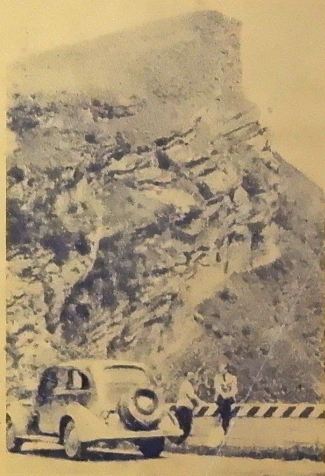


RAIDY Z PRAWDZIWEGO

Rozmowa z Aleksandrem



Ateny — Monte Carlo

W związku z istniejącymi możliwościami startowania kierowców polskich w raidach międzynarodowych, przeprowadziliśmy wywiad z jednym z czołowych automobilistów polskich Aleksandrem Mazurkiem, uczestnikiem wielu raidów międzynarodowych w okresie międzywojennym.

— Chcielibyśmy przede wszystkim wiedzieć — pytamy p. Al. Mazurka — w ilu i w jakich raidach międzynarodowych brał pan udział?

— Startowałem w 6 raidach zagranicznych, nie licząc imprez międzynarodowych na naszym terenie. Raidy zagraniczne, to Raid do Monte Carlo w 1935 roku ze startem z Tallina, potem w 1937 i 1938 roku też Monte Carlo ze startem z Aten. W 1939 roku brałem udział w raidzie Raduno Internazionale del Nord Africa i w raidzie Liege — Roma — Liege.

— A jak było z wynikami?

— Bywało różnie. — Nie jeździłem nigdy na wozach przygotowanych fabrycznie, co w konkurencji międzynarodowej ma bardzo duże znaczenie. Zmuszony byłem używać takich wozów, jakie były „pod ręką”. Pomimo to, jakoś się jeździło. W raidzie do Monte Carlo w 1937 roku — zająłem 21 miejsce, w 1938 r. — 25, a w 1939 r. byłem bliżej dobrego miejsca w pierwszej dziesiątce.

Niestety skończyło się na 13. W raidzie Raduno Internazionale del Nord Africa zająłem I miejsce, a w Liege — Roma — Liege pierwsze — w klasie turystycznej.

— A jak było z owym zajęciem 13 miejsca, choć miał pan nadzieję znaleźć się w pierwszej dziesiątce?

— Była to przygoda raidowa, którą dziś traktuję z humorem, wtedy jednak nie było to takłe wesołe. — Startowaliśmy z Aten, trasa była ciężka, a drogi bardzo różne. Nic też dziwnego, że po przebyciu długiej i męczącej trasy, bliskość mety w Monte Carlo wywołała błogi spokój. Według naszych obliczeń mieliśmy około 20 min. czasu, który należało „zgubić”, nic więc nie stało na przeszkodzie, aby zatrzymać się na chwilę. Miejsce wybrane na odpoczynek znajdowało się według naszych obliczeń w odległości około 3 km od mety.

Nie mogliśmy tylko zrozumieć, dlaczego inne wozy raidowe mijają nas z dużą szybkością. Wreszcie zrozumieliśmy nasz błąd. Okazało się, że do mety jest 18 km, a do „zmieszczenia” w czasie — tylko 5 minut. I wtedy rozpoczął się szaleńczy pościg z czasem, niestety, bez rezultatu. Droga nas kosztowała złe odczytanie drogowskiego, co uniemożliwiło sklasyfikowanie w pierwszej dziesiątce.

— No, tak to nie było zbyt przyjemne, ale w innych imprezach uzyskał pan bardzo dobre wyniki, zwłaszcza w raidzie Liege — Roma — Liege. Czy obyło się wówczas bez żadnych przygód?

— O, nie. — W Liege też miałem zdarzenie nieoczekiwane, które zresztą przyczyniło się do uzyskania dobrego wyniku. Raid Liege — Roma — Liege uważany był za najcięższy raid międzynarodowy. Trasa raidu wynosiła około 4700 km, z czego większość trasy to drogi górskie. Do raidu powinni być zgłoszeni dwaj kierowcy z każdej ekipy, a w mojej ekipie tylko ja byłem posiadaczem prawa jazdy. Zaczęły się więc spory z kierownictwem raidu. Po długich tłumaczeniach i z pomocą kol. Rychtera udało się przekonać organizatorów, że sam będę prowadził wóz przez 4 dni. Nie dowierzano mi jednak i dla pewności wprowadzono specjalne kontrole, czy rzeczywiście samodzielnie prowadzę samochód. Pomimo wszystko wytrwałem przy kierownicy, a sprawa ta stała się precedensem do zmian regulaminu.

— Który raid międzynarodowy dał panu największe zadowolenie?

— Będę sprzecznie Liege — Roma — Liege. Był to raid, w którym naprawdę decydowały walory sportowe i umiejętności jeździeckie kierowcy. Nie było niepotrzebnych prób, raid był szybki, przy bardzo liczących punktach kontrolnych i wysokiej precyzji. Dużą rolę odgrywały próby górskie. Było ich 4, z czego próbę na Stelvio uważam za bardzo ciężką. I choć impreza nie przewidywała prób zręczności technicznych, to jednak z ogólnej liczby 54 startujących, zaledwie 21 ukończyło raid.

Podobne regulaminy, jak w Liege — Roma — Liege obowiązują coraz częściej w innych międzynarodowych raidach, m. in. i w raidzie do Monte Carlo w 1939 r. była próba szybkości na trasie, z którą zawodnik zapoznał się przed samym startem, lecz

ZDARZENIA

Mazurkiem

uwaga, że takie próby są rzeczywistym sprawdzianem umiejętności zawodnika.

— Jakże istnieją, zdaniem pana najpoważniejsze trudności dla zawodnika w dużych raidach międzynarodowych?

Wydaje mi się, że w dużych raidach naj-

większą przeszkodą do pokonania przez zawodnika jest zmęczenie. Brak kondycji fizycznej jest czynnikiem eliminującym kierowcę z zawodów. Szczególnie ciężka jest jazda na odcinkach górskich, częsta i szybka zmiana wysokości w ciągu np. trzech dni raidu górskiego niejednego zawodnika całkowicie wykończyła. Ale nie zapominajmy, że pokonywanie trudności i wykazywanie umiejętności w różnorodnych warunkach, jest m. in. zadaniem zawodnika w raidzie z prawdziwego zdarzenia.

Uważam, że regulaminy nie powinny ułatwiać raidów, ale wręcz przeciwnie stawiać coraz cięższe wymagania przed zawodnikami.

— Jakże raidy zagraniczne uważa pan za najodpowiedniejsze dla naszych zawodników?

— W klasie turystycznej — Monte Carlo, a w sportowej — Alpejski.

(Rozmawiał mw)



Na drogach afrykańskich

Z raidu Liege — Rzym — Liege

