



NIEZALEŻNY

KWARTALNIK

MOTOCYKLOWY

Swoimi

numer: 1(7)/2014

marzec

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS!

0⁰⁰

100% FREE

na okładce:

Lekcja historii

Kielce były pierwsze

Moja BSA

Motocykl Adama

Damian Wójt

O aerografii i nie tylko

Hunsrück

Dolina rzeki Saary

Jiří & Jiří

11 lat na torze



www.SwoimiDrogami.pl

ISSN 2353-3404

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • zloty • i wiele innych ...

w numerze
m.in.:

Motocykle
offroad

Noc
w muzeum

Moto GP
2014

Rycerze
Orla

Dorota
Kielar

Pinstriping
na motocyklu

Kozacy
w ogrodzie

68 ISDE
Assen 1993

Dariusz
Chlebda

Wyjątkowa kolekcja gadżetów

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów



Szukaj na www.forbiker24.pl





Spis treści:



65



83



124

04 Od redakcji

05 Lekcja historii

Kielce były pierwsze

16 Pan Tomek

I jego kolekcja

19 Zwycięski motocykl

Targi Wrocław

21 Rumunia

Część 1

32 Okiem Zosi

Kto da więcej?

33 Zosia rozmawia

Z Damianem Wójtem

40 Jiří & Jiří

Jedenaście lat na torze

44 Wieliczka

47 Jeźdźcy burzy

"The Doors"

48 Twardziel

53 Techniki jazdy

Recenzja

54 II rodzinny piknik

motocyklowy

56 Noc w muzeum

65 Motocykle offroad

71 Mówimy o ludziach...

Wywiad

74 Ostatnie wyzwanie

Nowy program Henr'ego Cole'a

76 Konkurs Travel Channel

77 Rycerze Orła

Klub motocyklowy

80 Opodatkowanie...

Porady prawne

83 Moto GP

2014

87 Dwa oblicza niepodległości

Relacja

92 IV Targi we Wrocławiu

Dwugłos redakcyjny

97 Z Panem Markiem

Wkoło komina

104 Ulica afrykańska

105 Podlaskie spotkania

motocyklowe

112 Dorota Kielar

117 Pinstriping

Ozdabiamy nasz motocykl

121 Być motocyklistą

Oknem Rockersa

122 Konferencja IPN

Sport w PRL

123 Drugi kask

Opowiadanie

124 Moja BSA

130 Motoserce

2014

131 Kozacy w ogrodzie

137 Rozstrzygnięcie konkursu

"Czemu jeździ?"

138 Konkurs II

140 IV Atomowy Złot

Motocyklowy

145 Komunikat

146 Likwidacja szkody z OC

Część 2

147 Hunsrück

Dolina rzeki Saary cz 1

157 A co jeśli...?

Skutki wypadków drogowych

160 Kłątwa czarnej perły

Od Czytelników

163 Folk

Opowiadanie

167 68 ISDE

World Trophy dla Polski

170 Partnerzy

163 Zegarmistrz Światła...

Opowiadanie

174 Pocztywki Wuja Matta

z podróży

D

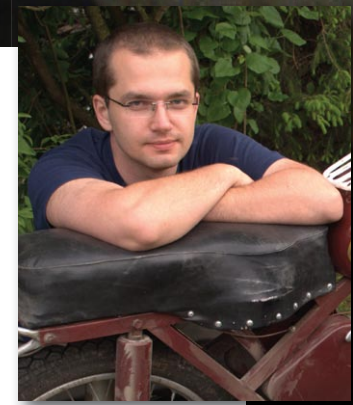
rogie Czytelniczki i Czytelnicy!

OD REDAKCJI

Dwa tygodnie temu mieliśmy okazję spotkać się z niektórymi z Was na Targach Motocyklowych we Wrocławiu. Było to bardzo budujące doświadczenie, w związku z którym chciałbym dać oficjalną odpowiedź na pytanie, jakie pojawiało się również na Hali Stulecia. Otóż nie planujemy w najbliższej przyszłości ukazywać się częściej niż raz na kwartał. Nie wynika to z lenistwa, lecz ze skromnych zasobów ludzkich i przepracowania Redaktorów, którzy trudzą się jak mogą przy Kwartalniku i starają się jakoś przeżyć w życiu pozaredakcyjnym. Z drugiej jednak strony wypada podziękować za wsparcie – zarówno w postaci artykułów, jak i finansowe, które jest przysłowiową kroplą w morzu potrzeb, lecz mobilizuje nas do tworzenia.

Wraz z bieżącym numerem chcemy wprowadzić pewne zmiany; ma być szybciej (Moto GP) i błotniście (off-road), co – mam nadzieję – przypadnie Wam do gustu. A plany na przyszłość? Są szerokie. Ja osobiście w gronie redakcyjnym obiecuję już od dłuższego czasu, że wprowadzę rubrykę techniczną pt. „Tomasz Sałek opowiada”, ale ciągle brak mi czasu. Ponieważ Mistrza Mechaniki Motocyklowej mam niedaleko i już dawno otrzymałem wstępną zgodę na współpracę, coś powinno pojawić się w numerze kolejnym. Być może będzie to tekst poświęcony Arielowi z połowy lat 30., w którego niedawno Pan Tomasz tchnął życie; zobaczymy. W każdym razie oficjalna zapowiedź tego cyklu artykułów zmusi mnie wreszcie do wzięcia sprawy w swoje ręce.

To tyle, jeśli chodzi o słowo wstępne. Muszę przyznać, że nie jest ono zbyt natchnione, zatem zapraszam do lektury wszystkich artykułów, które dla Was przygotowaliśmy.



Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

ISSN 2353-3404

Wydawca:
Forbiker
ul. Bukowa 18/30, 25-542 Kielce

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

Opracowanie techniczno-graficzne:
Jacek Łukawski
jacek_lukawski@swoimidrogami.pl

Zespół redakcyjny:
Zosia
Krzysztof Rudnicki
Wojtek Kopczyński
Hubert Pawłowski
Paweł Szymański
Adam Medyna
Daniel Pałyga
Michał Przybyła
Dominik Kamiński
Jacek Łukawski

Współpraca:
Marek Harasimiuk
Mariusz Gotowicz
Tomasz Szczerbicki
Michał Owojdziański

motto numeru:

“Kto nie szanuje i nie ceni swojej przeszłości,
ten nie jest godzien szacunku, teraźniejszości
ani prawa do przyszłości.”

Józef Piłsudski

REKLAMA i współpraca:
Jacek Łukawski
reklama@swoimidrogami.pl



Swoimi Drogami jest pismem bezpłatnym!

Wszelkie prawa zastrzeżone. Ingerencja w plik, przedruk, kopiowanie oraz powielanie poszczególnych artykułów lub ich część bez pisemnej zgody wydawcy zabronione. Natomiast kopiowanie całości gazety, powielanie, przesyłanie i rozpowszechnianie bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

Najmocniej przepraszamy za wszystkie błędy, jakie popełniliśmy w numerze. Pracujemy nad tym, aby je wyeliminować w przyszłości.

www.swoimidrogami.pl

LEKCJA HISTORII

Kielce były pierwsze!

autor: Jacek Łukawski



*O tym jak i dlaczego
powstał "Ziuk"*

„Kielce są wyjątkowo drogie myślom i wspomnieniom wielkiej części legionistów, bo tu był pierwszy pocałunek wojny, bo to był pierwszy krok do awantur naszych girlandy.”



Pomalowanie motocykla w indywidualny motyw, w moich oczach, powinno wyrażać w jakiś sposób właściciela, jego sympatie, preferencje, to, co mu w duszy gra. Skoro już psujemy swój motocykl i sprawiamy, że trudniej go będzie w przyszłości sprzedać, to powinno to zostać uzasadnione poprzez zwiększenie jego wartości pozapieniężnej. Oczywiście w stu procentach subiektywnie. Mówiąc wprost, powinien, po malowaniu, nam się naprawdę szalenie podobać.

Nigdy nie byłem szczególnym miłośnikiem aerografu i zapewne nigdy bym się na aerograf nie zdecydował, gdybym na jednym

z motobazarów w Łodzi nie obejrzał z bliska Musashiego (motocykl wykonany przez zespół Poros Customs i SkullCrew). Widziałem tę maszynę już wcześniej na zdjęciach i w prasie, ale nie przypuszczałem, że na żywo wygląda jeszcze lepiej. Malowanie okazało się dziełem sztuki. Rewelacyjne, fotorealistyczne postacie w odcieniach szarości zrobiły na mnie piorunujące wrażenie. Szczególnie, że autorowi udało się całkowicie uniknąć efektu rozciągnięcia na wypukłych powierzchniach, jaki dość często spotkać można u mniej wprawnych aerografistów. Wkrótce potem miałem przyjemność poznać człowieka, który stworzył to dzieło,

czyli Damiana ze SkullCrew i obejrzeć więcej jego prac. Ziarno zostało zasiane, ale musiało minąć kilka lat...

Pewnego dnia postanowiłem zajrzeć do zakurzonych pudeł, stojących w piwnicy. Z jednego z nich wyjąłem trochę pamiątek z okresu, gdy na wszystko był czas. Wśród nich odznakę ukończenia III marszu "Szlakiem 1 Brygady". Przez kilka lat miałem przyjemność praktycznie poszerzać wiedzę historyczną i przy okazji aktywnie spędzać każdą wolną chwilę, co zaowocowało podobnymi "trofeami" i paczką całkiem fajnych wspomnień. Ta odznaka i marsz były jednak w pewien sposób wyjątkowe, ponieważ w swej idei upamiętniały wydarzenia i postaci, w moich oczach bezwzględnie ważne, o ile nie najważniejsze tak dla Polski i Polaków, jak i mojego rodzinnego miasta Kielc i jego mieszkańców...

Użyjcie swojej wyobraźni i cofnijcie się do czasu, gdy nie było komputerów, telefonów komórkowych i nie było Polski, a patriotami nie nazywano kiboli piłkarskich, tylko ludzi, którzy z narażeniem życia kultywowali tożsamość narodową mimo 119 lat pod butami obcych państw.

Właśnie wybuchła wojna, w której zaborcy zwrócili się przeciw sobie i nikt nie wiedział, co przyniesie kolejny dzień...

Sierpień 1914 roku w Kielcach był bardzo nerwowy. Na początku miesiąca Rosjanie zakończyli mobilizację. Stukot wozów i rozgardiasz, jaki towarzyszył przerażonym ludziom, którzy dostali rozkaz stawienia się u władz rosyjskich, wypełniał ulice. Niepewność, niepokój i rozpacz zostały spotęgowane ogłoszoną kilka dni później ewakuacją wojska i władz rosyjskich z Kielc. Miasto stało się teatrem chaosu, nad którym starała się zapanować powołana przez prezydenta milicja obywatelska. Gdy 10 sierpnia odjechał ostatni pociąg ewakuacyjny, nikt z mieszkańców nie wiedział, co przyniosą kolejne dni, tym bardziej, że w okolicach miasta wciąż operowały oddziały rosyjskie. Każdy dom, ulica i zaułek przesączone były niepokojem i niepewnością.

W środę dwunastego sierpnia około godziny jedenastej wpada do miasta galopem 15-osobowy oddział Beliny (wyprzedzają trzydziestoosobowy oddział austriackiej jazdy, który dociera niedługo potem). Beliniacy spotykają się z władzami miasta w kielec-



kim magistracie. Urzędnicy, choć nie jednogłośnie, przysięgają wykonywać polecenia władzy wojskowej. Po spotkaniu ułani robiąc rozpoznanie, napotykają silny oddział rosyjski na północny wschód nieopodal miasta (między Domaszowicami, a Szydłówkiem), unikają jednak starcia i bezpiecznie wracają przez Zagórze.

O godzinie 13.30 Józef Piłsudski na czele batalionu kadrowego wkracza do Kielc. Kielczanin Włodzimierz Gierowski tak wspominał te chwile: "...Upał (...) Siedziałem u siebie w mieszkaniu, nagle od strony szosy krakowskiej doleciały mnie przez otwarte okna jakieś dziwne dźwięki. Wsluchałem się, ależ to chrapliwe trąbki piechoty (...) Z bijącym sercem zbiegłem po schodach i leciałem przez miasto. Dobiegłem do katedry. Od rogiatki krakowskiej słycać śpiew. O Boże! To śpiewają "Jeszcze Polska nie zginęła..." Wszyscy patrzyli w tamtą stronę, tro-

tuarami biegly wzruszone tłumy kieleckie, a srodkiem jechało najpierw kilku panów w siwych mundurach z czerwonymi sznurkami (...) a za nimi maszerowała kolumna zbitych czwórek piechoty. Wszyscy tacy młodzi, ogorzali, taki zapał w oczach i ta pieśń prześladowana przez Moskali, zdaje się skazana na śmierć i zagładę, nagle zamartwychwstała z grobu głosem paruset polskich żołnierzy rozbrzmiewa tryumfalnie(...) Naprzeciw idącym tu i ówdzie wybiegły panie kieleckie obdarzając maszerujących kwiatami, na wszystkich twarzach ogromne wzruszenie, prawie wszyscy płaczą..."

Jednym z tych, którzy wmaszerowali w tym dniu do Kielc był dr Stefan Pomarański, który później zanotował: "Nigdy nie zapomnę chwili wkroczenia do Kielc. Ludność (...) wyległa tłumnie na nasze powitanie. Rzucano nam kwiaty pod nogi, witano okrzykami nieskrępowanej radości. Myśmy szli hardo,

ze śpiewem na ustach, choć rwało nam się coś w duszach. Weszliśmy do miasta. Tłum ruszył za nami, podejmując pieśni wyuczone w podziemiach.”

Jednakże Miłosz Grodzicki pisał: “Myślimy, że widok pierwszego oddziału wojska polskiego poruszy mieszkańców Kielc. Doznamy jednak uczucia dziwnej przykrości, zawodu, pomieszanych ze wstydem. Niezbyt liczna na trotuarach publiczność skupia się z wyrazem strachu i zakłopotania na twarzy. Niektórzy mężczyźni z lekka jakby z lękiem unoszą kapelusze. Parę nieśmiałych stłumionych okrzyków. Kierujemy się ku dworcowi. Z otwartych na piętrach okien spada w szeregi kilka róż...”

I znów Stefan Stefaniusz-Jóźwiak tak zapamiętał ten dzień. “Maszerowaliśmy szybko. Pomimo dnia upalnego radość biła z naszych twarzy, za chwilę będziemy w Kielcach. (...) Miasto przyjęło nas z entuzjazmem. Witano okrzykami i rzucono kwiaty pod nogi.”

Rozumem, nie sercem oceniał Waligóra-Hempel: “Wrażenie, jakie wywierał nasz przemarsz na ogół kielczan, da się streścić w tym, że z serca odczuto, że to są nasi, swój żołnierz. Politycznie ogół ten nie był jeszcze, nie mógł być nawet za nami. Wypadki spadły na miasto zanadto niespodziewanie, ażeby mogło być inaczej, robiliśmy wrażenie powstańców. Myśliwi miejscowi zauważyli od razu, że tylko pierwsze szeregi nasze miały mannichery*, przeraziły ich trochę nasze werndle** ze swymi kurkami, przypominającymi zanadto broń pistonową, przedstawiały się one w ich oczach gorzej od berdanek rosyjskich. Nie zbudowały Kielczan zanadto i nasze mundury. Ale przez to właśnie, żeśmy tak przypominali powstańców, rwały się do nas serca. Chłopcy przeszli przez miasto, skierowując się w stronę dworca kolejowego. Bez trudu znalazł się dla nich chleb i mięso”

Jak było naprawdę? Nigdy się już nie dowiemy. Tak różne opisy tego samego dnia wynikać muszą z indywidualnych postaw i oczekiwań wspominających, dając obraz skrajnie różny. Osobiście skłaniam się do stwierdzenia, że bardzo dużo było w tym powitanium nadziei i sympatii tak żywo opisywanej w przytoczonych wspomnieniach, a dopiero w wypadku kolejnej wizyty, możemy mówić o strachu i niepokoju. Ale o tym za chwilę.

Hej Strzelcy (fragment)

Hej, idź strzelce,

Zdobądź Kielce,

Hej strzelcy, hej strzelcy, hej strzelcy ss.

A pod Kielcami;

Panny z kwiatkami;

Hej strzelcy, hej strzelcy, hej strzelcy ss.

Strzelcy dotarli do dworca kolejowego. Zakwaterowani zostali w budynku dworca, w zabudowaniach monopolu spirytusowego przy ul. Fabrycznej oraz w mieszkaniach życzliwych kielczan. Komisariat Wojskowy zainstalował się w pałacu gubernatora (Pałac Biskupów).

Piłsudski odwiedził tego dnia biskupa Augustyna Łosińskiego, który będąc lojalnym wobec władz rosyjskich przyjął Komendanta chłodno. Zaraz po tym spotkaniu Piłsudski samochodem udał się przez Miechów do Krakowa, w celu pospieszenia batalionu Wyrwy Furgalskiego. Dowództwo pod nieobecność Ziuka objął K. Sosnkowski.

Główne siły kawalerii rosyjskiej pod dowództwem generała Nowikowa zbliżają się do granic miasta (od wschodu). Około godziny szesnastej na kielecki rynek wjeżdżają dwa szwadrony, a wraz z nimi samochód osobowy (wedle niektórych relacji opan-

cerzony). Automobil ulicami Dużą i Ruską (obecnie Sienkiewicza) dojeżdża aż pod budynek dworca, gdzie otwiera ogień do odpoczywających i zaskoczonych nagłym pojawieniem się wroga, Strzelców. Nad chwilową paniką szybko panuje Zosik-Tessaro i skupiwszy wkoło siebie pluton odpowiada ogniem zmuszając Rosjan do odwrotu. Samochód wycofuje się strzelając na ślepo z karabinu maszynowego. Jego kule dosięgają kilka osób zabijając je lub raniąc. W tym samym czasie rosyjska konnica, w części spieszona, posuwa się w stronę dworca, podążając tą samą drogą (ul. Ruską). Jednakże na ich drodze, w hotelu Bristol, przebywa Belina ze swymi ludźmi. Zaalarmowani strzałami wybiegają i przy wsparciu 54-osobowego oddziału Radońskiego atakują nadciągających kozaków, którzy ostrzelani gwałtownym ogniem cofają się w stronę rynku. Chwilę potem nadjeżdża wracający spod dworca samochód. Spada na niego grad kul. Mimo widocznych w automobili zabitych i rannych kierowcy udaje się jakimś cudem wyprowadzić pojazd poza miasto. Pod naciskiem Strzelców szwadrony rosyjskie zostają wypchnięte z powrotem w rejon Szydłówka i Domaszowic. W czasie starć z Rosjanami Kielce opuszczają żołnierze austriaccy. Stawia to Sosnkowskiego w bardzo złym położeniu. Strzelcy bez wsparcia nie będą w stanie utrzymać Kielc. Oddziały zostają przesunięte na pola Czarnowskie (na zachód od centrum). W nocy kolejarze wysadzają mosty na torze warszawskim, aby uniemożliwić Rosjanom doprowadzenie pociągu pancernego.





Nad ranem rozpoczyna się ewakuacja oddziałów strzeleckich. W budynku dworca pozostaje jedna kompania, a pozostałe ruszają przez Karczówkę i Słowik do Chęciny. Na wzgórzu Karczówkowskim zostają dwie kompanie (w tym kadrowa), w celu obserwowania ruchów nieprzyjaciela.

13 sierpnia rosyjska artyleria rozpoczyna ostrzał miasta (rozkaz wydany przez... pułkownika Arciszewskiego polskiego pochodzenia). Wkrótce potem do natarcia rusza 14 Pułk Małorosyjskich Dragonów. Huk wystrzałów słychać z oddali.

W walce dobrze spisują się strzelcy osłaniający odwrót w rejonie Karczówka – Białogon i Kadzielnia. Herwin-Piątek dzielnie broni dworca, po czym wykorzystując drezyny ewakuuje swój oddział do Białogonu, a następnie Chęciny. Za Janem Pazdurem: *“Odwrót oddziałów strzeleckich wykonano w całkowitym porządku i ze spokojem starego żołnierza, obytego ze śmiercią. Kiedy jeden z pocisków zabił konie u wozu, naładowanego dynamitem i amunicją, Strzelcy nie porzucili skarbu, lecz własnymi siłami zaciągali wóz na szosę w Białogonie. Ostatni wyszedł z Kielc pluton Herwina, który na podwodach dopędził główne siły na Słowiku. Wieczorem wszyscy dotarli do Chęciny, dokąd nadszedł już Wyrwa z 390 ludźmi. Przybył tam również, pełen niepokoju o swój najukochańszy batalion, Komendant”*

Na wieść o ciężkiej sytuacji oddziałów austriackich, które wpadły w zasadzkę, Polacy wycofują się w okolice Brzegów. Na linii Nidy dochodzi do bitwy, którą można uznać za chrzest bojowy Strzelców. Na szerokim froncie, wraz z kompanią cyklistów i dragonami austriackimi, odpierają dwukrotnie natarcia rosyjskiej tyraliery. 14 sierpnia sytuacja nadal nie jest pomyślna i pod groźbą okrążenia Piłsudski podejmuje trudną decyzję o wycofaniu oddziałów w rejon Miąsowej – Michniowa – Ossowej.

Tymczasem w Kielcach Nowikow bierze odwet na mieszkańcach za życzliwe przyjęcie polskich żołnierzy. Pod groźbą spalenia miasta żąda złożenia w ciągu kilku godzin kontrybucji w wysokości 100 000 rubli. Równocześnie pozwala swoim kozakom na plądrowanie i demolowanie sklepów w mieście. Ludność w strachu szuka schronienia w piwnicach, a magistrat w pośpiechu zbiera fundusze na okup. Kieleckie ulice przepełnia gwałt.

Nic więc dziwnego, że gdy Strzelcy okrężną drogą powracają do Kielc 19 sierpnia ich wejście spotka się z rezerwą. Mieszkańcy wylegają na ulice, ale doświadczony kilka dni wcześniej represje, sprawiają, że tym razem witają żołnierzy bez większego entuzjazmu, nie wiedząc, kto ostatecznie utrzyma w posiadaniu miasto i bojąc się powrotu Rosjan.



Część strzelców znalazła się tego dnia w Kielcach po raz pierwszy, co niewątpliwie wpłynęło na spisywane po latach relacje i wspomnienia o chłodnym przyjęciu. Nie wiedząc, co się stało kilka dni wcześniej i czego doświadczyli mieszkańcy, żołnierze mogli poczuć się rozżaleni. Dla przykładu Składkowski pisał *“Ludność przyjęła nas dość obojętnie. Pojedynczy ludzie witali nas nieśmiało”*. Wyolbrzymiona wizja tychże dni, zmieszana w pokraczną papkę, została przedstawiona w filmie Poręby *“Polonia Restituta”*, co niestety przyczyniło się do utrwalania mitu, z pewnością nieprawdziwego i dla mieszkańców miasta krzywdzącego. Wizji tej przecież przeczą nie tylko wspomnienia części strzelców, ale i słowa samego Komendanta:

19 sierpnia oddziały wkraczają do miasta i od razu rozpoczynają prace nad koncentracją służb organizacyjnych, technicznych i aprowizacyjnych dla wojska.

W kolejnych dniach mieszkańcy Kielc dają swoją postawą przykład obywatelskiego zaangażowania. 200 pań z Ligi Kobiet od razu przystępuje do zbierania ofiar pieniężnych; zostają założone na potrzeby strzelców: pralnia, szwalnia, warsztaty rymarskie, pojawia się punkt werbunkowy, zostaje zorganizowane dożywianie żołnierzy oraz rozpoczyna się działalność wywiadowcza (tajne patrole docierają aż do Piotrkowa i Dębłina). Nie pozostaje bez odzewu apel młodych kielczan o wstępowanie w szeregi polskiego wojska. Do 10 września zgłasza się 945 ochotników, mimo iż w wypadku powrotu Rosjan za wstąpienie do obcego wojska grozi kara śmierci. Rodowitych kielczan zgłosiło się aż sześciuset (!), co pozwoliło na stworzenie osobnego batalionu.

Michał Sokolnicki wspominał: *“Z dnia na dzień wzrastały nasze wpływy w Kielcach (...). Ludność odczuła polskość zwróconą miastu (...). Odczuwaliśmy stopniowo bijącą ku nam sympatię i chęć dopomożenia.*

Jako ciekawostkę zaznaczyć należy, że siwe mundury założyła na siebie cała orkiestra Kieleckiej Straży Ogniowej, stając się orkiestrą I Brygady Legionów. Melodia najslynniejszej pieśni „My Pierwsza Brygada” to melodia Marsza Kieleckiego nr 10. Prawdopodobnym jej autorem był kpt. Andrzej Brzuchal-Sikorski, który od 1905 roku był kapelmistrzem orkiestry Kieleckiej Straży Ogniowej, a potem orkiestry



Pułkownik Józef Piłsudski ze swoim sztabem przed pałacem gubernialnym w Kielcach, 1914r.



Sto lat później w tym samym miejscu...

I Brygady. On to właśnie był pierwszym wykonawcą i aranżerem tego utworu.

Sytuacja oddziałów była bardzo zła. Brakowało niemal wszystkiego. Tym bardziej należy pochwalić fakt, że mimo ciężkiej sytuacji i niebezpieczeństwa, kielczanie przez cały okres pobytu Legionów z zapałem pracowali, produkując dziennie po kil-

kaset sztuk wyposażenia. Powstawały derki dla koni, chorągiewki dla taborów, onuce, worki, chlebaki, bielizna itp. Kobiety szkoliły kucharzy wojskowych, urządzono szpital i dożywianie strzelców, a ziemianie kieleccy ustanowili podatek na rzecz wojska. Patriotyzm mieszkańców Kielc znalazł swój wyraz również w ofiarach materialnych w dużej części anonimowych.



Sam Piłsudski we wspomnieniach „Moje pierwsze boje” podkreślił zaangażowanie kielczan, przeciwstawiając im zachowawczą postawę Krakowa: *„Marsz na Kielce, zdaniem moim, należał do najśmielszych akcji wojennych (...). W Kielcach odbywała się ciężka, trudna praca organizacyjna. Strzelec ze Związków i Drużyn Strzeleckich, zatem na trzy czwarte cywil, przerabiał się na żołnierza. Obok tego szła praca zagospodarowania oddziału. Więc zakładaliśmy warsztaty wszelkiego rodzaju, formowaliśmy tabory itd. Poza tym dokonywałem w Kielcach, jako pierwszym większym mieście Królestwa, próby politycznego związania ludności z nami. Kielce, jednym słowem, były bazą strzelecką, skoro Kraków, niestety, nią w owe czasy prawie nie był. Stamtąd przyszedli ludzie, no i pierwsza licha broń, reszta musiała być tworzona własnymi siłami (...). Kielce miały dla mnie pierwszorzędną znaczenie wojenne, tak, jak każda podstawa*

wojny dla wojska (...) tu pod względem wyekwipowania była moja baza (...) koło Kielc wybierałem sobie plac pierwszej większej bitwy (...).”

Dnia 30 sierpnia pod kielecką katedrą odbyła się niezwykle uroczystość. Polowa Msza Święta odprawiona przez kapelana wojskowego ojca Kosmę. Udało się ją zorganizować mimo sprzeciwu biskupa Łosińskiego, który posunął się nawet do zabronienia miejscowemu duchowieństwu choćby asystowania w mszy oraz kwestionował prawo do dysponowania placem katedralnym. Mimo to msza ta przeszła do legendy.

Dnia 5 września o godzinie 9 rano na wzgórzach Szydłówka oddziały Piłsudskiego złożyły wojskową przysięgę jako Pierwszy Pułk Piechoty Legionów Polskich. Uroczystości te poprzedziła msza polowa celebrowana

również przez ojca Kosmę w której, mimo zakazu ze strony bpa Łosińskiego, znaleźli się trzej księża do asysty.

Wkrótce potem do Kielc dotarły wieści wróżące rosyjską ofensywę. Stacjonujący również w mieście Niemcy i Austriacy rozpoczęli budowę umocnień. Legionistom przypadł rejon między Niewachłowem a Cedzyną. W okolicach Kielc ponownie pojawiła się dywizja gen. Nowikowa.

8 września przyszedł rozkaz wycofania się aż do Wisły. Piłsudski wahał się, pragnąc przystąpić do obrony miasta. Jednakże 10 września, pod naporem przeważających sił nieprzyjaciela, zmuszony został wycofać swe oddziały. Wspominał później: *„Opuszczenie Kielc to była operacja trudna i bolesna (...). Względnie wielka ilość osób zaangażowała się w stosunki z nami. Opuścić ich bez pomocy znaczyło wydać na pastwę wroga.”*

Taka jednak była konieczność i kielczanie zdawali sobie z tego sprawę.

Po odejściu Legionów na mieszkańców Kielc spadają represje. Mnożą się dochożenia, aresztowania, rekwizycje. 194 osoby wywieziono w głąb Rosji. Mimo iż Kielce miały zaznać kolejnego powiewu wolności dopiero po wielu ciężkich miesiącach, to kochały Komendanta, a i On sam zawsze wracał do dni spędzonych w mieście z wielkim sentymentem. **„Kielce są wyjątkowo drogie myślom i wspomnieniom wielkiej części legionistów, bo tu był pierwszy pocałunek wojny, bo to był pierwszy krok do awantur naszych girlandy. „**

Kiedy indziej: **„Kielce są dla mnie czym pierwszy uśmiech ukochanej, czym pierwszy promień rannego brzasku”**, lub **„Zegnałem się z Kielcami, z pałacem byłym biskupim, ogrodem, powiem wprost, z najpiękniejszą i najserdeczniej kochaną pracą i... – czego jeszcze nie wiedziałem – z najmilszym, bo najsamodzielniejszym okresem wojny...”**

Można nawet odnieść wrażenie, że Komendant się z Kielcami utożsamiał: **„Ba, kto wie? Może to my z Kielc jesteśmy dla tych drani tymi...”**

Piłsudski wkraczając do Królestwa zakładał, iż Strzelcy porwą za sobą tłumy i wywołają powszechne powstanie. Tak się jednak nie stało, czego powodów należy szukać tak w braku przygotowania akcji zbrojnej na terenie zaboru rosyjskiego (co owocowało brakiem świadomości wśród większości jego mieszkańców, którzy brali Strzelców za wojsko austriackie), niedawną mobilizacją do rosyjskiego wojska, jak i obecności kilkuset tysięcy rosyjskich żołnierzy operujących na terenie Królestwa. Niecały tysiąc ochotników, którzy dołączyli w Kielcach był przysłowiową „kroplą w morzu”. Fiasko powstania doprowadziło do tego, że rząd austriacki postawił Komendantowi ultimatum: albo podporządkuje się Armii austriackiej, albo oddziały strzeleckie zostaną rozwiązane. Legiony złożyły przysięgę, a Polacy musieli jeszcze kilka lat poczekać na Niepodległą.

Historia ma to do siebie, że często bywa niesprawiedliwa i tak też jest z historią Kielc i kielczan. Do dziś spotykam się z mitem o zatraskiwanych okiennicach, gdy tymczasem trzeba jednak śmiało i jasno powiedzieć, że na przełomie sierpnia i września 1914 roku Kielce były nieformalną „stolicą” odradza-



jącej się Polski, a dzięki poświęceniu dużej części mieszkańców stały się „Miastem Legionów”! Legionów, które wywalczyły nam wolność, a później tę wolność były w stanie obronić, wytrzymując bolszewicką nawałę jako Wojsko Polskie II Rzeczypospolitej. Jeśli ktoś z Was raczy jeszcze źle o Kielcach myśleć, to polecam Wam zapoznać się z tym, jak w 1916 (!) roku Legionistów „witały” Lublin czy Warszawa***. Na tym tle nawet chłodne powitanie w Skale w 1914 da się usprawiedliwić.

Tymczasem gdy w maju 1915 roku Legioniści walczyli nieopodal Kiel i spodziewano się ich wkrótce zobaczyć, ukazała się odezwa kielczan, której tylko fragment poniżej zacytuję, a który najdobitniej chyba zaświadczy o tym, jak Miasto Legionów traktowało swych bohaterów oraz w jakiej sytuacji się znajdowało:

„Okryci chwałą bojową, Wy bohaterowie zmartwychwstałej Polski, znów staniecie pośród nas. Wy, którzy najmilszymi braćmi i synami jesteście(...). Chociaż rozumiemy, jakiego powitania macie prawo spodziewać się od nas, nie możemy dziś jeszcze dać folgi uczuciom naszym, nie możemy zmanifestować wspólnoty przekonań naszych i dążeń! Ubiegłe okresy wojny pamiętać nam każą o koniecznościach strategicznych i ich konsekwencjach. Dopóki jesteśmy bezbronni, musimy maskować najgorętsze uczucia i najżywotniejszym naszym popędem hamulce nakładać(...). Serca nasze niepodzielnie do Was należą, myśli nasze hufcom Waszym zawsze i wszędzie towarzyszyć będą. Podzielamy nadzieje Wasze i w Waszej sile czerpać będziemy tak potrzebną nam siłę cierpliwości i wytrwania.

Szcześć Wam Boże!
Kielce 15 maja 1915
Kielczanie”

* Mannlichery – nowoczesne samopowtarzalne karabiny (Wz. 90 i 95)

** Werndle – ciężkie i przestarzałe jednostrzałowe karabiny

*** W istocie ówczesni warszawiacy traktowali często Legionistów jako wrogów, szkodników, zbrodniarzy i bratobójców uznając za „swoje” wojska rosyjskie (!). W dużym stopniu pod wpływem Narodowej Demokracji, która głosiła walkę u boku Rosji i połączenie ziem polskich pod berłem cara rosyjskiego. Stanisław Bagieński malując znany obraz „Wejście Legionów do Warszawy” przedstawił scenę wbrew prawdzie historycznej.



Obracając w palcach odznakę "Szlakiem 1 Kompani" dotarło do mnie, co chciałbym mieć namalowane na motocyklu. Zamiast płomieni, czaszek, muzyków, aktorów, wilków czy Indian postanowiłem, że motocykl będzie swego rodzaju hołdem dla tego, który "dał Polsce wolność, granice, moc i szacunek" i dla tych, którzy wraz z nim je wywalczyli. Oczywiście, mając w pamięci Musashiego, od razu zakładałem, że jedyną osobą, która będzie w stanie to namalować tak, jak chcę, będzie Damian. Przez kolejne tygodnie starałem się zebrać materiały do stworzenia projektu oraz nadać mu sensowny i logiczny kształt. Początkowy pomysł, aby oprzeć całość na zdjęciach archiwalnych okazał się niewykonalny z braku dobrych źródeł. Musiałem więc inspirować się w części fotografiami grup rekonstrukcyjnych oraz scenami z filmu "Bitwa Warszawska". Pierwszym, co zrobiłem, były samoloty przelatujące nad głowami ułanów. Tę grafikę pokazałem Damianowi, który zapalił się do pomysłu, co jeszcze bardziej mnie zmotywowało.

Po około dwóch miesiącach miałem projekt każdego elementu. Udało się wkomponować pięć oryginalnych, historycznych fotografii, prezentujących Marszałka, Pierwszą Kadrową (zdjęcie wykonane przed Pałacem w Kielcach), obsługę karabinu maszynowego, armaty oraz szablę Ziuka. Pozostałe wykorzystane zostały zdjęcia współczesne. Niestety, ze względu na ograniczoną powierzchnię musiałem zrezygnować z przedstawienia wozów opancerzonych, flotyli pińskiej czy pociągów pancernych, co nie przyszło mi łatwo, ale było konieczne. Poszczególne grafiki trafiały do Damiana, który je albo akceptował, albo sugerował zmiany. On też wymyślił rozwiązanie w postaci umieszczenia na baku trójwymiarowych orzełków (początkowo miały być namalowane). Gdy już każdy element dopracowaliśmy na komputerze – blachy trafiły do jego pracowni. Umówiliśmy się, że ma w stu procentach wolną rękę w zakresie zmian, które uzna za stosowne. Tak też się stało. Damian rewelacyjnie dopracował projekt, wprowadzając w nim drobne, ale istotne ko-

rekty, dzięki czemu ostateczny efekt zrobił na mnie oszałamiające wrażenie. Takie też wrażenie robi od tamtej pory na każdym, kto go ogląda i mam nadzieję, że i Wam się podoba.

W naszej, niezwykle bogatej w wydarzenia, rzeczywistości, gdy co chwila jakieś polityczne kur*y i złodzieje rzucają się sobie nawzajem do gardeł, banda świrów stara się udowodnić, że "Kopernik była kobietą", neopatrioci tatuują sobie symbole narodowe, zakrywając noszone dotychczas swastyki i patriotyzmem nazywają darcie ryja na stadionach, gdy faceci łapią się za tyłki i depilują nogi, a ideałem młodych dziewczynek i chłopców są jakieś ćwierć inteligentne kur*iszczka ze szklanego ekranu... Ja patrzę na swój motocykl i przepelnia mnie dumą i radość, bo przypomina mi on o tym, co tak naprawdę jest ważne, cenne i prawdziwie wartościowe. Jeśli jazda na motocyklu daje uczucie wolności, to teraz każdy przejechany kilometr ma dodatkowy sens.



Ustalmy jeszcze bardzo ważną kwestię: Czy pomalowanie motocykla w motywy narodowe jest oznaką patriotyzmu? Stanowczo nie! To tylko symbol ideałów, który nie powinien być mylony z właściwym działaniem, tak jak okładka nie może być mylona z zawartością książki.

Patriotyzm to coś o wiele bardziej trudnego niż pomachanie flagą, ładne rysunki, transparent, zaśpiewanie piosenki czy tatuaż. Wszystkim z Was, którzy ulegają ostatnio promowanej modzie na nadużywanie tego określenia, dedykuję słowa Kaspera Wojnara napisane w 1920 roku:

„W obecnym ciężkim położeniu, wywołanym kilkoletnią wojną, w jakim się nasz naród znajduje, musimy bezwzględnie unikać wszelkiego zamętu i niweczyć wszelkie usiłowania bolszewików, komunistów i innych wrogów w tem kierunku, a pracować jak najwydatniej ze wszystkich sił i innych do tego zachęcać. Praca owocna wzmocni nasze siły, pokrzepi cały naród, podniesie wartość naszych pieniędzy, uchroni nas od zależności gospodarczej od innych, nie będziemy potrzebowali się oglądać na przesyłki z Ameryki, czy z skądinąd, bo ziemia nasza ma takie bogactwa, że sam sobie wystarczymy. A przytem niech we wszelkiej pracy przyświeca nam ta myśl, aby praca nasza i zabiegi były z pożytkiem nie tylko dla nas, ale i dla braci naszych, dla Ojczyzny całej. Taką pracą zespoloną, wytrwałą, umiejętną, ofiarną, doprowadzimy Ojczyznę naszą do dawnej potęgi i chwały i uczynimy z niej szczęśliwą i bezpieczną przystań, do której nie tylko własne dzieci, ale i inne ludy – jak przed wiekami – chętnie garnać się będą...”

Jacek Łukawski
zdjęcia autora

Źródła:

“Kieleckie Ścieżki Józefa Piłsudskiego” – Jerzy Osiecki
 “Moje pierwsze boje” – Józef Piłsudski
 “Legenda 1914” – Jerzy Daniel, Jerzy Osiecki
 “Z dziejów Kielc w latach 1914 – 1918” – pod redakcją Urszuli Oettingen
 “Jak Kielce witały strzelców” – dr Marek Maciągowski
 “Wojsko Polskie na ziemi Kieleckiej W 1914 r.” – Jan Pazdur
 “Legiony Piłsudskiego bojowo i lirycznie” – Witold Sienkiewicz
 “Historia Polski” – Kasper Wojnar

Autor serdecznie dziękuje:
Kieleckiemu Ochotniczemu
Szwadronowi Kawalerii
im. 13 Pułku Ułanów Wileńskich
za pomoc w realizacji zdjęć!

<http://www.trzynastacy.pl>

Damianowi Wójtowi
 za rewelacyjne malowanie

Wszystkim, którzy dopingowali
temu projektowi



W tym miejscu
12 sierpnia 1914 r.
padły pierwsze
strzały w walce
o niepodległość



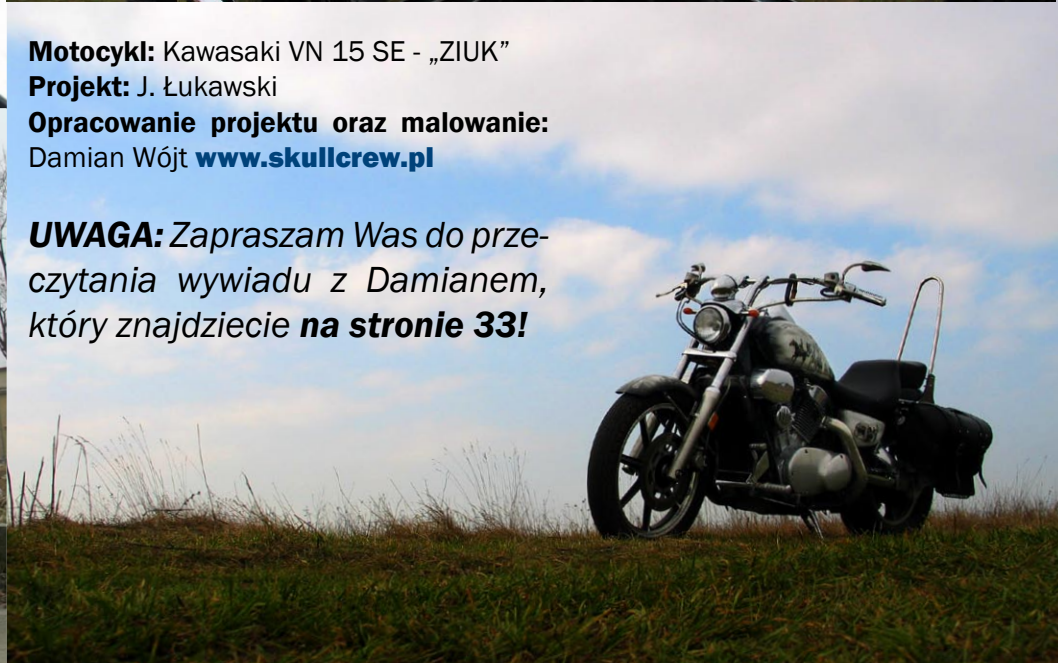
Kto
nie szanuje i nie ceni
swojej przeszłości, ten nie jest
godziły szacunku,
teraźniejszości ani prawa
do przyszłości.

Motocykl: Kawasaki VN 15 SE - „ZIUK”

Projekt: J. Łukawski

Opracowanie projektu oraz malowanie:
Damian Wójt www.skullcrew.pl

UWAGA: Zapraszam Was do prze-
czytania wywiadu z Damianem,
który znajdziecie **na stronie 33!**



Pan Tomek i jego kolekcja



autor: Mariusz Sawa

Rzeński sobotni poranek skusił mnie do wycieczki moim austriackim jednośladem. Popedałowałem więc za miasto nad zalew i po dłuższej jeździe o mało nie spadłem z siodełka, gdy na jednym z podwórek ujrzałem kilkanaście pojazdów mechanicznych lśniących w porannym słońcu.

Nieśmiało wszedłem na posesję i przywitany przez głośnego jamnika odnalazłem właściciela, Pana Tomka. Zostałem oprowadzony pośród jedno- i dwuśladów stojących na zewnątrz i zaproszony do garażu, gdzie znajdowały się inne łakome kąski, wszystkie jeżdżące. Pod winoroślą stała MZ Jaskółka z 1965 roku, jeden z pierwszych motocykli Pana Tomka, który zaczynał swoją motocyklową przygodę od WSK Gil. W centrum Lublina u mechanika nazwiskiem Płonka podpatrzył, jak bez strat materialnych wyjąć, zregenerować i zamontować wał korbowy. Wtedy jeszcze nie kolekcjonował motocykli. Pasja zrodziła się z czasem, być może w chwili, gdy sprzed nosa sprzątnięto mu Triumph z 1926 roku, w którym brakowało jedynie magneta.

W garażu pod oknem stoi rower Ukraina wyprodukowany w 1963 roku. Pojazd ma co prawda nieoryginalną osłonę łańcucha, zębatkę zmienioną na wolniejszą, dorobiony hamulec, licznik, ale za to napędza go „Czerwony Październik” o pojemności 39 cm sześciennych. Po sąsiedzku mamy WSK Wrocław Psie Pole: typ R 01, lata 50., zmieniony gaźnik na sowiecki, 0,4 KM, 45 cm sześciennych, waga 9 kg, spalanie 1,4 l, prędkość maksymalna 27 km/h, benzynaolej 20:1, zapłon iskrowy.

Następnie motorower, który urzekł mnie swoim pięknem zaraz po Ukrainie: Triumph Knirps, rocznik 1954, przywieziony z Niemiec, poj. 50 cm sześciennych. O rowerach, w tym Jaguarze z 1950 roku, którym miałem przyjemność się przejechać (co za wygoda!), już nie wspominam.

Właściciel jest sympatycznym człowiekiem i specjalistą w swojej dziedzinie, dlatego jeśli ktoś z Czytelników miałby ochotę na rozmowę z Panem Tomkiem, prosimy o kontakt z redakcją.

■ **Mariusz Sawa**



Motorowery



MZ ES z 1965 roku



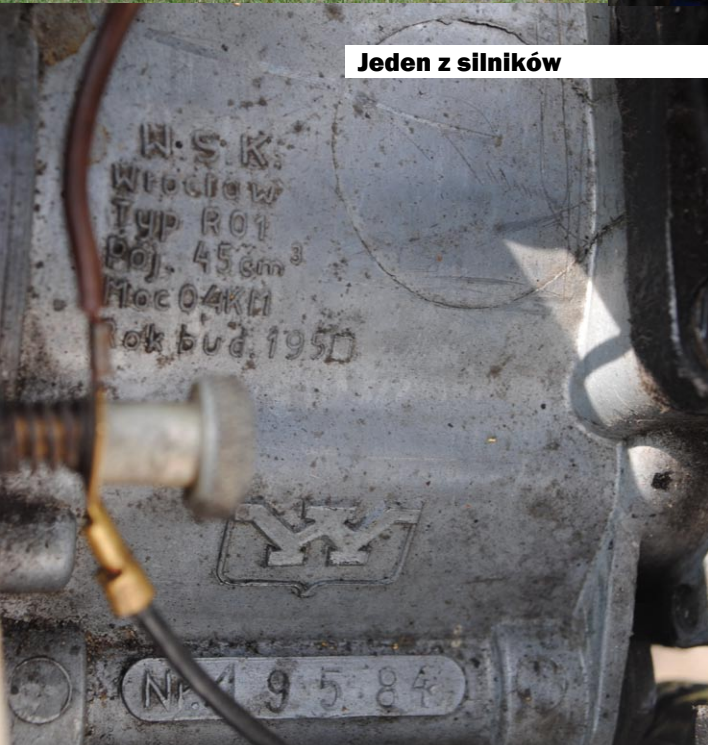
Wszystkie maszyny są jeżdżące



Ukraina



W garażu



Jeden z silników



Triumph Knirps z 1954 roku



Sachs z 1973 roku



Simsony DUO

Zwycieski motocykl Targi Wrocław



Roman Pałka z GMK-EXTREME podczas tegorocznych wrocławskich mistrzostw motocykli custom w ramach Targów Motocyklowych we Wrocławiu zdobył pierwszą nagrodę publiczności. Serdecznie gratulujemy!

Motocykl powstał na bazie Suzuki GS 1000L z 1979 roku. Sama przebudowa trwała długo i miała wiele odsłon. Miał powstać prosty klasyczny cafe racer, nic wyuzdanego, czysta klasyka. Generalnie starałem się zachować jak najwięcej oryginalnych części, z dodatków jedynie stalowy oplot i stożki. Pomysł pomalowania silnika przyszedł całkiem przypadkiem, gdy oglądałem projekty Red Hot Chili Custom, kiedy silnik był po szkiełkowaniu i w ramie. Na czym polega jego przebojowość? Na prostocie. Ludzie

podchodzili do nas i mówili, że przypomina im ich młodość, kiedy marzyli o takich motocyklach i wydaje mi się, że to było sekretem głosowania i wyboru publiczności. Jest to mój pierwszy tak duży projekt, ale na pewno nie ostatni. Już mam plan na przyszły rok. Po całym dniu prowadzenia warsztatu, wieczorem, gdy rodzina już śpi, szukam inspiracji i teraz już wiem, że było warto.

notował: **Mariusz Sawa**
Zdjęcia: Karolina Rak



RUMUNIA

CZĘŚĆ 1

autor: Krzysztof Rudnicki



Poniedziałek. Wszystko zapięte prawie na ostatni guzik. Jeszcze tylko jeden telefon...

Próba przesunięcia spotkania kończy się niepowodzeniem. Z dwóch tygodni urlopu zaplanowanego pozostaje jedynie osiem może dziewięć dni. Wściekły idę spać. Przez całą noc przewracam się z boku na bok, rozważając wszystkie za i przeciw. Z letargu, który trudno nazwać snem budzę się o piątej z myślą „niech się dzieje, co chce”. O szóstej spakowany ruszam. Najpierw do biura. Zamykam wszystkie tematy służbowe i o jedenastej jadę dalej, tym razem już w kierunku Rumunii. Pogoda nie nastraja do radosnej kontemplacji. Temperatura około 8 – 10 stopni Celsjusza i deszcz, ale wiem, że na równinie węgierskiej będzie lepiej, więc poubierany w przeciwdeszczówki brnę w stronę granicy słowackiej. Jedna rzecz zawsze mnie zastanawia, kiedy wjeżdżam w tę piękną krainę, mianowicie natężenie ruchu. Po polskiej stronie ciężko się przecisnąć pomiędzy samochodami, a po drugiej stronie spokój i cisza. Wygląda to dość irracjonalnie, jakby mieli zakaz i ograniczenia w korzystaniu z samochodów, a Polacy zakaz

wjazdu do ich kraju. Pewnie też z tego powodu mają tak dobre drogi. Dobrze, bo mało używane. Mijam po drodze Słoweński Raj. Byłem tu parę lat temu. Przypominam sobie magiczny szlak jedną z dolin rzecznych. Trzeba tu będzie znów przyjechać. Słowacja szybko zostaje w tyle. A im bliżej horyzontu jest słońce, tym bliżej jestem Rumunii. Chcę dziś dotoczyć się jak najdalej. Najlepiej do samej granicy. Koniec końców, około dwudziestej drugiej rozbijam namiot w okolicach Debreczyna, czyli już coraz bliżej. Mój biwak jest bardzo blisko strumyka i kołysankę śpiewa mi żabi chór. Wsłuchuję się w ich melodię tylko przez krótką chwilę i nawet nie wiem, kiedy zasypiam.



Budzę się, zanim jeszcze pierwsze promienie słońca zaczną czerwienią zabarwiać chmury. Właściwie to nie będą miały czego zabarwiać, ponieważ po wczorajszej pogodzie nie pozostało nawet wspomnienie. Szybko pakuję bambetle, zjadam śniadaniowy batonik i dalej w drogę. Byle jak najszybciej opuścić Węgry, które w tej części nie są dość ciekawe. Odpalam nawigację. Okazuje się, że widzi ona tylko główne drogi, a o bankomatach czy stacjach paliwowych mogę zapomnieć. Na szczęście przed wyjazdem zakupiłem mapę i dalszą część podróży odbędę nawigując w tradycyjny sposób. Swoją drogą, jak człowiek szybko się przyzwyczaja do takich udogodnień. Wpisujesz cel i nie musisz niczym się martwić. Zabrakło Ci paliwa? Plastikowa puszczałka powie Ci, gdzie znajdziesz je najbliżej. Hotel? Bankomat? – ależ proszę, żaden problem! Wszystko to pod warunkiem, że masz aktualne i dobre mapy danego rejonu.

Awaria

Gdzieś w okolicy Oradea przekraczam granicę. Pogoda przepiękna, na niebie żadnej chmurki. Obieram kierunek: Turda. Zaczynają się widoczki. Góry z początku jakby nieśmiało, delikatnie ukazują się moim oczom. Tylko ten stukot... Coś wali przy każdym dodaniu gazu. Już wczoraj to słyszałem, ale zignorowałem. Doszedłem do wniosku, że pewnie wcześniej już waliło, ale widocznie nie zwróciłem na to uwagi. Nasłuchuję, analizuję i dochodzę do jedynie słusznego wniosku – to musi być zębatka zdawcza! Dlaczego? To proste. Bo jeśli to nie zębatka zdawcza, to właśnie kończę podróż i zaczynam szukać lawety, która odwiezie mnie razem z motocyklem do domu. Już nie puka, już wali. Czuję się jak na początku mojej wycieczki do Maroka, kiedy to zanim jeszcze dobrze nie wystartowałem, zdążyłem zatrzeć cylinder. Przygoda jeszcze dobrze się nie zaczęła, a już może się skończyć. Właściwie to jest przygoda, tylko... Przez głowę przelatują mi różne czarne myśli – sprzętło, korbówód, tłok... NIE! To ma być zębatka

zdawcza. Pocięcha i tak nie wielka, bo jeśli nawet mam rację, to co z tego. I tak nie posiadam takowej. Warsztat po prawej. Co prawda samochodowy, ale skręcam.

Na migi tłumaczę, że potrzebuję pożyczony klucz nasadkowy. Właściciel każe mi podjechać od drugiej strony i osobiście bierze się do pracy. Mam farta, okazuje się, że faktycznie jest luz na zębatce zdawczej, który kasujemy prowizorycznie. Problem rozwiązany.

Pytanie, dlaczego tak się stało? Szybko znajdujemy odpowiedź. Po pierwsze wydaje nam się, że podczas poprzedniej wymiany zespołu napędowego ktoś, w myśl pseudo oszczędności, nie wymienił starej zębatki na nową, bo pewnie jego zdaniem nie była jeszcze zła (tym kimś nie byłem ja). Po drugie, przestawiła się rurka od olejarki i nie smarowała łańcucha. Dodatkowo osiemset kilometrów deszczu razem dało taki efekt.

Usterka prowizorycznie usunięta i chcę uregulować należność, ale nie mogę. Nie wynika to ze złej znajomości rumuńskiego, ponieważ z właścicielem rozmawiam po nie-

miecku, który to język obaj w miarę znamy. Nie chce słuchać o pieniądzach i prowadzi mnie na zaplecze do czegoś zaparkowanego pod plandeką. Okazuje się, że w ciszy i ciepło odpoczywa stary Gold Wing.

- Nie mogę wziąć od ciebie pieniędzy. – mówi – Może kiedyś ja będę w Polsce potrzebował pomocy...

Wymieniamy się adresami. Na pamiątkę otrzymuję jeszcze klucz, który na początku chciałem pożyczyć, ponieważ bez niego nie da się ściągnąć osłony zębatki. Żegnam się i ruszam dalej. Wiara wraca w moje serce i napełnia je coraz większą radością. To niesamowite, że niezależnie od tego jak daleko jesteś od domu, zawsze masz szansę spotkać bratnią duszę, która Cię zrozumie i dla której pieniądze nie są najważniejsze. Późnym popołudniem docieram do „Transalpiny”.



Transalpina

Trasa pnie się pod górę serią zakrętów. Na początku krajobraz podobny do Doliny Prądnika w Jurze Krakowsko-Częstochowskiej, ale im dalej tym lepiej. Droga jest w częściowej przebudowie.

Po odcinkach z piękną nową nawierzchnią można trafić na roboty drogowe, czasem również trafiają się odcinki szutrowe. Im wyżej, tym droga coraz bardziej przypomina drogę do Szklarskiej Poręby od strony Jeleń Góry, tyle że jest wielokrotnie dłuższa.

Mijam dwie przełęcze. Jedna na 1665 m n.p.m., a druga 1575 m n.p.m. W połowie „Transalpinę” przecina droga 7A, gdzie skręcam w prawo. Tym razem serpentyny prowadzą mnie w dół. Na nocleg docieram do miejscowości Vulcan, gdzie rozbijam namiot obok plebanii. Długo nie mogę zasnąć, przeglądając zdjęcia, które dziś zrobiłem, a to dopiero początek...

Nim chłodny świt rozproszy mroki, a wiatr rozproszy mgły zalegające w dolinach, ruszam w kierunku Novaci, by znów wspinać się na „Transalpinę”, tym razem od południowej strony, w kierunku przełęczy Urdele. Im słoneczko wyżej, tym cieplej. A im wyżej wjeżdżam, tym widoki stają się piękniejsze.

Wypadałoby stawać co sto metrów i robić fotkę, ale w takim tempie nie ujechałbym zbyt daleko, a biorąc pod uwagę moje ograniczenia czasowe, muszę się jednak pośpieszyć. Mimo to częściej stoję podziwiając otoczenie, niż jadę. Pomijając widoki, jeszcze jedna rzecz budzi moje zdziwienie – zwierzęta gospodarskie. To niesamowite, gdy w miejscu najmniej oczywistym (np. środek drogi) spotykasz stado osłów, swobodnie spacerujących w sobie tylko znanym kierunku. Trochę to dla mnie dziwne, że przemieszczają się bez opieki. Z innej strony natomiast patrząc – wolność.





Szczyt

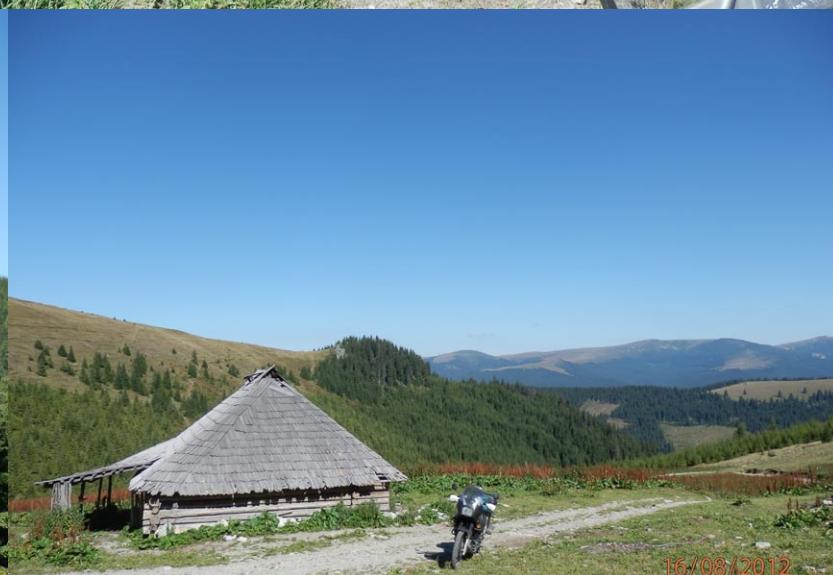
Wolność – to uczucie jest tu wręcz namacalne. Docieram w dolinę rzeki Jiet. Jak okiem sięgnąć, wszędzie gdzie się tylko da, biwakują ludzie. Palą ogniska, grillują. Nie widzę żadnych tablic zakazu, nakazu, ostrzeżeń...

Wolność!

Masz ochotę rozbijasz namiot, idziesz do lasu, przynosisz opał, palisz ognisko, smażysz kiełbasę nad ogniem. Nikt nie biega i nie krzyczy, że popełniasz jakąś zbrodnię.

Wolność!

Skręcam znów w prawo w drogę 7A. Mi-jam jezioro Vidra i postanawiam głębiej zapoznać się i przywitać się z tą swobodą, którą oferuje mi okolica. Skręcam z drogi asfaltowej w prawo pod górę w leśny dukt. Wspinam się wyżej i wyżej, ledwo dając radę. Luźne kamienie sypią się za tylnym kołem. Motocykl czasem jedzie bokiem, to znów prawie pionowo w górę. Parę razy muszę szukać łatwiejszych podjazdów, na miarę moich umiejętności. Wyżej i wyżej, aż w końcu staję na szczycie vf. Repezi 1966 m n.p.m.





Cieężko opisać radość. Trudno opowiedzieć o widoku, jaki się roztacza przede mną. Szczęście i wolność. Dookoła jak okiem sięgnąć szczyty i doliny poprzecinane nitkami dróg. Cieszę się jak małe dziecko, śmiejąc się na cały głos. Nie pamiętam, kiedy ostatni raz byłem tak szczęśliwy. Może w Maroku? Nie pamiętam. Z zamyślenia wyrwa mnie narastający dźwięk. To wyje silnik piłowany na podjeździe. Zbliża się do mnie jęcząc boleśnie. Auto? To Dacia... Przejeżdża obok. Roześmiany kierowca pozdrawia mnie, po czym zjeżdża w dolinę przede mną. Padam znokautowany. Podjazd, który wydawał mi się piekielnie trudny, przed chwilą pokonał Rumun w swojej Dacii. Ze śmiechem siadam pokonany. Kilka dni później zrozumiałem, że oni te pojazdy traktują bardzo użytkowo.

- Konia żal, ale auta? – powiedział mi jeden ze spotkanych „daciowych” wspinaczy.

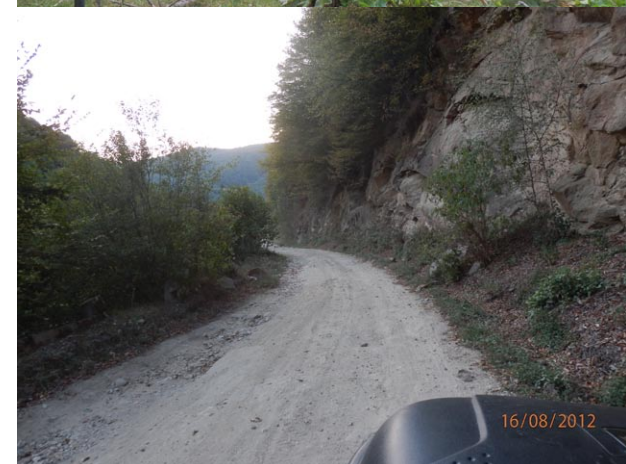
Dochodzę do wniosku, że Dacia to nie auto, to stan umysłu.

Zjeżdżam w dolinę i przez Brezoi kieruję się do Sibiu, następnie zaś do Orlat. Rozbi-

jam namiot w pobliżu klasztoru, a że pora jest jeszcze wczesna, ruszam do Gura Raului, gdzie podziwiam zaporę.



I dalej jadę bezdrożem w kierunku góry Cindrel (2244 m n.p.m.). Niestety moja mapa nie jest zbyt dokładna i po 30 kilometrach gubię drogę, i by nie przepaść całkowicie – zawracam.



W powrotnej drodze dzwoni do mnie kolega, który dotarł dziś w te okolice z Polski. Tłumaczę mu jak dojechać do mojego obozowiska, jednak instrukcje typu „w prawo i dalej trzy kilometry prosto” okazują się zbyt skomplikowane. Cały wieczór próbuję się z nim jakoś skontaktować, ale bezskutecznie i biedak nie trafia na moje obozowisko. Trudno, jutro też jest dzień. Już prawie zasypiam, kiedy słyszę jakiś szelest obok namiotu. Wyglądam – lis.

Transfogaraska

Stoi w odległości trzech metrów ode mnie i ciekawie mi się przygląda. Okazało się, że postawiłem namiot na jego ścieżce, którą co wieczór przemierza do zagrody psa, w celu notorycznego pozbawienia go kolacji. Cóż, życie.

Bładym świtem zrywam się i ruszam do Sibiu. Muszę kupić kartę telefoniczną ponieważ, jak sądzę, wczorajsze wieczorne kłopoty z łącznością wynikały z braku zasięgu lub innej awarii mojej sieci, natomiast zakup karty miejscowej sieci powinien rozwiązać ten problem. Znajduję starter na stacji benzynowej. Jest zasięg, ale niestety, kolega musi się wyspać, więc mam mnóstwo czasu na zwiedzanie. Szwendam się po uliczkach starego miasta, ale co rusz zza jakiegoś budynku widzę szczyty gór. Krew mnie zalewa, bo o tej porze byłbym już w okolicach gór Fogaraskich, ale muszę czekać na „śpiącą królową” (Mirka), który budzi się dopiero o siódmej. W drogę udaje nam się ruszyć dopiero o ósmej. Obieramy kierunek na trasę Transfogaraską. Po drodze w Poplaca mijamy klasztor, który miał także za zadanie chronić miejscową ludność.

Takie połączenie funkcji sakralnej i obronnej, tu w Rumunii nie jest czymś dziwnym. Jednak dla mnie to dość egzotyczne. Kościół – twierdza, widać kiedyś nie było tu tak spokojnie jak dziś.

Trasa Transfogaraska. Nasłuchałem się o niej, naoglądałem zdjęć i oto stoję na jej początku. Ekscytuję się jak pensjonarka. Powoli zaczynamy wspinać się serpentynami i czuję, że widoki muszą być ładne, ale niestety zbocze porasta las, tak gęsty, że nie widać poza koronami drzew kompletnie nic. Kiedy udaje nam się znaleźć pierwszą wyrwę w tej zielonej zaporze, stajemy i patrzymy jak przez dziurkę od klucza. No ładnie, no pięknie, no to dalej naprzód! Im wyżej, tym coraz mniej drzew, widoczność coraz



lepsza i powoli zaczynam tego żałować. Nie to, żeby mi się nie podobało, wręcz przeciwnie. Jest tylko jeden mały problem – mój lęk wysokości.

Droga przebiega tuż nad krawędzią urwiska, w większości pozbawiona jest barier i to nie jest „fajne”. Rekompensatą są widoki. Stajemy co parę metrów i robimy sesje fotograficzne. Nie jesteśmy zresztą w tym odosobnieni. Co rusz znaleźć można jakiś taras widokowy, na którym stoją ludzie dokumentujący majestat przyrody. W niektórych miejscach trzeba nawet czekać na swoją kolejkę. Urwisko kończy się i wjeżdżamy w dolinę. Wiem, że to brzmi dziwnie, bo zazwyczaj, żeby wjechać w dolinę należy zjechać z góry. My natomiast pniemy się wciąż serpentyną, tyle że droga przebiega pomiędzy dwiema wysokimi graniami i zmierza w kierunku przełęczy pomiędzy nimi. Ciężko jest opisać słowami magię i urok tego miejsca. To trzeba po prostu zobaczyć własnymi oczami. Zakręt goni zakręt i pomimo że do przełęczy nie jest daleko, przejazd zajmuje nam sporo czasu, ponieważ robimy mnóstwo zdjęć.

Na samym szczycie droga chowa się w tunelu i opadając przenosi nas na drugą stronę gór.

Po wyjeździe z tunelu znów stajemy, jedziemy parę metrów, stajemy, jedziemy i tak aż do miejsca, gdzie znajdujemy starą szutrową drogę odbijającą w lewo. Bez wahania skręcamy. Na początku jest dość sympatycznie, ale im dalej tym mniej przyjemnie. Na drodze coraz większe kamienie i coraz trudniej utrzymać prosty tor jazdy. Końcówkę podjazdu jadę już na pierwszym biegu, mocno manewrując motorem, aż docieram do końca trasy. Dalej już tylko bardzo strome skały ze ścieżkami dla kozic górskich. Oczywiście stoją tu zaparkowane Daćki.

Powoli zaczynam wątpić w swoje umiejętności i możliwości motocykla, bo podjazd wydawał mi się bardzo trudny. Jednak widząc te auta (wcale nie terenowe) i wiedząc, że nie mogły tu przyjechać inną drogą, ponieważ innej drogi dojazdu w to miejsce nie ma, znów czuję się osłabiony, więc siadam na kamieniu i cieszę się przepiękną panoramą otaczających mnie gór. Siły odzyskuję dość szybko, widząc jak kolega, który brnie w moją stronę również kaleczy ten podjazd.

- Nie jestem taki najgorszy – dumam z uśmiechem. Jednak coraz częściej myślę,





że Dacia to naprawdę stan umysłu. Zjeżdżamy w dół znów serpentynami, ciesząc oczy pięknem przyrody. Coś fantastycznego! W pewnym momencie droga rozwidła się, w lewo asfalt, w prawo szuter, po środku zaś jezioro zaporowe. Wybieramy drogę mniej uczęszczaną, czyli szuter. Znów w górę i w dół, czasem brzegiem urwiska, tuż nad taflą niebieskiej wody. Jest tu kilka ośrodków wypoczynkowych, w których można by spędzić nawet cały urlop.

Wiecie, góry i jezioro pełne ryb, czegoż trzeba więcej. Docieramy do jednej z odnóg jeziora, wyglądającej prawie jak fiord, przez którą przewieszony jest most.

Nie budzi on mojego zaufania, zwłaszcza, że po drugiej stronie jest znak zabraniający wjazdu pojazdom o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Moim zdaniem to i tak chyba za dużo. Miejsce jednak malownicze, wysoko nad mostem mini zaporą i fantastyczna panorama. Przed nami niebieskie jezioro, za nami wysokie góry. Robimy przerwę. W pewnej chwili z lasu, z drogi, którą przyjechaliśmy, wytacza się ciężarówka załadowana do granic wytrzymałości drewnem.



Jedzie wprost na most. Staję z aparatem gotowy zrobić zdjęcie i udzielić pierwszej pomocy kierowcy, który niechybnie, moim zdaniem, odniesie obrażenia w wyniku zerwania mostu. Jednak nic się nie dzieje i pojazd gładko przejeżdża obok mnie i znika za kolejnym zakrętem.

FOT. 254

„Widoki niesamowite”

Jak ja mało wiem na temat budowy mostów! Ruszamy. Skały po prawej, po lewej urwisko i jezioro. W pewnym momencie skały spływają wprost do jeziora, a droga poprowadzona jest w wykutym w nich tunelem, za którym jest zaporę.

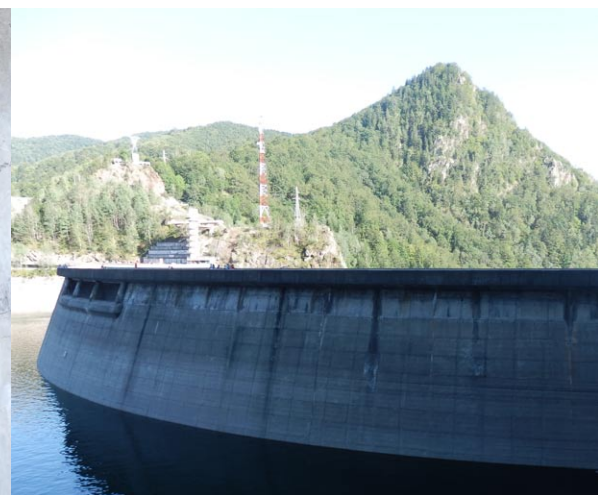
Widok jest niesamowity (piszę to po raz kolejny, bo co jakieś sto metrów otwiera się nowa przestrzeń i mamy kolejny „widok niesamowity”, a mnie po prostu brakuje innych określeń). Stoimy na zaporze z wyrazem podziwu na twarzach. Po lewej niebieskie wody zalewu, po prawej przepaść i malutki strumyczek w dolinie. Ruszamy dalej przez kolejny tunel i podziw nasz nie słabnie. Po prawej potężne szczyty, które wydają się sięgać chmur, po lewej przepaść, na dnie której wije się mała niebieska wstążka rzeczki.

Droga raz przyklejona do skał, raz znów przewieszona nad przepaścią, to znów przebija się tunelem przez wystające granie. W oddali dostrzegam samotną skałę. Wpatruję się mocniej. To ruiny zamku na jej szczycie i łopoczące flagi zwróciły moją uwagę.

Zanim jednak tam dotrzemy, skręcamy w zamkniętą drogę, zatrzymujemy się przed szlabanem, aby go podnieść i wtedy zatrzymuje się obok nas grupa innych turystów na motorach. Namawiam ich, by jechali z nami, ale wpojono im zasadę „ordnung muss zain” i jeśli coś jest zamknięte, to nie należy tam wkraczać. Mówiąc to, odjeżdżają. Cóż, my wychowaliśmy się po drugiej stronie Odry i zastanawiamy się, co też miejscowi zamierzają przed nami ukryć, że zamykają tak piękną drogę szlabanem? Po kilkuset metrach zagadka rozwiązuje się.

c.d.n.

 Krzysztof Rudnicki



Kto da więcej?

Lubimy pomagać. Pomoc bezinteresowna to jest to, co czynimy najchętniej. Ochoczo wspieramy biednych i potrzebujących, głodujące dzieci w Afryce (zwłaszcza kciukiem w górę), opuszczone zwierzęta w schroniskach, kwartalniki motocyklowe...

„To nieprawda, że człowiek nie lubi pomagać innym. Powiedz komuś, że spisujesz wszystkie swoje błędy i wady, a sam zobaczysz jak chętnie Cię w tym wyręczy.”

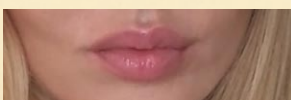
Pozartowaliśmy sobie, to teraz na poważnie. Akcje typu „Pomoc dla ...” wśród motocyklistów. Dobrze – niedobrze, szczerze – nieszczerze, warto – nie warto? Pewnie, że warto. Pomoc to pomoc i lepsza jakakolwiek niż żadna powiecie, ale gdyby sięgnąć nieco głębiej... Zapukać do duszy bram... Pomyślmy: mamy przed sobą klub motocyklowy, nazwijmy go XYZ, który cyklicznie pomaga. Komu? Na przykład dzieciakom z Domu Dziecka. Jak wygląda taka akcja? Silna grupa pod wezwaniem, składająca się z odzianych w barwy klubowe bądź forumowe motomeżczyzn, podjeżdża pod wspomnianą wyżej placówkę i wręcza dary. Słodkości, maskotki, pomoce szkolne, książki. Dzieci są oszołomione i przeszczęśliwe, bo przecież tacy fajni panowie przyjeżdżają tu specjalnie dla nich. Jest ryk motorów, wspólne przejażdżki, flesze błyskają jak szalone... Ale wszystko, co dobre kiedyś się kończy, więc po dniu pełnym wrażeń panowie, przy blasku zachodzącego słońca, wsiadają na swoje maszyny, ruszają do swoich domów i... mam tylko cichą nadzieję, że działali ze SWOJEJ potrzeby serca...

Trochę czarnowidztwa się tu wkradło, ale jak mawiają najstarsi górale/ najstarsza gim baza*: nie wszyscy na co dzień widzą tęczę:

„Na świecie istnieją podobno dwa rodzaje ludzi. Jedni, kiedy dostają szklankę dokładnie w połowie napełnioną, mówią: „Ta szklanka jest w połowie pełna”. Ci drudzy mówią: „Ta szklanka jest w połowie pusta”. Jednakże świat należy do tych, którzy patrzą na szklankę i mówią: „Co jest z tą szklanką? Przepraszam bardzo... No przepraszam... To ma być moja szklanka? Nie wydaje mi się. Moja szklanka była pełna. I większa od tej!”. A na drugim końcu baru świat pełen jest innego rodzaju osób, które mają szklanki pęknięte albo szklanki przewrócone (zwykle przez kogoś z tych, którzy żądali większych szklanek), albo całkiem nie mają szklanek, bo stały z tyłu i barman ich nie zauważył.”

Reasumując, życzę wszystkim tylko pełnych szklanek, a kiedy zaczną się one Wam przepełniać, zawsze możecie ten strumień szczęścia skierować ku słońcu i... niech stanie się tęcza.

*niepotrzebne skreślić albo zostawić



Zosia rozmawia z

Damianem Wójtem



Witaj Damianie. Patrzę na to cudo i nadal przecieram oczy ze zdumienia, że tak się da ;). Ile czasu pochłonął Ci Ziuk?

Oj Ziuk był wyjątkowym projektem, jak sama wiesz. Malowałem go dla przyjemności, nie zwracając uwagi na czas. Ogólnie ciężko określić, ile maluję, bo nigdy nie liczę godzin spędzonych na psikaniu. Czasami, jak muszę coś skończyć lub zbliża się termin, siedzę przy malowaniu bardzo długo, a czasami mózg i ręka musi troszkę odpocząć i maluję tylko godzinę, a kiedy indziej nic nie maluję, bo mi nic nie chce wyjść.

Co w tym projekcie było najtrudniejsze?

Myślę, że najtrudniejsze jest skomponowanie malunków na całym motocyklu. W projekcie „Ziuka” miałem to z głowy dzięki koledze Jackowi. Mnie zostało tylko dopasowanie wszystkiego i stworzenie odpowiedniego klimatu oraz oczywiście utrzymanie jakości malowania, żeby końcowy efekt był powalający.

Jak długo zazwyczaj trwa malowanie motocykla?

To zależy od stopnia skomplikowania. Tak, to jest standardowa odpowiedź, tylko u mnie jakoś się ostatnio nie sprawdza. Praktycznie każdy projekt mam skomplikowany, a jak sam pomysł wydaje się dosyć prosty, to i tak staram się to tak zrobić, aby nie cofnąć się, tylko iść do przodu w sztuce władania powietrzem. Z jednej strony mam szczęście, że spotykam ludzi, którzy pozwalają mi malować jak chcę, a z drugiej jest to troszkę taka pułapka na samego siebie, ponieważ jest to zazwyczaj pracochłonne. Pomalowanie motocykla typu chopper zajmuje mi obecnie około trzy tygodnie. Jeśli jest to motocykl obudowany plastikiem i popuszczę wodze wyobraźni, czas wydłuża się znacznie. Myślę, że takie podejście jest chyba lepsze, niż malowanie motocykli na „sztukę” i odcinanie kuponów. Po pierwsze jesteś dumny ze swojej pracy, po drugie masz co pokazać w portfolio i na dłuższą metę ludzie bardziej doceniają to, co robisz.



Ktoś przychodzi do Ciebie i mówi: chcę motyw z „Hellboya” czy „Obcego” albo proszę namalować mi muzyków z mojej ulubionej kapeli. Projekt rodzi się w Twojej głowie samotnie czy klient jednak pomaga?

W większości przypadków tak właśnie jest. Klient przychodzi i mówi, że chce „obcego”, a co i jak tam ma być, to już moja sprawa, dla niego ważne jest, żeby na końcu było „zajebicie”. Jeśli klient, odbierając motocykl lub części, mówi „o ja pier.....le”, to znaczy że dobrze się spisałem. Oczywiście współpraca jest konieczna na poziomie projektowania

malowania – zawsze musimy dojść do kompromisu pomiędzy oczekiwaniami zlecciodawcy, możliwościami technicznymi oraz moją wizją malowania. To jest przecież jego motocykl i dla niego to maluję, to jemu ma się najbardziej podobać. Jednak nić zaufania do mnie jest konieczna, aby efekt końcowy był dobry.

Często pojawiają się różnice zdań na finiszu? Klient myślał o czymś innym, a wyszło jak wyszło?

Chyba nie zdarzyła mi się taka sytuacja lub o niej nie wiem i klient nie okazał



Zbiornik „Ziuka”

tego przy mnie. Przy moim malowaniu zazwyczaj jest odwrotnie, nie ma akcji „wyszło jak wyszło”, przeważnie jest lepiej niż miało być, ponieważ nieraz w trakcie samego malowania przychodzą mi pomysły, jak można ulepszyć projekt. Tutaj właśnie jest potrzebne to zaufanie, które bardzo często dobrze procentuje.

Od ilu lat psikasz?

Hmmm, nie wiem, czy mogę się przyznać, bo to może zaburzyć ogólną harmonię wszechświata. A niech tam, przecież to ma być szczerzy wywiad. Od pierwszego psiknięcia markowym sprzętem mija już piąty rok malowania na pełny etat. Co ciekawe, przed tym okresem nie malowałem aerografem praktycznie w ogóle. Pewnego razu, w dość burzliwym okresie mojego życia, postanowiłem wziąć aerograf do ręki, nie wiem skąd wziął mi się taki pomysł, ale pojawił się i to trwa już pięć lat. Oczywiście z rysunkiem i plastyką zawsze miałem kontakt, trochę przez malarstwo olejne, trochę poprzez tatuaże. Nie posiadam żadnego wykształcenia plastycznego, ani nie kończyłem żadnej szkoły lub kursów w tym kierunku. Wszystkiego nauczyłem się sam.

Jaki projekt stanowił dla Ciebie największe wyzwanie?

Każdy projekt to wyzwanie. Do każdego staram się podchodzić jak do wyzwania i traktować go indywidualnie. Jeśli nastąpi taki czas, że malowanie nie będzie dla mnie wyzwaniem, chyba trzeba będzie zmienić branżę. Zgodnie z tym, największe wyzwanie jeszcze przede mną.

Jest takie miejsce w sieci, nazywa się AIRBRUSH'LAB. Poznałam je prawie dwa lata temu i przepadłam. Miejsce o tyle dla mnie wyjątkowe, że jako jedno z nielicznych potrafiło mnie przy sobie zatrzymać. Ty je znasz, ja je znam, pozwólmy więc, by poznali je też inni.

Tak, ja moją zajawkę zaczynałem co prawda na innej stronie www, i nie było to forum typowo o aerografii, ale też wtedy bardziej zależało mi na wiedzy lakierniczej niż artystycznej. Dopiero po jakimś czasie trafiłem na 'Laba, ma-



jąc już pewien dorobek prac. Okazało się, że 'Lab to nie jest takie zwyczajne forum, na którym niewiele się dzieje i praktycznie nikt się nie zna. To jest dosyć wyjątkowe miejsce jak i ludzie tam piszący. Airbrush'lab cały czas żyje i rozwija się w dużym tempie, jest to zasługa administratorów Mańka i Setki. Maniek stanowi tam dla wielu swojego rodzaju mentora i tu należą mu się podziękowania za czas włożony w narodziny, rozwój Laba i ogólny rozwój aerografii w Polsce. Jest to miejsce, gdzie zrzeczyła się większość ludzi malujących aerografem, zarówno amatorsko jak i profesjonalnie, tych robiących to dla frajdy jak i utrzymujących się z malowania w Polsce. Airbrush'Lab to tak naprawdę nie tylko forum i kompendium wiedzy tematycznie powiązane z aerografią – to także spotkania.. yyyy biesiady, zloty, stypendia, konkursy.

Przy Labie powstała także Akademia Aerografii, dzięki której można czerpać wiedzę oraz uczyć się malowania, poznając przeróżne techniki nie jednego, a wielu artystów skupionych wokół forum i zajmujących się trudną sztuką władania farbą i powietrzem.

Akademia jest unikalnym zjawiskiem, wydaje mi się, że nie tylko na skalę europejską. Najbliższą uczelnią z prawdziwego zdarzenia, w jakiej można nauczyć się malować poza Akademią, jest szkoła w Niemczech. Myślę, że warto promować i pielęgnować idee Akademii Aerografii jak i samego Laba, ponieważ są swoistymi unikatami, a wszystko to udało się stworzyć bez udziału reklam i większych sponsorów (których nie ma) praktycznie tylko dzięki zaangażowaniu i wsparciu użytkowników forum. Nad tym wszystkim czuwają właśnie Maniek oraz Setka.

Jak dotąd rynek aerografii w Polsce nie był traktowany zbyt poważnie, żaden liczący się producent sprzętu ani farb nie interesował się naszą sceną aerografii ze względu na relatywnie niewielką popularność tematu, a co za tym idzie niezbyt wysoki poziom malowania w porównaniu do innych krajów. Niemcy, Czesi, Słowacy czy Rosjanie wyprzedzili nas w tej kwestii w sposób znaczący. Nasz rynek był dotychczas zbyt mały, więc nieatrakcyjny dla liczących się producentów. Widzę jednak, że to zaczyna



się zmieniać, a spory wkład w te zmiany wnosi inicjatywa taka jak Lab.

Mam nadzieję, że niedługo średni poziom aerografii nad Wisłą wzrośnie na tyle, byśmy pozbyli się kompleksów, zwłaszcza że niektórzy rodzimi aerografici naprawdę nie mają się czego wstydzić. Być może, kiedy aerografia wyjdzie z garażu, lepiej będzie z frekwencją prac autorskich na organizowanych cyklicznie przez ekipę Laba K'Onkursach. Być może nie będziemy musieli martwić się choćby o szukanie sponsorów.

Airbrush Lab jest miejscem, gdzie wszyscy są mile widziani i każdy otrzyma pomoc w różnorodnych problemach artystyczno-technicznych. Samo forum stanowi takie kompendium wiedzy, że po jego przeczytaniu i zastosowaniu się do informacji i ćwiczeń tam zawartych, można osiągnąć co najmniej średni poziom malowania aerografem.

Można powiedzieć, że Lab stanowi dla Ciebie drugi (artystyczny) dom?

Tak, tak się stało. Lab wciąga ludzi interesujących się grafiką, aerografią, sprzętem do malowania itp. To przez nawiedzonych zapaleńców, jacy tam się znajdują i są najbardziej aktywni. Większość z nich zna się w realnym życiu poprzez organizowane spotkania i szkolenia, więc czasami czyta się wypowiedzi między wierszami i wiadomo o co chodzi.

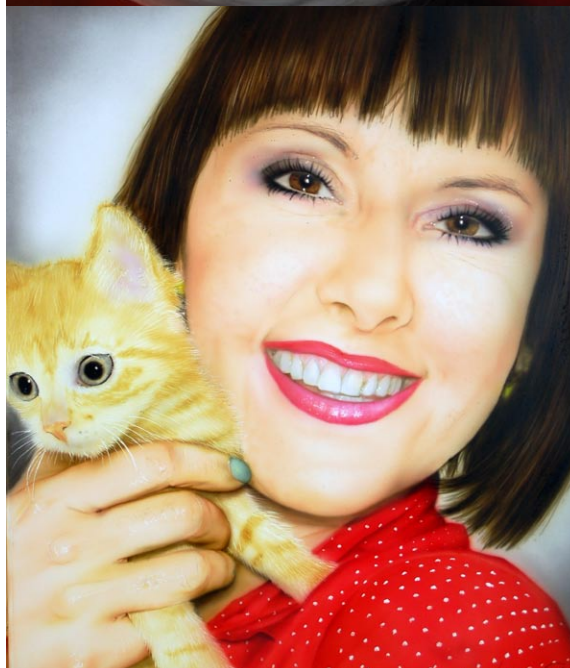
Miejsce pełne tylu wyjątkowych osobowości musi być inspirujące. Często iskrzy?

Czasami iskrzy, ale zauważyłem, że ma to miejsce bardziej w przypadku początkujących adeptów aerografii. Jeśli chodzi o starych wyjadaczy, mają do samych siebie i do innych większy dystans

i luz, który pozwala obiektywnie odnosić się do pytań i ognisk zapalnych forum. Oczywiście jest to zlepek różnych osób, z różnych środowisk, o różnym postrzeganiu świata i zawsze w takich sytuacjach może pojawić się spięcie, ale staramy się, aby panowała tam miła i przyjazna wszystkim atmosfera, bez zbędnego nadęcia towarzyszącego doświadczeniu skupiskom "art".

Jednym z punktów zapalnych w aerografii jest kwestia fotorealizmu. Czy dążymy do perfekcji, psikając niczym drukarka laserowa, czy też artystyczny indywidualizm nie pozwala nam na idealne naśladowanie i za wszelką cenę staramy się dodać coś od siebie? Jakie jest Twoje zdanie?

To jest bardzo dziwne jak dla mnie. Istnieje już od dawna styl fotorealizmu w malarstwie tradycyjnym. Jest to bardzo wymagająca sztuka i potrzebująca lat doświadczenia i wiedzy. W aerografii stanowi to punkt sporny, mogę podejrzewać tylko dlaczego. Uznaje się go za najbardziej zaawansowany stopień malowania aerografem i tak w rzeczywistości jest. Wykorzystuje się tam wszystkie techniki, triki i niekonwencjonalne metody, aby uzyskać oczekiwany efekt. Wymaga to specyficznego postrzegania obrazu, które pozwoli go wiernie skopiować. Wyobraźcie sobie, gdyby nie było drukarek, malarze fotorealizmu byłiby czczeni ze względu na swoje umiejętności. Żyjemy w takich czasach, że zawsze szuka się dziury w całym lub może chodzi o mentalność społeczeństwa. Gdzie namalowana plama podczas wizyty w toalecie, z dorobioną niesamowitą historią i wysnutymi z palca teoriami, sprzedaje się za miliony dolarów i jest uznawana za dzieło epoki. Natomiast godziny spędzone przed płótnem, kunszt, talent i doświadczenie, pozwalające władać biegle światem przedstawionym w obrazie są czymś, co każdy może zrobić i wydrukować. Na tym podobno polega sztuka, aby zrobić ją z niczego. Nie wiem, tak naprawdę jest to moje zdanie, nie mam podstaw do wypowiedzania się na ten temat. Myślę tylko, że osoba malująca fotorealistycznie ma tylko mały kroczek, aby otworzyć swój umysł i malować obrazy swojego świata niż osoba malująca plamy, ale ze swojej głowy - ona ma do przejścia całą galaktykę do poziomu realizmu.



A gdybym nagle poczuła przemożną chęć psikania, to od czego mam zacząć? Wiem, że są kursy, które mogą mi w tym pomóc, ale czy to wystarczy?

W tej dziedzinie ważną rolę odgrywa również sprzęt, musisz posiadać taki, który umożliwi Ci skupienie się na nauce, a nie na obsłudze aerografu. Musisz mieć sporo samozaparcia, cierpliwości, do tego możesz skorzystać z kursu, który bardzo przyspiesza naukę i poznasz wiele trików, dużo rozwiązań problemów, nad którymi spędziłabyś bardzo dużo czasu, ucząc się sama. Później zostaje tylko malowanie i ćwiczenie samemu swoich umiejętności i (co najważniejsze) umiejętność dostrzegania błędów, jakie się popełniło.

Aerografią zajmujesz się raptem kilka lat, a już masz na swoim koncie wiele nagród i wyróżnień. Wszystkie te trofea traktujesz jednakowo, czy jest jednak jakieś, z którego jesteś szczególnie dumny?

To jest tylko miły dodatek to tego, co staram się robić; na mnie to działa i łechce moją próżność. Każda z nich jest dla mnie jednakowo ważna i każdą traktuję z taką samą przyjemnością.

Przed psikaniem ozdabiałaś innych tatuażami. Czy to w jakiś sposób ułatwiło Ci późniejszy rozwój w aerografii?

Na pewno przyzwyczało mnie do posługiwania się jakąś mechaniczną maszynką, aby coś namalować; przejście do aerografu było dla mnie mniejszym przeskokiem niż np. z ołówka czy pędzelków. Okazało się, że bardziej pasuje mi aerograf, może dlatego, że jestem takim typem, który lubi pracować samemu i mieć kontrolę nad tym, co robię. Aerograf mi to daje. Zamykam się w pracowni i jestem sam ze sobą, niestety tatuaże tego nie dają, bo zawsze jest jakaś interakcja z drugim człowiekiem.

Masz jakiś ulubiony motyw (poza czaszką ;))?

Najlepiej czuję się w portretowaniu ludzi oraz w tym co organiczne. Myślę że mój poziom doszedł do momentu, gdzie



mogę popuścić wodzę wyobraźni i malować więcej od siebie. Maluję zazwyczaj z tzw. „wolnej ręki”, co sprzyja malowaniu organicznych rzeczy, a nie sprzyja malowaniu mechanicznych urządzeń i wszystkiego, co powinno być namalowane z szablonu.

Jako artysta spełniasz się całkowicie w aerografii czy działasz jeszcze na innych polach?

Chyba tak, może nie do końca w malowaniu samych motocykli, bardziej właśnie spełniam się na płótnach, ponieważ zazwyczaj nie jestem tam niczym ograniczony i nie mam z góry narzuczonego motywu, nie muszę lakierować bezbarwnym lakierem, mogę zostawić w momencie, który uznam za odpowiedni. Teraz jestem na takim etapie, że mam potrzebę malować swoje autorskie obrazy i mam nadzieję, że w nich spełnię się w zupełności.

Najbliższe plany/projekty?

Na sezon 2014 mamy zaplanowany motocykl „SkullCrew” i jego prezentację się na różnych imprezach. Mam nadzieję, że zdążę go pomalować, ponieważ już zaczyna robić mi się tłoczno i może zabraknąć czasu na malowanie dla siebie. Poza tym szykuje się wiele projektów, stanowiących kolejne wyzwanie w mojej artystycznej drodze.

Motocykle w Twoim życiu?

Motocykle zawsze przewijały się w moim życiu i mnie pasjonowały, i to jest właśnie główny powód, dlaczego aerografia tak mi odpowiada – ponieważ mogę połączyć swoje dwie pasje. Niestety, mając dom i rodzinę, przy obecnych stawkach oraz czasie wykonania poszczególnych projektów, nie stać mnie na kupno motocykla.

Życzę powodzenia i dziękuję za rozmowę.

rozmawiała  Zosia

www.SkullCrew.pl
tel.602495525



www.SkullCrew.pl

Aerograf na motocyklach



Rzeźbienia



Portrety



Jiří & Jiří

jedenaście lat na torze



Tekst: Wojtek Kopczyński
Tłumaczenie rozmowy: Zbyněk Hanáček

Jiří Hlavsa – jako kierowca i Jiří Snop w roli “pajaka”, startujący z numerem M96, są prawdziwymi weteranami w czeskich wyścigach zabytkowych sidecarów.

Wszystko zaczęło się 11 lat temu, gdy jako dwaj koledzy z pracy, wpadli na pomysł, by wspólnie zbudować sidcara. Za bazę posłużył im piękny Rudge Ulster Grand Prix 500 z 1937 roku. Postanowili stworzyć replikę czeskiego sidecara startującego w okresie przedwojennym. Był to fabryczny zestaw wyścigowy, który później został rozebrany. Z oryginalnych części udało się odnaleźć jedynie boczne koło, które wróciło na swoje miejsce. Przy rekonstrukcji przyjaciele postanowili nieznacznie wzmocnić dodatkowymi dźwigarami przednie zawieszenie, które często nie wytrzymało ekstremalnych przeciążeń. Oryginalne sprzęgło zostało zastąpione żuźlowym z motocykla Jawa – niestety, seryjne sprzęgło nie wytrzymało więcej jak trzy okrążenia toru. Silnik ma zwiększoną kompresję, co pozwala na używanie metanolu zamiast benzyny i znacznie zwiększa jego osiągi. Wszystko to sprawia, że motocykl - mimo leciwego wyglądu - jest bardzo “narowisty” i zaskakuje swymi osiągnięciami.

Z podziałem ról – kto będzie kierowcą, a kto pasażerem – nie było problemu. Wyszło to jakoś samo. Przy wyprowadzaniu zestawu z warsztatu na pierwszy rozruch, jeden chwycił za kierownicę, a drugi za wózek i tak już zostało. Nie mieli żadnych doświadczeń w prowadzeniu takiego pojazdu, ani nie mieli kogo się poradzić. Po każdym przejeździe ustalali pomiędzy sobą jak powinien zachować się kierowca, a jak pasażer, by poprawić wynik i tak stopniowo nabierali wprawy. Trudno tu mówić o jakichś treningach. Ponieważ Jiří Hlavsa i Jiří Snop startują na torach drogowych – starają się brać udział w jak największej ilości z całego cyklu czeskich wyścigów, by jak najszybciej osiągnąć formę. W sekrecie – pół żartem, pół serio – zdradzili mi, że przed rozpoczęciem sezonu robią małe przetarcie, przed którym “pajak” musi wypić dwa piwa, by nabrać odwagi i szybko przypomnieć sobie swoje umiejętności. Przez te wszystkie lata startowali nie tylko na czeskich wyścigach, ale i w Szwajcarii, oraz w Austrii:



m. in. na Glockner Alpenstrase, czy Memoriale Klausena, gdzie w 2006 roku zdobyli pierwsze miejsce. Najbardziej jednak lubią tory uliczne w Czechach, a pośród nich tor w Brannej: z długą prostą Start/Meta, technicznymi zakrętami i sporymi wzniesieniami. Nie bez znaczenia jest pewnie i to, że jeden z nich znalazł w Brannej żonę. Oczywiście, gdy ma się żonę z Brannej, trudno żeby rodzina nie wspierała obu Jirzych w ich pasji. Jednak nie zapominają jak ta pasja jest niebezpieczna. Wszyscy bardzo przeżyli kolejną stratę przyjaciół. Tym razem w kilka lat po tragicznym wypadku w Horicach, gdzie na sidecarze zginął ojciec (burmistrz Brannej) z córką, na początku sezonu 2013 miała miejsce kolejna tragedia. Na torze ulicznym w Nepomuku zginął ich przyjaciel: kierowca sidecara z numerem startowym Z66 – Ondřej Nechanický, a jego pasażer Robert Boháč walczy w szpitalu o powrót do pełnosprawności. Takie zdarzenia psują zabawę i przypominają, że trzeba z pokorą podchodzić do swojego wieku i sprawności. Jiří Hlavsa coraz częściej myśli nie o wyścigach, a swoim zabytkowym motocyklu z koszem, do którego wkłada kilkuletniego synka – Marka i zabiera na podmiejskie wycieczki...

Wojtek Kopczyński

Tłumaczenie rozmowy:
Zbyněk Hanáček



ZŁOTY MOTOCYKLOWE 2014



ZŁOTY STOK
16 - 18 MAJA



BIAŁY KOŚCIÓŁ
K. STRZELINA
13 - 15 CZERWCA



SREBRNA
GORA
26-29 CZERWCA



ZIELENIEC
17-20 LIPCA



DIKE WEEK
DIKE WEEK
ŁĘBA 11-17 SIERPŃNIA

WSZELKIE INFORMACJE ZNAJDZIESZ
NA NASZEJ STRONIE INTERNETOWEJ:

MOTOZŁOTY.COM



www.facebook.com/motozloty

WIELICZKA

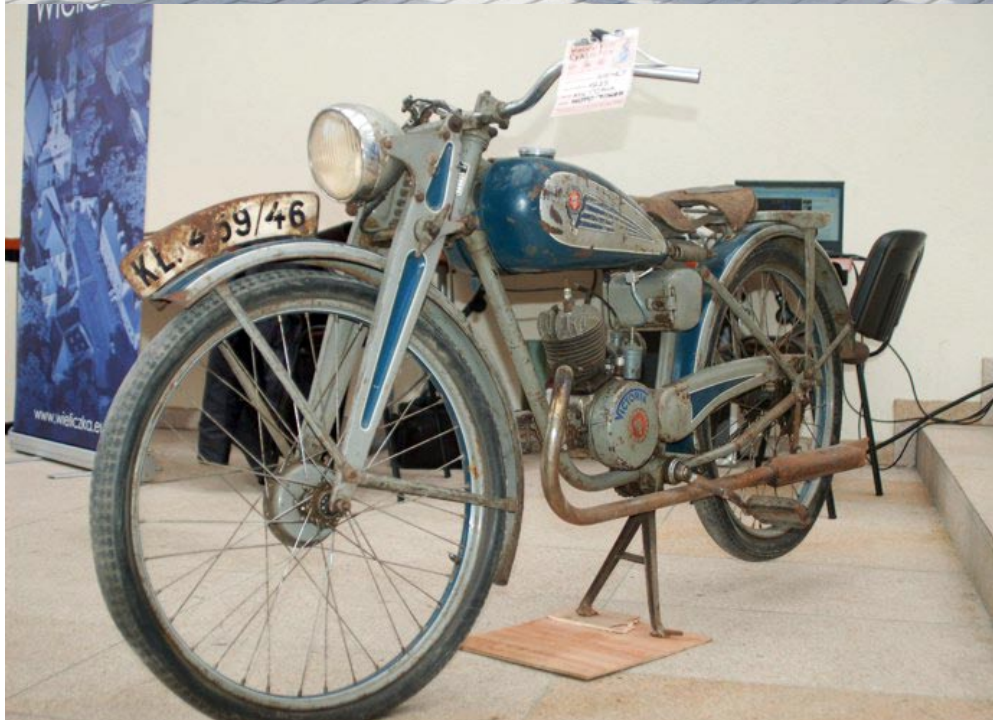


Dominik "Skura" Kamiński

W dniach 12-13 października Centrum Edukacyjno - Rekreacyjne "Solne Miasto" w Wieliczce już po raz drugi gościło sympatyków klasycznej i zabytkowej motoryzacji.

Tegoroczna wystawa poświęcona była pamięci inż. Andrzeja Kwiatkowskiego – autora publikacji dotyczących techniki jazdy motocyklem, byłego Mistrza Polski w rajdach motocyklowych (lata 40., 50., 60. XX wieku), zasłużonego Mistrza Sportu Motocyklowego. Andrzej Kwiatkowski podczas kariery zawodniczej startował w zawodach (lata 1946-1962) na motocyklach: Harley-Davidson WLA, AJS 500 (AJS 49/18C), Matchless 350 (G3/LC), BSA 500 (Gold Star ZB34), raz na M-72. Jednym z pierwszych jego sukcesów był Wiosenny Rajd w Powinie w 1947 roku, kiedy to jako student Politechniki Śląskiej uzyskał najlepszy czas próby i wygrał rajd w swojej klasie.

W tym samym roku – jako członek zespołu AZS Gliwice – startował w Rajdzie Tatrzańskim na motocyklu SHL 98cm³, przyczyniając się do zwycięstwa swojego zespołu. Od 1951 roku był członkiem Głównej Komisji Sportowej Motocyklowej PZM. Jest twórcą wielu regulaminów sportowych; oprócz skryptów szkoleniowych opracował wiele innych publikacji, m.in. z zakresu równowagi i stateczności motocykli. Ponad 70-letnią karierę motocyklisty zakończył w roku 2010. Jako że animator tej wystawy Piotr Serrek był zawodnikiem naszego klubu Dębnicki-Kraków – nie mogło zabraknąć klubowych symboli. W końcu pod niebiesko-żółto-biało-czarnymi barwami



jeździła prawie cała elita mistrzów i wicemistrzów oraz czołowych zawodników Polski w rajdach motocyklowych: R. Błachut, P. Serek, W. Jugowski, T. Musiał, J. Temecki, Z. Chlebda, R. Musyl, M. Rajchel, K. Kmicikiewicz, T. Hajduk, B. Hyła, T. Krotysz, M. Kuschill, P. Popławski, M. Tomana. A przez 80 lat istnienia klub zgromadził wspaniałą kolekcję trofeów – oczywiście lwią część wystawy stanowiły sportowe motocykle z kolekcji Piotrka. O ile w ubiegłym roku dominowały motocykle zagraniczne przed- i powojenne, tak w tym roku dominowała epoka PRL-owska, choć największym „rodzyńkiem” był przyjazd Sokoła 600RT oraz kolekcja wspaniałych przedwojennych motocykli i rowerów Wielickiego Klubu Cyklistów. Na marginesie należy wspomnieć, iż ubiegłoroczną wystawę odwiedziła z kamerą ekipa programu „Legendy PRL-u”.

W trakcie dwudniowej wystawy odbyły się prelekcje “Polskie motocykle sportowe 1945-1985” oraz “Kobieta i motocykl”, które poprowadzili Piotr Serek i Remigiusz Czekanski.

Podczas wystawy rozstrzygnięto konkursy motoryzacji na dwóch kółkach w kategoriach:

MOTOROWER

- I MIEJSCE THOMAN (FRANCJA)
- II MIEJSCE VICTORIA (NIEMCY)
- III Motorynka (Polska)

MOTOCYKL UŻYTKOWY

- I MIEJSCE SOKÓŁ 600 RT (POLSKA)
- II MIEJSCE OSA 175 (POLSKA)
- III miejsce SHL Gazela (Polska)

MOTOCYKL SPORTOWY

- I MIEJSCE WSK SARNA 250 (POLSKA)
- II MIEJSCE BETA TRIAL 125 (WŁOCHY)
- III miejsce Jawa Enduro (Czechosłowacja)

MOTOCYKL Z PRZYCZEPĄ

- I MIEJSCE VELOREX 350 (CZECHOSŁOWACJA)
- II MIEJSCE MOTO GUZZI (WŁOCHY)
- III miejsce Dniepr (ZSRR)

GRAND PRIX – SOKÓŁ 600 RT

Dominik “Skura” Kamiński
 REDAGOWAŁA: DOMINIKA GRATKOWSKA
www.ks-debnicki.pl
www.warsztat-skury.pl



“Gdyby bramy percepcji zostały otwarte, wszystko ujawniłoby się człowiekowi takim, jakim jest – nieskończonym”

Jednym z pierwszych muzycznych doświadczeń, jakie wyryło się w psychice młodego człowieka, którym kiedyś byłem, to dynamiczny utwór „Break on Through”. Doskonale pamiętam, że wstrząsnął moim postrzeganiem muzycznej rzeczywistości i otworzył oczy na zupełnie inne, nie zbadane dotąd obszary. Te czasy automatycznie cofają mnie do przyjaciół, więc pozwólcie mi na dwa słowa właśnie o nich. Płytkę jak zawsze przyniósł Olaf Pierzak, który był w naszych czasach wybitnym specjalistą od najlepszej muzyki. Czerpał zarówno z punk rocka, rapu, jak i z jazzu. Potrafił słuchać Sex Pistols, a za chwilę Milesa Davisa. Facet znał się na muzie jak nikt. Nie przesadzę jak powiem, że dzięki niemu mój gust muzyczny pozostał wysublimowany do dzisiaj, z czego się bardzo cieszę i za co mu dziękuję. Wspomnę też o Oli Kaczkowskiej, która oprócz tego, że była bardzo ciekawą, inteligentną i wrażliwą osobą, ładną dziewczyną, była także córką Piotra Kaczkowskiego. Tak, tego z radia. To oznaczało, że mogliśmy słuchać dobrej muzyki, ale też widzieć jak wydaje się ją na zachodzie. Wtedy były to jeszcze kasety magnetofonowe. Książeczki z tekstami, zdjęcia. Tego u nas nie było. Olafa i Olę oczywiście serdecznie pozdrawiam. Wracając do muzyki, piosenki „Break on Through” nauczyłem się w końcu na pamięć, żeby śpiewać razem z Morrisonem, którego głos leciał ze stojącej na październowym segmencie wieży Phillipsa, której byłem szczęśliwym posiadaczem.

*Tutaj ściągamy nasze przyjemności.
Tam wykopujemy nasze skarby.
Ale czy nadal pamiętasz
czas kiedy płakaliśmy?*

Dzisiaj, kiedy jestem dużo starszy, zupełnie inaczej patrzę na muzyczne doświadczenia z młodości. Niewiele zespołów pozostało w mojej pamięci z tamtego okresu, bo i człowiek się zmienia i jego gust muzyczny również. Jednak The Doors, to grupa ponadczasowa. I tu możemy tak naprawdę zacząć dyskusję, bo The Beatles, czy Rolling Stones tak czy inaczej będą nam się jednoznacznie kojarzyć z gwiazdami muzyki, a The Doors wcale niekoniecznie. I mówię to z rozmysłem, bo nie jest to łatwa muzyka. Nie każdy lubi ten psychodeliczny ton Jima i dźwięk klawiszy Manzarka, ale nie można nie zgodzić się z tym, że zespół zrobił światową karierę. Na gitarze grał Robbie Krieger, a na perkusji John Den-

“The Doors” Jeźdźcy burzy



JIM MORRISON RAY MANZAREK ROBBY KRIEGER JOHN DENSMORE

smore. Tak naprawdę Morrison czuł się przez cały czas bardziej poetą i wieszczem niż muzykiem. Jeżeli jesteśmy już przy Morrisonie, to należy nadmienić, że pomimo swojej wrażliwości, poetyki i zainteresowania wieloma płaszczyznami kultury, facet po prostu nie był przygotowany psychicznie do bycia gwiazdą. Nie wiem czemu, ale zawsze jak myślę o The Doors, to odnajduję analogie z rodzimym Dżemem. Morrison i Riedel. Podobne osobowości, podobny problem z używkami, podobne komplikacje z muzykami, którzy chcieli grać i rozwijać swój warsztat, a wokalista często nawet nie był w stanie wejść na scenę. Tylko, że Jim w wielkiej Ameryce miał szansę na powrót do normalności. Nie dał rady. Trudno. Nasz Riedel takiej szansy nie miał, bo nikt biednemu bluesmanowi w peerelowskiej szarej Polsce nie chciał nawet pomóc. Jakiś taki niesprecyzowany żal mam o to do Morrisona.

*Wiesz, że byłoby to nieprawdą
Wiesz, że byłbym kłamcą
Gdybym ci powiedział
Dziewczyno
Nie mogliśmy być na większym hajcu*

Myślę, że warto również zainteresować się Manzarkiem (wcześniej Manczarkiem), który sklejał wszystko niczym pracowity rzemieślnik. Rodzice Raya byli Polakami i doskonale wiedzieli, że kluczem do dobrego życia będzie dla ich syna gruntowne wykształcenie. Zresztą Manzarek ukończył ze świetnymi wynikami wydział filmowy na Uniwersytecie Kalifornijskim. Miał również bardzo mocne podstawy

muzyczne, co dawało mu pełne prawo do bycia fizycznym liderem The Doors. Wiem, że to może być potraktowane jako potwarz dla Morrisona, ale takie mam zdanie. Uważam, że Manzarek był filarem tego zespołu, a Jim Morrison był... Był Królem Jaszczurem. Ray zmarł 20 maja 2013 roku w Niemczech. Powiedział kiedyś w wywiadzie takie słowa:

„Zamieszkujemy nasze ciała przez 70, 80, 90 lat, a życie tu na planecie Ziemia to taka frajda, że chce się, by to trwało. Twój duch, umysł, dusza z wiekiem stają się coraz lepsze. Zaczynasz patrzeć na wiele spraw z perspektywy. To wszystko przyspiesza i tylko to cholerne ciało spowalnia”

Trudno się z nim nie zgodzić. Nasz czas na ziemi jest policzony i nie wiem jak byśmy się starali, nie kupimy go sobie więcej niż jest nam dane. Dlatego nie marnujmy go na kłótnie o błahe sprawy. Cieszymy się każdym promieniem słońca i każdą przyjemnością. Z motocyklowym pozdrowieniem. Idę do baru.

■ Paweł Michał Szymański

*O, księżycu Alabamy
Teraz musimy się pożegnać
Zgubiliśmy starą dobrą mamę
I musimy wypić whisky, o, wiesz dlaczego*

TWARDZIEL

Autor: Michał Przybyła

Z pewnością zdarzyło Wam się w życiu już niejednokrotnie zafascynować czyjąś osobą. Nie chodzi tu o zauroczenie damsko-męskie, tylko o podziw spowodowany początkowo bezemocjonalnym traktowaniem czyichś zachowań lub czyjejś historii. Tak zrodziła się przyjaźń między mną a Wolfgangiem. Podobne „zauroczenia” potrafią niekiedy szybko przemijać, jednak mój Przyjaciel swoimi regularnymi ekscesami skrupulatnie dba o „ogień” w naszych relacjach.

Wolfgang to prawdziwy motocyklowy weteran. Całe życie spędził w sidle i jak na razie nie zamierza z niego zsiadać. Posturą strachu nie wzbudza, ale ma taki uścisk dłoni, że po podaniu mu ręki, zawsze zbieram z podłogi moje gałki oczne i wkładam je z powrotem do oczodołów. Ma równe 70 lat, a już niejednokrotnie mnie przekonał, że ekstrawertywne cechy zachowań to wcale nie domena młodzieży, czy też ludzi w średnim wieku.

Na początku ubiegłego roku mieliśmy na przykład wspólny plan pojechać naszymi zaprzęgami na Wyspy Brytyjskie na zlot klubu Tri-Anglia Wheels Sidecar Club. Zima jednak „nieco” się przedłużyła. Ponieważ zlot odbywał się w połowie marca, a jak wszyscy pamiętamy, zając wielkanocny jeszcze na początku kwietnia skakał po śniegu, zdecydowałem się odpuścić i najwyzajniej, z obawy o własne zdrowie i z poczucia odpowiedzialności wobec moich dzieci, nie pojechałem na to spotkanie. W dniu wyjazdu mój Przyjaciel wysłał mi to oto zdjęcie zrobione z okna swojego domu w Midlum:



Pod zdjęciem dodał też krótki komentarz: „Trzeba się jakoś przełamać”. Po powrocie z Anglii miał odmrożone palce u rąk, ale po kilku miesiącach nerwy się zregenerowały i czucie w dłoniach na szczęście powróciło.

Pod koniec października z kolei zgłosił się do mnie z prośbą, żebym zadzwonił w sprawie ogłoszenia do Polski, bo znalazł sobie motocykl, który koniecznie musi mieć. Pan z okolic Szamotuł grzecznie odpowiedział, że motocykl jest do odebrania w każdej chwili. Koło południa oddzwoniłem do Wolfganga, wyjaśniłem co i jak i usłyszałem: „To jadę!”, „W porządku, ale kiedy?” – spytałem zaniepokojony, „No teraz! Pożyczysz mi przyczepkę?”. Pół godziny później był już u mnie w pracy, po papiery do mojej przyczepki. Przy okazji pokazał mi koce i śpiwory oraz rozłożone tylne siedzenie w samochodzie, wyjaśniając, że w nocy będzie tu właśnie spał...

Dotychczas przypisywałem starszym ludziom raczej tendencje do zapewniania sobie pewnych choćby minimalnych wygód. No ale cóż, widocznie za tymi zachowaniami kryją się pewne charakterystyczne dla prawdziwych twardzieli cechy osobowości.

Ponieważ jestem prawie 40 lat młodszy od Wolfganga, zawsze dużo wypytyuję go o jego motocyklową przeszłość. Historie te są niezmiernie ciekawe. Nie są lepsze

czy gorsze, ale z oczywistych względów znacznie odbiegają od historii motocyklowych znanych mi z polskich opowieści: inna strona żelaznej kurtyny, inne motocykle, otwarte granice, inne możliwości.

W związku z tym, specjalnie dla Was, postanowiłem powierzyć Wolfgangowi w brzuchu i w formie wywiadu z Nim udokumentować te interesujące wspomnienia.

M: Witaj Wolfgang! Znamy się nieco ponad rok. Poznałem Cię jako bardzo zagozalonego i konsekwentnego motocyklistę. Nad tytułem naszego wywiadu nie musiałem się długo zastanawiać: „Twardziel”. Co Ty na to?

W: „Twardziel” jest chyba troszkę przesadzone, ale być może inni ocenią to inaczej. Może należą raczej do ścisłego grona*. (*gra słów: „twardziel” po niemiecku to „harter Kerl”, a „ściste grono” to „harter Kern”). Jazda motocyklem zawsze mnie fascynowała. Pachnie wolnością i przy okazji sprawia ogromną radość.

M: Spędziłeś część swojej młodości w Wielkiej Brytanii. Jak tam trafiłeś?

W: W latach 60., które uznaje się za lata tzw. cudu gospodarczego (Wirtschaftswunder), jazda motocyklem stawała się coraz mniej popularna. Większość liczących się producentów jednośladów, jak DKW, NSU, Horex, Maico i wielu innych, oczywiście poza BMW, stopniowo zaprzestawały produkcji.

Mieszkałem wtedy w brytyjskiej alianckiej strefie okupacyjnej Niemiec zachodnich. W związku z tym miałem kontakt z angielskimi wojskowymi. Podziwialiśmy wtedy ich szybkie i wielkie motocykle, jak na przykład Triumph Tiger, Velocette, Vincent Black Shadow, Norton i wiele innych marek, które mógłbym jeszcze długo wymieniać.

Dla nas, młodych, Anglia z jej licznymi markami motocykli była prawdziwym El Dorado. Wtedy właśnie zacząłem marzyć o tym, żeby samemu zamieszkać w tym kraju i delektować się moim motocyklowym hobby! Dodatkowo zainspirował mnie pewien artykuł w jedynym w tamtych czasach niemieckim czasopiśmie motocyklowym „Motocykl” („Das Motorrad”). Ernst Leverkus, znany



zdobycz z Polski



Les i jego żona Rosa podczas serwisowania ich Triumph Thunderbirda 650 z koszem.

również jako „Klacks”, opisał w nim szczegółowo swój udział w Dragon Rally w Walii, brytyjskiej wersji Elefantentreffen.

M: No dobrze, ale decydując się na wyjazd musiałeś mieć chyba jakiś cel?

W: Już wtedy istniała Federation of Sidecar Clubs, organizacja zrzeszająca kluby zaprzęgowców całego świata. Les Davenport z klubu Kent Three Star Sidecarclub w Chatham był w tym okresie odpowiedzialny za kontakty zagraniczne w kontynentalnej części Europy. Funkcja ta nazywała się Continental Contact Officer. Les z wielkim zaangażowaniem wspierał wszystkich miłośników zaprzęgów, którzy się u niego zgłaszali i chcieli odwiedzić Wyspy. Żeby osobiście odbierać i witać motocyklistów w Dover, rzucił nawet dobrze płatną pracę w brytyjskiej poczcie!

Moim kiepskim szkolnym angielskim nawiązałem kontakt z Lesem i zakomunikowałem mu moje plany. Wysłaliśmy sobie nawzajem kilka listów, ustalając szczegóły, aż wreszcie w listopadzie 1964 roku sprawy zawędrowały tak daleko, że wyruszyłem moim zaprzęgiem BMW R 51/3 w pełną przygodę podróż do Anglii.

M: No i znowu mnie zaskoczyłeś. Jak mogłem w to wątpić, że pojechałeś tam motocyklem! 21 lat na karku, a Ty wyruszasz sobie w taką podróż w nieznaną. Zdradz nam kilka szczegółów, jak minęła Ci droga?

W: Takie podróże były wtedy bardzo uciążliwe. Było mało autostrad, a drogi lokalne były w bardzo kiepskim stanie, często brukowe. Objazdy, zapadnięte mosty... i ta masa

przejsć granicznych, czasochłonne kontrole, wymiana pieniędzy i ciągle nastawianie się na inne warunki drogowe. Również w Anglii trzeba było przedzierać się przez bardzo ciasne i kręte uliczki.

M: I jak pierwsze wrażenia ze spotkania z Lesem?

W: Zostałem niezwykle ciepło przyjęty. Ponieważ Les i Rosa mieli w swoim mieszkaniu w Gravesend wolny pokój i od razu, pomimo sporych problemów językowych, dobrze się rozumieliśmy, pozwolili mi u siebie zamieszkać. Miałem ogromne szczęście, bo ponadto pomogli mi zdobyć pozwolenia na pobyt i pracę. Wtedy nie było jeszcze Unii Europejskiej i każde państwo miało swoje regulacje dla imigrantów. I do tej dziwnej waluty też się musiałem przyzwyczać. Nie było wtedy jeszcze systemu dziesiątkowego. Funt był równoważnością 20 szylingów, a jeden szyling 12 pensów, także jeden funt odpowiadał 240 szylingom. Ceny zapisywano w ten sposób: 1-15-8 (jeden funt, 15 szylingów i 8 pensów).

M: A jak zarabiałeś na życie?

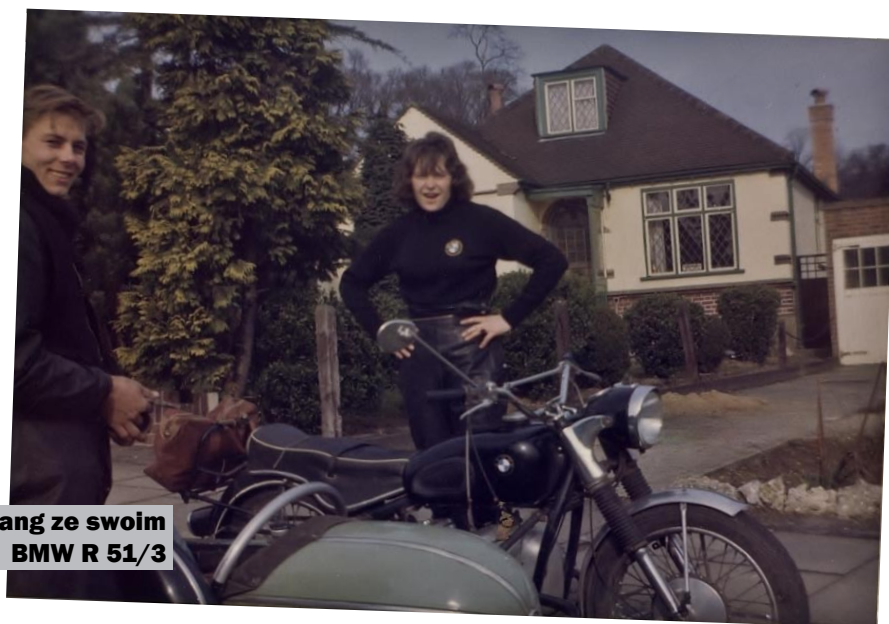
W: Na szczęście bardzo szybko znalazłem pracę jako piekarz, także również bazę finansową miałem zapewnioną.

M: Poznałeś też ludzi z Niemiec?

W: Przez zupełny przypadek dowiedziałem się jeszcze w Niemczech, że zaprzyjaźniona motocyklistka z Hamburga, Maggi Schmidt, jeżdżąca wtedy na NSU Max 250, wyjechała do Londynu jako au pair* (*niania).

Zrodził się pomysł, żeby odwiedzić ją osobiście. Londyn to duże miasto, ma prawie 80 kilometrów z jednego końca na drugi. Tranzyt przeciskał się przez centrum, bo nie było jeszcze obwodnicy. Jazda przez całe miasto była więc prawie całodniową wyprawą, a oznakowanie było katastrofalne. Roy Workman, którego poznałem u Lesa i Rosy, zaoferował, że mnie tam zawiezie. Tak na marginesie, Roy jest dziś prezesem Federation of Sidecar Clubs.

Wyruszyliśmy więc w drogę i po długim błędzeniu dojechaliśmy wreszcie do Northwood. Radość Maggi była ogromna i... było tyle do opowiedzenia...



Maggi i Wolfgang ze swoim BMW R 51/3

Postanowiliśmy oczywiście pozostać w kontakcie. Ponieważ przejazd przez Londyn był bardzo uciążliwy, Maggi przyjeżdżała też do nas często autobusem. Później wyjechała, też jako au pair, do USA i znalazła tam swoje szczęście z jakimś Amerykaninem.

M: Sądząc po tych historiach, bez problemu zakotwiczyłeś się w nowym kraju?

W: Tak, adaptacja nie trwała zbyt długo. Krótco po przyjeździe, w lutym, w deszczu ze śniegiem, wybraliśmy się z kilkoma członkami Kent 3 Star Sidecarclub na wspomniane Dragon Rally w Walii. Mimo że angielskie maszyny miały o wiele potężniejsze silniki, nie były wcale o wiele szybsze od mojego BMW. Było to związane głównie z faktem, że były wyposażone w dużo cięższe kosze, często dwu, a nawet trzyosobowe!

Po drodze spotkaliśmy dwóch młodych zaprzęgowców na Sunbeamie S7. Oczywiście od razu nabraliśmy ochoty przetestować, który z motocykli jest najszybszy. Test był tak drakoński, że w kole od mojego wózka pękło kilka szprych. Mimo tego udało nam się nawet pokonać masyw górski Snowdon i dotrzeć na zlot.

W drodze powrotnej, na wysokości Shrewsbury, pożegnały się kolejne szprychy w kole. Odczepiliśmy mój kosz i ukryliśmy go w rowie obok szosy. Tydzień później, zaopatrzone w torbę pełną szprych oraz narzędzia, odnalazłem mój wózek i szczęśliwy, że nikt go nie ukraść, zreperowałem koło, a następnie wróciłem do Gravesend.



Roy i jego jednocylindrowy zaprzęg Panther 600



Roy, Maggi i Wolfgang w Walii

M: W latach 60. duża część społeczeństwa pamiętała czasy wojny...

W: Oczywiście, czasem powracały pewne resentymenty wobec Niemców. W końcu wojna skończyła się dopiero 20 lat wcześniej. Wielu ludzi doskonale pamiętało, jakie cierpienie przysporzyli im nasi ojcowie. Same ataki rakietami V1, a potem V2 i zniszczenie miasta Coventry pozostawiły głębokie rany w społeczeństwie. Mimo tego traktowano mnie bardzo serdecznie, czego w sumie trudno było się spodziewać. Również w pracy miałem wielu kolegów, którzy sami przeżyli wojnę. Często podczas przerw w pracy – wtedy pracowało się o wiele spokojniej, niż dziś – wspominali wydarzenia z wojny.

Szczególnie utkwiała mi w pamięci jeszcze jedna historia. Federation of Sidecar Clubs organizowała zawsze wczesnym latem Jumbo Rally, zlot dla inwalidów i sierot, właśnie we wspomnianym Coventry. Dzieci były odbierane zaprzęgami z sierocińca. Organizowana była przejażdżka z przerwą na wspólny piknik. Prawie się popłakałem, jak burmistrz tego miasta osobiście mnie powitał i uhonorował moje uczestnictwo w tym przedsięwzięciu. To przekroczyło moje najśmielsze oczekiwania. Później pojawił się nawet szczegółowy artykuł w gazecie, gdzie wszystko było udokumentowane na zdjęciach. Tacy właśnie są Brytyjczycy!

M: No to dorzuć jeszcze jakąś opowieść!

W: Roy i ja mocno się zaprzyjaźniliśmy i bardzo dużo jeździliśmy razem. Często odczepialiśmy wózki boczne i do późnej nocy stawialiśmy moją nową ojczyznę w stan najwyższej gotowości...

Wolfgang pokazuje mi wspomnienia Roya na stronie internetowej jego klubu Tri-Anglia i czyta, tłumacząc od razu na niemiecki:

„Początkowo Wolfgang planował zostać w Anglii tylko kilka dni - był w odwiedzinach u Lesa i Rosy. Trochę się to przedłużyło i kilka dni skończyło się dopiero po trzech latach. Jeździł na BMW z koszem Steiba. Wózek był zamontowany po nieprawidłowej (prawej) stronie motocykla.

(...)

BMW Wolfganga było dobrym motocyklem – świetny silnik, doskonałe światła, ale hamulce to był totalny złom w porównaniu do mojego zaprzęgu. Mówił, że muszę więcej



Wolfgang na swojej Vincent Black Shadow 1000



Wolfgang i jego Thunderbird



Wolfgang odpala swojego NSU Max

hamować silnikiem, ale w nagłym przypadku nie było to raczej idealnym rozwiązaniem. Pewnego razu Maggi krzyczała w wózku jak poparzona, podczas gdy ja mało nie wjechałem w tył samochodu jadącego przed nami. Jechaliśmy w trójkę, także hamulce były trochę bardziej zestresowane niż normalnie. Całe szczęście udało mi się w poślizgu zjechać w lewo na chodnik i zatrzymać motocykl.

Wolfgang i ja jesteśmy pewni: wiele rzeczy, które wtedy robiliśmy, byłyby dziś nie do pomyślenia. Któregoś razu przejechaliśmy całą główną ulicę Gravesend na dwóch kołach ze mną w koszu. A jak ulice były zakorkowane, odczepialiśmy poprostu wózki, stawialiśmy je przy ulicy, i przeciskaliśmy się solówkami do przodu. W drodze powrotnej montowaliśmy wózki do motocykli i jechaliśmy dalej...”

W: Hmm... Tak to wtedy było... Korzystaliśmy z życia na całego i niczego nie żałujemy! (śmiej)

M: Miałeś też później angielski motocykl?

W: Oczywiście, po to wyjechałem do Anglii! Nie trwało to zbyt długo, jak znalazłem kupca na moje stare BMW R51. Niemieckie motocykle miały w Wielkiej Brytanii duże wzięcie. Miały dobrą opinię i ze względu na ówczesne przepisy celne były bardzo trudne do zdobycia. Jak już wspominałem, Les miał Triumpha Thunderbirda, i przez to kupiłem taką samą maszynę. Thunderbird był poprzednikiem Tigera 110, ale ze sztywną ramą i resorowaniem w piaście koła!

Niestety zaprzęg ten nie był niezawodny i niedługo po tym przesiadłem się na BSA M20, też z koszem. Ta jednocylindrowa dolnozaworowa 500ka była używana przez wojsko i była wyjątkowo solidna, ale... też bardzo wolna... (śmiej)

Jako ukoronowanie mojego pobytu w Anglii pozwoliłem sobie na zakup Vincent Black Shadow 1000. W tych czasach był to otoczony wielką legendą absolutny motocykl marzeń! 80 koni mechanicznych, 4 pary hamulców w półpiastach i podwójne sprzęgło...

M: Podwójne sprzęgło?

W: Tak! Standardowe tarczowe sprzęgło do ruszania i zmiany biegów, w kombinacji ze sprzęgłem odśrodkowym do wysokich prędkości. Vincent nie miał standardowej ramy. Wszystkie elementy były zaczepione na silniku! W Niemczech miało się na każdym kroku grupę gapiów dookoła, także ciężko mi było później sprzedać ten motocykl...

M: Czekał, czekał, widzę tu jeszcze jedno zdjęcie! To chyba NSU?

W: (śmiej) Tak, byłem w Anglii bardzo aktywny, przynajmniej jeśli chodzi o motocykle. To NSU Max, którego przywiozłem któregoś razu z Niemiec. Jak już mówiłem, to były w Anglii wtedy rarytasy.

M: Rozmawialiśmy dużo o przeszłości. Powiedz, co dziś sprawia Ci najwięcej radości w Twoim hobby?

W: Lubię maszyny, które są w pewnym sensie nietypowe i przede wszystkim, które nie każdy ma. Jakie by piękne i niezawodne nowoczesne motocykle nie były i jakiego by wyposażenia nie miały, są one dla mnie potwornie nudne. Dlatego uwielbiam moją Jawę! I nawet jak ktoś kręci nosem, a Niemcy potrafią to doskonale, nie dam się od tego odwieść. Zawsze można trochę pomajsterkować, coś ulepszyć, a Jawa była zawsze doskonałym i niezawodnym kompanem w podróży i naprawdę nigdy mnie nie zawiodła. Czego chcieć więcej?

M: Jak wyglądają Twoje plany na przyszłość?

W: Jeżeli wszystko wyjdzie jak planuję i zdrowie pozwoli, chciałbym spędzić w siodle jeszcze wiele lat. Podróżować z przyjaciółmi, jeździć na rajdy i zloty, wymieniać doświadczenia z innymi motocyklistami... Innymi słowy szczęśliwie się zestarzeć... albo szczęśliwie pozostać młodym, w zależności od punktu widzenia!

M: Cieszę się, że część Twoich planów na rok 2014 jest wspólna z moimi! Życzę więc spełnienia tych marzeń i dziękuję Ci bardzo za poświęcony Czytelnikom czas!

Michał Przybyła



Wolfgang w Anglii, gdzie dostał nagrodę za najdalszą trasę (2013)



Wolfgang na jednej z naszych wspólnych przejażdżek (2013)

Na naszym rynku nie ma zbyt wiele książek – poradników dla motocyklistów. Te, które są już na nim jakiś czas obecne, dorobiły się statusu pozycji „kultowych”, w pewnym stopniu właśnie za sprawą ogólnej szczupłości oferty. Dostępne na rynku wydawniczym pozycje miały jedną wadę – brak było poradników dotyczących kwestii podróży z dala od utartych szlaków. Wśród stosunkowo ubogiej literatury motocyklowej na naszym rynku dominowała do tej pory tematyka jazdy szosowej. Ostatnimi czasy sytuacja zaczyna się powoli zmieniać na korzyść. Pojawiła się kolejna książka z cyklu „Wyprawy motocyklowe”, tym razem odnosząca się do zagadnienia szeroko pojętej techniki jazdy po bezdrożach.

Osobiście mam pewną awersję do poradników. Nie, żebym wiedział wszystko lepiej niż ich autorzy, nie przypominam sobie bowiem okresu, w którym byłbym zadowolony ze swoich umiejętności. Kiedyś jeden z moich profesorów stwierdził, że sztuka pisania poradników wszelkiej maści przypomina tańczenie kankana. Niby wszyscy wszystko widzieli, jednak nikt nie jest pewien, jakiego koloru bieliznę miała tancerka – i czy w ogóle ją miała. Podobnie często bywa z poradnikami – po przeczytaniu ich wszystko niby jest jasne – aż do momentu, gdy sami nie spróbujemy zastosować w praktyce przeczytanych w nich informacji. W czasie realizacji pojawiają się bowiem pytania, na które próżno szukać odpowiedzi w książce.

W przypadku „Wypraw motocyklowych” autorom szczęśliwie udało się uniknąć tego typu pułapek. Książka zawiera nawet więcej informacji, niż obiecywane na okładce „umiejętności niezbędne w podróżach motocyklowych z dala od utartych szlaków”. Jest to swego rodzaju kompendium wiedzy o podróżach „trochę dalej od cywilizacji”, w którym nie pozostawiono miejsca na jakiegokolwiek domysłu. Krok po kroku, niemalże łopatologicznie, wyjaśnione zostaną wszelkie wątpliwości – począwszy od problemu wyboru samej maszyny i ubioru oraz przygotowania fizycznego, aż po zaawansowane techniki uślizgów i skoków na motocy-



ku. W międzyczasie dowiemy się, jak jeździć po różnych rodzajach podłoża we wszelkich możliwych typach ukształtowania terenu i rozmaitych wariantach warunków pogodowych. Popracujemy nad samą pozycją w czasie jazdy solo i z pasażerem; niby są to rzeczy oczywiste, jednak po przeczytaniu wskazówek zawartych w książce zacząłem zwracać uwagę na kilka spraw, o których nie miałem wcześniej pojęcia. A wydawało mi się, że już wiem całkiem sporo... Wreszcie nauczymy się nawet... wsiadać na motocykl; wydaje się to oczywiście banalne patrząc z perspektywy domowego fotela, jednak próba wdrapania się na duży i ciężki motocykl z przytroczonym bagażem, na nierównym i do tego niestabilnym podłożu, może okazać się nie lada wyzwaniem.

Nie zabrakło także porad, jak radzić sobie z różnorodnymi przeszkodami terenowymi oraz problemami mogącymi spotkać nas podczas dalekiej podróży – od spraw technicznych, poprzez radzenie sobie z różnicami kulturowymi aż po kwestię... łapówek i różnych dziwnych „opłat”, które to, chcemy czy nie – w niektórych rejonach świata są normą i trzeba umieć z tym żyć. Nie zapomniano też o podstawach nawigacji i planowaniu trasy oraz technikach przetrwania – na wypadek gdyby coś poszło nie po naszej myśli...

Mocną stroną książki jest szata graficzna. Wszelkie poruszane zagadnienia są bogato ilustrowane bardzo dobrej jakości fotografiami. Aż chce się jechać...

Jeśli zaczynasz dopiero swoją przygodę z motocyklowymi podróżami po bezdrożach – jest to obowiązkowa lektura do przeczytania, najlepiej zanim jeszcze przystąpisz do realizacji swoich planów. Nie oznacza to w żadnym razie, że i zaawansowani nie znajdą w niej żadnych użytecznych informacji – śmiem twierdzić, że po lekturze tej książki na pewne rzeczy nie będziesz już patrzeć tak samo.

Jeżeli natomiast nie masz zamiaru zjeżdżać z utartych tras asfaltowych, to i tak powinieneś się zapoznać z tą książką. Na pewno pomoże ona lepiej przygotować się do wyjazdów oraz przekaze cenne wskazówki, dzięki którym będziesz lepiej panował nad maszyną lub – używając języka autorów „Wypraw motocyklowych” – „lepiej współpracował” ze swoim motocyklem. Polecam.

 **Hubert Pawłowski**



II Rodzinny Piknik Motocyklowy



W kwietniu MotoMamusię będą obchodzić swoje pierwsze urodziny. Miniony rok zdecydowanie należał do motocyklowych mam. Projekt rozpoczął się niewinnie, ale dziewczyny z prawdziwą determinacją podejmowały zdecydowane kroki. Początkowo była to wyłącznie potrzeba dzielenia pasji z innymi kobietami motocyklistkami, które na co dzień w domu zajmują się rodziną, bo rzeczywiście być motocyklistką i matką to zupełnie inna perspektywa i spojrzenie na jazdę i realizowanie tej ekstremalnej pasji. Społeczność założyła Natalia Bułyk (Warszawa), dzisiaj mama 13-miesięcznej Hani. W szybkim czasie fanpage na facebooku zyskał popularność; nie tylko wśród Pań, ale całych rodzin motocyklowych. Okazało się bowiem, że MotoMamusię wyszły naprzeciw niezaspokojonym do tej pory potrzebom rodzin motocyklowych, które rezygnowały z wielu zlotów ze względu na niedostosowanie programu do wieku dzieci, bo to co dobre dla dorosłych, nie zawsze dobre dla dzieci. Brakowało imprez, na których dzieci i rodzice mogliby wspólnie spędzać czas w przyjemnej rodzinnej i piknikowej atmosferze.

We wrześniu odbyła się pierwsza oficjalna impreza – Rodzinny Piknik Motocyklowy w Warszawie. Na miejscu motocykliści szkolili się z pierwszej pomocy udzielanej już nie tylko motocyklistom, ale również dzieciom. Piknik okazał się strzałem w dziesiątkę. Dalej wszystko potoczyło się błyskawicznie.





Wśród stale rosnącej liczby MotoMamusiek wyłoniły się liderki działające w większości województw Polski. Dzięki temu w mniejszym lokalnym gronie organizują zloty i spotkania przez cały rok. W zeszłym roku w Tykach, Poznaniu i Kutnie odbywały się zloty, które przyciągały ponownie – całe rodziny. Dzisiaj MotoMamusie to wielka społeczność, która sięgnęła już blisko 1200 zainteresowanych, MotoMamusie mają aktywne forum, na którym oprócz motocyklowych porad pojawiają się tematy rodzicielskie.

Niedawno wspólnie z grupą Motopomocni.pl zrealizowały ciekawy projekt w całej Polsce: cykl szkoleń z pierwszej pomocy udzielanej podczas wypadku oraz pomoc dzieciom. Szkolenia odbyły się w największych miastach Polski, przyciągając przyszłych i obecnych rodziców. Szkolenia miały na celu przygotowanie do sezonu i wyposażenie ich w niezbędną wiedzę. Dodatkowo pojawiły się tematy związane z bezpieczeństwem przewożenia dzieci w samochodach. Łącznie do tej pory przeszkolono blisko 200 osób, a projekt zamyka się pod koniec marca w Krakowie.

MotoMamusie zaangażowały się również w pomoc Antosiowi. Antoni Szczepanek, jak śmieją się MotoMamusie, jest ich honorowym dzieckiem. Mniej więcej pół roku temu zgłosiła się do nich mama z prośbą o pomoc. MotoMamusie, nie pozostając obojętne, zorganizowały w całej Polsce zbiórkę nakrętek, które sprzedają do ponownego przetworzenia. W ten sposób już kilka ton plastikowych odpadów trafiło do skupu. Udało się też zaangażować darczyńców i uruchomić aukcje,

na których licytują wartościowe przedmioty. Niedawno MotoMamusie gościły na IV warszawskiej edycji targów motocyklowych, gdzie zachęcały motocyklistów do wsparcia ich akcji oraz przyłączenia się do tej niezwykłej społeczności. Na ich stoisku pojawiły się tłumy zaciekawionych rodziców, zaś jak podkreślają MotoMamusie – udział w targach umocnił ich pozycję w motocyklowym świecie i bynajmniej nie jest to ich ostatnie słowo, bo mają wiele pomysłów. Nazywają siebie ambasadorkami bezpiecznej jazdy i w myśl tego hasła chcą realizować szkolenia podnoszące ich motocyklowe kwalifikacje.

Teraz MotoMamusie przygotowują się do najważniejszej imprezy w swoim kalendarzu – 2 Rodzinnego Pikniku Motocyklowego. Już 24 maja na warszawskiej Białołęce spotkają się motocykliści ze wszystkich zakątków Polski. Doroczna impreza ma na celu integrację wszystkich prężnie działających MotoMamusiowych grup z każdego województwa w Polsce. Piknik ma oczywiście charakter rodzinny. Już teraz zapowiedziało swój udział wielu motocyklistów. Organizatorzy imprezy zapewniają, że nie zabraknie atrakcji ani dla dzieci, ani dla dorosłych. Podczas imprezy odbędzie pokaz ratownictwa medycznego z wykorzystaniem sztucznych ran i straży pożarnej. Następnie motocykliści będą mogli skorzystać ze szkoleń organizowanych przez ratowników medycznych. Ciekawym tematem, który już w zeszłym roku zyskał sobie przychylne recenzje, będą warsztaty i degustacja wina bezalkoholowego.

Nie zabraknie szkoleń technicznych, na których MotoMamusie opanują:

- kołkowanie opon, dla każdej chętnej,
 - wymiana klamek lusterek,
 - wstawianie na centralną podstawkę,
 - regulacje klamek, dźwigni, zawiesznień, etc.
- Podsumowana zostanie akcja charytatywna dla Antosia. Padnie rekordowa liczba ton uzbieranych nakrętek oraz kwota z licytacji. Na miejscu, specjalnie dla rodziców, przewidziano masę szkoleń. Będzie można skonsultować się z dietetykami, dowiedzieć więcej o pielęgnacji dzieci, ich rozwoju. Poza tym, w licznych blokach tematycznych, pojawi się ciekawy wykład na temat bezpiecznego przewożenia dzieci.

Dla dzieci nie zabraknie dmuchańców, malowania buziek, zabaw z animatorami oraz biegów z nagrodami.

Atrakcji starczy na cały dzień. MotoMamusie zapraszają również na koncert oraz popołudniowe kino letnie, które zamknie ten wspaniały dzień!

Więcej informacji na temat pikniku możecie szukać na bieżąco tutaj:

www.motomamusie.pl

Zapraszamy!

„NOC W MUZEUM”

Tekst i zdjęcia: Dominik „SKURA” Kamiński

*...a na „Bartka” piersi ryngraf i Królowa, sam ją Naród
obrał, sam jej cześć ślubował, zło złem nazwać trzeba
by i dziś ją wyznał, bo gdzie Bóg tam zawsze Honor i
Ojczyzna...*



Jedno-śladem
Historii



**PAMIĘCI: Henryka Flame ps.
„Grot”, „Bartek” – polskiego
dowódcy wojskowego, kaprała
pilota Wojska Polskiego, kapitana
Narodowych Sił Zbrojnych.**

Henryk Flame przyszedł na świat w 1918 r. we Frysztaście na Zaolziu. Rok później przeprowadził się wraz z rodziną do Czechowic i tam pobierał naukę w gimnazjum. Edukację kontynuował w bielskiej Szkole Przemysłowej. W 1936 r. wybrał karierę wojskową i rozpoczął kurs w bydgoskiej Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Ukończył ją trzy lata później, uzyskując stopień kaprała pilota i otrzymując przydział do 123 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego stacjonującego

na lotnisku rakowickim w Krakowie. W trakcie Kampanii Wrześniowej służył w Brygadzie Pościgowej – jednostce, która została sformowana w maju 1939 i miała za zadanie ochronę przestrzeni powietrznej nad Warszawą. Samolot Flamego został zestrzelony już 1 września. Na front wrócił 17 września, jednak niedługo potem jego maszyna powtórnie została uziemiona. Flame zbiegł na Węgry, gdzie dostał się do obozu, z którego udało mu się uciec. Został jednak schwytany i znów znalazł

się w obozie jenieckim, z którego wypuszczono go w 1940 r. Po powrocie do Czechowic związał się z organizacjami konspiracyjnymi. Henryk Flame stworzył na terenie Śląska Cieszyńskiego i Żywiecczyny grupę oporu zajmującą się zwiadem, dywersją i sabotażem. Dał się poznać jako doskonale zorganizowany i charyzmatyczny dowódca. Z początkiem 1944 r. wraz z podkomendnymi zmuszony był skryć się przed nazistami w beskidzkich lasach. W październiku tego roku wstąpił w szeregi Narodowych Sił Zbrojnych. W lutym 1945 r. – po inwazji Armii Czerwonej – wraz ze swoimi ludźmi oddał się w ręce komunistów i objął posadę komendanta posterunku MO. Swoją pozycję wykorzystywał m.in. gromadząc broń. Trzy miesiące później znów zbiegł w beskidzkie lasy, by prowadzić zbrojną walkę z nowym okupantem. „Bartek”, bo taki pseudonim przyjął Flame, dowodził kilkoma oddziałami liczącymi w sumie 300 ludzi. Przeprowadzili ok. 340 akcji zbrojnych przeciwko przedstawicielom „władzy ludowej”. Podobno do największego zgrupowania pod dowództwem Flamego należało zajęcie Wisły 3 maja 1946 r., w której na oczach komunistów przeprowadził defiladę w pełni umundurowanych i uzbrojonych żołnierzy NSZ, co było ewenementem w państwach demoludów. Po utracie połowy swoich sił „Bartek” ujawnił się na mocy amnestii w 1947 r. Nie satysfakcjonowało to jednak komunistycznych prominentów, którzy postanowili zgładzić kapitana NSZ. Zginął zamordowany przez funkcjonariusza milicji 1 grudnia 1947 r. w Zabrzegu, zaś winnego tej zbrodni nigdy nie ukarano.



Mgła leniwie sphywała otulając porzewiałe tory kolejowe, zza nasypu widać było dwie sylwetki radzieckich żołdatów przytupujących miarowo dla rozgrzewki. Mimo iż był to maj, w górach poranki bywały chłodne.

- Давай закурим [Zapalmy] - szepnął niższy wartownik, pocierając dłonie.

Nim zdążył wyciągnąć papierosa z podanej mu paczki, zza domu dobiegł metaliczny dźwięk - błyskawicznie obracając się na pięcie, zerwał

„pepeszę” z ramienia i ryknął:

- Руки вверх! [Ręce do góry!]

Zza domu wybiegł przerażony pies ciągnąc kawałek łańcucha.

- Эх, Игорь, не бойся [Ech, Igor, nie bój się] - zarechotał jego współtowarzysz i dodał:

- Закурим. [Zapalimy]

Podał mu pomiętą paczkę i schylił się po kamień. Pies - bardziej przypominający chodzący szkielet niż żywe zwierzę - przystanął, patrząc w ich stronę z nadzieją na kawałek czegoś do zjedzenia. Żołnierz chwilę obracał kamień w palcach, po czym cisnął nim w zwierzę, wrzeszcząc:

- Пошёл вон! [Wynoś się!]

Na szczęście dla psiaka w celniejszym rzucie przeszkodził mu karabin, który zsunąwszy się z ramienia upadł z hukiem na bruk. Kamień odbił się od ziemi i rykoszetem uderzył w okno, wybijając szybę.

- Шлюха мать [K... mać] - syknął; w odpowiedzi z hukiem otwarty się drzwi, w których pojawił się niski, tęgi oficer o czerwonej, przepitej twarzy. Próbuując utrzymać równowagę, złapał się kurczowo futryny i ogarniając półprzytomnym wzrokiem okolicę wybełkotał:

- Что произошло в августе? Говорили: вам стрелять [Co się stało w sierpniu? Kazali nam strzelać] - dla potwierdzenia swoich słów sam sobie skinął głową.

- Вы должны быть спокойны - dodał, wtaczając się na powrót do domu. Nikt z nich nie zauważył, że całemu zajściu przyglądała się z przeciwległego nasypu chłodna jeszcze i wilgotna od mgły lufa RKM-u. Wytrawnemu obserwatorowi nie umknęłoby uwadze, iż owa sphywająca z góry mgła skrywała jeszcze jedną, jakże śmiertelną niespodziankę. „Zamanifestujemy naszą wolę służenia Ojczyźnie w dniu święta Królowej Polski!” - po słowach dowódcy ok. 200 żołnierzy zeszło z masywu Baraniej Góry i udało się w stronę miejscowości Wisła na uroczystą defiladę.

Był 3 maja 1946 r., 155. rocznica uchwalenia Konstytucji 3 Maja oraz święto Najświętszej Maryi Panny Królowej Polski. Nowa władza ludowa terrorem utrwałała się na świeżo wyzwolonych ziemiach polskich; ówczesny prezydent Bolesław Bierut wraz z sowieckimi towarzyszami wszelkimi sposobami starali się zatrzeć ślad tej rocznicy i święta.

Uroczystości 3 maja jednak odbyły się w Wiśle; akcją dowodził kpt. Henryk Flame pseudonim „Bartek”, który wraz ze swoimi żołnierzami NSZ na parę godzin wkroczył triumfalnie do tego górskiego uzdrowiska i przeprowadził dwugodziną defiladę z udziałem w pełni umundurowanych i uzbrojonych żołnierzy. Choć na chwilę dał PRAWDZIWĄ WOLNOŚĆ.



Wjeżdżając wieczorem w wąskie uliczki Ustronia, miałem wrażenie, że budzę ze snu przycupnięte przy nich kamieniczki. Co prawda, celem mojego wyjazdu był sobotni udział w Cieszyńskim Rajdzie Motocykli Zabytkowych, ale nie mogłem sobie odmówić odwiedzenia muzeum motocyklowego “Rdza we diamenty” - powołanego do życia przez mojego przyjaciela Remixa - i wychylenia z nim kufelka piwa. To tak, jak być w Rzymie i papieża nie widzieć.

Założone kilkanaście lat temu muzeum zapewniło spokojną przystań na starość kolekcji prawdziwych perełek motoryzacji. Dzięki kilkukrotnym odwiedzinom znałem w większości historię maszyn, począwszy od najstarszego eksponatu, jakim jest silnik z 1905 roku – jak Remix określa: „Chciałbym, żeby mi tak pompa (serce) chodziła jak jemu wał...” – a skończywszy na Gnomie z 1944 (wyprodukowano tylko sto sztuk – na potrzeby Wehrmachtu, z czego do naszych czasów przetrwało zaledwie 5 egzemplarzy). Royal posłusznie zatrzymał się przed drewnianą bramą. W ulicę od razu wcisnęła się cisza – lecz nie panowała za długo; nim zdjąłem kask, zza bramy wyszedł na powitanie Remix i tubalnym głosem obwieścił zaspanym kamieniczkom, że tej nocy raczej nie będzie im dane pospać. Ulokowałem swojego Royała na podwórku i od razu dałem nura do muzeum, chłonąc jego leczniczą atmosferę. Przez chwilę oczy przyzwyczajały się do panującego półmroku, delikatny zapach benzyny i oleju unosił się w powietrzu. Od razu przyszedł mi do głowy tekst z filmu „Vabank 2”: „Ummm, Alpy, tu się oddycha...”.

Z cienia wyłaniały się wiszące na ścianach DKW-ki, Zundappy, BMWice, przy filarze stała żółta BSA z niezmienną płamą oleju pod silnikiem. Po przeciwległej stronie stał czerwony Benneli, na chwilę przykucnąłem przy nim; pochłonięty jego oglądaniem, nie zauważyłem, jak za moimi plecami pojawił się Remix.

- Czy wiesz, że to motocykl robiony na specjalne zamówienie Mussoliniego?
- zapytał podając mi browarek. – W dodatku w tych kolorach szły na wojnę. Teoretycznie to nie było głupie, widząc coś czerwonego w zaroślach – zanim podejmiesz jakiegokolwiek działanie – w pierw jesteś dezorientowany, co daje przeciwnikowi czas na reakcję; poza tym dla kamuflażu malowano je błotem lub w zimie wapnem.

- A właśnie, chodź, coś Ci pokażę – Remix kiwnął ręką w moim kierunku, przeszliśmy do drugiego pomieszczenia, po drodze mijając rząd silników ułożonych na ziemi. W pomieszczeniu stała Moskwa, a tuż za nią wisiał radziecki sztandar. Ze szklanej gabloty Remix wyjął zieloną puszkę.

- Wiesz, co to jest?

Biorąc to coś do ręki zobaczyłem znajo-



my napis „Nestle”, puszka była ciężka i nieodpieczętowana.

- Zapewne czekolada dla wojska – strze-
liłem.

- Też, ale jaka? – spytał.

Nie miałem pojęcia, czym mogli to na-
fazerować.

- Otóż jest to czekolada dla lotników
z dodatkiem Amerykańskiego
specyfiku!!!

Używając powiedzonek mojego synka
„opadła mi kopara”... Czytałem o tym,
ale nigdy nie miałem okazji zobaczyć
takiego specjału na własne oczy.

Nie sposób opisać wszystkich eks-
ponatów, bo zajęło by to wiele godzin;
gdziekolwiek wszedłem – za rękaw ła-
pała mnie historia, na dodatek Remix
jest wspaniałym gawędziarzem i znaw-
cą historii. Nie było końca moim pyta-
niom, a i on – mając mnie za chłonnego
słuchacza – dawał upust swojej wie-
dzy.

Nim się zorientowaliśmy, było już gru-
bo po północy, a rano miałem starto-
wać w rajdzie. W części, gdzie znajduje
się serwis, stało łóżko – przyszło mi na
myśl, by spędzić noc w muzeum. Re-
mix popatrzył na mnie i z tajemniczym
uśmiechem spytał:

- Pewny jesteś?

- A co, coś mi może grozić?

- Oczywiście, że nie, ale wiesz – to
muzeum, różne rzeczy mogą dziać się
w nocy...

- Spoko, w duchy nie wierzę – odpar-
łem.

- Nie ma problemu, jak chcesz – wyraził
zgode, ale na jego twarzy dalej gościł
tajemniczy uśmiech. Po chwili przyniósł
mi koc.

- Ech - westchnąłem - Cesarz to ma kla-
we życie... – spojrzałem jeszcze na sto-
jący obok trapez, ale powieki zaczęły mi
ciężać, usnąłem...

Obudziły mnie jakieś ciche rozmowy.
Tyleż zdziwiony, co zaniepokojony wsta-
łem z łóżka, odgłosy dochodziły z dużej
sali. Powoli, starając się cicho stąpać,
ukradkiem zajrzałem do pomieszcze-
nia... Wzdrygnąłem się, ciarki przeszły
mi po plecach; mimo iż było lato, pano-
wał tu przenikliwy chłód. Po lewej stronie
na końcu sali, tuż przy Jawie, stało parę
osób; zresztą trudno powiedzieć „stało”
– jak i określenie „osoby” też mijało się



z prawdą. Ubrani w wojskowe uniformy byli... „rozmgleni”, półprzejrzyści, byli... jak duchy. Poczuję, jak mój żołądek kurczy się do rozmiarów orzecha laskowego, nogi wrosły mi w ziemię. Przypomniał mi się ów tajemniczy uśmiech Remixa, w myślach analizowałem spędzony w muzeum wieczór; w ułamku sekundy przemknęło mi przez głowę, czy aby przypadkiem nie zjedliśmy tej lotniczej czekolady – no nie, po tylu latach zamiast dziwnych wizji dostałbym raczej biegunki. Moje rozmyślenia przerwał głos, tyle że słyszałem go raczej w podświadomości niż werbalnie:

- Zapraszamy do nas...

No dobra SKURA, to sen, tylko sen – nie tyle pomyślałem, co byłem o tym przekonany. Podszedłem pewnym krokiem, by nie okazać swojej niepewności.

- Masz ciekawy motocykl – usłyszałem (Royal Enfield, którym się poruszam, pomalowany jest w barwy 308 Dywizjonu Krakowskiego, kontynuatora II Krakowskiego Pułku Lotniczego)

- Nasz dowódca latał w II Pułku Krakowskim.

Wasz dowódca? Jaki wasz dowódca? – pomyślałem, nim jednak zdążyłem zadać to pytanie na głos, usłyszałem odpowiedź:

-”Bartek” – dowódca NSZ.

Okej, ale mam boski sen, ale faza – mi cha mi się ucieszyła, więc dalej lecimy z tym tematem.

- To już nie macie przy czym stać, tylko przy tej Jawie? Tyle konkretniejszych maszyn tu stoi – starałem się zażartować. Popatrzyli na mnie z zdziwieniem:

- Jak to? Bywasz tutaj, a nie znasz tej historii? To motocykl z naszego oddziału. – (zdj.14)

Teraz z kolei ja zbierałem.

- Że jak?

- Ano tak, jeden z naszych jeździł tym motocyklem. Ostatni raz widzieliśmy się z nim w 1946, dostaliśmy wtedy propozycję od UB i możliwość powrotu do Anglii. Kiedy wieczorem zostaliśmy na kwaterach i czekaliśmy na transport,

on z przyjacielem pojechał pożegnać się z dziewczynami. A potem...

Dźwięk otwieranych drzwi oraz dobijające się do powiek światło wyrwały mnie z snu.

- No i jak? Pospany? Chodź na górę, śniadanie czeka.

Idąc za nim zastanawiałem się, jak zacząć rozmowę o moim dziwnym śnie.

- Pytanko mam...

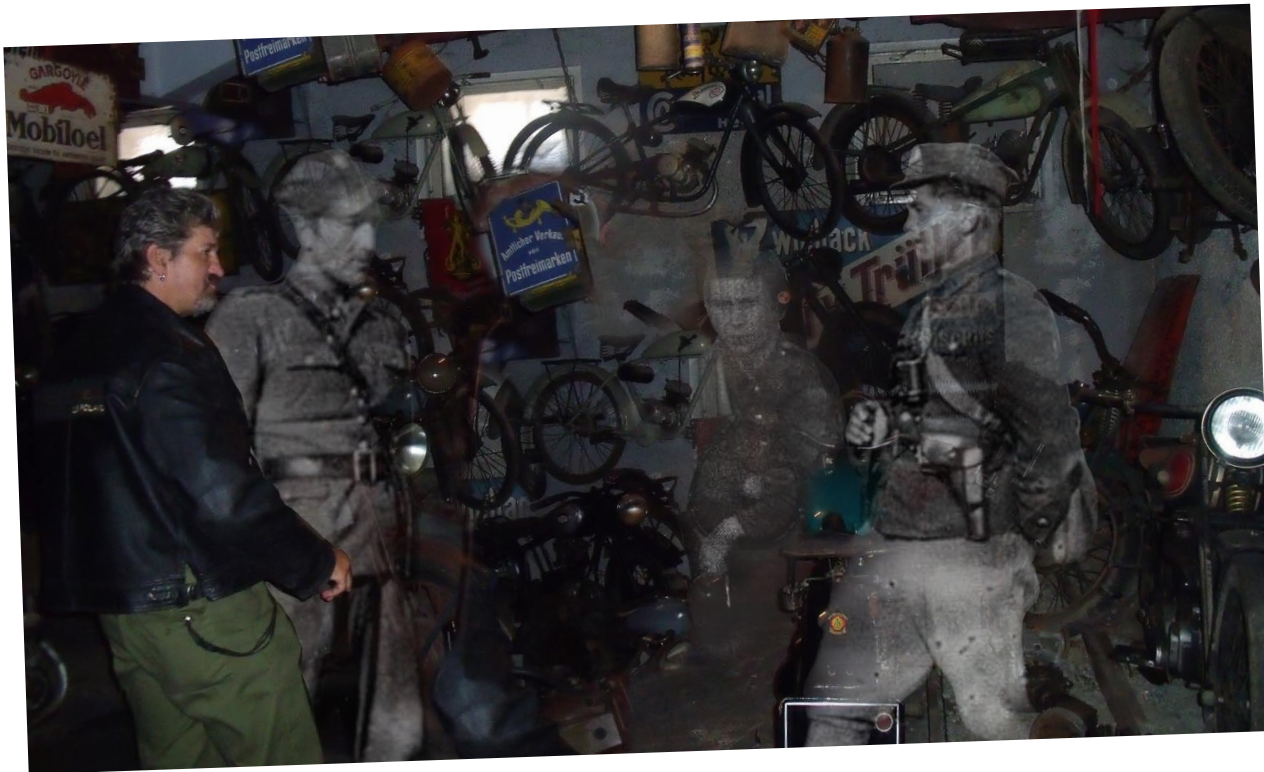
- No, nawijaj.

- Miałem śmieszny sen, śniła mi się ta Jawa PERAK – że niby była w oddziale niejakiego “Bartka”, ten z kolei był lotnikiem II Pułku Krakowskiego... Remix spojrzął na mnie i spytał z tym samym co wieczorem, tajemniczym uśmiechem:

- A nie opowiadałem ci tej historii?

- Że niby jakiej? – odparłem zdziwiony, bo ni chuchu nie byłem w stanie sobie jej przypomnieć. Usiedliśmy przy stole. Remix wyciągnął z szuflady list i pokazując mi go, zaczął opowieść:





- Pewnego dnia dostaję list z takim napisem: „Do muzeum motocykli w Ustroniu adresu nie znam proszę listonosza o dostarczenie” – dotarło. Z listu wynikało, że syn autora listu był w wakacje u mnie w muzeum, a on sam posiada na sprzedaż Osę oraz Jawę. Byłem pewny, że Jawa to z lat pięćdziesiątych, ale pojechaliśmy do niego pod Kluczbork. Gościa znaleźć w tych polach to dramat, ale dojeżdżamy elegancko; chłop szczęśliwy, że dotarliśmy – Osa stała już na podwórku. „Pana Tadeusza” na stół stawia, rozlewa i opowiada, jak to on za młodu tą Osą kozaczył po wsi. Pytam się go: „Panie, a ta Jawa to pięćdziesiąty który rok?” Chłop oczy wybałuszył i mówi:

- Synku, w pięćdziesiątym drugim to mój Ojciec dopiero broń złożył.

Teraz ja z kolei oczy jak szklanki robię:

- Co ty do mnie mówisz?

A on kontynuuje: „No u Was tam panie właśnie mój dziadek był w oddziale „Bartka” Flamy i tam akcja była, że Wiślę odbili z ruskich łap i w 1946 roku zrobili defiladę. Jakiegoś ubeka tam kurde kropnęli, potem tak to rozsierdziło władze komunistyczne, że w 1947 roku pod pozorem rozmów pokojowych dogadali się, że przerzucą tych w batteldresach – co wrócili od Andersa – z powrotem do Anglii na szkolenia. Ci, co chcieli walczyć dalej i zostać w Polsce, mieli być przrzućeni na ziemię zachodnie do walki z Wehrwolfem. A reszta miała się ujawnić i zdać broń. No to chłopaki przyjechali – a tu stodółka, kupa żarcia



i gorzoła, a potem mieli się tam dogadać. Rozbili oddział na trzy grupy po 60 osób, no i co – dziadek siadł na chwilę, pojadł, wsiadł z kumplem na Jawę i pojechali na dziouchy. Ostatni dzień w Polsce, no to sobie trzeba ostatni raz stuknąć. Jak wracali to już kocioł, ubecja, wszystko otoczone było... Uciekli - tego z tyłu postrzelili w łopatkę, ale chłopcy przeżyli, a tamci dostali zatrutą gorzałę... Na końcu wszystko wysadzili w powietrze – w sumie 160-170 chłopów poszło do Św. Piotra. A potem i samego „Bartka” ubili w knajpie.

W głowie mi się kotłuje – to, co Remix opowiada, to mi się w nocy przyśniło? Na odjezdne Remix klepnął mnie w ramię:

- Następnym razem opowiem Ci inną historię...

Ruszyłem, uniosłem na pożegnanie rękę – w lusterku jeszcze przez chwilę widziałem jego uśmiechniętą twarz. Wyglądał jak klucznik strzegący niejednej tajemnicy i kto wie, co naprawdę kryje się w jego muzeum...

Epilog

18 listopada 2013 r. na Błatniej, gmina Brenna, ekshumowano z leśnego grobu doczesne szczątki plut. Edwarda Biesoka "Edka", pochodzącego z Mazańcovic żołnierza Narodowych Sił Zbrojnych ze Zgrupowania Partyzanckiego kpt. Henryka Flame "Bartka".



Edward Biesok
"Edek"

Bogdan Ścibut ze Związku Żołnierzy NSZ poszukiwał mogiły dwa lata. W poniedziałek 18 listopada 2013 r. podczas prac ekshumacyjnych prowadzonych w miejscu potyczki wyjęto z niej szczątki plutonowego, a także orzełka i fragmenty butów. Złożono je do trumny, która została przewieziona do kościoła pw. św. Marii Magdaleny w Mazańcovichach.



Poszukiwania terenowe na Błatniej trwały już długo, ale dopiero znalezisko z ostatniej wyprawy wskazało miejsce pochówku. Mogiłę odnaleziono na leśnym zboczku nieco w głębi lasu, w połowie drogi pomiędzy pomnikiem poświęconym poległym w tamtej historycznej potyczce a schroniskiem Ranczo Błatnia.



Edward Biesok ps. "Edek" urodził się w 1927 roku w Mazańcovichach. Miał trzech braci: Emila, Edmunda i najmłodszego Eugeniusza, który nadal mieszka w rodzinnej miejscowości. W czasie okupacji Edward Biesok został usunięty ze szkoły za manifestowanie niechęci do Niemców. Z powodu odmowy podpisania Volkslisty przez rodziców, w wieku 13 lat został wywieziony na roboty do III Rzeszy, skąd uciekł. Ukrywał się w rodzinnym domu.

Edward Biesok "Edek" zginął 13 maja 1946 r. na Błatniej w zwycięskim dla partyzantów starciu z 24-osobowym plutonem operacyjnym KWMO Katowice, wykonującym zadania związane ze zwalczaniem partyzantki niepodległościowej. 10-osobowy oddział NSZ został osaczony przez grupę operacyjną, z którą podjął zacieklą walkę, w wyniku czego śmierć poniósł dowódca partyzantów – niespełna 19-letni plut. "Edek". W starciu poległo 9 funkcjonariuszy MO, zaś pozostali milicjanci wraz ze swym dowódcą, oficerem Urzędu Bezpieczeństwa kpt. Tadeuszem Pietrzakiem, zbiegli w stronę Skoczowa. Tadeusz Pietrzak

w 1956 roku był komendantem wojewódzkim MO w Poznaniu, następnie zastępcą szefa Głównego Zarządu Informacji WP, komendantem głównym MO (1965–1971) i wiceministrem spraw wewnętrznych PRL (1968–1978).

Po walce, spodziewając się pościgu, koledzy z oddziału pochowali poległego Edwarda Biesoka i opuścili górę. Na drugi dzień przekazano rodzinie "Edka" w Mazańcovichach jego ryngraf.

Dominik "SKURA" Kamiński

Wykorzystane materiały i zdjęcia:
<http://podziemiezbrojne.blox.pl/>
<http://pl.wikipedia.org/>





MOTOCYKLE

OFFROAD

autor: Piotr Gilewski

W życiu każdego motocyklisty *przychodzi kiedyś moment, gdy kręcenie się po okolicy zaczyna być nudne. Rekordy prędkości na obwodnicy miasta przestają sprawiać frajdę, a codzienne dojazdy do pracy czy szkoły dają nam za mało doznań. Czas wtedy na zmiany. Czas poszukać nowych, motocyklowych celów, które sprawią, że frajda z jazdy wróci na ten sam poziom, kiedy to pierwszy raz wsiedliśmy na motocykl.*

Zaczynamy wtedy szukać nowych wyzwań. Jedni decydują się na dalekie wyjazdy turystyczne lub wstępują do klubów motocyklowych. Inni ścigają się na torach wyścigowych, a jeszcze inni zaczynają bawić się w stunt. Jest jeszcze kolejna grupa, która próbuje swoich sił w jeździe po bezdrożach.

Właśnie do tej ostatniej grupy należą ja, dlatego zdecydowałem się o niej napisać. W czasie, gdy jeździłem po szosach, zawsze chciałem

przejechać się motocyklem terenowym. Dodatkowo, kiedy zacząłem interesować się technikami jazdy, uznałem to za możliwość doskonalenia swoich umiejętności.

Pierwszy raz na motocykl terenowy wsiałem dopiero przy oglądzinach tego, który chciałem kupić. Tak naprawdę nie wiedziałem, czego się spodziewać. Na forach internetowych jest mnóstwo pytań o pierwszy motocykl, dlatego postaram się Wam przybliżyć podstawy enduro tak, aby jazda w terenie sprawiała większą frajdę. Przy doborze pierwszego motocykla należy odpowiedzieć sobie na kilka podstawowych pytań. Przede wszystkim musimy określić, w jakim terenie chcemy się poruszać i dopasować pojazd do naszych wymagań. Motocyklowy offroad dzieli się na turystyczne enduro, extream enduro, motocross, trial i kilka im pochodnych.

Turystyczne enduro

Pierwsze to jazda po niezbyt wymagającym terenie typu drogi szutrowe, łąki i leśne ścieżki, często połączone z drogami asfaltowymi. Turystyczne enduro to przede wszystkim dalekie wyprawy w egzotyczne miejsca takie jak Ukraina, Rumunia, czy kraje azjatyckie, gdzie stan dróg jest kiepski i nigdy nie wiemy, po czym nam przyjdzie jechać za kilka kilometrów. Gdy zdecydujemy się na tego typu formę spędzania wolnego czasu, musimy znaleźć odpowiedni motocykl. Tu wybór jest naprawdę spory. W zależności od budżetu, jakim dysponujemy, możemy przeglądać ogłoszenia, zaczynając od leciwego Suzuki DR 650, Hondy NX, które możemy nabyć nawet poniżej 5 000 zł, do najnowszego BMW GS za ponad 70 000 zł.

Extream enduro

Jeśli jednak turystyczna jazda daje nam za mało adrenaliny, to czas spróbować extream enduro. To dużo bardziej wymagający dla motocykla i motocyklisty teren. Tu spotykamy na swojej drodze głębokie błota, leżące konary drzew, ostre podjazdy i zjazdy, piach, płynące rzeczki, śliskie korzenie, kamienie i inne naturalne przeszkody. Tu nasz pojazd musi być lekki, zwinny i mocny. W przypadku extream enduro jak i motocrossu nie powinniśmy żałować pieniędzy na maszynę i kupić najnowszy model, na jaki nas stać.

Należy pamiętać, że często starsze roczniki okazują się zmęczone życiem i po kupnie takiego motocykla czeka nas jeszcze dużo innych wydatków. Silniki tych motocykli mają niewielką pojemność (250 lub 450) i stosunkowo dużą moc (od 30 do 60 KM), co powoduje częste serwisowanie sprzętu.



Motocross

Czym się różni Motocross od enduro? Motocross to wyścigi po specjalnie przygotowanym torze, gdzie liczy się jedynie czas okrążenia. Jako urozmaicenie trasy mamy tam hopy do skakania, woopsy i wysokie bandy w zakrętach. Na pierwszy rzut oka motocykle crossowe różnią się od enduro tylko tym, że nie mają lamp i nie można ich zarejestrować. Jednak zagłębiając się dalej w temacie, te crossowe mają większą moc, sztywniejsze zawieszenie, inaczej zestopniowaną skrzynię biegów i kilka innych „drobiazgów”.





Trial

Ostatnią kategorią motocykli offroadowych jest trial. Jest to najtrudniejsza technicznie dyscyplina motocyklowa, którą możemy porównać do extream enduro, jednak prędkości są tu mniejsze, a przeszkody znacznie trudniejsze. Trialowe motocykle są jeszcze lżejsze od cross czy enduro. Mają krótko zestopniowaną skrzynię biegów, co powoduje podrywanie przedniego koła praktycznie w miejscu i na każdym biegu, a także rzadko posiadają kanapę, ponieważ jazda trialem wymaga nieustanego stania na podnóżkach.

Strój

Gdy już mniej więcej wiemy, w jakim terenie i na jakim motocyklu chcemy jeździć, to czas pomyśleć nad odpowiednim ubiorem. Przede wszystkim powinniśmy zwrócić uwagę na zabezpieczenie naszych nóg. Dobre buty to podstawa i nie możemy uwzględniać tu żadnych półśrodków typu głany, buty trekkingowe, wojskowe, czy inne wynalazki.

Obuwie musi być motocyklowe i przystosowane do jazdy w terenie. Mnie przez krótki okres zdarzyło się jeździć w butach do jazdy sportowej i po miesiącu wyglądały one gorzej niż po 3 latach użytkowania na szosie, nie mówiąc o licznych obtarciach nóg. Niestety, takie buty są dosyć drogie. Ceny najtańszych, które można założyć na nogi, zaczynają się od 400 zł, a takie przyzwoite to już koszt rzędu 700-1 000 zł.

Kolejną ważną sprawą są ochraniacze kolan. Niestety, nasze stawy są bardzo skomplikowanymi i awaryjnymi narządami, dlatego też powinniśmy szczególnie o nie dbać. W przypadku offroadowej jazdy motocyklem kontakty z glebą będziecie zaliczać bardzo często i tyczy się to zarówno początkujących, a także mistrzów świata. Mówienie, że „na początku będę jeździł rozważnie i nie będę się przewracał” jest okłamywaniem samego siebie. Kiedyś przed jazdą nie chciało mi się

przebierać i postanowiłem, że dzisiaj będę jeździł „lajtowo”, dlatego też postanowiłem nie zakładać ochraniaczy kolan. Efektem tego był upadek na ostry kamień. Przez trzy tygodnie miałem przerwę od motocykli, a przez trzy dni ledwo mogłem chodzić.

Ceny najtańszych ochraniaczy kolan zaczynają się od 200 zł i dobrze, żeby były to ochraniacze z przegubem, który ułatwi nam zginanie kolana. Jeśli jednak zamierzamy poważnie zacząć się bawić w cross czy enduro, to warto pomyśleć nad ortezami, które oprócz ochrony przed uszkodzeniami mechanicznymi chronią także nasze więzadła.

Kolejnym ważnym elementami naszego ubioru jest też zbroja (buzer) i kask. Przez kilka lat nie miałem poważniejszego wypadku, dlatego zbroja i kask chroniły mnie jedynie przed uderzeniami kamieni i gałęzi, a także przy niegroźnych upadkach na twardej teren. Gdy nie chcemy wyglądać jak „Robocop”, w naszych ochraniaczach możemy dokupić jeszcze specjalne spodnie i bluzę offroadową, która poza wyglądem, gamą wzorów i kolorów jest jedynie minimalnym zabezpieczeniem naszego ciała. Równie dobrze możemy jeździć w dresach czy jakimkolwiek innym ubraniu.

Mam nadzieję, że tym artykułem wyjaśniłem część pytań i wątpliwości osobom, które chcą stawiać pierwsze kroki w cross albo enduro. Są to podstawy i pominąłem tu kilka zagadnień, które będę rozwijał w kolejnych artykułach. W następnym numerze bierzemy się za porównanie dwóch motocykli, które najczęściej są wybierane jako pierwszy motocykl enduro: Yamaha DT 125E i Suzuki DRZ 400S.

Piotr Gilewski



Mówimy o ludziach, nie o rzeczach



radio na dwóch kołach
MOTORADIO

Z pomysłodawcą Motoradia **Dariuszem Chlebdą** rozmawia **Mariusz Sawa**



SD: *Jesienią ubiegłego roku minęły dwa lata, od kiedy we wszechświecie słyszą Motoradio. Przypominam sobie, że w Krakowie miałem przyjemność brać udział w pierwszych urodzinach rozgłośni. My z naszym kwartalnikiem wtedy dopiero zaistnieliśmy. W waszym przypadku obecnie macie za sobą grubo ponad dwa lata. Jakie refleksje towarzyszą ci w związku z minionym okresem?*

MR: Właściwie pierwsze co powinienem powiedzieć, to podziękować Wam za wspieranie nas. Natomiast podsumowując dwa lata, muszę przyznać, że powstaliśmy w dość ciężkim czasie, czyli w dobie kryzysu gospodarczego. Wiązały się z tym utrudnienia w rozpoczęciu działalności i organizacji. Na szczęście mnie, pomysłodawcę, wsparły osoby, które włączyły się bardzo aktywnie w tworzenie i funkcjonowanie radia. Wydarzenia w roku pierwszym toczyły się siłą rozpędu. Radio, jako nowa inicjatywa, zostało przyjęte entuzjastycznie. Byliśmy z niego zadowoleni. Zaczęliśmy być rozpoznawalni w świecie motocyklowym. Udało się nam nawiązać współpracę z innymi organizacjami, portalami, instytucjami. W drugim roku było

o tyle lepiej, że nie wszędzie musieliśmy się wpraszać, zapraszano nas, a na początku mieliśmy z tym dość poważny problem. Jednocześnie po roku działalności zaczęliśmy odczuwać zmęczenie materiału.

SD: *Czy jako pomysłodawca wzorowałeś się na innym radiu?*

MR: Kiedyś moim marzeniem było mieć własne radio. Bawiłem się na początku w piracką rozgłośnię o zasięgu kilkuset metrów. Byłem fanem powstawania krakowskiego, dzisiaj bardzo komercyjnego, radia. Przypominam sobie, że w jego przypadku wszystko rodziło się w bólach. Śledziłem ich początki, znałem właściciela, który mnie inspirował. Wtedy jeszcze nie byłem motocyklistą. Jeździłem od niedawna, od ośmiu lat. Poznałem ludzi, zafascynowałem się nimi i wpadłem na pomysł, by swoje marzenie połączyć z pasją motocyklową. W Internecie wyczytałem, że istnieją możliwości założenia takiego radia. Jednakże przez dłuższy czas o tym mówiłem, ale nic nie robiłem. Rasta podsyłała mi linki, instrukcje i stwierdziłem pewnego dnia: dobra, zabieram się za to. Pojechałem więc motocyklem do sklepu muzycznego, kupiłem mikrofon i mikser oraz trochę kabli. Od kolegi przejąłem lokal. Wszyscy się



do tego zapaliliśmy. Najpierw tworzyliśmy we własnych głowach i kartkach. Od tego była właśnie Rasta która, jak „wzorowa sekretarka”, wszystko skrupulatnie spisywała. Pomogli mi Kurczak, Jacek W., którzy wspierają nas do dzisiaj. Udało nam się nawiązać współpracę z kilkoma portalami.

SD: Czy skład redakcji jest wciąż taki sam?

MR: Jest pewna rotacja, kilka osób w roku, ale trzon stanowi cztery, pięć osób plus kilka „dobrych duchów”, które nam dobrze życzą i w razie potrzeby pomagają od strony technicznej czy organizacyjnej na imprezach. Stała grupa jest co prawda mała, ale jeśli policzymy tych, którzy dorywczo z nami współpracują, to jest ich dość dużo. Korzystając z okazji chciałem podziękować wszystkim, którzy tworzą Motoradio. Dodam, że niektóre osoby trafiały do radia całkiem przypadkowo, tak jak np. redaktor Gacek. Przyszedł na jedną z audycji jako gość, a teraz jest jednym z nas. Początki czasem były trudne. Wie o tym realizator Janek, który na początku doprowadzał mnie do szału, a teraz nie wyobrażam sobie radia bez tych ludzi.

SD: Czy Motoradio jest sukcesem?

MR: Dla nas na pewno tak. Można też wymienić kilka innych sukcesów. Świat motocyklowy był do pewnego czasu postrzegany bardzo negatywnie, nie miał zbyt wielu swoich przedstawicieli. Powstało kilka stowarzyszeń, które zaczęły występować w ich

imieniu. Mam tu na myśli choćby Motoautostradę, która walczyła z płatnymi autostradami. Wywalczyła dla motocykli w Krakowie możliwość jazdy po bus basach. Sukcesem można określić wizerunek motocyklisty, który się powoli zmienia na lepsze, staraliśmy się o to poprzez swoją aktywność. Po to jesteśmy, by propagować dobre inicjatywy. Motocykliści są indywidualistami, ale robią dużo dobrego w grupie. W Małopolsce odbyło się wiele szkoleń z dziedziny bezpiecznej jazdy, w których uczestniczyliśmy oraz które relacjonowaliśmy. Na pewno miał na to wpływ tragiczny rok 2012, który pobił wszelkie niechlubne rekordy wypadków motocyklowych. Naszym sukcesem jest również współpraca z policją. Z racji, że sam jestem policjantem, było nam w tym łatwiej. Motoradio pozwoliło na poważne traktowanie motocyklistów. Stowarzyszenia Grupa Południe, Moto Corde – robią wiele fajnych rzeczy, które dzięki radiu udało się „sprzedać”, dotrzeć z tymi inicjatywami do mnóstwa osób. Powiodła się zmiana podejścia do motocyklisty wśród ludzi niezwiązanych z branżą: zainteresowanie udziałem w szkoleniach, czy chociażby machanie rękami na paradach. Przez Motoradio pokazaliśmy, ile dobrego można robić w związku z motocyklami.

SD: Wszystkie cele, które osiągnęliście realizujecie poprzez audycje. Spoglądając na ramówkę widać kilka programów. Czy były to z góry ustalone audycje, na samym początku?

MR: Ramówka powstała podczas pracy, trochę na skutek burzy mózgow. Na przykład

„Forumowisko” było pomysłem Rasty. Była to pierwsza audycja. Ona ją napędziła i konsekwentnie realizuje. Z czasem wykuły się inne pomysły. Podczas uczestnictwa w zawodach żużlowych powstał „Wiraż”, który jest dość rozpoznawalny.

SD: Jaka jest istota Motoradia?

MR: Podczas pierwszej współpracy z portalami motocyklowymi uderzyło mnie, że tam się pisze o rzeczach. My natomiast staramy się zajmować ludźmi, nie rzeczami. W związku z tym ciężiej jest się przebić na rynku reklamowym. Mówimy i piszemy o ludziach, nie o rzeczach. Słuchacze to doceniają. Właśnie dlatego trzeba przetrwać. Jak już powiedziałem – w pierwszym roku towarzyszyła nam euforia, ale teraz należy tylko realizować to, co się ma w planach, nie ponad swoje siły, ale przede wszystkim nie zniknąć. I można powiedzieć, że ogień wciąż jest, dzięki osobom, które poświęcają ogrom swojego prywatnego czasu, pracując wytrwale: Rasta, Gacek, Janek. Musi być pasja i chęć, bo pieniądze wszystkiego by nie załatwiły. Nie zarabiamy na radiu, aczkolwiek mamy takie pobożne życzenia. Na dzień dzisiejszy dokładamy do niego. Chciałem uspokoić niektórych radiosłuchaczy, że nie muszą na razie liczyć nam kasy.

SD: Nie targają wami afery finansowe?

MR: Są afery finansowe! W tym sensie, że wydatki mamy coraz większe. Próbowaliśmy pozyskać reklamodawców. „Fajne rzeczy ro-

bicie, ale jednak nie...” – mówią nam. Wyczuwam tu trochę stereotyp, że odbierają nas jako centusiów krakowskich, jest w tym chyba nieco prawdy.

SD: Co możecie powiedzieć o swoich słuchaczach?

MR: Po pierwsze dziękuję wszystkim, którzy nas słuchają, a także wszystkim tym, którzy mówią, że nas nie słuchają, a słuchają. Wśród nas nie ma profesjonalnych dziennikarzy. Radio tworzą sami amatorzy. Uczymy się dziennikarskiego fachu. Trafiają się nam różni słuchacze i także tacy, którzy chcieliby sensacji. Mimo to bronimy się przed tego typu dziennikarstwem. Nie interesuje nas szlam, afery i brudy. Mieliliśmy czasem podczas audycji okazję rozwinąć wątek skandalu i to by nam pewnie przyniosło słuchalności. Staramy się być obiektywni i tym samym dbać o słuchacza, o jego rozwój, co nie jest łatwe. Może idealizujemy, ale chcemy nadal robić to, co robimy, w dotychczasowym stylu.

SD: Czy w czasie waszej działalności zaliczyliście jakieś wpadki dziennikarskie?

MR: Oj, tak – nie wspominam spraw technicznych, gdzie po rozmowie 10-minutowej okazało się że dyktafon nie jest włączony. Moją niechlubną wpadką było, jak pierwszy raz pojechaliśmy do Poznania relacjonować WMMP. Dla nas to była pierwsza relacja, nie znałem zawodników, pomyliłem „Pejsera” Piotrka Surowca z Pawłem Szkopkiem.

SD: Jakie macie plany na przyszłość bliższą i dalszą?

MR: Cieszę się z tego pytania, bo szykują się istotne zmiany. Chcemy przejść metamorfozę, poszerzyć target, otworzyć się na całą motoryzację, głównie sportową. Staniemy się Motoradiem, radiem bez dopisku „na dwóch kołach”. Pojawiają się nowe audycje. Mamy już zaklepane patronaty nad ciekawymi imprezami, o szerokim zasięgu medialnym. Chcemy się rozwijać. Na pewno

nie uciekamy od motocyklistów. To zawsze będzie dla nas głównym tematem. Chcemy się jednak bliżej zająć ludźmi, którzy biorą udział w wyścigach. W sferze naszych marzeń jest wejść w eter. Podobno marzenia się spełniają.

rozmawiał: **Mariusz Sawa**

MIEJSCA WARTO ODWIEDZENIA

IZBA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO...



...zaprasza na wystawę:

SKARBY
Z
PODDASZA



Izba Dziedzictwa Kulturowego we Fromborku jest kontynuacją kolekcjonerskiej pasji pani Zuzanny Falińskiej, która przekazała swój zbiór dawnych przedmiotów Fundacji im. Mikołaja Kopernika we Fromborku. Temu zbieractwu z życzliwą uwagą przypatrywało się całe miasto służąc życzliwą pomocą. Pani Falińska, była osobą znaną uczestnikom akcji harcerskiej „FROMBORK 1001” jako „ciocia Zuzia”. Wszak Frombork jest uważany za miasto harcerzy. Z jej pogaduszek, wspomnień przy pączkach i pierogach, zrodziły się „Spotkania na przyzbie” do dzisiaj kontynuowane przez następców.

Wystawa, którą można dzisiaj zobaczyć jest ekspozycją rzeczy zastanych w gruzach Fromborka oraz przywiezionych przez nowych mieszkańców Warmii z domów pozostawionych na terenach zabużańskich oraz znajdujących się w innych regionach Polski. Dawniej przecieradła i kapy tkano na domowych krosnach, na polach kwit len, gotowano jedzenie na kuchni, gdzie palono drewnem, inaczej też odbywało się pranie i prasowanie. Sprzęty i narzędzia wyrabiano w gospodarstwie. Te dawne czasy, dzisiaj znane tylko z filmów i zachowanych pamiątek można tu wspominać. Osobna, znaczna kolekcja, stanowią hafty i koronki wykonane przez mieszkanki Fromborka.

Niezwykłą mieszkanką Fromborka była artystka tkaczka, Barbara Hulanicka, która uprawiała tkaninę podwójną, charakterystyczną dla Warmii i Mazur, a także projektowała fantazyjne bajkowe gobeliny. Artystą ludowym był Stanisław Białczak, który rzeźbił niezwykle udane ptaszki. Pieniądże zdobywane z ich sprzedaży przeznaczal na loty samolotem, był bardzo znaną postacią.

Nowsze czasy przypominają dawne płyty, adaptory i inny sprzęt grający. Zwiedzając można posłuchać starych przebojów muzycznych, które znowu cieszą się popularnością, piosenek w wykonaniu Anny German, Jerzego Połomskiego, Stawy Przybylskiej i innych...

Lokalizacja:

Izba Dziedzictwa Kulturowego
„SKARBY Z PODDASZA”
14-530 Frombork
ul. Katedralna 6 (teren plebanii)

OTWARTE CODZIENNIE
w godzinach 10:00 - 16:00

WSTĘP WOLNY



NOWY PROGRAM HENRY'EGO COLE'A

Najwspanialsze trasy motocyklowe świata

Ostatnie wyzwanie



Henry Cole przywykł do przemierzania tysiąca mil przez kontynenty, jednak w Ostatecznym Starciu, próbuje pokonać tylko jedną milę ale szybciej niż ktokolwiek inny przedtem.

Brough Superior, ikona brytyjskiego przemysłu motocyklowego, zaproponowała Henry'emu wzięcie udziału w wyścigu, odbywającym się w Bonneville Salt Flats w Utah, w którym spróbowaliby pobić światowy rekord szybkości na klasycznym motocyklu z wczesnych lat 50. To jedyna taka w życiu okazja, jednak tego typu rekordy nigdy nie są łatwe do osiągnięcia. Na początek dziewięćmiesięczne przygotowania oraz

wypadek, który mógł spowodować wycofanie się Henry'ego z pogoni zanim rozpoczęła się ona na dobre. Zmagający się z fizycznymi i psychicznymi urazami, które wypadek spowodował, Henry spotyka się w końcu z zespołem Brough Superior w Los Angeles. Spędza kolejne tygodnie na przygotowywaniu motocykla w jednym z najlepszych warsztatów na świecie – Big Dog Garage w Burbank, należącym do Amerykańskiego gospodarza programów, Jay'a Leno.

Podczas gdy zespół robi ostatnie poprawki przy motorze, Jay Leno pokazuje Henry'emu swoją zdumiewającą kolekcję motocykli wyścigowych.

Wkrótce potem, Henry wraz z trzydziestoosobowym zespołem, przybywa do legendarnego miejsca spotkań – Bonneville Salt Flats. Jest to dwadzieścia mil kwadratowych pustki, gdzie temperatury sięgają 45 stopni Celsjusza, a jeżdżenie po soli jest jak jeżdżenie po śniegu. The Salt Flats są znane z rozrywania motorów na kawałki, soli atakującej każdą ruszającą się część i wysokości powodującej 30 procentową stratę mocy motocykla. To jedno z najbardziej nieprzyjaznych środowisk na świecie.

Po pięciogodzinnym oczekiwaniu w dotkliwym upale, ubrany w czarny kombinezon Henry znajduje się na starcie pięciomilowego, prostego jak strzała, toru wyścigowego. Pierwsze dwie mile poświęci na rozpędzenie się do pożądanej prędkości, następnie pokona mierzony dystans jednej mili, aby ostatecznie dwie mile wykorzystać na wyhamowanie. Jeśli mu się powiedzie, będzie musiał cały wyścig powtórzyć z drugiej strony toru, aby otrzymać średnią prędkość rekordu szybkości.

Ten wyczyn będzie bardzo niebezpieczny i w konsekwencji może doprowadzić do śmierci. Dlatego właśnie nazywa się to The Ultimate Challenge.

Odcinek 1 – Building a Dream

Zakrecony na punkcie motorów Henry Cole, próbuje osiągnąć rekord szybkości na klasycznym motocyklu w The Bonneville Salt Flats w Utah. W pierwszym odcinku, Henry przechodzi pozytywnie komplet jazd próbnych, jednak jedna z nich kończy się wielkim wypadkiem. Wychodzi z tego z połamanymi kośćmi i przechodzi operację. Czy czas pozwoli na długotrwałą rehabilitację, czy Henry będzie musiał zrezygnować z tej jedynej w życiu okazji aby pobić rekord szybkości w The Bonneville Salt Flats?

Odcinek 2 – LA Countdown Begins

Z kilkutygodniowym zapasem czasu, Henry otrzymuje zgodę swojego lekarza aby uczestniczyć w wyścigu w The Bonneville Salt Flats. Jednak najpierw udaje się on do warsztatu w Los Angeles, gdzie spotyka się z trzydziestoosobowym zespołem, który ma przygotować motocykle do wyścigu. Właściciel tego najsłynniejszego warsztatu na świecie, Jay Leno, pokazuje Henry'emu swoją prywatną kolekcję liczącą ponad 200 motorów. Henry ma również okazję aby podziwiać proces tworzenia motocykli podczas wizyty w dwóch najbardziej wpływowych fabrykach w Kalifornii. Po szeregu intensywnych przygotowań, wszyscy są gotowi aby wyruszyć do Bonneville.

Odcinek 3 – Utah No Turning Back

Podczas gdy zespół wprowadza ostatnie poprawki do motorów, Henry Cole spotyka kilku niesamowicie ekscentrycznych mężczyzn, którzy powracają do Bonneville każdego roku, aby zaspokoić swoje pragnienie ścigania się. W końcu, po roku przygotowań i planowania, Henry czeka przez kilka dni w bezlitosnym upale, aż dwóch kierowców sprawdzi i zabezpieczy tor wyścigu. Po przejściu kilku burz z piorunami oraz po naprawieniu ostatnich usterek Henry staje na linii startu aby odmienić historię świata motocyklistów i pobić rekord szybkości na zabytkowym motorze ze wczesnych lat 50. Niestety, zmierzy się on także z zagrażającym jego życiu doświadczeniem.



Już wkrótce na antenie



KONKURS

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

travel

CHANNEL

WORLD'S GREATEST
MOTORCYCLE RIDES

ON
TRAVEL CHANNEL

travel
CHANNEL

Zaproponuj najwspanialszą trasę motocyklową w Polsce i **wygraj** zestaw praktycznych gadżetów od **Travel Channel!**

Na Wasze propozycje tras, które mogłyby pretendować do miana "najwspanialszych w Polsce" czekamy do końca maja.

Piszcie na: konkurs@swoimidrogami.pl

Zapraszamy do zabawy!

NAGRODY UFUNDOWAŁ





RYCERZE ORŁA EAGLE KNIGHTS

Autor: **Greg Kogut**

Był rok 2013. Piętnasta rocznica utworzenia Unii Polskich Motocyklistów Świata „Orzeł Biały” zbliżała się wielkimi krokami. Założony w 1997 roku w Chicago polonijny klub zrzeszał teraz polskich motocyklistów w najdalszych zakątkach świata. Wszystko jednak miało się wkrótce zmienić. Tragiczna śmierć Mirka „Szpiega” Nazgowicza, założyciela oraz lidera Orła Białego, okazała się być miażdżącym ciosem, z którego klub nie był w stanie się otrząsnąć.

W obliczu braku mocnego i charyzmatycznego przywództwa oraz narastających konfliktów wewnętrznych szeregi Orła Białego zaczęły stopniowo się wykruszać. Pojawiły się sprzeczne wizje dalszej działalności klubu, a kolejne dy-

rektywy narzucane przez nowy zarząd okazały się nie do przyjęcia przez większość członków. Nadszedł czas zmian. Większość ludzi, którzy zrezygnowali z członkostwa w Orle Białym, w dalszym ciągu chciała dumnie nosić godło swej ojczyzny na plecach. Narodziła się zatem idea, aby tradycje promowania polskiej kultury oraz turystyki motocyklowej kontynuować pod nowymi barwami, nosząc z godnością symbol polskości oraz broniąc honoru Orła niczym rycerze broniący niegdyś naszej umiłowanej ojczyzny. Zatem wspólną decyzją byłych Orłów z USA, Australii, Irlandii, Norwegii, Szwecji oraz Polski, 25 stycznia 2014 roku powstał polski klub motocyklowy o dumnie brzmiącej nazwie EAGLE KNIGHTS.





Mirosław „Szpiegu” Nazgowicz (1957-2013) Zawsze powtarzał, że chciałby odejść właśnie w ten sposób, robiąc to, co kochał najbardziej. Stało się to jednak zdecydowanie za wcześnie. Szpiegu spędził w siodle znaczną część swego życia, przemierzając w sumie motocyklem kilkaset tysięcy mil, przecinając amerykańską krainę przy akompaniamencie gromkiego pomruku swej maszyny, odciskając się w pamięci wszystkich jako charakterystyczny, polski harleyowiec w majestatycznym cylindrze. Szpiegu w swym niecodziennym kapeluszu był rozpoznawany na każdym zlocie motocyklowym. Ten, niejako, znak rozpoznawczy obwieszcał wszystkim dookoła, że w mieście na swych Harley’ach pojawiła się właśnie polska ciężka kawaleria. A trzeba przyznać, iż pojawiała się zawsze ku zadowoleniu ogółu, gdyż

Szpiegu cieszył się ogromnym szacunkiem i estymą, nie tylko wśród polskiej braci motocyklowej.

Szpieg pozostawił po sobie znamienite dziedzictwo. Dzięki swej charyzmie, jak również nietuzinkowej osobowości oraz niesamowitej pasji i oddaniu dla sprawy, zdołał skupić wokół swojej inicjatywy kilkuset polskich entuzjastów motocykli oraz podróży motocyklowych, zarówno w USA, jak również w Europie i Australii, tworząc tym samym pokaźnych rozmiarów organizację o światowym zasięgu, jaką bez wątpienia stała się z czasem Unia Polskich Motocyklistów Świata „Orzeł Biały”. Mimo iż niejednokrotnie spotykał się z krytyką, nigdy się nie poddał, nie ustając w swych wysiłkach i uparcie dążąc do celu, jakim była próba zjednoczenia polskich motocyklistów na

obczyźnie. Była to próba jak najbardziej udana. Dziś my, spadkobiercy idei Szpiega, w nowych barwach będziemy kontynuować jego dzieło. Jeszcze Polska nie zginęła.

Wielki pasjonat motocykli. Patriota oddany sprawie promowania Polski oraz polskiego motocyklizmu na emigracji. Podróżnik i organizator niezliczonych wypraw motocyklowych. Pomysłodawca wielu akcji charytatywnych. Brat, ojciec i przyjaciel. Człowiek o wielkim sercu, które biło niczym silnik Harley’a. Mirosław „Szpiegu” Nazgowicz opuścił nas na zawsze, odjeżdżając na swym ukochanym motocyklu w ostatnią podróż.

ONLY FOR

VULCAN RIDERS



VULCANRIDERS.PL
SHOP FOR RIDERS

www.vulcanriders.pl

OPODATKOWANIE SPADKÓW

Z pytań od czytelników.



KANCELARIA DORADZTWA PODATKOWEGO
MARIUSZ GOTOWICZ

www.gotowicz.pl



Jednym z często poruszanych w toku audycji, spotkań szkoleniowych, czy innych publicznych pogadanek na tematy podatkowe, jest opodatkowanie spadków i darowizn. Dominuje kwestia spadkowa, a szczególnie opodatkowanie otrzymanego (odziedziczonego) spadku. Niemniej darowizny, jak i ich opodatkowanie są tematem, który nabiera coraz to większej popularności. Oczywistym jest, że kwestia darowizny czy spadku, jak i opodatkowania tych zdarzeń, w bogacącym się społeczeństwie, nabiera istotnej wagi. W tym artykule poruszone zostanie spadkobranie i opodatkowanie spadku. W następnym numerze Kwartalnika omówione będą kwestie darowizn i ich opodatkowania.

Przypomnieć więc trzeba, że od 1 stycznia 2007 r. zmianie uległy przepisy obowiązujące przez bardzo długi okres. Od tego momentu dziedziczenie spadku może być zwolnione z podatku od spadków i darowizn, o ile spadkobierca w okresie sześciu miesięcy zawiadomi właściwego naczelnika urzędu skarbowego o nabyciu spadku.

Kolejnym istotnym warunkiem, jaki budzi bardzo wiele kontrowersji i niezrozumienia, jest data dziedziczenia.

Wprowadzając korzystny przepis ustawodawca uznał, że będzie on obowiązywał tych spadkobierców którzy będą dziedziczyć majątek od osób zmarłych w roku 2007 i latach późniejszych. W przypadku osób zmarłych przed dniem 1 stycznia 2007 r. w zakresie

opodatkowania spadku obowiązywać będą stare zasady. Tym samym w okresie przejściowym szczególnego znaczenia nabiera data śmierci osoby, po której będziemy mieli prawo do dziedziczenia.

W tej sytuacji kluczową rolę nabiera moment otwarcia spadku przez który rozumiemy – zdarzenie prawne, polegające na przejściu spadku ze spadkodawcy na spadkobiercę lub spadkobierców.

W polskim prawie cywilnym otwarcie spadku następuje w chwili śmierci spadkodawcy! Kwestia ta została jednoznacznie uregulowana w art. 924 i 925 kodeksu cywilnego. Data zgonu wskazuje, do których przepisów ustawy o podatku od spadków i darowizn mamy sięgać, czy do tych które obowiązywały do dnia 31 grudnia 2006 r., czy też do tych, które obowiązują od dnia 1 stycznia 2007 r.

Przykład 1:

Spadkodawca zmarł w dniu 20 lipca 2003 r. Do dnia dzisiejszego nie przeprowadzono postępowania spadkowego. Czy spadkobierca zapłaci podatek spadkowy?

Tak, bowiem zastosowanie będą miały przepisy z roku 2003, a te zwolnienia nie przewidywały. Podatek naliczony zostanie co prawda w roku 2014, ale w oparciu o stare przepisy. Spadkobierca musi złożyć zeznanie podatkowe SD-3 w terminie miesiąca od dnia uprawomocnienia się postanowienia

sądu o nabyciu spadku. Wystąpi podatek spadkowy i będzie trzeba go zapłacić. O ile zmieścimy się w terminie, to nie zapłacimy odsetek!

Przykład 2:

Zmarły w dniu 12 marca 2012 r. mąż pozostawił testament, zapisując cały majątek jednej z córek. Na podstawie aktu dziedziczenia spisane u notariusza córka weszła w posiadanie spadku w dniu 25 stycznia 2014 r. Od tej daty liczy się sześciomiesięczny termin zgłoszenia spadku do właściwego naczelnika urzędu skarbowego. Obowiązek ten realizuje notariusz, acz zawsze warto po jakimś czasie sprawdzić czy zgłoszenie wpłynęło. W tym przypadku nie wystąpi podatek spadkowy bez względu na wartość spadku.

Innym nad wyraz częstym pytaniem jest to, czy spadek muszę przyjąć, czy mogę go odrzucić obawiając się długów (np. kredytów), jakie mógł pozostawić zmarły.

Trzeba jednoznacznie podkreślić, że nie ma przymusu przyjęcia spadku. Niemniej trzeba wykazać się aktywnością, bowiem bierna postawa oznaczać będzie przyjęcie spadku ze wszelkimi tego skutkami, zarówno na płaszczyźnie majątkowej, jak i podatkowej!

Aby uniknąć odziedziczenia długów, należy mieć rozeznanie jak wyglądają finanse

osoby zmarłej. Jeżeli jest to niemożliwe, to powinniśmy się zabezpieczyć i przygotować finansowo do przyjęcia spadku. Często bowiem jest tak, że przyjmujemy spadek i musimy sprzedać to, co odziedziczyliśmy, aby spłacić długi. A zdarza się również i tak, że będziemy musieli dołożyć do masy spadkowej, ale już z naszego osobistego majątku.

Nie zawsze jednak istnieje możliwość ustalenia długów, a często i samego stanu majątku. W tej sytuacji mamy sześć miesięcy, aby spadek odrzucić albo przyjąć go z tzw. dobrodziejstwem inwentarza. Szczególnie dotyczy to spraw, gdy spadkodawca już zmarł. Z uwagi na zmiany, jakie wejdą do prawa spadkowego z mocy ustawy, dziedziczyć będziemy do wysokości majątku, co ograniczy konieczność spłaty sporych nie rzadko zobowiązań.

Należy też pamiętać, że osoba, która zrzekła się spadku jest przez prawo traktowana tak, jakby nie dożyła do otwarcia spadku, co oznacza, iż spadek „wędruje” do kolejnej osoby np. wnuczki. O ile przykładowa wnuczka jest niepełnoletnia, to ewentualne długi dziedziczy wyłącznie do wysokości aktywów spadku, czyli do wysokości majątku. Jednak gdyby ta osoba była już pełnoletnia, to musi również albo spadek odrzucić, albo przyjąć z dobrodziejstwem inwentarza. Również w tym przypadku termin sześciu miesięcy liczony jest od dnia otwarcia spadku, albo w szczególnych przypadkach od dnia, gdy o dziedziczeniu się dana osoba dowiedziała. Odrzucenie spadku przez wnuczkę (pełnoletnią) powoduje, że spadek dalej „wędruje” do dziecka wnuczki... O ile nie ma spadkobierców w prostej linii, to spadek

może przypaść rodzeństwu lub jego dzieciom. Także tu pamiętać trzeba o możliwości dziedziczenia długów.

Wracając do małoletnich wskazać trzeba, że nie ma możliwości, żeby dziecko przyjęło długi spadkowe wprost, czyli wtedy kiedy przejmuje się cały majątek, ale i odpowiada za wszystkie zobowiązania zmarłego. Wymagana jest tu zgoda sądu rodzinnego i opiekuńczego. Takiej ochrony nie posiadają jednak osoby dorosłe, acz stan ten ulegnie zmianie z uwagi na modyfikacje, nad którymi pracuje już Komisja Kodyfikacyjna Prawa Cywilnego.

Kolejnym zagadnieniem o którym trzeba wiedzieć i ... pamiętać, jest możliwość dziedziczenia spadku po najbliższych, mimo braku jakiegokolwiek naszej aktywności w tym zakresie. Unikanie przeprowadzenia spadku nie ochroni nas przed dziedziczeniem długów, gdyż każda osoba mająca interes prawny (np. wierzyciel zmarłego) może wystąpić jako wnioskodawca i domagać się przeprowadzenia spadku. W efekcie możemy, o ile nic nie zrobimy wcześniej, odziedziczyć długi i ciężary. Okres sześciu miesięcy jest bowiem terminem zawitym i nie da się go przywracać. Inaczej sprawa wygląda, gdy dziedziczymy po dalszych krewnych i nie mogliśmy wiedzieć o ich śmierci. Jest to już jednak zupełnie inna historia.

Opodatkowanie spadku będzie zależało od stopnia pokrewieństwa i naszej aktywności względem fiskusa. Jeżeli należymy do najbliższej rodziny zmarłego i mieścimy się w tzw. grupie zerowej to nie zapłacimy żadnego podatku spadkowego, nawet jak

majątek jest bardzo duży wartościowo. Do grupy zerowej należą: małżonkowie, zstępni – czyli dzieci, wnukowie i prawnukowie, oraz wstępni – czyli rodzice, dziadkowie, jak też pasierb, rodzeństwo, ojczym i macocha. Poza bliskim pokrewieństwem trzeba bezwzględnie pamiętać o terminie zgłoszenia nabycia spadku! Gdy nie zgłosimy w ciągu sześciu miesięcy od daty nabycia spadku tego faktu naczelnikowi urzędu skarbowego, to mimo zwolnienia z podatku przyjdzie nam ten podatek zapłacić! Po otrzymaniu poświadczenia dziedziczenia, a szczególnie po uprawomocnieniu się postanowienia sądu spadku, koniecznie musimy złożyć zeznanie SD-Z2 w terminie w miarę jak najszybszym, aby uniknąć zapłaty podatku. Mimo tej samej długości – okres sześciomiesięczny – jest to inny termin i jest on liczony od innej daty. W przypadku rozliczenia się z fiskusem najważniejsza data, to data prawomocności postanowienia sądu lub poświadczenia dziedziczenia.

Na zakończenie tematu podkreślić wypada, że tematyka wynika z potrzeb Czytelników, a nie z mojego „czarnowidztwa”. Sam jestem motocyklistą i nie akceptuję potocznych ocen, jakie są naszym (motocyklistek i motocyklistów) udziałem. Obserwacja uczy, że to raczej my musimy się obawiać innych uczestników ruchu drogowego. Tak czy inaczej kwestia spadków i ich opodatkowania nabiera coraz większej wagi. Tematyka ta będzie poruszana w kolejnych numerach Kwartalnika.

Mariusz Gotowicz

REKLAMA



**AUTORYZOWANY
PUNKT SPRZEDAŻY
Kawasaki**

Zapraszamy do sklepu, w którym znajdziesz ciekawą ofertę na części i oleje Motul oraz Castrol. Specjalizujemy się w częściach do motocykli marki Kawasaki, której jesteśmy subdealerem. Stając się naszym klientem, możesz korzystać z ciekawych ofert jak i zarówno z programu rabatowego, przewidzianego dla stałych klientów.

W naszej ofercie znajdziesz również części, akcesoria, chemię do motocykli pozostałych marek (np. BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Harley-Davidson).

www.v-moto.pl



Harley-Davidson Club Eleven z Wrocławia serdecznie zaprasza na międzynarodowy zlot motocyklowy ELEVEN BIKE FEST 2014, który odbędzie się

w dniach 16-18.05.2014, w malowniczo położonym ośrodku wypoczynkowym Złoty Potok Resort (4 km od miejscowości Gryfów Śląski).

W programie mnóstwo atrakcji oraz wspaniałe koncerty gwiazd polskiej sceny rockowej:

BUDKA SUFLERA, WILKI, BIG CYC i KOBRAŃCOKA. Ponadto zagrają The LastRide, ZZ Top-SS Top cover, FreeBirds, Jem Dżem, AntyRadioCoverBand, Manson Band i 4 Szmary.

Budka Suflera obchodzi w tym roku 40-lecie i kończy swoją działalność artystyczną. Zagrają swój ostatni koncert dla motocyklistów z oficjalnym pożegnaniem.

Cena biletu wynosi 110 PLN i obejmuje: Rally-Pack, dwa śniadania, poczęstunek – oczywiście koncerty i pole namiotowe w cenie wejściówki.

Na miejscu zlotu znajduje się restauracja z wynegocjowanymi niskimi cenami dla uczestników, grille z szerokim zakresem dań, stoiska z lokalnymi specjałami i liczne stoiska handlowe różnych firm z branży motocyklowej. Odbędzie się również 30 minutowy pokaz laserowy i pokazy sztucznych ogni. Bardzo dobre, lokalne, kultowe, świeże, niepasteryzowane piwo Lwówek za jedyne 3,50 PLN za 0,5 l oraz cała gama mocniejszych alkoholi w niskich cenach.

Poza tym gwarantujemy mnóstwo konkursów i nagród dla uczestników zlotu, wycieczki dla chętnych po bardzo urokliwej okolicy z wieloma interesującymi miejscami, parada motocyklowa do Lubomierza (znanego z kultowych polskich filmów o Kargulu

MIĘDZYNARODOWY ZLOT MOTOCYKLOWY

HARLEY-DAVIDSON i PRZYJACIELE

ELEVEN BIKE FEST

ELEVEN 16-18.05 2014



H-DC

HARLEY-DAVIDSON CLUB ELEVEN

Serdecznie zaprasza na międzynarodowy zlot motocyklowy „ELEVEN BIKE FEST 2014”, który odbędzie się w dniach 16-18.05.2014 w malowniczo położonym ośrodku wypoczynkowym Złoty Potok Resort (4 km od miejscowości Gryfów Śląski).

W programie mnóstwo atrakcji oraz

KONCERT

PIATEK 16.05.2014

WILKI
4 SZMERY
JEM DŻEM
SS TOP

FREEBIRDS
ANTYRADIO COVERBAND



www.hdc11.pl

Złoty Potok Resort
Złoty Potok 42
59-820 Leśna
woj. dolnośląskie
www.zlotypotokresort.pl

SOBOTA 17.05.2014

BUDKA SUFLERA
Koncert - "Cień wielkiej góry"
BIG CYC
KOBRAŃCOKA

THE LAST RIDE
MANSON BAND

Więcej informacji na: www.11bikefest.pl

i Pawlaku), zwiedzanie zabytkowego browaru Lwówek Śląski i cała masa niespodzianek.

W okolicy naszej imprezy znajduje się duża baza noclegowa (hotele, pensjonaty, agroturystyka).

Do dyspozycji gości zlotowych będą busy osobowe, odwożące do miejsc noclegowych oddalonych od imprezy (4 PLN za 1 km).

Wykaz bazy noclegowej i więcej informacji znajduje się na naszej stronie zlo-

towej – www.11bikefest.pl.

Dla wszystkich ceniących sobie sen pod namiotem oferujemy pole namiotowe z sanitariatami, bez żadnych dodatkowych opłat.

Pozdrawiamy
HARLEY-DAVIDSON CLUB ELEVEN
www.hdc11.pl
www.11bikefest.pl

Moto GP 2014

Niesamowity rok w wyścigach



autor: Piotr Kropisz

Ten rok jest niezwykle... Niektórzy tak jak ja przygotowali już swoje motocykle do zimowego snu, tymczasem aura nam sprzyja. Na drogach nie ma śniegu, asfalt suchy, temperatura na plusie – czego chcieć więcej? Pogoda nas “nakręca” i z pewnością wielu myśli już, co będzie się działo w sezonie 2014. Osobiście najbardziej nie mogę się doczekać startu pierwszego treningu wolnego MotoGP.

Na początku, zanim przejdę do szczegółów, chciałbym wyjaśnić na czym tak naprawdę polega to niezwykle widowisko. Otóż są to wyścigi, do których startują motocykle kosztujące fortunę, o niewiarygodnych osiągnięciach. Można stwierdzić, że jest to taki odpowiednik Formuły 1 w świecie dwóch kółek. W MotoGP producenci wykorzystują możliwość testowania nowych rozwiązań i tech-

nologii, które być może za jakiś czas trafią do motocykli dla zwykłych obywateli, które można kupić u autoryzowanego dealera danej marki. Wyścigi te dzielą się na trzy kategorie: prototypowa klasa 250cc (Moto3), prototypowa klasa 600cc (Moto2) i klasa 1000cc MotoGP (prototypy + CRT).

Ci którzy nie oglądali wyścigów Grand Prix w sezonie 2013, naprawdę mają czego żałować. Nie brakowało emocji, czy też mrozących krew w żyłach sytuacji na torze. Bez wątpienia przyczynił się do tego Marc Marquez, który mam wrażenie, narzucił nowy poziom w dzisiejszych wyścigach Grand Prix. Już w sezonie 2012 pokazał nam niesamowitą wolę walki i chęć bycia najszybszym z najszybszych motocyklistów prototypowej klasy 600cc. Pamiętam, że w jednym z wyścigów osiągnął

coś niesamowitego i chyba nikt się tego nie spodziewał. Marc Marquez wygrał wyścig startując z ostatniego miejsca. Gdy to zobaczyłem nie mogłem uwierzyć, że coś takiego w ogóle jest możliwe. Wyglądało to jakby miał mocniejszy motocykl od pozostałych zawodników. Prawda jest jednak taka, że to nie dzięki maszynie odniósł zwycięstwo, lecz dzięki swojemu niezwykle talentowi. Już wtedy byłem pewien, że ten zawodnik w przyszłości zdobędzie tytuł Mistrza Świata MotoGP. Nie spodziewałem się jednak, że stanie się to tak szybko. Marc Marquez w wieku 20 lat jako debiutant osiągnął już to, czego niektórzy zawodnicy nie osiągają przez całą swoją karierę wyścigową – zdobył tytuł mistrzowski w najbardziej prestiżowej kategorii wyścigowej. To naprawdę wielkie osiągnięcie! Myślę, że Marc jeszcze długo będzie mieszał w pla-

nach swoim starszym kolegom z toru. Na forach motocyklowych prawie wszyscy zachwycali się młodym debiutantem. Mnie tak naprawdę urzekł jednak inny zawodnik. Jorge Lorenzo jako jedyny nie poddał się i konkurował z młodym debiutantem aż do ostatniego wyścigu. Jestem przekonany, że gdyby miał trochę więcej szczęścia, to dzisiaj Marc Marquez być może nie świętowałby swoich osiągnięć z sezonu 2013. Sytuacja Jorge skomplikowała się po jego upadku, podczas którego złamał obojczyk. Lorenzo nie zwlekał i natychmiast poddał się operacji mającej na celu skrócenie obojczyka za pomocą różnych metalowych części. To jednak nie koniec, ponieważ Por fuera wystartował do wyścigu będąc świeżo po zabiegu. Ból był ogromny! W moich oczach Lorenzo natychmiast urósł do rangi bohatera i naprawdę należy mu się najwyższy szacunek.





Wydawałoby się, że gorzej być nie może, ale kolejny raz pech zawitał i Lorenzo upadł po raz drugi (podczas innego weekendu wyścigowego). Musiał znów poddać się operacji, lecz tym razem nie pojawił się na polach startowych. Podobny pech miał Dani Pedrosa, który również złamał obojczyk, a w Aragonii praktycznie stracił szansę na swój wymarzony, pierwszy tytuł mistrzowski w klasie MotoGP. Przyczynił się do tego nie kto inny jak Marc Marquez, który zdążył nas przyzwyczaić do niesamowicie mocnego i późnego hamowania oraz walki łokieć w łokieć. Młody debiutant otarł się lekko o motocykl Daniego i zaraz potem Pedrosa zaliczył potężnego highside'a. Po tych wydarzeniach stwierdziłem, że młody debiutant zdobył tytuł nie tylko dzięki swojemu talentowi, ale także dzięki sprytowi i szczęściu, którego zabrakło jego rywalom.

Spora część osób wiązała też duże nadzieje z powrotem Valentino Rossiego na YAMAHE. Jednak teraz już wiemy, że sezon 2013 dla doktora nie był udany. Tylko raz wygrał wyścig, a to zdecydowanie za mało by móc zagrozić głodnemu zwycięstwa Marquezowi.

Zapowiada się niezwykle emocjonujący sezon 2014. Mam wrażenie, że może być nawet ciekawszy niż ubiegły za sprawą bardziej wyrównanej stawki. Dotychczas obok prototypowych konstrukcji stała klasa CRT, czyli motocykle z silnikiem rodem z maszyn drogowych (np. z motorem Aprilli RSV4). Sytuacja ma się poprawić i ma być więcej jednoślądów z prototypowymi silnikami, lecz nadal o nieco gorszej specyfikacji niż maszyny zespołów fabrycznych.

Sezon 2014 będzie też ciekawy z powodu zmiany barw niektórych zawodników. Przykładowo: Cal Crutchlow postawił sobie wyzwanie i przeszedł do zespołu DUCATI, Nicky Hayden powrócił na Hondę, Pol Espargaro zastąpił Cal'a w Tech3, a Scott Redding będzie kolegą zespołowym Alvaro Bautisty.

Czy młode wilki zagrozą aktualnemu Mistrzowi Świata? A może Valentino Rossi wjeździ się w końcu w YAMAHE i pokaże nam dobrą, starą szkołę? Czy Cal Crutchlow tak jak kiedyś Casey Stoner "ogarnie" DUCATI i będzie w TOP3? Myślę, że to mało prawdopodobne, ale wszystko jest możliwe. Dowiemy się o tym już w przedostatni weekend marca.

Szymon - siwy@lightspeedteam.pl

tel. +48 785 42 85 85

Tomasz - bsa@lightspeedteam.pl

tel. +48 607 60 42 28

nasza strona:

www.LightSpeedTeam.pl



NO BRAKES NO FEAR

LST

LIGHTSPEEDTEAM.PL



Szymon - siwy@lightspeedteam.pl

tel. +48 785 42 85 85

Tomasz - bsa@lightspeedteam.pl

tel. +48 607 60 42 28

nasza strona:

www.LightSpeedTeam.pl



NO BRAKES NO FEAR

LST

LIGHTSPEEDTEAM.PL

LightSpeedTeam zwraca się do Państwa z uprzejmą prośbą o finansowe wsparcie w nadchodzącym sezonie 2014.

Od czterech lat bierzemy udział w wyścigach drogowych(classic road racing) klasycznych motocykli wyścigowych. Dyscyplina ta jest całkowicie nieznaną w Polsce, jednak za granicą naszego kraju jest niezwykle popularna.

W wyścigach tych biorą udział motocykle wyprodukowane do 1978 roku, podzielone na klasy rocznikowe i pojemnościowe. Same zawody odbywają się na torach drogowych (trasa wytyczona jest po drogach publicznych



zamkniętych dla ruchu na czas zawodów), które są niezwykle widowiskowe i przyciągają rzesze widzów. Nasz team startuje na dwóch motocyklach w klasie "K", motocykle o pojemności powyżej 350cm wyprodukowane w latach 1950-1967.

Startujemy na TRIUMPH TR6C z 1964 (kierowca Szymon Spychała) oraz BSA A10 SuperRocket z 1959 (kierowca Tomasz Korzyniewski).

Obydwa motocykle są przygotowane przez nas do wyścigów i posiadają dokumenty FIM/UM dopuszczające je do startów w całej Europie. Nie bez znaczenia jest fakt że, byliśmy pierwszym polskim zespołem, który wystartował w tego typu zawodach.

Przez cztery lata startów nasz zespół odniósł kilka sukcesów, między innymi:

Kolstejnsky Okruh Branna(Czechy)

2011 1 miejsce

2012 3 miejsce

2013 2 miejsce

Czeska TT Horice (Czechy)

2012 3 miejsce

Nepomucky Trojuhelnik Nepomuk (Czechy)

2011 2 miejsce

2012 3 miejsce

2013 2 i 3 miejsce

W latach 2011 i 2012 Szymon Spychała zdobył w generalnej klasyfikacji 3 miejsce w mistrzostwach Czech. Podczas tegorocznych Mistrzostw Polski w budowie motocykli customowych zbudowane przez nas motocykle zajęły 1 i 2 miejsce w klasie Cafe Racer.

W nadchodzącym sezonie chcemy kontynuować nasze starty w mistrzostwach Czech oraz spróbować swoich sił na torach Europy zachodniej. Nowy sezon 2014 będzie również pierwszym rokiem startów w klasie sidecar na naszym wyścigowym Triumphi'e 650 z lat 60tych. Sidecary to najbardziej widowiskowa klasa w wyścigach motocykli klasycznych i jednocześnie klasa o najbardziej zaciętej rywalizacji.

Wyczyny kierowców i żywego "balastu" na wózku bocznym gromadzą rokrocznie największą liczbę widzów.

Będziemy wdzięczni za wszelką formę wsparcia finansowego lub pomocy w zakupie sprzętu i materiałów eksploatacyjnych.

Służymy miejscem reklamowym na strojach sportowych, motocyklach oraz na przyczepie do przewożenia sprzętu.

Jesteśmy płatnikami podatku Vat.

11 LISTOPADA
2013KAMPANIA SPOŁECZNA
TERAZ **Rock**
NIEPODLEGŁOŚCI

Dwa oblicza niepodległości

autor: **Paweł Michał Szymański**



Kiedy 11 listopada na ulicach Warszawy trwała regularna bitwa, kiedy palono tęczę na Placu Zbawiciela i wrywano płyty chodnikowe, grupa miłośników motocykli, historii, dobrej zabawy i po prostu zwykłych ludzi zebrała się w Sulejówku pod Warszawą. Chcieli w ten sposób wyrazić swój patriotyzm i świętować wspólnie ten dzień. Przed zabytkowym dworkiem „Milusin”, w którym mieszkał wraz z rodziną w latach 1923 – 1926 marszałek Piłsudski pojawiło się około trzystu motocykli. Były zabytkowe „Ruski” i Harleye, Gold Wingi, sporty, turystyki, motorowery, skutery, „Crossy” i piękne Vespy, które zresztą podróżowały wraz ze swoim

barem na kółkach. Wszyscy razem, w jednym celu i z jednym przekonaniem rozpoczęli „Rock Niepodległości”

Trudno opisać ten dreszcz, jaki przeszedł mi po plecach, kiedy wśród warkotu silników, zapachu oleju i benzyny ustawiły się kolejne motocykle. W grupach czy pojedynczo, każdy podporządkowywał się bez najmniejszych zastrzeżeń do wydawanych przez organizatorów poleceń. Kolumna była tak długa, że stojąc w połowie nie było widać jej początku. Moją uwagę zwróciła postawa mieszkańców, postronnych ludzi i po prostu spacerowiczów. Od samego Sulejów-

ka, skąd ruszyliśmy, poprzez całe miasto, aż na Żoliborz, wszyscy machali nam z uśmiechami na twarzy i pozdrawiali. Kiedy dochodziły już do mnie informacje o zamieszkach w centrum, pomyślałem jak bardzo może różnić się świętowanie. Z jednej strony brutalnie i agresywnie nastawieni chuligani, demolujący miasto w imię sam nie wiem czego a z drugiej zwyczajni, zadowoleni i życzliwi ludzie, traktujący ten wyjątkowy dzień jako okazja do spotkania, przejażdżki, rozmowy i uśmiechu. Czy niepodległość może mieć aż tak skrajnie różne twarze? W każdym razie w tym miejscu należy się zatrzymać i podziękować mieszkańcom Sulejówka za miłe i ciepłe przyjęcie trzystu ryczących z wydechów maszyn. Należy też i mówię to z pełną premedytacją i odpowiedzialnością, podziękować ludziom, którzy całą imprezę przygotowali. Zanim poproszę jednego z liderów akcji o słowo komentarza, osobiście pozdrawiam chłopców, którzy zabezpieczali cały przejazd. Zrobili to perfekcyjnie, a zadanie nie było wcale łatwe. Przejazd to około trzydziestu kilometrów przez miejskie skrzyżowania i ruchliwe ulice. Pomimo dość dużego rozciągnięcia kolumny, różnych typów maszyn, szybszych i wolniejszych, oni zawsze byli tam gdzie trzeba. Zapewniali bezpieczny i bezkolizyjny przejazd. Chapeau bas, a raczej kaski z głów.

Jednym z organizatorów imprezy „Rock Niepodległości” był Jacek Durlik. Człowiek, który robi w życiu wiele rzeczy, a jak robi to zawsze na sto procent. Tym razem również mocno zaangażowany, z megafonem w rękę i białą czerwoną opaską na rękawie. Poprosiłem go o krótki komentarz.

- Jacku, dwa słowa dla „Swoimi Drogami” o całej imprezie. Kto za tym stoi?

- „Rock Niepodległości” to przede wszystkim inicjatywa Małgorzaty Lendzion z agencji Sunrise Art., jak i całego zespołu wolontariuszy. Jestem jednym z nich.

- Powiedz mi, jaka jest Twoja rola w całym przedsięwzięciu?

- Od początku uczestniczę w inicjatywie, a od dwóch lat wpływam mocno na kształt parady motocyklowej, którą przejechałem razem z nami. Odpowiadam za stronę logistyczną i organizacyjną. Zależy mi, żeby była ona wizytówką tego dnia i tego święta. Aby była alternatywą dla przykrych zdarzeń, których tego dnia dzieje się dużo.



- W paradzie jechało około trzystu maszyn, to chyba dużo?

- Z każdym rokiem przybywa uczestników i mam nadzieję utrzymać tę tendencję.

- W takim razie tego życzymy organizatorom i Tobie. Na dzisiaj spokojnie możemy powiedzieć, że zrobiliście świetną robotę. Dziękujemy.

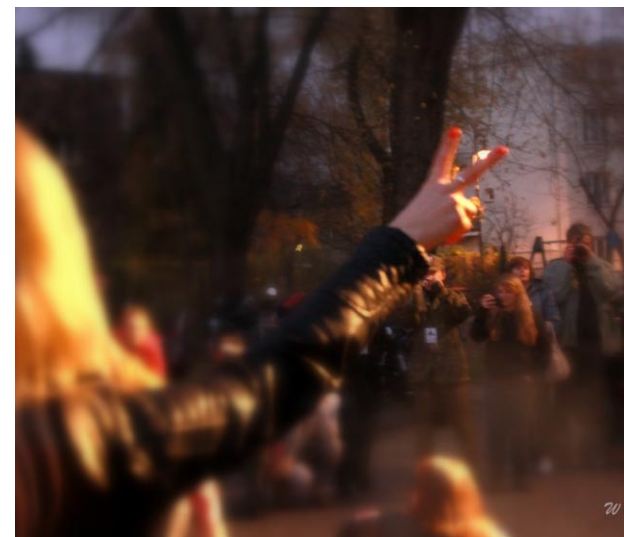
Oczywiście parada motocyklowa to nie wszystko. Dalsza część programu była kontynuowana już pod dachem, w Centrum Sztuki Fort Sokolnickiego, gdzie odbył się kameralny koncert „Rock Niepodległości”. Po przyjeździe została zrobiona pamiątka w formie fotografii, a każdy miał szansę na chwilę relaksu przy jedzeniu, czy innych napojach. Koncert, który rozpoczął się już w zapadającym zmierzchu, również zgromadził wielu zmarzniętych motocyklistów, którzy bardzo szybko rozgrzali się przy utworach zespołów „Zdobycy Pewnych Oskarów”, „Magnetar”, „Amnezja”, „Night Rider”, czy utalentowanej Natalii Sikory i zespołu Mięśnie”.

Na pewno należy też pamiętać o wystawie plenerowej, która odbyła się w ramach przedsięwzięcia i była częścią całej imprezy. Warszawiaci mogli podziwiać takie gwiazdy jak Maryla Rodowicz, Titus, Kora, Oddział Zamknięty na zdjęciach z wyjątkową gitarą elektryczną „Rock Niepodległości”. Jak napisali organizatorzy: „Teraz ROCK Niepodległości” to pokojowa i radosna kampania społeczna na rzecz celebrowania Wolnej Polski. Celem kampanii jest świętowanie Dnia Niepodległości ponad podziałami i promowanie radosnej formy obchodów tego święta wśród młodych ludzi. Świętujemy 11 listopada na wesoło, na rockowo i patriotycznie.” I trudno się z organizatorami nie zgodzić.

Pomimo niskiej temperatury, która w moim już średnim wieku, bywa uciążliwa przy jeździe na motocyklu, wracałem powoli przez moją Warszawę i rozmyślałem. Dlaczego w odległości kilku kilometrów od siebie dzieją się tak skrajne rzeczy? Dlaczego w centrum leżą kamienie, a na Żoliborzu ludzie przybijają sobie piątki, uśmiechają się do siebie i razem tańczą w rytm rockowej muzyki. Przecież jedni i drudzy mają na rękach

kawach biało czerwone opaski. Jedni i drudzy świętują odrodzenie Państwa Polskiego. Wszyscy nazywają siebie patriotami. W takim razie kto kłamie? Na pewno nie uczestnicy i organizatorzy imprezy „ROCK Niepodległości”. Zaświadczam, że nie.

Trzymajcie tak dalej, w następnym „Rocku” też się zobaczymy.





To jeszcze nie koniec...

„Dwa oblicza Niepodległości” to kolejny z artykułów, do którego wykorzystuję zdjęcia Magdaleny Denejko. Chciałbym żebyście poznali ją i jej twórczość, bo naprawdę wato. Oprócz dokumentacji ze zlotów i rajdów motocyklowych, Magda robi świetne zdjęcia przyrody i architektury.

Poprosiłem ją o kilka słów o sobie.

„Moja przygoda z fotografią rozpoczęła się w 1998 roku od przekazania mi przez Tatę Zorki 4, którą robił mi zdjęcia od pierwszych dni mojego życia. Aparat stoi teraz na honorowym miejscu i rzadko po niego sięgam. Nauczył mnie jednak pokory i szacunku dla kliszy, kadrowania i czasu poświęconego na obserwowanie otoczenia. To nim robiłam pierwsze zdjęcia kapliczek, chwil ulotnych i miejsc magicznych.

Zorkę zastąpiły aparaty cyfrowe. Dają więcej możliwości, szczególnie w trakcie jazdy w koszu lub jako „plecak”. Właśnie w takich sytuacjach czuję się najlepiej. Tworzenie fotorelacji z rajdów, zlotów i imprez motocyklowych to moja prawdziwa pasja. Tak jak powiedziała Diane Arbus “Napraw-

dę wierzę, że są rzeczy, których nikt nigdy by nie zobaczył, gdybym ich nie sfotografowała.” Wiem, że dla wielu moich koleżanek i kolegów, moje zdjęcia są miłą pamiątką i wspomnieniem z motocyklowych spotkań ludzi pozytywnie zakręconych. Wielu mi wybacza niedociągnięcia techniczne i amatorskie podejście. Sami często zapominają o wyciągnięciu na rajdzie swojego aparatu, „bo po co, skoro ja już jestem.” Często też mnie namawiają na zrobienie prawa jazdy i kupienie sobie własnego motocykla, ale wtedy odpowiadam: Prowadząc nie da się robić zdjęć. Wolę bezwstydnie Was wykorzystywać, moi drodzy Motocykliści.

Zapraszam serdecznie do obserwowania i oglądania moich zdjęć i fotorelacji na picasaweb.google.com/magda.denejko oraz na moim fanpagu na FB „W obiektywie Siedlczanki”. Już niedługo zaczną się tam pojawiać zdjęcia z tego sezonu. Mam nadzieję, że dla wszystkich będzie on dobrym sezonem, pełnym dobrych spotkań z ludźmi, przyrodą, architekturą, motocyklami, muzyką, tańcem itd. itp.”

■ **Paweł Michał Szymański**

support your local brotherhood



DLA KLUBÓW MOTOCYKLOWYCH

HAFTOWANE POLARY DLA WYMAGAJĄCYCH
NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI POLSKI MATERIAŁ
TRWAŁY HAFT, INDYWIDUALNY WZÓR
OPCJA DODATKOWEGO WYKOŃCZENIA



www.forbiker.pl

IV Targi Motocyklowe we Wrocławiu

dwugłosem redakcyjnym

Co zobaczył Naczelnny?

W murach zabytkowej Hali Stulecia we Wrocławiu, w połowie marca, odbyły się IV Targi Motocyklowe, w których dzięki uprzejmości Organizatorów mieliśmy zaszczyt wziąć udział jako patron medialny. Dwudniowa impreza ściągnęła ponad osiemdziesięciu wystawców oraz kilkanaście tysięcy zwiedzających. Obok wystawy motocyklowej znajdowała się również strefa off-road z kilkunastoma stoiskami. Podczas Targów odbyły się także II Wrocławskie Mistrzostwa Motocykli Custom, pokazy stuntu oraz trial (Sherco Academy). Gośćmi byli podróżniczka Anna Jackowska, zawodniczka Natalia Florek i nasz redakcyjny kolega podróżnik Krzysztof Rudnicki, którzy kilkakrotnie opowiadali ze sceny o swoich wyczynach, planach i wizji świata. Uczestnicy mogli też zapoznać się z zasadami ratownictwa medycznego, a także zadaniami egzaminacyjnymi kategorii A oraz obejrzeć pokazy mody motocyklowej. Odwiedzający Targi mieli możliwość przymierzenia się do najnowszych modeli motocykli wiodących marek. Stoiska swoje miały także niektóre kluby motocyklowe (np. WRM MC Poland), Muzeum Motoryzacji Topacz oraz media, między innymi „Chopper Magazin” oraz motovoyager.net. Nie zabrakło wystaw z odzieżą, akcesoriami, salonu tatuażu, a także ksiązek Wydawnictwa Buk Rower. Na zakończenie tej krótkiej relacji wypada pochwalić Organizatorów za profesjonalizm i pogratulować udanej imprezy.

Mariusz Sawa



Kristos zmiksował swój pierwszy krążek. Zanim Marek Sierocki zaprezentował go w „Teleexpressie”, jakiś haker z Kielc udostępnił wcześniej wszystko w internecie.

Co zobaczył Krzysztof?

Za oknem deszcz i wiatr. Pogoda nie bardzo motocyklowa. Przez ostatnie kilka dni nakręciłem motorem trochę kilometrów i jeszcze tydzień temu perspektywa spędzenia soboty i niedzieli we Wrocławskiej Hali Stulecia nie wzbudzała mojego optymizmu, ale dziś kiedy na zewnątrz zawierucha, a my w środku, jestem zadowolony.

Atmosfera piknikowa. Damian ze „Skull Crew” tłumaczy zawiłości konstrukcji kolumny destylacyjnej:

- Tam w środku, wiesz, są takie sprężynki stożkowe. Mogą być też te zmywaki druciane, ale sprężynki jak do tej pory... Eeee...
- zawiesza się, odpływając wzrokiem gdzieś w lewo. Też dostrzegam to zjawisko. Przepływa obok, ubrana w sponsorską koszulkę i spódniczkę, jakby troszkę za bardzo dopasowaną. Ach te hostessy...

- Sprężynki powiadasz... - rzuca w pustkę nasz redaktor naczelny, odstawiając na stolik puste naczynie, jeszcze przed chwilą wypełnione po brzegi produktem omawianej kolumny destylacyjnej.

- To miało nam starczyć na dwa dni... - szepcze z rozpaczą wytwórca napoju.

- Zrobicie nowy... Eeee... Jutro... Eeee... Idę się rozejrzeć - nasz naczelny, podniesiony na duchu, rusza w tłum za kolejną hostessą. Odprowadzamy go wzrokiem w milczeniu.

- Sami wędzimy wędliny... - kontynuuje Damian.

- Super! Ja też wędzę. Chcesz spróbować schabu mojego wyrobu? - rzucam szybko



wyciągając spod lady kanapkę.

- A to kielbasa, którą uwędziłem przed wyjazdem – Damian wyciąga w moją stronę zawiniątko, z którego wystaje wędlina. – Sery też wędzę – dodaje.

Wymieniamy się sekretami i tajemnicami:

- Ja na gorąco przez pięć godzin...

- Nie, ja to w zimnym dymie, jakieś dwa czasem trzy dni. Agregat dymotwórczy zrobiłem Z...

- Przepraszam, a co to? – brutalnie z naszego świata do rzeczywistości wrywa nas głos potencjalnego klienta.

- Książka o podróżach i wspom... – nie udaje mi się dokończyć słowa.

- Nie, dzięki – przerywa mi – już mam, żona kiedyś skądś przywlekła, ale większą i cięższą, świetna do przyciskania wafla, a ta jakaś taka mała... – odchodzi.

Wracamy do obowiązków, Damian do swoich, ja do swoich.

- Przepraszam! Proszę zobaczyć! Może coś do czytania?

Przez dwa dni próbowałem doskonalić moją technikę sprzedaży, rozwijając różne podręcznikowe zasady marketingu. Niestety bezskutecznie. Dopiero drugiego dnia przypomniałem sobie jedną z najważniejszych zasad osiągnięcia sukcesu:

- „Masz dwie sekundy, żeby mnie zainteresować!” – tak mówił mój profesor podczas każdego mojego egzaminu poprawkowego. – „Pamiętaj, że w dzisiejszych czasach przekaz nie może zawierać więcej jak pięć słów. Działaj! Czas start!”.

Wyciągam ulotkę, nawiązuję kontakt wzrokowy i pewnym głosem recytuję:

- Gazeta, za darmo, w internecie! – Skuteczność tej metody jest niemal stuprocentowa. Każdy zwiedzający, którego indaguję wyraża zdziwienie (Tak? Jaka gazeta?), które przekłada się na zainteresowanie sąsiadów. To działa! Jest interakcja.

- Panie Krzysztofie! – woła mnie pani z obsługi targów.

- Wiem, wiem, obowiązki. – odpowiadam.

„Kochany” redaktor naczelny (w myślach kombinerkami wrywam mu paznokcie z małego palca lewej dłoni) zadbał o naszą promocję i zgłosił mnie do występów scenicznych w roli gościa specjalnego targów. Dziękuję Panie Mariuszu! Dziękuję!

Stoję na scenie i po paru chwilach zaczynam rozumieć, co znaczy, kiedy muzycy mówią o graniu „do kotleta”.

- Jestem z Marsa i nazywam się X54!

Albo:

- Jestem wysłannikiem z planety Ziemia! Niosę pokój!



Generalnie chyba nie ważne co mówię, bo tłum pod sceną przesuwa się niczym niepokojony od stoiska do stoiska. Nieważne – muzyka jest czy nie. Na scenie piękna dziewczyna, czy też ja o nienachalnej urodzie – każdy przechodzi pochłonięty swoimi sprawami, nikt nas nie zauważa. Przepraszam, może nie do końca wszyscy są obojętni. Pięknej dziewczyny słucha około piętnastu, może dwudziestu osób. Mój występ wypada zdecydowanie słabiej. Mam od czterech do siedmiu słuchaczy, którzy się po chwili nudzą i idą dalej. W ich miejsce przystają inni, po chwili znów odchodzą, a ich miejsce zajmują kolejni.

- To niesamowita inicjatywa – konferansjer dwoi się troi, pragnąc choć trochę zwrócić na nas uwagę, zaciekawić – taki fascynujący kwartalnik...

Wracam do stoiska, do swojego:

- Gazeta, za darmo w internecie!

Czasem w przelocie zamienię kilka słów z jednym lub drugim potencjalnym klientem. Czasem ktoś wyrazi większe zainteresowanie.

Z ogólnych obserwacji – zna nas dwadzieścia, może dwadzieścia pięć procent gości targów – nie jest źle.

Kulminacyjnym momentem imprezy (przynajmniej dla mnie) jest rozdanie nagród na najlepszą wydumkę. Wiem, że nazywa się to jakoś inaczej, ale anglicyzmy w naszym pięknym skądinąd języku coraz bardziej mnie irytują. Przystają już rozumieć komunikaty kierowane do mnie:

- Nie jesteś członkiem, tylko „memberem”.

- Nie patrzysz, tylko „lukasz”, itd.

Widzę na koszulce przechodzącego człowieka napis „support” i nerwowo rozglądam się szukając znaczenia w pamięci. Myślę – ktoś sprzedaje tokarki? Suport kojarzy mi się jednoznacznie – jest osadzony na łożu tokarki i jest wzdłużny albo poprzeczny. Ach przepraszam... To moja indolencja intelektualna i słaba znajomość języka angielskiego. Przecież to „support”, nie „suport”. Wzrok już nie ten... Teraz już całkiem nie wiem, o co chodzi (albo „o so c-man”).

Ziemia! Ziemia do Krzysztofa! Już wracam.

Nagrody.

Stoję za kulisami czekając na mój występ „do kotleta”. Zamieszanie coraz większe. Organizatorzy są trochę zdenerwowani.

- Nie ma? To znajdź coś! – mówi jeden.

- Kurtka jest – mówi drugi.

- Trochę mało... – pierwszy.

- Dam książkę – wtrącam nieśmiało.

Tak udaje mi się poznać Patryka. Ma osiemnaście lat i wydłubał wydumkę. Niby nic



nadzwyczajnego, ale zaintrygował mnie do tego stopnia, że postanowiłem poświęcić mu trochę więcej słów na naszych łamach w następnym, może następnych numerach SD.

Dwa dni minęły nie wiadomo kiedy. Poznałem ciekawych ludzi. Odebrałem wiele rokujących pozytywnie na przyszłość rozmów. Za rok na pewno będę chciał tu być. Czy organizator po tym, co wygadywałem ze sceny jeszcze mnie zaprosi? Czas pokaże.

Krzysztof Rudnicki



Woń samogonu z termosą i swojskiej kiełbasy odstraszyła chyba kilka osób...



Dwóch Krzysztofów z dwóch klimatycznych pism motocyklowych.



WKOŁO KOMINA Z PANEM MARKIEM

Od Gór Izerskich poprzez Bory Dolnośląskie

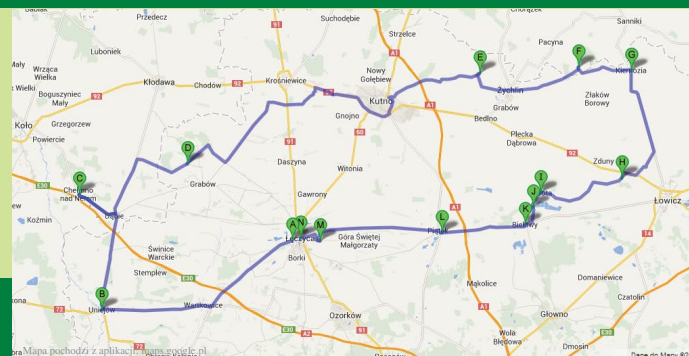
zwiedzając zamki, stare miasta i...
wielką dziurę w ziemi.



Kamień- 13 km- {Czocho} - 15km- (Lubań) - 65 km - [Żagań] - 15 km
- [Żary] - 40 km - Gozdnica - 55 km - (Radomierzyce) - 24 km -
[Sieniawka (Bogatynia)] - 22 km - (Frydlant) (CZ) - 24 km - Kamień

całość - 270 km

autor: Marek Harasimiuk



Jeśli przybyliśmy z innych stron Polski, aby penetrować najpiękniejsze miejsca regionu, który nawiedziliśmy, to natychmiast po przyjeździe trzeba się „okopać”. Tak mawiał mój śp. przyjaciel Andrzej „Barwa” Barwiński, z którym kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, polskich i zagranicznych dróg, nawinęliśmy na koła. Przed „okopaniem się” warto zrobić stosowny furaż, aby „chlebak i manierka” były pełne, a wieczorne posiady nie odbywały się „o suchym pysku”.

Między innymi ze względu na pamięć tego nietuzinkowego człowieka i celność jego zwrotów, z taką lubością powielam tę niezbyt turystyczną frazeologię! Otóż, dotyczy to głównie wycieczek po Polsce, kiedy kręcąc się po wybranym przez nas rejonie często zatrzymujemy się, aby zwiedzić ciekawy obiekt architektoniczny czy też podziwiać piękny krajobraz, podreptawszy na nogach i straciwszy na jakiś czas z oczu nasz wehikuł. Lepiej wówczas, aby na naszym motocyklu było jak najmniej nęcących przygodnych amatorów cudzej własności, rozmaitych tobołków. Po co psuć sobie nastrój niepewnością o nasze dobra, kiedy oglądamy piękne obiekty albo krajobrazy. Dlatego też warto mieć „okopy”, czyli bazę, w której zostawimy

bezpотrzebne w danym dniu bagaże. Bazę, z której wyruszamy, na lekko, do turystycznego „szturmu”, a potem do której po południu znużeni, ale pełni wrażeń, wracamy, aby spokojnie przetrwać, nie zapominając o popijaniu, te impresje! Oczywiście, najlepiej jak to robimy przy strzelającym skrami i migocącym płomieniem ogniska, a „nad nami (będzie) niebo gwiazdziste” (cytuje pruskiego filozofa z Królewca).

Takie warunki spełnia schronisko młodzieżowe „Halny” w Kamieniu znajdującym się w pobliżu Świeradowa. Z niego to wyruszamy na kolejną wycieczkę proponowaną przez „SD”. Okolice zaś są, jak mawiał kolejny klasyk, „palce lizać i obgryzać”.



Opuściwszy schronisko zaraz za mostkiem nad cieniutką strugą Kwisy, płynącej w kamiennym korycie, skręcamy w prawo do Mirska. Z Mirska zaś kierujemy się w stronę Leśnej. Nie dojeżdżając do tej miejscowości, nad jednym ze sztucznych zalewów utworzonych na Kwisie przez rozliczne tamy, a zwanym tutaj Jeziorem Leśniańskim, nie sposób przegapić, wysterczających się nad okolicę, wież zamku Czocho. Koniecznie trzeba zwiedzić ten ciekawy obiekt o bogatej historii, z którego na dodatek są wspaniałe widoki na okolicę. W środku od przewodników i z rozmaitych opisów dowiemy się przeziwicznych rzeczy o zwiedzanym zamku.

Po zwiedzeniu i opuszczeniu budowli, jedziemy w stronę Lubania i tutaj też warto choćby na moment przycupnąć na rynku, aby popatrzeć na średniowieczny układ miejski. Co prawda budynki uległy ogromnym zniszczeniom w czasie „wyzwalania” w 1945 r., a potem zostały dodatkowo rozszabrowane przez amatorów „niczyje” własności, ale i tak dolnośląskie miasteczka sprawiają radość oczom ludzi, na co dzień żyjących w blokach wielkich miast. Czekają nas teraz dłuższy odcinek jazdy.

Zamek Czocha



Widok z zamku na Zalew Leśniański



Replika baraku obozowego w Stalagu 3 dla jeńców-lotników



Z centrum Lubania kierujemy się na Zgorzelec, ale po 2 km opuszczamy główny szlak i skręcamy w prawo w drogę nr 296 wiodącą przez Iłowę do Żagania. W Lubaniu zostawiamy coraz to potężniejszą Kwisę, która finalnie przed Żaganiem rozplynie się w Bobrze, aby po niedługiej chwili zacząć przedzierać się przez połacie Borów Dolnośląskich. Po przecięciu autostrady, minąwszy Węgliniec, Ruszów, Iłowę po ponad 60 km znajdziemy się na opłotkach Żagania. Warto skoncentrować uwagę, aby nie prze-gapić znajdującego się po prawej stronie drogi byłego niemieckiego obozu jenieckiego z okresu II wojny światowej.

Był to obóz dla lotników alianckich, Luft Stalag 3, rozstawiony ucieczką, a właściwie niezwykle desperacką jej próbą. Z dużej grupy usiłującej tunelem przedostać się poza ogrodzenia obozu, finalnie uciekło tylko trzech lotników, dwóch Norwegów i jeden Holender. Pozostali uciekinierzy zostali po wyłapaniu bądź rozstrzelani (osobistym rozkazem Hitlera, któremu próbował sprzeciwić się Goering, sam zresztą lotnik z I wojny), bądź też doczekali ewakuacji w styczniu 1945 r. Sama ucieczka miała miejsce w nocy z 24 na 25 marca 1944. Na miejscu tego, grupującego około 10 tys. jeńców, obozu po wojnie nie zostało prawie nic. Stoją tu repliki obozowych baraków, w których są nieliczne artefakty życia obozowego i odtworzony tunel, którym wyczołgivali się na wolność lotnicy. Zwłaszcza replika tunelu robi wrażenie na osobach z klaustrofobią. Nawet gdybym przymusił się i wczołgał do niego, to objawy mojego zwierzęcego strachu na pewno zatrutyby i tak duszne powietrze w tunelu, uniemożliwiając następnym śmiałkom jego przebycie.

Po zwiedzeniu obozu czeka nas wizyta w Żaganiu. Jest tu kilka ciekawych obiektów do obejrzenia. Ponieważ wycieczka jest długa, a w zamku Czocha „straciliśmy” sporo czasu, więc po Żaganiu się tylko przespacerujemy. Zamek, zwany czasami zamkiem Wallensteina, mający średniowieczne korzenie, a doprowadzony do stanu finalnego w XIX w., warto obejść ze wszystkich stron. Potem na rynku, zwanym teraz Słowińskim, pogapimy się na ratusz i wieżę, która przypomina wieże miast z Toskanii.

Warto wejść na dziedziniec kościoła Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny, którego wieża zwieńcza cały dawny augustiański zespół klasztorny. Miasto od wie-



Pałac w Żaganiu od strony parku

A tak się pałac prezentuje od frontu



ków było prominentnym centrum polityczno-kulturalnym i tylko plackowate łysiny po zwartej zabudowie przypominają, jaki to walec przetoczył się przez nie na początku 1945 r. Wyjeżdżamy z Żagania w stronę Żar. Żagań i jego okolice od XIX w. aż do czasów obecnych pełnią funkcję miasta poligono-wo-koszarowego, oczywiście zmieniając tylko właścicieli. Po chwili więc zatrzymujemy się przed koszarami rozciągającymi się po obu stronach szosy. Obok czterech czołgów stoją dwa pomniczki. Jeden z nich to popiersie najwybitniejszego polskiego pancerniaka z okresu II wojny światowej, czyli gen.

Stanisława Maczka zmarłego w wieku 102 lat i pochowanego wśród swoich żołnierzy na cmentarzu w holenderskiej Bredzie. Po chwili jesteśmy w Żarach.

Żary, mimo że ludniejsze od Żagania to w rejonie starego miasta sprawiają dużo bardziej przygnębiające wrażenie na turystach. Ciągłe straszy ogromny, wypalony kompleks pałacowy Promnitzów z wieżą zamku Dewinów. Natomiast zgrabny ratusz i posagowy, średniowieczny kościół pod wezwaniem Najświętszego Serca Pana Jezusa sprawiają, że warto chwilę pospacerować

Przed muzeum obozu lotników koło Żagania



Czołgi przed koszarami w Żaganiu



Gotycki kościół w Żarach



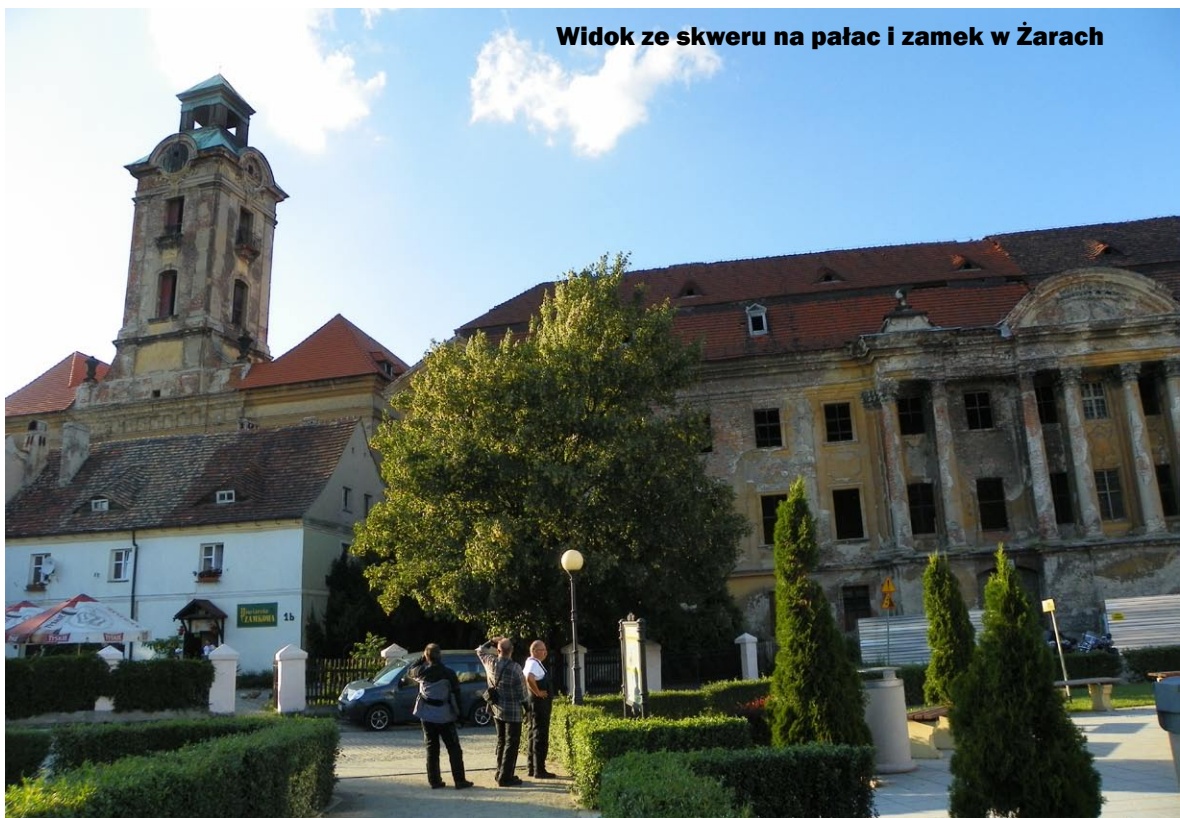
Wieża "toskańska" przy rynku w Żaganiu

po centrum. Z Żar kierujemy się drogą nr 27 w stronę granicznego Przewozu, leżącego nad Nysą Łużycką. Po przecięciu autostrady i dotarciu do Przewozu jedziemy teraz w stronę Gozdnicy.

Minąwszy Ruszów, przez 5 km będziemy jechali tą samą drogą, która przywiodła nas do Żagania, ale za Jagodzinem skęcimy w stronę Zgorzelca. Opuściwszy to graniczne miasto, dalej kierujemy się na południe drogą nr 352 w kierunku Bogatyni. Po około 10 km od centrum Zgorzelca są Radomierzycy, do których trzeba zjechać w prawo z głównej drogi. Jest tu ciekawy pałac obla-ny zewsząd nawodnioną, przez wody Nysy Łużyckiej, fosą.

Pałac został oczywiście zniszczony i splądrowany przez „bojców”, a potem był jeszcze coraz bardziej rozgrabiany przez rozmaitych „administratorów”. W dalszym ciągu nie jest udostępniony do zwiedzania, choć zza fosy i mostku wiodącego do jego wnętrza widać, że stan agonalny się wyraźnie zmniejszył. Zresztą jako ciekawostkę warto wiedzieć, że od chwili wybudowania na początku XVIII w. pełnił rolę w pewnym sensie klasztoru dla pań z wyższych sfer o nadwą-

Widok ze skweru na pałac i zamek w Żarach



Pałac w Radomierzycach



tlonej reputacji moralno-etycznej. Podobno ostatnie pensjonariuszki nie opuściły (nie zdołały, nie chciały – niepotrzebne skreślić) pałacu przed zdobyciem go przez krasnoarmiejców i... no właśnie, czy ich reputacja, w opinii publicznej, doznała jeszcze większego uszczerbku? Bo „soldaty” potraktowały najpierw żywy, a potem i nieruchomy dobytek pałacu jako „trofejnij”, czyli zdobyczny, ze wszystkimi przynależnymi temu słowu czynami.

Obejrząwszy zgrabną bryłę pałacu i otaczającą go fosy, ruszamy na południe.

W Turoszowie skręcamy w prawo, aby mając po prawej ręce graniczną Nyse, po lewej z zapartym tchem spoglądać w czeluście wygrzebanej w ziemi rozległej dziury, z której wydobywa się dla potrzeb energetycznych pokłady węgla brunatnego. Nieopodal jej wypiętrzają się kominy elektrowni Turów. W Sieniawce, nie osiągając trójstyku polsko-czesko-niemieckiego, opuszczamy granicę z Niemcami i jedziemy do Bogatyni. Te rejony zostały poważnie zniszczone przez powódź w 2010 roku. Małeńki potoczek Miedzianka, w wyniku ulewnych deszczy, przybrał gigantyczne rozmiary i zniszczył wiele zabytkowych domów typowych dla architektury Dolnych Łużyc. Większość zniszczeń zdołano już odtworzyć.

Z Bogatyni wyjeżdżamy na wschód i po chwili, niezauważalnie przekroczywszy granicę z Czechami, jesteśmy pod zamkiem we Frydlancie. Ponieważ zwiedzanie go zajęłoby sporo czasu, a na dodatek jest dość ekspensywne, więc nasyciwszy oczy monumentalnym acz kształtnym obiektem, ruszamy w dalszą drogę. Nasuwa się takie oboczne spostrzeżenie, przy okazji tej i innych wycieczek po pograniczu polsko-czeskim, że miasteczka, wsie i rozmaite zabytki architektury po stronie czeskiej nie uległy zniszczeniu w czasie „radziańskiej” ofensywy w 1945 r., mimo że ziemie te były zamieszkałe przez tzw. Niemców Sudeckich i w 1938 roku włączone de facto do III Rzeszy przez Hitlera. Oprócz autentyczności zwiedzanych zabytków, ma to i swoje złe strony, ponieważ po wysiedleniu Niemców (ale również i Węgrów) z ówczesnej Czechosłowacji, zaraz po wojnie, tzw. dekretem Benesa (prezydent Czech) wiele z nich „omszało” w zaniedbaniu. Nowe czeskie władze nie zwracały sobie nimi głowy, jako relikdami niemieckości tych ziem. Zresztą skąd miały wziąć zastępstwo za prawie 3 miliony Niemców ciupasem wysiedlonych, głównie do

Nad dziurą w ziemi koło Turoszowa



A w dziurze dziwne stwory grzebią i grzebią



Bawarii. Na „Ziemie Wyzyskane”, przypadłe Polsce w wyniku Traktatów Poczdamskich, przetransportowano kilka milionów Polaków, wysiedlonych „zza Buga”. A skąd mieli wziąć ludzi Czesi do zasiedlenia opustoszałego „Sudetenlandu”, którym w czasie wojny włos z głowy nie spadł w Protektoracie Czech i Moraw, utworzonym przez Hitlera? Jedynie „zyskały” niemieckie kobiety, które nie zostały potraktowane „trofejnje” przez „Armię Oswobodzicielkę” (ze wszystkiego – dodają malkontenci) jak ich odpowiedniczki na ziemiach zaliczanych do rdzennie niemieckich.

Z Frydlantu, najkrótszą drogą, trawersując u stóp mijanych po prawej ręce Gór Izerskich, przez Nową Wieś pod Smrekiem, docieramy do rogatek Świeradowa i po chwili parkujemy przed domkiem w Kamieniu gdzie się „okopaliśmy”. Jeśli po drodze nie zaopatrzyliśmy się w „paszę i popitkę”

do ogniska, to na przedmieściach Mirska, o „rzut beretem” od schroniska, jest stosowny „dyskont”. A potem to już tylko „płonie ognisko i szumią...”. Knieje co prawda w Kamieniu nas nie otaczają, ale widok na Góry Izerskie i niebo nad nimi z naddatkiem wynagradza ich brak.

PS Ponieważ opis trasy kominowej został rozpoczęty od cytatu „Barwy”, więc wspominający go podpisuje się też jego bon motem: „Robię to gorzej, ale za to rzadziej”. Czyli raz na kwartał!

 **Marek Harasimiuk**

Frydlant. Rzut oka na zamek



Od redakcji:
wyprawę po Afryce pod naszym patronatem przedstawialiśmy już Wam dwukrotnie; w numerze 2(4) 2014 (zapowiedź, s. 172) i 3(5) 2013 („Motocyklem przez Senegal”, s. 143, 144).

Poniżej prezentujemy jedną z obserwacji, jaką poczynili nasi podróżnicy.

Ulica afrykańska

Ulice w nowoczesnych dzielnicach nie różnią się zbytnio od tych europejskich. Natomiast stara część miast to zupełnie inny świat. Towarzyszy nam inny zapach, kolory oraz wzory. Wiele nas tutaj zadziwiło, ale również i rozbawiło. Jedyny wspólny mianownik tych miejsc stanowi ruch uliczny, który wszędzie jest tak samo chaotyczny.

Tam, gdzie uliczki stają się za wąskie dla pojazdów, do transportu czy przemieszczania się służą osły, dźwigające różne pakunki. Można poczuć się przytłoczonym zgłębkiem, gwarem oraz nagabywaniem, które towarzyszy nam we wszystkich miejscach, gdzie kwitnie handel. A targowanie się, które jest obowiązkowe, również może przyprawić o zawrót głowy.

Chcieliśmy poznać różnice pomiędzy medyną senegalską a marokańską. Okazało się, że medyna w Maroku, w porównaniu z tą w Dakarze, to prawdziwie kolorowy supermarket. Szarość i, nie oszukujmy się, dające o sobie znać ubóstwo, zastąpiło tamtejsze bogactwo i feerię barw.

Co nas najbardziej zaskoczyło i jednocześnie rozbawiło, to kręcące się po ulicach między ludźmi kozy, owce i osiołki, które podobnie jak nasi domowi pupile – psy czy koty – bardzo często wchodziły do domostw. Tutaj życie domowe oraz praca odbywają się na ulicy.

W Dakarze panie robią pranie na chodniku, dzieci uczą się w ławkach wystawionych na zewnątrz. Wszelkiego rodzaju prace jak krawiectwo, fryzjerstwo, stolarka dzieją się na naszych oczach.

Podróżując przez Afrykę często wybieraliśmy drogi mało uczęszczane, których nie widziała nawet nawigacja. Zdarzały się odcinki bez asfaltu lub zasypane skałami, trafił się również szlaban oraz zerowa informacja na temat jakiegokolwiek objazdu.



fakty z Ekspedycji IV Kongo – do serca Afryki /
www.e4kongo.pl / tel. +48 887 40 30 20
 główni partnerzy:
www.chilitraders.com / www.autocentrum.pl /
www.2poland.eu / www.taurus.info.pl /
 organizator eventu:
 Morgan Advertising Sp. z o.o. www.morgan-a.pl
 autor tekstu:
 Dana Sikorska / foto. D.Sikorska, W. Stopka-Brzyskowy/
 polub nas na : www.facebook.com/e4kongo

PODLASKIE SPOTKANIA MOTOCYKLOWE

autor: Jerzy Awramiuk



Późna jesień to dla większości motocyklistów co najmniej koniec sezonu. Do garażów odstawiamy nasze rumaki, na wieszakach umieszczamy kurtki, kaski i rękawice. W końcu temperatury w okolicach kilku stopni Celsjusza, powszechnie obecne mgły i deszcze, nie zachęcają do aktywności. Ale jest grupka ludzi na Podlasiu, która na przekór jesiennej porze roku i panującym niezbyt miłym warunkom, stara się poznawać nowe okolice naszej zielonej krainy.

Ludzie ci to w większości właściciele motocykli radzieckich, luźno skupieni wokół forum Redmotorz. Są to pasjonaci dwóch i trzech kółek, którzy do realizacji idei wolności i swobody nie potrzebują formalnych struktur. Ich chęć wspólnego spędzania czasu zaowocowała już trzema spotkaniami, kolejno w październiku, listopadzie i grudniu, w trakcie których odwiedzili różne zakątki Białostoczczyzny.

Pierwsze ze spotkań wynikło z inicjatywy niestrudzonego Kazika Masłowieckiego, powszechnie znanego z organizowanych

w maju rajdów o sympatycznej nazwie „Kaziuki”. Na wspomnianym już forum Redmotorz rzucił on propozycję spotkania się 26 października 2013 r. w Tykocinie i przejażdżki po okolicy. Myśl podchwyciło kilku uczestników z Białegostoku, Wasilkowa, Knyszyna, Moniek, Osowca i Krypna. Na rynek pod pomnik Hetmana Czarnieckiego stawili się na swych Dnieprach, Uralach, M72, MW650, AWO Simsonie, Harleyu WLA i trajce powstałej na bazie radzieckiego Zaporożca.

Po krótkim przywitaniu się ruszyli w drogę. Trasa wiodła polnymi drogami, które po kilkudniowych deszczach zmieniły się w grzęzawiska, czym miejscami przypominały front wschodni. Ale jak to mówi przysłowie, w kupie siła, przeto gdy ktoś utknął w lepkiej brei, inni pomagali mu wyciągnąć motocykl. Najtrudniej chyba miał Andrzej na Harleyu WLA. Nisko zawieszony motocykl co chwilę zawieszał się na płycie pancerniej chroniącej silnik. Utknięcia powodowały dosyć zabawne wrażenie, że pojazd stoi w miejscu, gdy koło tylne kręci się i mieli lepkie blokco. Nożne sprzęgło w takich przypadkach utrudnia kierowanie motocyklem, ale życzliwe dłonie innych kierowców podtrzymujących kierującego i jednocześnie popychających go do przodu, pozwalały dalej przemieszczać się wzdłuż malowniczej Narwi. To jej brzegiem prowadziła najdłuższa część przejazdu. Z Tykocina przez małe wioseczki, polnymi drogami zalanyymi w wielu miejscach przez jesienne rozlewiska, dojechali do Góry Strękowej. Tam przy mogile kapitana Raginisa uczestnicy przejażdżki zapalili znicze i chwilę zadumali się nad losem bohatera „Polskich Termopil”.

Następnie wycieczkowicze dotarli do miejscowości Sulim, gdzie w przytulnym zajezdzie „Carski Trakt” mogli skosztować różnorodnych pierogów i pysznego kapuśniaku, a na deser raczyć się drożdżówką. Przy okazji zwiedzali izbę historyczną z licznymi pamiątkami z wielu wojen, które przetaczały się przez okolicę. Posileni udali się z powrotem w stronę Tykocina. Po drodze był jeszcze jeden postój w Łazach Wielkich (baza kilku edycji „Kaziuków”), gdzie urządzono ognisko z pieczeniem kiełbasek. Siedząc przy ognisku, motocykliści dzielili się wrażeniami i postanowili kontynuować tego typu wycieczki, z jednej strony niezobowiązujące, z drugiej pozwalające poznać nowych znajomych i odkryć uroki Podlasia.



Po kilku tygodniach, dokładnie 11 listopada 2013 roku, odbyła się druga edycja „podlaskich wojaży”. Tym razem za zorganizowanie trasy i skrzyknięcie towarzystwa odpowiadało dwóch panów z Wasilkowa, Andrzej Awramiuk i Wojciech Kuźmierowski. Start wyznaczono na godzinę 10. W drugiej turze uczestników było już o wiele więcej, bo ok. 35 osób na kilkunastu motocyklach. Różnorodność maszyn była znacząco bogatsza niż poprzednio. Oprócz radzieckiej myśli technicznej, całkiem liczną grupę stanowiły motocykle japońskie, włoskie i amerykańskie.

Ponieważ uczestnicy awizowali wcześniej swoje przybycie, ale w dniu przejażdżki niestety część z nich spóźniła się, to w drogę kolumna jeźdźców ruszyła z poślizgiem, do-

piero po 11. Za przewodnika robił Wojtek na M72. Z Wasilkowa droga prowadziła malowniczą „schetynówką” w stronę wiosek Mostek i Rybniki, by następnie leśnym traktem wieść w stronę Czarnej Wsi Kościelnej. Niedługo po wyruszeniu zdarzyły się pierwsze awarie. W Uralu kolegi z Moniek wydmuchaniu uległa uszczelka pod głowicą, przez co musiał on niestety wycofać się z imprezy. Potem kilka osób nie nadązało za resztą i po kilku zakrętach w lesie zgubiło drogę. Trzeba było wysłać pomoc, a reszta w tym czasie podziwiała las (niektórzy nawet znaleźli ostatnie chyba jesienne grzyby). Po dotarciu „maruderów” cała ekipa ponownie ruszyła zwartą grupą w dalszą drogę. W Czarnej Wsi dołączyły jeszcze 3 motocykle ludzi z Sokółki i Straży. Powiększona ekipa w miarę sprawnie pojechała polną drogą wiodącą przez

obrzeża Puszczy Knyszyńskiej w kierunku Świętej Wody. Nie dojeżdżając tam, grupa wcześniej skręciła w stronę wsi Studzianki. I znowu wydarzyła się mała awaria. Na zwirowej, dosyć grząskiej drodze wiodącej stromo pod górę jeden z kolegów na Hondzie CX 500 zawadził o zaprzęg i w wyniku tego wywrócił się. Straty to urwany kierunkowskaz i zbita tylna lampa. Na szczęście kierowca z opresji wyszedł cało.

Spora grupa poruszająca się bardzo różnymi motocyklami to prawie pewne problemy. Niestety, ta reguła wkrótce potwierdziła się po raz kolejny. Kilku jadących na motocyklach radzieckich miało drobne problemy z elektryką. Dosyć wyboista polna droga spowodowała rozłączenia w instalacji elektrycznej. Postoje i usuwanie awarii oraz





brak systemu informowania przewodnika o takim fakcie spowodowało pozostawienie grupki siedmiu motocykli przez resztę pelotonu. Ponieważ Wojtek miał w swojej głowie GPS-a wskazującego, którą ścieżkę trzeba wybrać, a pozostawieni w polu uczestnicy tylko ogólnie wiedzieli, gdzie trzeba się kierować, trochę trwało, zanim dotarli do celu. Ale mimo trudności udało się. Szczęśliwie wszyscy trafili do Kopnej Góry, gdzie w pięknie urządzonym miejscu wypoczynku dla turystów rozpalono ognisko. Każdy wyciągnął zabrane z domu kiełbaski, skorzystał z przygotowanych przez Andrzeja kijeków i na ogniu upiekł sobie w ten prosty sposób obiad. Dłuższy pobyt pozwolił swobodnie porozmawiać i wymienić uwagi o trasie, motocyklach, wadach i zaletach takiego spędzenia dnia.

Trasa co prawda nie obfitowała w zabytki, bo ich po drodze nie było, ale za to lasów, urokliwych leśnych polan, starodrzewów na zmianę z młodniakami, zarośniętych rzeczek i strumieni było pod dostatkiem. Również polne, boczne drogi, nad którymi swe gałęzie pochylały stare sosny i świerki,

były atrakcją samą w sobie. Takie wrażenia zapewniła wszystkim Puszcza Knyszyńska. A Wojtek zadbał, by uczestnicy mogli poruszać się jak najbardziej dzikimi jej fragmentami. W zamierzeniach pobyt w Kopnej Górze miał być dopiero połową zaplanowanej drogi. Ponieważ rwanie się grupy, przestoje i naprawy zabrały sporo czasu, wszyscy doszli do wniosku, że trzeba już wracać, zwłaszcza że słońce powoli zaczęło chylić się ku zachodowi.

Posileni wiktuałami kierowcy dosiedli swych rumaków i przez Sokółkę ruszyli w kierunku Supraśla. Część uczestników dobrą drogą pojechała wprost do Białegostoku. Ci nienasytzeni ponownie zanurzyli się w leśne ostępy i po pokonaniu kilku kilometrów dotarli do ostatniego w tym dniu punktu programu, czyli wizyty na wasilkowskim torze krosowym. Tam właściciele radzieckich motocykli mogli sprawdzić, czy da się takim sprzęgiem pokonać trasę. Otóż da się. Choć trudno mówić o rekordowych czasach, to frajda z przejazdu jest jednak ogromna. Nawet Andrzej na WL-ce dał radę pokonać kilkanaście grząskich piaskowych podjaz-

dów i „hopek”, aczkolwiek potwierdziła się zasada, że lepiej mieć dwa koła napędzane niż jedno. W kilku miejscach znowu potrzebna była pomoc innych.

Przy zapadających ciemnościach listopadowe spotkanie dobiegło końca. Uczestnicy, jak deklarowali, ukontentowani trasą, rozjechali się do domów, a organizatorzy mogli przemyśleć swoje działania, tak by na wiosnę kolejna podlaska przejażdżka przyniosła jeszcze więcej radochy.

Grudniowa aura, która bardziej przypominała wczesną wiosnę niż srogą zimę, skłoniła do jeszcze jednej wyprawy. 29 grudnia 2013 r. w bardzo kameralnym, trzyosobowym gronie (Andrzej, Wojtek i piszący te słowa) podlaska ekipa znów ruszyła na szlak, tym razem na wschód. Z Białegostoku, przez Sowlany, opodał wielkiej hałdy żużlu i popiołu z elektrociepłowni, jechaliśmy dalej Traktem Napoleońskim w stronę Królowego Mostu. Trakt ten to szlak z czasów cesarza, którym wojska wielkiego wodza maszerowały na Moskwę. Obecnie ta malownicza droga przebiega obok głównych dróg, przez ostępy Puszczy Knyszyńskiej, i jest przeznaczona

dla rowerzystów i leśników. Łamiąc nieco przepisy i my poruszaliśmy się po niej.

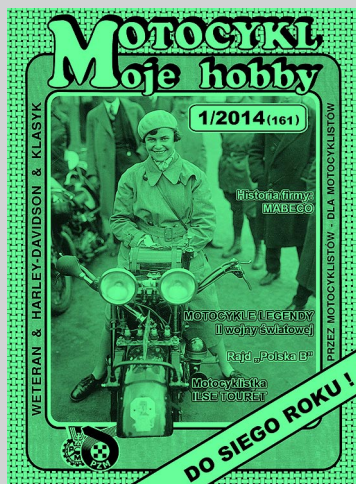
Po dotarciu do Królowego Mostu skoczyliśmy trochę w bok, w kierunku wieży widokowej umieszczonej na szlaku Powstania Styczniowego. Po chwili postoj, spożytkowanego na podziwianie widoków, ruszyliśmy dalej. Przez wioski Kołodno i Cieliczanka dotarliśmy do Supraśla. Tam oczywiście musieliśmy zjechać nad malowniczy zalew i po zasięgnięciu informacji u znajomego wędkarza ruszyliśmy drogą zarezerwowaną dla członków PZW. Wiodła ona pomiędzy dwoma korytami rzeki Supraśl, a przypominała przez to bardziej groblę wiodącą przez bagna niż trakt komunikacyjny. Niestety, informacja o możliwości dalszego przejazdu w stronę Podsupraśla, kładką wiodącą na zaje, okazała się tylko częściowo prawdziwa. Owszem, jechać tam się da, ale lekką solówką lub rowerem. Dla zaprzęgów było za wąsko, a póki co pływać w koszu nie mieliśmy ochoty. Z konieczności więc zawróciliśmy i ruszyliśmy dalej, niestety, już asfaltową drogą. W Ogrodnickach rozstaliśmy się i po ponad 2 godzinach wólczy skierowaliśmy nasze motocykle do domu. Przejechaliśmy ponad 60 km polnymi dróżkami, ubłóciliśmy się niemiłosiernie, ale zobaczyliśmy miejsca, których jeszcze nie widzieliśmy. W pełni zadowoleni zakończyliśmy ten motocyklowy sezon. Mamy nadzieję, że przyszły będzie jeszcze bardziej obfitujący w przyjemne chwile, spędzone na poznawaniu naszej małej ojczyzny.

Jerzy Awramiuk



Od redakcji:

Artykuł można przeczytać także w "Motocykl Moje Hobby", nr 1/2014.



<http://www.prm.riders.pl/>



Chopper Magazin

PISMO DLA MOTOCYKLISTÓW

BIKES BLACK LEATHER ROCK'N'ROLL



Najtańsza działka adrenalin w mieście!



Znajdź nas na FACEBOOK'u

Dostępny w salonach



Dorota Kielar

opracowanie: Mariusz Sawa



Dorota uwielbia stare motocykle, a wręcz je kocha. To jedna z jej pasji. W swojej pracy dyplomowej napisała:

„Tak to już jest z zabytkami. Kiedyś należały do kogoś innego, nawet nie wiadomo do kogo, teraz też tworzą się jakąś historię, ale już z naszym udziałem. Te motory według mnie mają „duszę”, bo pamiętają czasy których nie znamy, nie było nas jeszcze na świecie. Są to maszyny, które w pewien sposób żyją. Żyją życiem ludzi, osób, do których należą. Gdzie one były dawniej? Z kim? Co „widziały? Ile świata zjeździły? Szkoda, że motocykle mają tylko liczniki kilometrów, a nie pamiętniki. Tylko my ludzie wiemy, w jakich historiach przewijają się nasze motocykle.”

Drugą, równie ważną pasją jest dla niej jest grafika. Dlatego wybrała studia na Wydziale Sztuki Uniwersytetu Rzeszowskiego, na kierunku grafika. Wówczas motocykle i jazda na nich stały się dla Doroty inspiracją do tworzenia. Obie jej pasje napędzają się nawzajem, bo gdy jedzie, w głowie rodzą się pomysły nowych projektów związanych z motocyklami, a gdy spędza czas przy ich realizacji, powstaje nieodparta pokusa jazdy, w związku z tym postanowiła, że dyplom magisterski (podobnie jak licencjacki) będzie o tematyce motocyklowej. Temat pracy pisemnej brzmiał: „Kulturotwórcza rola motocykla”, zaś temat pracy artystycznej w pracowni projektowej: model 3D motocykla Jawa – „Gdzie wzrok nie sięga”.

Czytamy w jej opracowaniu:

„Tematem mojej pracy stał się oczywiście motocykl, a właściwie ukochana jawa 250, którą postanowiłam uwiecznić w świecie 3D. Dlaczego ona? Chyba po to, by móc ją jeszcze lepiej poznać, a jednocześnie sprostać postawionemu przez siebie samą wyzwaniu, a raczej dwóm ściśle związanym ze sobą wyzwaniom. Po pierwsze: poznać motocykl na tyle dobrze, by móc go zbudować od zera w programie graficznym. Po drugie: poznać program graficzny tak dobrze, by móc stworzyć w nim własny „światek” ze skomplikowaną formą motocykla w roli głównej. Aby zacząć budowę modelu, przejrzałam wiele zdjęć w swojej bazie i wybrałam takie, na których widać jak najwięcej detali, przedstawiające niektóre mechanizmy w dużym przybliżeniu, oraz takie, gdzie widać cały motocykl i można określić jego proporcje. Gdy zaczęłam pracę, okazało się, że zdjęcia to za mało. Postanowiłam odnaleźć instrukcję obsługi motocykla Jawa 250, typ 353, rocznik 1958. Udało się odszukać dokument w języku polskim, ale niestety w bardzo złym stanie (poobdzierany, pobrudzony), dlatego aby uniknąć dalszego niszczenia go, został zeskanowany i w formie elektronicznej służył jako podstawowa pomoc w modelowaniu. Zawiera niezbędne informacje na temat proporcji i rozmiarów motocykla oraz rysunki techniczne i przekroje niektórych mechanizmów, które trudno byłoby stworzyć na podstawie samej fotografii.”

Pytanie, jakie nasuwa się teraz, brzmi: po co?

„ [...] myślałam, że znam motor – myliłam się. Nigdy nie rozebrałam go i nie złożyłam, owszem, często pomagałam przy tym, widziałam pracę przy poszczególnych elementach, ale... na mechanice się nie znam, więc sama tego nigdy nie zrobiłam. Blender [program – przyp. red.] dał mi możliwość odzwierciedlenia tego, jednak już w troszkę innym kontekście, gdyż zostałam «konstruktor i rzemieślnikiem», który wytwarza poszczególne części, kształtuje je od podstaw. Maszyna zaś stała się lekkim przedmiotem, który za pomocą wciśnięcia jednego klawisza mogę obracać jak marionetkę i oglądać ze wszystkich stron. Robię coś, co w rzeczywistym świecie byłoby fizycznie niemożliwe. Co zachwyca? Co w tym pięknego? Zachwyca swym kształtem, odcieniem, fakturą. Śrubka śrubce nierówna, to jeden malutki element całości, jeden z wielu. A pozostałe? Ileż ich jest, ile kształtów, materiałów, fak-





tur, po prostu raj dla oczu, dla wyobraźni. Im mniej schowane pod obudową, tym lepiej, tym więcej inspirujących kształtów można zobaczyć, a później odtwarzać je w ulubionej technice. Uwielbiam przesiadywać w garażu i godzinami przyglądać się naprawie motocykla, a już w ogóle czuję się zaszczycona, gdy w tej naprawie biorę udział. Wtedy można zobaczyć o wiele więcej, wystarczy ściągnięcie błotników i motocykl ma zupełnie inną postać, a jakie ciekawe kształty przybiera, gdy „rozbierze się” go jeszcze i jeszcze, czasem dostrzegam w nim kosmiczny pojazd, innym razem cybernetycznego potwora. A te śrubki, nakrętki, podkładki wrzucone niedbale do pudełka, jakie one tworzą ciekawe układy, zupełnie przypadkowe kompozycje, a tak pochłaniające. Doświadczenie tak przyjemne, a tak inspirujące; zawsze mam ochotę fotografować lub szkicować te wszystkie walające się bezładnie po garażu części. Czasem nie muszę nawet zbyt wiele się im przyglądać, czasem wystarczy, że przechodzę przez garaż i poczuję ten charakterystyczny zapach smaru i benzyny. I już mam ochotę tworzyć... albo przewieźć się motorem.”

Około miesiąca przed obroną, gdy prawie wszystko było gotowe, pomyślała sobie, że skoro cały zestaw prac dyplomowych kręci się wokół motocykli, a szczególnie wokół tego jednego, to czemu by nie przyjechać Jawą na obronę; wjechać na aulę i pozwolić komisji poczuć choć namiastkę tej wolności, swobody, jaką daje maszyna. Jak pomyślała, tak też zrobiła.

Na zakończenie ogólna refleksja w dyskusji o tym, kto jest motocyklistą...

„Nie wiem, czy jestem tak naprawdę motocyklistką, bo właśnie teraz, gdy pojawiły się pierwsze promienie wiosennego słońca, siedzę przy komputerze i piszę o motocyklach, zamiast na nich jeździć, a tam za oknem, słysząc już nieliczne, wiosenne porykiwania silników i brzęk skuterów. A moja głowa zamiast tu do monitora, obraca się ciągle w prawo, uparcie wyłapując dźwięki motocykli jadących ulicą i wypatrując dwóch kółek. Chcę jechać! Już, zaraz! Ale nie jadę, piszę dalej, powstrzymuję się. Czy prawdziwy motocyklista byłby w stanie się powstrzymać?”

opracował: ■ **Mariusz Sawa**





www.ForBiker24.pl



Proud to be a Biker



Only For Girls



Dla niegrzecznych dziewczyn też coś mamy!

Idealne do jazdy i do noszenia na codzień!

Koszulki

Dla wszystkich, którzy kochają motocykle

100% AUTORSKICH WZORÓW

Jedynie niepowtarzalne wyjątkowe



KILKASET WZORÓW w kilku kategoriach!



Zapraszamy do naszego sklepu gdzie czeka na Ciebie ponad pół tysiąca wzorów



Największy wybór wzorów zaprojektowanych specjalnie dla Was i dostępnych tylko w naszym sklepie.

PAMIĘTAJ: produkujemy w POLSCE i w produkcji nie korzystamy z żadnego szajsu z Chin!

Najwyższa jakość to nasz priorytet, bo sami jeździmy w naszych ciuchach!

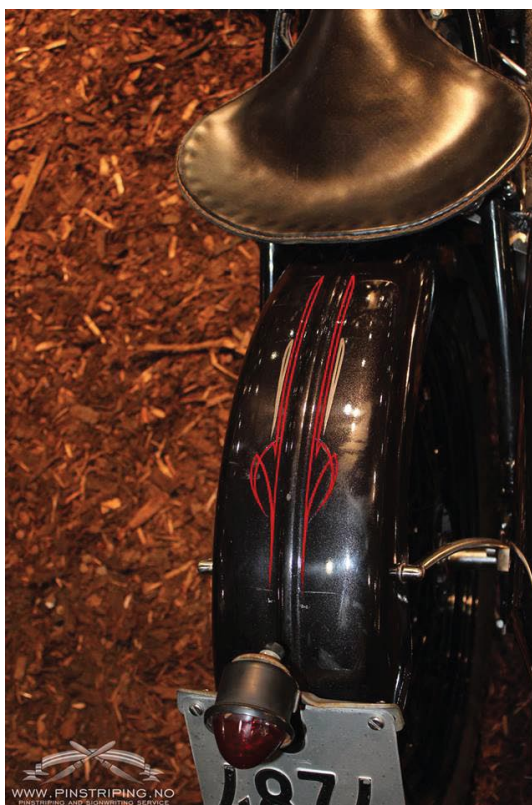
zapraszamy: www.forbiker24.pl

przy zamówieniach grupowych (kluby, fora, grupy) ceny ustalane indywidualnie i projekty gratis!

Specjalna oferta dla KLUBÓW: **polary haftowane** - super jakość i cena!

OZDABIAMY NASZ MOTOCYKL

Pinstripping



Kilka słów tytułem wstępu. Pinstripping, w formie jaką podziwiamy, miał swój początek w Stanach Zjednoczonych na początku lat 50. ubiegłego wieku. Co zaczęło się w Ameryce jako drobne naprawy ubytków w lakierze, dzisiaj urosło do rangi sztuki znanej na całym świecie. W latach 50. pinstripping nadawał się praktycznie na wszystko, co miało koła: samochody, motocykle, trajki – najczęściej łączony z dzikim, custom'owym lakierem, był najgorętszym sposobem na wyróżnienie się z tłumu.

Od kilku lat obserwujemy powrót tej techniki, z coraz większą ilością imprez, na których pojawia się wielu pinstriper'ów z różnych krajów europejskich.

Pinstripping na motocyklach jest znany praktycznie od zawsze, w postaci ozdobnych pasków malowanych na zbiorniku, wzdłuż krawędzi błotników, skrzyń itp. „Piny”, którymi my się interesujemy, zyskują na popular-

ności z każdym rokiem, szczególnie wśród właścicieli starszych, lekko zmodyfikowanych motocykli, ale również na motocyklach budowanych całkowicie od podstaw.

Tendencja ta wkracza także na polski rynek, co na pewno jest dobrą wiadomością dla pojawiających się co rusz nowych, wprawiających się pinstriper'ów. Nierzadko pinstripping łączy się z technikami pozłotniczymi, dla uzyskania jeszcze bardziej wyjątkowego i spersonalizowanego efektu. Również kaski, które przez wzgląd na swoją formę są bardzo trudne do pomalowania, dają ogromne możliwości zabawy z formą i wzorami.

kfiatek, aka BC the Pinstriper
Pinstripping & Signwriting Service
www.pinstripping.no



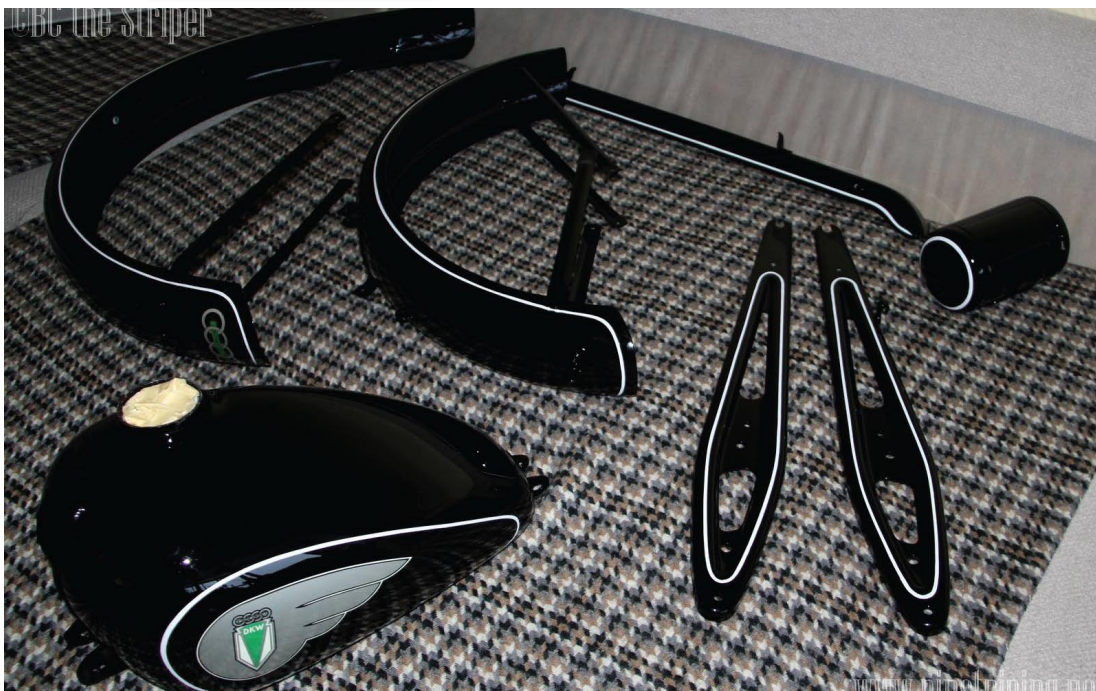
Błażej Chlasczak
aka "kfiatek", 1984r.

W życiu zdominowanym przez samochody szukał zajęcia, które pozwoliłoby mu z nimi pracować, ale jednocześnie, by było czymś nowym i niespotykanym w Polsce. Traf chciał, że w 2007 roku, na zlocie samochodów amerykańskich w Norwegii spotkał się z pinstrippingiem. Chociaż wcześniej praktycznie nie miał styczności z pędzlami, postanowił spróbować.

Pinstripping szybko stał się pasją, która wyznaczyła nowy kierunek w jego życiu. Do pinów niebawem dołączyły "scrolle, pozłotnictwo, a ostatnio także liternictwo.

Według Alan'a 'AJ' Johnson'a, żeby nauczyć się pinstrippingu, trzeba "wymalować" galon 1shot'a. Po kilkunastu galonach od pierwszej pociągniętej kreski wciąż uważa, że zawsze znajdzie się coś do poprawienia w jego kreskach, więc stara się nigdy nie przestawać ćwiczyć.

Cel? Poziomem dorównać pinom AJ'a :) Obecnie mieszka i maluje w Norwegii, gdzie przeprowadził się, żeby malować jeszcze więcej oraz częściej mieć bezpośredni kontakt z amerykańską motoryzacją.





ZAPISY NA: <http://paszkowrally.jimdo.com/>

Baza imprezy:

Zajacówka, Paszków 30, 57-320 Polanica Zdrój

Podstawowy pakiet (75 PLN) zawiera:

- opłatę startową
- materiały rajdowe
- okolicznościową kamizelkę rajdową
- okolicznościową czapkę z daszkiem
- okolicznościowy długopis (niezbędny na trasie)
- numer startowy
- identyfikator
- materiały nawigacyjne
- posiłek na trasie lub bazie rajdu w dniu rajdu (kielbaska z ogniska i pieczywo, woda)
- gorącą zupę po powrocie z trasy
- wieczorem ognisko na terenie bazy rajdu z zabawą przy muzyce mechanicznej.

Program imprezy:

Piątek 06-06-2014

ok. 17.00 – otwarcie i przyjmowanie uczestników rajdu

ok. 19.00 – wspólna biesiada przy ognisku, a w przypadku braku pogody pod zadaszeniem lub w sali biesiadnej.

Sobota 07-06-2014

ok. 8.00-9.00 – Śniadanie, kawa, herbata w przystępnej cenie dla chętnych gości

ok. 9.15 – Odprawa zawodników

ok. 9.30-13.00 – Przyjmowanie uczestników rajdu i wypuszczanie zawodników na trasę

od ok. 14.00-17.30 – Powrót uczestników z trasy. Gorąca zupa dla uczestników rajdu. W bazie rajdu czekać będzie dodatkowo: grill, ognisko, bufet z napojami zimnymi i gorącymi

ok. 18.00-18.30 – ogłoszenie wyników i wręczenie nagród

ok. 19.00 – ognisko integracyjne dla wszystkich gości i wspólna zabawa przy muzyce mechanicznej, nocne polaków gawędy. W przypadku braku pogody pod zadaszeniem lub w sali biesiadnej.

Niedziela 08-06-2014

ok. 8.00-10.00 – Śniadanie w przystępnej cenie dla chętnych gości, kawa, herbata

ok. 10.00 – Zakończenie imprezy i wyjazd uczestników.

Inne:

- W bazie rajdu znajduje się 36 miejsc noclegowych w pokojach z łazienkami 2,4,5 i 6-osobowych

- Nocleg na tzw. podłodze w dużej sali dla 20 osób; dostęp do ciepłej i zimnej wody oraz toalety

- Na terenie bazy rajdu będzie można rozbić namiot; dostęp do zimnej wody i toalety przenośnej

- Każdy uczestnik rajdu zostanie zaopatrzony, w cenie uczestnictwa w rajdzie, w kupon na posiłek do wykorzystania na grillu lub ognisku: kielbaska, pieczywo, ketchup/musztarda, woda mineralna.

Informacje gastronomiczne:

Na terenie bazy rajdu będzie można nabyć w przystępnej cenie:

- potrawy z grilla, żurek, bigos, napoje gorące, zimne i inne.

ROCK'N'ROLLOWA KAPELA NA KAŻDY ZŁOT



NAJNOWSZY ALBUM

DO NABYCIA OD 15 KWIETNIA 2013

www.monstrum.pl

Okiem Rockersa

BYĆ MOTOCYKLISTĄ...

autor: **Wojtek Kopczyński**

***Zagłosujcie na ten zespół! Grają w nim motocykliści!
Oddajcie głos na to zdjęcie! Zrobiła je dziewczyna motocyklisty.
Pomóżcie motocykliście! Krew oddawajcie na hasło...***

Przez ciekawość wchodzę na stronę internetową podaną przez “motocyklowych” artystów, biorących udział w jakimś komercyjnym plebiscycie czy konkursie. Porównuję ich z konkurentami i na pierwszy rzut oka widzę, że te “niemotocyklowe” zespoły czy fotografie są o niebo lepsze. Co robić? Pomagać “motocykliście” w imię świętej solidarności motocyklowej? Czy fakt, że jeżdżę motocyklem ma oznaczać, że mam taki sam gust jak inni motocykliści? Dlaczego moja krew ma w pierwszej kolejności ratować życie jakiejś ofierze wypadku motocyklowego – gdzie często nie do końca wiadomo, kto był sprawcą kolizji – a nie matce dwojga dzieci, potrąconej przez pijanego kierowcę i leżącą w tym samym szpitalu co ranny motocyklista?

Co to znaczy “motocyklista”? Czy ja nim jestem? Załóżmy, że jestem – w takim razie jak mam poznać czy inni też są? Gdyby dziadek, jeżdżący codziennie swoją WSK-ą od maja do listopada, bez względu na pogodę, na podmiejską działkę i wożący stamtąd plony na rynek, zaapelował do motocyklistów, by głosowali na jego dynię na wystawie owoców rolnych – dostałby głosy motocyklistów?

To może, żeby być “motocyklistą” trzeba być zarejestrowanym na co najmniej jednym forum motocyklowym? Mam wierzyć, że dla członków forum motocykle to coś więcej niż środek lokomocji? Że to jest ich styl życia? Ma mi nie przeszkadzać to, że po kilku miesiącach intensywnego życia forumowego ich ukochany motocykl pojawi się w dziale “Giełda – sprzedam”, a oni z takim samym zapalem zapiszą się na forum pletwonurków?

Gdzie mam szukać tych “prawdziwych” motocyklistów? Może pośród ludzi, którzy zajmują się motocyklami zawodowo? Zrobili ze swojej pasji sposób na życie, czyli na płacenie rachunków. Motocykl, który budują jest dla nich tylko towarem – jak buty dla szewca, a dotychczasowi towarzysze motocyklowych wypraw powoli zaczynają się przemieniać w ich oczach w potencjalnych klientów?

A może łączą nas jedynie wspólnie wyznawane idee: odwaga, twardość charakteru z jednoczesną wrażliwością na potrzebujących pomocy? Może powinienem kupować i upowszechniać na każdym kroku gadżety pewnego mistrza aerografu, który niestrudzenie wymyśla nowe sposoby pro-

mowania siebie w ramach nowych akcji charytatywnych? Koszt tych działań pewnie dawno przekroczył wartość pomocy chorym dzieciom, ale co tam koszty...

A może tak naprawdę to ja nie jestem motocyklistą...?

Wojtek Kopczyński

Pod naszym patronatem konferencja IPN

Sport w PRL

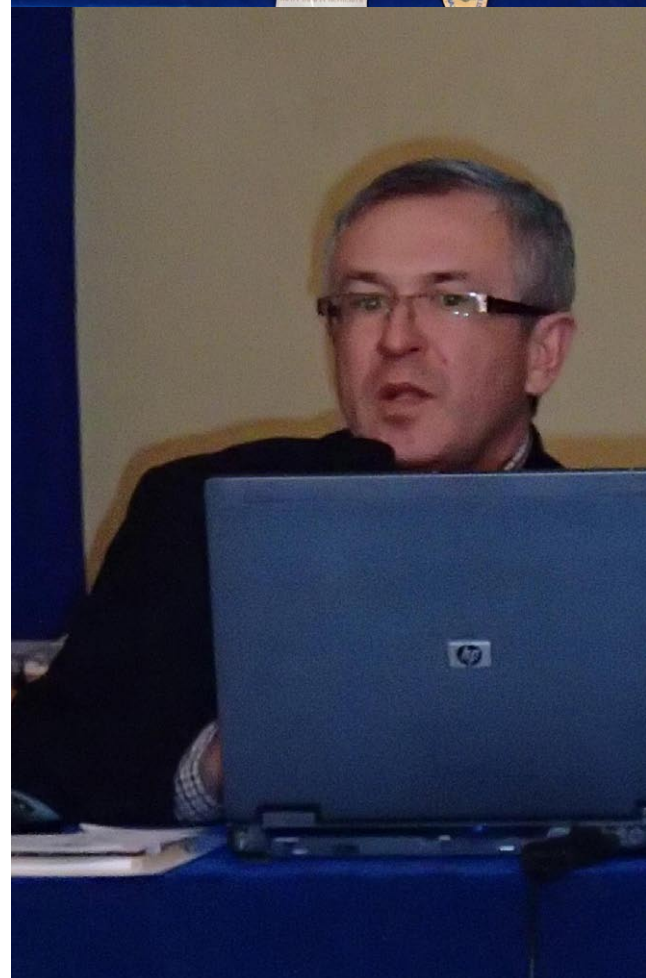
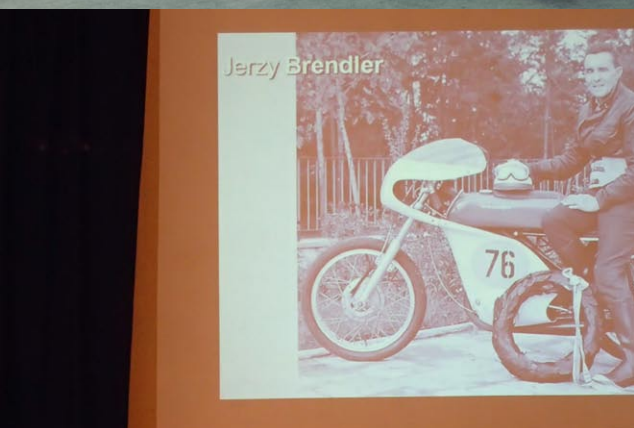
27 lutego br. w Zespole Szkół Elektronicznych w Lublinie odbyła się konferencja popularnonaukowa zorganizowana przez lubelski Oddział Instytutu Pamięci Narodowej, której mieliśmy przyjemność patronować.

Kolejne spotkanie z młodzieżą, które tym razem poświęcono sportowi w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zawierało jeden motocyklowy akcent. Wystąpił Grzegorz Doroba, autor książki o motocyklach WSK, prezentowanej już na naszych łamach. Swoją prelekcję poświęcił sukcesom, porażkom i marzeniom członków sekcji motocyklowej Avii ze Świdnika. Poparł ją dużą ilością ciekawych slajdów z archiwalnymi zdjęciami oraz eksponatami: trofeami sportowymi, proporczykami, książkami oraz oryginalną trialową Wueską.

Miłym zaskoczeniem dla prelegenta były głosy uznania w związku z interesującym wykładem, również od kilku dawnych zawodników, którzy przyszli na konferencję. IPN planuje wydanie tomu pokonferencyjnego z tekstami wszystkich wystąpień.

Mariusz Sawa

Zdjęcia: IPN Lublin



„Drugi kask”

- No to gdzie schowałeś ten drugi kask, co go niby dla mnie kupiłeś?
- Po co ci on?
- Wezmę go ze sobą do pracy, a ty przyjedziesz po mnie motocyklem i podrzucisz do dentysty. To jest na drugim końcu miasta, tramwajem zajmie mi godzinę...
- A co się stało, że nagle chcesz jeździć ze mną na motocyklu?
- Skoro już go kupiłeś, to niech się na coś przyda...

Słuchał żony i nie mógł uwierzyć własnym uszom. Gdy kupował motocykl, specjalnie postarał się dla niej o dodatkowy kask. Nie chciał kupować byle jakiego, a pieniędzy miał wtedy mało, ledwo wystarczyło na dwudziestoletnią Hondę. Na niewiele to się zdało. Anka – zgodnie z zapowiedzią, gdy wyjawiał jej swój zamiar – nie chciała nawet spojrzeć na motocykl. To prawda, że w domu nigdy się nie przelewało, ale teraz, gdy wreszcie znalazł porządną pracę, pomyślał, że może sobie pozwolić na to jedno małe marzenie, jakim był powrót do motocykla po piętnastu latach przerwy. Niestety, za każdym razem, gdy wybierał się w jakąś dłuższą trasę albo planował kupić coś do motocykla, musiał wysłuchać, jak jego egoistyczny wybryk rujnuje domowy budżet, bo akurat dziecku trzeba kupić nowe buty i opłacić zajęcia z plastyki, a stary dywan już trzeci rok czeka na wymianę. Radość z każdego wyjazdu na zlot, czy na spotkanie z kumplami na motocyklach, doprawiona była wyrzutem sumienia – czy po powrocie nie trzeba będzie pożyczać kasy na tydzień przed wypłatą. Na co dzień unikali rozmów o motocyklu równie skrętnie, jak w domu wisielca tematu sznura. Jeśli już do nich dochodziło, nie kończyły się niczym dobrym. Zawsze słyszał od niej, że motocykl to jego sposób na ucieczkę od codziennych obowiązków, z którymi ona sama musi się borykać. Koledzy – motocykliści to banda cynicznych męskich szowinistów, którzy mało, że rozwalili swoje rodziny, to teraz próbują zrobić to samo z nimi, że trzeba się pogodzić z tym, że skoro nie stać ich na samochód – to na motocykl też...

- Bądź u mnie jutro pod pracą w pół do czwartej i zostaw mi ten kask gdzieś na wierzchu, to go wezmę już ze sobą.

- Dobra. Zostawię ci go w przedpokoju...

Na miejsce zajechał punktualnie o wyznaczonej przez Ankę godzinie. Szybko zdjął kask i rozpiął kurtkę, bo popołudniowe słońce ostro grzało. Z głównego wejścia do biura sznureczkiem wychodzili w pośpiechu urzędnicy. Wpatrywał Anki, ale nadaremnie. W końcu ją dojrzał. Papieros mało mu nie wypadł z ust, gdy zobaczył w czym towarzystwie jego żona opuszcza budynek. Przecież to był „Siwy” – sekretarz największego klubu motocyklowego w mieście. Skąd oni się znają i co on tutaj robi?

- Panie dyrektorze, to jest mój mąż Franek. Franek poznaj pana Jana Siweckiego, mojego nowego szefa...

- Dajmy spokój z tym „panem” – „Siwy” jestem.

- Franek, ale kumple mówią na mnie „Powolny”...

- Ach to ty jesteś „Powolny”?! Słyszałem o tobie! U nas w klubie mówią, że jeszcze nikt na żadnym zlocie nie wygrał z tobą w konkursie na wolną jazdę. Ja dopiero od miesiąca pracuję w tej firmie, dlatego jak dziś zobaczyłem kask u pani Ani na biurku, to ucieszyłem się, że trafiłem na bratnie dusze.

W paru słowach wymienili imiona wspólnych kolegów – motocyklistów, „Siwy” zaprosił ich do siebie na towarzyskiego grilla w przyszłym tygodniu, pożegnał się jak ze starymi kumplami i poszedł do swego Harleya, stojącego na drugim końcu parkingu. Anka ochoczo wcisnęła kask na głowę i wskoczyła na tylne siedzenie ich Hondy z taką wprawą, jakby to robiła co najmniej od dwóch lat...

MOJA BSA

autor: Adam Medyna



Kiedy teraz myślę, co ma dla mnie największe znaczenie w całej tej historii odbudowy, posiadania i użytkowania motocykla BSA A65, to chyba możliwość poznania i zrozumienia ludzi odpowiedzialnych za budowę i dystrybucję motocykli BSA i Triumph we wspólnych latach 50. i 60. i w późniejszych trudnych latach 70. Nazwiska, które wcześniej obijały się o uszy stały się bliskie i znajome, miałem również okazję czytać wspomnienia niektórych niejako "z pierwszej ręki". Przy okazji poznałem ciekawą

i smutną jednocześnie historię konglomeratu BSA od bardzo szybkiego rozwoju w latach 50/60. do załamania i zniknięcia w początku lat 70.

Myślę, że moja praca magisterska z 1976 r. o polityce cenowej wielkich korporacji byłaby o wiele ciekawsza, gdybym pisał ją dzisiaj, a nie wtedy. To wszystko jest jednak tylko otoczką, która w tej chwili nas nie interesuje.

Bardziej interesujące jest dlaczego wybrałem ten konkretny model BSA o wiele

gorzej oceniany pod względem działania i wyglądu od równoległego Triumph T120 Bonneville. Oba motocykle, mimo że produkowane w ramach tej samej organizacji (BSA kupiła Triumph w latach 40., a jego właściciel stał się członkiem rady nadzorczej BSA) konkurowały ze sobą na rynku i miały oddzielne sieci sprzedaży. Triumph sprzedawał się o wiele lepiej, jego linia bardziej pasowała szczególnie amerykańskiej klienteli i miał wiele sukcesów sportowych w typowych amerykańskich dyscyplinach jak wyścigi na torach ziemnych i wyścigi pustynne. Szczególnie modele T110 szły jak burza, osiągając na prostych odcinkach drogi te 110 mph (stąd nazwa), czyli 176 km/godz.

Wprowadzenie T120 Bonnie, z jego reklamowaną szybkością o 10 mph wyższą, ocierało się o 200 km/h. Reklama fabryczna to jedna sprawa, a osiągnięcie i utrzymanie tych szybkości druga – kierowca w opiętym sportowym kombinezonie leżał na baku z gazem odkręconym na maxa i szansa na to pojawiała się wtedy, jeśli prosta była odpowiednio długa, by silnik rozpędził się do najwyższych obrotów i jednocześnie nie wybuchł. Czasem się to udawało.

T110 i T120 były modelami sportowymi, a ich "sportowość" polegała głównie na dwugaźnikowej głowicy i płytkich błotnikach. BSA oczywiście też miała modele sportowe, tyle że nieokreślone numerami, a dość pompatycznymi nazwami. Na rynku amerykańskim sprzedawała modele ściśle przygotowane do amerykańskich konkurencji sportowych, bez oświetlenia i z otwartym wydechem, ale modelami przygotowanymi do jazdy szosowej były Lightning i Spitfire.

Oba motocykle (Triumph i BSA) były typowymi "british twin", tzn. w ich silnikach tłoki pracowały na jednym wykorbeniu wału, a zapłon następował naprzemiennie, dając w efekcie wrażenie jazdy na dwóch sparowanych ze sobą singlach. Oprócz tego dość znacznie się różniły.

Mocną stroną BSA była bardzo dobra rama i niezłe zawieszenia, które zresztą w początku lat 70. zostały zunifikowane z Triumphem, rama natomiast była jego słabą stroną (dopiero genialny Doug Heele wyprowadził ją na ludzi w końcówce lat 60.). Również silniki różniły się znacznie – silnik Triumph z dwoma walkami rozrządu w bloku i widocznymi osłonami popychaczy wy-

glądał świetnie, lecz był prawdziwym wyzwaniem, jeśli chodzi o jego uszczelnienie. Silnik BSA dla odmiany miał wszystko zamknięte wewnątrz, ale wyglądał niezbyt atrakcyjnie z jajowatymi karterami i dość opływową głowicą. W dodatku jego prawdziwą piętą achillesową było łożyskowanie i smarowanie wału korbowego opartego od strony rozrządu na łożysku ślizgowym. Mnie jednak odpowiadał przez swoją zwartość i stosunkową lekkość oraz filozofię konstrukcji. Same motocykle różniły się też wyglądem. Triumph dłuższy i z bardzo niewielką ilością chromów, BSA krótka, właściwie jednoosobowa, z dużą ilością chromów, a bardzo niewielką częścią lakierowanych, co w latach 60. było uznawane za wieśniactwo i również nie przysparzało jej klientów.

Wracając do moich osobistych wyborów, to BSA kusila niższą ceną, ale oprócz tego jej wygląd mnie się podobał. Poza tym była rzadszym motocyklem w moich okolicach. Prawdę mówiąc, nie widziałem niktogo, kto używałby jej jako motocykla na co dzień – pomyślałem sobie, że powinienem to zmienić. W tym mniej więcej czasie doszedłem do wniosku, że przestała mnie bawić szybkość i moc moich starych Japończyków, które dotychczas ujeżdżałem i że lekka niepewność towarzysząca każdej wyprawie na starszych motocyklach bardziej mi odpowiada. To ostatnie to chyba objaw nostalgii za młodością spędzoną w Polsce na jeździe bardzo problematycznymi sprzętami. Jak pomyślałem, tak zrobiłem i zacząłem szukać BSA późnym latem 2005 r.

Zbyt wielkiego wyboru nie miałem. Mogłem co prawda kupić motocykl z Ebay i sprowadzić go ze Stanów, ale byłem prawie pewien, że to co na zdjęciach wyglądać będzie dobrze, może zupełnie inaczej wyglądać w rzeczywistości, więc wołałem kupić coś lokalnie. Niestety, do wzięcia były tylko dwa motocykle, jeden z roku 1971 już po face lifcie mocno ujednocającym go z Triumphem – co mi nie odpowiadało i drugi, który tak naprawdę był turystycznym modelem Thunderbolt, ale z dwugaźnikową głowicą. Właściciel tego drugiego motocykla pokazywał mi go dwa razy i za każdym razem motocykl odpalał praktycznie od kopa i pyrkał spokojnie po dość dużym obszarze miejscowego ośrodka kempingowego, gdzie ów człowiek mieszkał. Amperomierz Lucasa pokazywał stale lekkie ładowanie, ale na lampie czerwono paliła się kontrolka, z czego wnosilem, że ładowania nie ma. Oprócz tego motocykl nie posiadał szczególnych wycieków oleju czy paliwa i wydawał się całkowicie gotów do jazdy. Z wyglądu był lekko zmienioną wersją amerykańską, bo choć miał charakterystyczny dla niej mniejszy zbiornik paliwa, to jednak nie posiadał straszliwej, podniesionej kierownicy robionej standardowo na ten rynek. Chromy były w niektórych miejscach dobre, w innych takie sobie; do tego zbiornik i boczki wyglądały tak, jakby ktoś nie tak dawno je odświeżył.

Cena nie była wysoka jak za brytyjskiego twina na chodzie, więc po stargowaniu chyba \$300, zdecydowałem się motocykl zakupić. To zdjęcie z dnia zakupu:

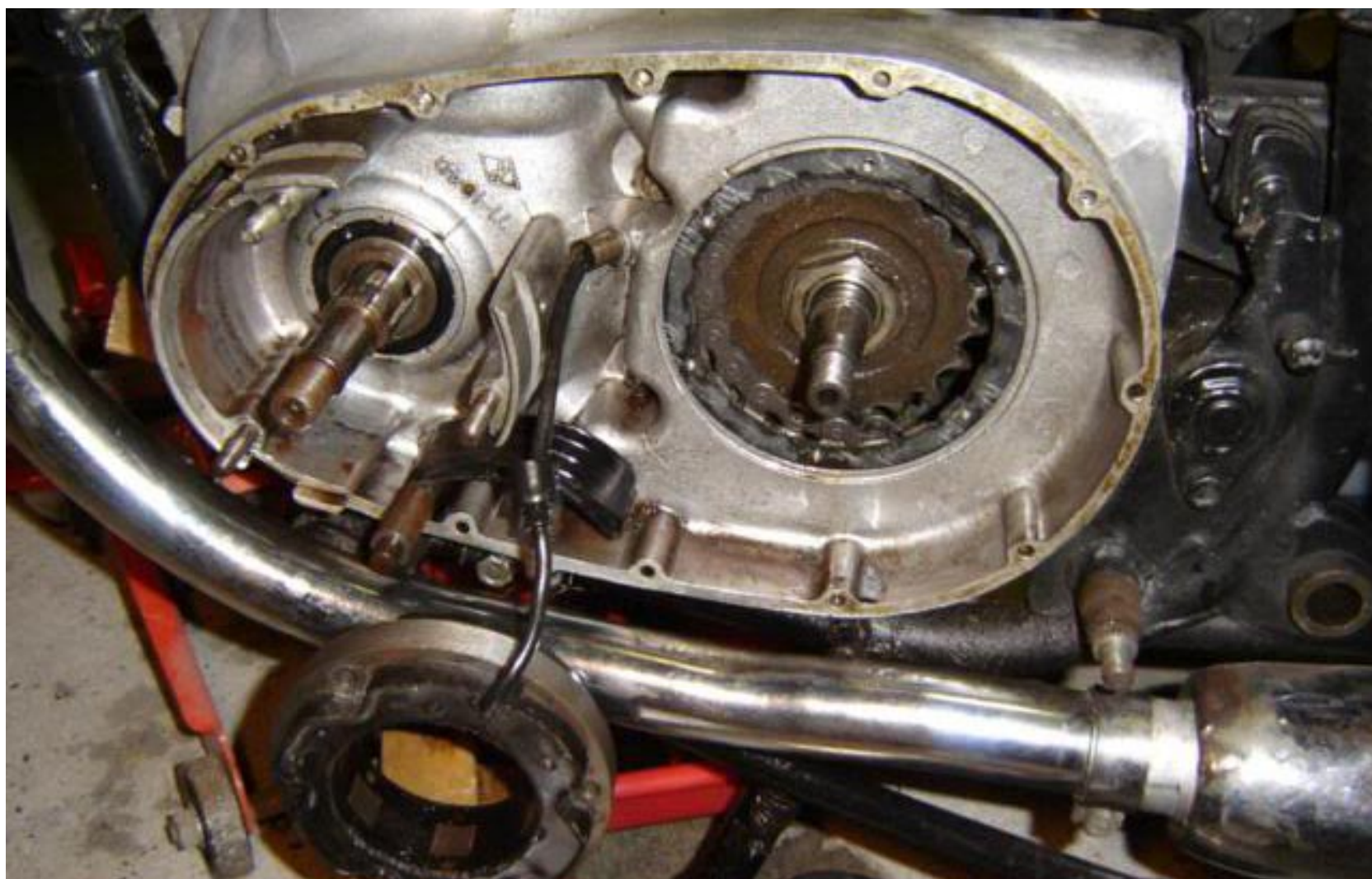


Po przywiezieniu motocykla do domu znowu się na nim przejechałem, korzystając z wewnętrznych uliczek naszego kompleksu i tu sprawa zaczęła wyglądać trochę inaczej. Te wewnętrzne uliczki mają wzniesienia uspokajające ruch i na każdym z nich moje przednie zawieszenie wydawało głośny stuk. Wciśnięcie sprzęgła było nie lada wyczynem, a poza tym w końcówce skoku coś tam strasznie rzeziło. Światła po przełączeniu na mijania po prostu gasły, a silnik po rozgrzaniu dymił konkretnie z okolic mocowania wydechu w głowicy. „Normalne problemy w długo nie użytkowanym i może niezbyt dobrze serwisowanym motocyklu” – pomyślałem sobie. Doprowadzimy to wszystko do ładu w kilka dni i jeszcze pojeżdżę troszkę, korzystając z ładnego września i października. Postanowiłem zacząć od sprawdzenia i doprowadzenia do porządku ładowanie, bo bez tego o jakiegokolwiek jeździe nie było mowy. Zamiast iść po kolei po kablach instalacji, które w większości nie wzbudzały mego zaufania zdecydowałem zacząć od alternatora, do którego miałem stosunkowo łatwy dostęp po zdjęciu bocznej pokrywy. Nie wiem już z jakiego powodu postanowiłem zdjąć stator. Prawdopodobnie chodziło mi o sprawdzenie stanu masy pla-

stycznej, którą zalane były uzwojenia. Przy zdejmowaniu statora miałem wrażenie, że rotor poruszył się, co mnie mocno zdziwiło. Dla pewności złapałem go ręką i pociągnąłem. Rzeczywiście poruszył się wzdłuż razem z wałem korbowym, na którym był osadzony. Osądziłem, że ten ruch to jakieś 1-2 mm, czyli o wiele za dużo niż przewidziana przez BSA 0.08 mm.

Od razu wiedziałem, że z jazdy nici. Tego typu uszkodzenie mogło spowodować częściowe zablokowanie przepływu oleju do łożysk wału i w efekcie całkowitą rozwałkę silnika, bo tym zwykle kończyło się wyjście korbowodu przez kartery. Później miałem się przekonać, że i mojego silnika nie ominęła ta przypadłość. Połówka od strony napędu pierwotnego miała inne numery niż oryginalna połówka od strony rozrządu. Czekala mnie mozolna i kosztowna odbudowa silnika od podstaw. W międzyczasie prowadziłem przyspieszone kursy doszkalające teoretycznie z budowy motocykli BSA na forum brytyjskich twinów i to tam właśnie dowiedziałem się, że paląca się na czerwono kontrolka umieszczona w lampie nie świadczy o braku ładowania, ale o braku ciśnienia oleju!

Moje założenie zrobienia z BSA motocykla do codziennej jazdy okazało się dłuższym procesem niż myślałem, nie tylko z powodu ograniczonego funduszu „zabawkowego”, ale również dlatego, że moje oczekiwania ewoluowały w trakcie użytkowania i odbudowy motocykla. Pierwsze wyjazdy po pierwszym zimowym remoncie z grubsza ogarniającym odbudowę silnika okazały się dalszą „walką z materią”. Do dziś pamiętam moment wyjazdu z grupą nowo poznanych kolegów i postój pod światłami na jednym z dwóch skrzyżowań miasteczka Waterdown, gdy stojąc na jedynce, mimo kurczowego zaciskania dźwigni przedniego hamulca, obroty silnika „samoczynnie” zaczęły wzrastać, a motocykl zaczął wyjeżdżać spode mnie prosto w nadjeżdżające samochody. To był gorący czerwcowy dzień i po kilkuminutowym postoju paliwo w gaźnikach zaczynało się gotować niezależnie od podkładek izolujących je od głowicy. To, oprócz wzrostu obrotów silnika, praktycznie uniemożliwiało odpalenie motocykla, w momencie kiedy po zrobieniu przystanku na kawę chcieliśmy ruszyć w dalszą drogę. Operowanie sprzęgłem wymagało dziwnej siły, przedni hamulec pokazywał się co chwile, czyniąc hamowanie przy jakiegokolwiek szybkości interesującym.



Paliwo ciekło z kraników, jako że akcesoryjny wytwórca nigdy nie zastanowił się, co tak naprawdę powstrzymywało oryginalne kraniki od przecieków (na pewno nie był to tylko korek uszczelniający przesuwkę kranika).

Sam początek jazd również charakteryzował się typowym dla BSA objawem „Bastard Stopped Again” znanym z opowieści byłych 20-latków ujeżdżających ten produkt w latach 60. i to mimo całkowitego przejrzenia i zmodyfikowania oryginalnej instalacji elektrycznej. Również nie miało tu znaczenia, że motocykl wyposażony był w elektroniczny układ zapłonowy Boyera przez któregoś z poprzednich właścicieli. W końcu dotarło do mnie, że oprócz odświeżenia i zmodyfikowania instalacji muszę ją również w jakiś sposób zabezpieczyć przed wibracjami, będącymi naturą tego motocykla i że każdy łącznik przewodów instalacji musi być praktycznie nierozłączny bez przyłożenia dużej, bezpośredniej siły.

Dużo czasu zabrała mi również walka z gaźnikami – mimo wymiany wszystkich części wewnętrznych na nowe i tulejowanych przepustnic silnik nie chciał pracować równo przy niewielkich otwarciach przepustnicy co było szczególnie nieprzyjemne w mieście, gdzie musiałem jeździć w granicach prędkości legalnych, czyli około 60 – 70 km/h. Praktycznie eliminowało to z użycia czwarty bieg. Oczy otwarł mi dopiero biuletyn serwisowy wytwórcy (Amal), mówiący o zmianie konstrukcji korpusów gaźników i przesunięciu dyszy wolnych obrotów w inne miejsce. Ja miałem stare korpusy z dyszami wkręcanymi w „sufit” komory pływakowej. Zakup używanych gaźników w pięknym stanie załatwił ten problem, ale wymagał całego dnia walki z ustawieniem ich, by wreszcie osiągnąć to, co sobie założyłem, czyli równą pracę silnika w całym zakresie obrotów.

Wszystko to pochłaniało większość pieniędzy i czasu, jaki mogłem poświęcić motocyklowi, ale miałem w zanadru jeszcze jeden pomysł na jego temat – wygląd trochę różny od tego co miałem. Oryginalnie mój motocykl był amerykańską wersją BSA A65 w wersji turystycznej, z jednogąźnikową głowicą, małym zbiornikiem paliwa i wysoką kierownicą w amerykańskim stylu, powodującą, że pozycja jeźdźcy bardzo przypominała pozycję faceta siedzącego na krześle i czytającego codzienną gazetę,

trzymaną w wyciągniętych rekach. Niezła pozycja w mieście, jeśli macie tam jezdnię w dobrym stanie, ale absolutnie nie nadająca się na żadne dłuższe wypadki – w mojej opinii oczywiście, bo Amerykanie uznają ją za jedyną możliwą. Ja wychowałem się na pozycji BMW i uważam ją za najlepszy kompromis do jazdy w każdych warunkach. Jest to pozycja lekko pochylona, gdy możesz zachować balans między oparciem się rękami na kierownicy lub wyprostowaniem i odciążeniem rąk. Pozycja, gdzie twoje kolana są ugięte, ale stopy znajdują się na linii siedzenia, co pozwala ci na zmianę pozycji na siedzeniu, jak również uniesienie się w górę.

Mój motocykl już w momencie zakupu był trochę przerobiony. Głowica została

zmieniona na dwugaźnikową, a kierownica na niską, europejską. Dalej nie był to dla mnie ideał, jako że kierownica była za blisko, a podnóżki umieszczone za daleko do przodu, ale jakoś w końcu nauczyłem się z tym żyć. To co dalej chciałem zmienić, to zbiornik paliwa i boczki, gdyż oryginał był śmiesznie mały, a stalowe boczne pokrywy do wersji jednogąźnikowej były za głębokie i ocierały o filtry powietrza. To razem z dodaniem obrotomierza zbliżało wygląd motocykla do wersji Lightning z 1965 roku, która chyba najbardziej mi się podobała. W momencie kiedy to wymyśliłem, nie miałem oczywiście pojęcia, ile czasu zajmie znalezienie takiego zbiornika i ile pieniędzy pochłonie jego odbudowa. Poniżej stan „przed” i „po”.



Nie mówiąc o malowaniu... Ale powoli krok po kroku uzyskałem moją wizję modelu A65, zarówno pod względem wyglądu jak działania – ładny, niezawodny motocykl, do którego w sezonie mogę tylko łać paliwo i jeździć i który po zostawieniu go na tydzień, dalej zapala od kopa po przelaniu gaźników.

Po drodze było jeszcze wiele bitew – o zmniejszenie i odseparowanie się od wiracji, o uzyskanie wyższego ciśnienia gorącego oleju w silniku, o uzyskanie prawidłowo działających „instrumentów pokładowych”, ale to znacznie przekroczyłyby ramy tego artykułu, nie mówiąc o zanudzeniu Czytelników. Natomiast myślę, że powinienem napisać o jeszcze jednej niespodziance, którą zgotowała mi moja BSA w ostatnim sezonie, tym razem zaskakując mnie możliwościami drzemiaczami w tym silniku, o istnieniu których nie miałem najmniejszego pojęcia.

Od zakupu i bazowej odbudowy BSA mięno sporo czasu – kilka lat, podczas któ-

rych studiowałem historię motocykla i jego producenta. Przez ten czas byłem również członkiem forum klasycznych brytyjskich twinów, które jest kopalnią wiedzy na temat tych motocykli i które polecam każdemu zainteresowanemu tematem i posługującym się językiem angielskim. To właśnie tam spotkałem się kilkakrotnie z wypowiedziami byłych właścicieli, że BSA A65 z początku produkcji była motocyklem o wiele mocniejszym i szybszym niż modele z lat późniejszych.

Granica był tu rok 1965, gdy producent w ramach walki konkurencyjnej na amerykańskim rynku po raz kolejny dokonał korekty parametrów silnika, podwyższając ciśnienie sprężania, powiększając przekrój kanałów ssących i średnicę zaworów. Wszystkie modele otrzymały również ten sam sportowy wałek rozrządu, mający czasy o wiele ostrzejsze od Triumphu Bonneville. Poprzednio ten wałek wykorzystywany był tylko w modelach sportowych jak Rocket Lightning i cafe racerze Lightning Clubmann.

Z drugiej strony, tzn. od strony Triumphu również dostawałem opinie, że mocno reklamowany T120 Bonneville w swoich późniejszych odsłonach także przestał jechać i właściciele amerykańscy z tego okresu (1968 -1970) atakowali dealerów, że ich motocykle nie mogą osiągnąć 100 mph, a co dopiero mówić o 120? Dyskusje na ten temat były niezmiernie ciekawe, jako że do tej pory na forum udzielają się ludzie, którzy importowali i sprzedawali te motocykle w latach 60., jak i ci którzy wówczas je użytkowali i mieli możliwość porównywania ich w stanie po wyjeździe z fabryki.

Ja sam nie bardzo byłem zadowolony z osiągnięć mojej BSA, która nieźle dawała sobie radę w mieście, ale na autostradzie była najwolniejszym pojazdem z powodu niemożności wykręcenia silnika powyżej 5 tys. obr./min na najwyższym biegu. Wszystkie publikacje podawały, że przy tych obrotach nie osiągałem nawet obrotów maksymalnego momentu, nie mówiąc o mocy. Uznałem więc, że mam za wysokie przeło-

BSA Lightning Clubmann



zenie bezpośrednio, ale zmieniać tego nie chciałem, wiedząc, że w Anglii używano zębaki zdawczej jeszcze o jeden ząb większej jako standard i to na tej większej zębatce można było (przy pozytywnych wiatrach i leżąc na baku) wyciągnąć z mego motocykla te 100 mph.

Coś mi się nie zgadzało. Czułem się trochę jak właściciel Junaka, któremu producent obiecał 17 KM, a on stwierdził, że może korzystać z 12 KM. Z jednej strony postanowiłem zbudować drugi silnik ze zwiększoną pojemnością i zacząłem gromadzić do niego części, z drugiej strony zacząłem grzebać w tematach o różnicach w osiągnięciach motocykli sprzed i po 1965 r. Forum gromadzi ludzi z całego świata i jeden z australijskich tunerów napisał mi, że badał przepływ gazów w głowicy BSA z końca lat 60. i stwierdził, że kanały ssące są w niej za duże i nawet przy największym otwarciu zaworów nie są w stanie wykorzystać ich potencjału. Natomiast ich wielkość wpływa na znaczne obniżenie szybkości przepływu gazów. W związku z tym najlepszym połączeniem jest ożenie głowicy o mniejszych kanałach ssących z dużymi zaworami i sportowym wałkiem rozrządu. Ta głowica

była właśnie głowicą z 1965 roku. Postanowiłem pójść tym tropem. Trop nie był tani. Po długim szukaniu udało mi się kupić ładną głowicę do odbudowy na Ebay za \$250 i odbudować ją za następne \$400, bo chciałem mieć sprawdzone już przez siebie zawory Kiblewhite i porządne prowadnice. Wszelkie wydatki poszły jednak w niepamięć po pierwszej przejażdżce na zmodyfikowanym motocyklu. Mój silnik, mimo niskiego stopnia sprężania, zaczął pracować zupełnie inaczej. Przede wszystkim zmienił się jego głos – łagodny bas stwardniał wyraźnie, tak jakbym podniósł sprężanie. Do tego zaczął się wkręcać w obroty z niespotykaną przedtem energią. Nagle stwierdziłem, że jadąc 80 km/h na czwórce, nie muszę zmieniać biegu, żeby ostro przyspieszyć, a szybkie wskoczenie na autostradę przekonało mnie, że obroty mogą kręcić o 1500 wyżej na biegu bezpośrednim. Może zresztą nie jest to kres możliwości, ale po stwierdzeniu, że jadę 150 km/h i przy braku porządnego lusterek, nie chciałem ryzykować zatrzymania przez policję.

Kilka dalszych wyjazdów upewniło mnie, że nie mam żadnych problemów w utrzymaniu tempa nawet z dużo nowszymi i silniej-

szymi motocyklami, a mój kolega mechanik stwierdził po kilkakrotnym przejechaniu się, że nie spotkał jeszcze tak silnej A65 oprócz może swojego dirt trackera zbudowanego do wyścigów ziemnych. Tyle że mój motocykl jeździ na przeciętnym paliwie, nie wymaga dużego wysiłku przy uruchomieniu go kopniakiem i ma bardzo dobre manery przy niskich szybkościach, często niezbędnych w mieście. Szybsza jazda ma również swój ujemny wpływ na sam motocykl – zużycie paliwa wzrosło co najmniej o litr z moich przeciętnych 4.5 l/100 km. Wibracje, od których udało mi się odizolować dalej dotyczą motocykla i skutkują urywaniem się coraz to innych małych wsporników. Wszelkie śruby i nakrętki muszą być zabezpieczone systemem podkładek płaskich, sprężynowych i klejem. Nie szaleję na drodze, bo motocykl o wiele lepiej znosi ciągłą pracę w zakresie 4 – 4.5 tys. obrotów niż wyżej – cóż, taka jego natura. To również pozwala trzymać się bliżej przewidzianych prawem szybkości na drodze.

Tak BSA wygląda w swojej końcowej wersji. Angielski uniwersalny motocykl o szerokim zastosowaniu.

■ Adam Medyna





Finał akcji MOTOSERCE już niebawem

Już 26 kwietnia b.r odbędzie się VI. finał ogólnopolskiej akcji MOTOSERCE, organizowanej przez motocyklistów zrzeszonych przy Kongresie Polskich Klubów Motocyklowych – łącznie ponad 140 klubów w tym ponad 5 tysięcy motocyklistów. Patronem medialnym akcji jest Antyradio.

Na polskich drogach co roku ginie ponad 3 tys. osób, tyle samo wymaga hospitalizacji, a później rehabilitacji. Wynikiem tego zatrważającego zjawiska są koszty społeczne, ludzkie tragedie, a na końcu wielkie koszty finansowe z budżetu państwa, czyli z kieszeni nas wszystkich.

Zawsze w takich sytuacjach niezbędna jest krew, która ratuje życie.

MOTOSERCE to cykliczna ogólnopolska akcja zbiórki krwi.

Naszą akcją chcemy zwrócić uwagę na problem braku krwi w polskich szpitalach i bankach krwi. Dodatkowo akcja ma na celu przyczynić się do zmniejszenia liczby osób poszkodowanych w trakcie wypadków drogowych. W tym celu podczas akcji zajmujemy się edukacją bezpiecznej jazdy na drogach oraz edukacją w zakresie udzielania pierwszej pomocy – powiedział Artur Węglowski Sekretary BORUTA MC Poland.

Głównymi partnerami są Polski Czerwony Krzyż i Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa.

Co roku w kwietniu, w ponad 80 miastach w całej Polsce organizowany jest finał akcji. Ma charakter jednodniowego pikniku, podczas którego odbywają się koncerty, pokazy ratownictwa drogowego i bezpiecznej jazdy, wystawy motocykli, a także parada motocyklowa oraz liczne konkursy dla najmłodszych i tych trochę starszych. Tak duża liczba atrakcji przyciąga w tą jedną z pierwszych wiosennych sobót całe rodziny, a także miłośników motoryzacji i muzyki (około 15 tys. ludzi).

Dzięki takiej formule udaje się zrealizować cele naszej akcji. W ciągu pięciu edycji zostało zebranych ponad 15 tys. litrów krwi – dodał Artur Węglowski Sekretary BORUTA MC Poland.

MOTOSERCE nie jest organizacją, ani stowarzyszeniem. Jest Ideą wynikającą z potrzeby serca i z chęci działania. Organizatorami są wyłącznie kluby zrzeszone przy KPKM, ewentualnie osoby, czy też kluby, które uzyskały zgodę Kongresu. Znak MOTOSERCA jest zastrzeżony na potrzeby Kongresu Polskich Klubów Motocyklowych.

CAŁA POLSKA!

MOTOCYKLIŚCI DZIECIOM



KREW DAREM ŻYCIA
26.04.2014

Krew Darem Życia, podziękuj się Nigdy

Kozacy w ogrodzie

Pamięci Władysława Sawy

autor: **Mariusz Sawa**



Hełm sowiecki (II wojna), bagnet rosyjski (I wojna), pałasz austriacki (pocz. XX w) i hełm polski (1920) wzoru francuskiego

Silnik pojeżdża z wysiłku, za mną tumaniony kurz, a przede mną głębokie koleiny przyprawiające mnie o lekkie zwiótnienie mięśni, spowodowane bojaźnią, że zaraz w którąś na pewno wpadnę. Już po stu metrach zadałem sobie pytanie, czy nie mogłem jechać szosą, bo ta droga to jak widzę żaden skrót, tylko źródło stresu. Dramatyzmu dodaje przed każdym wzniesieniem wyobraźnia, ukazująca wyłaniający się nad horyzont dach wielkiego ciągnika bez hamulców, z którym zapewne się spotkam i nie zdążę odpowiedzieć sobie na pytanie, co teraz robić. Zatrzymam się na górce i odpasnę – pomyślałem. Tak też zrobiłem. Zgasłem silnik i usiadłem na miedzy. Podkuty

but zahaczył o coś wystającego z gliny. Był to fragment czworokątnego rosyjskiego bagnetu...

Swoją trasę motocyklową nazwałem szlakiem wojennym, co należy skomentować w paru słowach. Mam tu na myśli obiekty, które można obejrzeć w ciągu pół dnia, jadąc powoli drogami powiatu hrubieszowskiego. Czasowo miejsca te związane są z wiekiem dwudziestym. Pośród wielu sobie podobnych wybrałem takie, które najlepiej zilustrują różnicowanie tematyczne. Oprócz tego chciałbym w kilku miejscach pokazać i opowiedzieć to, czego nie usłyszycie od żadnego innego przewodnika.

„Tu gdzieś leży Marysia”

- Nie nocujcie już w domu. Dzisiaj szykują się na was – prawdopodobnie takie słowa usłyszała Franciszka Piotrowska od ukraińskiego sołtysa z Konopnego, po tym jak w nocy z 8 na 9 maja 1944 roku jej mąż Stanisław lat 44, córeczka Janka lat 7 i macocha Stanisława – Maria zostali zabici przez Ukraińców. Dzisiaj pamiątką po tej tragedii jest kępa krzaków za przejazdem kolejowym pomiędzy rzeką a szosą, pozostałość po zabudowaniach rodziny Piotrowskich. Ich tragedia rodzinna, która rozegrała się w Konopnem, pierwszym punkcie mojej wyprawy, była dla mnie pierwszym najbliższym symbolem okrucieństwa wojny, o którym usłyszałem w domu. Zamordowanych pochowano pod nasypem kolejowym, a po wojnie przeniesiono na cmentarz. Między Konopnem a Hostynnem istniał kiedyś przysiółek zwany Teofilówką. Czasami, gdy przejeżdżaliśmy tamtędy, mama mówiła, że „tutaj gdzieś leży Marysia”.

- Co to za Marysia?

- Czajkowska. Partyzantka ją zabiła po wojnie i tu koło drogi zakopała.

- A czyja partyzantka?

- Polska.

- A za co?

- Chyba nie chciała wyjechać...

Taki był dramat niejednej osoby, która nikomu nic winna nie była – tylko tyle, że się tu urodziła i nie chciała zostać wyrzucona na „swoją” Ukrainę.

W Hostynnem natrafiam przy szkole podstawowej na pomnik upamiętniający walki Strzelców Kaniowskich z bolszewią w roku 1920. Na kol. Hostynne za domami po północnej stronie szosy są pola, które w czasach wojennych pełniły rolę lotniska (w Hostynnem kiedyś w zimie kupiłem Simsona AWO, ale to zupełnie inna historia). W tym miejscu chciałbym nieco opowiedzieć o wydarzeniach z lata 1915 roku, o których mało kto pamięta, a śladów po nich próżno by szukać w krajobrazie regionu. W tym czasie przez Lubelszczyznę nie tylko przewalał się front, czego pamiątką są setki cmentarzy z niezliczoną ilością mogił, ale było to także lato, podczas którego masy miejscowego, głównie prawosławnego, ludu podążały na wschód za umykającym carskim wojskiem i urzędnikami. Wspominamy te wydarzenia jako bieżnięstwo (od słowa „biec, uciekać, uchodzić”). Wiele znajomych starszych osób urodziło się w czasie pierwszej wojny

lub zaraz po jej zakończeniu na przykład w Taszkencie. Czemu akurat tam? A no dlatego, że aż tam zawędrowali. A potem po powrocie opowiadali o ciepłych krajach z wielbładami. Dlaczego piszę o tym przy okazji Hostynnego? Bo w czasie bieżnięstwa posługę kapłańską pełnił tu batiuszka Jan Kotorowicz (Iwan Kotorowycz), z szacunkiem do dzisiaj wspominany. On to zostawił po sobie opis bieżnięstwa, który odnalazłem w ukraińskich „Wiadomościach Krakowskich” wydawanych w czasie II wojny światowej. Po cichu przyznam się do marzenia o motocyklowej wyprawie szlakiem bieżnięców. Czemu by nie przejechać śladem zapomnianych autochtonów tej ziemi?

Tu gdzieś leży Marysia



Wojnarowski

Gdy się nieco cofniemy i skręcimy na północ, dojedziemy do Peresołowic. W latach II wojny światowej polskie podziemie zlikwidowało tutaj Jakuba Wojnarowskiego. Był to weteran ukraińskiej armii Semena Petlury, który ponoć posiadał pistolet z dedykacją od Piłsudskiego. W latach II wojny światowej zaangażował się w walkę po stronie ukraińskiej, utrzymywał kontakty z ukraińskimi nacjonalistami oraz Niemcami w Reichu, za co dostał od Polaków kulę. O zdarzeniu tym wspominał nawet w swojej książce „Armia bez państwa” („Armija bez derżawy”) słynny Taras Bulba-Borowec. Żoną Wojnarowskiego była córka wspomnianego wyżej ks. Kotorowicza. Ponieważ spodziewała się dziecka, partyzantka ją oszczędziła. Peresołowice to dość Jawowska wieś, bo jadąc tamtędy najpierw spotykam pod jabłonką starą Jawę 353, a obok świetlicy dwie ładne TS-ki. Za wspomnianym budynkiem skręcam na północ i dojeżdżam do dawnej posesji mojego pradziadka Piotra Podolca.

Moja babcia, będąc małą dziewczynką, widziała w 1920 roku pod tamtejszym lasem potyczkę polskich ułanów z bolszewikami. Po niej, dwóch tak zwanych dońskich Kozaków, pochowano u nich w ogrodzie. Prababcia Franciszka opiekowała się mogiłą, ale zmarła przed wojną, potem o Kozakach wszyscy zapomnieli i dziś o miejscu ich spoczynku pamięta jedynie moja mama i ja. Co ciekawe, W niedalekim Hrubieszowie stacjonowała Samodzielna Brygada Kozaków Dońskich, która od sierpnia 1920 roku walczyła z bolszewikami po stronie polskiej... Czy dwa trupy leżące w ogrodzie mojego pradziadka mogą być ciałami żołnierzy tej jednostki?

Jadąc dalej można dojechać polnymi drogami do Gdeszyna. To właśnie opis przeżyć z wyprawy w tamtym kierunku posłużył mi za wstęp do niniejszej relacji. Gdeszyn to jednak miejscowość znajdująca się już na terenie powiatu zamojskiego, więc zwracam i jadę z Peresołowic przez Wilków (dawne Wołkowyje) do Podhorzec.

Duch syna

Skręcam za szkołą na Gozdów i parkuję motocykl w Podhorcach przy cmentarzu z okresu I wojny światowej. Jak wiele podobnych pochodzi on z lipca 1915 roku. Lubelszczyzna usiana jest takimi nekropo-

Zdjęcie resztek sadyby Piotrowskich robiłem z okolic miejsca, gdzie po raz pierwszy zakopano ciała pomordowanych



liami. Niejednokrotnie spoczywa na nich po kilka tysięcy żołnierzy z armii cesarsko-królewskiej oraz rosyjskiej. Kiedyś naprzeciwko cmentarza był dwunastak, czyli dworski dom z dwunastoma mieszkaniami, w którym mieszkali po wojnie moi dziadkowie. Na cmentarz wojenny, znajdujący się na wznie-sieniu, udawali się latem na odpoczynek.

Zachowały się tu nieliczne żeliwne krzyże z nazwiskami poległych. W pobliskim pałacu w latach II wojny światowej przechowywano przez jakiś czas archiwum komendy obwo-du Armii Krajowej Hrubieszów i mieszkał tu jako „leśniczy” komendant Antoni Rychel ps. „Anioł”. Mój dziadek Władysław Sawa

ps. „Sąsiad” był jakiś czas w jego drużynie. Na terenie dworu miało miejsce wiele wyda-rzeń związanych z latami wojny.

Zginął tu na przykład Tadeusz Rudziński, którego zabili Ukraińcy. Sprawcami mordu byli policjanci z Werbkowic. Zabity pochodził z Warszawy. Uciekł stamtąd przed Niemcami. Mówiło się, że jego matka po wojnie zaangażowała się w wywołanie ducha syna, który wyjawiał jej okoliczności swojej śmierci. Pod koniec sensu poprosił, by nie nawiązywać z nim kontaktów, bo potem jest mu bardzo ciężko. W budynkach dworskich (chyba w ósmaku) przez dłuższy czas moi dziadkowie i przez kilka dni pradziadkowie

ukrywali sowieckiego żołnierza. Natomiast na debrze w bagnach leży zatopiony czołg.

Dalej w lesie rozbił się w wojnę samolot. Powiadano, że był to kukuruźnik. Mój tato jako mały chłopak znalazł tam pierścień z napisem „U.S.A.”. Można tam dojechać przez Kolonię Rzeszowską (mieszkają tam ludzie pochodzący z rzeszowskiego), ale polną drogą i najlepiej motocyklowym zaprzęgiem bądź terenówką. Pewnego razu z kolegą Radkiem poszukiwaliśmy z wykrywaczem metali jakichś pozostałości po samolocie. Nasz plan był taki, by wrócić tym sprzętem do domu, ale nie znaleźliśmy nic specjalnego. Pewnie nie byliśmy pierwszymi poszukiwaczami. Czołg też nie został odnaleziony, bo na bagna nie da się po prostu wejść.

W majątku Podhorce w czerwcu 1943 roku został aresztowany przez Niemców mój dziadek, Władysław Sawa, ułan 2 pułku strzelców konnych, uczestnik walk pod Mokrą i nad Bzurą we wrześniu 1939 roku, żołnierz Armii Krajowej. Miesiąc wcześniej żołnierze odpowiadający za konwoj dokumentów hrubieszowskiego obwodu AK przez głupotę i nieostrożność stracili je. Sawa i wielu partyzantów trafili na Zamek Lubelski.

Był maltretowany przez około dwa miesiące, również pod sławetnym Zegarem. Jego i kilku innych wykupili koledzy, wśród nich Władysław Horodyski ps. Albert, który dał hitlerowcom między innymi swój motocykl. Wszystko zdarzyło się równo 70 lat temu. Dzisiaj mam tyle samo lat, gdy mój dziadek w chwili aresztowania.

Jadąc w stronę Nieledwi przy starym cmentarzu jest mogiła żołnierska. Nieopodal kiedyś popsuł mi się Awok. Gdy go prowadziłem jakiś człowiek ze swojego podwórza krzyknął:

- Ja benzynę mam!

- Ja też mam! – odkrzyknąłem, bo tak naprawdę wydmuchało mi uszczelkę pod głowicą.

Dalej będą Trzeszczany. Tutaj z kolei zakupiłem parę lat temu za grosze wózek boczny do MZ Trophy z całą Jawą. Ale nie o handlu motocyklami miało być.

Kilka kilometrów za Trzeszczanami możemy zawitać do Korytyny, niegdyś słynnej polskiej partyzanckiej wsi, gdzie niestety połała się krew niewinnych cywilów, co



Władysław Sawa w 2 pułku strzelców konnych w Hrubieszowie, 1936-1938

upamiętnia stojący tam pomnik. Jadąc na wschód możemy praktycznie zatrzymywać się w każdej wsi, na każdym cmentarzu i natrafimy na jakieś ślady wojennej epoki.

Tropem „Rysia”

W Moniatyczach dołączył do mnie Szymon na Yamasze Neos, który pokazał mi cmentarz wojenny w Wołajowicach z 1915 roku.

Już samotnie udałem się do Hrubieszowa, gdzie moim zdaniem warte obejrzenia są koszary, wybudowane jeszcze w okresie zaborów. Przed II wojną światową funkcjonowały jako siedziba 2 pułku strzelców konnych, gdzie w latach 1936-1938 służył jako woźnica dowódcy pułku mój dziadek Władysław. Na ul. Dwernickiego przy koszarach mieszka Kamil Ciesielczuk (typowo hrubieszowskie nazwisko), motocyklista i koniarz, który niedawno założył stowarzyszenie kultuwające tradycje kawaleryjskie pułku. Kamil jako prezes Stowarzyszenia Szwadron Ziemi Hrubieszowskiej zorganizował w zimie konferencję naukową w jednym z odnowionych budynków koszarowych. Miałem przyjemność wygłosić wówczas prelekcję na temat mojego dziadka. Na slajdach pokazałem zdjęcia archiwalne, przyniosłem kuferek, z którym poszedł do wojska w 1936 roku i puściłem nagranie z 1976 roku, na którym



Antoni Rychel ps. Anioł, Komendant Obwodu Armii Krajowej Hrubieszów

Władek Sawa śpiewa koszarowe piosenki związane z Hrubieszowem – Jego głos rozbrzmiał tam po prawie 80 latach! Stamtąd po kilkuminutowej pogawędce udałem się jedną z moich ulubionych tras na południe wzdłuż Bugu i odbiłem w prawo do Szychowic.

Na tamtejszym cmentarzu znajduje się mogiła zabitego przez Polaków księdza prawosławnego św. Sergiusza Zacharczuka, a nieco dalej zbiorowy grób żołnierzy Ukraińskiej Powstańczej Armii. Jeden z nich nosił moje nazwisko, ale nie jest to rodzina. W książkach wyczytałem, że pochodził z biłgorajskiego. Groby są zniszczone, a kilka krzyży przewróciło się.

Z Szychowic warto śmignąć do Kryłowa. To tutaj po raz pierwszy w życiu przejechałem się motocyklem, WSK-ą moich kolegów Krzyśka i Janka Szpytmów. W Kryłowie w roku 1944 rozegrała się tragedia. Ukraińcy wymordowali kilkudziesięciu mieszkańców wsi. Poległ również, ale w nieustalonym miejscu, Stanisław Basaj ps. „Ryś”, dowódca oddziału Batalionów Chłopskich. Przez lata po wojnie próbowano robić z niego bohatera, ale w rzeczywistości żołnierz ten nie wyróżnił się niczym chlubnym. Po pierwsze był bardzo niezdyscyplinowany i przez to narażał życie innych, za co komendant obwodu AK Hrubieszów Marian Gołębiowski ps.

np. Jędruszczak, które pojawiały się u mnie w rodzinie. Byli to miejscowi mieszkańcy oraz przyjezdni z okolicznych wsi. Polska kombatancka historiografia przedstawiała Sahryń jako niebezpieczną bazę ukraińskich nacjonalistów. W rzeczywistości podczas polskiego napadu uzbrojeni Ukraińcy bronili się kilkanaście minut. Z karabinami było ich kilku, atakujących kilkuset. Potem już wszyscy ginęli po kolei. Sięgnąłem kiedyś do książki „Sahryń – nasz ból i smutek” („Sahryń – bil’ i peczal’ nasza”), gdzie natrafiłem na wstrząsające relacje ocalałych.

Co jakiś czas odżywa temat uroczystości z udziałem prezydentów Polski i Ukrainy w Sahryniu oraz Ostrówkach na Wołyniu, gdzie z rąk ukraińskich zginęło kilkuset niewinnych Polaków. Były to zbrodnie w innych oczywiście proporcjach i przede wszystkim z innych motywów, ale cierpienie ludzi niezależnie od narodowości jest takie samo.

Gdy jadę motocyklem od strony Tyszowiec, to spoglądając w stronę dawnej cerkwi i cmentarza o tym sobie przypominam. W lesie sahryńskim od kilku lat stoi pomnik upamiętniający katolicką siostrę zakonną Longinę Wandę Trudzińską, którą upowcy zamordowali wraz z dziećmi. Uratował się tylko ukraiński chłopiec (szerzej o tym: 3 nr „SD”). W Sahryniu na jesieni 1943 roku zostało prawdopodobnie spalone ciało wspomnianego Antoniego Rychela „Anioła”, który zginął w niedalekim Czermnie od ukraińskiej kuli. Z tematów lżejszych wspomnę tylko, że jakiś czas temu zaopatrywałem się w Sahryniu w części motocyklowe i tutaj właśnie kupiłem kuzynowi Simsona.

Do domu można wrócić przez Terebiniec, gdzie w latach wojny stał młyn, w którym w przez policjantów ukraińskich z Werbkowic została wymordowana rodzina Musiałów. Niedaleko zabudowań Niemcy zmasakrowali jeńców sowieckich. Jeden z hełmów odkopanych w tym miejscu prezentuję Wam na zdjęciu.

Mykoła, mogiła i stróże porządku

Zanim zawitałem do domu po kilku godzinach jazdy, pokręciłem się trochę po Werbkowicach w tempie spacerowo-refleksyjnym. Natomiast w budynku starej murowanej szkoły mieścił się posterunek policji ukraińskiej, której przewodził Mykoła Kucharczuk. Komendant pochodził z okolic Ulhówka (kilkadziesiąt kilometrów na południe), a jego



Moi dziadkowie przy grobie Tadeusza Rudzińskiego, koniec lat 40.

ekipa podczas okupacji wycięła w pień kilka polskich rodzin (np. wspomnianych Musiałów), do czego sam zresztą przyznał się w swoich wspomnieniach, ale bez skruchy ma się rozumieć. Czytałem w nowojorskiej „Swobodzie”, że zmarł kilka lat temu na Ukrainie, pochowany z honorami wśród towarzyszących czarno-czerwonych sztandarów Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów.

Niedaleko szkoły jest droga z kocich łbów, które codziennie w latach młodzieńczych wbijałem w ziemię ujeżdżając Komara. Za rowem jest mogiła nieznanego polskiego żołnierza z 1920 roku. O dacie jego śmierci posiadam informacje z dwóch niezależnych źródeł, od osób, które zaświadczyły, że grób ten przed 1939 rokiem istniał. Mimo to na tabliczce widnieje data „1943”. W PRL jeden z nauczycieli dokonał fałszerstwa, no bo przecież jak może być napisane, że nieznanemu żołnierz polski zginął walcząc w 1920 roku?

Tego samego dnia odpaliłem jeszcze starą WFM, siedliśmy na motocykl z tatą i przy szkole docieraliśmy silnik. Motocykl oczywiście w ewidencji pojazdów nie istnieje, a na naszych głowach ma się rozumieć nie było kasków. Ni stąd nie zowąd pojawiła się policja. No i co tu robić? Zawracać nie ma gdzie, uciekać nie ma sensu, więc stanęliśmy.

Zawistni sąsiedzi z nadzieją patrzyli z podwórza na rozwój wypadków: „Wreszcie ich złapią i mandat dadzą!” Na szczęście policjantami było dwóch naszych znajomych i tak się złożyło, że obaj jeździli motocyklami. Jeden z nich kupił od nas w młodości Jawkę. Któregoś razu zmuszony był porzucić motocykl i umykać w pola przed ścigającymi go policjantami. Nas funkcjonariusze zapytali tylko, czy iskra się podziąła.

Mariusz Sawa

Rozstrzygnięcie konkursu „Czemu jeżdżę?”

Bezstronne i sprawiedliwe jury złożone z redaktorów „SD”, po długiej i krwawej dyskusji, postanowiło wyróżnić dwie Motocyklistki:

**Autorkę filmu znaną światu jako Dorso Duro
oraz Martynę Cieślak.**



Z przyjemnością prezentujemy dzieło, które

zajęło **I miejsce**.
Życzymy miłego oglądania:

<http://www.youtube.com/watch?v=4jCt-2-zqpNE&feature=youtu.be>

II miejsce przyznaliśmy za formę tradycyjną, czyli tekst:

„Jeżdżę, ponieważ sprawia mi to ogromną przyjemność. Kocham motocykle od dziecka i cały ten klimat związany z byciem motocyklistką. Każdy wyjazd moim motocyklem pozwala mi na oderwanie się od rzeczywistości dnia codziennego, zakładam kask, włączam silnik i zaczynam czuć, że jestem kimś innym, że jestem wolna, panuję nad wszystkim i mogę spełniać swoje marzenia. Każdy wyjazd, każda serpentyna na drodze pozwala mi szlifować swoje umiejętności, dodatkowo adrenalina, która nieraz towarzyszy mi podczas podróży, powoduje wzrost mojego poziomu szczęścia do maximum. Każdemu życzę takiej pasji, która pozwoli realizować marzenia, a na pytanie «czemu jeżdżę?» odpowiedź jest prosta – Ja to KOCHAM!”



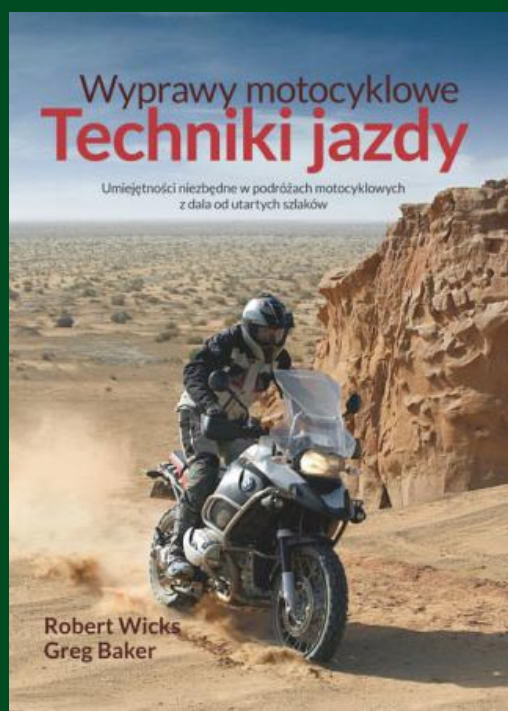
Do laureatek pojedą książki ufundowane przez Wydawnictwo Far Away:
**„100 przełęczy alpejskich na motocyklu.
Najpiękniejsze trasy Alp Wschodnich i Zachodnich”.**

GRATULUJEMY!!!

KONKURS II

Zachęcamy Was do wzięcia udziału w kolejnym konkursie **na najlepsze zdjęcie z rozpoczęcia sezonu 2014.**

Fotki konkursowe (maksymalnie 3) ślijcie na adres:
konkurs@swoimidrogami.pl



Do wygrania piękne książki ufundowane przez Wydawnictwo Buk Rower "Wyprawy Motocyklowe. Techniki Jazdy".



Opowiadania o motocyklach
motocyklistach
i wietrze we włosach

Gawędy Motocyklowe



<http://podzegarem.com>

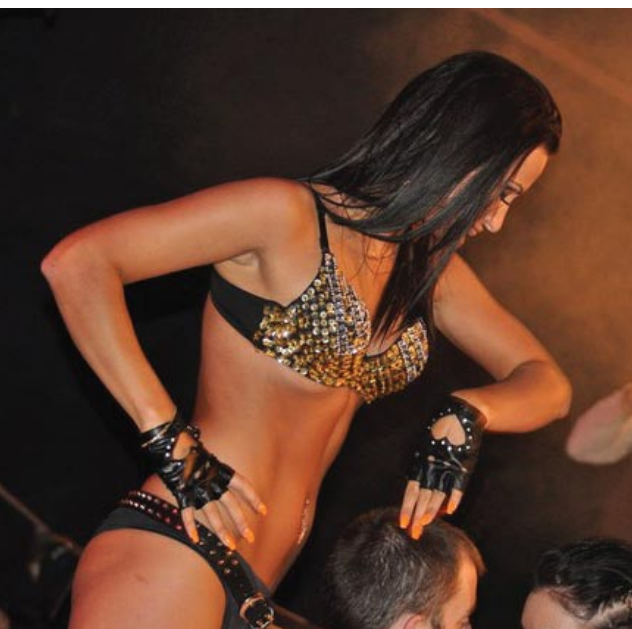
IV ATOMOWY

fot. Iza Masłowska - all rights reserved !

ZŁOT MOTOCYKLOWY

autor: Przemek z Kalisza

zdjęcia: Izabela Masłowska; Fenix MC



To już IV ATOMOWY ZŁOT MOTOCYKLOWY, który regularnie odwiedzamy z ekipą przyjaciół. Byliśmy również na poprzednich edycjach tego zlotu i możemy powiedzieć, że Panowie idą z pompą! Świadczyć o tym może zmiana miejsca zlotu – sporo większy ośrodek wypoczynkowy położony nad jeziorem w Nowym Jasińcu koło Koronowa. Piękna pogoda jak również klimat panujący na Atomówce, ściągnęło po raz czwarty rekordową ilość osób z całej Polski i nie tylko...

Pierwsi zlotowicze rozbili namioty już w czwartek; do dyspozycji gości był również hotel i domki letniskowe. Teren tegorocznej bazy zlotu stwarza idealne

warunki do wypoczynku i wspólnej imprezy. Organizatorzy i tym razem zadbali o odpowiedni catering, aleję ze stoiskami handlowymi i o mnóstwo atrakcji, jak zawsze.

Atmosferę do późnych godzin nocnych rozgrzewały rockowe kapele, a fani Farben Lehre byli na pewno usatysfakcjonowani. W sobotę, wczesnym popołudniem, spora część uczestników zlotu wyruszyła wielką i efektowną paradą motocyklową do Koronowa, gdzie odbył się pokaz stunterów: Procenta i Benka. Złot Atomowy charakteryzuje się co roku licznymi atrakcjami i dlatego podczas weekendu przyciąga za każdym razem coraz więcej fanów motocykli, muzyki

i mocnych wrażeń. Sobotnie popołudnie upłynęło pod znakiem konkursów (m.in. bitwa nad basenem, jazda na nartach wodnych i wiele innych oryginalnych i zabawnych konkurencji). Odbyły się również rejsy statkiem po jeziorze, czy już tradycyjne zjazdy na tyrolce z wysokości. Natomiast nowością była możliwość sprawdzenia swojej odwagi przez wykonanie skoku na bungee. Uczestnicy mogli również zaznajomić się z amerykańską legendą, a nawet spróbować własnych sił na jednym z modeli HD dzięki obecności dealera Harley-Davidson z Gdańska. Wieczorami do zabawy zapraszały dwie sceny ze świetną konferansjerką, które zostały podzielone na scenę główną z muzyką rockową, oraz scenę plażową z muzyką klubową. Każdy mógł wybrać to na co ma ochotę, a duża frekwencja uczestników spowodowała, że obie sceny były oblegane. Złotowym zwyczajem, wieczorami, odbywały się erotic show i tutaj również klub FENIX MC zadbał o uczestników zlotu. Tradycyjnie kilkakrotnie pojawiła się Asia ze swoimi występami. Również na scenie plażowej odbywały się pokazy erotyczne z udziałem dziewczyn, które na pewno pobudziły męskie towarzystwo. W sobotni wieczór odbył się pokaz ognia, który był wprowadzeniem do HELL SHOW – piekielnego widowiska, gdzie artyści z Czech zrobili niesamowite wrażenie na publiczności, które ciężko opisać! Pokaz zapierał dech w piersi, wywołując strach i fascynację.

Frekwencja na zlocie znów była rekordowa, klimat niepowtarzalny, impreza jak zawsze odjazdowa. Można było spotkać przyjaciół i znajomych z najdalszych zakątków naszego kraju. Rozjeżdżający się zlotowicze pozdrawiali się słowami: „do zobaczenia za rok”. Mogę powiedzieć, że to jeden z najlepszych zlotów, jakie odbywają się w Polsce. Gratulujemy organizatorom z FENIX MC i czekamy na datę kolejnej Atomówki

Przemek z Kalisza
zdjęcia:
Izabela Masłowska
Fenix MC



fol. Iza Masłowska - all rights reserve



fol. Iza Masłowska - all rights reserve



fol. Iza Masłowska - all rights reserve



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved



fot. Iza Masłowska - all rights reserved



fot. Iza Masłowska - all rights reserved



fot. Iza Masłowska - all rights reserved



fot. Iza Masłowska - all rights reserved



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska -



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !



fot. Iza Masłowska - all rights reserved !

UWAGA KOMUNIKAT

Do naszego baku dolali kilka złotych:

Paweł B. z Mławy

Sebastian W. z Goleniowa

Mirostław G. z Jasienia Żarskiego

Tomasz S. z Bydgoszczy

DZIĘKUJEMY!

Dzięki Wam możemy dalej jechać



Jeżeli podoba Wam się to, co robimy i uważacie, że zasługujemy na Wasze wsparcie, oraz jeśli chcecie nam pomóc w rozwoju Kwartalnika i zmniejszyć ilość reklam, koniecznie zajrzyjcie na naszą stronę www.swoimidrogami.pl



Likwidacja szkody z ubezpieczenia OC

część 2 uprawnienia i obowiązki

W poprzednim artykule nakreśliłem zarys przebiegu postępowania likwidacyjnego bezpośrednio po powstaniu szkody komunikacyjnej. W dzisiejszym tekście zajmę się kolejnym etapem dochodzenia przez poszkodowanego należytego naprawienia szkody, a w szczególności uprawnieniami i obowiązkami ubezpieczyciela i poszkodowanego w tym zakresie.

Terminy

W pierwszej kolejności pamiętajmy o ustawowych terminach związanych z procedurą likwidacyjną, które wiążą ubezpieczyciela. Otóż zakład ubezpieczeń ma obowiązek poinformować poszkodowanego o przyjęciu zgłoszenia szkody w terminie 7 dni od jego przyjęcia.

Z dniem przyjęcia zgłoszenia szkody zaczynają bieg kolejne terminy. W terminie 30-dniowym ubezpieczyciel ma co do zasady obowiązek dokonać likwidacji szkody i wypłacić odszkodowanie. Termin ten może ulec przedłużeniu, jeżeli sprawa wymaga wyjaśnienia dodatkowych okoliczności do 14 dni od dnia, w którym ostatnia z tych okoliczności została lub mogła zostać wyjaśniona. Ubezpieczyciel obowiązany jest informować poszkodowanego o takim przedłużeniu, wskazując również okoliczności, które wymagają wyjaśnienia.

W każdym wypadku odszkodowanie powinno zostać wypłacone w terminie 90 dni od dnia przyjęcia zgłoszenia o szkodzie, nawet jeśli konieczne było wyjaśnienie dodatkowych okoliczności.

Terminy powyższe nie biegną, jeżeli w związku ze sprawą toczy się postępowanie karne lub cywilne (w sądzie albo prokuraturze). W takim przypadku terminy zaczynamy liczyć od zakończenia takiego postępowania (wydania wyroku lub umorzenia). Wyrok postępowania sądowego, a zwłaszcza karnego może mieć fundamentalne znaczenie dla określenia odpowiedzialności sprawcy wypadku, a co za tym idzie, również ubezpieczyciela, za doznaną szkodę.

Regulację prawną wskazanych terminów znajdziemy w art. 14 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. Nr 392 ze zm.).

Odsetki

W związku z powyższymi terminami należy pamiętać o uprawnieniu poszkodowanego do naliczenia odsetek za opóźnienie. Może to być dobrym środkiem do zdyscyplinowania ubezpieczyciela i zniechęcenia go do zwlekania z wypłatą odszkodowania.

Odsetki należne są od dnia następującego po dniu, w którym upłynął termin do spełnienia świadczenia (a więc terminów opisanych powyżej). Tak więc przykładowo, jeśli ubezpieczyciel nie musiał wyjaśniać dodatkowych okoliczności, odsetki przysługują od 31 dnia po dniu zgłoszenia szkody.

Odsetki przysługują w stawce ustawowej, która obecnie wynosi 13% w skali roku.

Co dalej?

Wskazałem dziś niektóre z uprawnień poszkodowanego oraz obowiązków ubezpieczyciela w związku z likwidacją szkody z ubezpieczenia OC sprawcy wypadku drogowego. Niestety, pomimo wyznaczenia przez ustawodawcę terminów, zakłady ubezpieczeń często uchylają się od wypłaty odszkodowań we właściwym czasie. Jak zatem zmusić ubezpieczyciela do wykonania swoich obowiązków – tym tematem zajmę się w kolejnym artykule.

 **Bartosz Kamiński**

1

CZEŚĆ

Hunsrück, dolina rzeki Saary

autor: Hubert Pawłowski



„Na początku był chaos, a potem – wszystko się skomplikowało...”

Przed 400 milionami lat, w płytkim, tropikalnym morzu dewońskim, zaczęły kumulować się osady. Piaski oraz drobne okruchy skalne zalegały bliżej brzegów, drobne muły, łatwiej unoszone przez wodę, opadały w głębinie. Nowe warstwy osadzały się na starszych, które pod wpływem ogromnego obciążenia przekształcały się w skały osadowe. Z piasków powstały piaskowce, z ilów – łupki.

Miliony lat później dno morskie wydzwignęło się, a morze ustąpiło. W efekcie długotrwałych procesów górotwórczych i erozji powstało niewielkie, malownicze pasmo górskie o długości około 100 km i szerokości od 20 do 30 km. Z lotu ptaka pasmo Hunsrücku wygląda jak niesamowicie rozciągnięty trapez, którego boki są wielokrotnie dłuższe od podstawy. Całe pasmo położone jest w kierunku północny wschód – południowy zachód.

Następnie w rejonie te zawędrował człowiek i od tego momentu pojawiły się komplikacje. Pasma Hunsrücku, dzięki swemu położeniu, a już szczególnie jego południowo – zachodnia część wraz ze swym przedgórzem, stanowiło przez tysiące lat granicę zasięgu różnych kultur oraz miejsce ich ścierania się i mieszania ze sobą. Na dystansie stu kilometrów czeka nas wędrówka w czasie – od okresu Celtów, przez czasy rzymskie, karolińskie, francuskie, niemieckie i pruskie, aż do historii nam najbliższej. Każdy z ludów zamieszkujących ten region pozostawił coś po sobie, co wykorzystali do własnych celów ich następcy.

Większa część pasma gór Hunsrücku znajduje się na terenie Nadrenii – Palatynatu, tylko mały, południowo – zachodni fragment leży w Kraju Saary. Granica między Nadrenią a Saarlandem nie ma żadnego odzwierciedlenia w naturze. Ot, po prostu, zwykła kreska na mapie. Góry po obu stronach są takie same. Zauważalnie lepsza jest za to nawierzchnia drogi po stronie saarlandzkiej.

Rzeka Saar wydrążyła wśród gór głęboką dolinę. Skalne ściany wznoszą się niemal pionowo na kilkadziesiąt metrów w górę. Łagodniejsze stoki porasta gęsty las, miejsca bardziej strome straszą nagą skałą, której charakterystyczna, czerwona barwa kontrastuje z otaczającą zielenią. Gdzieś tam zobaczyć można także osuwiska skalne, zarówno małe jak i bardzo rozległe. Niektóre zdążyła już skolonizować roślinność, inne, zupełnie świeże, są jak ogromna blizna na zielonej tkance lasu – bardzo czytelny sy-



gnał, że procesy geologiczne nadal trwają. Dolina jest dość wąska; na tyle, że na jej lewym brzegu (patrząc w kierunku południowym) udało się zmieścić wąską, asfaltową drogę oraz linię kolejową na wykutej



już specjalnie półce w skale. Nad torami w wielu miejscach zawieszono siatki, mające zabezpieczać pociągi przed spadającymi odłamkami skał... Jakoś nie bardzo ufam temu zabezpieczeniu. Prawy brzeg rzeki jest „dziki”, jeśli nie liczyć ścieżek dla pieszych i rowerów.

Szosa przyjemnie wije się wśród wzgórz, swoim przebiegiem odwzorowując dokład-

nie bieg rzeki. Od brzegu dzieli mnie najwyżej kilka metrów, jednak często ta odległość maleje do zera i jedyną granicą oddzielającą jezdnię od nurtu jest stalowa bariera. Widoki są przepiękne, jednak wąska dolina powoduje, że miejsc przeznaczonych do zatrzymania się i postoju jest jak na lekarstwo.

Saarstein

Dlatego też z radością witam parking w Saarstein, obok którego, w charakterze atrakcji turystycznej, postawiono zabytkową kolejkę wąskotorową. Jej dawnym przeznaczeniem była obsługa winnic.



Imponujący zestaw wskaźników.



Dzięki łagodnemu klimatowi niemal każdy kawałek gruntu nadający się pod uprawę przeznaczony był pod uprawę winorośli.



Samo Saarstein to niewielka wioska i może nawet nie byłaby warta specjalnej wzmianki, gdyby nie znaleziono w niej pozostałości dużej, luksusowej willi z czasów rzymskich. Villa rustica, czyli luksusowy dom starożytności w wersji wiejskiej.

Jednak pierwszymi mieszkańcami tych terenów, o których można powiedzieć coś pewnego, byli Celtowie.

Celtowie, zwani przez rzymian „Galami” są ludem wzbudzającym wiele kontrowersji, sporów i dyskusji wśród naukowców. Dziś widzimy ich w zniekształconym przez popkulturę świetle, jako walecznych i dobrodusznym wojów Asterixa i Obelixa lub „wszystkowiedzącego” druida Panoramixa. Francuzi chcą widzieć w nich swoich przodków, co jednak nie jest prawdą. Bezpośrednimi potomkami Celtów są dziś Szkoci, Iryjczycy i Walijszczyki.

Rzecz jednak nie w tym, kto może pochwalić się „Celtem” w rodzinie; zasięg terytorialny Galów rozciągał się bowiem od Hiszpanii aż do południowej Polski, a być może nawet Kujaw i Mazowsza. Na terenie dzisiejszej republiki Czeskiej zamieszkiwało bogate plemię celtyckich Bojów, od których pochodzi używana do dziś nazwa Czech: Bohemia. To, co niezmiennie fascynuje, to kultura Celtów. Zarówno ta materialna, techniczna, jak i niematerialna, kulturowa.



Celtom wiele ludów zawdzięcza wkroczenie w epokę żelaza. Hutnictwo, kowalstwo, ostrogi, naczynia klepkowe, nowoczesne garncarstwo i żarna obrotowe oraz żelazne radło to tylko niektóre wynalazki galijskiej techniki.

Ciekawostką była również bardzo wysoka rola kobiet w galijskim społeczeństwie. Można rzec, że równouprawnienie zachodziło wszędzie tam, gdzie to tylko było możliwe. Galowie bili własne monety, chociaż sami

w rozliczeniach „wewnętrznych” częściej posługiwali się walutą umowną: sztabkami żelaza lub bydłem.



Spółczeństwo dzieliło się na trzy kasty: rolników, wojowników i kapłanów. Ostatnia z nich dzieliła się znów na trzy grupy: bardów – śpiewaków i poetów, będący źródłem wiedzy historycznej. Wieszczo wie to badacze natury i kapłani. Jednak największym szacunkiem cieszyli się druidzi – również znawcy przyrody, ale także filozofowie i autorytet w sprawach spornych. Swoją ogromną wiedzę nabywali pamięciowo przez dwadzieścia lat nauki, nie zapisując jej mimo znajomości pisma.

Mimo stosunkowo wysoko rozwiniętej techniki, nie udało im się nigdy stworzyć własnego państwa. Do końca pozostali na poziomie organizacji plemiennej, co najprawdopodobniej przyczyniło się do upadku celtyckiej kultury na kontynencie. Nie budowali miast, a jedynie osady obronne, oppidia. Niektóre z nich miały imponujące rozmiary i były na najlepszej drodze do przekształcenia się w prawdziwe miasta. Niestety, do II wieku naszej ery Celtowie na kontynencie utracili resztki niezawisłego bytu. Także duża część Brytanii dostała się pod panowanie rzymskie. Rzecz by można, że kultura celtycka zginęła bezpowrotnie. Jednak w momencie gdy Cesarstwo Rzymskie zaczęło chylić się ku upadkowi, nastąpił renesans kultury galijskiej. Powróciły dawne wierzenia, moda i zwyczaje – jednak już u Germanów, Słowian i Bałtów.



Celtowie mieli jednak także swoje mroczne oblicza, o których nie dowiemy się z komiksów i filmów komediowych. Paskudnym i powszechnie praktykowanym zwyczajem wojowników galijskich było odcinanie głów zabitym wrogom, zbieranie ich w charakterze trofeów i „ozdabianie” nimi bram i domów. Poza tym, nieobce było celtom składanie ofiar z ludzi, czasem mordując w wyrafinowany sposób – na przykład topiąc w beczkach lub wrzucając do głębokich studni ofiarnych, zaopatrzonych na dzień w drewniany pał.

Dziś kultura celtycka przeżywa swój kolejny renesans. Na zdjęciach – jedna z wielu zrekonstruowanych zagród celtyckich.

Opuszczam parking w Saarstein. Dalsze kilometry to „wyścig” z ogromnymi barkami rzecznyymi. Mimo iż sama rzeka Saara jest stosunkowo niewielka, to jednak całkowicie żeglowna. Ilość przewożonych za jej pomocą towarów może przyprawić o ból głowy. Oczywiście, przy tego typu transportu niezbędna jest odpowiednia infrastruktura. Kilkanaście kilometrów dalej mam okazję zobaczyć jeden z takich obiektów.



Śluzą jest potężna, biorąc pod uwagę wielkość rzeki. Przy okazji jest ona mostem, łączącym oba brzegi. Sama konstrukcja jest dość nowa i pochodzi prawdopodobnie z początku lat 70-tych XX wieku, gdy podjęto prace nad ujarzmieniem dzikiej dotychczas rzeki Saary. „W sumie szkoda, bo nieuregulowana Saara była jeszcze piękniejsza”, jak powiedziała mi później jedna ze starszych mieszkanki Kraju Saary. Rzeczywiście, porównując dawne ryciny ze stanem dzisiejszym widać, że zniknęły piaszczyste plaże oraz drobne wysepki na rzece...

Kilka pamiątkowych zdjęć na zaporze i ruszam w dalszą drogę. Szosa wzdłuż rzeki jest ulubionym miejscem przejażdżek okolicznych motocyklistów. Nie ma się czemu dziwić. W moim prywatnym rankingu „ulubionych tras motocyklowych” zajmuje jedną z czołowych pozycji. Zawsze niesamowicie malownicza, ma odcinki płaskie i górskie, bardzo łatwe jak również trudne technicznie. Każdy znajdzie tu coś dla siebie.

Rozmyślenia przerywa nagłe zgaśnięcie silnika. Pstryk i zgasł, bez żadnych ostrzeżeń typu przerywana praca, gubienie zapłonów czy zasłabnięcie. Natychmiast wysprzęgłam i staram się wypatrzeć gdzieś miejsce do awaryjnego lądowania. Niestety, po mojej stronie szosy nie ma w ogóle miejsca na zatrzymanie. Za to po drugiej stronie jest minimalnej szerokości pobocze. Wykorzystując resztki rozpędu zawracam i ustawiam się na poboczu. Co teraz? Czy to prawdziwa awaria, czy tylko jeden z humorów starego motocykla? Silnik nie reaguje na naciśnięcie startera. Siedząc na trawie i dumając nad możliwymi niedomaganiem dwusuwa, które objawiałyby się w tak charakterystyczny sposób, dostrzegam w pewnym momencie w oddali, na drugim brzegu rzeki jakiś obiekt, wyglądający na klasztor, zawieszony nad samym urwiskiem skalnym. Nieco dalej krzyż, więc chyba jednak klasztor. Zupełnie zapominam o kłopotach technicznych, próbując przy pomocy mapy ustalić swoje położenie względem tajemniczego obiektu. Z mapy wynika, że muszę wrócić do śluzy, a następnie przejechać na drugą stronę rzeki i rozpocząć wspinaczkę na strome zbocze.⁴

Plan świetny, tylko co z silnikiem? Okazuje się, że wszystko w porządku – o ile można tak powiedzieć przy jego przebiegu. Motor zaskakuje normalnie, od przysłowiowego „kopa”. Jak tu nie wierzyć, że stare motocykle mają duszę?



Hamm – Barschels Kreuz

Powrót znaną już drogą. Za służą zaczyna się wspinaczka. Szosa jest jeszcze węższa niż przed służą. Charakterystyczne dla tego motocykla wycie skrzyni biegów podczas mozolnego pokonywania stromego podjazdu na „trójce”. Dookoła lasy. Po lewej stronie widzę niewielką polankę, a na niej malutką kapliczkę. Niewiele myśląc postanawiam zjechać z drogi i dać odpocząć maszynie i sobie. Szosa poprowadzona jest w zagłębieniu, a więc żeby dostać się na polankę trzeba pokonać dość stromy podjazd. Oczywiście nikt nie planował, że ktoś będzie tu chciał wjechać czymkolwiek większym niż rower. W efekcie, w końcowej fazie podjazdu tylne koło traci nagle przyczepność; w powietrze wylatuje z dużą siłą ziemia przemieszana z kamieniami, a przed efektowną glebą, połączoną zapewne ze stoczeniem się w dół, ratuje mnie tylko niewielka stosunkowo masa motocykla. Z największym trudem udaje mi się ją utrzymać w pionie. Powoli, z mozołem, na półsprzęgle, pomagając sobie obficie kończynami dolnymi, udaje mi się wytoczyć na polankę.

Teraz dopiero zauważam, że moim zmaganiom z materią i przestrzenią przygląda się starszy człowiek, który również wybrał sobie tę polankę za miejsce wypoczynku. Jednak w przeciwieństwie do mnie, w swoją wędrówkę udał się pieszo, a w drodze jest już od trzech dni! Do celu podróży, Saarbrücken, pozostały mu jeszcze dwa! Podziwiam taką kondycję i samozaparcie w wieku niemal 70 lat. Wędrowiec jest bardzo pozytywnie zakręconym człowiekiem, zafascynowanym przyrodą i historią regionu. Od niego dowiaduję się, że obiekt do którego zmierzam to nie klasztor, a pustelnia i że na pewno nie będę żałował.

Miejsce w którym aktualnie odpoczywamy również ma swoją historię. Prosta, jak dawne życie w tym regionie.

„Otóż pewnego mroźnego, zimowego dnia w roku 1868 mała dziewczynka z wioski Hamm uczestniczyła w popołudniowych zajęciach szkolnych. Za przeszkadzanie w prowadzeniu zajęć lekcyjnych została przez swoją srogą nauczycielkę (dziś powiedzielibyśmy także, politycznie poprawnie, rzecz jasna: skrajnie nieodpowiedzialną), zamknięta w ciemnej komórce do prze-

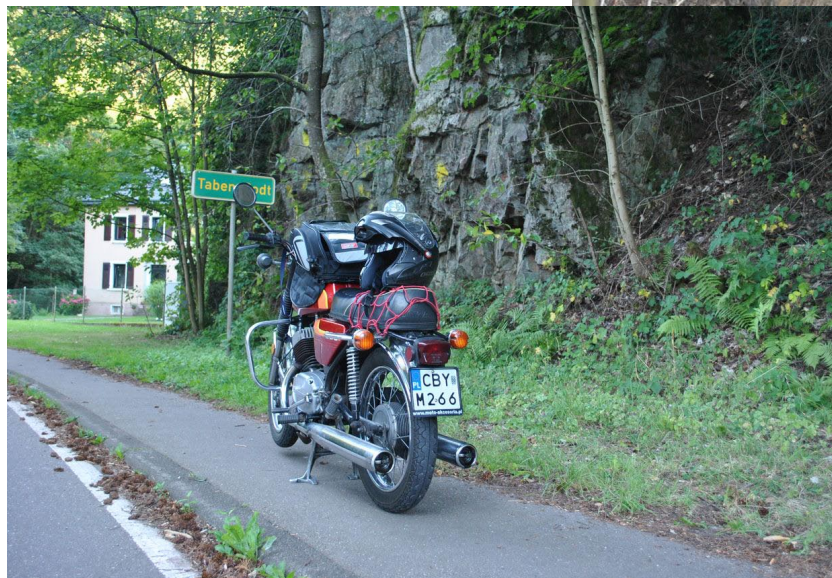


chowowania drewna na opał. Po lekcjach wszyscy poszli do domów, zapominając o zamkniętej dziewczynce. Dopiero kościelny, przechodząc opodal aby uderzyć wieczorem w dzwony, usłyszał cichy płacz i uwolnił ją z szopy. Wracając w całkowitych ciemnościach, przez porośnięte lasem góry, do tego w śnieżycy, dziewczynka zgubiła drogę i upadła na śnieg po długich i rozpaczliwych poszukiwaniach. Na szczęście jej ciche kwilenie usłyszał przejeżdżający młynarz z Taben Rodt; znalazł dziecko i zawiózł do rodziców. Ci, z wdzięczności za uratowanie córki, ustawili w miejscu jej odnalezienia krzyż, stojący tu do dziś”.

Co prawda uszkodzony, ale stoi. Inna rzecz, że zamiast stawiać krzyże dzięczynne, należałoby sobie „porozmawiać” nieco na osobności z szanowną nauczycielką. Niestety, takie to były czasy, gdy do pracy z dziećmi delegowano osoby, które najwyraźniej najmniej się do tego nadawały. A przetłumaczony tekst z pamiątkowej tablicy dedykowany jest tym wszystkim dzisiejszym uczniom, którzy uważają że mają „ciężko w szkole”.

Taben-Rodt, miejscowość w której znajdowała się rzeczona szkoła. Trzeba przyznać, że z Hamm jest to naprawdę spory kawał drogi przez góry i lasy. Droga ciągle pnie się w górę.

Lasy się skończyły, zaczęły się łąki i pola. Podjazd zdaje się nie mieć końca. Według licznika to już 12 kilometr przejechany na wyjąłym trzecim biegu. W pewnym momencie zaczynam mieć wątpliwości, dokąd właściwie jadę. Krajobraz także zaczyna się zmieniać. Pojawiają się ostańce, jeden przypomina nawet dość mocno naszą Maczugę Herkulesa z Ojcowskiego Parku Narodowego.



Kastel am Saar

Góra okazuje się nie mieć szczytu. W zasadzie jest to płaska skała. Droga prowadzi do jej naturalnego przewężenia, odcinającego jej trójkątny w zarysie fragment, około 700 metrów długi i szeroki może na 400 metrów.



To ukształtowanie terenu docenili już Celtowie, lokując w starożytności właśnie tutaj swoją osadę. Z trzech stron dostępu broniły – i bronią nadal – niedostępne, wysokie na kilkaset metrów, pionowe, skalne ściany. Do obrony pozostało w zasadzie tylko przewężenie, oddzielające ten skalny cypel od reszty płaskowyżu. Celtowie postawili tutaj mur, zabezpieczający tą jedyną drogę na płaskowyż. Nieco później odkryłem, że można dostać się tu na pieszo także od strony Saary, jednak ta ścieżka (bo drogą tego nazwać nie można), prowadzi przez wąwóz i kilka bardzo wąskich bram skalnych, więc była również łatwa do kontrolowania.

Po nich walory obronne tego miejsca wykorzystali także Rzymianie. Powstała osada, wyposażona nawet w amfiteatr. Ciągłe trwają tu badania archeologiczne. Po drugiej stronie Saary za czasów rzymskich zlokalizowana była druga osada.

Kilkaset lat później, odizolowany od reszty świata płaskowyż, mocno przypadł do gustu mnichom. Ich dziełem jest kościół z XII wieku. Sto lat później powstała pustelnia, w XVI wieku zaś kaplica – obie budowle, jeśli tak się mogą o nich wyrazić, znajdują się na samej krawędzi urwiska.

Wstęp jest płatny i kosztuje 3 Euro (w sezonie 2011/2012). Wchodzę na teren pustelni i... doświadczam bardzo ciężkiego opadu szczęki. Czegoś takiego jeszcze nie widziałem. Z wrażenia można zapomnieć o oddychaniu.



Nad samą przepaścią mnisi wyłobili w miękkiej skale swoją pustelnię. Powstała ona w XIII wieku.

Wewnątrz skały udało się wyrzeźbić bardzo przytulne mieszkanie z niesamowitym widokiem z okien.

Mnisi wiedli tu sobie spokojny, szczęśliwy żywot. W XVI wieku poprawiło im się nawet na tyle, że na samej krawędzi skalnej półki

postanowili dobudować sobie dwupiętrową kaplicę.

Kaplica jest zawieszona nad samą przepaścią. Metr od jej murów ściana skalna kończy się nagle jak ucięta nożem. Dalej jest już tylko przepaść z dnem kilkaset metrów niżej, niemal na poziomie Saary.

Jednak nie cieszyli się spokojem zbyt długo. W rezultacie licznych konfliktów, tereny te przechodziły z rąk do rąk. Raz były częścią Francji, innym razem Niemiec. Pechowo dla mnichów, podczas wybuchu Rewolucji Francuskiej, znajdowały się one w rękach Francuzów.

W 1794 roku mnisi musieli stąd się wynieść. Opuszczony klasztor popadł w ruinę.

W 1833 roku król pruski, Fryderyk Wilhelm IV otrzymał ruiny w prezencie. Nakazał przebudować je na kaplicę grobową i umieścić w niej szczątki Jana z Czech, zwanego także Janem Luksemburskim albo Janem Ślepy m.

Urodzony w 1295, był od 1309 roku hrabią Luksemburga, od 1310 roku królem Czech a w latach 1310 – 1335 także tytułarnym królem Polski.

Pod koniec życia, w wyniku skazy genetycznej Luksemburgów, prawie zupełnie oślepl.

Wziął udział w wojnie stuletniej, która rozgorzała pomiędzy Anglią a Francją. Przedmiotem jej był spór o tron francuski. Jan Luksemburski opowiedział się po stronie króla Francji, Filipa VI.

26 sierpnia 1346 roku doszło do bitwy pod Crécy. Liczebną przewagę mieli w niej Francuzi, jednak dzięki mistrzowskiemu wykorzystaniu warunków terenowych przez Anglików oraz fatalnemu dowodzeniu francuskiego króla Filipa wygrali Anglicy. Kiedy Jan Luksemburski dowiedział się, że klęska jest już nieunikniona, kazał przywiązać się do dwóch rycerzy (był już wówczas prawie całkowicie ślepy), by razem z nimi wziąć udział w bitwie. Zginął, przeszyty strzałami łuczniczków.

Straty francuskie to kilka tysięcy poległych. Straty angielskie to zaledwie stu do trzystu zabitych. Historia mało zna podobnych przypadków, gdy armie, nie różniące się sposobem ani jakością uzbrojenia, mają tak duże dysproporcje strat.

Myliłby się jednak ten, kto sądzi, że wraz ze śmiercią Jana z Czech skończyły się jego przygody. Pochowano go w benedyktyńskiej katedrze w Münsterze. Jednak w połowie XVI wieku Karol V nakazał ją zburzyć. Ciało Jana powierzono do przechowania franciszkanom. Po odbudowie opactwa benedyktyni zaczęli domagać się zwrotu ciała króla. Nic z tego. Ciało zostało podzielone. Czaszka

znajdowała się już u hrabiego z Eifel. Reszta ciała, podczas oblężenia Luksemburga przez Francuzów, została ukryta u miejscowego piekarza, który następnie przekazał je przedsiębiorcy produkującemu porcelanę, a ten umieścił je w swojej fabryce w Mettlach.

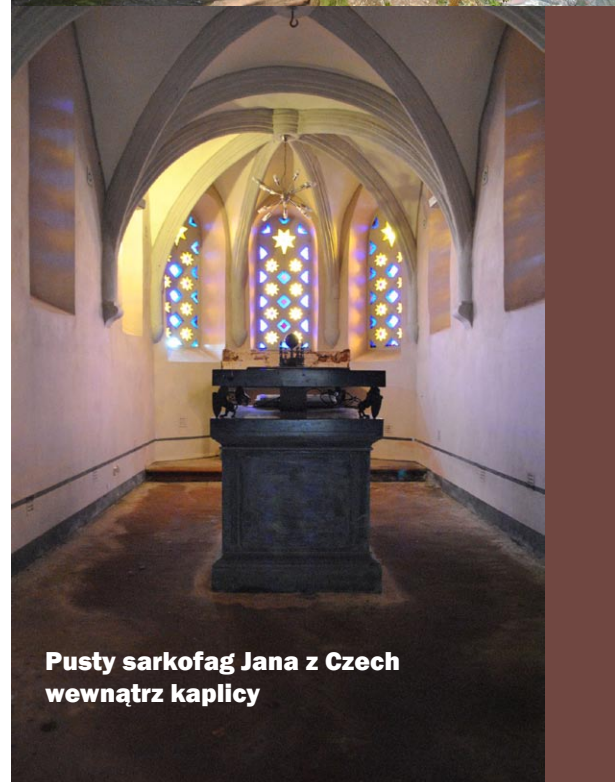
Gdy o całej historii dowiedział się książę Fryderyk Wilhelm IV, nakazał umieścić zwłoki Jana właśnie w kaplicy Kastel am Saar. Jednak na tym nie koniec wędrówek króla Jana. O zwrot szczątków swojego władcy ciągle zabiegało księstwo Luksemburga. Jednak ich wydanie stało się możliwe dopiero w 1946 roku. Po upadku Trzeciej Rzeszy szczątki Jana Ślepego wróciły w końcu do katedry w Luksemburgu, gdzie spoczywają do dziś.

Przy parkingu można jeszcze podziwiać „mówiące kamienie”, jak nazywano w średniowieczu głazy z wrytymi na nich napisami.

Sztuka czytania i pisania była w tamtych czasach mocno reglamentowana. „Prostaczkom” miała wystarczyć biblia w obrazkach:

Z dzisiejszej perspektywy patrząc, największym zagrożeniem dla każdego systemu religijnego jest powszechny dostęp do informacji i edukacji.

Wracam tą samą drogą do słuzy i potem w prawo. Teoretycznie jazda z górki powinna być łatwiejsza – ale nie jest. Przy okazji staram się nie pogubić na licznych objazdach.



Pusty sarkofag Jana z Czech wewnątrz kaplicy

I bądź tu człowieku mądry...



Saarlöhlzbach

W niewielkiej, lecz bardzo starej miejscowości Saarlöhlzbach, będącej dziś administracyjnie bardzo odległą częścią miasta Mettlach mam okazję zobaczyć na starym fresku, jak wyglądała dolina Saary w okolicach 1779 roku.



Zniknęły plaże, rzeka ma wyprostowane koryto. Sama miejscowość rozrosła się, ale duży budynek na pierwszym planie zachował się niemal w niezmienionej postaci, pełniąc nadal funkcję zajazdu. Uwagę zwraca kamień graniczny; w 1779 roku granica pomiędzy Niemcami a Francją przebiegała wzdłuż rzeki Saary. Po drugiej stronie rzeki stał podobny, bliźniaczy kamień. Dolina dziś:



Nieco dalej trafiam na miejsce, w którym każdy podróżujący robi sobie pamiątkowe zdjęcie. Dlaczego akurat tutaj?

Kiedyś zapytałem znajomego motocyklistę, dlaczego z wyjazdu do krajów bałtyckich niemal każdy podróżnik przywozi fotografię na tle morza, wykonaną dokładnie w tym samym miejscu. „To bardzo proste” – odpowiedział – „to jedyne miejsce gdzie widać morze i do tego można się zatrzymać”.

Podobnie jest i tutaj. Jest to jedno z tych nielicznych miejsc w dolinie, gdzie istnieje możliwość zatrzymania się nad samą rzeką Saarą. **c.d.n...**

 **Hubert Pawłowski**





A CO, JEŚLI...?

Společne skutki wypadków drogowych

rozmawiał: **Paweł Szymański**

Jazda na motocyklu, czy jazda samochodem kojarzy nam się raczej z przyjemnością. Zakręty, przyspieszenie, adrenalina. Bardzo często piękne widoki za oknem, wiatr we włosach i radość z jazdy. Bywa jednak, że krótka przejażdżka może skończyć się w zupełnie nieprzewidziany sposób. Czasami wychodząc z domu możemy do niego nie wrócić, albo wrócić jako zupełnie inni ludzie. Wiem, brzmi okrutnie. Jednak pomimo, że wypieramy taką możliwość z naszej świadomości, nie możemy udawać, że ona nie istnieje. Kiedy coś takiego nam się przydarzy, pamiętajmy że są ludzie i organizacje, które wiedzą jak nam w takim przypadku pomóc. Przedstawiam Wam krótką rozmowę z Fundacją Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych Amber.

Swoimi Drogami: Witam. Porozmawiajmy o tej ciemniejszej stronie prowadzenia motocykla, czy samochodu. Każdy z kierowców jest podczas jazdy narażony na udział w wypadku. Nie myślimy o tym, oddalamy taką możliwość od siebie, ale jednak ona zawsze istnieje. Zacznijmy więc od początku. Czym jest wypadek drogowy?

Fundacja Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych Amber: Wypadek drogowy definiuje się jako zdarzenie w ruchu drogowym, w którym uczestnicy biorący w nim udział zostali poszkodowani, doznali obrażeń ciała, straty w mieniu znacznej wartości lub też zniszczenia pojazdów, a nawet ponieśli śmierć. Jednak z punktu widzenia poszkodowanego wypadek drogowy, to kilka sekund niedyspozycji, powinniśmy traktować, jako swojego rodzaju sprawdzian – test siły i wytrzymałości. Absolutnie nie wolno rozpatrywać go jedynie w kategorii tragedii. To prowadzi w konsekwencji do załamania zdrowia psychicznego. Powinniśmy pamiętać, że osoby – ofiary wypadków drogowych nie mają zamkniętej furtyki do normalności. W zależności od obrażeń, to od ich ciężkiej pracy, siły i wsparcia ze strony najbliższych zależy jak szybko wrócą do „normalności”. A my, jako Fundacja jesteśmy po to by ich wspierać w tej walce i pomagać dotrzeć do celu.

SD: Czy bez względu na dramatyzm - ofiary, krew, zniszczone pojazdy - wypadek jako zdarzenie, można zamknąć w momencie posypania płynów eksploatacyjnych serpentem? Czy kiedy karetka zabiorą poszkodowanych, policja spisze zeznania, strażacy wrócą do remizy wszystko się kończy?

Fundacja: Może dla osób obserwujących to zdarzenie z zewnątrz, funkcjonariuszy policji czy straży pożarnej, ale nie dla osoby poszkodowanej, a tym samym nie dla sprawcy. Wypadek na udzieleniu pierwszej pomocy się nie kończy. Ma dla tych osób bardzo silny wydźwięk również psychologiczny. Pozostaje w ich świadomości na bardzo długo. Bólem, przypominającym im o tym zdarzeniu są rany, widoczne obrażenia, ale również często podłoże psychiczne – stany lękowe, depresje, poczucie osamotnienia. Czasem dużo trudniej jest przetrwać to co siedzi w naszej głowie, niż powrócić do fizycznej sprawności. Dlatego my, jako Fundacja w naszych działaniach odnosimy się do koncepcji łańcucha przeżycia. Szansa przeżycia poszkodowanego jest tym większa, im poszczególne ogniwa łańcucha przeżycia tworzą jednolity system, a skuteczność tych działań zależy od wytrzymałości najslabszego ogniwa. W związku z tym do każdego poszkodowanego podchodzimy w sposób



indywidualny. Dbamy o to, aby jak najlepiej rozpoznać każdy przypadek i właściwie wykorzystać dostępne formy pomocy. Oprócz działań związanych z pomocą w zbieraniu funduszy na sprzęt rehabilitacyjny, czy opiekę medyczną, służymy również wsparciem merytorycznym ze strony psychologów, psychoterapeutów, ortopedów, prawników, dziennikarzy, czy przedstawicieli służb ratunkowych, policji oraz straży pożarnej. Dysponujemy szerokim gronem specjalistów, którzy pomagają osobom poszkodowanym wrócić do pełnej sprawności psychicznej, ułatwiając powrót do świata codziennego.

SD: Co dzieje się potem? Czy poszkodowani wracają do normalnego życia? Przecież mieli pracę, własne hobby, różne zajęcia.

Fundacja: Tak, w większości tak się dzieje. Dzięki naszej pomocy, wsparciu ze strony najbliższych, a przede wszystkim za sprawą samych poszkodowanych. Ich siła walki, wytrwałość i dążenie do tej normalności sprawia, że właśnie tak się dzieje. Ale jest to długa droga, wymagająca poświęcenia i ciężkiej pracy.

SD: Co z bliskimi? Jak wypadki odczuwają małżonkowie, rodziny, osoby dla nas ważne?

Fundacja: Wypadek najbliższej osoby jest trudny dla obydwu stron. Myślę, że to właśnie bliscy odczuwają najbardziej jego skutki. Niesamowite jest to, że właściwie we wszystkich przypadkach, którym mieliśmy okazję pomóc, właśnie najbliższych cechuje

niezwykła aura. Taka wewnętrzna siła i wiara w lepsze jutro, którą przelewają na osoby poszkodowane. Mimo wielu obowiązków - często zmuszeni sytuacją rodzinną i materialną, pracując na kilka etatów, mają w sobie niesamowite pokłady energii, by walczyć o dobro najbliższych poszkodowanych. Są dla nich prawdziwym wsparciem.

SD: Czym, według Państwa, różnią się wypadki motocyklowe od samochodowych.

Fundacja: Przyjmuje się, że w wypadkach z udziałem motocykla i samochodu w większości przypadków winę ponosi kierowca samochodu. A różnica pomiędzy tymi dwoma typami wypadków jest znacząca, gdyż motocyklista jest czterdziestokrotnie bardziej narażony na śmierć niż kierowca samochodu. Stąd tak wiele uwagi przykłada się do tej grupy użytkowników dróg. Prowadzone są liczne kampanie społeczne, kursy, szkolenia, instruktarze mające na celu podnoszenie świadomości kierowców. Kierowcy aut powinni zachowywać się z szacunkiem na drodze, zapewniając motocykliście przestrzeń do swobodnego manewru, gdy będzie chciał ominąć dziurę w jezdni czy studzienkę kanalizacyjną i nie wymuszać pierwszeństwa oraz powinni zachowywać ostrożność podczas prowadzenia auta. Natomiast kierowcy jednośladów oprócz dostosowania prędkości jazdy powinni zadbać również o widoczność swoich maszyn. Często kierowcy samochodów nie zauważają szybko jadących motocykli, które znikają w martwym punkcie lusterek, "chowają" się za większymi pojazdami czy

wyjeżdżają z dużą prędkością z bocznej drogi. Mówi się, że w jazdę na motocyklu jest wpisane to ryzyko, dlatego każdy kto złapie „bakcyła” dwóch kółek powinien mieć to na uwadze i bezapelacyjnie przestrzegać podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

SD: Jaki poziom świadomości prezentują dzisiaj polscy kierowcy? Jeżdżą lepiej, czy gorzej niż kierowcy w innych krajach Unii Europejskiej?

Fundacja: Można zaobserwować, że świadomość komunikacyjna polskich kierowców związana z bezpieczną jazdą z każdym rokiem jest coraz większa. Świadczą o tym chociażby liczne rankingi, w których trend liczby wypadków drogowych wskazuje tendencję malejącą. Dzieje się tak za sprawą podejmowanych inicjatyw społecznych oraz prowadzonych na skalę lokalną, regionalną, a nawet ogólnopolską akcji mających na celu realną poprawę bezpieczeństwa na drogach, podnoszenia umiejętności bezpiecznego prowadzenia pojazdów mechanicznych wśród kierowców, czy popularyzowania zasad uczestnictwa w ruchu drogowym. Jednak nie powinniśmy spocząć na laurach. Wciąż w porównaniu do naszych sąsiadów mamy dużo do nadrobienia, zarówno w obszarze bezpieczeństwa na drodze jak i samej kultury jazdy. Polacy nie należą do życzliwych kierowców. Większość cechuje rozdrażnienie, zdenerwowanie, pośpiech. A to jak wiemy, jest jedną z przyczyn wypadków na drodze.

SD: Czy państwo polskie w jakikolwiek sposób pomaga ofiarom wypadków?

Fundacja: W Polsce działa na rzecz ofiar wypadków komunikacyjnych wiele podmiotów, które niejednokrotnie udzielają bezpłatnej pomocy. Są to działania priorytetowe, które nadzoruje Ministerstwo Sprawiedliwości. Jednym z ważniejszych dokumentów określających prawa i uprawnienia jakie przysługują pokrzywdzonym w wypadkach drogowych oraz wskazują sposób, w jaki są one realizowane jest Karta Praw Ofiar Wypadków Drogowych. Karta opracowana jest w taki sposób, by ofiara wypadku wiedziała krok po kroku, co robić i czego może oczekiwać od poszczególnych służb oraz w jaki sposób egzekwować pomoc. Mimo ciągłych prac i udoskonaleń system pomocy ofiarom wypadków drogowych w Polsce ciągle nie jest doskonały. Niestety, niedociągnięcia wciąż dotyczą sfery prawnej. Wciąż obserwujemy duże trudności w docieraniu do ofiar wypadków, w określaniu równości poszkodowanego i sprawcy wobec prawa, oraz w braku zintegrowanego mechanizmu badania przyczyn i skutków wypadków drogowych. W tym obszarze duży nacisk kładzie się na fundację, jako takiego łącznika, w przeciwnym razie poszkodowani mieliby ogromne trudności w uzyskaniu bezpłatnej przed sądowej opieki lekarskiej i pomocy prawnej.

SD: Kto zgłasza się do Państwa Fundacji?

Fundacja: Do Fundacji Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych Amber zgłaszają się osoby, które uległy wypadkom komunikacyjnym oraz ich najbliżsi. Zwracają się do nas przede wszystkim z prośbą o refundację opieki lekarskiej, zakupu sprzętu rehabilitacyjnego, o pomoc psychologiczną, czy prawną. Współpracujemy również z instytucjami publicznymi – wysokiej klasy specjalistami, pogotowiem ratunkowym, strażą pożarną czy różnymi placówkami edukacyjnymi krzewiącymi zasady właściwego zachowania się na drodze oraz podnoszącymi kwalifikacje w zakresie medycyny ratunkowej. Nasze działania prowadzone są na szeroką skalę w całej Polsce.

SD: Czego takie osoby oczekują i co może zrobić dla nich Fundacja?

Fundacja: Fundacja działa na terenie całej Polski ale niestety w wielu przypadkach to i tak za mało. Mieliśmy kilka przypadków

prośb o pomoc od osób przebywających poza granicami naszego kraju, którzy ulegli tam wypadkowi. Niestety, z ogromnym bólem musimy w takiej sytuacji odmówić, gdyż nie możemy prowadzić, aż tak szeroko zakrojonych działań. Innym przykładem są prośby o pomoc na operację w specjalistycznych zagranicznych klinikach. Takie zabiegi są niezwykle kosztowne. Rodziny zwracają się do nas z prośbą o nawiązanie kontaktu, pomoc przy organizacji operacji, transportu czy sfinansowaniu jej części. W tym przypadku również muszą się liczyć z odmową. Z racji na regulacje prawne i ograniczenia działania naszej Fundacji obejmują wszelkiego rodzaju pomoc poszpitalną ograniczającą się do terenu naszego kraju. Jesteśmy w stanie wspomóc ofiary wypadków drogowych w tym trudnym dla nich czasie, ale nie mamy prawa ingerować w diagnostykę i pomoc udzielaną przez specjalistów.

SD: Co mogłoby pomóc, żeby było mniej wypadków na naszych drogach? Jak ograniczyć te zatrważające liczby, które słyszemy w telewizji na przykład po długich weekendach, czy różnych świątach?

Fundacja: Przede wszystkim, gdy wsiadamy do auta i zapinamy pasy powinniśmy automatycznie „włączyć myślenie”. Prawidłowe zachowanie na drodze, poczynając od okazywania większej życzliwości, powstrzymania się od agresji i przestrzegania przepisów prawa, dotyczy wszystkich użytkowników dróg, zarówno kierowców samochodów, motocykli, rowerzystów, jak również pieszych. Ta ostatnia grupa, w szczególności najbardziej narażona jest na udział i tragiczne konsekwencje wypadków drogowych. Wydaje się więc, że to właśnie piesi i rowerzyści powinni być najbardziej zainteresowani poprawą swojego bezpieczeństwa na drodze. Powinni kierować się przede wszystkim zasadą ograniczonego zaufania, nie liczyć na to, że mają pierwszeństwo, są widoczni czy, że zdążą przejść, bo auto jest daleko. Szczególnie w okresie jesienno-zimowym osoby poruszające się po nieoświetlonych drogach powinny obowiązkowo wyposażyć się w odblaski, bądź innego rodzaju oświetlenie. W chwili obecnej mamy w zasięgu ręki bardzo wiele możliwości, dzięki którym inni uczestnicy ruchu drogowego są powiadamiani o naszej obecności. Kolejnym ważnym problemem jest alkohol, prędkość i brawura. Statystyki są porażające! Jak temu zapobiec? Czy wystarczy wprowadzić zmiany w praktykach orzeczniczych wymia-

ru sprawiedliwości, zwiększyć wymiar kary, który by silnie odstraszał potencjalnych przestępców, budził ich wyobraźnię i skłaniał do myślenia przed popełnieniem zabronionego czynu? Trudno powiedzieć.

SD: Bardzo dziękuję za rozmowę i życzę, może trochę przewrotnie, jak najmniej pracy. Mam również nadzieję, że Fundacja Amber jako organizacja pożytku publicznego będzie mogła liczyć na wsparcie 1% w zeznaniu podatkowym również przez motocyklistów i naszych czytelników.

Fundacja Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych działa od 2008 roku, jako organizacja pożytku publicznego i nie- sie pomoc poszkodowanym z całej Pol- ski. Jej działania opierają się przede wszystkim na pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych, w zakresie udzielania im oraz ich rodzinom niez- będnego wsparcia materialnego, ale również psychologicznego i prawne- go, na wspieraniu placówek medyc- nych wyspecjalizowanych w leczeniu poszkodowanych w wypadkach dro- gowych w zakresie ratownictwa i re- habilitacji ofiar oraz na prowadzeniu przedsięwzięć edukacyjnych służących budowaniu świadomości użytkowni- ków ruchu drogowego w zakresie me- tod i środków bezpieczeństwa. Fun- dacja Amber współpracuje również z instytucjami i innymi organizacjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo użytkowników dróg – z Policją, Od- działem Ratunkowym Służby Zdrowia, a także Ochotniczą Strażą Pożarną, poprzez min. finansowanie sprzętu i urządzeń niezbędnych do ratowania życia i zdrowia poszkodowanym w wy- padkach drogowych.

■ Paweł Szymański

Klątwa Czarnej Perty

autor: Dora



Ten artykuł ma na celu pomóc młodym ludziom w zakupie motocykla (choć może i tym starszym także się przyda). Po nietrafionej transakcji możecie mieć pretensję do całego świata, ale uświadomcie sobie, że to przede wszystkim Wy źle przygotowaliście się na zakup.

Kupiona 31.07.2010 r. za pieniądze z 18-stki oraz ciężko zarobione przez wakacje. Aprilia była w opłakanym stanie, jednak byłam zupełnie zielona. Był to bowiem mój pierwszy mały motocykl. Ciekły lagi, amortyzator centralny był do wymiany, elektryka przypominała spaghetti, akumulator był stary, w celach było niemal pusto, motocykl leżał prawie na boku, gdyż poprzedni właściciel nie raczył naprawić stopki. Migacz miał popalone, sklejane na „ciepły klej”.

Treść ogłoszenia mówiła zupełnie co innego:

„Witam. Mam do zaoferowania Aprilię RS50/80 AM6. Motorower zarejestrowany i opłacony tylko wsiadać i cieszyć się radością z jazdy. Osiągi jak na tę pojemność bardzo dobre v-max 120 km/h a przy tym bardzo niskie spalanie na trasie 3l/100 km, w mieście 3,5l/100 km. W Listopadzie przeszedł on kapitalny remont, a mianowicie:

wymienione wszystkie łożyska i uszczelniacze w silniku, całe nowe sprzęgło (kosz, hamulec, tarcze, przekładki), a co za tym idzie oczywiście nowy olej, nowy akumulator, cały nowy napęd (DID), opony wymieniałem pod koniec wakacji i ich stan określam na bardzo dobry. Został też wymieniony tłumik Gianelli warty około 250 zł. Wizualnie jak na foto. Więcej zdjęć postaram się wystawić do czwartku. Do motoru dodaję parę przydatnych części. Zapraszam do oglądania jak i jazdy próbnej. Cena do NEGOCJACJI!!!”

Czytacie prawdopodobnie najciekawszą bajkę dotyczącą mojej Aprili. Poprzedni właściciel, trzeba przyznać, potrafił puścić wodze fantazji.

Przerobiona do 80 ccm jednostka AM6, dwutaktowa, pożera znacznie więcej paliwa niż 3l/100 km i wie to każdy posiadacz 2T. Simmeringi w silniku niby wszystkie wymie-

nione, a jednak ten od strony wałka zmiany biegów puszczał olej, jak dziewczki wianki w Noc Kupały. Napęd DID w tym przypadku oznaczał chyba „Dupa I Dupa”, gdyż łańcuch to tani zamiennik firmy YBN, wiszący jak psu... uszy i ryzający w ramie zgrabny rowek, którego nie powstydziliby się nie jedna nastolatka. Co ciekawe owy nowy wydech Gianelli nie był wymieniany przez osobę, od której ja kupiłam mały motocykl, tylko przez jeszcze „poprzedniejszego” właściciela. Poszperałam później w necie i okazało się, że niegdyś Aprilka miała się znacznie lepiej. Lakier ładny niespękany, opony rzeczywiście świeżutkie. Tłumik, a właściwie jego końcówka, to Gianelli w ślicznej carbonowej okleinie, która pewnie została zdewastowana przez tego nikczemnika. Co się tyczy silnika - opiszę to później.

Powiem Wam że inwencja twórcza tego kolesa zasługuje na nagrodę „Jobla” wszech czasów. Gdy pytałam, czemu lagi ciekną, stwierdził, iż to przez to, że niedawno wymienił w nich olej i... przelał. To nie koniec baśni. Migacze nie działają jak należy i mają przepięcia, gdyż... no właśnie - on sam nie wiedział, czemu. Ale, żeby choć trochę pokazać, że jest profesjonalistą zamontował w schowku w zadupku migacze od jakiegoś starego motocykla w ramach rezystora. Wał i cylinder oczywiście profesjonalnie wymienione, sklejone na czerwony silikon, tak uwielbiany przez wszystkich domorośłych mechaników (przeze mnie też, ale nigdy nie zastosowałabym go pod praktycznie główny element nadający moc).

Zawieszenie było w stanie „perfekt” zarówno z przodu jak i z tyłu. Centralny amortyzator pocił się jak kiełbaska z grila. Nastąpiła jazda próbna. Ręce i nogi, miałam jak z waty. Chwilę mi zajęło, nim przywykłam do sześciostopniowej skrzyni biegów i lekko chodzącego sprzęgła. Romet Kadet to stara motorowerowa szkoła, która „delikatnością” nie rozpuszcza. Nie obyło się więc bez szarpnięć, zgaseń i „kurew” pod nosem. Jeździło się całkiem przyjemnie do momentu, gdy zaczęło brakować paliwa. Nie ma to jak być przygotowanym na kupca... Moto chodziło w zakresie około 3 tys. obr/min., Gdy zapytałam, dlaczego, dostałam odpowiedź: „Zasysa powietrze...” Na rezerwie. Dobre sobie. (Gdy już trochę zapoznałam się z Aprilką wiedziałam, że to regulacja gaźnika, a nie problem z brakiem paliwa). Motocykl przejął mój tato, który pokazał klasę i ruszał z trójki. Właściciel wywarł na mnie

presję twierdząc, iż ma umówionych na dziś jeszcze kilku klientów. Ten chwyt udał mu się, gdyż zdenerwowałam się dodatkowo. Pamiętajcie. Jako kupcy, to Wy o wszystkim decydujecie. Tego typu wywieranie presji jest nie na miejscu. Z kimś, kto tak postępuje, należy szybko się pożegnać.

Po oględzinach trwających około dwie godziny padło sakramentalne TAK. Aprilia kosztowała 3700 zł. Wspomnę Wam tylko, że przed tym jak zjechałam do Gostynia, tam gdzie stała Apka, (100km od Wrocławia), dzwoniłam do kolesa i prosiłam o szczerą odpowiedź, w jakim stanie jest pojazd. „Dopięty na ostatni guzik, robiłem go pod siebie” – usłyszałam w słuchawce. Przekonało mnie to, lecz nie powinno. Tak może powiedzieć każdy. A motocykl był tak dopięty, że nawet nie zmieniono mu rozdarłej „tapicerki” siedzenia kierowcy.

Jeśli widzicie mnóstwo nedoróbek, podziękujcie. One wychodzą potem przez kolejne kilometry. Chłoną pieniądze, szarpią newy, powodują niebezpieczne sytuacje.

Gdy przyszło do podpisania umowy byłam zmieszana, oszołomiona, jakbym z Hayabusy spadła. Rodzice kolesa byli nadzwyczaj mili, jego ojciec rzucił niepokojące zdanie: „powiedziałaś wszystko, co jest nie tak?” Chłopak kiwnął głową. Jego tato był uprzejmym weterynarzem i za bardzo niską cenę sprzedał mojej mamie szczepionki dla psów. Być może to jakiś trik, by zmylić nas i utwierdzić w przekonaniu, że ta Apka to dobry wybór.

Oczywiście nie wiedziałam o zapisie w prawie, które chroni kupca przed wadami ukrytymi. Kodeks Umowę można poszerzyć o zapis mówiący, że zwrócimy motocykl po określonym czasie jeśli ujawnią się wady ukryte i dodatkowo się tym samym zabezpieczyć. Ale jak mówi przysłowie: „Polak mądry po szkodzie.” Moja niezajomość prawa poskutkowała później ogromnymi nerwami i wydatkami.

Włożyłam kask, pożegnałam się i wsiadłam na maszynę, którą miałam dojechać do domu oddalonego o 100 km. Pierwszy raz na podobnym sprzęcie... Serce mało nie strzeliło mi z piersi. Poprzednik odwiózł nas aż do wylotu na Wrocław. To wtedy wyszły na jaw matactwa z kierunkami. Rodzice zatanowali mi motocykl za 50 zł.

Jechałam 90 km/h z tarczą i zaciskiem zalany olejem z lag. Silnik zgąś kilka razy na większych rondach za sprawą stresu. Ogólnie czułam się świetnie. Przełomem było to, że ludzie na innych moto podnosili do mnie „lewą”. Duma mało nie rozerwała mi klatki piersiowej. Osiągnęłam coś, co było niemożliwe na skuterze. Wróciłam cała i zdrowa. A poprzednik wielce zmartwiony o swoją dupę dzwonił, czy aby na pewno jeszcze żyję. Podróż wrakiem małego motocykla to już jakieś przeżycie. Oczywiście zielonemu zawsze wesołodo póki nie pozna się na rzeźcy. I tak zaczęła się droga przez mękę.

W niedzielę 02.08.2010. zaplanowałam, że pojedę do kolegi pochwalić się nowym nabytkiem. Zdumiewające. Całe moje szczęście mieściło się w 80 ccm. Pojechałam. Na podwórko zjechałam z dumnie uniesionym kaskiem. Dyskusjom i wdychaniom nie było końca. Jednak czas mnie naglił, bo miałam jeszcze jechać na oddaloną o jakieś 5 km działkę na rodzinnego grilla. Jechałam z bananem na ustach, ledwo mieszczącym się pod kaskiem. Pokonałam jeden zakręt i drugi... Aż tu nagle huknęło i motocykl zgąś. Fala strachu załapała mnie, aż zrobiło mi się gorąco.

Żeby nie mitrzyć powiem w skrócie, że padł cylinder. Pierścionki porysowały jego powierzchnię, a jak się potem okazało, pękł tłok. Moto dzięki życzliwości dawnych znajomych zjechało dopiero wieczorem pod mój dom. Niewyobrażalne rozczarowanie ścięło mnie z nóg.

Aprilia wylądowała na miesiąc w serwisie Suzuki. Wymieniono cylinder i tłok na Polinii, oprócz tego uszczelniające lag i wszystkie płyny, klocki z wyższej półki SBS. Pechowo nie znaleziono już pasującego centralnego amortyzatora. Za wszystko zapłacili rodzice, którzy dzięki temu poświęceniu wyciągnęli mnie z załamania. Koszt był ogromny - ok. 2 tys. zł.

Pominę, ile czasu spędziłam na szukaniu pomocy w poradni konsumenta, żeby odzyskać choć trochę pieniędzy. Bez rozszerzenia umowy nic nie udało się wskórać. W tamtym sezonie nie pojeździłam długo, ale byłam zadowolona. Taka maszyna dla kogoś z krótkim stażem motocyklowym to naprawdę dużo.

Sezon 2011 rozpoczął się istną tragedią, bo Aprilę skradziono. Ból po takiej stracie jest

nie do zniesienia, tym bardziej, że ma się świadomość, iż policja nie pomoże za wiele. Szukałam znajomych części na aukcjach internetowych, rozesałam wszędzie gdzie mogłam wici, aż do momentu, gdy przyszło umorzenie sprawy. Zapadłam w letarg. Dopiero wiadomość, że rodzina zasponsoruje mi nową maszynę, wybiła mnie z „otępienia”. Mogłam śmiało robić prawko i kupić coś mocniejszego, mogłam coś nowszego, lecz uparłam się na ten model i koniec. Wtem ktoś do mnie dzwoni i pyta czy jestem właścicielką czarnego ścigacza. Wtedy pierwszy rozplakałam ze szczęścia, w dodatku na około 5 sekund... Dziwny stan.

Aprilię odzyskałam po miesiącu uporawszy się z policją i urzędami. Za nabicie nowych numerów i wszystkie pierdoły zapłaciłam około 300 zł. Zostało jeszcze naprawić Apkę po tym jak zbezczeszczył ją złodziej. Każdy nawet najlepiej zabezpieczony motocykl można zwinąć. Wic polega na tym, by utrudnić i przedłużyć ten proces. Im więcej blokad, tym większa szansa na to, że ktoś przepłodzi złodzieja, lub on sam zrezygnuje.

Aprilia miała rozwalone zamki, połamaną szybkę, ułamany migacz, wylany olej do mieszanki (ostatnie trzy usterki to „delikatność” policjantów, którzy transportowali motocykl do Wrocławia). Stopkę boczną, którą elegancko przyspawałam, złamano. Lakier na owiewkach podrapany. Ogółem mała ruina. Oczywiście wszystko zrobiłam, głównie własnymi siłami i dzięki znajomym. Dodatkowo wymieniłam szczotki w rozruszniku, za którymi latałam po całym Wrocku. Akumulator wyzionął ducha po watomaniu bezpiecznika. Stacyjka zaginęła w akcji, kupiłam nową i przerobiłam według swojego pomysłu.

W sezonie 2012 jeździłam spokojnie. Zmieniłam napęd, kupiłam nowy amortyzator, który po jakimś czasie też zaczął cieknać. W sezonie 2013 kupiłam nowy amerek od RS z roku 2008, przerobiłam i działa. Apka dostała nowe boczki z oryginalnym lakierem, nie popękane. Wymieniłam tarczę hamulcową, klocki. Zmieniłam oleje, kupiłam nowe manetki, naprawiłam gwint w regulacji sprzęgła, poprawiłam elektrykę. Słowem - ciągle naprawiam coś po poprzedniku. Gość był niezmierny... Podczas czyszczenia zbiorniczka oleju do mieszanki wyjęłam z niego kawałek szmaty. Włożyłam w ten mały motocykl drugie tyle, co kosztował, a mimo to przygody, naprawy złoty, nabite

kilometry i przelana benzyna bardzo mnie z moją Aprilią związały. Rok w rok rezygnuję ze sprzedaży, gdyż nie potrafię się z nią rozstać. Ta Aprilia jest wyjątkowa. Gdybym miała więcej pieniędzy zostawiłabym ją sobie na zawsze (kto wie może tak będzie) i pomalowała w barwy Carla Fogartego.

Parę rad na koniec:

Szperając w Internecie przed kupnem możecie złowić wiele ciekawych informacji na temat przyszłego pojazdu. Na przykład moja Aprilia miała wcześniej trzech właścicieli w Polsce. Świadczą o tym tablice rejestracyjne: DSR, DW, PGS... Dzięki mocy Internetu jesteście w stanie wychwycić „bujdy na resorach”.

Pisząc ten artykuł chciałabym pomóc młodym ludziom, dopiero wsiadającym na coś większego. Często wydaje nam się, że już ogarniamy wszystko w temacie, że sobie poradzimy. W rzeczywistości błądzimy jak byśmy jechali ciemną nocą bez świateł.

Łatwo wypaść z drogi i skończyć w finansowym dole bez dna. Oczywiście pozostaje też sprzedaż feralnego pojazdu, ale nigdy nie odzyskamy straconych pieniędzy. Pierwszym czynnikiem, który może nas zniechęcić do odstąpienia od kupna, jest czas, jaki motocykl widnieje na aukcji.

Dobre pojazdy znikają zazwyczaj po około miesiącu (wynik moich własnych obserwacji), jednak wiele zależy od popytu na dany model, oraz pory roku (sezonu). Wystawianie mojej Aprilii na aukcji było ponawiane. Mały motocykl nie znalazł chętnych przez dwa miesiące.

Jakość zdjęć też może nam sporo powiedzieć o właścicielu, czy przykłada się do sprzedaży, czy też chce pozbyć się „złomu” jak najszybciej. W moim przypadku były to trzy zdjęcia nieciekawej jakości zrobione na szybko.

Warto też podczas telefonicznej rozmowy wprost zapytać, czy motocykl figuruje na takich portalach jak np. bikepics, Polska-Jazda. Kilka dodatkowych informacji może dać nam już zupełnie inne spojrzenie na sprawę.

Oprócz tego warto wydrukować treść ogłoszenia, by mieć dowód w razie, gdyby zdarzyły się jakiegokolwiek problemy z prawdziwością sprzedawcy.

Ja musiałam się naszukać w necie zanim dokopałam się do tych wszystkich danych. Pamiętajcie, że najlepszym dowodem na przeprowadzony remont są części, faktury, paragony lub zdjęcia z prac. Dodatkowo warto poczytać co nieco o upragnionym modelu. Poznać wady zalety, newralgiczne punkty, charakterystykę jednoślada.

 Dora

FOLK

“Panom dziękuję za uwagę”

autor: **Daniel Pałyga**

Wiesiek okupując sklepową ławkę, delektował się smakiem miejscowego specjału o bliżej nieokreślonym wiśniowo-czereśniowym smaku.

Cisza i spokój...

Zmrużył oczy...

Słodką drzemkę zburzył metaliczny dźwięk dwóch motocykli parkujących na placu przed sklepem.

- Dobry, pan tak nie drzemie, bo pana słońko przypiecze...

- Nie przypiecze -Wiesiek uśmiechnął się okazale prezentując braki w swoim uzębieniu.

- Ładne motory panie, Heniek ma u nas motóra, ale nie take maszynę jak panów.

Motocykle rzeczywiście świetnie się prezentowały. Czarny Awo Sport Rumcajsa połyskiwał wypolerowanymi chromami i głęboko czarnym lakierem. Cienkie szparunki dodawały mu dostojności i powagi. Każdy detal tego motocykla przykuwał wzrok. Jawa 640 Szarego nie ustępowała awiakowi. Obuta w komplet kufrów, błyszczącą czerwienią pełnych owiewek, na swych albuminowych odlewanych obręczach wyglądała bardzo nowocześnie.

- Heh, a dziękujemy, a co to za motocykl ma ten pan Henryk?

- Panie, on to ma WSK, ale mówi, że to nie jest zwykła WSK-a, jaka to ja nie wiem, ale Heniek to czort jakich mało.

Panie on kiedyś założył się o litrę spirytusu, że wjedzie tą WSK - ą na dach stodoły po desce i wjechał, podobno w żużlu się ścigał. Taaak panie z resztą on pewno w sklepie jest, zakupy robi.

- Nie bajaj panów Wiesiu, nie bajaj.

W drzwiach sklepu ukazał się człowiek koło siedemdziesiątki,

- Nie bajam, przecie masz wskę, podobno niezwykłą a pany też motórzysci

- Tak, to nie jest zwykła wska.

- A, co w niej takiego niezwykłego? - rzucił Szary.

- Wie Pan, to najszybsza wska z wuesek.

- A tam Heniu wszystkim mówisz najszybsza a nikt jej prędkości nie widział, ty byś wreszcie pokazał, co ona może, to może ktoś by ci uwierzył, a tak tylko mówisz, bujdy tworzysz.

- Jak ci to udowodnić?

- A no weź zmierzmy ci czas, w jakim przejedziesz tę trasę, tu krzyżówka, kościół, tam obok placyku, potem drogą na drugie wieś i przez przepust na rzece, obok leśniczówki tym kawałkiem marnej drogi i tu wyskoczysz obok nas.

My z panami zmierzmy ci czas, to kilkanaście kilometrów będzie.

- Panie Wiesławie a ile się tę trasę pokonuje?

- Panie, autem tak na złamanie karku pędząc będzie najbiedniej 10 minut..

- Panie Henryku to jak będzie? - Ciągnął temat wyraźnie podekscytowany Rumcajs, Szary w ciszy obserwował bieg wydarzeń..

- Dobra...

Pan Henryk podał swą pamiętającą czasy PRL-u plastikową torbę Rumcajsowi, na chwilę zniknął za sklepem, po czym ukazał się ze swoją niezwykłą WSK - ą. Motocykl na pierwszy rzut oka się nie wyróżniał, wska czwórka, obdrapany lakier bez głębi, chromy już dawno straciły świeżość. Rdzawe plamki pojawiały się w kilku miejscach. Dopiero wprawne oko zauważało inny tłumik, niską kierownicę, dupleksy na bębnach, zawieszenie przednie z MZ TS i małe strumienice na głowicy...

Założył kask-orzeszka i stare angielskie gogle, których pozazdrościć mógł mu nie jeden fan zabytkowych gadżetów.

Szary podał panu Henrykowi swojego Lazera

- Może niech pan weźmie mój kask, jest lepszy.

- Dziękuję młodzieńcze, ale nie umiem w takim jeździć, szykujcie stoper.

Kopnięcie w starter...

Cisza...

Drugie kopnięcie...

Cisza...

Trzecie kopnięcie obudziło silnik.

Szary z Rumcajsem byli zdziwieni dźwiękiem, jaki usłyszeli. Ostrzejszym, bardziej jadowitym niż typowe popierdywanie wueski.

Dźwięk dodawał całej sytuacji powagi, budował napięcie.

- Trzy... Dwa... Jeden... Start...

Wueska z panem Henrykiem wystartowała jak opętana z wiejskiej asfaltówki sprzed sklepu...

.....Dwa, trzy... „Jeszcze kilkaset metrów i wrzucam czwórkę”.

Niepozorny silnik wski w rzeczywistości poddany był kilku dodatkowym zabiegom choćby takim jak polerowane kanały i odchudzony korbówód, nowy tłok z dodatkowym pierścieniem. Czemu jeszcze wiedział tylko Henryk. Pakiet przeróbek czynił z prostej wueszczyny demona prędkości, mitycznego potwora dróg.

Czwórka...

Jeszcze kawałek do krzyżówki...

Redukcja na dwójkę, szybkie naciśnięcie klamki sprzęgła, noga precyzyjnie przerzuca biegi.

Lekkie dohamowanie, droga z pierwszeństwem spokojnie mogą lecieć.

Klik... Trójka...

Klik... Czwórka...

Motocykl szaleńczo rozwija prędkość.

Główna ulica wsi, starowinki zgromadzone pod figurą, dziki ryk dwusuwu... Gwizd... Przeleciał

- Boże, cóż to za wariat tak popędził...

Babinki nie pamiętają takich wyczynów na ich drodze...

Za kilometr kościół, pan Henryk odkręcił manetkę na maksa. Zastryk mieszanki zassany pod głowicę wybuchł niespodziewanym jak na wskę przyrostem mocy.

Droga czysta, wąska i połatana, zawiecha wski ostro pracuje, by utrzymać jeźdźca w siodle. Henryk skupiony na wskazówce prędkościomierza i drodze przed sobą liczy metry dzielące go od łuku pod kościołem.

Lekkie dohamowanie, przedni duplex perfekcyjnie wytraca prędkość wski.

Łuk pokonany w kilku sekundach.

Żywiół prędkości ogarniał ciało jeźdźca.

Dreszcz szybkości jak prąd przebiegał po plecach Henryka, pozwalając na chwilę zapomnieć o chorych korzonkach. Adrenalina mieszając się z krwią przykurczała mięśnie, zwiężała źrenice tak, by były w pełni skupione na pasie brunatnego asfaltu.

- Jak pan myśli panie Wiesławie uda się panu Henrykowi?

- Nie wiem, Heniek słów na wiatr nie rzuca, ale trasa długa, trudna, droga zła... Nie wiem pany nie wiem....

Krajobraz za pędzącą wską wzbogacała kościelna wieża.

Henryk szybko analizował w głowie czekający go kawałek trasy, ciekawy kawałek.

Zwolnił na wysokości placyku. „Tu zawsze się ktoś kreci, biegają dzieci, zwierzęta, lepiej uważać, za placikiem znowu odkręć”.

Dźwięk wueski, przebijał się między wiejskimi domami, rozrywał ustalony porządek dnia. Znowu łuk w lewo, bez hamowań, bez redukcji, lekki kąt zakrętu pozwalał na pokonanie go na pełnych obrotach.

Opuszczał wieś, teraz miał przed sobą bardzo długi kawałek ładnej gminnej prostej. Nie odpuszczał wyjącemu motorowi, kręcił go w obrotach, które dla zwykłej wski były nieosiągalne. Mimo to silnik nie okazywał żadnych oznak zmęczenia...

Cholera, fura z sianem...

Zwolnił nieznacznie by upewnić się o możliwości wyprzedzenia zawalidrogi. Z naprzeciwka zbliżał się jakiś samochód...

„Czekając stracę zbyt wiele czasu, wyprzedzam...”

Odkręcił mocniej, motocykl przeskoczył na przeciwległy pas, Chciał wyprzedzić szerokim lukiem, zrezygnował, prawym bokiem prawie przykleił się do ciągnika z przyczepą.

Winna tego manewru była panna Krystyna, nauczycielka z pobliskiej szkoły, świeżo upieczony kierowca. Henryk źle ocenił jej prędkość, on się zbliżył ku ciągnikowi, ona ogarnięta panicznym strachem przyhamowała zjeżdżając na pobocze.

- Boże, co za wariat, jak mi się ręce telepią, ojejku mało serce mi z klatki piersiowej nie wyskoczy...

„ Huh, dobrze ze wyhamowała, źle oceniłem odległość i prędkość, nie te oko, co za młodu”.

Tak Heniek, postarzałeś się...

Nic, muszę się skupić na dalszym kawałku drogi...

Prostą pokonał w dobrym tempie...

Najtrudniejszy zakręt przed nim...

80 stopni w prawo, nie wiedzieć czemu wyprofilowany odwrotnie niż nakazuje sztuka budownictwa.

Szybko zszedł na przeciwległy pas, zewnętrzna, sprzęgło, redukcja na trzy, sprzęgło, dwójka, sprzęgło, pierwszy bieg, wewnętrzna, zewnętrzna, szybkie naciśnięcie klamki sprzęgła, dwójka, sprzęgło, trzy, gaz, obroty w górę, czwórka...

Skup się na drodze, jedź środkiem i pilnuj drogi i tak będziesz musiał lawirować między koleinami.

Wiatr smagał jego pokryta zmarszczkami twarz, pęd, w jakim rozmywał się otaczający go świat cofał go w czasie.

Znów poczuł się jak dwudziestoparolatek, jak młody chłopak dosiadający żuźlowej jawy, walczący o zwycięstwo swojej drużyny. Jak ten młody zapaleniec startujący NSU swojego wujka w amatorskich rajdach zajmując wysokie pozycję. Zapach pobliskiego lasu, szum zboża, ryk silnika, jak tego lata, gdy po raz pierwszy wyjechali we dwoje na wakacje nad morze.

Przecież to ta sama wueszczyna, to były czasy.

Minął się z jadącym z naprzeciwka policyjnym Uazem....

- Panie Romanie, niech pan patrzy jak pociął, ale wariat, ścigamy go?

- Artur, świeży jesteś, ludzi nie znasz, a się chcesz wykazać, to Heniek pociął wueską, fakt jakoś szybciej niż zwykle i gdzieś reklamówkę zgubił, ale Heńka nie ruszaj, swój chłop.

Przeskoczył przepust nad rzeką, jeszcze kilkaset metrów do wjazdu w las i isticie wyścigowej szykany, zredukował do trójki. Gdyby nie reumatyzm i zniszczone stawy złożyłby się na kolanko, tak położył motocykl przycierając szykanę na wejściu podnóżkiem... Teraz zaczynają się zakręty dla prawdziwych motocyklistów. Szybki wlot prostą na górę. Później szykanowaty zjazd z marną nawierzchnią. Kontrolował lekkie uślizgi tyłu na przefrezowaniach, na wyjściu z prawoskrętnej szykany uwolnił kilkanaście koników drzemających w niepozornym silniku, gumowe kopyta Stomilu rozpędzwały świdnickiego rumaka...

Łuk, lewo, szybko bez hamowań, prosta maks, dohamowanie na 3 biegu...

Wyjście kawałek prostej pokonany na trójce, ostry skręt z asfaltu na żuźłówkę, ostatni etap drogi. Zmiana nawierzchni targa wueską. Henryk, wprawiony w żuźlowych wyścigach z mocnym uślizgiem tylnego koła pokonuje zakręt. Żużel strzela spod koła w każdą stronę. Wueska stabilizuje się w idealnym torze jazdy.

Przepustnica podniesiona do góry, puszcza pod niewielki tłoczek mgiełkę paliwa z tlenem...

Obroty rosna...

Henryk poluzowuje uścisk kierownicy, stare wyścigowe rękawice na coś się jeszcze przydały. Motocykl pokonywał żuźłową drogę z zawrotną prędkością, wzbijając tuman kurzu pachnący spalinami.

Nie znał swego czasu, wydaje się być całkiem dobry... Siarczysty ryk niepozornego motocykla świdnickiej stajni roznosi się szerokim echem nad lasami.

Jeden z dołów żuźłówki niebezpiecznie podbija koło wski, odrywając od podłoża motocykl, który lekko wężykuję. Odjęcie gazu wyprowadza go na prosty tor...

„Lepiej trochę zwolnię, szkoda byłoby zakończyć wyścig przed metą”.

Tylko dziesiątki metrów dzieliły go od wjazdu do leśniczówki, za wjazdem, kawałek nowego asfaltu, jeszcze nie dość nagumowanego, ale mało uczęszczanego. Trzeba tylko uważać na mokre liście, a tak ile fabryka dała...

Z daleka słychać było agresywny dźwięk podkreślonego silnika wski.

- Panowie zbliża się, jest gdzieś blisko, mierz pan czas, za chwilę będzie.

Wiesiek mocno ekscytował się całym zdarzeniem.

Koniec wiejskiego wyścigowego toru już tuż, tuż...

Ostre hamowanie tuż przed znakiem „ustąp pierwszeństwa”, tak by urwać kilka setnych sekundy. Pas czysty, Henryk, zjeżdża na asfalt jak zwycięzca.

Odpuszcza silnikowi, podnosi się znad kierownicy...

Silnik na wolnych obrotach odpoczywa po niezwykłym wyścigu..

- 7 minut, 14 sekund, panie Henryku, 7.14, To chyba świetny wynik? - Rumcajs nie krył zachwyty.

- Niezły, ale mógł być lepszy, he he he,

- Niezwykły motocykl, niezwykły kierowca - rzucił Szary.

- Henryś dałeś czadu, prawda to, że ta wska niezwykła jest, a powiedz jeszcze naprawdę wjechałeś na tę stodołę? Wiesio również nie krył entuzjazmu.

Pan Henryk tylko się uśmiechnął i wzruszył ramionami...

Wziął torbę od Rumcajsa, przewiesił przez kierownicę, gogle podciągnął na kask.

- Z tobą, Wiesiu, się jeszcze rozliczę... A panom, hmmm... Panom dziękuję za uwagę.....

 Daniel Pałyga

NAPRAWA I RENOWACJA MOTOCYKLI, SKUTERÓW, QUADÓW

**CZĘŚCI ZAMIENNE,
SPRZEDAŻ UŻYWANYCH MOTOCYKLI,
PRZEBUDOWA I TUNING,
PRODUKCJA CZĘŚCI CUSTOMOWYCH**



DALESZYCE UL. ŚWIĘTOKRZYSKA 20, TEL. 792 759 163

68 ISDE – Assen

1993

World Trophy dla Polski!

autor: Jarosław Ozdoba

Szesnastego października 1993 roku na terenie toru wyścigowego w holenderskim Assen było bardzo podniośle, uroczyście, a potem – zwłaszcza w gronie polskiej ekipy – bardzo wesoło; pomimo piętna zmęczenia, jakie wywarło na zawodnikach, ale także na działaczach, minione sześć dni. Albowiem tor w Assen stanowił bazę 68 Sześciodniówki Motocyklowej, cholernie trudnej Six Days – jak zgodnie twierdzili wszyscy uczestnicy tej edycji motocyklowej olimpiady. Polacy wystawili w tej imprezie jedynie zespół seniorów w kategorii World Trophy. Indywidualnie, poza kadrą, startował jako “ten siódmy” Sebastian Krywult (BKM Bielsko-Biała). W szóstce seniorów znaleźli się: Marek Dąbrowski (AMK Pałac Młodzieży Warszawa), Maciej Wróbel (BKM Bielsko-Biała), Wiktor Iwański (Automobilklub Głogów), Wojciech Rencz (Automobilklub Głogów), Andrzej Tomiczek (Automobilklub Głogów) i Ryszard Augustyn (Radomskie Towarzystwo Motorowe). Dobre wyniki biało-czerwonych, osiągnięte w kilku ostatnich Sześciodniówkach, pozwalały zaliczać naszych zawodników do cichych faworytów imprezy. Aczkolwiek zdrowy rozsądek i skromność nakazywały czuć szacunek przed takimi potęgami Enduro jak Włochy, Szwecja, Francja, Finlandia czy Czechy i Słowacja (na 68 ISDE startowali jako jedna federacja). Ale po cichu liczone na szczęśliwą dla nas gwiazdę Assen. To tutaj podczas 59 International Six Days Enduro Polacy zostali wicemistrzami świata. A więc może teraz?... Były też pewne obawy natury zdrowotno – kondycyjnej w stosunku do Marka Dąbrowskiego (nota bene debiutanta w Sześciodniówce), Macieja Wróbla i Wojciecha Rencza, którzy stosunkowo niedawno wrócili do sportu po poważnych kontuzjach. Inna sprawa, że wyżej wymienieni po prostu rwali się do jazdy i startu w Six Days. Sprzętowo Polski Związek Motorowy po raz trzeci zawierzył współpracy z włoską firmą Moto



TM. Co prawda, o takiej współpracy jak za czasów Simsona, gdy Polacy traktowani byli jako zawodnicy fabryki w Suhl, można było jedynie pomarzyć, ale z TM-em też układało się nie najgorzej, zwłaszcza finansowo. Zakupiono w siedzibie firmy w Pesaro trzy motocykle klasy 80 i jeden 125. Na osiemdziesiątkach jechali: Maciej Wróbel, Marek Dąbrowski i Wiktor Iwański. Sto dwadzieścia pięć dosiadał Wojciech Rencz. Jako ewentualną bazę części zamiennych, a w zasadzie motocykle dla serwisantów “krasnoludków”

(Ryszarda Gancewskiego i Jacka Czachora) zabrano z kraju dwie 80 i jedną 125 tej marki. Dla Andrzeja Tomiczka i Ryszarda Augustyna wypożyczono u niemieckiego dealera odpowiednio Husqvarny WR 250 i WR 360. Zarówno TM-y jak i Husqvarny nie były motocyklami w specyfikacji fabrycznej, ale gwarantowały ukończenie imprezy, co w przypadku Sześciodniówki jest sprawą nader istotną. Tym bardziej, że ówczesny regulamin przewidywał obecność wszystkich sześciu (lub czterech w zespole Junior

Trophy) zawodników na starcie i mecie każdego etapu, a także całej imprezy. Za odpadnięcie jednego członka zespołu drużyna inkasowała 15 000 (!) punktów karnych każdego dnia.

Uczestników 68 Sześciodniówki Motocyklowej przywitała w Assen fatalna pogoda. Było zimno, wiał porywisty wiatr, praktycznie bez przerwy padał, często intensywny, deszcz. Do tego dochodziły trudne warunki terenowe. Ale przecież rajdy Enduro są z założenia dyscypliną dla wytrzymałych i twardych. Pierwszy dzień tej Six Days był czymś w rodzaju przedsmakem piekła. Rozmokła na skutek ciągłych opadów piaszczysto-błotnista trasa, z nielicznymi asfaltowymi wstawkami, stanowiła jedno wielkie bagno. Próby czasowe zlokalizowane na torach motocrossowych w Ostwedde i Emmen przypominały grzęzawisko. Tam zaczęły się problemy Polaków. Małe TM 80 Enduro przekraczały wszelkie możliwe normy spalania. Maciejowi Wróblowi i Markowi Dąbrowskiemu zabrakło paliwa w połowie próby. Błoto po osie, ale co zrobić – trzeba pchać! Biegi przełajowe z motocyklem to nie najłżejsza dyscyplina, tylko że innego wyjścia nie było... Już za metą próby czekali z paliwem Jacek Czachor i Ryszard Gancewski. Tego samego dnia tankowali jeszcze Wiktora Iwańskiego i Wojciecha Rencza. Ten ostatni walczył przez prawie 55 minut z usterką instalacji elektrycznej. Ryszardowi Augustynowi spadał łańcuch napędowy (złośliwość rzeczy martwych jest niepojęta!) przemyślnie wplątując się pomiędzy zębatkę, karter silnika i wahacz. Rozplątywanie tej łańcuchówki zajmowało sporo czasu. Andrzej Tomiczek chociaż jechał bez większych przygód i osiągnął metę, w tajemniczy sposób zniknął z wyników.

Prawie wszyscy uczestnicy pierwszego dnia 68 ISDE dojechali do mety ze spóźnieniami, i to przekraczającymi regulaminową godzinę. Wielu wycofało się z imprezy, porzucając przy trasie maszyny. Głośno mówiono o nieprawidłowym, wręcz fatalnym, oznakowaniu trasy, zaniżonym kilometrażu. Polacy po swoich przygodach byli przekonani, że z powodu gigantycznych spóźnień zespół przestał istnieć już pierwszego dnia... Mimo to zatankowano motocykle i wstawiono je do Parc Ferme. I dobrze zrobiono! Po trwających do późnej nocy burzliwych obradach (urozmaiconych wizytą delegacji zawodników grożących bojkotem i zerwaniem imprezy) Jury zdecydowało dopuścić do startu drugiego dnia wszystkich tych, których motocykle stały w Parku Maszyn. I tak

oto Wojciech Rencz i Sebastian Krywult, pomimo przekroczenia dopuszczalnych godzinnych limitów spóźnień, mogli wystartować drugiego dnia International Six Days Enduro. Po pierwszym dniu Polska na siódmej pozycji w World Trophy. Drugi dzień rozpoczął się od dobrych wieści. Wprowadzono wariant czasów "C" (i tak dość ciasny), dodano po pięć minut na każdym odcinku, dorzucono dodatkowy kwadrans na serwis przed metą. A u nas? Jak zawsze z przygodami. W TM-ie Marka Dąbrowskiego, operującego rolgazem precyzyjnie niczym doświadczony chirurg skalpelem, linka gazu wysunęła się z gaźnika i złośliwie uciekła w zakamarki ramy i zbiornika paliwa. Ambaras kosztował dwadzieścia dwie minuty spóźnienia. W osiemdziesiątce Wiktora Iwańskiego... pękł tłok! Czyżby koniec jazdy? Na szczęście było to niedaleko Punktu Kontroli Czasu, a tam akurat znaleźli się Ryszard Gancewski i Jacek Czachor. Ten ostatni wymontował ze swego motocykla potrzebną część, a sprawą "Ganca" było, by ów tłok znalazł się niepostrzeżenie w trawie nieopodal pechowca. Wymiana tłoka w polowych warunkach i można jechać dalej. Zostaliśmy uratowani! Oby tylko tak nie lało i nie było takiego chłodu... Drużynowo po drugim dniu spadamy na dwunastą lokatę w kategorii World Trophy. Trzeci dzień 68 Sześciodniówki Motocyklowej dla polskiej ekipy jadącej nadal w komplecie (dawał też radę jadący indywidualnie Sebastian Krywult) był także nerwowy. Błoto, mokry piasek, woda z licznych kałuż dają popalić motocyklom. Tym razem nie wytrzymał tłok w TM 80 Enduro Macieja Wróbla. Szczęściem firma Moto TM od poprzedniego wieczora wyposażyła naszych lotnych (i obrotnych!) serwisantów w pudełeczka z nowymi tłokami i pierścieniami, a więc odpadła konieczność demontażu elementów z serwisowych motocykli. Z pomocą Maciejowi Wróblowi pośpieszył jadąc "pod prąd" Jacek Czachor. Po drodze wykonał salto przez kierownicę, ale co tam! Maciej Wróbel dzięki swej spostrzegawczości odnalazł w trawie nowy tłok i mógł dokonać błyskawicznego remontu. Smaczku sprawie dodaje to, iż rzecz miała miejsce na ciasnym czasowo odcinku. Podobno na mecie Maciejowi Wróblowi wpisano 59 minut spóźnienia. Marek Dąbrowski – jedyny z osiemdziesiątek, który uniknął wymiany tłoka – stracił w piasku dwadzieścia dwie minuty. U Andrzeja Tomiczka zastrajkowała przemoknięta instalacja elektryczna, wymiana zębatki zabrała cztery minuty. Ryszard Augustyn stanął po forsowaniu ota-

śmowanej głębokiej kałuży – zalało elektrykę, po osuszeniu pojechał dalej. Wiktor Iwański także zaliczył kąpiel w kałuży, a potem kolizję (na szczęście porozbił nieco tylko motocykl, samemu wychodząc cało) – w efekcie kwadrans spóźnienia. Dwadzieścia kilka minut ponad wyznaczony czas przejazdu zaliczył Sebastian Krywult. Z kolei motocyklem Ryszarda Gancewskiego zainteresowała się... holenderska policja. TM-a "zaaresztowano" za brak tablicy rejestracyjnej. Po dostarczeniu na miejscowy komisariat jakiejś połamanej tablicy, bodajże z głogowskimi numerami (ach ta polska zaradność!) i dokumentów pojazdu, skończyło się na mandacie i wydano motocykl. Po tych przygodach Polacy awansowali na piątą lokatę w World Trophy. Czwarty dzień 68 ISDE chyba wszystkim jej uczestnikom śnił się po nocach. Ulewny zimny deszcz, dający czadu zimno, nader chłodny wiatr wciskający się dosłownie wszędzie i niewyobrażalne błoto. Najwięksi twardziele ze światka Enduro zaczęli wówczas miewać wątpliwości typu: co ja tutaj robię? Słusznym wyjściem Jury i organizatorów była decyzja, aby zakończyć rywalizację po pierwszym okrążeniu trasy. Najgorsze wieści w polskim zespole to zatarty tuż przed metą silnik TM 125 Enduro Wojciecha Rencza. Poza tym drobne spóźnienia pozostałych – największe, bo pięćdziesięciminutowe – Sebastiana Krywulta. I co najważniejsze: Polska, nadal jadąc w komplecie, awansowała w klasyfikacji World Trophy na p i e r w s z e miejsce. Prowadzimy w najważniejszej kategorii Sześciodniówki! Już początek piątego dnia 68 Six Days był dla nas emocjonujący. Wojciech Rencz, pomimo wszechobecnej presji patrzenia przez wszystkich mu na rękę, dokonał niemalże cudu. Na oczach sędziów, przedstawicieli konkurencji (w większości niezbyt przychylnych) i mediów przeprowadził w Parku Roboczym wymianę cylindra i tłoka w swoim motocyklu. Zajęło mu to pół godziny, a silnik odpalił po, bodajże, trzecim kopnięciu w kickstarter. Wszyscy obecni tam Polacy odetchnęli z ulgą. Polak ruszył na trasę z siedemnastominutowym opóźnieniem. Ze względu na niedotarty, świeżo złożony silnik jechał raczej ostrożnie, ale i tak przebił oponę i dętkę. Na szczęście zaraz pojawili się "krasnale", czyli duet: Jacek Czachor i Ryszard Gancewski. Sprytnie podrzucili pechowcowi nową dętkę i buteleczkę ze sprężonym powietrzem. Pozostali podróżowali bez przygód i raczej ostrożnie po trasie piątego dnia holenderskiej Sześciodniówki. Cała szóstką

zjawiała się na mecie. A przepraszam, siódemka, bo zameldował się też jadący indywidualnie Sebastian Krywult. Polska nadal na pierwszym miejscu w klasyfikacji World Trophy 68 Sześciodniówki Motocyklowej! reszcie ostatni akord Six Days – dzień szósty. Stosunkowo krótka, ale błotnista dojazdówka z metą w Norg, którą polski zespół osiąga w komplecie. Sześciodniówka nasza?! Na deser sześciodniowych zmaganiach finałowy motocross w klasach z podziałem na grupy. W osiemdziesiątkach Maciej Wróbel początkowo był drugi, ale przytarł silnik, co zmusiło go do zwolnienia tempa. Polski akcent na podium klasy 80 stanowił zatem Sebastian Krywult, który był trzeci. Także trzecie miejsce w klasie 125 zajął Wojciech Rencz. Nie obyło się bez ostrej walki. Wrocławianina przyblokowała bramka maszyny startowej, do wyścigu ruszył jako ostatni, ale skończył na podium. Ryszard Augustyn wystartował w motocrossowych gonitwach jako ostatni z Polaków. Trzymając się przeczornie z tyłu stawki klasy 500, odebrał od "Ganca" polską flagę. Dzierżąc dumnie biało-czerwone barwy nie ustrzegł się upadku na skoku. Nie trzeba chyba dodawać, że była to gratka dla fotoreporterów i operatorów kamer. Panie i Panowie, stało się! 68 Sześciodniówka Motocyklowa jest nasza! Na torze motocrossowym w Norg polska ekipa oblewała się radośnie szampanem, w czym rej wodził dowodzący grupą kieleckich kibiców Zbigniew Banasik. Niespodziewany, ale wspaniały sukces! Niesamowite przeżycie dla całego polskiego zespołu nastąpiło dopiero wieczorem. Na uroczystej gali wieńczącej sześćdziesiątą ósmą edycję International Six Days Enduro, która była imprezą niezwykle wymagającą, z trudną trasą, fatalną pogodą, niezamierzonymi przygodami i co tu kryć – bałaganem organizacyjnym, ogłoszono wszem i wobec, że tytuł World Trophy of the FIM otrzymała ekipa Polski. Zdobyte na Sześciodniówce Motocyklowej pucharu World Trophy równa się drużynowemu mistrzostwu świata w rajdach Enduro! Nareszcie Polacy zdobyli ten wymarzony srebrny puchar. Na jego podstawie wykonanej z pierścieni o coraz to szerszej średnicy przytwierdza się co roku grawerowane tabliczki z nazwiskami zdobywców Trofeum. W roku 1993 przybyła kolejna informująca, że 68 ISDE należało do: Ryszarda AUGUSTYNA, Marka DĄBROWSKIEGO, Wiktora IWAŃSKIEGO, Wojciecha RENCZA, Andrzeja TOMICZKA, Macieja WRÓBLA. Czy uda się ten sukces kiedyś powtórzyć? W 68 Sześciodniówce Motocyklowej start klasy

80 wisił na włosku. Z powodu trudnych warunków przewidywano, że małe motocykle nie sprostają trudom imprezy. Proponowano, by najmniejszą klasą była 125. Jednakże organizatorzy otrzymali odpowiednią ilość zgłoszeń i klasa 80 w Assen wystartowała, głównie w kategoriach klubowych i indywidualnych. Z zespołów walczących o World Trophy jedynie Belgia wystawiła w tej klasie swego zawodnika Pascala Cooba. No i Polacy – Wiktor Iwański, Maciej Wróbel i Marek Dąbrowski. Połowa zwycięskiego składu w kategorii World Trophy. W naszym wykonaniu to była zaiste szarża lekkiej kawalerii... Ale skuteczna!

Jarosław Ozdoba

zdjęcia: <http://www.gbrosracing.com/>



KOSZULKI MOTOCYKLOWE
www.ForBiker24.pl



FORUM MOTOCYKLISTÓW
www.forum.motocyklistow.pl

PORTAL MIŁOŚNIKÓW
 POJAZDÓW ZABYTKOWYCH



- zdjęcia ze zlotów
- kalendarz imprez
- relacje i opinie



zapraszamy na www.omko.pl

MOTOKRAINA



dziennikimotocyklowe.com

Prawie wszystko o bezpiecznym podróżowaniu motocyklem

**MOTOCYKLIŚCI
 BRZESKO**

REGIONALNY PORTAL MOTOCYKLISTÓW
www.motocyklisci-brzesko.pl



MOTORADIO.com.pl

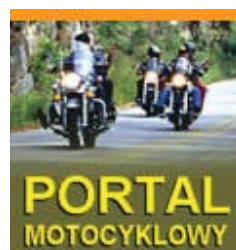


Online od 1998 r.
www.riders.pl

Nieważne, co masz pod dupą. Ważne, co masz nad nią.



www.advtrip.pl
www.advpoland.pl



roadking.pl

www.tamarixis.wordpress.com

Strona jest typowo hobbistyczna. Tematyka kręci się wokół motocykli – zasadniczo tych, którymi mam przyjemność podróżować i z wysokości ich siodła podziwiać świat.

OK
OKTANY

ANTROPOLOGIA MASZYN
NIEZALEŻNY MAGAZYN

**MOTOCYKLISCI-
LUBON.PL**



MOTORMANIAK

www.MotorManiak.pl

zdjęcia ze zlotów, relacje z podróży, porady



<http://oscypkowy.blogspot.com/>



motomikolaje.pl



From rebel... to the king



Strona polskiego rockersa



www.caferacer.com.pl



www.moto-turysta.pl

S PLEX
STUDIO

- Tworzenie stron firmowych
- Wdrażanie systemów CMS
- Tworzenie sklepów internetowych
- Audyt SEO

ZAMÓW TERAZ



„Zegarmistrz światła purpurowy”

Autor: Rudolf Alter

Lewy, lewy, lewy – w równym tempie powtarza jak mantrę, żeby nie przyspieszyć, żeby znów nie musieć się ratować ucieczką na sąsiedni pas. Wie, że za tym ciasnym lewym, zaraz za górką będzie mógł złożyć się w bardzo długi prawy, w którym przytrze bokiem podeszwy, szybko schowa stopę i dotknie ślizgaczem chropowatego, równego asfaltu.

Ech, jak szybko płynie czas w takich momentach. Żeby ten kop adrenaliny mógł trwać dłużej, żeby nie potrzeba było jej coraz więcej. Zresztą czy to ma znaczenie? Przecież zawsze znajdzie nowy, jeszcze szybszy łuk. Przecież zawsze dostanie nowy zastrzyk emocji.

*

Kap... Kap... Kap...

*

Wyjechali z lasu. W końcu! Teraz dopiero można cisnąć, widząc cały zakręt przed sobą. Adam dał się wyprzedzić na pierwszym. To jak zwykle Mirek, nie wytrzymał. I tym razem jak zwykle obiecywał solennie, że będzie jechał trzeci, żeby nie podkręcać tempa. Jednak, jak zwykle gorąca krew wzięła górę i przy pierwszej okazji wykorzystał niewielką, ale na tym łuku wystarczającą przewagę swojej erjedyneczki nad bajkiem kolegi. Adam nie darował, zanim dojechali do domu „przypilnował”, aby wszyscy wrócili we „właściwym” szyku. Jak ten czas zapierdala, ledwie chwilę temu ruszyli ze Statoila, a już trzeba wracać do żony na niedzielną kolację.

*

Kap... Kap... Kap...

*

GSX-R nigdy nie był maszyną turystyczną, dwuosobową. Zresztą każdy motocykl to dwa koła, silnik i kierowca, nie potrafił jednak się oprzeć prośbom syna. Wiedział, że sprawi Pawłowi tą przejażdżką wielką frajdę. Wiedział, że niezależnie od tego jak daleko pojedą i tak będzie za blisko.

- Oj tato! Już? Czemu tak krótko, dopiero wyjechaliśmy. Co? Już dziewiąta?

*

Kap... Kap... Kap...

*

Na wygrzanej słońcem plaży nie było jeszcze ścisaku. Znaleźli zaciszne miejsce u stóp wydmy. Budowa grajdołka to jak zwykle jego zajęcie. Marysia z dziećmi już zdobywała, wcale nie małe tego dnia, fale. Za chwilę wróci zmarznięta i przyniesie mokrą i słoną Anię, posadzi na ręczniku i zawinie w drugi. Do tego czasu ich grajdół będzie gotowy, jak zwykle zresztą.

Pawełek zbudował zamek, Ania dzielnie mu „pomagała”, co i rusz burząc przypadkiem którąś z piaskowych baszt. Patrząc na dziesięciolatka był dumny, że to jego syn. Córeczka była taka rozbrajająca, jak to zwykle istotka, która dopiero co się pojawiła na świecie. Dopiero co? Ona ma już trzy latka – jak ten czas szybko leci.

*

Kap... Kap... Kap...

*

Droga do pracy. Jak to dobrze, że w takie słoneczne dni może odwieźć Pawła do szkoły i popędzić do swojej firmy. Wystudiowany każdy zakręt, znana każda dziura i każdy fałd na łuku drogi.

120 i szóstka, hamowanie przed łukiem, dwa w dół i ośka na prostej. Samochód dojeżdżający z podporządkowanej wyraźnie zaczął zwalniać, Adam podświadomie przeanalizował sytuację. Był pewien, że kierowca go widzi, inaczej przecież nie zatrzymałby samochodu przed wjazdem na krajówkę, na której akurat nic poza motocyklem nie jechało.

110, 120, szóstka, auto wyjeżdża z bocznej szutrówki.

- Spokojnie – Adam w myślach dodaje sobie pewności. Ścisną kłamkę, prawą nogą depcze tył. W wyuczony, odruchowy już sposób popycha lewą połówkę kierownicy. Jego Suzi posłusznie pochyła się na lewy bok. Każda sekunda trwa minuty. Jest tyle czasu żeby zaplanować drogę ucieczki.

- Minę go lewym pasem i sklepię ryja jak stanę – stwierdzenie niemal graniczy z pewnością. Kiedy przednie koła są już na asfalcie, nagle kierowca auta odwraca głowę w lewo

- O kurwa, to baba! – teraz Adam czuje dodatkową dawkę adrenaliny, która rozsadza mu tętnice szyjne.

Dziewczyna, przerażona wpatruje się w nadjeżdżający motocykl. Teraz żałuje, że nie wzięła dodatkowych jazd. Każdy mówił „Nauczysz się jak zaczniesz jeździć sama”. Nikt nie powiedział, że motocykle biorą się znikąd. Auto przejeżdża pas w poprzek i wjeżdża na lewą stronę drogi. Adam nie może już zrobić nic, wbija się w drzwi.

*

Kap... Kap... Kap...

*

Dzień jak co dzień, zegar na ścianie pokazuje 13:28.

- Czemu to tak piecze? Piecze, a więc nie jest jeszcze tak źle. Jutro pojawi się ból i poważny obrzęk. Znowu przyjdzie ta ruda żeby wymie-

nić cewnik. Czy nie można tego zrobić zawczasu?

- Ale kto by się tam przejmował warzywem?

*

Kap... Kap... Kap...

*

- Jutro, kiedy wreszcie będzie jutro!!!

*

Kap... Kap... Kap...

*

- Jak to miło, że Marysia przychodzi co tydzień. Czemu ona sobie jeszcze nie urządziła życia na nowo? Paweł w październiku zaczyna studia.

*

Kap... Kap... Kap...

*

- Nie słyszała lekarza? Nie chciała go słuchać? Przecież wyraźnie mówił, że poza oczami nie poruszę już niczym!

*

Kap... Kap... Kap...

*

- Jest blondynka. Ona jest mimo wszystko sympatyczna. Przyszła sprawdzić czy kroplówka nie zeszła. Nie, kochana, jeszcze nie.

*

Kap... Kap... Kap...

*

13:29

- Jak ten czas wolno płynie?

- Jutro zmienią cewnik i znów wszystko wróci do normy. Jutro, jutro.

*

Kap... Kap... Kap...

 Rudolf Alter

Jedynie i niepowtarzalne!

Kultowy motocykl Harley Davidson już Masz, ale nie masz jego wiernej repliki zamkniętej w efektownym amerykańskim otoczeniu - skrzynce.

Wspaniały prezent, efektowna dekoracja Twojego domu, biura, garażu czy warsztatu.

Zobacz też inne skrzynki!

(ścigacze, speedway, samochody i jachty) i zamów.



Ogrom detali i ręczne wykonanie!
Na upominek, dla siebie, dla każdego!

www.skrzynki.manifo.com

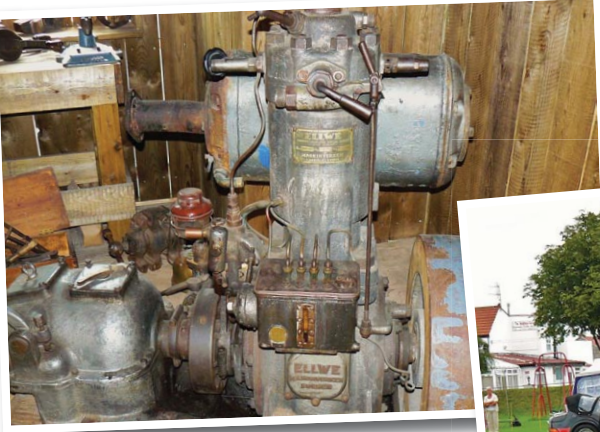


Motyw w skrzynce może być zależny również od Ciebie, to Ty o tym decydujesz.

Pocztówki wuja Matta z podróży

Brighton

Zdjęcia: Wolfgang Weckeck



**Na razie to tyle...
Dziękujemy Wam za poświęcony
czas.**

Redakcja

**Kolejny numer już w czerwcu 2014
Zapraszamy!**



www.swoimidrogami.pl

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • i wiele innych ...