

iMotocykl

Numer 20, październik 2021

Swoimi

DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów





W WYDANIU

- Aktualności - 3
- Konkretna maszyna - 8
- Motocyklem po Chinach - 12
- Odłóż smartfon - 19
- Twarze iMotocykl - Marek Harasimiuk - 22
- Fundacja Jednym Śladem - 27
- Motocykl SHL M11 - 31
- Galeria - 34
- Muzeum Motoryzacji Haynes - 37
- Felieton Erwina Gorczycy - 41
- "Długa wycieczka" cz. 11 - 43
- Recenzja - 58
- "Harley, mój kumpel" cz. 11 - 61

iMotocykl/Swoimi Drogami
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny

Tomasz Szczerbicki
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcie na okładce: **Michał Pawlik**

OD REDAKCJI

*N*adeszła jesień. Póki co przychylna motocyklistom, ciepła, w piękny barwach. Łapmy więc ostatnie chwile na radosne przejażdżki.

A co w najnowszym numerze magazynu „iMotocykl”? Na początku chciałbym gorąco polecić artykuł Agaty Ostapczuk „Motocyklem po Chinach”. Jest to w dużej części poradnik, jak zwiedzać Chiny na motocyklu. To temat prawie zupełnie nieznan, a intrygujący. Od dziesięcioleci motocyklowi podróżnicy ostrzyli sobie zęby na objazd Chin, a rząd tego kraju skutecznie to torpedował.

Postanowiliśmy przedstawić ludzi tworzących nasz magazyn. Czynimy to w dziale „Twarze iMotocykl”. Na pierwszy ogień poszedł Marek Harasimiuk. Jego biografia jest barwna i mocno motocyklowa.

Co chwile pojawiają się na rynku jakieś nowości. Sezon się kończy więc producenci pracują już na sukces rynkowy roku 2022. Katarzyna Szymala opisuje swoje spostrzeżenia na temat Fundacji Jednym Śladem.

Erwin Gorczyca, człowiek z natury pogodny i optymistyczny, tym razem opisał dość gorzkie refleksje wynikające z obserwacji realiów naszych i sąsiednich Czech. Polecam szczególnej uwadze ten felieton.

W dziale „recenzja” prezentujemy dwie książki, które pokazują jak szerokim pojęciem jest termin „pojazd wojskowy”.

Prezentujemy ciekawe muzeum na południu Wielkiej Brytanii, jedno z wielu na tej wyspie. Tu też wdało się trochę goryczy, bo po raz kolejny uzmysławia to, że Polska (kraj prawie 40-milionowy, leżący w centrum Europy) nie ma nawet jednego muzeum motoryzacji, które byłoby tak duże i interesujące pod względem eksponatów. Nie chodzi tu nawet o ekspozycje pojazdów zagranicznych, my nie mamy nawet muzeum prezentującego w pełni tego, co był produkowane w Polsce w ostatnich 100 latach. Za to niedługo będziemy mieli muzeum Disco Polo. Pozostawiam to bez komentarza.

Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: www.tomasz-szczerbicki.pl



Aktualności***Konkurs „Wojskowy Kierowca Roku 2021”***

W Centrum Szkolenia Logistyki, w dniach 21 – 23 września, odbył się finał konkursu „Wojskowy Kierowca Roku 2021”.

Jego celem było wyłonienie najlepszego kierowcy w siłach zbrojnych. Podczas rywalizacji wyłoniono także najlepszego wojskowego motocyklistę.

To już kolejna edycja konkursu na najlepszego kierowcę w polskiej armii, co roku do tych zawodów przystępują reprezentacje wszystkich rodzajów sił zbrojnych. W skład zespołów wchodzi najlepsi zawodnicy wyłonieni w kilku etapowych eliminacjach.

Konkurs wymagał od zawodników wszechstronności przygotowania oraz pełnej koncentracji. Zmagania rozpoczęły się od testu teoretycznego obejmującego zagadnienia z przepisów ruchu drogowego, budowy i eksploatacji pojazdów mechanicznych, zasad udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadku drogowego oraz wiedzy ogólnej z bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Organizatorzy przygotowali dla zawodników bardzo wymagające

konkurencje, między innymi: cięcie bali piłą ręczną, próbę zwrotności po wyznaczonym odcinku drogi samochodem osobowo-terenowym typu Honker z zamocowaną przed maską podstawą utrzymującą „talerz” z piłką tenisową, która nie miała prawa spaść, aby zawodnik uniknął punktów karnych. Kolejnym sprawdzianem dla zawodników było udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadku czy jazda terenowa samochodem ciężarowo-terenowym Star 266, z zamontowanym zbiornikiem na wodę. Rywalizacja toczyła się także o miano Najlepszego Kierowcy Motocykla. Dla motocyklistów przygotowano tor z przeszkodami, który musieli pokonać Yamahą XT 660 R.



W tych zawodach oceniane były osoby indywidualnie, jak i drużyny. W klasyfikacji zespołowej najlepszy wynik uzyskali żołnierze reprezentujący Dowództwo Garnizonu Warszawa z kierownikiem por. Rafałem Majewskim. Drugie miejsce zajęła drużyna Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, której przewodniczył st. chor. szt. Ryszard Ziobro. Trzecie miejsce wywalczyła drużyna z Wojsk Lądowych, pod kierunkiem plut. Pawła Szymańskiego.



portu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk, natomiast gospodarzami wydarzenia byli: Centrum Szkolenia Logistyki Grudziądz oraz 13. Wojskowy Oddział Gospodarczy.

Materiał prasowy

Foto: Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych

W klasyfikacji indywidualnej w konkursie „Wojskowy Kierowca Motocykla Roku 2021” pierwsze miejsce uzyskał sierż. Radosław Pawlukowski z Żandarmerii Wojskowej, drugie miejsce wywalczył szer. Jacek Stuczyński z Wojsk Obrony Terytorialnej, a trzecie zajął st. szer. Mirosław Szyszka z Wojsk Lądowych.

Konkurs na szczeblu centralnym zorganizowany został przez Szefostwo Trans-



Wyścig wytrzymałościowy motocykli zabytkowych Cannonball 2021 zakończony!

W niedzielę 26 września zakończył się wyścig motocykli zabytkowych Cannonball 2021. Nasz reprezentant – Bartek Mizerski – dotarł do mety o własnych siłach i zajął 42 miejsce na 88 sklasyfikowanych. W tej rywalizacji Bartek jechał Indianem Powerplus z 1916 roku. Stary Indian przebył

o własnych siłach, w pięknym stylu 3216 mil (5150 km), podzielonej na 16 etapów trasy.

Cała trasa wyścigu wynosiła 3389 mil (5430 km). Na jednym z etapów Bartek złapał gumę i nie był w stanie tego naprawić na trasie, dlatego 170 mil musiał przejechać na lawecie. Miał też trochę →→



innych awarii, ale udało się to naprawić w przerwach pomiędzy etapami.

Na gorąco zapytaliśmy Bartka o wrażenia: – *Ostatecznie zająłem 42. miejsce na 88. uczestników. Na 11. etapie miałem problem. Złapałem kapcia w tylnym kole, a nie mając czasu żeby to naprawić i straciłem 170 mil. Motocykl sprawował się z fantastycznie. Były małe problemy, jak wycieki paliwa, wycieki*

oleju, lecz poza tym szedł jak burza. Super atmosfera, super ludzie, wspaniała przygoda.

Był to trzeci start Bartka Mizerskiego w tej imprezie. Poprzednio jechał polskim Sokołem 1000 (w 2014 roku) oraz Indianem 101 Scout (w 2018 rok). Zawsze z polską flagą na motocyklu.

*Tomasz Szczerbicki
Foto: Bartek Mizerski*

Stoewer w Muzeum w Szczecinie

W ostatnich dniach września do Muzeum Techniki i Komunikacji Zajezdnia Sztuki w Szczecinie trafił trzeci (z zakupionej kolekcji) samochód Stoewer, model Greif. Gratulujemy Muzeum nowego wyjątkowego eksponatu!

Cóż to ma jednak wspólnego z motocyklami? Ma i to sporo. Po wojnie, w dawnych halach fabryki Stoewer powstawały motocykle Junak.

Foto: portal „Głosu Szczecińskiego”



Przedpremierowy pokaz nowego Harleya-Davidsona Sportster S

W sobotę, 25 września, w Łodzi odbył się przedpremierowy pokaz nowego Harleya-Davidsona Sportster S. Ma to być pierwszy model z pionierskiej linii, która na nowo zdefiniuje rodzinę „Sportster” – rozpoczynając jej awangardową erę wzornictwa i osiągow. Motocykl ten pojawi się w sprzedaży jesienią tego roku. Jego cena detaliczna w Polsce wyniesie ok. 72 000 zł.

Jak wygląda prekursor nowej linii Sportsterów widać na zdjęciu. Sercem tego pojazdu jest widlasty silnik Revolution Max 1250T dający moc 121 koni mechanicznych.

Foto: Harley-Davidson



XIV Jesienny Rajd Motocykli Klasycznych i Zabytkowych „Polska B”

Świętokrzyska Nieformalna Grupa Motocyklowa, w terminie 8–10 października 2021 roku, zorganizowała rajd motocyklowy wzdłuż Przedgórze Iłżeckiego z pierwszą bazą w okolicy Kunowa, a drugą w okolicy Małopolskiego Przełomu Wisły. Trasa wiodła więc po północno-wschodnim krańcu Województwa Świętokrzyskiego.

Celem rajdu było miłe spędzenie czasu w gronie osób o podobnych zainteresowaniach, poznanie mało znanych zakątków naszej Ojczyzny (ze świadomym odpuszczaniem miejsc

z pierwszych stron przewodników) oraz poruszanie się po drogach, które możemy w większości przypadków znaleźć dopiero na mapach topograficznych. Nazwa rajdu „Polska B” oddaje klimaty dróg wolnych od tablic i billboardów reklamowych, gdzie zwykłe pytanie miejscowych o kierunek przeradza się często w dłuższą rozmowę. To te klimaty, gdzie czasami pogonią nas psy, dzieci machają, a lokalni pijaczkowie gotowi są postawić piwo za ostatnie drobne w kieszeni. Organizatorzy przygotowują rajdy w formule koleżeńską i planują głównie dla właścicieli motocykli klasycz- ➔➔



nych i zabytkowych ze szczególnym uwzględnieniem „zaprzęgów”.

Po rajdzie powiedzieli:

Dziękujemy za tak liczne przybycie na rajd!

Sobotnia trasa rajdu liczyła około 100 km i udało nam się dotrzeć na metę nawet przed planowanym czasem. W rajdzie uczestniczyło ok. 100 motocykli (ok. 120 osób). To chyba rekord w historii rajdu! Część osób nie zostawała jednak na drugi nocleg, więc w bazie w Maruszowie było nas kilkadziesiąt osób. Nocowaliśmy na terenie prywatnego Muzeum Wsi, dzięki otwartości właściciela – pana Edwarda Ziarko. Z kolei dzięki staraniom dyrektora Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury w Ożarowie mieliśmy przygotowany ciepły posiłek. Grochówka starczyła dla wszystkich z dokładką (chyba, że ktoś się spóźnił).

Oto lista nagrodzonych osób:

najstarszy motocykl produkcji polskiej: **Mariusz Maciejewski, Junak z 1962 roku,**

najstarszy motocykl zagraniczny: **Mieszko Kurpiec, M-72 z 1949 roku,**

najmłodszy uczestnik – pasażer: **Marysia Mączka, lat 12,**

najmłodszy uczestnik – kierowca: **Mateusz Augustyn i Wiktor Tkacz, lat 14,**

najstarszy uczestnik – kierowca: **Albin Tkacz i Kazimierz Jończyk,**

najdłuższa trasa: **Kornel Potocki, na kołach ok. 550 km,**

przejechanie trasy rajdu w „kozackim stylu”: **Tomasz Kamiński (lądowanie w „krzaczorach”),**

Terenowy Mistrz Napraw: **Robert Tkacz (spawanko we wsi).**

Dyplomy z podziękowaniem za gościnę wręczyliśmy dyrektorowi MGOK w Ożarowie panu **Marianowi Susowi** oraz właścicielowi Muzeum Wsi w Maruszowie panu **Edwardowi Ziarko**. Ponadto wręczono dyplomy dla kol. **Bartka z Defendera** za asystę techniczną oraz kol. **Adama** za przygotowanie prezentacji z Ukrainy. Dziękujemy za zrzutę do kapelusza. Starczyło na wszystko! Specjalne podziękowania należą się kol. **Łukaszowi Smagłowskiemu** z naszej nieformalnej grupy za przygotowanie tegorocznej trasy rajdu.

Pozdrawiamy porajdowo – **Adam i Przyjaciele (Świętokrzyska Nieformalna Grupa Motocyklowa),**
www.sngm.p ■



Konkretna maszyna

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Motocykl MV Agusta Rush 1000 został zaprojektowany by budzić największe motocyklowe emocje. To bez wątpienia. Ale przy tym motocyklu trzeba jeszcze potrafić świadomie sięgnąć po te emocje. Dla niedoświadczonego motocyklisty może to być niebezpieczne. Ten pojazd to „naj” firmy MV Agusta – najmocniejszy, najszybszy, najdroższy. „Naj” zobowiązuje...



MV Agusta RUSH 1000

Swoisty naked z osiągami wyścigówki. To ciekawe zestawienie. W modelu z roku 2021 silnik z zaworami promieniowymi oraz tytanowymi korbowodami generuje moc ok. 208 – 212 KM. Warto przy tym parametrze dodać, że motocykl ten waży tylko 186 kg. Jak na klasę „1000” to bardzo dobry wynik. Wiele rozwiązań tej maszyny zaczerpniętych ze świata wyścigów

Moto GP. Do tego dobra elektronika i zawieszenie pozycjonuje ten motocykl w najwyższej światowej lidze, w swojej klasie. Prędkość maksymalna to grubo ponad 300 km/h. A wszystko to można mieć u nas za 175 000 zł.

Założona na początku ubiegłego wieku włoska firma MV Agusta początkowo była związana →→



z przemysłem lotniczym. Pierwszy motocykl powstał tam dopiero w 1945 roku. Dziś jest to jedna z najbardziej renomowanych marek na świecie, a niepowtarzalne turystyczne, miejskie i sportowe motocykle MV Agusta cieszą się uznaniem motocyklistów na całym świecie.

MV Agusta była zawsze marką mocno związaną z wyścigami motocyklowymi. Z jednej strony kojarzona jest więc ze spektakularnymi zwycięstwami na torach, z drugiej – z nietuzinkowym designem i dbałością o szczegóły, charakterystycznymi dla absolutnie wszystkich modeli motocykli turystycznych, miejskich i sportowych tej marki. Obecnie maszyny ze stajni MV Agusta biorą udział w wyścigach World Superbike oraz Moto GP w kategorii Moto 2.

Rzucmy okiem na silnik MV Agusta Rush 1000. Jest to 4-cylindrowa jednostka napędowa, chłodzona cieczą, o pojemności skokowej 998 cm³, wyposażona w 4 zawory na

cylinder i dwa wałki rozrządu w głowicy. Do tego duży stopień sprężania o wartości 13,4. Standardowo silnik ten osiąga moc 208 KM przy 13 000 obr./min., ale przy zastosowaniu specjalnego wydechu moc wzrasta do 212 KM przy 13 600 obr./min. Maksymalny moment obrotowy wynosi 116,5 Nm przy 11 000 obr./min. Napęd na tylne koła przenoszony jest w tym pojeździe przez wielotarczowe mokre sprzęgło, sześciostopniową skrzynię biegów i dalej łańcuchem.





Stylistyka tego pojazdu to temat na odrębny artykuł. Włosi, jak zwykle, pokazali, że dla nich pojazd musi być i ładny i dobry mechanicznie. Ta zasada obowiązuje we włoskim wzornictwie pojazdów od początków motoryzacji. To wręcz pewna filozofia tworzenia. Jeżeli kiedyś spotkacie brzydki włoski pojazd (czy to samochód czy motocykl) to znaczy, że nie projektował go Włoch lub że biurokratyzowani marketingowi wymusili siła na konstruktorze, aby uległ jakimś europejskim czy japońskim trendom mody. Mogę was zapewnić, że nie ma to wiele wspólnego z ceną. W latach 50., 60. i 70. Włosi nawet tanie motorowery tworzyli z niebywałą dbałością o formę. Jest to

dla nas mało znane, bo włoska motoryzacja (poza Polskim Fiatem) była u nas przez lata raczej nieznana. Tak też jest z motocyklem MV Agusta Rush 1000. Tu zarówno całość, jak i poszczególne elementy, to wyroby o szczególnej urodzie. →→





Ze względu na cenę nie będzie to pewnie motocykl sprzedawany masowo, ale na pewno znajdzie u nas wielu miłośników, którzy docenią jego walory.

Jak widać po statystykach z ostatniego półrocza szybciej wzrasta u nas sprzedaż motocykli bardzo drogiej niż motocyklowej klasy średniej. ■



Motocyklem po Chinach

TEKST I ZDJĘCIA: AGATA OSTAPCZUK

Opisać Chiny w kilku słowach jest praktycznie niemożliwe, ale chyba najbardziej właściwym określeniem jest „kraj kontrastów”.

Dotyczy to również motocykli. Należy pamiętać o tym, że terytorialnie Chiny są ogromne i dorównują pod względem wielkości całej Europie, dlatego też poszczególne prowincje ustalają własne zasady dotyczące jazdy na motocyklu.



Świątynia tybetańska, prowincja Qinghai.

W niektórych miastach, szczególnie w wielkich metropoliach takich, jak Pekin czy Szanghaj, jazda na motocyklu jest zabroniona lub ograniczana. Taki zakaz dotyczy głównie miast na wschodzie Chin, które są rozwinięte i promują „zielone”, czyli elektryczne środki transportu.

W Pekinie na przykład tablice rejestracyjne motocykli dzielą się na A i B, przy czym motocykle Jing A (od chińskiej nazwy Pekinu – Beijing) posiadają uprawnienia do jazdy po całym mieście. Taka przyjemność nie jest też tania – za samą tablicę trzeba zapłacić kilkadziesiąt tysięcy złotych.



Droga Mars 1.



Z kolei zachód kraju, czyli prowincje takie, jak Tybet, Qinghai, Xinjiang i Gansu to inna bajka – tutaj motocykle, na przykład w prowincji Qinghai, miejscowa ludność kupuje bez tablic rejestracyjnych i jeździ swobodnie po całej prowincji. Motocykl służy tutaj głównie jako środek transportu dla lokalnych Tybetańczyków i nierzadki jest widok

nastolatków jeżdżących na motocyklu, lub rodzin podróżujących nawet w cztery osoby na jednym pojeździe.

Ciekawie też przedstawia się kwestia tankowania – w niektórych prowincjach można tankować jedynie w wyznaczonym dla motocykli miejscu, →→



Przy bazie marsjańskiej.

i wykonuje się to przy użyciu metalowej konewki. Cały proces, wraz z rejestracją informacji o motocykliście (spisanie numeru dowodu osobistego, od czasu do czasu dowodu rejestracyjnego) jest dosyć czasochłonny, szczególnie jeśli kilka osób czeka w kolejce po konewkę.

W prowincji Xinjiang niektóre stacje zwyczajnie nie zezwalają na tankowanie motocykli. W mieście Turfan jest tylko jedna stacja, gdzie można zatankować motocykl po uprzednim wjechaniu nim do dużej metalowej klatki!

Stan dróg krajowych w Chinach jest w większości bardzo dobry, co może być zaskoczeniem podczas jazdy w oddalonych prowincjach. Drogi na Wyżynie Tybetańskiej, mimo ogromnych wysokości nad poziomem morza, są również w zaskakująco dobrym stanie poza faktem, że miejscami są lekko „powyginane” ze względu na ekstremalne temperatury.

Kwestia jazdy po autostradach jest również dosyć zróżnicowana. W niektórych prowincjach wjazd

motocyklem na autostradę jest zakazany i przestrzegany, w niektórych teoretycznie występuje zakaz jazdy motocykli po autostradzie, ale można wjechać i nikt się tym nie przejmuje, przy czym taka jazda jest darmowa. W jeszcze innych prowincjach z kolei jazda jest zezwolona i trzeba za przejazd po autostradzie zapłacić.

Warto tutaj wspomnieć, że sieć autostrad w Chinach jest niesamowicie rozwinięta. Najdłuższa autostrada w tym kraju ma 4395 km długości i przebiega od miasta portowego Lianyungang położonego na wschodnim wybrzeżu do portu granicznego z Kazachstanem – Huoerguosi. Ograniczenie prędkości na autostradach wynosi 120 km/h.

Gdzie można pojechać?

Podczas planowania podróży do Chin należy pamiętać o tym, że niektóre regiony nie są otwarte na swobodne podróże dla obcokrajowców. Do takich regionów należy cała prowincja Tybet, niektóre regiony w Xinjiangu oraz Qinghai. Tybet jako prowincja jest dostępny jedynie w formie zorganizowanej →

**Baza Marsjańska.**

wanej wycieczki, ale dla osób, które chcą zapoznać się z kulturą tybetańską warto pamiętać, że historycznie Tybet to również dzisiejszy Qinghai, część Syczuanu, prowincji Gansu oraz Yunnanu. W tych regionach w większości przypadków można podróżować swobodnie jakimkolwiek środkiem transportu, co dotyczy również motocykli.

W trakcie wyprawy do Chin problem może sta-

nowić kwestia noclegu – w wielu małych miejscowościach nie ma miejsc, które mają zezwolenie na przenocowanie obcokrajowca. W całych Chinach od niedawna obowiązuje przepis, który zabrania hotelom, nie posiadającym odpowiedniego zezwolenia, na przyjmowanie obcokrajowców. Jest to kwestia problematyczna, szczególnie na zachodzie kraju, gdzie odległości między osiedlami ludzkimi →→



Jezioro Donggecuona na Wyżynie Tybetańskiej 4200 m n.p.m. prowincja Qinghai.



Klasztor tybetański prowincja Gansu.

bywają ogromne, dlatego w przypadku planowania podróży do Chin motocyklem rozsądnie jest zabrać ze sobą namiot i bardzo ciepły śpiwór, szczególnie na wyprawę po Wyżynie Tybetańskiej, gdzie nawet w lecie wieczorami temperatury mogą spaść do 0°C.

Należy także pamiętać o tym, że mapy Google (oraz inne aplikacje typu Facebook, Instagram itd.) są zablokowane i dostępne jedynie przy pomocy VPN, który należy pobrać na telefon uprzednio w Polsce lub poza granicami Chin. Najpopularniejsze chińskie aplikacje z mapami to lokalne Baidu Maps oraz Gaode Maps, które w większości przypadków działają bezproblemowo i są dokładnie opracowane.

Skąd wziąć motocykl?

Przekroczenie granicy chińskiej własnym motocyklem jest dosyć skomplikowane, ale nie niemożliwe. Brak jest jednak spójnej informacji w Internecie, dlatego prawdopodobnie łatwiejszym rozwiązaniem jest wypożyczenie motocykla za pośrednictwem aplikacji na miejscu w Chinach. Są to motocykle należące w większości do prywatnych użytkowników, którzy oferują wypożyczenie swoich pojazdów nawet od 100 RMB za dzień (około 60 zł) w zależności od typu motocykla. Są to aplikacje: Zugemotuo, MAN Gongxiang Motuo, Zuzu Motuo.



Świątynia Mati prowincja Gansu.

Innym rozwiązaniem może być również wypożyczenie motocykla w klubach motocyklowych, które oferują różne modele, udzielają także informacji dotyczącej tras, a niektóre nawet posiadają miejsca noclegowe dla motocyklistów (np. klub motocyklowy w mieście Chengdu na drodze krajowej →→

318, która została określona mianem „najpiękniejszej drogi w Chinach”).

Co warto zobaczyć?

Ze względu na duże zróżnicowanie całego kraju można wymieniać wiele miejsc wartych odwiedzenia, ale prawdopodobnie pod względem wyprawy motocyklowej ciekawe mogą być prowincje na Wyżynie Tybetańskiej lub w jej pobliżu, np. Qinghai czy Syczuan gdzie znajdują się przepiękne drogi położone wysoko w górach (3000 – 5000 m n.p.m.), a i również miłośnicy off-road’u znajdą dla siebie ekscytujące trasy, jak np. droga Mars 1 (95 km po bezdrożach), która przebiega pośrodku pustyni i formacji skalnych o nazwie „Yardang”. Prowadzi ona do wybudowanej w 2019 roku bazy marsjańskiej, będącej częścią projektu eksploracji Marsa. Baza ta oferuje turystom nocleg w postaci kapsuł kosmicznych, znajduje się tutaj również restauracja,

kawiarnia, mały sklep z pamiątkami i nawet budka z lodami (pośrodku pustyni!). Baza ma za zadanie oprócz celów turystycznych służyć również edukacyjnie, dostarczając informacji na tematy związane z odkrywaniem kosmosu i życiem astronautów.

Należy pamiętać, że jazda na dużych wysokościach może być dosyć poważnym wyzwaniem, przede wszystkim dla organizmu, dlatego ważne jest odpowiednie przygotowanie się do takiej wyprawy i stopniowe przyzwyczajanie organizmu do dużych wysokości.

Nieco niżej położona jest prowincja Yunnan na samym południu kraju, gdzie temperatury sprzyjają jeździe nawet podczas zimy. Yunnan znany jest jako jedna z najpiękniejszych prowincji Chin, głównie ze względu na bajkowe krajobrazy, jak i wiele mniejszości etnicznych, które zachowały swoje tradycje i można je spotkać tylko w tej części Chin. ■



Żółte jezioro przy drodze krajowej w prowincji Qinghai.

Odłóż smartfon



TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN SUSZCZEWSKI

Nazwisko znakomitego dziennikarza i miłośnika jednośladów, Włodzimierza Gąsiorka, jest bliskie wszystkim miłośnikom polskich motocykli. To on pokochał WFM i wszystkie produkowane tam pojazdy, ale żaden nie pobudza jego wyobraźni tak mocno, jak skuter Osa.

Wiodącym produktem WFM były motocykle, skutera nikt nie traktował całkiem poważnie. Do czasu. Okazało się bowiem, że rozwijana przez ponad pięć lat Osa zadebiutowała jako całkiem dojrzały jednoślad, co później potwierdziły sukcesy sportowe.

Polski skuter, jeszcze przed premierą, zaliczył inne nazwy modelu jak Żuk i Bąk. Jednak wydaje się,

że nazwa Osa, chociaż ewidentnie nawiązywała do włoskiej Vespy, mogła nie tylko godnie stanąć do rywalizacji z produktem z południa Europy.

Skuter WFM budził nie lada zainteresowanie, a nawet podziw, swoimi dojrzałymi rozwiązaniami jak zawieszenie na wleczonych wahaczach i duże, 14-calowe koła. Takie zestawienie, oraz solidna rama, sprawiały, że Osą jechało się bardzo komfortowo. →→



Niestety, Osa nie miała szczęścia u decydentów i już 1965 roku zdecydowano o zakończeniu jej produkcji, tym samym zostawiając polskich miłośników skuterów bez alternatywy. Na dodatek koniec produkcji Osy zbiegł się w zasadzie z końcem WFM.

Na tym historia polskiego skutera pewnie by się zakończyła, ale stanowcze „nie” rzucił takiemu biegowi wydarzeń dziennikarz i motocyklista. Włodzimierz Gąsiorek nie tylko pisał o motocyklach, ale

przede wszystkim się na nich ścigał, zarażając pasją kolejnych adeptów motorsportu. Pan Włodzimierz, wieloletni współpracownik redakcji kultowego tygodnika „Motor”, aktywnie promował też polskie motocykle w ramach Wawerskiego Motor Klubu, który do dzisiaj mieści się w Radości i właśnie tam zająłem w połowie września.

Okazją do spotkania było odrodzenie Klubu, ale również pokaz elektrycznej Osy. Ten projekt to oczko w głowie pana Włodzimierza. Przebudował on oryginalny skuter z wykorzystaniem poliestrowych elementów

nadwozia oraz silnikiem elektrycznym i zespołem akumulatorów.

Elektro Osa to niewątpliwie ciekawe zderzenie starego z nowym. Konstrukcja pojazdu niby wiekowa (no dobra, półwiekowa), ale zapewnia wciąż doskonały komfort jazdy ze swoim miękkim zawieszeniem, świetną kanapą, sporym rozstawem kół i wąskim nadwoziem. Z kolei elektryczne zmiany pozwalają na rozwijanie prędkości 80 km/h i przyspiesze- ➔➔





nia dostępne tylko pojazdom z elektro-napędem czyli natychmiastowe. Zasięg skutera to około 80 kilometrów a naładowanie baterii zajmuje około czterech godzin.

Jechałem dziełem pana Gąsiorka i jestem bardzo miło zbudowany amortyzacją, osiąganymi i komfortem zwłaszcza, że do Radości pojechałem współczesnym skuterem z silnikiem 125 cm³. Szczerze przyznam, że z chęcią zamieniłbym się na Osę.

Motor Klub Wawer ma więc wszystko by powrócić w glorii i chwale. Flagowym produktem jest właśnie Osa, poza nią cała gama wyścigowo zmodyfikowanych WFM oraz innych motocykli. Najważniejsze jednak, to młodzi ludzie, którzy zgłosili się do Włodzimierza Gąsiorka. Klu-

bowicze pragną posadzić na motocyklach swoje pociechy i dzieciaki, które zainteresują się techniką moto i historią polskiej moto produkcji. Klub chciałby też swoją działalnością dać młodym oddech od elektronicznych urządzeń, zgodnie z hasłem: „odłóż smartfon i żyj”.



Twarze „iMotocykl” – Marek Harasimiuk

Życie dwóch pasji

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

W tym cyklu chcielibyśmy przedstawić Wam bliżej osoby, które tworzą magazyn „iMotocykl”. To wyjątkowi ludzie, dla których motocykl to prawdziwa pasja, a nie okresowa fascynacja. Jako pierwszy opowie o sobie Marek Harasimiuk.

Jako młody człowiek zawsze lubiłem ruch. Dobrze biegałem (średnie dystanse), nieźle jeździłem rowerem (o mało co a bym się zakwalifikował do reprezentacji Pragi Północ w „Małym Wyścigu Pokoju”). Ba, zostałem nawet mistrzem

„Pierwszego Kroku Bokserskiego” w wadze lekkopółśredniej. Ale również lubiłem dużo czytać i w związku z tym miałem mnóstwo wiedzy, która faktycznie nie potrzebna była w szkole. A na pewno nie pomagała być dobrym uczniem. →→





Natomiast tę szkolną wiedzę (chyba poprzez iluminację) dobrze że choć trochę posiadałem, chociaż nie było we mnie żadnej systematyczności nauczania. W związku z tym niektóre klasy w szkole średniej dublowałem. Inni rodzice pewnie dawno by takiego „ancymonka” wysłali do rzemiosła, bo byłem zawsze dość manualny. Ale moja świętej pamięci Macierz ciągle wierzyła, że jej syn będzie co najmniej jakimś ministrem. Tylko że wówczas aby być oficjelem trzeba było przynależać do Partii (po drodze oczywiście Związek Młodzieży Socjalistycznej), a ta przynależność jakoś mi nie pasowała. Zwłaszcza przez hipokryzję rozmaitych „działaczy”.

Ukończywszy (jakoś) szkołę średnią owozym pędem zdałem na Politechnikę Warszawską i to na wydział MEiL (Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa). To nie był najlepszy pomysł. Chociaż potem, kiedy już się z tej uczelni wyrwałem, to nawet umiałem być wdzięczny za pewne umiejętności technicznego, logicznego rozumowania, tam nabyte. A wyrwałem się na moją ulubioną Historię na Uniwersytecie Warszawskim. Do dziś pamiętam rozmowę ze św. pamięci prof. Samsonowiczem zaraz po przyjęciu mnie na wydział. Ten wspaniały człowiek nie zważając na mój strój, bo przyszedłem prosto z jakiejś

dorywczej roboty lekko schlapany farbą i w krótkich spodniach, rozmawiał ze mną w sposób niezwykle uprzejmy i merytoryczny na temat mojej ewentualnej specjalizacji. Moi nowi „koledzy” a zwłaszcza śliczne koleżanki miały po 18 – 19 lat a ja już byłem 27-letnim „starcem” z potężną miedzianą brodą.

Na Politechnice, oprócz tego że omal nie przysporzyłem sobie wrzodów na żołądku,

to wciągnęło mnie do klubu „Stodoła” (sekcja teatralno-kabaretowa). Przy okazji (ok. 1966 roku) nabawiłem się na wydziale (dzięki już wspinającym się kolegom) mojej pierwszej życiowej pasji czyli taternictwa i zostałem członkiem AKA czyli Akademickiego Klubu Alpinistycznego. I jak tu można sobie wyobrazić systematyczne studiowanie skryptów politechnicznych i udział w rozmaitych „laborkach” kiedy było tyle ciekawszych zajęć. Ta pasja (wspinaczka, coraz bardziej wysokogórska) trwała prawie 20 lat i dopiero coraz bardziej niedomagające kolana kazały mi przestać szlajać się po górach. W 1985 roku moja przygoda z górami dobiegła końca, ale już wtedy wiedziałem czym będę się zajmował aby nie być stetrycznym do końca i coraz bardziej obrastającym w tłuszcz pasibrzuchem-telewizorem. Ale zanim zakończyłem działalność w górach to dzięki nim sporo świata obejrzałem. Oczywiście złąziłem Tatry. Zajrzałem też w góry Prokletje w byłej Jugosławii. Potem dzięki działalności w Polskim Klubie Górskim kilkakrotnie wspinałem się w Kaukazie. Byłem też w Hindukuszu na Noszaku 7492 m n.p.m. Wspinałem się też w Kaszmirze, gdzie nawet udało mi się wleźć na (prawdopodobnie) dziewiczą górę o wysokości ok. 6000 m n.p.m. Najbardziej →→

brzeziennym w skutki był wyjazd do Bułgarii w góry Riła i Piryn w 1974 roku. Góry, jak to góry, ale w czasie powrotu w pociągu relacji Sofia – Warszawa natknąłem się na całkiem dorzeczną i kształtną panienkę, której oczywiście zacząłem się chełpić jaki to ze mnie jest „urabura” i zdobywca. Skutkiem tego chojrakowania było uzyskanie „podległości”, w rok później, a która prolanguje się do dziś. Jedno, co udało mi się zawarować w niepisanej umowie to to, że jako pasjonat (wtedy jeszcze gór) nie zostaną stanowczo od nich odcięty. Jedynie musiałem obiecać, że nie pojedę na żadną wysokogórską wyprawę odbywającą się w zimie.

Już w czasach małżeńskich zwiedziłem Amerykę Południową (od Wenezueli do Boliwii) oraz Afrykę Północną (Maroko, Algieria). Obydwa te wyjazdy trwały po ok. 7 miesięcy i zarówno wspinaliśmy się tam, jak też nurkowaliśmy w ciepłych wodach. Zwłaszcza nurkowanie w Karaibach to są wspańnięte przeżycia.

I tutaj przejdę do mojej najdłuższej trwającej pasji czyli jazdy motocyklem. Otóż jeszcze będąc na Polibudzie zainteresowałem się motocyklami. Kupiłem za zarobione w studenckiej spółdzielni pracy pieniądze (robiłem tzw. porządkówki) jakieś 2 Junaki, które niezbyt chciały jeździć i „bękartą” nazwanego BMW. Ten to nawet jakoś się przemieszczał tylko ciągle mu się psuł klinik łączący wałek kardana z krzyżakiem wychodzącym ze skrzyni biegów. Moja wiedza była nawet teoretycznie mikroskopijna, a znaleźć dobrego mechanika to już był problem absolutnie nieosiągalny. Kiedy więc w czasie dojazdu na praktyki studenckie w Nowej Dębie



urwał się zawór wydechowy i narobił spustoszenia w cylindrze, sprzedawszy grata przestałem być motocyklistą. Utwierdziło mnie w tym postanowieniu to, że wtedy byłem już zajadłym gorołazem. Ale jak mawiają Francuzi: „zawsze się wraca do pierwszej miłości”. I właśnie w Caracas poznany pletwonurek, który był i pilotem małego odrzutowca i motocyklistą, dał mi się przejechać swoją Hondą Gold Wing 1000. Jezu, ale miałem pełne portki ze strachu. Potem już coraz częściej zacząłem się rozglądać za różnymi motocyklami. A co się naoglądałem w czasie tego wyjazdu do Afryki w 1983 roku! Po powrocie do Polski czekała mnie miła niespodzianka. Otóż koledzy z Zespołu Prac Wysokościowych (bo pracując na wysokościach zarabialiśmy przez 10 lat na życie i na wyjazdy) w ramach jakiś barterowych uregulowań za wykonane roboty nabyli kilka motocykli. Były to jeździełka MZ 150 TS. Więc oczywiście natychmiast stałem się właścicielem niebieskiego egzemplarza. Stało się to jesienią 1983 roku i jak widać od tamtego czasu nieprzerwanie już dosiadam rozmaitych motocykli. Wyposażyłem ten motorek w rozmaite urządzenia: owiewkę z przodu, osłony na nogi, bagażniki boczne z torbami, kuferek tylny. Słu- ➔➔



żył mi zarówno do jazdy na rozmaite prace wysokościowe, które mieliśmy w wielu miejscach w Polsce, jak też do turystycznych wypadów. A potem pasja się rozwijała i były następne motocykle. Ale jestem dość stały w uczuciach i ich nazbyt często nie zmieniałem.

W czasie powrotu z Afryki załatwiliśmy sobie winobranie w dwóch rejonach „słodkiej” Francji i zacząłem tam co roku jeździć. Winobranie nie trwa długo i właściwie te wyjazdy to był pretekst aby poznać ciekawe miejsca w Europie zarobiwszy na nie pieniądze. Nie chcę się zbytnio chwalić, ale sporo ciekawostek zarówno krajobrazowych, jak i architektonicznych wówczas sobie obejrzałem i zwiedziłem. Dokonałem tego na trzech motocyklach. Suzuki GS 450 E, Hondzie CX 500 i mojej najwierniejszej przyjaciółce Yamasze XS 1100 czyli Eleven. Doszły do tego wyjazdy do krajów bałtyckich i udział w Rajdach Katyńskim i „Ojców Naszych Starym Szlakiem” (Ukraina) organizowanych przez niezapomnianego Wiktora Węgrzyna. Zresztą najuniżej napomknę, że sporo mu w tym pomagałem. A kiedy Yamaha po przejechaniu, pode mną, dobrze ponad 200 tys. km zaszwanowała (napęd w przekładni kąto-

wej) to w 2011 roku zostałem właścicielem BMW R100 RT Classic, którą sobie sprowadziłem z Rzeszy z okolic Hamburga. I tak do dziś wozi mnie, zwana OK – Ognista Kobyła (po przeróbkach). OK to przede wszystkim Bałkany, na których dotarliśmy aż do przylądka Matapan czyli Tenaron. Oczywiście pozostałe kraje bałkańskie też zostały dość skrupulatnie przejrane. No i OK ciągle jest widywana w rozmaitych zakątkach naszego kraju.

Naturalnie, że dzięki rozmaitym uprzejmym ludziom pojeździłem i innymi motocyklami. Przez pewien czas zawodowo trudniłem się sprzedażą i ujeżdżaniem Royała Enfielda Bulleta 500. Jakoś kolegów, towarzyszących mi w trasie, nie straciłem, mimo że ten Royal to nie był nadmiernie dynamiczny motocykl.

Miałem też okresy ujeżdżania (turystycznego) rozmaitych modeli Yamahy i BMW. Zresztą bardzo wiele, w tej kwestii, zawdzięczam pracującemu w obydwu firmach Robertowi „Domanowi” Domańskiemu. Mimo już zdecydowanie podeszłego wieku ciągle cieszy mnie jazda motocyklami. Czasami, kiedy coś bardziej mi strzyka, czy to w kolanach czy biodrach, to kiedy już siedzę na siodełku i owieje mnie wiatr to znowu czuję, jak mi zdecydowanie ubyło lat. Ponieważ realnie wróciłem do motocykli w 1984 roku więc łatwo obliczyć, że już nimi jeżdżę 37 lat. Oczywiście mam kolegów z dłuższym stażem, ale oni (przynajmniej nic mi nie wiadomo) nie mają „nawiniętych” na koła tylu kilometrów. Mój przebieg to ok. 600 000 km i nadal mam ochotę na przejażdżki. Wynika to poniekąd z tego, że zacząłem jako 40-latek, który będąc →→



już cokolwiek doświadczonym życiowo i sportowo człowiekiem zdał sobie sprawę, że nie może udawać, iż motocykl jest dla niego czymkolwiek innym, jak środkiem dającym mu relaks i możliwości tury-

stycznego zwiedzania bliższych i dalszych okolic. Nigdy zatem nie pomyślałem o tym aby się ścigać czy to na torze czy też w terenie. Natomiast jako dość sprawny jeszcze „młodzieniec” chętnie podpatrywałem, w czasie jazdy moich kolegów np. ze „Skorpiona”, którzy na szosie radzili sobie lepiej i płynniej. Do dziś za największą swoją umiejętność uważam zdolność do „równej”, ale nie ślamazarnej jazdy, bez nadmiernego kręcenia manetką gazu i naciskania przed każdym zakrętem na dźwignie hamulca.



No, ale lata lecą i już oczy stają się nie te co dawniej. Dlatego też coraz chętniej przymierzam się do rozmaitych „jeżdźidełek” o pojemności 250 – 400 cm³. Najważniejsze, że Żonisko ciągle mi nie zabrania jeździć (jedynie przestrzega że: „*jeśli sobie coś zrobisz, to cię zabiję*”), a i kolegów Bogu dzięki trochę się dorobiłem, i w Polsce mam kilka bardzo dobrych „met” do turystycznego smakowania detali naszej Ojczyzny. No i jeszcze taka „marność nad marnościami”. To przyjemne, jak czasem gdzieś w Polsce napotkany motocyklista (często młody człowiek) zapyta się jak Stanley Livingstona (podróżnicy i odkrywcy w XIX w. w Afryce): „*PanMarek, jak się domyślam!*”!

Fundacja Jednym Śladem

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: FUNDACJA JEDNYM ŚLADEM



Pierwsza myśl na hasło motocykl? Trywialnie – wolność.
A którym skojarzeniem z kolei byłaby pomoc?

W moim subiektywnym rankingu, wbrew pozorom całkiem wysoko. Nauczona przykładem od starszych od siebie motocyklistów oraz w wyniku tego, że często podróżuję z motocyklami zabytkowymi w przypadku awarii czy spotkania motocykla na poboczu naturalnym odruchem jest dla mnie zatrzymanie się i zapytanie czy mogę jakoś pomóc. A kiedy dodać do jednoślada, wykwalifikowanych specjalistów, zapalonych

do pomocy, edukacji i szerzenia dobrego przykładu na drogach?

W piątkowy wieczór 17 wrzesień w Warszawie odbyła się VIII Odblaskowa Parada Motocyklowa, czyli impreza Świeć Przykładem Nocą, organizowana przez Fundację Jednym Śladem. Wszystko zaczęło się na błoniach Stadionu Narodowego, później wspólny przejazd do Piaseczna. Celem takiego →



spotkania jest przede wszystkim uświadomienie motocyklistom i innym użytkownikom dróg, jak ważna jest dobra widoczność. Kiedy jedziemy na swojej maszynie przekonani jesteśmy o tym, że wszyscy nas świetnie widzą. Rzeczywistość jest zupełnie inna, zwłaszcza w nocy. Wystarczy przepalona żarówka, zmienione światło z oryginalnych na „fajniejsze”, kierunki zamontowane bardzo blisko światła, albo w bardziej drastycznej sytuacji w przypadku wywrotki i lądowania w rowie czy na poboczu, możemy przez długi czas być w ogólnie nie zauważeni. Dlatego tak ważne są też zwykłe odblaski, propagowanie ich posiadania i świecenie przykładem.

Jednak Fundacja Jednym Śladem to nie tylko tego typu parady. Na ich stronie internetowej czytamy: „Fundacja Jednym Śladem jest działającą od 2010 roku organizacją non profit, której głównym celem jest zwiększenie świadomości użytkowników polskich dróg oraz niesienie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych”. Motoambulansy to nowatorski pomysł jak na polskie realia, choć w Europie zachodniej jest to mocne wsparcie standardowych ambulansów samochodowych. Niesienie pomocy to dopiero początek, do tego fundacja zajmuje się „odczarowywaniem” negatywnego →



wizerunku motocyklisty, uświadamianiem kierowcom aut, że motocykliści to tacy sami użytkownicy dróg jak oni, prowadzeniem kampanii pokazujących przyczyny wypadków z udziałem motocykli i uzmysławiających kierowcom aut jak łatwo mogą zabić lub okaleczyć motocyklistę, dokumentowaniem, zgłaszaniem i doprowadzaniem do ukarania osób odpowiedzialnych za uszkodzenia dróg czy wprowadzenia zagrożenia związanego choć ze źle transportowanymi ładunkami.

Fundacja odnosi się do jednoślądów, jednak jak zaznaczają zależy im na dobru wszystkich użytkowników dróg. Skupiają się na edukacji, szkoleniach z pierwszej pomocy czy wsparciu domów dziecka. Działają w temacie rozwiązań instytucjonalno-prawnych, które zapewniają większe bezpieczeństwo na drogach publicznych oraz propagowaniu wykorzystania nowoczesnych technologii w zakresie wprowadzenia zmian w znakach poziomych. To między innymi ich zasługą jest zgoda na poruszanie się motocykli →→



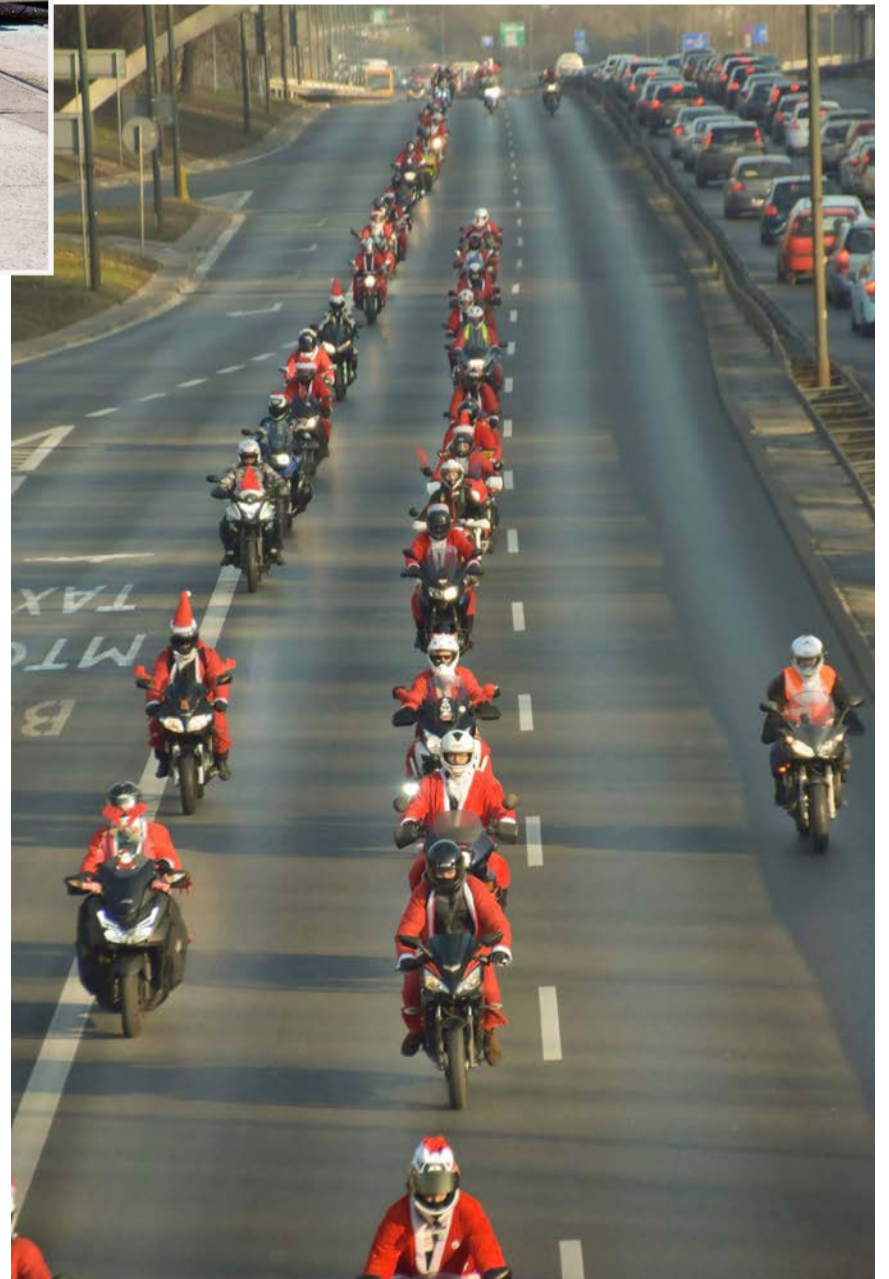


ludzi to pomoc w czystej postaci, bezpośrednia, indywidualna poprzez motoambulans, ale i szeroka, pośrednia poprzez akcje, szkolenia i edukację. Dzięki nim, może i Wam słowo pomoc zacznie się kojarzyć z motocyklizmem. ■

po buspasach w Warszawie. Organizują akcje charytatywne, przykładem są choćby MotoMikołajki.

Więcej informacji oraz kontakt znajdziecie na stronie <http://jednymsladem.com.pl/>. Jeśli uznasz, że takie podejście jest zbieżne z Twoim postrzeganiem świata Fundacja zaprasza do współpracy.

Dla mnie to czym zajmuje się FJS oraz osoby sympatyzujące z nią jest rzeczą imponującą. Uważam, że należy propagować i promować takie podejście do tematu jednoślądów oraz chwalić, doceniać i wspierać osoby działające tak naprawdę dla dobra nas wszystkich. Dlatego tak bardzo zależało mi, aby napisać o nich i zasiać choć ziarnko ciekowości, abyście także na własną rękę poszukali informacji o Fundacji Jednym Śladem oraz akcjach przez nich organizowanych. Działalność tak zaangażowanych



Motocykl SHL 175 M11

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Na początku lat 60. dużym przełomem na naszym rynku stał się motocykl SHL 175 M11. Oferował ciekawą stylistykę, ładne wykończenie, dobre parametry jezdne i trwałość lepszą od innych polskich motocykli. Był to chyba pierwszy motocykl polskiej produkcji, który mógł pod względem estetyki, jakości i konstrukcji konkurować z importowanymi Jawami i MZ-kami.

Wspomniane względy kwalifikowały motocykl SHL 175 M11 do rangi „produktu eksportowego”, co w owym czasie było najlepszym potwierdzeniem jakości. Prototypy motocykla SHL 175 M11 powstał w 1959 roku, rok później zaprezentowano go na Targach Poznańskich, a produkcję rozpoczęto w maju 1961 roku.

Nowa SHL 175 – przełom polskich motocykli małych litrażowych

Wyróżniająca się spośród naszych wytwórni motocyklowych kielecka SHL-ka lub jak kto woli oficjalnie Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych wprowadzi na rynek, pod koniec bieżącego roku, nowy typ SHL 175. Piszemy „nowy” bowiem przeróbki objęły tak wiele pozycji, że właściwie podobieństwo do obecnie produkowanego modelu SHL 150 jest minimalne. (...)

W produkcji znajdują się dwa modele: M 11 z zawieszeniem przedniego koła na wahaczu

pchanym i dwóch elementach resorujących oraz M 11 S, który będzie posiadał klasyczny widelec teleskopowy z tłumieniem olejowym. (...) Nowa „175-ka” posiadająca w dobrym podwoziu dobry silnik stwarza przełom w naszych motocyklach małolitrażowych. Jeżeli zaś w parze z dobrymi właściwościami eksploatacyjnymi motocykla będzie szła dobra jakość jego wykonania, nowa SHL-ka dorówna współczesnemu standardowi europejskiemu. (...)

„Motor” 28 / 1960 →→



Motocykl SHL 175 M11



Motocykl SHL 175 M11

Badanie drogowe motocykla SHL 175 M11

(...) Reasumując, motocykl SHL 175 M11 daje najwyższy, ze wszystkich polskich pojazdów, komfort jazdy, a to dzięki miękkim zawieszeniom, wygodniej kanapie i optymalnie dobranej pozycji, zarówno kierowcy, jak i pasażera. Komfort nie pociąga za sobą żadnych istotnych ustępstw jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu w normalnych warunkach eksploatacyjnych. Motocykl na skutek umiarkowanej mocy silnika ma przeciętne dla swojej klasy osiągi, to jest szybkość maksymalną i czas przyspieszania. Poziom hałas motocykla jest niski. Zużycie paliwa odpowiada przeciętnym wartościom dla motocykli tej klasy.

Cena motocykla SHL 175 M11 wynosi 14.300 zł. Motocykl nie jest dostępny w sprzedaży ratalnej.

„Motor” 2 / 1962

60.000 km SHL-ką

Przed przeszło sześciu laty, pod koniec lutego 1962 roku kupiłem motocykl marki SHL 175 M11. Ponieważ od pierwszego dnia rozpoczęcia eksploatacji prowadzę dokładne notatki poświęcone stanowi technicznemu motocykla oraz wszelkim wydatkom związanym z eksploatacją, pragnę podzielić się z czytelnikami „Motoru” swymi doświadczeniami. (...) Swym motocyklem przejechałem przeszło 60.000

km, a więc do rzeczy.

Od lutego 1962 do rozpoczęcia tegorocznego sezonu przejechałem łącznie 61.966 km. Motocykl eksploatowany jest w każdym sezonie przeważnie od połowy kwietnia do połowy października. (...) Około 20% przebiegu odbywało się w ruchu miejskim, a ponad 70% jazd mojej SHL-ki to podróżowanie z pasażerem. W okresie urlopowym motocykl był używany

do wyjazdów z pełnym wyposażeniem turystycznym dla dwóch osób (łącznie 170 kg). Przeciętny przebieg podczas 3-tygodniowego urlopu wynosił około 4000 km. (...)

Na ogólny przebieg motocykla 61.966 km wydałem łącznie 21.325 zł 50 gr., czyli średnio koszt przebiegu 1 kilometra wynosił 0,34 zł. Całkowite zużycie mieszanki wyniosło 2330 litrów, na które wydałem 12.621 zł 80 gr. Ogólne zużycie paliwa na przebiegu 60.000 km wynosiło 3,6 l / 100 km. Opłaty administracyjne i ubezpieczenia (tylko obowiązkowe) wyniosły 2560 zł. (...). Na części zamienne i naprawy (tylko szlifowanie cylindrów) wydałem 4865 zł 70 gr. W ciągu tych 6 lat zapłaciłem mandaty w łącznej wysokości 150 zł. (...) Część kosztów wyposażenia kierowcy i pasażera (zasadniczo wyposażenie to zostało skompletowane w postaci prezentów imieninowych i gwiazdkowych) wynosiła 890 zł. (...)

Zasadniczy koszt przebiegu rzędu 0,34 zł na 1 km uważam za bardzo niski. Tym niemniej sądzę, że mógł on być jeszcze niższy gdyby jakość ogumienia i łańcuchów była lepsza. Na te części zamienne wydałem bowiem 72% ogólnych wydatków przeznaczonych na ten cel. Motocykl jest obecnie wyposażony w trzecią oponę na kole przednim, piątą na kole tylnym, w siódmy łańcuch główny i piąty łańcuch sprzęgłowy. (...)

Moim zdaniem motocykl SHL spełnił więc te wymagania, jakie mu stawiałem w chwili kupna. (...) Zapewniał on dobry komfort jazdy, nieźle wygląda, umożliwia utrzymanie prędkości trwałej rzędu 75 km//h. Ogólną ocenę psuje zbyt mała trwałość niektórych części i zespołów, jak ułożyskowanie wahaczy, łożyska głowki kierownicy oraz liche ogumienie i łańcuch. (...)

„Motor” 25 / 1968

Motocykl SHL 175 M11-Lux

W Kieleckich Zakładach Wyrobów Metalowych opracowana została nowa odmiana motocykla SHL 175 o oznaczeniu M11-Lux. Motocykl ten, dostosowany do eksploatacji w strefie klimatu tropikalnego, obecnie produkowany jest przede wszystkim na eksport. Pewna ilość motocykli przeznaczona jest jednak na rynek krajowy, przy czym ilość ta powinna wzrastać.

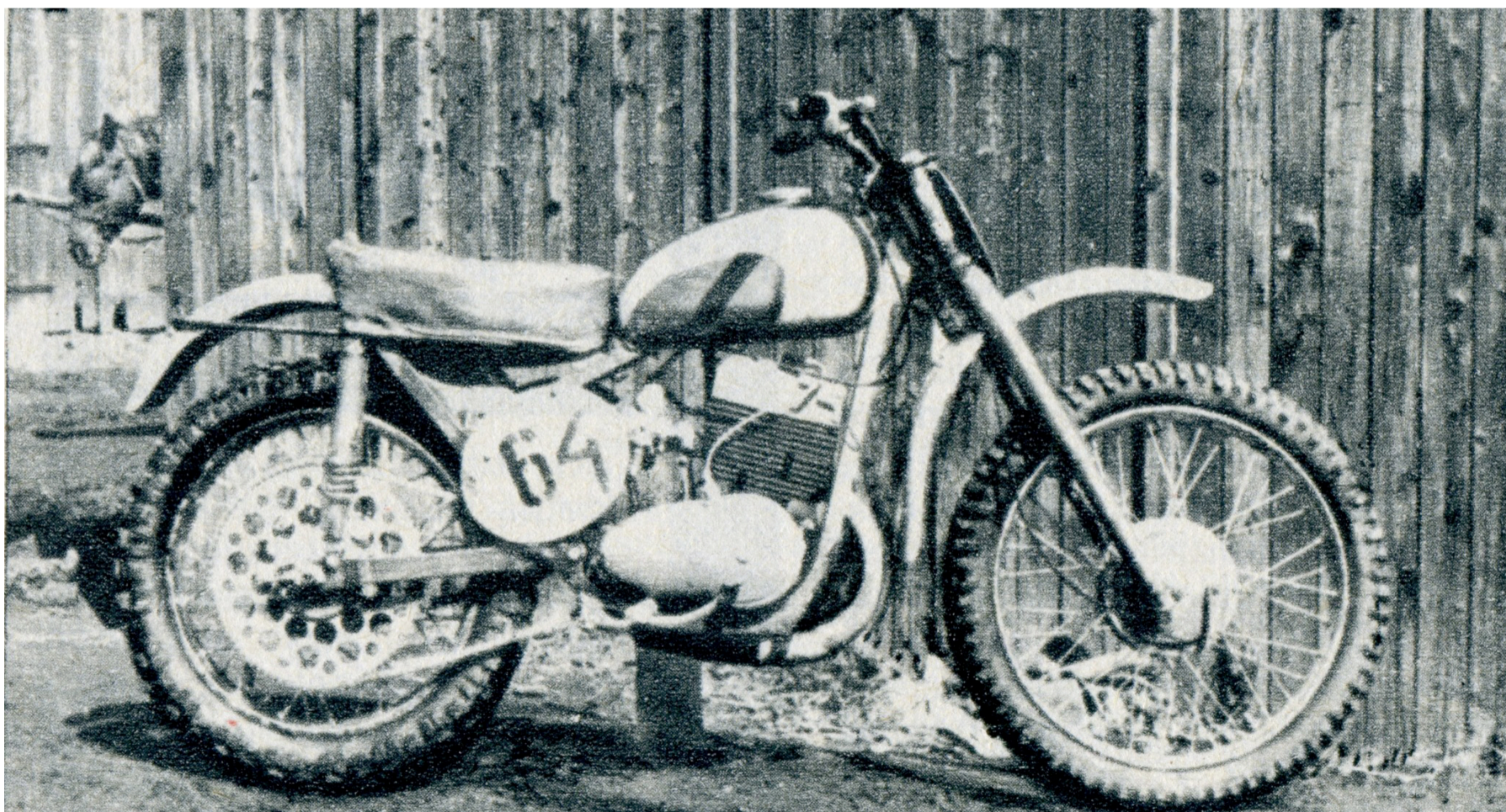
W M11-Lux wprowadzono zmiany poprawiające estetykę wyglądu motocykla, ułatwiające obsługę i eksploatację oraz zwiększające trwałość i niezawodność. (...) Cena motocykl SHL M11-lux jest wyższa niż motocykli M11 i wynosi 15.300 zł.

„Motor” 26/1966

W czasie produkcji model M11 był ulepszany, m.in. wzmocniono mocowanie przedniego zawieszenia, wprowadzono lepsze amortyzatory, zmieniono łożyskowanie wahaczy. W latach 1967 – 1968 montowano w nim nowy silnik W-2 Wiatr. Ogółem wyprodukowano blisko 180 000 motocykli SHL 175 M11. Licencje na produkcję tego motocykla zakupiły Indie.

W drugiej połowie lat 60. powstało kilkanaście egzemplarzy rajdowych SHL 175 R. Były to pojazdy oparte na modelu M11, z widelcem teleskopowym własnej konstrukcji. Powstało też kilka egzemplarzy z silnikami o pojemności 250 cm³, w wersjach: z cylindrem i głowicą z motocykla MZ oraz bogato żebrowanym cylindrem własnej konstrukcji.

Po sukcesie rynkowym motocykla SHL 175 M11, fabryczni konstruktorzy pracowali nad kolejnym modelem. Trzeba przyznać, że ich założenia szły z duchem czasu i ówczesnymi tendencjami stylistycznymi. Z tych prac powstał zupełnie nowy motocykl – SHL M17 Gazela – który w historii naszego przemysłu motocyklowego był chyba najnowocześniejszym pojazdem jednośladowym lat PRL. ■



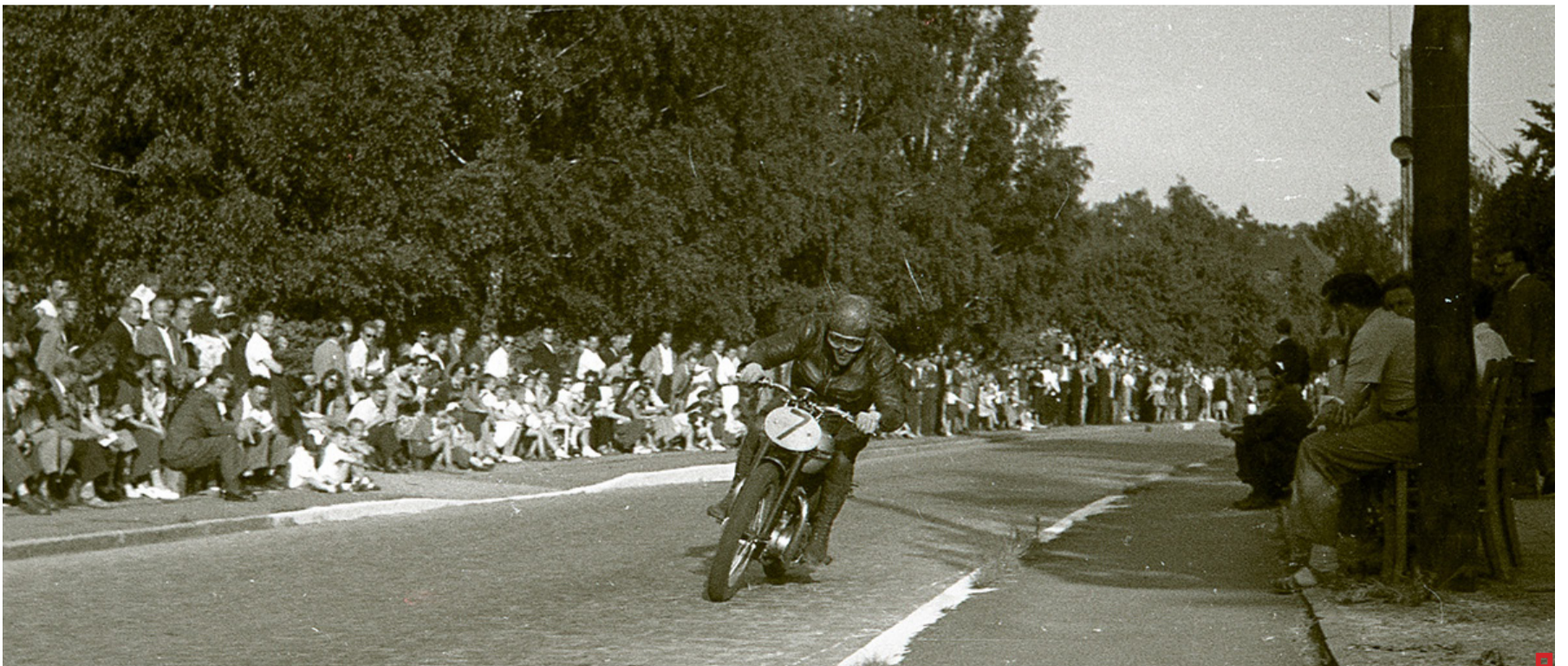
Prasowe zdjęcie motocrossowej SHL 250.

GALERIA

*Rajdy i wyścigi motocyklowe roku 1954
sfotografowane przez Zbigniewa Kupczyka.*







Międzynarodowe Muzeum Motoryzacji Haynes

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Jeżeli znajdziesz się na południu Wielkiej Brytanii i będziesz miał trochę wolnego czasu polecam odwiedzić Muzeum Motoryzacji Haynes, mieszczące się w Sparkford niedaleko Yeovil. Jeżeli lubisz stare motocykle i samochody na pewno nie pożałujesz.

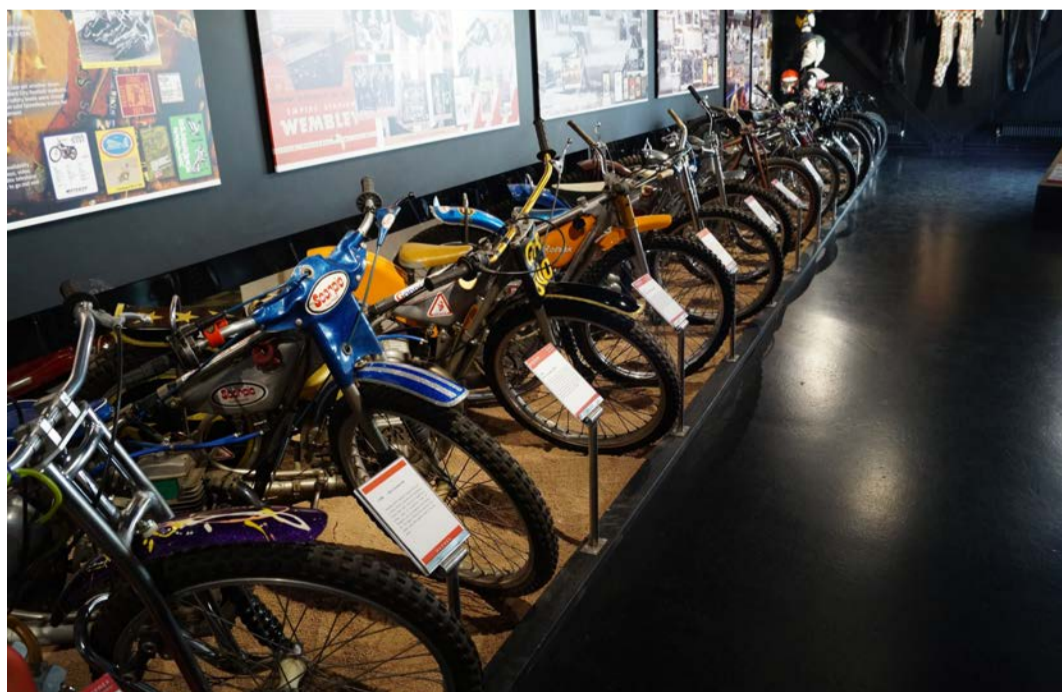


Muzeum Haynes jest powiązane własnościowo z wydawnictwem Haynes, publikującym książki obsługi do samochodów i motocykli. Oba przedsięwzięcia zainicjowane zostały przez Johna Haynesa, kolekcjonera

zabytkowych samochodów i zdolnego biznesmena. Muzeum zostało otwarte 10 lipca 1985 roku przez ówczesnego rekordzistę prędkości na lądzie Richarda Noble OBE.

Ekspozycja tego muzeum składa się z kilku- ➔➔





set pojazdów – samochodów i motocykli. Oprócz ogólnej wystawy, chronologicznie obrazującej rozwój motoryzacji, przygotowano też kilka tematycznych ekspozycji, np. samochody wyścigowe, Mini Morissy i pochodne, samochody amerykańskie, motocykle żużlowe, motocykle turystyczne, subkultura Mods'ów czyli skutery i wszystko co z tym związane. W muzeum znalazłem nawet polski akcent. Był to motocykl FIS, eksponowany na wystawie motocykli żużlowych.

Ciekawą ideą konserwacji pojazdów przyjęto w tym muzeum, a zarazem jakże prostą i oczywistą. Samochody i motocykle mają być – po prostu – w pełni sprawne i to wystarczy. Gdy zwiedzałem to muzeum trwał akurat przegląd jednego z Duesenbergów. Starsi panowie, zajmujący się tym, byli bardzo mili, chętnie opowiadali o samochodzie i pokazali sporo ciekawostek kryjących się pod maską tego niegdyś skrajnie luksusowego wozu.

Muzeum Haynes jest „organizmem żywym”, ekspozycja cały czas jest →



wzbogaćana o nowe eksponaty, organizowane są też liczne imprezy dla miłośników motoryzacji oraz wydarzenia edukacyjne. Tam zawsze dzieje się coś ciekawego.

Muzeum otwarte jest codziennie, w sezonie letnim w godzinach 10 – 17, a w sezonie zimowym w godzinach 10 – 16. Bilet wstępu dla osoby dorosłej kosztuje 16 funtów, a młodzież w wieku 4 – 15 lat płaci tylko 9,50 funta.

To już któreś z kolei brytyjskie muzeum motoryzacji, które prezentujemy, a wartych opisania jest jeszcze co najmniej 20 podobnych. Smutną refleksją jest fakt, że Polska (kraj prawie 40-milionowy, leżący w centrum Europy) nie ma nawet jednego muzeum motoryzacji, które było tak duże i interesujące pod względem eksponatów. Nie chodzi tu nawet o ekspozycje pojazdów zagranicznych, my nie mamy nawet muzeum prezentującego w pełni (lub prawie w pełni) tego, co było produkowane w Polsce w ostatnich 100 latach. ■

Felieton Erwina Gorzycy

Przez chwilę chciałem być Czechem

Pisząc teksty, które mają trafić do ludzi, od wielu lat staram się w taki sposób przedstawiać temat, że jeśli nawet dotyczy spraw trudnych czy smutnych, to żeby jednak ogólny wydźwięk był pozytywny. Myślę, że to ważne, bo dziennikarstwo ma służyć i rozwijać, a nie dołować i niszczyć. Ciekawe, czy tym razem uda mi się zrealizować to założenie.

Piękny wrześniowy weekend. Impreza zaplanowana od miesięcy zaczyna rozłazić się w szwach. Koledzy klubowi odzwyczaili się od wspólnych spotkań i w miejsce klubowego zakończenia sezonu zaczynamy improwizację z prywatnym spotkaniem grupy, która nie zrezygnowała. Spotykamy się w czwartek w Brzegu, a właściwie w Brzezynie, w miejscu znanym dobrze wielu motocyklistom. Od tego momentu jestem pod skrzydłami Ryśka Brodziaka. On wymyśla trasy i atrakcje, a reszta ma się dostosować, skoro się tutaj znaleźli. W piątek przed południem jedziemy do Paczkowa, tam jeszcze nie byłem, a warto. Nie będę rozpisywał się o atrakcjach tej miejscowości, bo nie ten temat. Lubię moment, kiedy Rysiek wyciąga z garażu swojego Szczura (zardzewiały Harley VLD z 1936 roku, który na pozór wygląda jakby za chwilę miał się rozpaść). Lecz niech ktoś pochopnie nie zwątpi głośno w wartość tego motocykla. Mógłby mieć wtedy problem z dogonieniem Szczura na krętych górskich drogach.

Paczków nas nie zawiódł, ale sobota ma przynieść większe atrakcje. Jedziemy do Czech, do miejscowości Branna, znanej z rozgrywanych tam od lat wyścigów motocykli klasycznych. Do przejechania około 120 km,



z czego około 80 w Polsce. Czechy łatwo rozpoznać po asfalcie, dużo lepszym niż po polskiej stronie. Wspaniałą, wijącą się drogą pędzimy wczesnym rankiem do celu. Aż do miejsca, w którym kobyłki w poprzek drogi oznajmniają, że jesteśmy na miejscu. Chcecie obejrzeć wyścigi? – to na tę łąkę i tam do góry, gdzie znajdziecie sobie miejsce. Jedziesz tranzytem? Pan w żółtym kubraczku puści cię przez kobyłki dalej.

Już jadąc po wykoszonej łące zastanawiałem się, jak to możliwe, że nikt nie protestuje, że tysiące pojazdów jeżdżą mu w te i nazad. Ale momentów do zastanawiania się było dużo więcej. Jak to możliwe, że mała miejscowość (trochę przypominająca mi leżący mi po sąsiedzku Frysztak) daje się spacyfikować przez kilkuset zawodników, drugie tyle serwismenów, trzecie tyle osób towarzyszących i tysiące, tysiące motocyklistów kibicujących przez dwa dni zawodów. →→

Namioty i kampery rozbite wszędzie. Na trawnikach, pod kościołem, w ogródkach, wszędzie. Motocykle regulowane, ambalowane, pchane, naprawiane, hałasujące ludziom pod oknami. Raz tylko widziałem niechęć u mieszkańców, dwóch dziadków szykujących sobie drewno na zimę. Trzeci dziadek siedzący na strasznie głośnej dwusuwowej Jawie, wycelował tłumikiem w ich stronę i z pięciu metrów robił wielokrotne przegazówki regulując gaźnik. W końcu jeden z tych dwóch nie wytrzymał, podszedł, puknął go w ramię i gestem ręki pokazał, żeby sobie odjechał. Tyle, nic więcej.

Kiedy rusza wyścig czy trening, trasa jest zamykana przez porządkowych, łącznie z obwodnicą miejscowości. Po zakończonym biegu, porządkowi udroźniają ulice i można się przemieszczać (pieszo) aż do następnego biegu. I tak przez dwa dni. W sposób automatyczny nasuwa się porównanie do wyspy Man, gdzie corocznie od 1907 roku, przez dwa tygodnie wyspa jest podporządkowana rytmowi zawodów Tourist Trophy. Dzieci mają wtedy ferie, mieszkańcy biorą urlopy

i często wyjeżdżają zostawiając na miejscu jedynie osoby wynajmujące kwatery, ogródki i trawniki pod namioty.

No i doszedłem do momentu, w którym z przykrością muszę powiedzieć, że w Polsce żadna siła, ludzka czy nadprzyrodzona, nie jest w stanie zrealizować takiej imprezy. Ilość protestów, zezwoleń, uzgodnień, które należałoby pokonać, byłaby niewyobrażalna. Nawet nie wyobrażam sobie cienia szansy. Szczególnie wobec informacji jakoby mieszkańcy okolic toru Poznań zaczęli wnosić protesty odnośnie jego istnienia i funkcjonowania. Przeszkadza im podobno hałas, ale to że Tor był od dawna, kiedy zaczęli się budować, nie jest żadnym argumentem. Myślę, że już jakaś patodeveloperka zaciera ręczki obliczając ile to hektarów fajnych gruntów można by zbudować.

Branna to kwintesencja różnic pomiędzy Czechami a Polakami. Naśmiewamy się często z ich języka, z politycznej niewyraźności, podobno niewaleczności. Ale wracając wspaniałą wijącą się drogą, nabuzowany wyścigowymi emocjami, przez chwilę chciałem być Czechem. ▣

reklama

iAuto<https://iauto.warszawa.pl>

iAuto to miesięcznik o pasjonatach motoryzacji i o samochodach, o technologiach nowych i zapomnianych, o tym, co było, co jest i co będzie w motoryzacji, o rajdach, wyścigach czy rallycrossie, o bezpieczeństwie na drogach i eksploatacji samochodów... Wszystkie wydania w plikach PDF do pobrania na stronie:

<https://iauto.warszawa.pl>

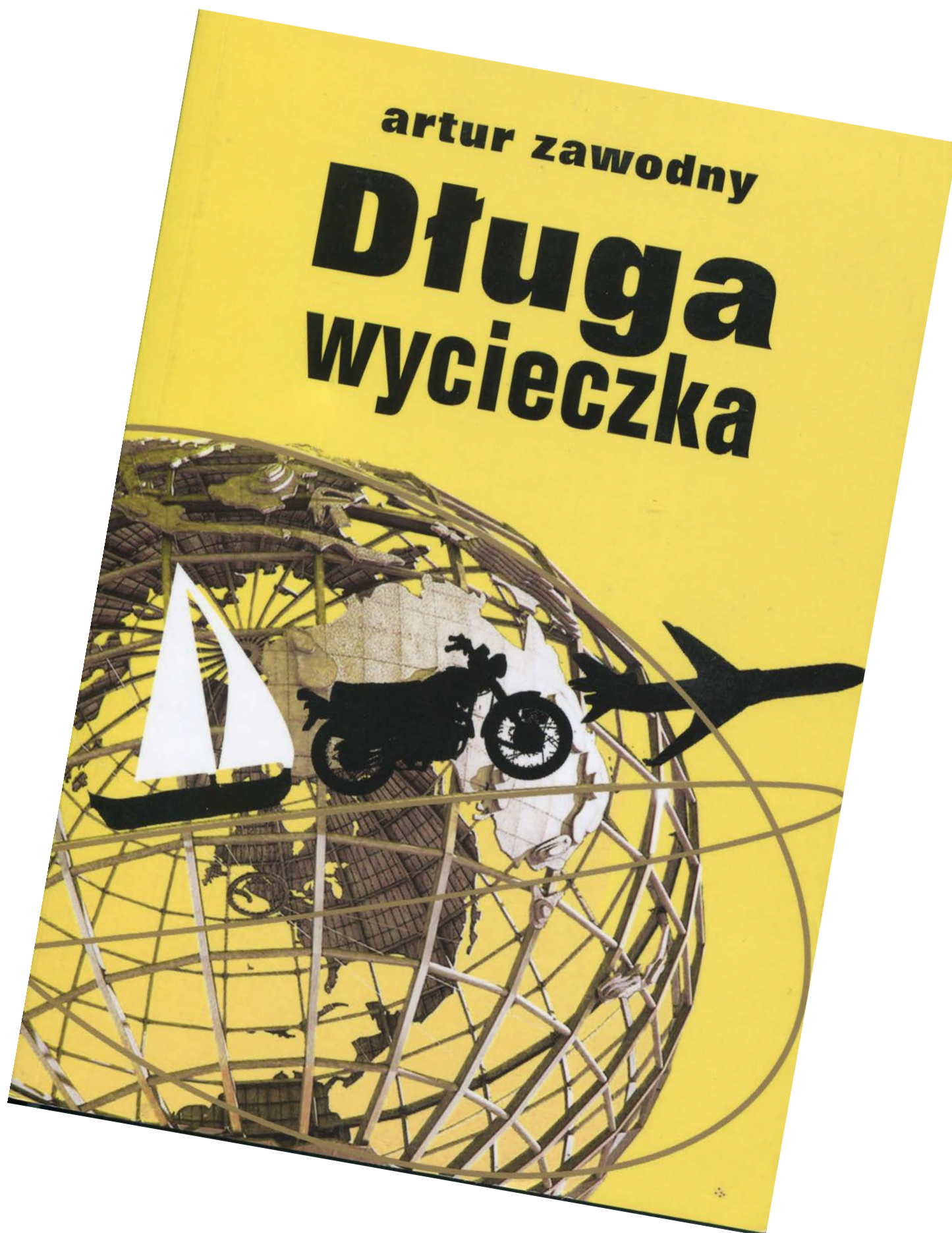


Alfa GTAm, zarobki a ceny elektryków, bezpieczniej na przejściach, Panek świętuje, debata o elektromobilności, Jeep Grand Cherokee, Volvo na autodromie, elektryczna OSA, kolejki pod stacjami paliw, chiński samochód w NCAP, Citroen DSC9 vs Lucid Air, kupujemy używane, przygotujmy się na zimę, elektryczne dylematy, opony i pandemia, WSMP, motoryzacja w rysunku, Kalendarium M. Rzońcy.

Wydanie do pobrania - [iAuto 159](https://iauto.warszawa.pl)

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 11)



Dotyczy to również większości znaków drogowych, a w urzędach stało się już normą używanie angielskiego.

Kiedy tak zastanawiamy się nad naszą sytuacją, stojąc przed domem z żelaznym ogrodzeniem, właścicielka, miła kobieta, proponuje, aby zostawić u niej motor. Obiecuje także pomoc w zorganizowaniu transportu do hotelu. Wkrótce więc motor znajduje się za ogrodzeniem, a chwilę później podjeżdża samochód i za trzydzieści dolarów dostarcza mnie do hotelu po dwóch i pół godziny morderczej jazdy. Och, jaka to uciecha siedzieć w klimatyzowanym pojeździe! Hotel drugorzędny, ale biorę pokój, bo wyboru nie ma, a jedenaście dolarów to niewiele. Bruce niedługo do mnie dobija, później piwko, znów lekki obiad i dobranoc.

Następnego dnia zawiadamiamy wypożyczalnię motocykli o awarii i podajemy im namiary na pozostawiony motor. Ja znów wsiadam w taksówkę i po południu ląduję w Subic, w wypożyczalni. Właściciela nie ma, mimo to dostaję drugi motor, dwusuw 125 ccm, kawasaki, i wkrótce dołączam do innych pojazdów ciągnących za sobą pióropusz dymu.

Jako że zrobiło się późno, spędzam resztę dnia w bardzo ładnym hotelu położonym tuż przy plaży, płacąc zaledwie trzydzieści dolarów za noc. Nazajutrz, a to już czwartek, Bruce zabiera mnie na krótką wycieczkę po okolicy przyrzekając, że tym razem smrodu i korków nie będzie.

W piątek oddajemy motory i wracamy do Manili, gdzie oczekuje nas przyjaciółka Bruce'a, Grace, oraz specjalny japoński masaż z gorącą i zimną sauną. Mój przyjaciel obiecuje, że to postawi nas na nogi po trudnych i wyczerpujących wożażach.

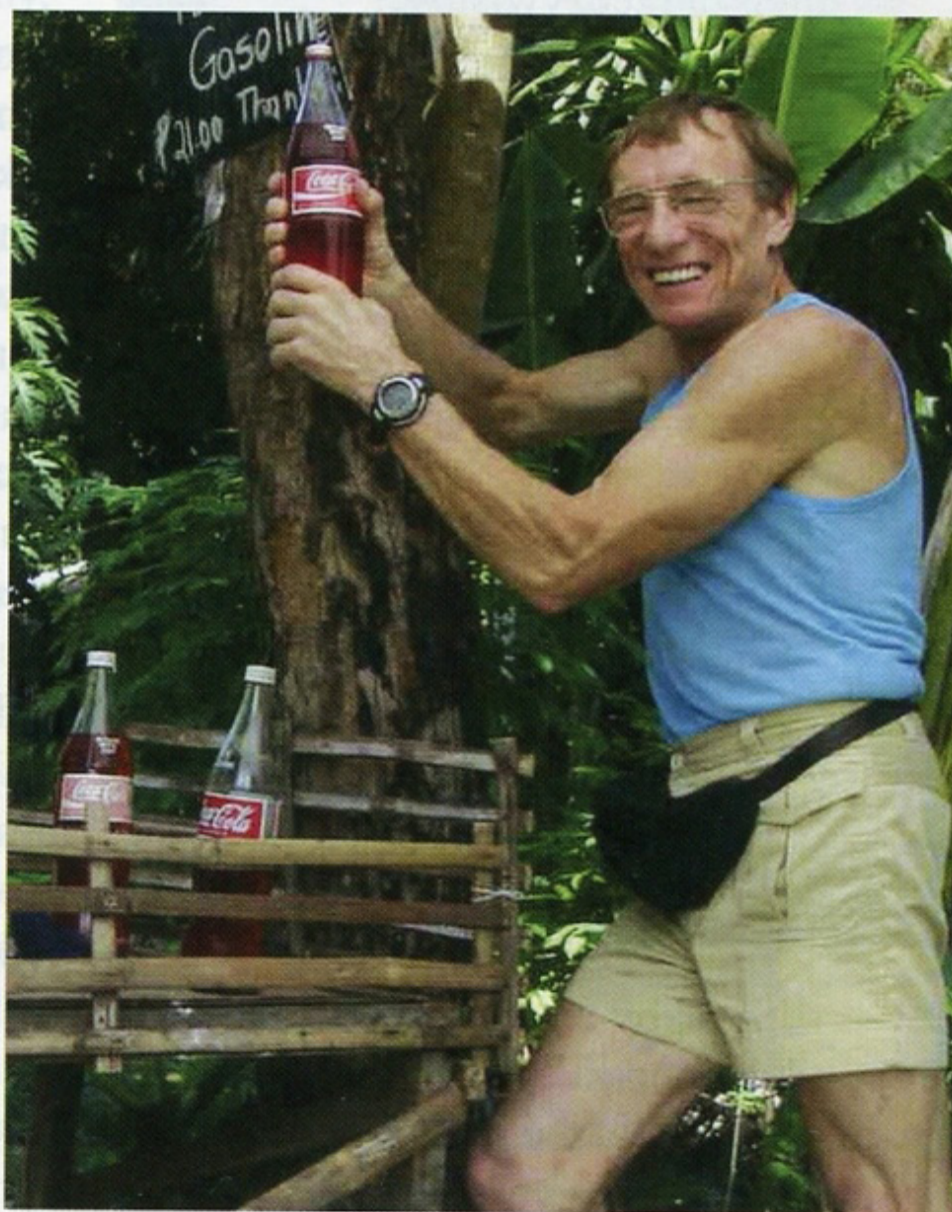
Wykorzystując przerwę w podróży, parę słów o Filipinach. Ten ubogi kraik należy do grupy tak zwanych państw Trzeciego Świata. Bezrobocie jest niezwykle wysokie, a ci, którzy pracują, zarabiają niewiele. Zwykły robotnik, jeśli ma szczęście znaleźć jakieś dobre zajęcie dostaje dniówkę w wysokości trzech lub czterech dolarów, ale następnego dnia może pozostać bez pracy. Oficjalna stawka wynosi dwadzieścia pięć centów za godzinę i osoby zatrudnione na stałe są bardzo szczęśliwe.

Przekupstwo i korupcja są tu powszechne, od dołu do samej góry; nawet prezydent oskarżany jest o olbrzymie afery finansowe. Każdy bez przerwy węszy, gdzie i jak zarobić, na przykład kiedy szukałem taksówki na lotnisku w Manili, musiałem zapłacić naganiaczowi, kasjerce

w biurze dyspozytora, jakiemuś typowi, który otworzył drzwi i w końcu szoferowi. Jak nie dasz w łapę, to nikt się nie ruszy z miejsca! Czytałem ciekawą historię w gazecie, że straż pożarna odmówiła jakichkolwiek działań, dopóki strażacy nie dostaną w łapę! Innego dnia, gdy taksówka zatrzymała się przed jakąś restauracją, na zwykłym, publicznym parkingu, jakiś gość „pomagał” zaparkować samochód, a potem „wyprowadził” go na ulicę, trzymając wyciągniętą łapę. Trudno się gdzieś ruszyć, aby nie trafić na kogoś, kto sprzedaje coś, co nikomu nigdy w życiu się nie przyda. Pod każdymi światłami w mieście, na autostradach, gdzie ruch toczy się powoli, dziesiątki sprzedawców puka w szyby samochodów. Przygnębiający to widok, a bieda mnoży się bez granic, nawet papierosy kupuje się na sztuki. Trudno mi zapomnieć kobietę siedzącą na ulicy w Manili; obok niej stała dziewczynka, trzymająca w rączce pudełko zapalek. Smutny to był widok, jaka przyszłość czeka to dziecko? Aż nie chce się wierzyć, że w Emiratach Arabskich produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca to dwadzieścia osiem tysięcy USD!

Widziałem też punkty sprzedaży paliwa; ponieważ ludzie są tu biedni i niewielu stać na jednorazowe zatankowanie pojazdu do pełna, przedsiębiorczy handlarze sprzedają paliwo w litrowych butelkach!

Manila pęka w szwach od nadmiaru ludności, podobnie jak wiele innych metropolii w krajach Trzeciego Świata; na przykład stolica Meksyku ma już szesnaście milionów mieszkańców,



żyjących w zatrutym piekle. Tu widać na każdym kroku, jak niesamowite rzeczy wymyślają ludzie, żeby nie umrzeć z głodu. Na przykład na Filipinach jest tylko mały odcinek kolei i część torów przechodzi właśnie przez Manilę. Ten fakt wykorzystali pewni przedsiębiorcy, którzy otworzyli prywatny transport kolejowy. Można tam korzystać z prymitywnych wagonów napędzanych siłą mięśni. Wózki z kołami wagonowymi stoją obok torów i – jeśli tylko znajdą się chętni podróżni – obsługa wstawia je na tory, pasażerowie wsiadają i „pociąg” rusza. Jeden z pracowników zawsze uważa, czy właśnie nie nadjeżdża prawdziwy, państwowy pociąg. Jeżeli tak się zdarzy, to „wagon” – czyli wózek – jest zestawiany z torów, a następnie znów ustawiany i jedziemy dalej! Podróżując w ten sposób, można zaoszczędzić pieniądze albo stracić życie. Zamiast bowiem jechać jeepnym za dwadzieścia centów, tutaj zapłacimy o połowę mniej. Trudno nam to pojąć, ale taka jest tutejsza rzeczywistość!

Filipińczycy wierzą, że liczne potomstwo kiedyś zapewni opiekę starym rodzicom. Toteż posiadanie sześciorga do tuzina dzieci jest czymś normalnym. Co gorsza, Kościół (katolicki) nie pozwala na kontrolę urodzin, a programy planowania rodziny nazywane są często przez krytyków ograniczaniem rodziny.



Skutek: nędza jak czarna ośmiornica rozciąga swoje macki wszędzie i na wszystkich. Kiedy oglądałem te obskurne budy i egzystujących w nich ludzi, z pewnym zażenowaniem przypomniałem sobie, jak to ja wiele lat temu uciekałem z dwudziestometrowej kawalerki. Dla tych biedaków byłby to szczyt luksusu! Smutne to, ale prawdziwe i nieuniknione; wszyscy godzą się z taką rzeczywistością.

A jakby tego wszystkiego było jeszcze za mało, co roku grupa ochotników pozwala się przybijać (dosłownie!) do krzyża i biczować do krwi, by uczcić w ten sposób uroczystość Wielkanocy, a ceremonie te są rokrocznie pokazywane w telewizji. Co kraj, to obyczaj.

No, ale wróćmy do motocykli. Bruce, który śpi na swoim jachcie, siedem kilometrów od hotelu, przyjeżdża rano i po wspólnym śniadaniu wybieramy się na całodzienną wycieczkę dookoła wschodniego wybrzeża, nad zatokę Subic. Zgodnie z jego zapewnieniami pojazdów jest niewiele, wokół lasy, gdzie obserwujemy wiszące na gałęziach, największe (podobno) na świecie nietoperze, których rozpiętość skrzydeł dochodzi do stu dwudziestu centymetrów. Nieco dalej kilka małp skacze po drzewach – nie zapominajmy, że jesteśmy w tropikach.

Następnie przejeżdżamy przez bardzo ubogie wioski, gdzie od razu rzuca się w oczy niesamowita ilość dzieci (wspominałem już, dlaczego ich tak dużo). Kiedy tak oglądam niektóre domy wykonane z blachy, dykty, drewnianych odpadów, bambusów i liści palmowych, nie mogę uwierzyć, że tam mieszkają ludzie! Trudno zrozumieć przepaść, jaka dzieli ich od przeciętnego mieszkańca kraju zachodniego.

Późnym popołudniem, w drodze powrotnej, Bruce proponuje mi odwiedzin u swego dawnego znajomego, który jest właścicielem wytwórni wysokiej jakości pudełek przeznaczonych do przechowywania cygar. Chętnie przystaję, bo choć rzadko, sam z przyjemnością się raczę dobrym cygarem. Jest to mała wytwórnia zatrudniająca kilkunastu pracowników, którzy ręcznie wykonują prawdziwe dzieła sztuki o skomplikowanych nieraz kształtach. Oczywiście ceny dla przeciętnej kieszeni



niedostępne, bo wspaniałe, małe puzderko na dwa cygara kosztuje sto pięćdziesiąt dolarów, a za skrzyneczkę o wieku formatu A4 lub A3 trzeba zapłacić wiele tysięcy dolarów!

Tak też bez pośpiechu upłynął czwartek. W piątek rano Bruce przyjeżdża motorem i tym razem udajemy się do pobliskiego, oczywiście zamrozonego miasta, aby wykonać kilka zdjęć przedstawiających słynne *tricycles*. Około południa oddajemy motory, mając na liczniku blisko osiemset kilometrów. Teraz, zamiast wlec się cztery godziny samochodem lub autobusem do Manili, łapiemy nieduży autobusik, który po godzinie wygodnie, bez tłoku, w klimatyzowanym wnętrzu dowozi nas do promu.

Z promu do mojego hotelu, znajdującego się tuż obok apartamentu Bruce'a, bierzemy taksówkę, która na Filipinach jest bardzo tania. Niezwykle miły taksówkarz skarży się na korki i pracę od szóstej rano do dziesiątej wieczór, przez siedem dni w tygodniu, za jedyne cztery lub sześć dolarów dziennie, choć w dobre dni ma nawet dziesięć dolarów!





Licznik wybija niecałe dwa dolce, ale ja płacę podwójnie i wysiadam, kierowca zaś nie wie, jak dziękować. Za parę minut długi prysznic w drogim hotelu (bo aż czterdzieści dolarów) zmywa trudy i brud całego dnia.

Jutro sobota i powrót do domu. Rano spokojne wspólne śniadanie, a potem wyprawa do centrum Manili, gdzie robię jeszcze kilka zdjęć. Na koniec składamy wizytę w niezwykłym sklepie, w którym można kupić dzieła filipińskiej sztuki rzeźbiarskiej. Postacie ludzi, zwierząt, a nawet meble są naprawdę artystycznie wykonane i wcale nie kosztują dużo. Szkoda wyjść bez choćby najdrobniejszego zakupu.

Robi się już późno i Bruce pogania mnie, bo na japoński masaż musimy mieć dwie lub trzy godziny: wlicza się w to saunę, lunch, odpoczynek i poczęstunek japońską sake, pitą zwykle na gorąco! Niestety, „pękam”; bojąc się korków w drodze na lotnisko i wkrótce siedzę w taksówce, aby po godzinnej jeździe dotrzeć do celu, z czego się niesamowicie cieszę, bo wkrótce podróż do Nowej Zelandii!



Rozdział XII

**I znów
w biurze**



Tu, jak zwykle w ostatnich latach, firma pracuje na wysokich obrotach, mamy nowe projekty w konstrukcji, fabryka nie może nadążyć z dostarczaniem aparatów do Kodaka, Polaroidu, Agfy, a nawet nasze własne produkty sprzedają się doskonale. Robimy dziesiątki tysięcy sztuk dziennie, jeden za drugim wypełniony kontener płynie do USA.

Główna dyrekcja nie ukrywa zadowolenia, naczelny prezes często przylatuje do Hongkongu, aby sprawdzić, jak idzie interes, tu również dyskutujemy o następnych projektach z głównymi odbiorcami. Jak to się u nas mówi, prawdziwa „klęska urodzaju”.

Ależ byłem naiwny, licząc na czterodniowy tydzień pracy i swobodne żeglowanie po Morzu Chińskim! Nie mogłem nawet marzyć, aby zrobić cokolwiek na jachcie, gdyż cały czas spędzałem w pracy. No, ale nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło, bo za parę lat wyrwę się stąd na stałe i – nie mając już żadnych obowiązków, pojedę, gdzie dusza zapragnie.

Ale teraz jeszcze trzeba wysiadywać na długich zebraniach, chodzić na służbowe bankiety i od czasu do czasu raczyć się kubańskimi cygarami, za którymi gonił zawsze naczelny prezes (wspomnę, że tych cygar nie można



kupić w USA, na skutek embarga, toteż przy okazji każdego pobytu w Hongkongu prezes je tu kupuje i przemyca do Ameryki).

Embargo gospodarcze nałożone na towary sprowadzane z Kuby było opóźnione o kilka dni przez kaprys Kennedy'ego, który kazał sobie sprowadzić tysiąc cygar, a dopiero po tym wprowadził w życie zakaz ich



importu. Ale ponieważ jedno cygaro raz na parę tygodni nie zaszkodzi nawet sportowcom, ja też czasami biorę przykład z JFK.

Może warto wspomnieć o tym, jak porozumiewałem się w chińskim otoczeniu. Otóż starsi (rangą, lecz niekoniecznie wiekiem) inżynierowie, mówili biegle po angielsku, aczkolwiek z pisaniem bywało różnie. (Podobny problem zauważyłem tu, w USA, wśród Polonii; wiele osób mówi biegle, mimo że czasem z błędami, ale z pisownią to przeważnie każdy ma wielki problem).

Jeśli chodzi o moją znajomość języka chińskiego, to w pełni sprawdziło się popularne określenie – typowa chińszczyzna! Na początku nawet zacząłem się uczyć, ale szybko stwierdziłem, że wykorzystam lepiej ten czas na inne zajęcia. Jednak kilka podstawowych zwrotów zapamiętałem, chociażby po to, aby móc powiedzieć taksówkarzowi, dokąd ma jechać.

Nauczyłem się, że „prosto” to „czek hoj”, „w prawo” – „dziun jał”, „w lewo” – „dziun dżo”. Najłatwiej przyszło mi uczyć się liczebników; tę wiedzę przejąłem od tutejszych inżynierów, kiedy to omawialiśmy sprawy techniczne. Nie mogę się nie pochwalić, że nauczyłem się liczebników nawet do stu, ale ich pisownię opanowałem jedynie od zera do dziesięciu.

Skoro już mowa o „chińszczyźnie”, to może warto przytoczyć parę ciekawostek językowych, zacznijmy od liczebników. Otóż w wielu językach europejskich mamy liczebniki „sto”, „tysiąc”, „dziesięć tysięcy”, po chińsku zaś „dziesięć tysięcy” to *man*, a więc jedno słowo. Tak więc

„sto tysięcy” brzmi *sap man*, bo *sap* znaczy „dziesięć”, a *man* – „dziesięć tysięcy”. Bardzo często jednak sprawiało mi to trudność i nieraz łatwo się myliłem.

Dziwił mnie też fakt, że w języku chińskim brak jest rodzajników, tak więc kiepsko mówiący po angielsku Chińczyk często mówił o mężczyźnie „ona”, lub o kobiecie „on”.

Ciekawy był również sposób odpowiadania na pytania, na przykład, kiedy mówiłem: „To nie ty zrobiłeś ten rysunek”, gość odpowiadał: „Tak”, co oznaczało, iż potwierdza fakt, że to nie on. Inny dziwoląg to sposób odpowiadania, kiedy pyta się o kogoś, tak więc nieraz wywiązywała się taka konwersacja:

– Eva – pytam moją sekretarkę – gdzie jest Joe?

– Nie ma go – odpowiada – jeszcze nie wrócił.

Ponieważ było wcześniej, dziwiłem się, dokąd mógł pójść (przecież miał mi z samego rana przedstawić swoje rysunki), na co Eva odpowiadała:

– Jeszcze nie wrócił z domu.

No, teraz już wiem, wczoraj wieczorem poszedł do domu i jeszcze nie wrócił do biura! Ale takie drobnostki w pewnym sensie urozmaicały czas pracy.

Skoro już mowa o języku chińskim, to warto wspomnieć, jakie nazwiska mają Chińczycy. Otóż prawie wszyscy mieli imiona angielskie, szczególnie ci młodzi. Tradycyjne chińskie imiona są zwykle trójczłonowe, weźmy te najpopularniejsze: Czou En-Laj lub Mao Tse-Tung – ich właściciele pochodzą z innego regionu niż Kanton, który leży na południu w pobliżu Hongkongu. Tu najbardziej popularne nazwiska to Wong i Chan, u nas w biurze było ich kilku.

Nieraz żartobliwie nazywaliśmy jakiegoś nieznanego pracownika właśnie Chan lub Wong i często trafialiśmy właściwie. Tony, Frank, Bill, Joe – te imiona były wśród Chińczyków najbardziej popularne. To samo było z dziewczynami, moja sekretarka (wspaniała zresztą pracownica, jest w firmie do dziś) nazywa się Eva Chan.

Książki telefonicznej po chińsku nie widziałem, ale jeżeli jest, to na pewno w „porządku alfabetycznym”. Nie wiem też, w jaki sposób Chińczyk poda swoje nazwisko przez telefon, bo jak to „przeliterować”?



Obok mieliśmy swój warsztat mechaniczny, gdzie sam zrobiłem niezbędne uchwyty.

Podobnie jak wcześniej kilku moich inżynierów zachęciłem do biegania, udało mi się też paru z nich zarazić jazdą na motocyklu.

Wszystko szło gładko, bo i motor, i biuro miałem pod ręką. Ostatnia wyprawa do Chin pokazała, że należało wykonać dodatkowe wzmocnienia na jazdę po wertepach. Niestety, jak się później okazało, Rosja wtedy odmówiła mi wizy wjazdowej, tak że powrót do Polski okazał się niemożliwy, a szkoda!

Jednak w myśl przysłowia: „co się odwlecze, to nie uciecze” przejechałem w końcu tą yamahą przez Syberię, tylko nieco później. Jeszcze będąc w Hongkongu, wysłałem motocykl wodą do Gdańska, skąd pojechałem do Warszawy, a później dalej, do samego Władystoku.

Muszę przyznać, że chińscy inżynierowie są pracowici, pilni i dokładni, a właściciele drobnych przedsiębiorstw pracują wiele godzin. W kompleksie apartamentów, gdzie mieszkałem, były: pralnia, nieduży sklepik i gabinet dentysty; wszystkie te placówki działały codziennie,

zamykano je jedynie podczas chińskiego Nowego Roku, który wypada na przełomie stycznia i lutego, bo jest to święto ruchome.

Mimo że miałem dobrych i solidnych inżynierów, trafiło się jednak kilka „czarnych owiec”. Chińczycy są bardzo przedsiębiorczy i każdy chce mieć własny interes; jeden otwiera sklep, inny chce założyć fabrykę. Jeśli ma się fabrykę, to trzeba coś wytwarzać, a zaprojektowanie jakiegoś produktu wymaga czasu, umiejętności i pieniędzy.

Podstawą każdego produktu są dokumentacja i rysunki techniczne. Na ich podstawie buduje się prototyp, a potem ulepsza go i tworzy formy do masowej produkcji.

Podczas mojej „kadencji” mieliśmy dwa przypadki bezczelnej kradzieży, po ujawnieniu których wiele czasu spędziłem na konferencjach z prawnikami i w sądach. Otóż w pierwszym przypadku młody, ale doświadczony inżynier bardzo pilnie pracował, nawet nie wychodził na przerwy, aby coś zjeść. Zjawiał się w biurze pierwszy i siedział długo wieczorem. Jak się później okazało, skopiował większość rysunków naszego nowego aparatu, usunął z nich tylko nazwę firmy, podpisy autorów oraz zmienił daty i chciał uruchomić produkcję ze swoim wspólnikiem.

Podobny przypadek odkryliśmy parę lat później, kiedy to pewien inżynier zaprojektował „swój” aparat w oparciu o nasze konstrukcje. Ten był sprytniejszy, bo pozmieniał to i owo. Posunął się już tak daleko, że miał nawet w szufladzie części pierwszego prototypu, ale nie zdążył wykończyć projektu.

Nie da się powstrzymać ludzkiej chęci zysku, jeden oszuka na parę dolarów, inny na setki milionów. Dawno temu pewien bankier latami oszukiwał inwestorów giełdowych, aż uzbierał dwieście milionów dolarów i uciekł za granicę.

Albo Mr Leason, trzydziestoparoletni spryciarz, który rozłożył na łopatki jeden z banków angielskich, kiedy to zdefraudował 1,2 miliarda dolarów.

I tak mijał dzień za dniem, nic się ciekawego nie działo, ja zaś nie mogłem się doczekać powrotu do USA. Jeszcze chciałem tylko jak najwięcej zobaczyć, byłem więc kilka razy na Filipinach i w Tajlandii, nie mógłbym jednak mieszkać na stałe na Dalekim Wschodzie. Widzę się



w Australii i Nowej Zelandii, ale – jak mówią – to na końcu świata! Wystarczy pojechać, zobaczyć i wrócić do domu.

Tylko gdzie ten dom? W USA? W Polsce? Od wielu już lat zadaję sobie to pytanie, ale dłużej mieszkam na obczyźnie niż we własnym kraju, pozostanę więc na razie w USA.

Zastanawiałem się ostatnio, czy potrafiłbym policzyć, w ilu miejscach mieszkałem – minimum przez miesiąc - od chwili wyjazdu z Polski? Nie chciało mi się wierzyć, ale naliczyłem coś około dwudziestu takich miejsc!!!

Teraz, gdy piszę tę książkę, na stałe mieszkam w Arizonie, ale siedzę znów „na walizkach”, bo właściwie jestem w trakcie przeprowadzki do Kalifornii. Przypominam sobie pewne zdanie, jakie na swój temat usłyszałem od mojego brata Michała. Powiedział on, trafnie zresztą: „Twój największy problem to ten, że ty właściwie nie masz czasu mieszkać”.

Michał miał rację, chociaż dziś już coraz częściej myślę o dłuższym pozostaniu w jednym miejscu.

Przedtem jednak wyjazd do Nowej Zelandii, Australii, Ameryki Północnej i Południowej. Chciałbym zwiedzić Kanadę, Alaskę, a także kraje skandynawskie, Syberię i oczywiście Europę. Za kilka lat powinienem się wyrobić. Zaczynam od Nowej Zelandii, to dość blisko, a co dalej? Nie wiem, to jeszcze trzeba będzie dobrze przemyśleć, a samotna chwila w biurze, po pracowitym tygodniu, często jest dobrą okazją po temu.



Powieść w odcinkach - c.d.n.

Historia pojazdów wojskowych od nieco innej strony

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI

Dziś chcę przedstawić dwie książki tego samego autora, które opisują mało znane aspekty historii polskich pojazdów wojskowych.

Obie publikacje są wynikiem kilkudziesięciu lat rzetelnych i wnikliwych badań autora nad tytułowymi tematami. Tak, nie pomyliłem się – kilkudziesięciu lat wnikliwych badań.

Obie książki pokazują, że historia pojazdów wojskowych to nie tylko parametry techniczne czy eksploatacyjne, ale również sporo innych zagadnień.

Autor to **Andrzej Antoni Kamiński** z Krakowa, a wspomniane książki to: „**Baśka, Wanda i inne. Wszystko lub prawie wszystko o nazwach własnych pisanych na sprzęcie polskich wojsk lądowych i formacji paramilitarnych**” oraz „**Oznakowania pojazdów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie**”. Pierwsza z nich została wydana w 2017 roku, a druga dwa lata później.

W obu książkach autor postawił głównie na opowiadanie historii za pomocą ilustracji – archiwalnych fotografii z podpisami. Tekst główny w obu publikacjach jest skromny, ograniczony do podstawowych informacji. To jest specyfika książek Andrzeja Kamińskiego. Czy jest to wada czy zaleta? Trudno mi to ocenić. Taki miał pomysł – podawał zwięzłe informacje, a potem uwiarygadniał je archiwalnymi fotografiami. Mi się to podobało.

Śledziłem proces wydawniczy obu książek i muszę również powiedzieć kilka ciepłych słów o wydawcy – docenił temat, który inni odrzucali z komentarzem: „niszowy”, wydał książki w ładnej formie (twarda okładka, dobra jakość druku, dobra obróbka zdjęć).

Obie książki ukazały się za sprawą wydawnictwa Vesper.

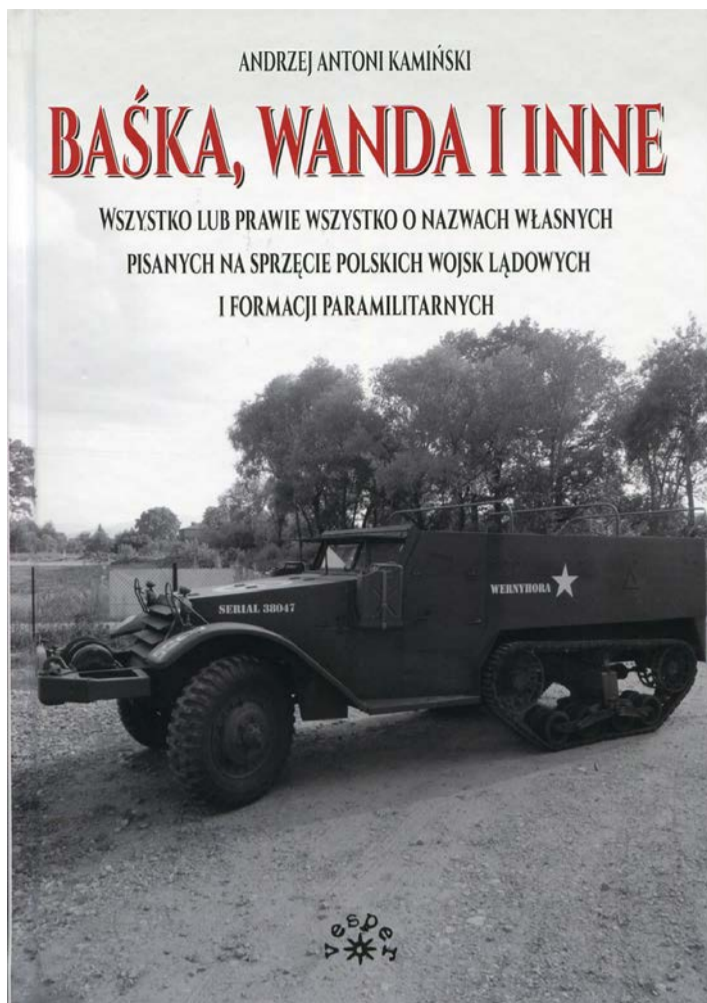
BAŚKA, WANDA I INNE...

Na ponad 300 stronach, przy użyciu około 1000 fotografii archiwalnych, autor przedstawił tytułowy temat. Opisał systematykę nadawania nazw własnych polskim pojazdom wojskowym w latach 1917 – 2010. Najwięcej uwagi i miejsca poświęcił okresowi II wojny światowej.

Personifikacja pojazdów wojskowych miała wiele znaczeń i spore tradycje w naszej kulturze. Ta książka uzmysławia jak powszechny był to proces: (...) *We wszystkich armiach świata przy nadawaniu nazw pojazdom wojskowym szczególnie podkreślane bywają takie ich cechy jak: szybkość, waleczność czy drapieżność, dlatego wybierane są nazwy gatunków zwierząt o takich właśnie cechach, przykładem mogą być: lew, pantera, tygrys, jastrząb czy orzeł. (...) W naszej armii szczególną sympatią darzone były rodzime drapieżniki: wilk, ryś, żbik, orzeł czy jastrząb. (...) Osobny temat w nazewnictwie →→*

to gwałtowne zjawiska przyrodnicze, takie jak: burza, błyskawica, huragan, piorun czy wichur będące synonimami siły i potęgi. Kolejną tematyką uwzględnioną przy nadawaniu nazw była historia i geografia Polski. Odbiciem tego były nazwy polskich miast oraz miejsc stoczonych bitew, najczęściej zwycięskich. Nierzadko pojazdom i okrętom przypisywano cechy ludzkie: bystry, groźny, śmiały, hardy, błyskawiczny, dziarski, niedościgniony albo nieuchwytny. (...).

W recenzjach często porównujemy dane dzieło do innych publikacji z tego samego tematu lub powszechnego poziomu wiedzy o danym zagadnieniu. Tu jest to niemożliwe, bo książka Andrzeja Kamińskiego jest pionierska w podejmowanym temacie. Trudno więc oceniać jej wartość merytoryczną. Z drugiej strony owa „pionierskość” jest ogromną zaletą, bo pozwala na głębsze poznanie historii pojazdów wojskowych. Jeżeli spojrzymy wstecz, jakieś 20 – 30 lat, zobaczymy, że publikacje o „pojazdach wojskowych” wydane w naszym kraju były to przeważnie encyklopedyczne zestawienia pojazdów z różnych okresów, gdzie najważniejsze były parametry techniczne lub bojowe. Czasami dodawano również opisy użycia na polu walki tych pojazdów. Rzadko opowiadano o ich konstruowaniu czy produkowaniu. W tym kanonie opowieści o pojazdach wojskowych książka Andrzeja Kamińskiego odkrywa



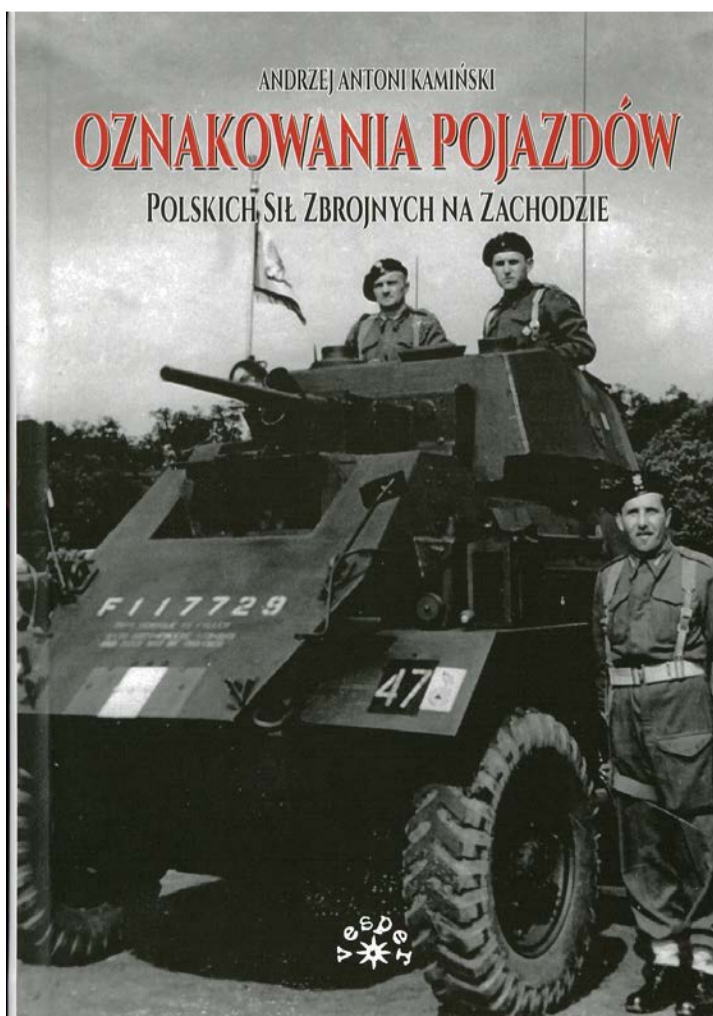
zupełnie nowy wątek historii.

W księgarni internetowej wydawcy (Vesper) można tę książkę kupić za 30 zł. Można jej też szukać na portalach aukcyjnych, innych księgarniach internetowych lub w sklepach modelarskich.

OZNAKOWANIA POJAZDÓW...

Ta książka była kontynuacją poprzedniej czyli „Baśka, Wanda i inne...”. Tu jednak Andrzej Kamiński opisał oznaczenia rozpoznawcze i taktyczne używane na pojazdach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Ten temat zawarł na 390 stronach, przy użyciu około 800 ilustracji. We wstępie napi-

sał: (...) *Postanowiłem przybliżyć Wam, Drodzy Czytelnicy, zasady stosowania znaków rozpoznawczych i taktycznych malowany na pojazdach używanych w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie w okresie od 1939 do 1946 roku. Aby to osiągnąć przejrzałem setki dokumentów i tysiące zdjęć. (...).*



Oprócz formy graficznej poszczególnych oznaczeń pokazano również ich kolorystykę. To wymusiło kolorowy druk, przez co książka jest nieco droższa. Gdyby wydawca z tego zrezygnował pozycja ta straciłaby bardzo dużo ze swojej wartości merytorycznej. Chwała więc za to, że wydawca zrozumiał to i docenił.

Dla mnie, jako kolekcjonera dawnych fotografii, książka ta jest bardzo pomocna. Ze →→

starych wojennych zdjęć mogłem wyciągnąć jeszcze więcej wiedzy. Dotychczas patrząc na stare wojenne fotografie widziałem pojazd jakiejś marki i polskie oznaczenia. Teraz mogłem dokładnie określić jednostkę, w jakiej służył. Ktoś powie – „gdyby poświęcić trochę czasu można byłoby to znaleźć fragmentarycznie w innych publikacjach”. Tu jednak jest wszystko, ułożone chronologicznie, historycznie i logicznie. Czyni to z tej książki szczegółowy przewodnik, który systematyzuje i wspomaga rozpoznawanie poszczególnych znaków używanych w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie.

Dla mnie dużym plusem tej książki są również skany oryginalnych dokumentów dotyczących znakowania pojazdów (rozkazów, instrukcji, opisów). To pozwala poznać mało znane kulisy dowodzenia, o których przeważnie inni autorzy nie piszą.

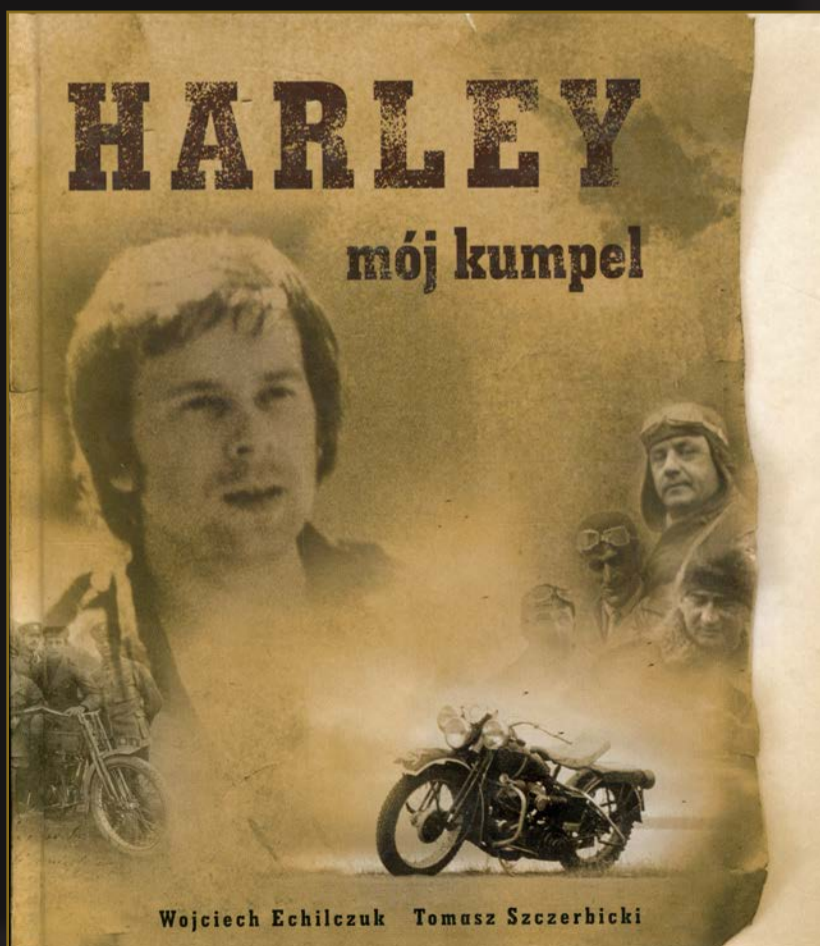
W księgarni internetowej wydawcy (Vesper) można tę książkę kupić za 60 zł. Można jej też szukać na portalach aukcyjnych, innych księgarniach internetowych lub w sklepach modelarskich.

Andrzej Antoni Kamiński

Pisząc tę recenzję zadzwoniłem do Andrzeja, aby poprosić go o kilka zdań „od autora”. Telefon odebrała żona, informując mnie, że Andrzej zmarł 8 sierpnia 2021 roku. Była to bardzo smutna wiadomość. W mojej pamięci pozostanie zawsze jako bardzo pogodna osoba, pełna energii i pomysłów, ciągle realizująca nowe projekty modelarskie. Jego największą pasją było właśnie modelarstwo i nierozwalnie z tym związana historia. Publikacje były działaniem pobocznym. Ostatnimi laty, gdy spotykaliśmy się na imprezach historycznych, zawsze był ubrany w mundur oficera 1. Dywizji Pancерnej z okresu II wojny światowej. Był jedną z nielicznych osób, z jaką można było rzeczowo porozmawiać o pojazdach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Kilka lat temu napisaliśmy też razem dwie książki.

Siadałem do napisania recenzji ciekawych książek mojego kolegi, a kończę pisanie epitafium. Nie spodziewałem się tego. Pozytywni ludzie powinni żyć dłużej. ■

reklama



Już niebawem ukaże się limitowane wznowienie kultowej książki:

Harley mój kumpel

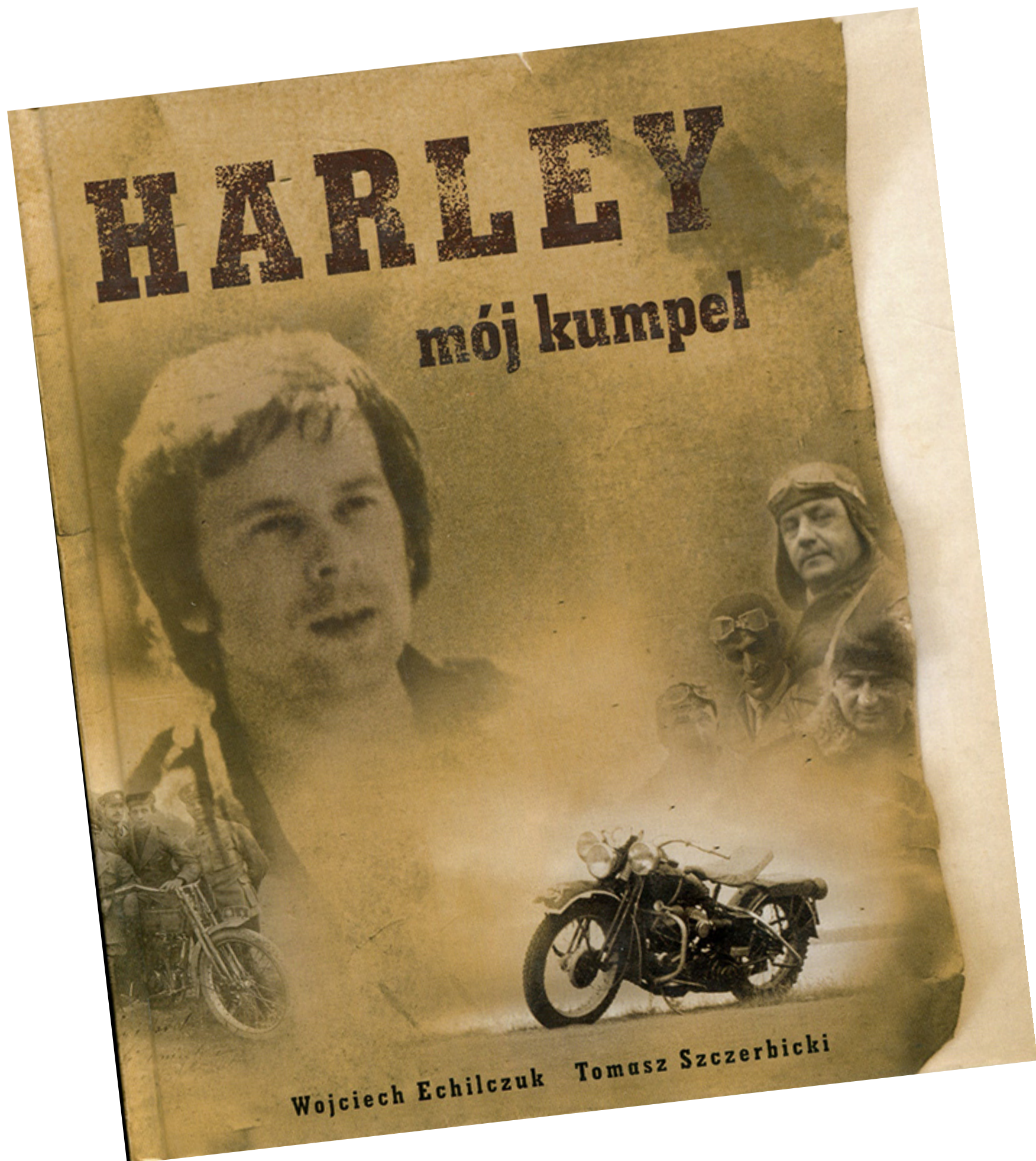
Będzie dostępne w sprzedaży wysyłkowej w naszej redakcji.

Na życzenie, egzemplarze kupione u nas mogą posiadać imienną dedykację dla ciebie lub osoby, która wskażesz.

Znasz lepszy pomysł na motocyklowy prezent?

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki **„Harley mój kumpel”** (cz. 11)





Tylko że rozebrali się do naga.

Ten tłum nagusów okraszony pozbawionymi pruderii ciałami nagusieńkich holenderek ściągnął uwagę wolsztyniaków.

Nagie harleyówki pluskały się w wodzie i co chwila wychodziły pociągnąć piwa na brzeg. I tak w kółko.

Tłum stał szczęśliwy. Na plaży czarno od kibiców. Ognisko płonie.

Okrzyki akceptacji podkręcały atmosferę. Jeszcze, jeszcze – krzyčeli ludzie. W pewnej chwili widzę, że Holendrzy wracają. Na golasa z ubraniami pod pachą. Szczęśliwy tłum utworzył szpaler i skandował: Sto lat! Sto lat!

Wolsztyn bratał się z nami z minuty na minutę!!!

Nikt nie zwracał uwagi na dwóch ledwo trzymających się na nogach, bijących się w ciemnościach po mordach harleyowców. Byli chyba z Krakowa i w ogólnym zamieszaniu wyrównywali jakieś swoje porachunki. Jak już leżeli pod płotem bez sił, ktoś podał im piwo. Niech odpoczną kulturalnie. Wyglądali jak kotlety mielone.

Ledwo żywy ze zmęczenia położyłem się w namiocie. Hałas już nie przeszkadzał. Zasnąłem kamiennym snem.

Rano zerwali mnie na równe nogi. Śniadanko: kielbaska z rusztu i piwo. Brrr! Na bramie czekają poważni ludzie: są problemy. Inicjatywy obywatelskie mieszkańców Wolsztyna wzywają mnie do podjęcia decyzji:

– Panie Prezesie! Słyszeliśmy, że parada motocykli będzie w sobotę rano. To jest sobota pracująca. Załogi biur i zakładów pracy są gotowe do strajku. Muszą oglądać paradę! Nikt nie będzie siedział w pracy. Chcemy obejrzeć paradę!

– O.K.! Dajcie im wolną sobotę. Nie pożałujecie. Odrobiją godziny później!

– Tak jest!

– Panie Prezesie. Na jeziorze stoi zaniedbany statek. Nie ma śruby napędowej. Czy powinniśmy go uruchomić? Niech nasi goście z za granicy popływają naszym statkiem spacerowym!

– O.K.! Doróbcie propeller!

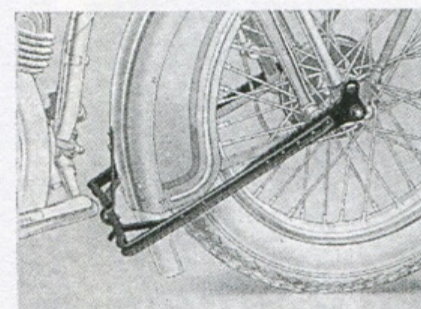
– Panie Prezesie! W areszcie siedzi podpalacz. Ale jest pirotechnikiem od ogni sztucznych. Czy możemy zrobić pokaz ogni sztucznych?

– O.K.! Dajcie mu przepustkę i walcie petardy w niebo. Będzie wesoło!

I tak dalej! I tak dalej!

Rozwiązałem z kochanymi wolsztyniakami parę spraw.

Rozejrzałem się po kempingu. Cisza. Towarzystwo jeszcze śpi i szykuje siły



na następny dzień. Usiadłem na ziemi obok Harleya. Harley gapił się swoimi reflektorami na bramę zjazdową. Minę miał tajemniczą, jakby chciał powiedzieć: – Panie Prezesie, to jeszcze nie wszystko. Między namiotami trwała poranna zbiórka harleyowców z Wrocławia. Szefem był Adam Meller. Przechadzał się przed nimi i o czymś z przejęciem opowiadał. Widać było, że pilnie słuchają jego słów. Patrzę jak Adam podchodzi do ostatniego w szeregu. I lu go w mordę. Odwróciłem wzrok i spokojnie poszedłem w kierunku bramy zjazdowej. Wspaniały Adam Meller, którego wszyscy lubili, trzyma dyscyplinę w swoim klubie. Tak jest!

Motocykliści przyjeżdżali i przyjeżdżali. Rytm dnia okraszony był melodią silników i tysiącami rozmów gości zjazdu.

Barierę językową każdy starał się pokonać na własny sposób. Widziałem, jak Polak i zagraniczny umawiali się na późniejsze spotkanie. Stali naprzeciwko siebie. Polak powoli mu mówił:

– Słuchaj stary! Jutro!

Tamten zagraniczny – nic. Patrzy oczami pustymi. Nic nie pojął.

Polak:

– Kurwa! Mówię przecież wyraźnie: J...U...T...R...O!

Tamten nic!

Polak:

– Powtarzam jeszcze raz! JUU... TROOO!

Odchodząc, słyszałem to „jutro”...

Za parę minut mój kolega Polak trąca mnie na bramie wjazdowej i mówi:

– Wiesz, Wojtek, umówiłem się na jutro z jednym Szwajcarem. Muszę z nim pogadać!

Za godzinę spotkałem kolegę z Niemiec. Mówi mi po niemiecku:

– Wiesz, gadałem z Polakiem. Chciał mi chyba coś sprzedać!

Mówię:

– Sprzedać? Co?

– No właśnie. Chyba dobrze powtórzę: „Jutro”. Nie wiesz, co to jest?

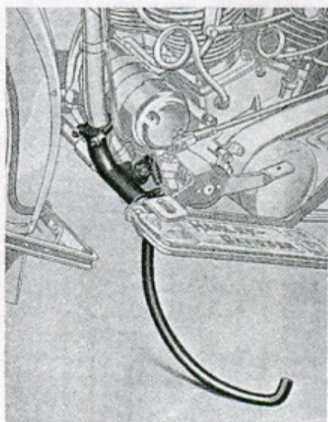
Mój dyżur na bramie przerywa podniecony harleyowiec z Gdańska:

– Wojtek! Daj chwilę! W nocy wymyśliłem dowcip. Opowiem.

– Opowiadaj.

– Przed kościołem małej wsi siedzi na poboczu drogi harleyowiec i reperuje Harleya bez tłumika. Kręci kluczami i przeklina najgorszymi słowami:

– *Kurwa, pierdolony gracie psujesz się i psujesz! A ja, ty w dupę*



HARLEY MÓJ KUMPEL

284



*Konkurs wolnej jazdy
podczas zjazdu,
Wolsztyn, 1973 rok.*



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA







HARLEY MÓJ KUMPEL

288

jebany i tak cię zmuszę do jazdy...! itd.

Obok przechodzi ksiądz. Pochyla się do harleyowca i mówi:

– *Nie bluźnij, człowieku! Nie kalaj motocykl plugawymi słowami!*

Harleyowiec zakończył reperację, wsiadł na maszynę i odpalił z całej wściekłości silnik. Silnik zawył jak armata, jeździec włączył bieg i w nerwowym szale w pełnym huku i strzałów z rury wydechowej odjechał...

Ksiądz stoi, odprowadza motocykl przerażonym wzrokiem i mówi:

– *O, o, o... kurwa!*

Twórca dowcipu zatacza się ze śmiechu.

– No i jak, Wojtek? Dobry? Co powiesz?

Odpowiadam:

– O.K., dobry! Ale co tak od ciebie śmierdzi?

– Powiem ci szczerze! Zesrałem się ze śmiechu.

Koło namiotu w najdalszym kącie kempingu kręciła się naga nasza koleżanka klubowa. Zawołali mnie, żebym z nią pogadał. Idę. Rzeczywiście. Zajęta swoimi myślami dziewczyna, kompletnie naga, kręci się jak gospodyni domowa koło namiotu i robi porządki.

– Dzień dobry! – mówię. Ty jesteś na golasa!

– O Boże! Naprawdę?

Ogląda swoją nagość.

– Widzisz, Wojtek. Schlali mnie w trupa ci twoi, świnie harleyowcy, i nie mogę znaleźć swojego ubrania. Co za przekłete towarzystwo! Ale Wojtuś, nie odchodź! Na zjazd w przyszłym roku też przyjadę.

Ogląda pochylona z zainteresowaniem swoje krocze.

– Cholera jasna. Znowu jakiś palant zostawił we mnie swojego kondona! Patrz! – Pokazuje mi gumkę, którą trzyma delikatnie w dwóch palcach.

– Patrz! Zagraniczny! No to byłem w eleganckim towarzystwie! Dzięki Bogu! Miłego dnia, Wojtuniu!... Do zobaczenia później. Dzięki, że mnie zaprosiłeś na Zjazd. Dzisiaj będę w różowej sukience...

Poszedłem prosto do baru willisowców. Na jedną „czokoladówkę”.

Przed barem czekał na mnie wesoly klubik z Warszawy. Stoją poważni faceci i są zajęci poważną dysputą. Dołączam się.

– A, a, a... Witamy, Prezesie!

– Nasza opinia o Zjeździe...? No wiesz, twój brat Andrzej to równy gość. Pracuje ciężko na bramie zjazdowej i jest najlepszy. O Łukaszku też nie możemy złego słowa powiedzieć. Sekretarz Zjazdu ma niezłą kondycję i jest „do rany przytóż”, grzeczny i zrobi dla nas wszystko.

Słucham podejrzliwie. Oni kogoś chwala. Zaraz, zaraz, chyba mają inny problem.



– Ale – mówią – ten Zjazd to dno. Ludzie tu przeklinają bez przerwy. Powinieneś coś z tym zrobić.

– A macie jakieś propozycje?

– Mamy! Powiedz przez głośnik, że od dzisiaj proponujemy nowe przekleństwa.

– O Boże, jakie...?

– Słuchaj, zamiast – k... twoja mać! Niech mówią: bulwa twoja kartoflana mać! - - Zamiast: ty w du... p...y! Ty w brudę pielony!

Z pełnym podziwem opuściłem uniwersytet ludowy. Z oddali widziałem, że popijając „czekoladówkę”, dalej studiują swój temat. Zawołali mnie do bramy. Byłem tam potrzebny.

Na krzeselku siedzi facet ze spuszczoną głową. Obok niego współczująca grupa.

– Kto to jest?

– Milicjant.

– A dla czego taki smutny?

– Wiesz, tylko nie powtarzaj nikomu! Twierdzi, że zabił w nocy kurwę w krzakach.

Przełknąłem ślinę. Na szczęście zaliczyłem po drodze „czekoladówkę”.

Ona spłaszczyła mi trochę mózg.

– Zabił kurwę...?

– No, dokładnie: zastrzelił!

– Kiedy?

– W nocy!

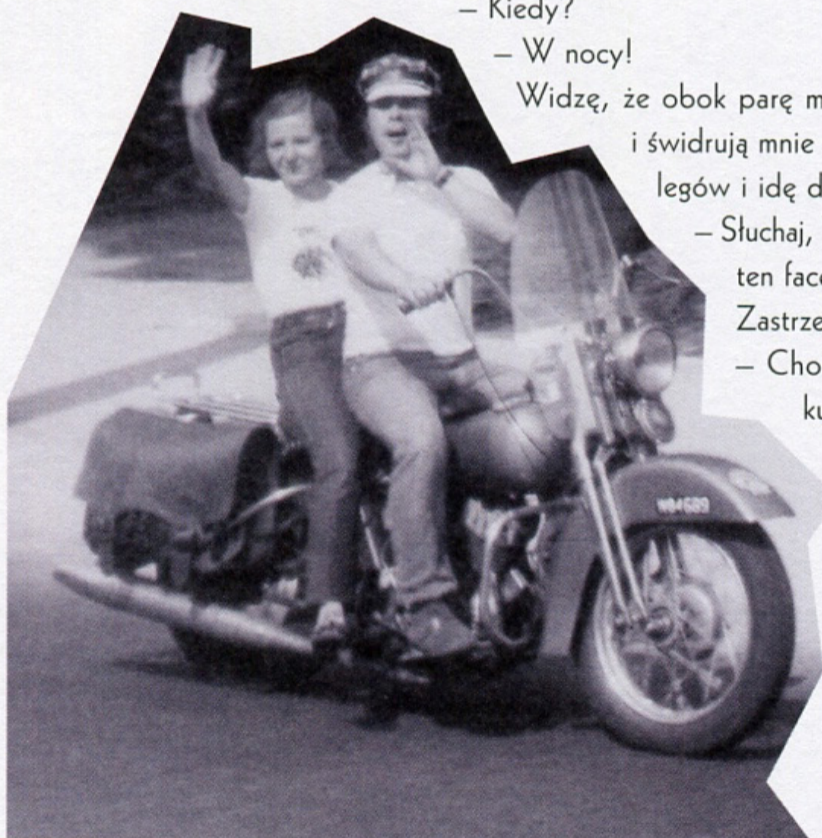
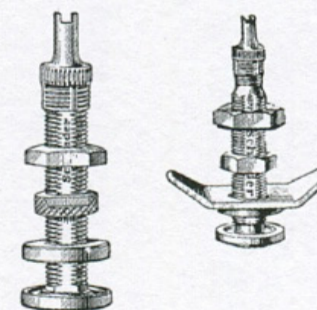
Widzę, że obok parę metrów dalej stoi dwóch holendrów i świdrują mnie wzrokiem. Przeprasiłem polskich kolegów i idę do holendrów.

– Słuchaj, Woczek (tak przekręcają moje imię) – ten facet, co tam siedzi, jest niebezpieczny. Zastrzelił wczoraj naszą plastikową kurwę.

– Cholera, nic nie rozumiem. Plastikową kurwę...?

– Nie denerwuj się – mówią.

Wiedzieliśmy, że w waszym obozie komunistycznym porno jest surowo zabronione. U nas w Amsterdamie można kupić taką plastikową nadmuchiwaną lalkę. No, domyślasz się: ona jest jak prawdziwa po nadmuchaniu, tylko jest zrobiona



HARLEY MÓJ KUMPEL

290

Powieść w odcinkach - c.d.n.

