. I zajęła VI miejsce w klasyfikacji generalnej. Ci młodzi zawodnicy zapowiadali się znakomicie. Do mety dojechali tylko 38 załóg, część wycofała się z powody defektu, a byli tacy, którzy wstrząśnięci śmiercią J. Szainga wycofali się z rajdu. Zdekompletowane zostały dwa zgłoszone zespoły Automobilklubu Krakowskiego. Po rajdzie pierwszy fachowy artykuł wydrukował „Sport“ – już 25.04.79 r. Była to głębsza analiza Wiesława Koryckiego, znakomitego dziennikarza i sprawozdawcy sportów motorowych. Wyartykułował on trzy uwagi, których nie sposób nie cytować. „Pierwsza dotyczy bardziej starannego badania skutków każdego wypadku i zatrzymania bądź przedłużenia li-



Fot. 11 W chwilę po dramacie rozbite auto J. Landsberga (ze zbioru M. Kruka)

cencji zawodnikom uczestniczącym w kraksie. Wydaje się, że każdy z kierowców i pilotów po zakończeniu leczenia lub nawet wyjściu z wypadku bez uszkodzeń ciała i innych kontuzji powinien być wszechstronnie przebadany przez fachowy zespół medyczny". Była to aluzja do wcześniejszych wypadków J. Landsberga. Pod adresem organizatorów wyartykułowana była uwaga druga. „Otóż wydaje się, że w miejscach bardziej eksponowanych na OS-ach powinni znajdować się porządkowi znający zasady pomocy w razie wypadku. Przecież w każdej gminie jest Ochotnicza Straż Pożarna i przeszkoleni jej członkowie, są osoby z innych instytucji i organizacji również znające podstawowe zasady ratownictwa". Na obligatoryjne postanowienie władz sportowych PZM w tej materii przyszło czekać kilka lat. I wreszcie konkluzja jak gdyby najtrudniejsza autora artykułu: „Lepiej przedobrzyć z czasowym zatrzymaniem licencji, niż oglądać skutki pobłażliwości". Jakiś czas po rajdzie w prasie na ogół nie sportowej rozpętała się bezrozumna kampania antyrajdowa. Obrzydliwe w swojej wymowie teksty pojawiały się jak na zamówienie, nawet w pismach, które nigdy nie prowadziły kolumny sportowej. Rozdrapywano dramatyczną materię zdarzeń, żywiąc z lubością teksty ludzkim cierpieniem i dramatem osób bliskich. Poszukiwano sensacyjnych przyczyn i winnych tam, gdzie ich znaleźć nie można. Tworzono opinię o szaleństwie i nieodpowiedzialności organizatorów, bez znajomości rzeczy i regulaminów. Sugerowano bezsensowność rajdów i wypchnięcie ich poza nawias uznanych sportów. Używano argumentów rodem z magla, zabarwionych politycznym bełkotem zgoła z innej epoki. Nikt nie sięgnął po statystykę urazowości w rajdach samochodowych i nie porównał choćby z zawodami na żużlu czy tak czystym i szlachetnym sportem, jak alpinizm w wydaniu himalajskim i tatrzańskim. Nikt nie zwrócił uwagi na fakt, że w rajdzie jedna karetka pogotowia przypada średnio na około 10 km prób sportowych. Nikt nie napisał, że jest to lepsza sytuacja, niż oczekiwanie na pogotowie we własnym łóżku. Wreszcie, że śmiertelne wypadki zdarzają się raz na kilka lat. Czytelnikowi, który może wątpi w słuszność stanowiska autora, chciałbym uzmysłowić rzecz następującą. Otóż, ostatni przed omawianym wypadek śmiertelny miał miejsce w 1974 r. Od tego czasu na krakowskich trasach rajdów przez pięć lat organizowano rocznie 3 El. RSMO (200 km), w których uczestniczyło około 200 zawodników, tak samo w RSMP raz w roku na około 800 kilometrach przez 4 lata uczestniczyło ok. 280 zawodników. Proste działania arytmetyczne wskazują, że zawodnicy przejechali bez śmiertelnego wypadku około półtora miliona (!) tzw. osobo-kilometrów.