

Wiadomość wydrukowana ze strony [www.gazetalubuska.pl](http://www.gazetalubuska.pl)

# Andrzej Szyjkowski: - Rajdy są nieobliczalne

dodano: 13 lutego 2011, 13:00

Autor: Paweł Kozłowski, 95 722 57 72, [pkozlowski@gazetalubuska.pl](mailto:pkozlowski@gazetalubuska.pl)

Andrzej Szyjkowski w styczniu skończył 59 lat. Startował w latach 1975-1988. Zaliczył ponad 100 rajdów i trzy potężne - jak to nazywa - "dzwony". W karierze zajeździł 16 rajdówek. Zdobył trzy tytuły mistrza Polski. Dziś jest dilerem Opla i Chevroleta. (fot. Kazimierz Ligocki)

**- Rajdy są nieobliczalne. Żona powtarza mi, że to, że żyję, to jakiś cud - opowiada Andrzej Szyjkowski z Gorzowa, były rajdowy mistrz Polski.**

## - Dlaczego rajdy są tak fascynujące?

- Użyję porównania do wyścigów, a skupię się na najbardziej popularnej Formule 1. W przypadku F1 są spełnione trzy podstawowe czynniki, które gwarantują doskonałe widowisko: wyścig odbywa się w tym samym miejscu, czasie, a kibice rywalizację mogą oglądać na własne oczy. Start, bolidy, zmiana opon, walka, finisz... Ale w tym wyścigu wszystko jest przewidywalne, zresztą to też opinia Roberta Kubicy. Kierowcy jeżdżą z dokładnością do setnej części sekundy i liczy się przede wszystkim precyzja. A z rajdami jest zupełnie odwrotnie i dlatego Kubica tak je kocha.

## - To znaczy?

- Rajdy są totalnie nieprzewidywalne. Po pierwsze, każdy zawodnik startuje sam. Nie ma bezpośredniej walki, tylko z czasem. Po drugie, jest zakaz treningu. Trasę można przejechać jedynie zgodnie z przepisami kodeksu ruchu drogowego. Pilot tworzy wtedy

opis trasy, używając do tego specjalnego języka. Spisuje odległości między zakrętami, stopień krzywizny i z jaką prędkością można je przejechać. Kierowca zdany jest tylko na pilota, a ten, niczym saper, myli się tylko raz. Jeśli powie: szczyt pełen i kierowca pójdzie na maksa, a okaże się, że za szczytem jest zakręt pod kątem prostym, to ich nie ma. Z reguły żyją, bo samochody są bardzo bezpieczne. Do tego rajd trwa dzień, dwa, Dakar nawet dwa tygodnie. Wymaga to od kierowcy niebywałej kondycji. Przejechałem w życiu 100 rajdów, połowę wygrałem, miałem kilka groźnych wypadków. Żona czasami powtarza mi, że to, że żyję, to jakiś cud. Rajdy są nieobliczalne, dlatego towarzyszy im taka adrenalina.

## - Jest silniejsza od strachu?

- Opowiem anegdotę. Rynek w Świdnicy, pięć minut do startu. Podchodzę do Rysia Granicy, kierowcy z mojego pokolenia, który potem zginął na rajdzie. Pytam: Rysiu jak tam? A on: W porządku, gazy odchodzą (śmiech). Jest strach, ale można go porównać bardziej do tremy, gdy ktoś ma wyjść na scenę i publicznie przemówić. Start do rajdu to zazwyczaj kibice, dziennikarze, piękne dziewczyny i cała otoczka. Następuje maksymalna koncentracja. Młodzi zawsze popełniają ten sam błąd. Startują z werwą i pędzą po pierwszym oesie, kiedy nie są jeszcze wjeżdżeni, a opony rozgrzane. Byłem znany z tego, że odpuszczałem pierwsze odcinki. Jechałem spokojnie i liczyłem tych, którzy się rozbijali z powodu brawury. Frontalny atak następował dopiero na trzecim, czwartym oesie. Trupie czaszki w oczach i pełna rura.

## - Stówa na liczniku i wymijanie drzew na szerokość lusterka?

- Jak w motocrossie. Nie myśli się o kibicach, tylko o tym, by jak najlepiej przejechać najbliższy zakręt. Postawić samochód bokiem, przyciąć, by mieć zapas na uślizg. Pełen automatyzm. W rajdówkach skrzynie biegów nie są zsynchronizowane. Redukując bieg, robi się podwójne wysprzęgnięcie. Nogi zasuwiają jak po klawiaturze fortepianu. Ktoś, kto tego nie przeżył, nie jest w stanie sobie wyobrazić, jaką pracę wykonuje kierowca rajdowy czy wyścigowy. Ilość ruchów kierownicą jest liczona w dziesiątkach tysięcy.

## - Bał się pan wrócić na trasę po wypadku?

- Miałem kilka "dzwonów", które zakończyły się kompletnym skasowaniem samochodu. Przyszedł raz biegły, opisuje resztki auta i pyta, gdzie jest pochowany kierowca. Odpowiedziałem: Stoi obok. Należałem do tej grupy kierowców, którzy mieli dużo szczęścia. Mój samochód był też bardzo dobrze przygotowany pod kątem bezpieczeństwa. Kombinezon, w którym startowałem na początku lat 80., kosztował półtora tysiąca marek. To była moja roczna pensja inżyniera w gorzowskim Ursusie. Raz tylko wbił mi się kawałek blachy w kolano. Rajdówka ma specjalne fotele, atestowane kaski, klatkę bezpieczeństwa i sześciopunktowe pasy. Ten samochód z seryjnym wspólną ma tylko sylwetkę. Kiedy milicjanci na rajdzie Elmot zmierzli, ile jechaliśmy maluchem na długim zjeździe, okazało się, że przekroczyliśmy 170. W małym fiacie! Wszyscy byli w ciężkim szoku. Groźne kontuzje mnie omijały, choć żona w momentach złości czasem mówi, że z moją głową nie jest wszystko w porządku.

## - Kłopoty z psychiką po wypadku to mit?

- Nie, ja miałem problemy, gdy ginęli moi koledzy. Do takich wypadków doszło w trakcie czterech rajdów, w których startowałem. Marian Bublewicz umierał na rękach mojego pilota Andrzeja Martynkina. W takich momentach pojawiały się znaki zapytania. Jeździłem, mając dwie malutkie córki. Gdy teraz o tym pomyślę, dochodzę do wniosku, że było to wielkie

szaleństwo. Ale przy tej konkurencji najlepsze wyniki osiągają tylko wariaci, ci, co przeżyją. Niestety, tak to wygląda.

**- Zapytałem na początku, dlaczego rajdy są tak fascynujące, bo zastanawiam się, co pchało w takie ryzyko Kubicę. Przecież jako kierowca miał wszystko.**

- Ale on powiedział wprost: Wyścigi stały się dla mnie nudne. Tam nie ma zagadki, wszystko da się zaplanować do trzeciego miejsca po przecinku. A w rajdzie nic nie da się zaplanować. Zresztą wypadek Roberta tylko o tym świadczy.

**- Czy Kubica wróci do sportu?**

- Robert ma 27 lat, z czego 20 przejeździł "zawodowo" jako kierowca. Wróci na milion procent! Jeśli nie do F1, to do innej formuły lub do rajdów. Z jego powrotem do F1 może być tylko jeden problem: czy prawą ręką zda przed komisją egzamin z manualnej obsługi kierownicy. Tam samochód prowadzi się lewą ręką, a prawa obsługuje kilkanaście przycisków i pokręteł na kierownicy. One decydują o chwilowych parametrach bolidu. Kierowca musi mieć sprawne palce, a jeśli będzie miał uszkodzone nerwy, może mieć z tym problem. W tej chwili Robert ma zawieszoną licencję, którą musi odzyskać. Problemy miał z tym nawet taki mistrz, jak Michael Schumacher, który po przerwie wracał do F1. Nie było taryfy ulgowej, facet musiał się nieźle nagimnastykować. Tak samo będzie z Robertem. Znając go, najmniej obawiam się o jego psychikę. To niesamowity twardziel. Jedyne błędem polegał na tym, że pojechał na amatorski rajd samochodem, którego nie znał. To były jego pierwsze kilometry skodą fabią, a biorąc pod uwagę auta, na których wcześniej startował, to można powiedzieć, że przesiadł się z łagodnej klaczy na narowistego ogiera.

**- Dziękuję.**