

iMotocykl

Numer 17, lipiec 2021

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów





W WYDANIU

Aktualności - 3

Rocznicowe wersje Moto Guzzi - 6

Stare - nowe... - 9

Motocyklowy rajd 600-lecia - 11

Jawa story - 15

Galeria: Radzieckie motocykle M-72... - 21

Muzeum dla dużych chłopców - 23

Pomorze Zachodnie - 29

Felieton Erwina Gorczycy - 40

"Długa wycieczka" cz. 8 - 42

Recenzja - "Motocykle w PRL (...)" - 54

"Harley, mój kumpel" cz. 8 - 56

iMotocykl/Swoimi Drogami

miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny

Tomasz Szczerbicki
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcie na okładce: **Mirosław Rutkowski**

iMotocykl

OD REDAKCJI

*P*rzekazujemy Wam kolejny numer magazynu „iMotocykl” („Swoimi Drogami”). Co jest w środku przekonacie się za chwilę. Póki co mamy gorącą prośbę.



Każdy magazyn musi z czegoś się utrzymywać. Czasami są to wpływy ze sprzedaży, innym razem wpływ z reklam. My przyjęliśmy schemat magazynu bezpłatnego dla czytelników czyli na koszty wydania potrzebujemy wpływów z reklam.

Internetowe statystyki (weryfikowalne) wykazują co miesiąc kilkanaście tysięcy czytelników magazynu „iMotocykl”, ale nasz profil na Facebook ma niewiele „polubień”. Wielu reklamodawców bardziej niż statystykom google ufa temu, co widzi na Facebook.

I tu nasza prośba – jeżeli magazyn „iMotocykl” podoba Ci się, jeżeli znalazłeś w nim coś interesującego dla siebie, wejdź proszę na nasz profil Facebook i „polub go”. Będzie to ogromnie pomocne w naszym działaniu.

<https://www.facebook.com/iMotocykl>

Przypominamy, że nasze łamy są otwarte dla Was. Jeżeli chcielibyście zaprezentować swój klub, grupę znajomych, akcję charytatywną, podzielić się wrażeniami z wyprawy motocyklowej, zapowiedzieć zlot motocyklowy lub inne spotkanie, pochwalić się swoim motocyklem lub opowiedzieć coś ciekawego związanego z motocyklizmem – ZAPRASZAMY.

Tomasz Szczerbicki

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

Aktualności

Nasi znowu w Cannonball

W poprzednim numerze zamieściliśmy recenzję książki „8 tysięcy mil motocyklowej przygody”, która opowiada o starcie polskiego Sokoła 1000 w Stanach Zjednoczonych w prestiżowym wyścigu wytrzymałościowym motocykli zabytkowych Cannonball. Dziś z radością informujemy, że za kilka tygodni znowu będziemy mogli kibicować Polakowi w tej imprezie. Po raz trzeci wystartuje w niej Bartek Mizerski.

Motorcycle Cannonball Endurance Run (tak brzmi oficjalna nazwa) jest najcięższym wyścigiem motocykli zabytkowych na świecie. Choć to morderczy sprawdzian dla motocykli i kierowców (a może właśnie dlatego?) z roku na rok zyskuje coraz większą renomę, popularność i nowych uczestników. Weterani tej rywalizacji też pozostają jej wierni, np. Bartek Mizerski wystartuje już po raz trzeci.

Przypomnijmy – w 2014 roku wystartował Sokołem 1000 z 1936 roku i całą trasę 4000 mil pokonał na kołach. Szkoda, że władze Polski czy chociażby muzea nie dostrzegły, jak ciekawą propagandową robotę zrobił ten sukces.

Następny start Bartka w Cannonball to rok 2018. Tym razem pojechał Indianem Scout 101 z 1928 roku. Zawodnicy pokonywali wówczas trasę z Portland w stanie Maine do Portland w stanie Oregon. Bartek przejechał całą trasę i uplasował się w połowie stawki.

Tegoroczny motocyklowy Cannonball odbędzie się w dniach 9 – 26 września. Będzie to już szósta edycja tej imprezy. Wystartuje w nim 115 uczestników, ze względu na pandemiczne restrykcje tylko z 4 krajów. Trasa tegorocznego wyścigu będzie →→





Bartek Mizerski i jego Indian Powerplus z 1916 roku, w pełni przygotowany do tegorocznej edycji Cannonball.

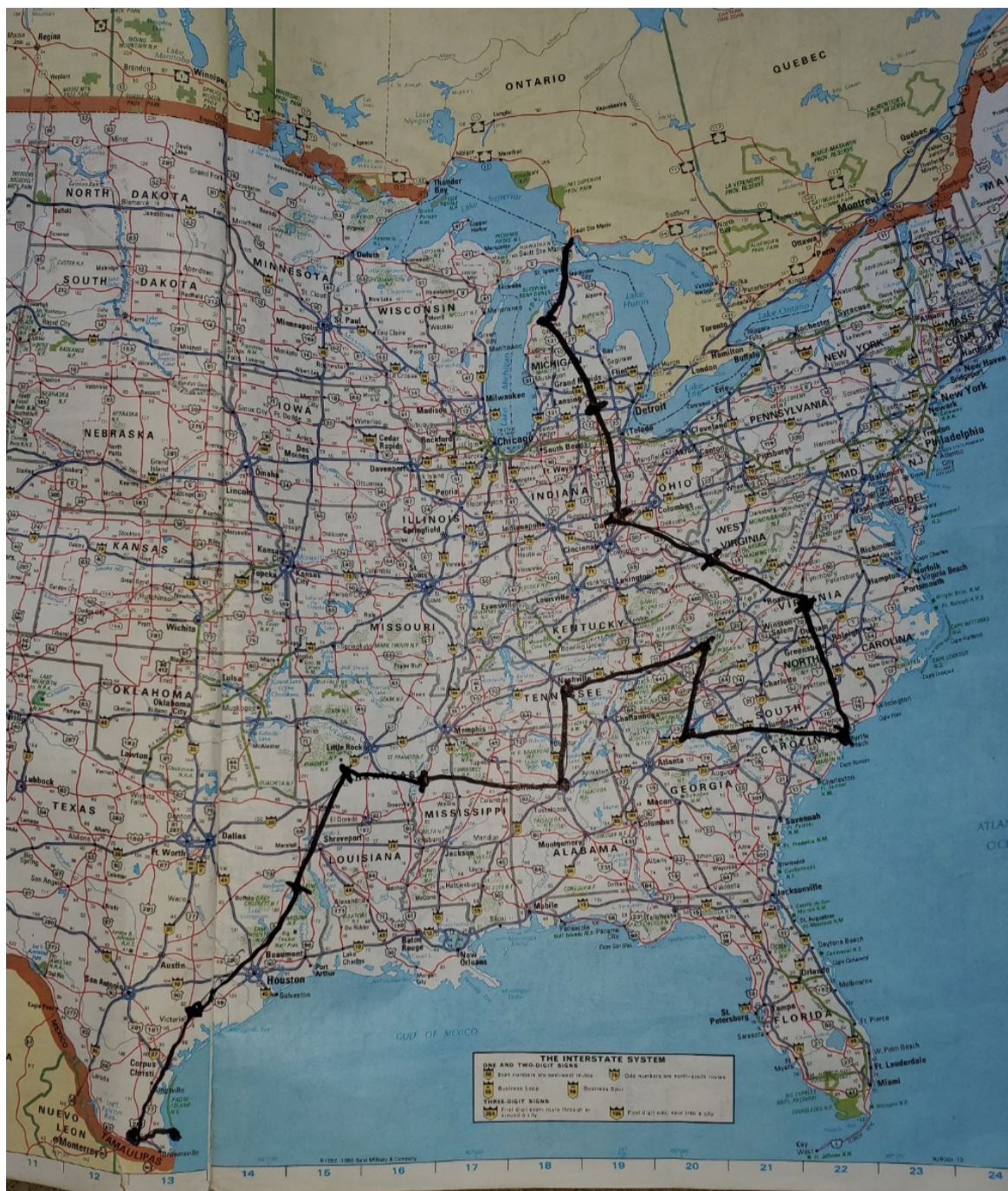


trochę nietypowa. Przeważnie zawodnicy pokonywali drogi ze wschodu na zachód, rzec by można szlakiem dawnych pionierów. Tym razem pojedą z północy na południe. Start wyścigu nastąpi w mieście Sault Ste. Marie w stanie Michigan, a po około 4000 mil zakończy się w South Padre Island w Teksasie. Motocykle biorące udział w tegorocznym Cannonball muszą być wyprodukowane przed 1930 rokiem.

Bartek Mizerski w tym roku pojedzie Indianem Powerplus z 1916 roku. To duże wyzwanie dla motocykla i kierowcy. Codzienne relacje z trasy będą zamieszczane na oficjalnej stronie wyścigu: <https://motorcyclecannonball.com/>



Erwin „Cannonball” Baker przy motocyklu Indian Powerplus z 1916 roku.



Trasa tegorocznego wyścigu Cannonball.

Na koniec jeszcze kilka słów o historii idei tej imprezy. Pomysłodawcą tego wyścigu był Lonnie Isam, Jr. Podróżując bocznymi drogami Stanów Zjednoczonych na zabytkowych motocyklach zamyslał, że dobrze byłoby wyrwać te stare motocykle z ekspozycji kolekcjonerskich oraz muzealnych i dać im drugie życie, tam, gdzie ich miejsce – czyli na drodze. Robił to sam, ale chciał to spopularyzować wśród innych kolekcjonerów – motocyklistów. Zastanawiał się, jak zmotywować ich do działania. Wymyślił wyścig wytrzymałościowy. Okazało się to strzałem w dziesiątkę.

Nie było wątpliwości, jak nazwać tę imprezę, oczywiście – Cannoball (kula armatnia). Był to hołd dla Erwina „Cannonball” Bakera (1882 – 1960), wielokrotnego rekordzisty w czasach przejazdu motocy-

klem na długich dystansach, w pionierskich czasach motocyklizmu.

Pierwszy rekord Baker ustanowił w 1914 roku, kiedy w 11 dni pokonał motocyklem trasę łączącą wschodnie i zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Dwa lata później Amerykanin podróżował siedem dni z Los Angeles do Nowego Jorku. Nowym rekordem na trasie łączącej oba wybrzeża Baker mógł się pochwalić w 1926 roku, kiedy 5 dni 7 godzin i 30 minut zajął mu przejazd z Nowego Jorku do San Francisco.

Rekordowe jazdy długodystansowe stały się wizytówką Bakera i sposobem na życie. Tego typu wyczyny były dobrą reklamą dla motocykli i samochodów, a producenci chętnie za to płacili. Erwin „Cannonball” stał się etatowym „długodystansowcem”. W sumie wykonał 143 przejazdy motocyklowe na różnych dystansach, na łączną długość około 550 000 mil (890 000 km). Warto też dodać, że po latach Erwin „Cannonball” Baker był pierwszym komisarzem samochodowych wyścigów NASCAR.

Pierwszy wyścig wytrzymałościowy motocykli zabytkowych Cannonball odbył się w 2010 roku. Wzięło w nim udział 45 maszyn. Kolejne edycje miały miejsce w latach: 2012, 2014, 2016, 2018. Z roku na rok przybywało zawodników, zmieniała się trasa. Zawsze jednak wiodła bocznymi drogami, aby zabytkowe motocykle jechały przez serce Ameryki, odległe od autostrad i dużych metropolii.

Za kilka tygodni ruszy szósta edycja tego wyścigu. Już dziś w redakcji zaciskamy kciuki za Bartka Mizerskiego. ■

Tomasz Szczerbicki
Foto: Bartek Mizerski



Moto Guzzi V7 Stone Centenario z silnikiem o pojemności 850cm³ i mocy 65 KM. Ten rocznicowy model kosztuje 43 900 zł.

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: MOTOP GUZZI

Z okazji 100 lat istnienia marki, Moto Guzzi wypuściła na rynek limitowaną serię modeli: V7, V9 i V85 TT w specjalnym malowaniu „Centenario”, dostępnym tylko w 2021 roku.

Rocznicowa kolorystyka Moto Guzzi nie jest przypadkowa. Nawiązuje do historii tej marki. Malowanie „Centenario” zrodziło się z inspiracji legendarnymi motocyklami z przeszłości, np. wyścigowym „Otto Cilindri” z lat 50., napędzanym silnikiem ośmiocylindrowym (V8) o pojemności 500 cm³, w którym szary, metaliczny kolor zbiornika paliwa zestawiono z mdło zieloną owiewką. Właśnie te odcienie stały się barwami 100-lecia Moto Guzzi.

Podobną w tonacji kolorystyką charakteryzował się również Moto Guzzi Bialbero 350, jeden z naj-



bardziej udanych motocykli wyścigowych w historii, który zdominował klasę 350 Mistrzostw Świata, zdobywając 9 kolejnych tytułów (5 dla kierow- ➔➔



Rocznicowy Moto Guzzi V9. Ten model kosztuje 47 900 zł.



Rocznicowy Moto Guzzi V85 TT. Ten model kosztuje 54 900 zł.

ców i 4 dla producenta) w latach 1953 – 1957. Jeszcze kilka innych, ważnych dla historii tej marki, modeli Moto Guzzi produkowano w podobnych kolorach.

W obecnych modelach rocznicowych, na stulecie firmy, dawna kolorystyka została zaadoptowana do współczesnych trendów. Trzeba przyznać, że to ciekawe połączenie – tradycji z nowoczesnością – udało się Włochom. Dopełnieniem nadwozia modeli rocznicowych jest siedzisko obite naturalną skórą oraz specjalne, rocznicowe logo. Całość prezentuje się z subtelną klasą. ■

STO LAT MOTO GUZZI!



DUMNI Z HISTORII, KTÓRA TRWA OD 1921 ROKU.

Sto lat wspaniałych motocykli, oszałamiających zwycięstw, nieustraszonych przygód i niesamowitych osobowości, które stoją za legendarną marką „Orła” z Mandello.

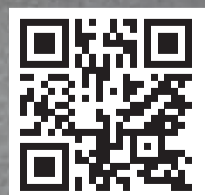
Z okazji stulecia firmy do produkcji trafią, jedynie w 2021 roku, specjalne edycje modeli V7 Stone, V9 Bobber oraz V85 TT w malowaniu „Centenario”, których design oparty jest na niezwykłej legendzie z Mandello, nieustraszonym Otto Cilindri.

Nowy silnik, więcej mocy i czysta przyjemność z jazdy.

Doświadcz motocyklowej przygody w stylu Moto Guzzi.



Wejź do świata Moto Guzzi:



Stare – nowe

Życiowy relatywizm

TEKST I ZDJĘCIE: MAREK SZELAŃGOWSKI

Ostatnio pojawiły się w mediach dyskusje, jak zdefiniować terminy motocykli: zabytkowy, klasyczny, youngtimer, współczesny itp. Choć nie jestem zwolennikiem szufladkowania czy bezwzględnego nazewnictwa, też zacząłem się nad tym zastanawiać. Doszedłem do wniosku, że wspomniane określenia to terminy subiektywne, zależne od każdego z nas.

Jaki motocykl jest zabytkowy, a jaki to tylko youngtimer. Wydawało mi się to oczywiste, ale w konfrontacji z codziennością okazało się, że mój pogląd nie pokrywa się chociażby z przepisami czy zdaniem pewnych grup. O zdaniu pojedynczych osób

nie piszę, bo każdy ma prawo do własnej opinii. Grupa zaś to już mocniejszy głos w temacie.

Jakiś czas temu kupiłem niedużego japończyka do jazdy po mieście – Hondę VT 500C z 1983 roku z niewielkim przebiegiem. Świeży sprzęt. Gdy chcia-

łem go ubezpieczyć, pani telefonistka powiedziała: „przełączę pana do działu pojazdów zabytkowych”. Zanim zdarzyłem zaprotestować, już słyszałem w słuchawce sygnał oczekiwania na połączenie. W międzyczasie obliczyłem, że ten – według mnie świeży – japończyk na 38 lat. Firma ubezpieczeniowa, do której dzwoniłem, za „zabytkowy” uważa pojazd starszy niż 25 lat. →→





Inne zdarzenie w powyższym temacie. Często kontaktuję się z posiadaczami polskich motocykli wyprodukowanych w latach 60. i 70. Jakoś ciężko przychodziło mi zaszeregowanie ich do kategorii „zabytkowe”. Kiedy chwilę spokojnie się nad tym zastanowiłem, doszedłem do wniosku, że to tylko moje subiektywne zdanie. Na przykład motocykl WSK 125 wyprodukowany w 1967 roku to już pojazd 54 letni. Pełnoprawny zabytek. Odniosłem to do moich początków, gdy w 1984 roku zacząłem interesować się motocyklami zabytkowymi. Wtedy pojazd 54 letni miał datę produkcji 1930 rok. Za zabytkowe uznawano wtedy także pojazdy wojenne, czyli nawet wyprodukowane w 1945 rok. We wspomnianym 1984 roku taki wojenny pojazd miał 39 lat, czyli prawie tyle, ile dziś ma mój japończyk, uznawany przeze mnie za pojazd „współczesny”.

Według większości urzędowych przepisów, pojazd zabytkowy musi mieć więcej niż 25 lat, czyli dziś jest to już motocykl czy samochód wyprodukowany w 1995 roku. Brzmi to dziwnie, bo wielu moich znajomych na co dzień jeździ samochodami z lat 90. Zdaję sobie sprawę, że na potrzeby spraw urzędowych wszystko musi być usystematyzowane. W grupach kolekcjonerskich jednak oceny, czy coś jest zabytkowe czy nie, to już subiektywne zadanie każdej osoby. Myślę, że należy uszanować ten subiektywizm. Wynikający z niego koloryt środowiskowy jest podstawą naszej pasji.

Jeżeli dziś nie zadamy o motocykle 25 – 30-letnie, czyli młode zabytki, to za pewien czas nie staną się one zabytkami 70 czy 90-letnimi. ■

Motocyklowy rajd 600-lecia... kobięcym okiem



TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: AUTORKA, ARCHIWUM K.D.M. MAGNET.

Kiedy jesteś dorosłą kobietą i w końcu masz szansę pobawić się samodzielnie w rajdzie z itinererem... No dobrze ciut przesadziłam, bo pewnie nigdy nie dorosnę, a w zeszłym roku też miałam okazję dwa razy gościć w Mińsku Mazowieckim na rajdach na własnej maszynie, ale o tym na końcu.

Wniedzielę 30 maja 2021 roku w Mińsku Mazowieckim odbył się Motocyklowy Rajd 600-lecia organizowany przez Klub Dawnych Motocykli Magnet we współpracy z Muzeum Ziemi Mińskiej oraz Zespołem Szkół Zawodowych nr 2. Była to III runda Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów Zabytkowych PZMot.

Skąd taka nazwa? W tym roku obchodzone jest 600-lecie nadania praw miejskich Mińskowi Mazowieckiemu.

Nie pierwszy raz brałam udział w rajdzie organizowanym przez „Magnet”. Atmosfera jak zawsze pyszna. Tym razem wystartowało 45 załóg. Najstarszy motocykl to Monet Goyon z roku 1924 Artura Węglera z Warszawy. Do udziału w raj- ➔



dzie dopuszczone były motocykle wyprodukowane do końca 1990 roku, o wysokim stopniu oryginalności, posiadające aktualną polisę ubezpieczeniową OC oraz ważne badanie techniczne pojazdu. Podział klas był następujący: pre-1950, pre-1965, pre-1980 i post-1980. Była również kategoria OPEN bez ograniczeń wiekowych.

Trasa idealna jak dla mnie i Sreberka (Yamaha SR 250 z 1981 roku), prowadziła po mieście i okolicznych miejscowościach oraz co najlepsze także przez szutry, piachy i wspaniale pachnący las. Nie zabrakło jak zwykle zamoczenia kół w czasie przeprawy przez rzeczkę Mienię. Dwa etapy rajdu, punkty kontrole, pytania i przejazd sprawnościowy. Itiner bardzo dobrze skonstruowany, choć trzeba było wykazać się uwagą i skupieniem, aby się nie pogubić. Było mi wyjątkowo miło, że po raz kolejny towarzyszący mi motocykliści pozwolili, a nawet wypchnęli mnie jako tą, co ma jechać pierwsza. Nadal nie wiem czy dzieje się tak, że może się okazać bardzo

zabawne jak kobieta będzie prowadziła? Czy może dlatego, że lubią patrzeć na panie na motocyklach? Dla mnie to nie istotne, liczy się to, że mam okazję sama się sprawdzić, choć nie ukrywam, że konsultowałam niekiedy dalsze poczynania na trasie →→

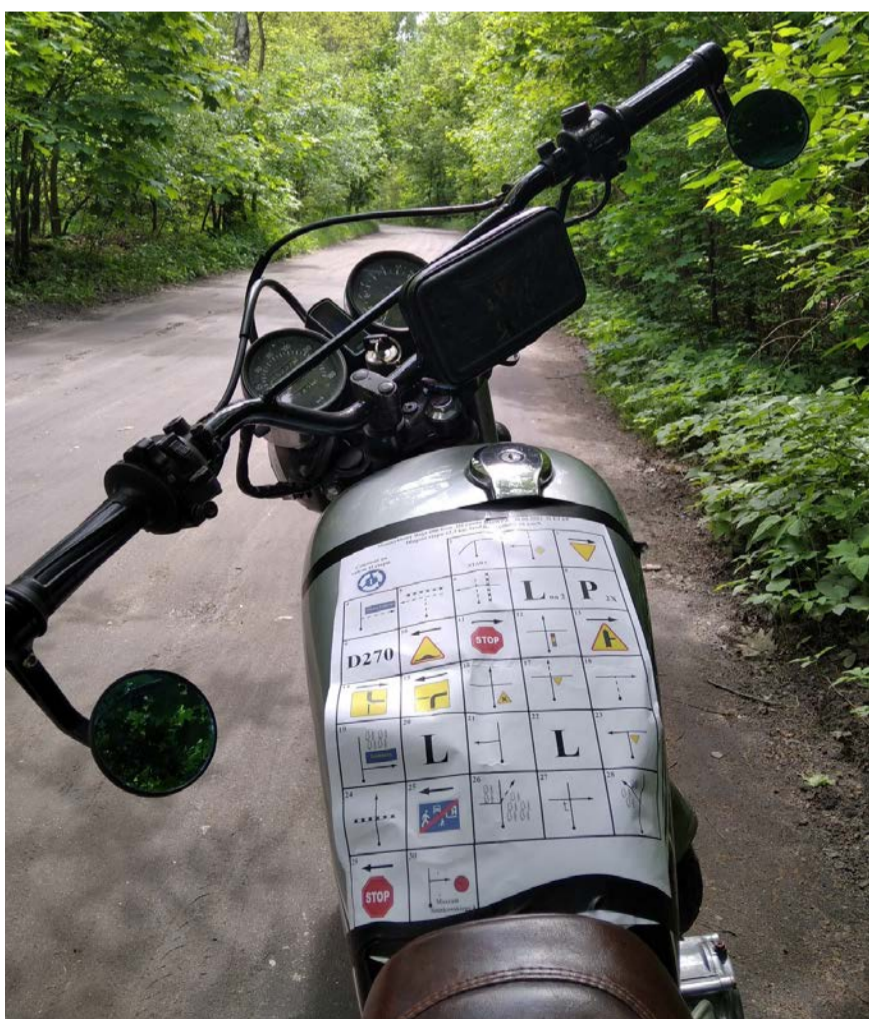




z towarzyszami. Pogoda dopisała, po godzinie 14 „wylądowaliśmy” w bazie rajdu i zdaliśmy nasze karty. Godzinę później zostały ogłoszone wyniki oraz rozdane puchary, także za zeszłoroczny sezon Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów →→



Zabytkowych PZMot. I tak po raz pierwszy w życiu otrzymałam Puchar dla Najlepszej Załogi Kobiecej Okręgu Warszawskiego PZMot. 2020 w Pojazdach Zabytkowych oraz nagrodę dla Amazonki Rajdu 600-lecia.



Ogromne dzięki dla Organizatorów, impreza jak zawsze super, do tego dało nam to poczucie powiewu normalności w tych dziwnych czasach pandemicznych. Dziękuję również miłym motocyklistom, którzy wspierali mnie na trasie rajdu. Mam ogromną przyjemność już dziś zaprosić Was na 5. Miński Rajd Motocyklowy, VI rundę Mistrzostw Okręgu Warszawskiego Pojazdów Zabytkowych PZM, który odbędzie się 5 września 2021 roku. Do zobaczenia! ■

Oficjalne wyniki w poszczególnych klasach wiekowych motocykli:

Post 1980

- I. Bogusław Miciałkiewicz (Honda XL 500 z 1983 roku)
- II. Piotr Gawryluk (Jawa TS 350 z 1987 roku),
- III. Sławomir Zagórski (MZ ETZ 250 z 1988 roku).

Pre 1980

- I. Paweł Jońca (BSA z 1971 roku),
- II. Tomasz Karlicki (Moto Guzzi 250 TS z 1975 roku),
- III. Krzysztof Sz wajger (CZ 175 z 1972 roku).

Pre 1965

- I. Piotr Płudowski (Royal Enfield „Meteor” z 1959 roku),
- II. Tomasz Struzik (Velocette z 1953 roku),
- III. Paweł Hada (AWO Sport z 1957 roku).

Pre 1950

- I. Artur Węglar (Monet Goyone z 1924 roku),
- II. Piotr Tubilewicz (Sokół 1000 z 1934 roku),
- III. Krzysztof Duran (Motobecane z 1950 roku).

Klasa „Open”

- Dariusz Jackiewicz (Kawasaki VN z 1999 roku),

Amazonka Rajdu

- Katarzyna Szymala (Yamaha SR 250 z 1981 roku).

Jawa Story cz. 2

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

W historii motoryzacji pojawiło się wiele motocykli, które określa się dziś mianem „kultowych”. Jedne bardziej inne mniej zasłużenie. Ja osobiście nie lubię tego słowa, jest ono bowiem nagminnie nadużywane. A jeśli wszystko jest „kultowe”, to w sumie nic już takie nie jest. Podobnie jak nie wszystko może być „prestżowe”.



Mój motocykl wyprodukowany został we wrześniu 1984 roku. Czyli jest to jeden z ostatnich egzemplarzy tego modelu. Zaku-

piony został bardziej jako lokata kapitału niż środek lokomocji. W czasach szalejącej inflacji po sprzedaży plonów właściciel został z gotówką w rękę, która z dnia na dzień coraz bardziej traciła na →→

wartości. Żeby nie być całkowicie stratnym wypadałoby zainwestować ją w coś, na czym się nie traci. Na przykład w nowe pojazdy. Przy okazji dostawało się jeszcze kartki na benzynę. Same plusy.

Dziś to oczywiście najlepszy sposób, żeby odjeżdżając od bramy salonu być w plecy ¼ zainwestowanej kwoty. Ale nie w PRL.

Tyle tylko, że aby stać się właścicielem nowego pojazdu, trzeba było trzech rzeczy. Gotówki, talonu oraz znajomości. Tak się akurat złożyło, że w tamtym momencie właściciel miał wszystko co potrzebne. Teraz tylko trzy dni stania pod lokalnym Polmozbytem, bo akurat był cynk „że coś dadzą” i viola!

Jawę użytkował syn właściciela. Fajnie być synem. Użytkowanie polegało zaś na tym, że w weekendy wraz z kolegami objeżdżali na motocyklach okoliczne imprezy, podrywając przy tym dziewczyny. Dochodziło przy tym zwykle do bójek z miejscowymi chłopakami, którzy rzecz jasna, wcale nie mieli ochoty stać i przyglądać się spokojnie, jak przyjezdni motocykliści wyrywają „ich laski”. Czasem to oni spuszczaali łomot miejscowym a innym razem sami inkasowali od nich baty. Czyli normalne życie rokersa. Wspominałem wcześniej coś o Hollister?

Z jednego z takich wypadów syn właściciela przywiózł dziewczynę, która w ramach rewanżu za tę wycieczkę zaciągnęła go przed ołtarz. Motocykl poszedł w odstawkę, bowiem dama ta doskonale wiedziała do czego on służy. Przez jakiś czas był jeszcze „generatorem kartek na paliwo”, aż w końcu został zapomniany i zaległ w szopie z biegiem czasu przysypany rupieciami. Jednym słowem motocykl



ze znaną historią. Od tego momentu dalszą jej część będę pisał ja. Tyle tylko, że nie tak szybko.

Podobno użytkowników takich motocykli z odzysku dzieli się na dwie grupy. Fantastów i realistów. Ci pierwsi uważają, że kupując złoma za kilka stów, którego doprowadzenie do stanu używalności musi kosztować minimum 2000 złotych, kupili sobie pełnosprawny motocykl. Zderzenie z rzeczywistością jest brutalne i rozczarowujące, a po pierwszych problemach następuje definitywne rozczarowanie. Ja sam zaliczałem się do grona realistów, którzy mieli świadomość, że nikt przy zdrowych zmysłach nie sprzeda sprawnego motocykla za kilkaset złotych, inwestując najpierw w niego kilka tysięcy. W przypadku zaś pojazdu, który spędził ostatnie dekady →→

w stodole czy innym kurniku, sprawa była jeszcze prostsza. Należało po prostu założyć, że nic w nim nie działa a jeśli jakiś podzespół dawał jednak oznaki życia, traktować to trzeba jako bonus i dar od losu. W ten sposób żyło się lepiej i spokojniej.

Pierwszy problem, jaki się pojawił, to miejsce na postój mojego nieoczekiwanego nowego-starego nabytku. Garażu oczywiście wówczas nie miałem. Pozostało zatem wniesienie go do mieszkania. Niby tylko wysoki parter, jednak tych kilkanaście schodów na wąziutkiej klatce schodowej dało mi się nieźle we znaki. A mówili że 350 to lekki motocykl. Polecam wniesienie go w pojedynkę po schodach. Zmiana zdania gwarantowana.

Czas euforii minął. Pora na otrzeźwienie i racjonalny plan działania. Zaczęło się od czyszczenia i przeglądu. Brud i zaschnięte błoto trzeba było wynosić dosłownie wiadrami. Następnie demontaż tego, co dało się przy nader skromnym arsenale narzędzi rozebrać. W filtrze powietrza znalazłem dodatkowy wkład filtrujący w postaci gniazda myszy. Na szczęście już pustego. Niestety, gryzonie zdążyły także zjeść kawałek instalacji elektrycznej, którą prowizorycznie posztukowałem pożyczoną od sąsiada lutownicą.

W piątek po pracy udałem się z gotową już listą zakupów do najlepszego w regionie sklepu motocyklowego. Wówczas mieścił się on w piwnicy jednej z kamienic i zawsze zastanawiałem się, jak oni wnosili tam nowe motocykle. Co ciekawe, sklep ów istnieje do dziś i dorobił się dużego, luksusowego salonu. Jest niby lepiej, jednak umknął gdzieś ten dawny klimat „podziemia”. Bo i wówczas było to jeszcze trochę podziemie.

Gdy już pakowałem zakupione kłamoty sprzedawca zapytał nagle: „A kask masz?”. Faktycznie, nie miałem. Co prawda chciałem tylko spróbować uruchomić silnik, ale wiadomo. Jakby się udało to pewnie zrobiłbym jazdę próbną. Tyle tylko, że na ten miesiąc byłem już finansowo zbyt spłukany, żeby kupić coś porządnego. A taniego nie chcia-

łem. „Ludzi biednych nie stać na tanie rzeczy” – tak mawiał mój znajomy, poznany podczas pierwszej emigracji. Kask dostałem za darmo. Prosty, tani, ale był. Nie nadawał się do sprzedaży, bo miał rysę na lakierze.

Kumple z pracy trochę się podśmiewali z mojego grata, ale nie były to złośliwe żarty. Jeden sprezentował mi rękawice motocyklowe, inny znalazł w sklepie z używaną odzieżą skórzaną kurtkę motocyklową, nawiązującą stylem do „epoki”. Świątek motocyklowy był wówczas mały, biedny, ale życzliwy.

Po wstawieniu akumulatora instalacja elektryczna, ku mojemu wielkiemu zaskoczeniu, ożyła. Zalałem zbiornik świeżą mieszanką, przelałem gaźnik. Jedno kopnięcie, drugie, potem trzecie. Trzęsącymi się rękoma włączyłem zapłon. Jeszcze jedno naciśnięcie rozrusznika – i silnik zaskoczył! Stałem przed domem i patrzyłem urzeczony, jak z rur wydechowych wydostają się błękitne chmurki spalin, a po okolicy rozchodzi się miarowe dudnienie żeliwniaka. W tej melodii były oczywiście fałszywe nuty. Najgorsze w tym wszystkim było to, że odzywały się łożyska na wale. Ale tego należało się spodziewać. „I co, będziesz tak stał i patrzył?” – spytał sąsiad. W sumie racja. Niewiele myśląc założyłem kask i ruszyłem przed siebie. Szosa ciągnęła się przez las, motocykl nawet nieźle się rozpędzał. Gorzej było z zatrzymaniem, gdyż z hamulców działał tylko jeden. Na dodatek bardzo słabo. Ale maszyna żyła, jechała i tylko to się w tamtym momencie liczyło. W tej całej euforii nie pomyślałem nawet nad tym, ile paliwa wlałem do zbiornika.

Jest taki obraz Dave’a Manna. Na poboczu drogi facet w strugach ulewnego deszczu próbuje naprawić motocykl a dziewczyna na czworakach zbiera z jezdni ogniwo zerwanego łańcucha. Na temat walorów artystycznych dzieła amerykańskiego malarza nie będę się wypowiadał, bowiem nie jestem krytykiem sztuki ani tym bardziej artystą. Jeśli chodzi o kwestie poznawcze, to facet miał stu-procentową rację. W podobny bowiem sposób →→

zakończyła się moja przejażdżka, z tą różnicą że pogubione części zbierałem z jezdni sam, a deszcz spadł chwilę później.

Remont motocykla z wielu przyczyn został rozłożony na długie raty. Jedną z nich była niedostępność części. Nieliczne sklepy stacjonarne ich nie miały, bo im się nie opłacało. Nikt normalny nie podejmował się wówczas remontu takich gratów, a pojęcie „klasyków Peerelu” było zupełnie nieznane. Renowacja takiego pojazdu kosztowała

z Europy Zachodniej, więc na co komu motocykl, jak można mieć samochód? A tym bardziej taki motocykl? W związku z tym miejsce złomu, jak sama nazwa wskazuje, było zasadniczo na złomowisku. Internet dopiero raczkował, a i tak trzeba było się do niego dodzwonić, skrupulatnie licząc impulsy, żeby „narodowy monopolista” rachunkiem za telefon nie obciążył następnych pokoleń. Sklepów internetowych wobec tego również nie było. Mimo tych niesprzyjających okoliczności udało mi się odkryć forum użytkowników czeskich motocykli. Pociesza-



wielokrotność kwoty zakupu a wartość maszyny po odbudowie co prawda rosła, jednak niewspółmiernie mało w stosunku do poniesionych kosztów. Bo i rynku zbytu w zasadzie nie było. Społeczeństwo zachwycało się właśnie sprowadzanymi w ilościach hurtowych używanymi samochodami

jącą rzeczą była świadomość, że takich graciarzy jak ja jest więcej. Jednak najważniejsze było to, że forum zawierało odpowiedzi na większość nurtujących mnie pytań i wątpliwości. Przeglądałem je przez ponad rok, zanim zarejestrowałem się jako pełnoprawny użytkownik. Wyszło mi to pewnie →→

nawet na dobre, bowiem wiedziałem już, że zadawanie pytań w stylu: „jaki olej do motocykla?” to nie jest najlepszy pomysł na zaistnienie w sieci. Te pytania, wbrew pozorom, są tak stare jak Internet.

Dzięki pomocy forum udało mi się skompletować większość braków. Człowiek po prostu wiedział, gdzie ich szukać. Problemem nie do przeskokowania stały się dla mnie pewne drobiazgi elektryczne oraz przednia tarcza kotwiczna. Okazało się, że mój motocykl miał za sobą pewną „przygodę”, jakieś spotkanie trzeciego stopnia z nieruchomym elementem krajobrazu, w wyniku którego ucierpiała między innymi nieszczęsna tarcza. Drobiazgi elektryczne przysły do mnie nieoczekiwanie w małej paczuszce nadanej z Roztocza (jeszcze raz dzięki Danielu), natomiast tarcza kotwiczna dotarła jako bonus ze Śląska, razem z innymi zamówionymi częściami. Z podobną życzliwością spotkałem się zresztą jeszcze nie raz.

Czas płynął a motocykl wyglądał i jeździł coraz lepiej. Zdarzały się już nawet wycieczki, które kończyły o własnych siłach. Lecz wygranie jednej czy nawet paru bitew nie przesądza jeszcze o losach wojny.

Moim fatum stało się Bydgoskie Rozpoczęcie Sezonu, na które nigdy nie udało mi się dotrzeć. Zawsze po drodze musiałem mieć jakąś przygodę. Podczas ostatniej próby zmieliło mi prądnicę i w związku z brakiem ładowania trzeba było zarządzić odwrót, póki zostało jeszcze trochę prądu w akumulatorze. To zdarzenie trochę mnie podłamało. Do tego stopnia, że zacząłem szczerze żałować, że wrobiłem się sam w remont motocykla z sześciowoltową instalacją, która zawsze już będzie sprawiać problemy, bowiem rozwiązanie to powstało w innych czasach i przeznaczone było do pracy w warunkach całkowicie odmiennych od obecnych.

Na szczęście na każdy problem jest rada. To antidotum na sześciowoltowe bolączki zwało się Vape. Współczesna prądnica dwunastowoltowa razem z bezstykowym aparatem zapłonowym CDI, pasu-

jąca „plug and play” w miejsce dotychczasowych stosowanej. Rozwiązanie całkowicie odwracalne gdyby ktoś chciał powrócić do oryginału, w co osobiście szczerze wątpię. Jedyłą wadą tego urządzenia była cena, która wówczas (dość wczesne lata dwutysięczne) wynosiła mniej więcej tyle, ile trzeba było zapłacić za jeżdżącą Jawę. Jednak cóż było robić? Prądnicy i tak nie miałem, gdyż moja była „bardziej martwa niż śmierć”.

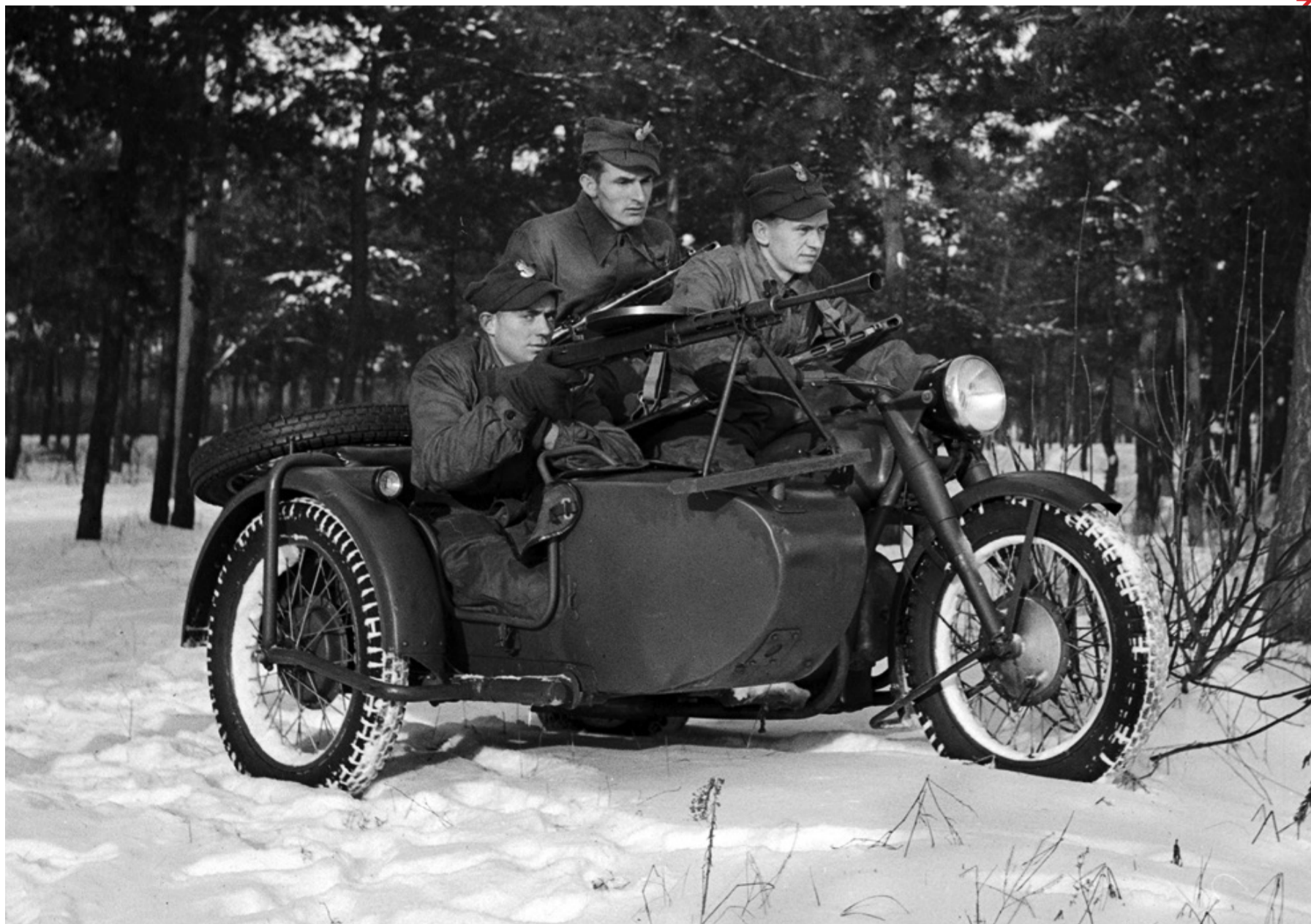
Zamówienia zostały dokonane. Pozostało jeszcze tylko naładować akumulator i pojechać do znajomego mechanika, w którego warsztacie miały zostać wykonane ostateczne naprawy. Czemu tak? Po pierwsze, znajomy miał w tym wszystkim wprawę i doświadczenie oraz zaplecze techniczne. Po drugie, posiadał garaż. Ja wówczas nie dysponowałem takowym pomieszczeniem, więc z musu wszelkich drobnych napraw musiałem dokonywać na chodniku przed domem.

Jak dobra to była decyzja, okazało się już wkrótce. Zakres koniecznych robót był bardziej skomplikowany, niż to się pierwotnie wydawało. Wał został odesłany do regeneracji do najlepszego chyba wówczas warsztatu na Mazurach, gdzie zaginął bez śladu aby dwa tygodnie później cudownie się odnaleźć, opisany jako wał do CZ. Oryginalny gaźnik nie nadawał się już do niczego z powodu uszkodzeń mechanicznych. Niestety, nie dało się go nigdzie kupić. Wobec tego zastosowaliśmy urządzenie z nowszego modelu. Tyle tylko, że aby go zamontować w starszym silniku, trzeba było zamówić specjalną przejściówkę. Zamówienia dokonywało się oczywiście telefonicznie, a na realizację trzeba było czekać tygodniami, bowiem części zwykle nie było na stanie i najpierw ściągano je z Czech. I tak po kolei ze wszystkim. W pewnym momencie już naprawdę straciłem nadzieję, że ta historia zakończy się happy endem albo chociaż czymś w tym rodzaju. Więc gdy w końcu zadzwonił mój mechanik z informacją, że motocykl jest gotowy i można go odebrać, to w pierwszej chwili nie chciało mi się w to wierzyć.

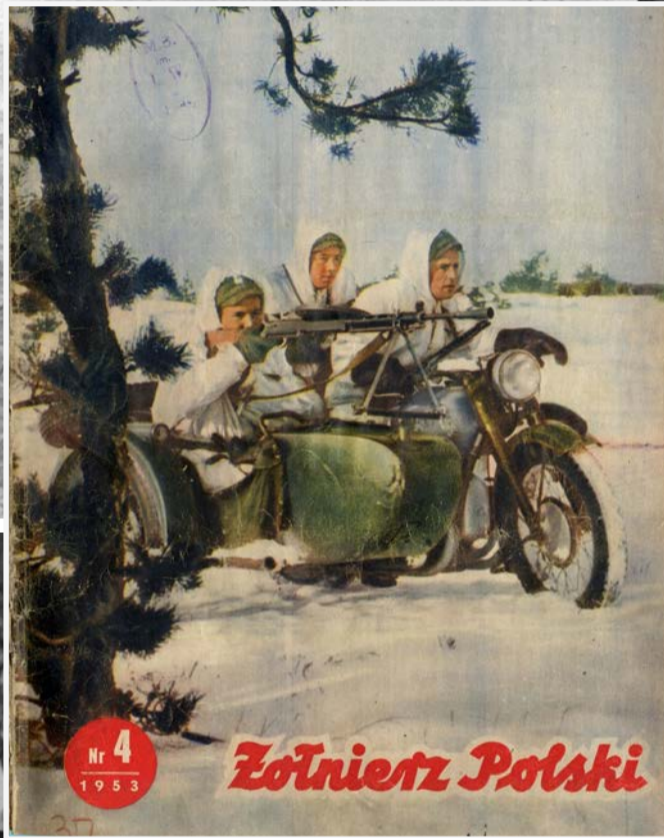
GALERIA: *Radzieckie motocykle M-72 w Wojsku Polskim*

TEKST I ZDJĘCIA: **TOMASZ SZCZEBICKI**

Gdyby wśród osób w wieku 40+ zrobić plebiscyt na najbardziej rozpoznawalny motocykl wojskowy, jestem pewny, że wygrałby radziecki M-72. To 100% zawodowy „żołnierz”, rzadko spotykany w cywilnym kolorze. Od zakończenia II wojny światowej do końca lat 70. radzieckie motocykle M-72 były obecne w wielu polskich jednostkach wojskowych. Na poniższych zdjęciach z lat 50. i 60. prezentujemy motocykle M-72 używane w Wojsku Polskim







Muzeum dla dużych chłopców DUXFORD

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: AUTOR, DUXFORD MUSEUM

Południe Wielkiej Brytanii, pod względem ciekawych muzeów, to miejsce wręcz wymarzone. W promieniu 100 km od Londynu znajduje się co najmniej kilkanaście muzeów wartych odwiedzenia. Dziś będzie o Duxford, muzeum dla dużych chłopców, gdzie dominują samoloty, ale jest też spora ekspozycja wojskowych pojazdów, w tym motocykli.



Muzeum Duxford, będące oddziałem Imperial War Museum, jest największym muzeum lotniczym w Europie. Znajduje się na terenie dawnego lotniska wojskowego, powstałego w czasie I wojny światowej. Zbliżając się do niego z daleka widać już krążące na niebie zabytkowe samoloty. Muzeum znajduje

się w odległości 85 km od Londynu oraz 55 km od lotniska Luton. My zaplanowaliśmy jego zwiedzenie na ostatni dzień naszego pobytu w Anglii, dlatego ten drugi dystans był dla nas ważniejszy.

Na terenie tego muzeum, w kilku ogromnych hangarach, znajduje się imponująca ekspozycja →→



Jedna z hal wystawowych (nazwana Air Space), w której prezentowane są samoloty z ostatnich 70 lat.



samolotów. Prezentowane są też silniki oraz rzeczy pośrednio związane z lotnictwem, np. wyposażenie i uzbrojenie żołnierzy oddziałów powietrznodesantowych. Można też zajrzeć do warsztatu, gdzie restaurowane są samoloty.

W najdalszym hangarze umieszczono ekspozycję dotyczącą pojazdów wojskowych z I i II wojny

światowej. Wiele pojazdów pokazywanych jest w formie dioram.

Co ciekawe znalazłem tam kilka polskich akcentów, m.in. przeciwpancerne działko 37 mm Bofors produkcji polskiej oraz czołg T-34 z orłem na wieży. W hangarach z ekspozycją lotniczą można znaleźć kilka fotografii polskich dywizjonów lotniczych walczących w Anglii w czasie II wojny światowej.

wej.

Oprócz samolotów i pojazdów wojskowych sam układ architektoniczny starego lotniska wojskowego jest bardzo ciekawy. Obok hangarów jest ekspozycja zewnętrzna oraz czynne pasy startowe.

Według teatralnej zasady kompozycji: Jeśli w →→



Fragment ekspozycji uzbrojenia i wyposażenia wojsk powietrznodesantowych w czasie II wojny światowej.



pierwszym akcie powiesiłeś strzelbę na ścianie, to w kolejnym musi wystrzelić. W przeciwnym razie nie umieszczaj jej tam. Tak samo jest w Duxford ze wspomnianymi pasami startowymi. Nie pozostają one bezczynne. Żądni wrażeń, za dodatkową opłatą,

mogą przelecieć się jednym z kilku zabytkowych samolotów. To niesamowite dotknięcie historii. Trzeba to jednak wcześniej zarezerwować. Kilku-dziesięciominutowy przelot samolotem, w zależności od typu, kosztuje od 100 do kilkuset funtów. →→



Motocykl desantowy Royal Enfield WD/RE w stelażu zrzutowym.



Fragment ekspozycji plenerowej i pasa startowego.



Komercyjny przelot Spitfirem.

To koszt oczywiście dla jednej osoby. Najdroższy jest lot Spitfire T9 – 30 minut w tym samolocie kosztuje 2750 funtów, a na 50-minutowy lot trzeba mieć 4850 funtów. Za jedyne 400 funtów można polecieć samolotem Dragon Rapide, który podczas przelotu leci skrzydło w skrzydło ze Spitfirem.

Teren muzeum jest dość rozległy, ale spacer pomiędzy hangarami to duża przyjemność. Jeżeli jednak



Za 150 funtów można wzbić się w powietrze samolotem Tiger Moth. W otwartej kabinie można poczuć się jak pionierzy lotnictwa.

czas jest ograniczony lub nogi odmawiają posłuszeństwa można skorzystać z pojazdów elektrycznych (typu Melex) do pokonania odległości pomiędzy hangarami. To jest wliczone w cenę biletu wstępu.

Przechadzając z jednego hangaru do drugiego można oglądać starty, lądowania i przeloty zabytkowych →→



Ekspozycja nazwana „Powietrze i morze”, zlokalizowana w jednym z najstarszych hangarów tego lotniska.



Hala z ekspozycją pojazdów wojskowych.

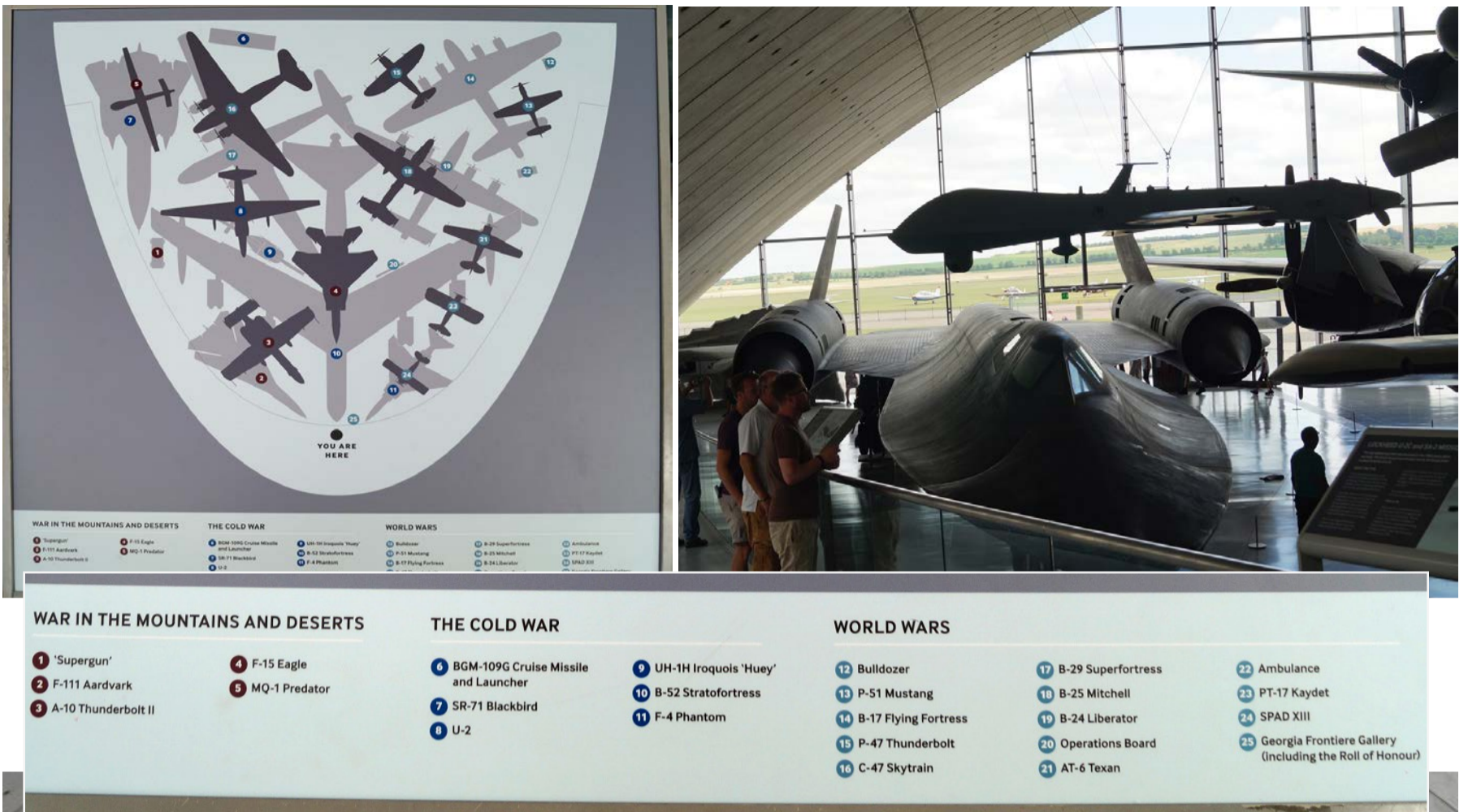


Polskie akcenty w muzeum Duxford.



BSA M20, jeden z najpopularniejszych wojskowych motocykli angielskich w czasie II wojny światowej.





Hala z samolotami amerykańskimi.

samolotów, m.in. ostatniego w Europie zdatnego do lotu B-17, Cataliny czy Spitfire. Gdy zwiedzałem to muzeum co chwila startował i lądował myśliwski Spitfire. Co ciekawe na pokazie lotniczym w 2019 roku w Duxford pokazano w akcji dwanaście sprawnych Spitfirów różnych wersji. Na portalu youtube możecie znaleźć filmy z tego pokazu.

Ile czasu potrzeba na zwiedzenie tego muzeum? Co najmniej pół dnia. Bilet wstępu kosztuje 25 funtów, dzieci w wieku 5 – 15 lat płacą połowę tej ceny. Muzeum nie tylko mi przypadło do gustu. Według opinii, jakie pojawiają się w wyszukiwarce google, średnia ocena 11 000 osób o tym muzeum wynosi 4,8 (w pięciostopniowej skali).

Obmurowane miasteczka i urocze krajobrazy Pomorza Zachodniego

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

W tym roku już tam na chwilę („chwilo trwaj wiecznie” mówił Faust) wpadliśmy i obejrzeliliśmy te miasteczka i krajobrazy. Ale jak wiadomo wiosna długo była chłodna, wietrzna i deszczowa więc teraz mam nadzieję na dłuższej trasie nasycimy oczy wspaniałościami tego rejonu.

Zacznijmy od największego i najpełniejszego zabytków miasta czyli Stargardu. Zwiedzanie tego miasta to czysta przyjemność, zwłaszcza jeśli uprzednio wdrapaliśmy się na wieżę kościoła, która jest przy kolegiacie Najświętszej Marii Panny. Z wieży można, oprócz podziwiania zarysu miasta i jego murów, dokonać wytyczenia kierunku zwiedzania. Oczywiście motocykle stoją na rynku a my zwiedzamy mury i miasto per pedes. Kiedy już nasze nogi „wrosną nam w tyłki” to wtedy siadamy na motocykle i... „nasze tyłki” ruszają dalej.

Po kilkudziesięciu kilometrach docieramy do kolejnego obwarowanego miasta czyli Pyrzyce. Popatrzywszy na potężny kamienny kościół i masywny ratusz przez bramę Bańską wyjeżdżamy w stronę, właśnie Bań. Po przejechaniu tej miejscowości docieramy do Trzciska Zdroju. Stąd do miasta szczytującego się najwyższą na Pomorzu wieżą kościelną jest już tylko przysłowiowy rzut beretem. Miasto, jak i ogromna większość tutejszych miasteczek, była potwornie zniszczona przez Czerwoną Armię w 1945 roku. Niszczono zabudowę miasteczek zarówno w trakcie ofensywy „Na Berlin” jak i już po przejściu frontu. Zniszczenia i łupiestwa „krasnoarmiejców”, dopełnili rozmaici szabrownicy polscy węszący za łupami pozostawionymi przez wypędzoną czy wymordowaną ludność niemiecką. Tak się dopełniała pełna buty i okrucieństwa →→



Brama Młyńska w Stargardzie.

*Stargard – Pyrzyce – Trzcisko Zdrój – Chojna – Cedynia – Siekierki – Gozdowice – Mieszkowice – Myślibórz – Barlinek – Stargard.
Okolo 260 km.*

maksyma „drang nach Osten”, którą do hiperboli nienawiści dla Słowian i Żydów doprowadziło Niemców, pełne uwielbienia, popieranie narodowo-socjalistycznego wodza jakim był Adolf Hitler i jego wiara w „nadludzkość” Niemców. Stało się tak jak to opisywał Bolesław Prus w noweli „Powracająca fala”. Zło wracało, często jeszcze w okrutniejszej formie. Obejrzawszy pięknie odrestaurowany ratusz i prawie już odnowiony kościół Mariacki (wieża ma ponad 102 m wysokości) wyruszamy dalej w stronę Cedyni. Jeszcze tuż za bramą miejską (Świecką) warto przystanąć i obejrzeć cmentarz poległych w tym rejonie żołnierzy sowieckich. Dlaczego? Aby porównać cywilizacyjne przepaście, jakie dzieliły sowiecki komunizm od cywilizacji śródziemnomorskiej, której zasięg zatrzymywał się tam gdzie były „cebulaste cerkwie” (cyt. za o. I.M. Bocheńskim).



Rynek w Stargardzie..



Stargardzkie mury miejskie. Jedna z baszt.

Lewy brzeg Odry na wysokości Cedyni jest płaski i pokryty podmokłymi łąkami. Natomiast na prawym brzegu wystromiają się całkiem solidne wzgórza. Tutaj też w 972 roku starły się usiłujące opanować Pomorze wojska księcia Polan, Mieszka I i Hodona, margrabiego Marchii Łużyckiej. Wojowie Mieszka i jego brata Czcibora odnieśli zdecydowane zwycięstwo. Ale, na dłuższą metę to lepiej zorganizowani i konsekwentniejsi Germanie opanowali ziemie Pomorza, zasiedlone przez rozmaite pogańskie plemiona słowiańskie, które nie chciały podporządkować się piastowskiej dynastii. A potem propaganda komunistycznego PRL-u, usiłując za wszelką cenę uzasadnić pozyskanie tzw. Ziemi Odzyskanych i wykorzystując tę bitwę, dęła w propagan- ➔➔



Brama Bańska. Pyrzyce.

dowe surmy o „odwiecznej przynależności do ziem piastowskich”. Faktycznie to dopiero na cmentarzu polskich żołnierzy, padłych w bojach o sforsowanie Odry i zdobycie Berlina, a spoczywających w pobliskich Siekierkach, możemy mówić, że te ziemie przypadły Polsce nie na podstawie tylko woli Stalina (Poczdami), ale przede wszystkim dzięki bohaterstwu polskiego żołnierza. Cmentarz jest pięknie zadbane i z dostojnością, godnym chrześcijańskiemu narodowi, oddaje cześć swoim poległym bohaterom. Potem jeszcze w Gozdowicach można obejrzeć muzeum, w którym są sprzęty jakimi przeprowaiało się wojsko aby dostać się na drugi brzeg Odry. Kursuje tam też prom, na stronę niemiecką, łączący kiedyś tak strasznie spływającą krwią rzekę.

Docieramy potem do Mieszkowic. Przy wjeździe do miast można zjeść wspaniałe lody. Potem w rynku natykamy się na figurę patrona miasta czyli Mieszka I. →→



Ratusz w Pyrzycach.



Trzcianko Zdrój. Ratusz.

Z Mieszkowic jedziemy do Myśliborza. Możemy tam jechać przez Boleszkowice i Chwarszczany. W tych ostatnich jest rzadkość na ziemiach polskich, bo kościół Templariuszy, zakonu który faktycznie został unicestwiony przez francuskiego króla Filipa IV Pięknego w 1308 roku. Dlaczego Templariusze zostali unicestwieni pod zarzutami herezji i spiskowania z niewiernymi? Czyżby było tak naprawdę? Odpowiedź jest jak zwykle trywialnie prosta. Francuskiemu królowi, zadłużonemu u gospodarnych i zapobiegliwych zakonników, potwornie brakowało forsy. Więc oskarżywszy i spaliwszy na stosach „wierchuszkę” zakonną (z wielkim mistrzem zakonu) przejął jej włości, a długów oczywiście nie zwrócił. Papież, któremu osobiście podlegał zakon, „pękł” i jedynie stwierdził „brak herezji” u Templariuszy. Francuskiemu królowi (władcy „najstarszej

– najwierniejszej córki kościoła”) w jego barbarzyństwie ogromnie, obok rozmaitych jego świeckich pomagierów, pomogli biskupi diecezjalni i rozmaite świeckie duchowieństwo, które nie znosiło swoich, pełnych przywilejów i majątków, braci zakonnych. A teraz swoich „korzonków” w tradycji templariuszy dopatruje się rozmaita masoneria. W Myśliborzu jest sporo rozmaitych zabytków, jako że miasto bywało dosyć zamożne, a nie do końca zostało unicestwione przez „krasnoarmiejnych bojców”. Mając jednak sporą trasę do zwiedzenia pomykamy przez Lipiany do Barlinka. W rynku stoi zgrabna fontanna z posązką gęsiarki. Barlinek, w czasie szturm w 1945 roku, był brany przez wielu żołnierzy „armii wyzwolicielki” za przedmieścia Berlina (Berlinchen) i jest położony nad jeziorem o takiej samej nazwie czyli Barlineckim. Ponieważ w Barlinku nie ma →→



Chojna. Kościół Najświętszej Maryi Panny.



Chojna. Dawny ratusz.



Brama Świecka w Chojnie. →→



Cmentarz czerwonoarmistów w Chojnie. W tle ruiny kościółka.



Wzgórze Czcibora koło Cedyni. Stąd spadli na Niemców woje Polan.



Czołg IS2 przed wejściem do cmentarza w Siekierkach.



Na rynku w Mieszkowicach.



Fontanna gęsiarki w Barlinku.



Cmentarz polskich żołnierzy.



Takie betonowe rzeźby „zdobią” cmentarz sowieckich żołnierzy.



Pomnik saperów w Gozdowicach.

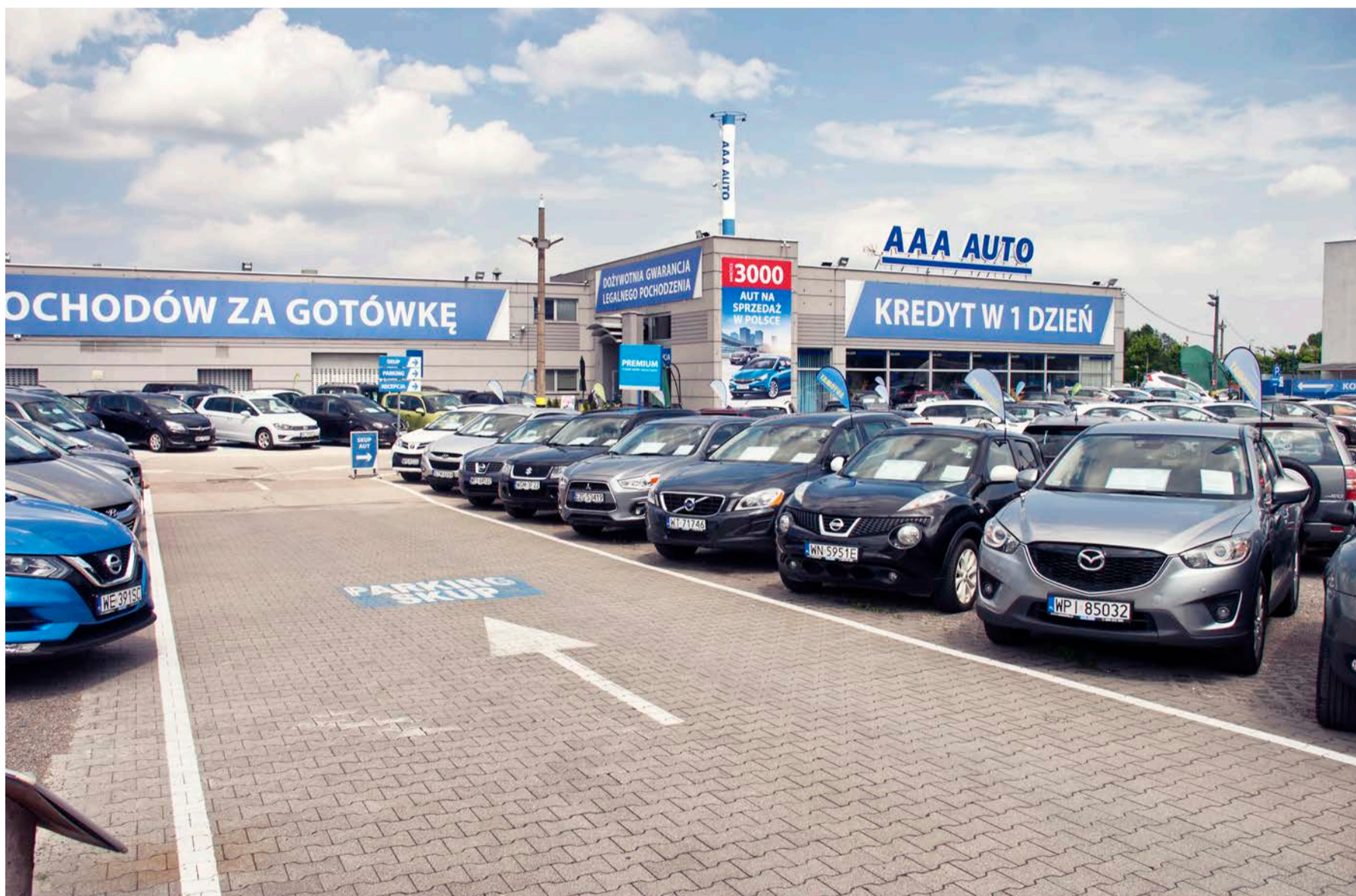


Ratusz w Myśliborzu.

zbyt wielu okazałych zabytków więc mnie tu przywiodły sentymentalne wspomnienia z młodości. Otóż jako nastolatek będąc na wakacjach u znajomych moich rodziców ujeżdżałem Simsonka Suhl. Nie było by właściwie co wspominać gdyby nie to, że zamiast nieczynną manetką gazu musiałem linkę ciągnąć ręką. Ale jakoś to mi się udawało i ani nie wpadłem na drzewo, ani nie utopiłem się w jeziorze w czasie objazdu po przyjeziornych drózkach. Z Barlinka wracamy już jak najkrótszą drogą przez Pełczyce i Dolice do miejsca skąd wyruszyliśmy. Jeśli pogoda nam dopisze to zapewniam, że będzie to naprawdę ciekawa i pouczająca wycieczka. ■

AAA AUTO sprzedało w Polsce o 39% więcej samochodów w ciągu pięciu miesięcy niż rok temu

Zainteresowanie samochodami używanymi szybko rośnie, więc sieć AAA AUTO kupi więcej aut



Ubiegły rok został znacząco dotknięty działaniami przeciw pandemicznymi, które znacząco wpłynęły na cały rynek samochodowy. Po zniesieniu restrykcji w tym roku zauważalne jest wyraźne zainteresowanie samochodami używanymi. Popyt u największego dealera samochodów używanych w Europie Środkowej AAA AUTO, wzrósł o 39% w ciągu pierwszych pięciu miesięcy tego roku w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku. W sobotę

15 maja w całej grupie salonów sprzedano najwięcej samochodów w historii.

– Potwierdziły się nasze przypuszczenia, że popyt na bezpośredni zakup samochodów używanych skumuluje się, w ciągu tych wszystkich miesięcy, kiedy dostęp do salonów był ograniczony. Nadal jest jasne, że ludzie wolą fizyczny wybór samochodu bezpośrednio w centrum samochodowym z moż- →



liwością wypróbowania go na miejscu i porównania go z innymi modelami. Odpowiada to naszej frekwencji i sprzedaży, które w maju w Polsce były nawet o 46% wyższe niż w maju dwa lata przed pandemią i były nawet dwukrotnie wyższe niż w maju ubiegłego roku. Dlatego musimy jak najszybciej zwiększyć naszą ofertę samochodów – powiedziała Karolína Topolová, dyrektor generalny i prezes zarządu AURES Holdings, operatora międzynarodowej sieci centrów samochodowych AAA AUTO. W sobotę 15 maja sieć sprzedała najwięcej samochodów w historii, a także przez cały tydzień. – Obecny historyczny dzienny rekord z lutego 2020 r., na miesiąc przed pierwszym lockdownem, wyniósł 373 sprzedane samochody. Naprawdę nie spodziewaliśmy się sobotniego wzrostu do 415. Samochody znikają obecnie z centrów samochodowych szybciej niż możemy je kupić. Dlatego znacznie wzmocnimy nasze działania zakupowe na terenie całego kraju, we wszystkich regionach. Skupiamy się na samochodach bezwypadkowych, po pierwszym lub drugim

właścicielu, o niskim przebiegu i krajowym pochodzeniu – zauważyła Karolína Topolová.

AAA AUTO spodziewa się, że zainteresowanie samochodami używanymi będzie rosło z wielu powodów, ponieważ zbliżają się wakacje, które wiele rodzin decyduje się spędzić w Polsce oraz ze względu na utrzymujące się ryzyko zakażenia koronawirusem w transporcie publicznym.

- Samochód nadal będzie bezpieczniejszym środkiem transportu niż pociąg czy autobus. Dlatego rośnie popyt zwłaszcza na Kombi czy SUV-y – mówi **Karolína Topolová** – Od początku pandemii koronawirusa sieć AAA AUTO regularnie dezynfekuje oferowane pojazdy i pomieszczenia swoich salonów. Sprzedawcy, których stan zdrowia jest regularnie sprawdzany, używają sprzętu ochronnego, masek i rękawic. Klienci mają do dyspozycji jednorazowe rękawiczki i środki do dezynfekcji w centrach samochodowych, a przede wszystkim wystarczającą przestrzeń osobistą, aby nie musieli spotykać się z innymi klientami. ■

SKUP AUT w jeden dzień

Gwarancja najwyższej
ceny na rynku



Więcej informacji

AAA AUTO

Felieton Erwina Gorzycy

Walka o bezpieczeństwo

Bo wypadek, to taka dziwna rzecz, nigdy go nie ma, dopóki się nie zdarzy.

Kubuś Puchatek.

Długo układałem myśli zanim usiadłem do klawiatury. Z wszystkich rozważań na temat motocyklowe, najważniejsza i najboleśniejsza jest kwestia bezpieczeństwa. Codziennie, kiedy wieczorem czytam o wydarzeniach dnia, widzę informacje o wypadkach, często tragicznych z udziałem motocyklistów.

Dzisiaj kręcąc się po Pogórze (wyjątkowo spokojnym i bezpiecznym jak na polskie realia) zrobiłem około dwustu kilometrów na osiemdziesięcioletnim Harleyu i strach o siebie i pasażerkę żonę towarzyszył mi przez cały dzień. Może to pod wpływem rozważań, o których piszę, bo sama jazda motocyklem nigdy nie wzbudzała moich obaw. Ale nie wszyscy wrócili szczęśliwie do domu – kolejnemu motocykliście ktoś zajechał drogę przecinając tor jazdy na zawsze. Kolejny dzień ze śmiercią jednego z nas. Zdaję też sobie sprawę, że wszelkie dywagacje na temat czynników bezpieczeństwa, winy, prędkości, umiejętności, nic nie dadzą. Liczba ofiar będzie rosła wraz z liczbą motocykli.

Dlaczego, kiedy jadę na „Zachód”, stres związany z podróżowaniem motocyklem mija po przekroczeniu Odry? Po miesiącu bezpiecznych i bezstresowych wędrówek jednośladem, wracam i za znakiem z napisem Polska ponownie zaczyna się walka o bezpieczeństwo. Moje umiejętności, sprawność hamulców, prędkość maksymalna i nawyki są te same, a ryzyko wielokrotnie większe. Przyczynę widzę w kulturze polskiego społeczeństwa. Nie tylko tej drogowej, powiązanej z przestrzeganiem przepisów, ale



kulturze ogólnej, będącej wypadkową wychowania, wykształcenia, moralności, środowiska rodzinnego itd. W sytuacji konfliktowej znacznie częściej widzę faka na drodze, niż podniesioną przyjaźnie rękę.

Motocyklem jeżdżę od prawie pięćdziesięciu lat i jak dotąd, poza mniej lub bardziej bolesnymi „glebami”, nigdy nie miałem poważnego wypadku. Może miałem szczęście, a może bezpieczeństwo zawdzięczam moim motocyklom. I tu paradoks wymagający omówienia. Rozwijałem się jeżdżąc na motocyklach starych, niebezpiecznych, z bardzo słabymi hamulcami i byle jakim oświetleniem. Tak niestety należy opisać motocykle historyczne. Podobnie wyglądało moje



ubranie i kask. Czyli wszystkie parametry kojarzące się z bezpieczeństwem były na poziomie bardzo niskim. Ale ja o tym wiedziałem, że nie zahamuję, jeśli ktoś mi zajędzie drogę, wiedziałem, że na diagonalnych oponach z oryginalnym wzorkiem bieżnika nie zmieszczę się w zakręt, jeśli przesadzę. Czyli braki techniczne nadrabiam wyobraźnią. Ktoś może teraz pomyśleć – stary dziad wozi się jak emeryt i daje rady. Może i tak, ale mimo wszystko wyduszam, tam gdzie mogę, z moich motocykli wszystko, co dała fabryka. Kiedyś podczas rozmów o bezpieczeństwie, jeden z kolegów stwierdził, że wypadków byłoby najmniej, gdyby w samochodach zamiast pasów, abs-ów, systemów kontroli trakcji itd. był wycelowany w kierowcę stalowy kolec wystający pośrodku kierownicy. Paradoks chyba jest teraz czytelnym.

Problem zrobił się dla mnie ważny, kiedy mój syn zaczął jeździć motocyklem. Przeszedł prawidłową drogę rozwoju, od własnoręcznie naprawionego Komara, pierwszą szybką 50. potem 125 itd. więc doświadczenie i umiejętności miały czas na rozwój. Wiedząc, że im więcej będę gadał, tym mniej się przejmie, wymyśliłem trzy zasady, o które błagam, aby ich przestrzegali:

I. Nigdy nie masz pierwszeństwa.

II. Do skrzyżowania dojeżdżaj na neutralnym ciągu, z ręką i nogą na hamulcu. Nigdy przyspieszając.

III. Myśl za innych.

Zawsze z niepokojem czekam kiedy wróci i usłyszę z dala odgłos silnika. W ten sposób dotarliśmy do jedyne go sposobu na zwiększenie bezpieczeństwa motocyklistów. EDUKACJA.

Żeby nie wiem ile radarów stało na każdym kilometrze drogi, i nie wiem jak wysokie były kary za łamanie przepisów, nic to nie zmieniło, nie zmienia i nie zmieni. Tylko EDUKACJA wszystkich uczestników ruchu drogowego. Działania zaplanowane na lata, może pokolenia. I nie chodzi mi o zapamiętanie dopuszczalnej masy całkowitej zestawu jakiegoś tam, tylko wychowanie ludzi w kulturze.

Kończę wątek, bo zaczyna się robić science fiction. Czy coś możemy zrobić, aby zmniejszyć liczbę ofiar wypadków wśród motocyklistów?

Myślcie nad tym!

reklama

iAuto

<https://iauto.warszawa.pl>



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

<https://iauto.warszawa.pl>

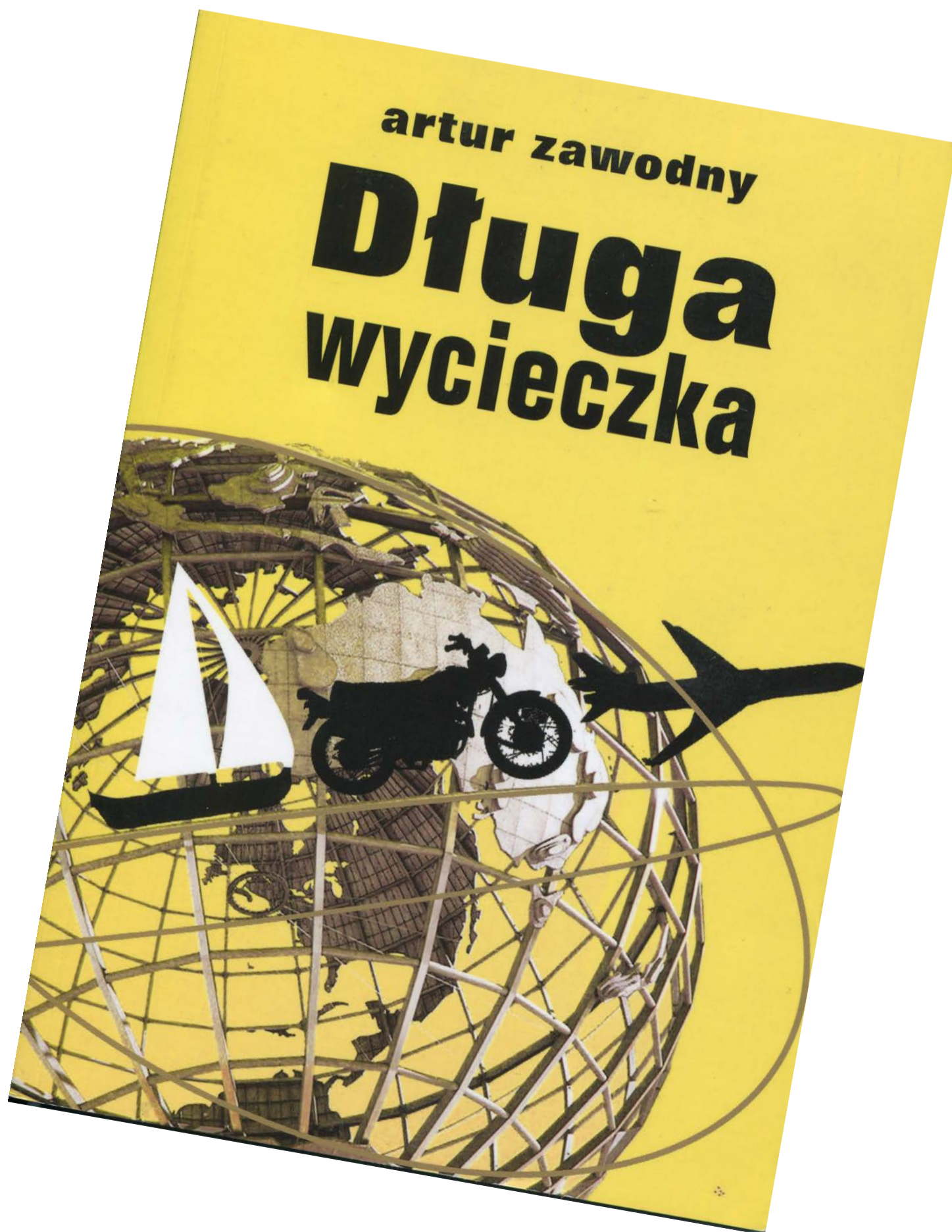


W najnowszym wydaniu iAuto: Kalejdoskop, czyli aktualności z firm, prezentacja Aston Martina, wrażenia z jazu: Peugeot 3008 i Audi Q7, auta używane – kupujemy samochód, pierwsza w Polsce elektryczna śmieciarka, oszczędności przeznaczamy na... kampery?, lepsza widoczność-naprawiamy reflektory, sport – rallycross, zapowiedź Pucharu Mazdy MX-5, co w Dakarze 2022, Sobiesław Zasada wraca na Safari, Kalendarium autorskie M. Rzońcy.

Wydanie do pobrania - [iAuto 156](#)

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 8)





Rozdział VIII

Chiny

Powrót motocyklem z Hongkongu do Polski okazał się niemożliwy. Cudzoziemcom nie wolno podróżować swoimi pojazdami indywidualnie po Chinach, można jeździć tylko grupami z eskortą. Zwykle organizowane są wyjazdy zbiorowe, bo to taniej wypada; mnie samego kosztowałoby to jakieś pięćset dolarów dziennie. Toteż niewiele się zastanawiałem, kiedy dowiedziałem się, że grupa motocyklistów z Hongkongu organizuje wyjazd do Chin. Ale to niezła gratka, jedziemy, jako że będzie to dla mnie dobra zaprawa przed następnymi wożażami. Ponieważ przekroczenie granicy pojazdem wymaga skomplikowanych formalności, motocykle płyną do Dalian frachtowcem, a my lecimy samolotem.

Podróżując przez ostatnie dziesięć lat po Dalekim Wschodzie, nigdy nie korzystałem z chińskich linii. Słyszałem o nich wiele negatywnych opinii i unikałem ich jak ognia. Niestety, tym razem nie było wyjścia, gdyż do Dalian lata tylko chiński samolot.

Boeing 737 startuje łagodnie, ale już wkrótce wchodzimy w ostre zaburzenia atmosferyczne. Wyświetla się napis „zapiąć pasy”, co oczywiście nie robi żadnego wrażenia na głośno dyskutujących motocyklistach. Siedzą niedbale, niektórzy na krawędziach foteli, inni w kucki, paru stoi, zresztą inni pasażerowie zachowują się podobnie. A załoga? O, tamci też niczym się nie przejmują, schowali się za parawanem z tyłu i opowiadają (po chińsku, bardzo głośno) jakieś historyjki.

Na szczęście samolot po paru godzinach ląduje, pasażerowie zrywają się w pośpiechu, przepychają, łapią bagaże i gonią do wyjścia. Podobnie dzieje się tu także przy wysiadaniu z windy: skoro tylko drzwi się otworzą, wychodzący Chińczycy przepychają się i zderzają z tymi, którzy chcą wejść do środka. Dlaczego? Któż to zrozumie...

Poranek był ciepły i słoneczny, jakieś piętnaście stopni Celsjusza. Motocykle odbieramy około południa i w drogę. Pierwszy jedzie wóz policyjny z migającymi światłami i syreną, na który kierowcy innych pojazdów nie zwracają uwagi. O piątej po południu zjadamy doskonały

obiad, wieczorem ładujemy motory na prom, a około trzeciej nad ranem jesteśmy już w Yantai. Dojeżdżamy do hotelu, gdzie kierownik wyprawy pozwala nam przespać się do szóstej trzydzieści; dobrze, że chociaż tyle.

Rano przed hotelem, gdzie zaparkowane były nasze motocykle, kłębi się dziki tłum gapiów. Przeciskamy się z trudem do maszyn i najkrótszą trasą wydostajemy się na zamiejską drogę. Pogoda wspaniała, słońce, dwadzieścia stopni Celsjusza, jazda jak „marzenie”. Słowo „marzenie” specjalnie podaję w cudzysłowie, bo opiszę teraz, jak się jeździ w Chinach.



Otóż po drogach, w absolutnym chaosie, poruszają się pojazdy wszelkiej maści. Światło czerwone często pojawia się tylko dla ozdoby. Pas lub podwójne linie, dzielące dwa kierunki ruchu, służą jedynie do pokazania środka drogi. Kierowcy bardzo często zjeżdżają na przeciwny pas, co moich chińskich kolegów wcale nie dziwiło. Wyprzedzanie na zakrętach, nawet pod

górkę, to norma; wyprzedzanie z prawej strony także.

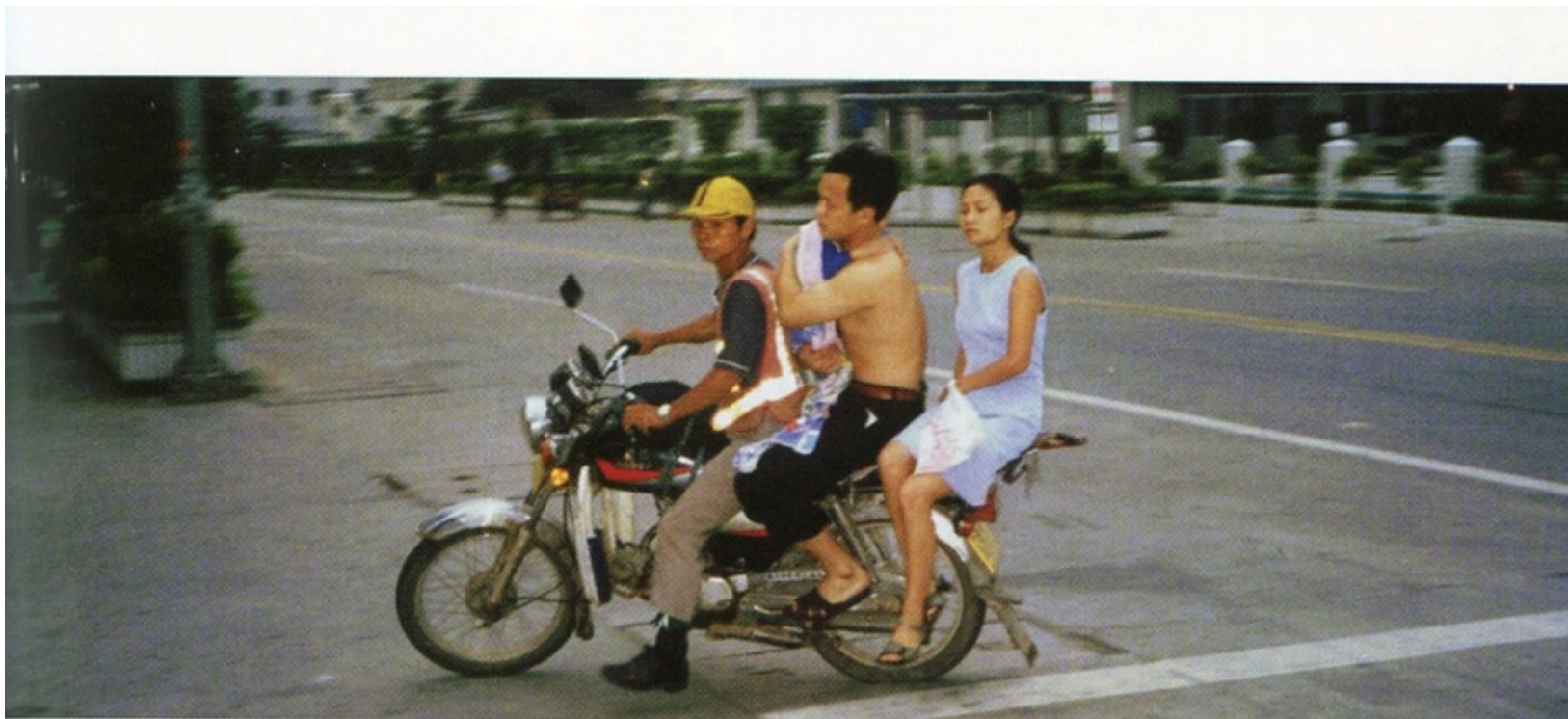
Jeżeli jest zator na sześciopasmowej autostradzie, to (o ile nie jest przedzielona betonową przegrodą) kierowcy bez pardonu pchają się pod prąd. Takie samo zjawisko zaobserwowałem nawet w tunelu i to bardzo ciemnym. Jeżeli gdzieś są prowadzone roboty drogowe, a ruch jest kierowany na przeciwną stronę, trudno zauważyć znak, który informuje o konieczności powrotu na właściwą stronę szosy.

Pewnego razu, zmuszony do przejechania na przeciwny pas podzielonej szosy, przepuściłem znak kierujący z powrotem na prawą stronę i ze zgrozą zauważyłem, że z przeciwka zbliżają się (a jeździ się tu szybko!) samochody. Okazało się, że jeden z chińskich motocyklistów również zabrał się pod prąd. Gdy wreszcie po kilkuset metrach przedostałem się na drugą stronę, ze strachu, byłem mokry od potu. W przypadku awarii kierowcy układają na jezdni (!) kamienie, aby ostrzec innych przed blokującym pas samochodem. Kamieniami wspomaga się także lewarki i stojaki. Po zakończonej naprawie kierowcy, w trosce o innych użytkowników szosy (którzy również mogą mieć awarię) zostawiają te kamienie po prostu na drodze, aby następni w razie czego nie musieli szukać głązów po rowach.



Wszędzie niesamowite kontrasty. Gdzieś tam dziesiątki nowych wielorodzinnych domów, bogatych i pięknie wyglądających, dalej wille, o których wielu ludzi w Ameryce nie ma nawet co marzyć. A kilka kilometrów dalej tak ubogie i prymitywne chałupy, że aż pytałem, czy naprawdę mieszkają tam ludzie!

Dla wielu osób z naszej grupy Chiny to duża egzotyka, dla mnie nieco mniejsza, jako że mieszkałem w Hongkongu już prawie dziesięć lat. Niektóre rzeczy mnie nie dziwiły, ale te pomysłowe majtki eliminujące pieluchy były szokiem! Wielokrotnie odwiedzając naszą fabrykę w Chinach, dziwiłem się, jak można tak głupio jeździć; niejeden raz wolałem bezpiecznie przejść na piechotę nawet parę kilometrów, zamiast



brać taksówkę, zwłaszcza dwukołową, która często zabiera cztery osoby! Teraz też nie chce mi się wierzyć, że sam siedzę za kierownicą i to jeszcze motocykla, poganiany przez chińskich kierowców albo zmuszany do wymijania dwóch pojazdów na raz, jadących z przeciwka: jednego z prawej, drugiego z lewej strony! Nie żartuję!

Skoro opisałem już to, co widać na drodze, może warto wspomnieć, jak tu wszystko pachnie. Otóż zanieczyszczenie powietrza jest niesamowite. Fabryki, pojazdy, kurz (z dziesięciu najbardziej zanieczyszczonych miast na świecie pięć znajduje się w Chinach). Nie jest rzadkością ciężarówka buchająca czarnym dymem z rury wydechowej – oczywiście jedzie ona bardzo wolno i oczywiście środkiem drogi. Bardziej zrozumiałą i naturalną był smrodek na terenach typowo rolniczych.

Ciekawostką jest tu sposób zaopatrywania restauracji w świeże mięso oraz spożywania posiłków. Zwykle przy okrągłym stole





siedzi osiem lub dziesięć osób, na środku stoją gotowe potrawy na kilku talerzach. Trzeba przyznać, że jedzenie jest urozmaicone i smaczne. Wszyscy biorą je ze wspólnego talerza, posługując się swoimi pałeczkami (ja do dziś używam widelca). Trudno przyzwyczać się do tego, że każdy grzebie we wspólnej misce.

Chińczycy są bardzo życzliwi: jeśli zdarzy się komuś (przeważnie cudzoziemcowi), że z pałeczek wypadnie smaczny kęs, to szybciotko obliżą swoje pałeczki, sprawnie złapią pechowy kawałek i uprzejmie wrzucą na talerz nieudolnego sąsiada. Mięso zwykle jest drobno pokrojone, aby dało się złapać w pałeczki i donieść do ust. Oczywiście kości i inne niejadalne skrawki wypluwa się na stół, na obrus, rzadziej na podłogę. Odgłosy wydawane przy jedzeniu niektórych potraw przypominają dźwięki wydawane przez zepsuty odkurzacz. Głośne beknięcie oznacza zakończenie picia napojów gazowanych i wówczas zaczyna się zbiorowe dłubanie w zębach.

Obyczaje takie były dla niektórych uczestników wyprawy zjawiskiem normalnym, dla mnie jednak czymś nie do zaakceptowania. I tu znów przychodzą mi na myśl przysłowia: „co kraj to obyczaj”, albo: „jeśli wejdiesz między wrony, musisz krakać jak i one”. Warto więc opisać wydarzenie, które w pełni potwierdza powyższe zdanie.

Do Anglii przybywa delegacja chińskich dyplomatów, która spotyka się na oficjalnym bankiecie z samą królową. Po uroczystym obiedzie goście zachowują się „jak u siebie w domu”, bekają, dłubią ostentacyjnie w zębach. Oburzona świta królewska nie wie, co robić. Sytuację ratuje sama królowa, mówiąc: „Szanowni panowie, tak to możecie się zachowywać u siebie w domu, ale nie tu, w moim pałacu”.

Kilka miesięcy później, ale już na bankiecie w Pekinie, ma miejsce podobna sytuacja. Wytworna brytyjska delegacja dyplomatów nie może powstrzymać oburzenia, gdy ich chińscy gospodarze bekają i pluja na stół. Zdenerwowany konsul mówi: „Szanowni państwo, jak możecie tak się zachowywać?”. Na to Chińczycy: „My mamy pozwolenie od samej królowej, ona powiedziała, że tak możemy postępować tylko w Chinach”.

Jak pisałem, menu jest bardzo urozmaicone. Pewnego dnia byliśmy w restauracji, która specjalizowała się w potrawach z węży; czekały one na nóż kucharza, wijąc się w klatkach. Niektóre restauracje podają psy, inne szczury (te nazywane są tu polnymi gryzoniami), nam podano smażone larwy motyli jedwabników. Nie wiem, czy były dobre, ale koledzy z grupy zapewniali, że wspaniałe, pewien Chińczyk zaś, który słuchał naszej rozmowy dodał, że są bardzo pożywne, bo mają dużo białka i mało tłuszczu. Warto jeszcze dodać, że Chińczycy uwielbiają rozmawiać bardzo głośno, nawet z ustami pełnymi jedzenia.



Mało apetycznie wyglądało również danie z krewetek. Podano je żywe, na dużym talerzu, a każdy z biesiadników miał przed sobą mały, okrągły garnek na stojaku, pod którym był palnik denaturatowy. Krewetki brano pałeczkami i wrzucano do wrzącej wody, doprawionej jakimś sosem. Po chwili, kiedy przestały się ruszać, pożerano je łąpczywie w całości, resztki zaś wypluwano hałaśliwie na stół. No cóż, co kraj to obyczaj.



W trzecim dniu podróży, po pokonaniu około sześciuset kilometrów, wylądowaliśmy w dość dużym mieście turystycznym Tai-an. Następnego dnia mieliśmy jechać na szczyt góry (1550 m n.p.m.). Niestety, padał deszcz i temperatura spadła do piętnastu stopni Celsjusza, wobec tego zamówiliśmy autobus i nocleg w jednym z tamtejszych hoteli. Ponieważ hotel nie ma ogrzewania (ale termostat na ścianie wisiał), goście dostają grube płaszcze przypominające waciaki, które pozwalają przetrwać niskie temperatury. Podobno włącza się jakieś ogrzewanie, jeżeli temperatura w pokoju spada poniżej czterech stopni.

Następnego dnia przejeżdżamy tylko siedemdziesiąt kilometrów i nocujemy w Qu-Fu, rodzinnym mieście Konfucjusza. Zwiedzamy jego posiadłości, jakieś świątynie i ruszamy dalej do Qingdao (niektórzy piszą „Tsing Dao”, co wymawiamy: „Czingdau”). Po drodze leje deszcz, od czego nie przybywa oleju w chińskich głowach: motocykliści gonią ostro, nieraz 80, 90 kilometrów na godzinę (przez miasto z ograniczeniem do 30 kilometrów!). Na autostradzie widziałem tylko jeden znak ograniczenia prędkości, w miastach jest ich więcej. Nie pamiętam, aby na szosie wyprzedził nas jakiś pojazd. Niestety, a właściwie to chyba na szczęście, mój mały motocykl o mocy zaledwie 27 koni mechanicznych, nie pozwala na samobójcze wyprzedzanie, poza tym logika nakazuje mi również zwalniać na mokrej nawierzchni.

Kiedy dobijam do stacji benzynowej, gdzie wszyscy tankują – dostaję reprimendę od jednego z przewodników, że za wolno jadę. Nie będę tłumaczyć mojej riposty na polski, ale wykorzystałem wszystkie znane mi angielskie przekleństwa, całe szczęście, że tamten mówił biegle w tym języku i wszystko zrozumiał.

Ja i jeszcze jeden z uczestników wyprawy zostajemy nieco w tyle, a po paru minutach jazdy stwierdzamy, że grupa skręciła w inną drogę. Nie ma się czemu dziwić, bo organizacja tu jest taka, że nikt z góry nie zna trasy, nie są nam podawane żadne szczegóły przejazdu, wiemy tylko jedno: mamy trzymać się razem. Całe szczęście, że mój towarzysz posiada mapę (po angielsku), a ja wziąłem mapę z chińszczyzną.

Stajemy i po chwili otacza nas kilkudziesięcioosobowy tłum gapiów,



oglądających z zaciekawieniem dwóch białych podróżników. Znając miasto docelowe, orientujemy się, gdzie jesteśmy, a co bardziej uczeni Chińczycy wytyczają trasę na mojej mapie.

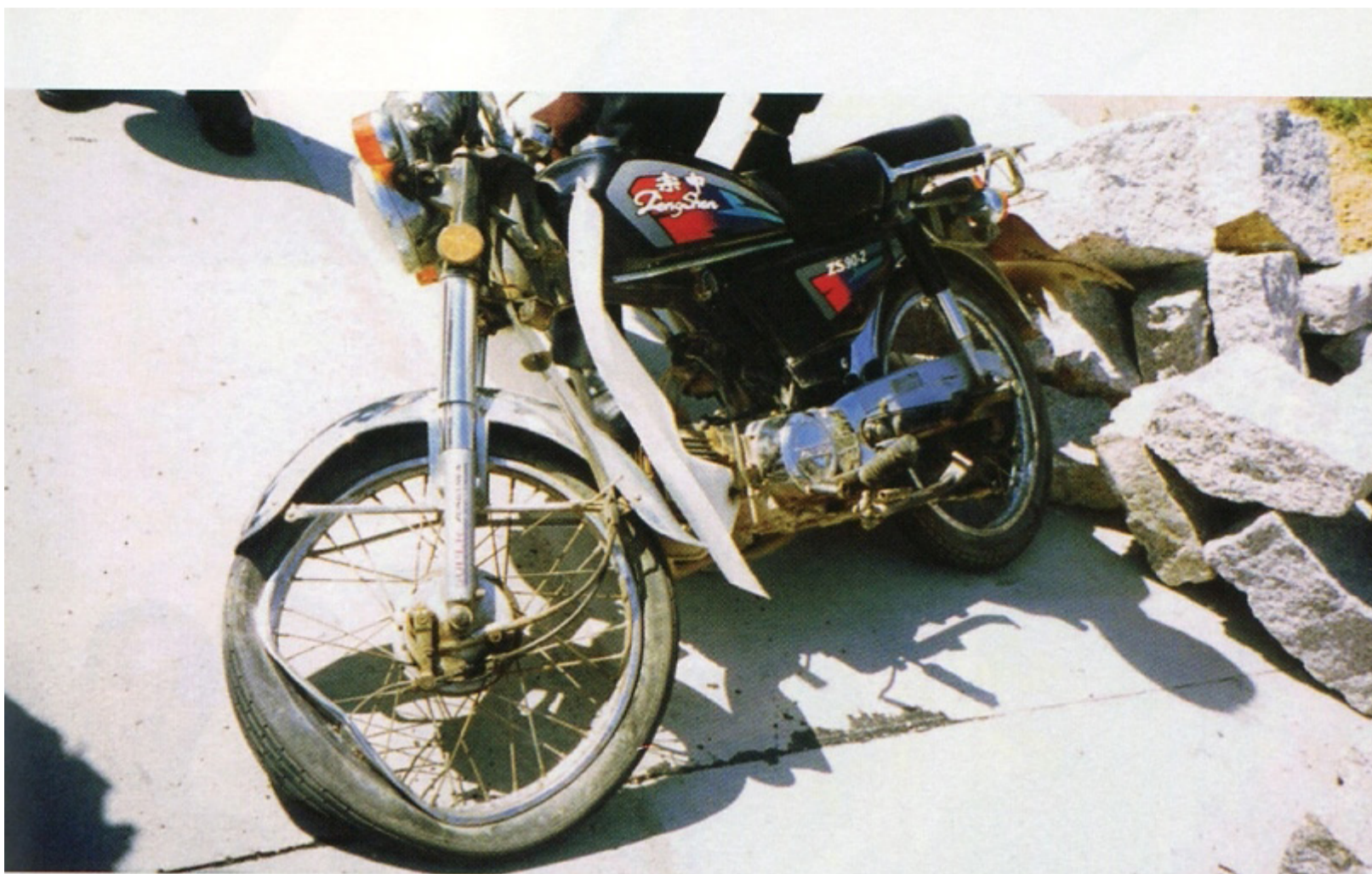
Po paru godzinach jazdy okazuje się, że kierownik grupy zostawił na drodze jednego motocyklistę; no, teraz już czujemy się pewniej. Warto wspomnieć, że w czasie samotnej jazdy zatrzymał nas po drodze patrol policyjny, ale zostaliśmy puszczeni po krótkiej wymianie gestów – chyba skojarzyli nas sobie z wcześniej przejeżdżającymi cudzoziemcami.

Niektórzy Chińczycy z naszej grupy również nie mogą się porozumieć ze swoimi ziomkami; w Hongkongu używany jest bowiem dialekt kantoński, w większości Chin natomiast mandaryński, przy czym pisownia jest taka sama, a wymowa inna, tak więc „Pekin” to to samo, co „Beijing” (Bejdżing). Dlatego też wszystkie filmy mają zawsze napisy (czyli jak powiedzieliby niektórzy rodacy, tłumaczenie z polskiego na nasze). Język chiński ma około pięćdziesięciu siedmiu tysięcy znaków, erudyta używa od sześciu do ośmiu tysięcy, gazetę można przeczytać, znając już dwa lub trzy tysiące, a ten, kto opanował około tysiąca pięciuset znaków, nie jest już analfabetą.

Po południu, około godziny piątej, nasza grupa, porozbijana na wiele mniejszych i doszczętnie zmoczona, dociera do dość przyzwoitego hotelu w Qing-dao. Następnego dnia wracamy do Yantai, poranek jest słoneczny i droga zapowiada się wspaniale, przed nami prawie trzysta kilometrów.

Wyjeżdżamy na uroczą, nadmorską szosę, krętą, ale dość gładką. Jak zwykle tu i ówdzie przy drodze leżą kamienie, małe lub większe głazy, bo w okolicy są kamieniołomy, więc jeśli coś spadnie, to zostaje na zawsze. Jadę za kolegą w odległości około stu metrów, z prędkością może 40 – 50 kilometrów i wierzyć mi się nie chce, że ten, widząc gnającego z przeciwka chińskiego motocyklistę, usiłuje wcisnąć się w wąski przesmyk między dwoma głazami. Nagle Chińczyk uderza w kamień wystający po jego stronie i przewraca się, tuż przed naszym kolegą.

Na szczęście obaj wychodzą z tego cało, ale motocykl Chińczyka ma z przodu ósemkę i inne uszkodzenia. Maszyna kolegi traci szybę i rurową osłonę silnika oraz ma zadrapania na kufrze i małe wgniecenie błotnika. Oczywiście nikt nie wspomina o żadnych ubezpieczeniach czy



autocasco, kierownik wyprawy każe nam się szybko wynosić i bierze na siebie rokowania z Chińczykiem. Błyskawicznie płaci mu paręset dolarów i ucieka.

Niedzielę spędzamy w Yantai, czekając na prom, który zawiezie nas do Dalian, gdzie maszyny zostaną zapakowane do kontenerów, a my wsiedziemy do samolotu. Ogólne wrażenie: jazda motocyklowa w Chinach jest bardzo niebezpieczna, a w agresywnej grupie wręcz samobójcza.

Ale z drugiej strony, gdybym się nie zdecydował na tę wyprawę, nie miałbym zielonego pojęcia o chińskiej turystyce motocyklowej. Chciałbym przyjechać tu jeszcze raz, ale sam lub z jakimś kompanem, nigdy zaś z policyjnym chińskim konwojem. Nawet, jeżeli pominąć duży koszt wyprawy (dwa i pół tysiąca dolarów – z hotelami, benzyną, wyżywieniem i przelotem do Hongkongu), to jestem niezadowolony, przede wszystkim dlatego, że nie mogę podejmować żadnych decyzji i ktoś ciągle mnie gdzieś prowadzi, nie zawsze tam, gdzie chciałbym się znaleźć.

Przejechałem jednak po Chinach prawie tysiąc siedemset kilometrów i co mnie cieszy, wróciłem cały i zdrowy, bogatszy o nowe doświadczenia.

Motocykle w PRL

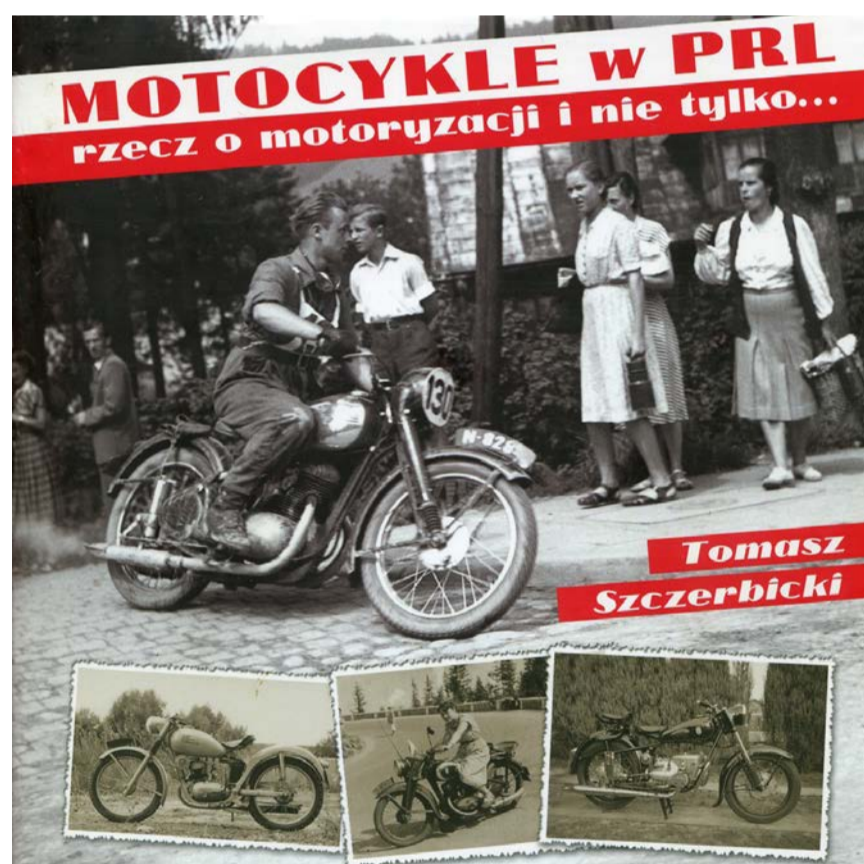
rzecz o motoryzacji i nie tylko...

TEKST: MAREK SZELĄGOWSKI

W temacie motocykli produkowanych w naszym kraju w latach PRL są u nas dwie fundamentalne książki: „Polskie motocykle 1946 – 1985” Andrzeja Zielińskiego oraz „Motocykle w PRL, rzecz o motoryzacji i nie tylko...” Tomasza Szczerbickiego. Pierwsza patrzy na tytułowy temat przez pryzmat przemysłu i produkcji, druga to spojrzenie z poziomu drogi, codzienności motocyklowej i społeczeństwa.

Książka Tomasza Szczerbickiego to kompilacja informacji dotyczących produkcji krajowej oraz tego, co realnie jeździło jednośladowo po naszych drogach w latach 1945 – 1989. Jest tam też część, którą można odnieść do drugiej części tytułu, czyli: „... o motoryzacji i nie tylko”. Okazuje się, że owe „nie tylko” to spora część motocyklowej historii naszych rodziców i dziadków: ich pasji, trudów kupna motocykla oraz jego późniejszej obsługi, podróży, majsterkowania. W ciekawy sposób zostało to zapowiedziane w pierwszym rozdziale „Od Autora”: *(...) w moich założeniach opowieść ta miała NIE BYĆ monografią PRL-owskiej motoryzacji ani kolejnym peanem dla krajowej produkcji. W swoich założeniach chciałem przenieść Was na drogi, parkingi i do garaży tamtych lat i przybliżyć klimat motocyklowych tamtego okresu. (...).*

Opowieść podzielona jest na trzy główne rozdziały: „Trudne początki” (lata 1945 – 1956), „Rozkwit” (lata 1957 – 1970), „Codzienność” (1971 – 1989). Każdy z tych rozdziałów podzielony został na podrozdziały mówiące o produkcji krajowej, pojazdach importowanych, rozwoju sportu (różnych dyscyplin motocyklowych) oraz ciekawostki. Co szczególnie



wyjątkowe, Tomasz Szczerbicki opowiada nie tylko o motocyklach, ale również o ludziach, którzy nimi jeździli, którzy je produkowali lub w jakiś inny sposób byli z nimi związani. To ważna cecha tej publikacji, gdyż wielu pisarzy i dziennikarzy zapomina o bohaterach naszego motocyklizmu.

Co mnie pozytywnie zaskoczyło w tej książce to opisy faktów, o których nie wiedziałem, np. →→

historia Polskiego Związku Motocyklowego, kulisy zmagania sportowych, wydarzenia o randze ogólnopolskiej, np. próby bicia rekordu szybkości z lat 1953 (motocykl GAD 250), 1954 (WFM), 1959 (Junak) oraz jazda wytrzymałościowa skutera Osa M50 z roku 1959. Nie wiedziałem też, że były w Polsce dwa egzemplarze super szybkich Vincentów (wszystkich wyprodukowano zaledwie 32 sztuki), że tak bardzo popularne były kiedyś u nas Beczki Śmierci, czym jeździła ówczesna milicja a czym wojsko, jakie motocykle były do nas importowane. Niewiele też wiedziałem o polskich motocyklach sportowych COD i Promot, powstających w niewielkich seriach lub jednostkowo. Do tego książka opowiada chronologicznie o rozwoju polskiego przemysłu motocyklowego. Tego, co było solą ziemi naszej, czyli motocykli: WFM, WSK, SHL, Junak.

W ostatnim rozdziale – „Codziennosc” (lata 1971 – 1989) – sporo miejsca poświęcone zostało tworzącemu się u nas niezależnemu ruchowi motocyklowemu, np. pierwszym klubom Harley-Davidson, Motocykli Ciężkich, zabytkowych czy BMW oraz elitarnemu i istniejącemu do dziś Klubowi Motocykli Szybkich SKORPION. Informacje na ten temat pochodzą z pierwszej ręki, od założycieli tych klubów. To część naszej historii bardzo mało znana.

Ciekawy jest też podrozdział „Motocykle w filmie, literaturze i muzyce”. Właśnie to też mnie zaskoczyło w tej książce – szerokie spektrum ujęcia tematu „Motocykl”.

A teraz o negatywach – po przeczytaniu tej książki odniosłem wrażenie niedosytu. Pojawiło się u mnie poczucie, że niektóre wątki powinny być obszerniej opisane. Spytałem o to autora:

– Uważam, że masz racje, ale tu pojawiały się pewne ograniczenia edytorskie i komercyjne. Książka ma 562 strony. Wydawca ledwo „przełknął” taką objętość, bo koszty druku bardzo wzrosły, a z tym cena detaliczna książki. Nie mniej udało się te objętość zachować. Pierwotnie, w moich założeniach, książka ta miała mieć ok. 900 stron lub dwa razy po 450 stron. Pierwsza opcja nie wchodziła w grę, ze względów technicznych, druga ze względów rynkowych, wydawca twierdził, że książki w częściach słabiej się sprzedają. Musiałem całość zmieścić na

owych 562 stronach.

Od wydania tej książki minęło dziewięć lat. Dziś sporo bym do niej dołożył, bo przez te lata zdobyłem dużo nowych materiałów. Z drugiej strony, gdybym ją pisał dziś nie udałooby mi się zdobyć tego, co według mnie jest nieocenione, a mianowicie wywiadów z czołowymi zawodnikami lat 50., takimi jak: Hennek, Kanas, Kwiatkowi.

Może nadarzy się okazja na suplement tej książki, problem w tym, że ów suplement miałby pewnie kolejne z 300 – 350 stron. Historia motocyklizmu w Polsce nadal kryje wiele tajemnic”.

Tomasz Szczerbicki, 18 czerwca 2021 roku.

Co warte podkreślenia, kolejne wątki opowieści podpierane są materiałami źródłowymi. To ważne, bo możemy mieć pewność, że opisywane fakty to prawda, a nie że autor zasłyszal je od podchmielonego kompana przy ognisku. Konfabulacje we współczesnych mediach stały się normą.

Napisanie tej recenzji było trudnym zadaniem, gdyż tak duże nagromadzenie wątków, informacji i unikatowych ilustracji jest niezmiernie ciężkie do opisania. Dla mnie książka ta jest ważnym elementem historii motocyklizmu w Polsce. Dzięki niej wiele ważnych faktów nie przepadło w czeluści zapomnienia.

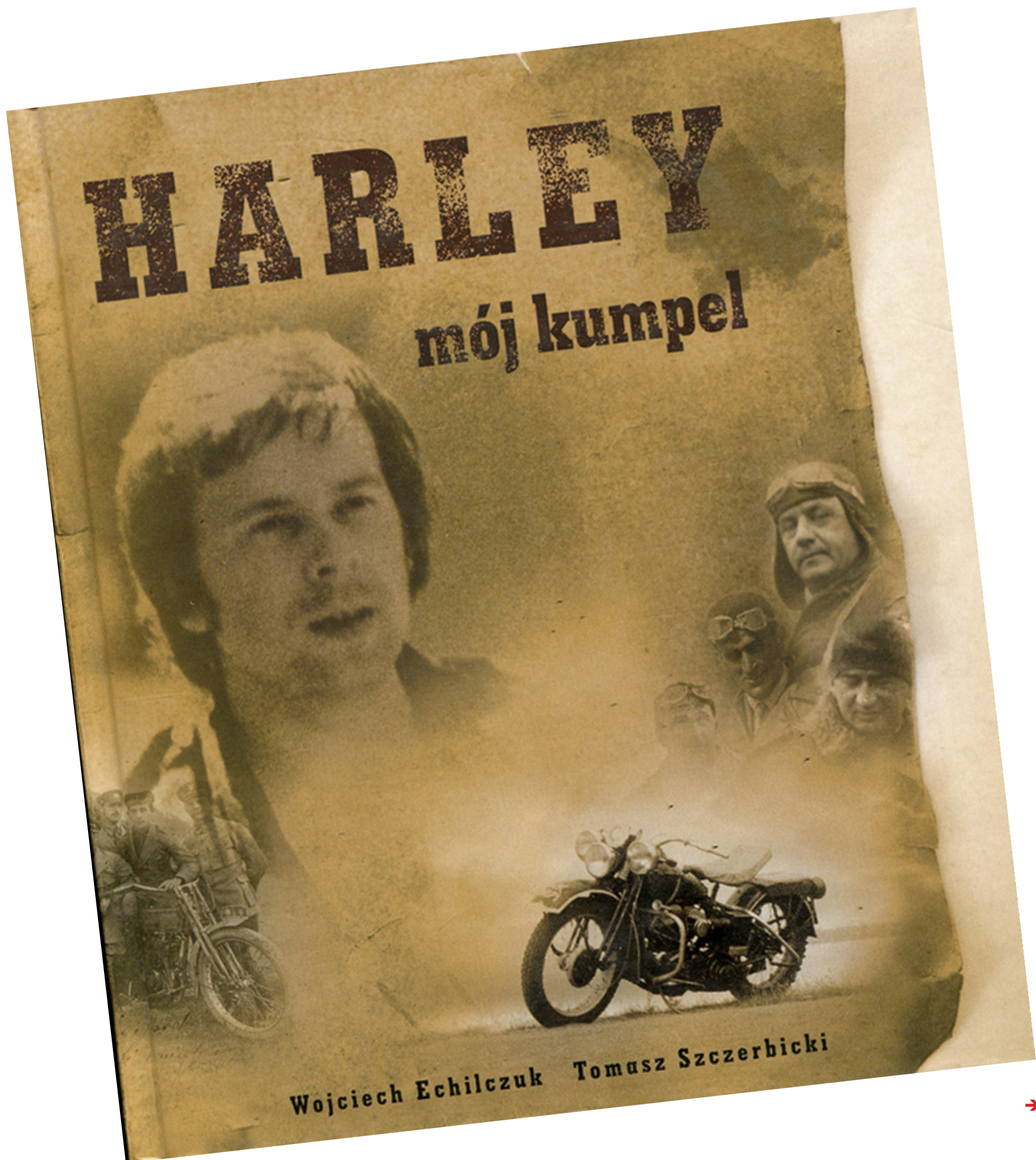
Książka dostępna jest w księgarniach, ale najtaniej kupić ją można w księgarniach internetowych lub na portalach aukcyjnych (np. Allegro). Kosztuje ok. 60 zł. Na stronie wydawcy (https://vesper.pl/albumy/91-motocykle-w-prl-rzecz-o-motoryzacji-i-nie-tylko-9788377311813?search_query=Szczerbicki&results=12) można ją kupić za 45 zł.

Jeżeli chcielibyście zobaczyć co jest w środku, na portalu youtube został umieszczony film, na którym ta książka jest przekartkowana (<https://www.youtube.com/watch?v=NpMajn3cNJ4&t=4s>) ■

.Tomasz Szczerbicki
„Motocykle w PRL, rzecz o motoryzacji
i nie tylko...”
Poznań 2012, wydawnictwo Vesper,
str. 562.

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 8)



„5 i pół Błatego Józka”

Forsy mi brakowało na inwestycje w Harleya. Rozglądałem się nerwowo za dorywczą pracą. Kończyłem studia i musiałem pilnować dyplomu. Nic jednak nie stało na przeszkodzie, aby gdzieś nie zarobić parę groszy.

I bach! Przeczytałem w prasie filmowej, że reżyser pan Henryk Kluba zamierza kręcić film o motocyklistach. Zaangażował już nawet kilku do udziału w filmie.

Film ma tytuł „5 i pół Błatego Józka”. Napisałem do pana Kluby list. Odpowiedział błyskawicznym telefonem. Pracował w wytwórni filmów w Łodzi, ale zaproponował spotkanie w Warszawie. Pojechalśmy Harleyami na Stadion Gwardii. Deszcz siąpił, zimno, a my twardo – jedziemy! Przyjechał punktualnie razem z autorem scenariusza panem Wiesławem Dymnym (rodowód: piwnica „Pod Baranami” – Kraków). Spotkanie z harleyowcami – rozmawialiśmy kilka godzin – skłoniło twórców filmu do zaangażowania nas do udziału w filmie. Ja dostałem rolę – grałem „czarny charakter” – „Basiora” szefa bandy motocyklistów.

Tak zaczęła się przygoda, której nie zapomnę do końca życia. Koniec końców filmowcy kręcili ten film – o motocyklistach – ZIMA!!! Zimą



Scena z filmu „5 i pół Błatego Józka”.
Bójka, „Basior” (Wojciech Echilczuk)
bije dziennikarza (Andrzej Malec).



HARLEY MÓJ KUMPEL

244

1970 roku! Szanowałem głęboko pana Klubę i pana Dymnego, ale w najśmielszych snach nie przewidziałem, że będziemy musieli jeździć po śniegu i przy trzaskającym mrozie (raz w Płocku było -21°C).

Jezu, jak ja zmarzłem! Pięć Harleyów grało w filmie. Owszem, zarobiliśmy parę groszy, owszem, to była piękna przygoda, ALE TA ZIMA!

Zdjęcia plenerowe dały nam niezłe w dupę. Ekipa filmowa bardzo o nas dbała – co chwila gorące posiłki, mieliśmy kożuchy na przerwy między ujęciami, zawsze pod ręką był ciepły autobus „na chodzie”, ale, kurwa zimno, zimno i jeszcze raz zimno!

Po wielokrotnym przejeździe drogą lub plażą nad Wisłą przy nieludzkim mrozie nie mogłem rozprostować palców u rąk trzymających kierownicę. Twarz miałem jak z blachy.

W połowie kręcenia filmu przyjechał jakiś minister i uprzedził twórców filmu, że ponieważ zmienili zatwierdzony scenariusz, to film tak czy owak powędruje na półkę. Biedny pan Henryk Kluba! Zmienił scenariusz chyba pod naszym, harleyowców, wpływem, a cenzura komunistyczna pogroziła mu palcem: nie wolno, niegrzeczny artysto!

Mam piękne wspomnienia z pracy zarobkowej przy kręceniu filmu: przetrwałem fizycznie jeżdżenie w warunkach prawdziwej zimy. Poznałem wspólnych ludzi tworzących film: reżysera, scenarzystę, ale też aktorów, Annę Dziadyk – potem panią Dymną (wyszła za mąż za Wiesława Dymnego),

*Na planie filmowym.
Temperatura -23°C .*

FILM

1970 rok

HENRYK KLUBA

— Zaczynam zdjęcia do filmu „Pięć i pół bladego Józka” według scenariusza Wiesława Dymnego. Jest to film o współczesnej młodzieży. Chciałbym podjąć z nią dyskusję. Zastanawiam się, jacy są, jacy chcą być, do czego dążą. Czy są zdolni do tego, by niebawem przejąć w swe ręce sprawy kraju.

To duże słowa, zdaje sobie z tego sprawę. Ale to „strzelanie z dużej armaty” ma odpowiednik w zamierzeniach. Pragnę ten temat potraktować dosyć agresywnie. Niemniej, są w nim też pokłady liryczne, poetyckie. Chciałbym mieć świadomość, że wniosę pewien wkład w ten niełatwy przecież problem.

„Pięć i pół bladego Józka” będzie miał fakturę nieco ironiczną. Mówię o sprawach ważnych, nie chciałbym wypowiadać się w tonacji nadmiernej powagi. Ton ironiczny dojdzie do głosu zwłaszcza tam, gdzie będziemy przedstawiać postawy, których akceptować nie można.

Po opublikowaniu fragmentu scenariusza zgłosili się do mnie młodzi ludzie z Politechniki Warszawskiej, zainteresowani problemem. Znalazłem w nich nie tylko aktorów, ale i partnerów do dyskusji.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



Warszawski „HARLEY-DAVIDSON CLUB” na służbie u Bładego Józka

Pozostawili swe prace dyplomowe, kolokwia, zaliczenia na politechnice, niektórzy pracę zawodową i oddali się do dyspozycji kierownictwa produkcji filmu *Pięć i pół Bładego Józka*. Nigdy dotąd nie mieli kontaktów z filmem (tego regulamin klubu nie przewidywał), ale teraz Wojciech Echilczuk (prezes), jego brat Andrzej, Łukasz Paszuk, Marek Zakrzewski, Paweł i Piotr Leitnerowie wędrują wraz ze swymi maszynami śladem ekipy do Łodzi, Płocka, Bydgoszczy.

Historia sięga początku ubiegłego roku. Prezes klubu przesłał reżyserowi Klubie list, zgłaszając gotowość udostępnienia motorów przy realizacji filmu. Chodzi o motocykle typu „Harley-Davidson” model 42 WLA. Po upływie pół roku, chyba w lipcu, nadeszła odpowiedź, że tak, oczywiście, reżyser jest zainteresowany propozycją i chętnie z niej skorzysta. Sezon się kończył, zaczęto więc przygotowywać „Harleye” do snu zimowego. Gdy zostały już dokumentnie zdemontowane i zakonserwowane w garażach — zadzwonił telefon: ekipa zaczynała zdjęcia. A przedtem reżyser chciał obejrzeć motory...

Na pierwszym spotkaniu z twórcami filmu uzgodniono wszelkie warunki i postanowiono, że motory zostaną przystosowane do potrzeb filmu *Pięć i pół Bładego Józka* w warsztatach łódzkiej Wytwórni Filmów Fabularnych. Rozpoczęły się podróże do stolicy polskiego filmu i prace przy udziwnianiu i udoskonalaniu „Harleyów”. Potem były pierwsze zdjęcia w Płocku. Zdecydo-

wano, że Andrzej Echilczuk zagra „Upiora”, Paweł Leitner „Harcerzyka”, a Wojciech Echilczuk „Basiora”, ale w pracy uczestniczy cała szóstka. W niekończących się rozmowach na temat postawy bohaterów i problemów młodzieży w ogóle rysują się coraz wyraźniej ich postaci.

— Nasze motory — wspominają członkowie klubu — pochodzą z demobilu wojennego. Produkowano je w latach 1942—44, do Polski trafiły poprzez UNRRA, częściowo z ZSRR. Posługiwało się nimi wojsko w drugiej połowie lat czterdziestych. Maksymalna prędkość wynosi 140 km/godz., prędkość podróżna — 100 km/godz. Często musimy tłumaczyć dalszym znajomym, że nie otrzymaliśmy ich od bogatych ciocia z oceanu ani tatuś nie kupił „Harleya” w PeKaO, że nie jesteśmy bananowcami. Nikt nam nie pomógł w zdobyciu motorów, o jakich marzyliśmy. Przeważnie odkrywaliśmy je na wsi, w starych szopach, stodołach, zupełnie niezdatne do użytku. Remont był jednak opłacalny, warto było zainwestować wiele trudu, wysiłku i uciulanych pieniędzy, bowiem maszyny sprawują się znakomicie.

Klub powstał pięć lat temu. Początkowo mieliśmy duże trudności, ale dzięki WSK „Legia” egzystujemy, utrzymując kontakty z wieloma klubami w innych krajach Europy i entuzjastami klubu w Polsce. (zm)

Na fot. R. Sumika: zmotoryzowany „gang” na planie filmu w Płocku.



ANNA DZIADYK gra główną rolę w filmie „Pięć i pół Białego Józka”.

Okladka
magazynu
„Film”
z Anną
Dziadyk
(później
Dymną).

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

operatora pana Zdorta i innych. Pan Zdort widział wcześniej w Japonii film „EASY RIDER”. Ekipa jakimś cudem zdobyła ten film chyba z ambasady amerykańskiej. Pewnego dnia powiedzieli nam w tajemnicy, że będzie pokaz (nie bardzo legalny) tego filmu. Głęboko w nocy, w kinie w Płocku. Po pracowitym dniu zdjęciowym usiedliśmy w fotelach płockiego kina. Na widowni widziałem wiele wybitnych postaci polskiego świata filmowego. Ale głęboka tajemnica skłoniła nas do udawania, że pełna konspiracja (nikt nikogo nie zna) istnieje i nie ma sprawy. Nikt nic nie wie. Pierwsze kadry z filmu „EASY RIDER” poruszyły mnie głęboko. Rozgrzały moje serce: zniknął mróz, zniknęło zmęczenie!

Oglądałem ten film jak zaczarowany. Dwa Harleye, dwóch jeźdźców i amerykańskie pejzaże. W pełnym kolorze i pełna panorama. To film o nas – harleyowcach. Film się skończył, wyszliśmy z sali w ciemną noc, a ja chciałem kogoś zabić. Z żalu, że romantyczni bohaterowie filmu zginęli w ostatniej scenie zabici przez jakiegoś amerykańskiego chama. Zastrzelił ich skurwysyn i uciekł! Półtorej godziny jechałem na cudownych chopperach razem z nimi: Peterem Fondą i Dennisem Hopperem, a oni zginęli. Taka była ich cena za pragnienie wolności. W Ameryce – kraju wolnych ludzi. Takie było przesłanie filmu „EASY RIDER” – które wstrząsnęło moją duszą harleyowca.

Nieźle nas doświadczył ten kończący się rok 1970 pełen niezwykłych wydarzeń. Już wiosną i latem weszliśmy w Decinie do świata harleyowców, potem nasz pierwszy Zjazd, potem praca w filmie „5 i pół Błatego Józka” i na koniec tragiczna ballada „EASY RIDER”, której nigdy bym tak wcześniej nie obejrzał, gdyby nie fantastyczny i niesamowity zbieg losu.

PIĘĆ I PÓŁ BLADEGO JÓZKA

NOWY FILM HENRYKA KLUBY

ŻARTEM, ALE I SERIO O POSTAWACH MŁODYCH LUDZI

Cztery sceny, których realizacji przyglądaliśmy się na planie jednego z pierwszych mroźnych dni tej zimy, dość dobrze pozwalają zorientować się w stylu nowego filmu Henryka Kluby.



Rez. Henryk Kluba

Gang „Harleyowców” ukazuje się młodemu dziennikarzowi Tadeuszowi jak upiorni „Jeźdźcy Apokalipsy”. Co tu jednak jest obrazem stworzonym w bujnej imaginacji niedoświadczonego chłopca? Fot. Jerzy Troszczyński



HARLEY MÓJ KUMPEL

Na lekko przysypanym śniegiem peronie dworca w Plocie młody dziennikarz Tadeusz (gra go Andrzej Malec), biegnąc w chwilę po przyjeździe w kierunku wyjścia do miasta, potyka się i pada jak długi u stóp ogromnie czymś zaaferowanego zawiadowcy. Zawiadowca przemierza peron drobnymi kroczkami, to zatrzymywali się, to ruszał dalej, mrużąc pod nosem. Układał wiersz o niezwykłych wydarzeniach na stacji, na której „spokój, co trwał od kilku lat, pękł nagle jak opończa... Wiersz, dziwna rozmowa zawiadowcy z kolejjarzem, fatalne potknięcie Tadeusza, gdy stawiał pierwszy krok w nowym mieście — to początek zastanawiający. I zaraz potem druga scena: Tadeusz widzi przeladowany wóz, którego nie może uciągnąć koń bity przez woźnicę. Próbuje podeprzeć łożę, narazie się na kpiny robotników pijących piwo przy budce, ale osiąga swoje. Znowu ten sam co na dworcu klimat półuśmiechu, jak gdyby narracji w cudzym świecie. Kluba nie ogranicza się do fotografowania akcji. Buduje w filmie drugą warstwę — poetycką. Trzecia scena zachwyca pięknem wizualnym.

Tadeusz stoi w westybulu hotelu, gdzie mu odmawiają pokoju. Nagle słyszy warkot motorów — przez szklaną ścianę widać nadjeżdżające motocykle. Ich reflektory rozświetlają mrok, wydobywają z niego sylwetkę człowieka, który ucieka przed pościgiem, cofając się aż do okien, biegnie wzdłuż nich do drzwi hotelowych i dalej. Motocykle nieubłaganie jadą za nim. Tadeusz obserwuje przez chwilę scenę za szybą i wybiega na ulicę. Scena kręcona w jednym ujęciu z wnętrza budzi nastrój dławiącej grozy.

A więc nie wszystko w tym filmie będzie żartem, jak można by sądzić z tego, co widzieliśmy na stacji. Zanim spróbujemy uporządkować wrażenia z odwiedzin na planie filmu *Pięć i pół Białego Józka* — kilka słów o scenariuszu Dymnego.

Tadeusz jest początkującym dziennikarzem, który na podstawie li-

stów z pewnego miasteczka napisał artykuł o rozhułanej bandzie młodych ludzi terroryzujących społeczeństwo. Teraz przyjeżdża, by przekonać się na miejscu, jak rzeczy stoją. Jest naiwny, pełen zapału i chęci pomagania ludziom. Szybko i boleśnie przekonuje się o niebezpieczeństwach wtrącania się w nie swoje sprawy, ale jednocześnie trafia pod opiekę dziewczyny, która przewodzi bandzie szalejącej po miasteczku na „Harleyach”.

Tadeusza gra student III roku krakowskiej Szkoły Teatralnej Andrzej Malec. Jest to jego pierwszy kontakt z filmem, jeżeli nie liczyć próbnych zdjęć do *150 na godzinę*.

Koleżanką Andrzeja Malca z filmu jest Anna Dziadek, odtwórczyni roli Katarzyny, szefa gangu „Harleyowców”. To już jej druga główna rola w filmie po *150 na godzinę* reż. Wandy Jakubowskiej.

Członkami bandy, z którą Tadeusz styka się w miasteczku, są autentyczni warszawscy „Harleyowcy”. Jest to klub działający pod patronatem „Legii”, grupujący młodych ludzi, którzy skupiają wokół potężnych motocykli marki „Harley” (kiedyś używało ich nasze wojsko), remontują je i pasjonują się jazdą. Na tych maszynach (oczywiście nowych) można było rozwijać szybkość do 200 km/godz., po remoncie wyciągają jeszcze do 140 km/godz. Prezesem klubu jest Wojciech Echilczuk; on i jego brat Andrzej stoją na czele sześciomiejscowego zespołu, występującego w filmie.

Na planie w przygotowaniu każdej sceny bierze udział Wiesław Dymny, autor noweli i scenariusza. Zajmuje się także dekoracją wnętrza. Naszkicowane w scenariuszu sceny i epizody ulegają na planie rozwinięciu, modyfikacji, powstają pomysły nowych rozwiązań, rosną w wątki niektórych postaci.

Zapytaliśmy Klubę, jaką rolę przewidział dla siebie, wiadomo bowiem, że zawsze choćby na krótką chwilę ukazuje się w swoich filmach. „Dymny dopiero coś dla mnie napisze” — odpowiedział.

W tej ekipie mówi się niemal szeptem, nikt nie podnosi głosu, nawet kierownik produkcji p. Zbigniew Breitkopf unika donośnych dyspozycji. Autor zdjęć Wiesław Zdort i II operator Jacek Stachlewski porozumiewają się monosylabami. Klubę cichutko naradza się z Dymnym, a gdy sytuacja jest trudniejsza, wymagająca bardziej skomplikowanej organizacji, mówi: „Panowie, pamiętajcie, że kiedy pracowaliśmy w Hollywood, robiliśmy to tak...” I natychmiast sytuacja jest rozładowana.

Film, jak nam wyjaśnił reżyser, będzie miał charakter pastusza. „Kwestionuję tu pewne postawy, kostiumy, stanowiska, jakie przyjmują ludzie; wprowadzam mało przerysowaną, delikatnie deprecjonującą obiegowe wartości. Nie potępiam „gangu”, dyskutuję z nim na płaszczyźnie myślowej. Bandzie nie ma zresztą charakteru poważnego. Wszystko tu dzieje się na podtekstach, niedopowiedzeniach. Dopiero w scenie dyskusji bohatera z chłopakami, gdy racje będą werbalnie wypowiedziane, potraktuję sprawy poważnie. W zasadzie Tadeusz wdaje się świadomie w porady z gangiem, chce im coś odowodnić. Bo chodzi tu w końcu o zaplanowanie siebie jako politycznego obywatela kraju. I tak jest sens dyskusji, jaką podejmuje w tym filmie.”

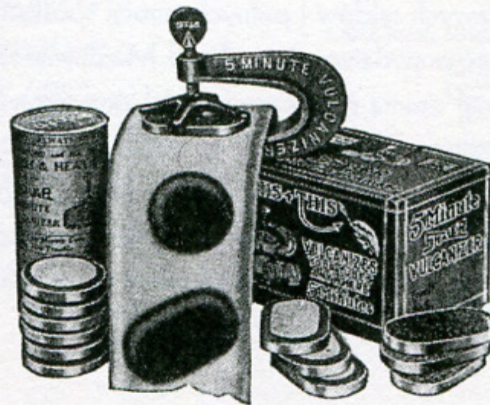
Po tym, co widzieliśmy, czelamy z zainteresowaniem na dalsze spotkania z „Białym Józkiem”. Szłoby tylko, że film jest czarno-biały. Jak wspaniale wyglądałyby te „Harleye” za szybą na barwnej taśmie!

Wanda Wercet

W grudniu dotarły do nas smutne wiadomości z Gdyni i Gdańska: wojsko i milicja rozpędziły demonstrację Polaków domagających się ludzkich warunków życia. Zabito demonstrantów. Zabił ich komunistyczny rząd. Ludzie pragnący wolności zapłacili własnym życiem. Bunt stłumiono. Ludzi znowu zniewolono.

Siedziałem w piwnicy przy moim Harleyu. Przy bohaterach z Gdańska i Gdyni czułem się mały, bardzo mały. Myślałem, jak mógłbym oddać im hołd. I już wiedziałem, że warto robić to, co umiem. Szukać wolności i jechać po wolność! Takie małe ziarnko piasku jak ja przetoczy się niezauważalnie po autostradzie życia.

A gdyby tych ziarenek było więcej i więcej? Trzeba spróbować!



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

ŻYWIŁOWY ROZKWIT POLSKICH KLUBÓW HARLEY-DAVIDSON

Miałem dużą satysfakcję, obserwując w 1971 roku niezwykle i gwałtowne powstanie klubów motocyklowych w Polsce. Setki uratowanych Harleyów pieczołowicie restaurowano. Właściwie już jeden Harley wystarczał, aby paczka kolegów umawiała się, że stworzą klub motocyklowy. Nikt się nie martwił, że obok Harleya klub zrzesza posiadaczy innych motocykli. Ważne było, aby jeździć razem, bawić się razem, a celem były organizowane ad hoc „Zjazdu” motocyklistów.

Klub warszawski był „mekką” dla ludzi z innych miast ogarniętych totalnym zapałem działania we własnym klubie. Prawie wszystkie kluby były nielegalne i wolne. Najwięcej było klubów kilkoosobowych. Zasady obowiązujące w nich były bardzo proste: jeden za wszystkich, wszyscy za jednego – przyjaźń do śmierci, uczciwość do bólu, patriotyzm wolnych Polaków i precz z komuną!

Uczyliśmy naszych kolegów, drukując „Biuletyn Informacyjny”, którego kolejne numery nieregularnie ukazywały się przez kilka kolejnych lat. Początkowo Biuletyn był drukowany na powielaczu spirytusowym, a później na ksero. Był to nielegalny periodyk, nikt z nas nie myślał nawet o cenzurze. Rozdawaliśmy biuletyn najbardziej aktywnym twórcom lokalnych organizacji motocyklowych i licząc na to, że go przeczytają. W ten sposób przekazywaliśmy im wiedzę na temat zasad działania klubu.

My w warszawskim Klubie Harley-Davidson mieliśmy jeden podstawowy cel. Oprócz ciekawych rajdów i pełnych emocji spotkań w Klubie, chcieliśmy zorganizować prawdziwy duży Zjazd Międzynarodowy. Taki, który by lekko wstrząsnął opinią publiczną i został zauważony w kraju i za granicą. Zorganizowaliśmy Zjazd w 1971 roku – nad jeziorem Hańcza koło Augustowa, potem w 1972 roku w Tucholi (Bory Tucholskie) i wreszcie IV Zjazd w roku 1973 w Wolsztynie (70 km na zachód od Poznania). Wolsztyn okazał się najlepszym. Spełnił nasze oczekiwania.

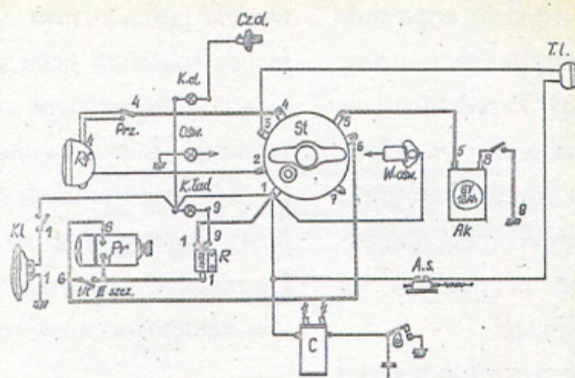


KWIECIEŃ 1971

BIULETYN INFORMACYJNY

Grupa Motocyklowej H - D ULA 42
Sekcji Wyższej Motorowej W.K.S. "LEGIA"

Klub Osiedlowy "EKLDS" MM "Osiedle Starych"
ul. Wapnia Brzoza 13.



Połączenia należy wykonywać linką miedzianą o \varnothing 1 mm. w izolacji igelitowej. Połączenia: 1-1,4-4,5-5,6-6,8, korzystnie jest wykonać kablami o \varnothing 2mm.

- Pr - wyprowadzenie 1 można połączyć z 6 poprzez złącznik III szczołki /umożliwia to zwiększenie ładowania/
- Prz - przełącznik świateł stopowych
- Rz - należy stosować żarówkę odpowiednią do wydajności prądu 6V 25/25W lub 35/35W lub 40/45W przednie światło pozycyjne 3 lub 5W
- St - światło STOP - 15W tylne światło pozycyjne 3 lub 5W
- Ol - osuszniak ciśnienia oleju, przy braku ciśnienia styki zwierają się, zapalając kontrolkę oleju 15W/
- R - regulator, przy niepracującym silniku zwarte są styki 1 i 9, powodując zapalenie kontrolki ładowania
- Ak - 6V najkorzystniejsza jest pojemność 20-30Ah, można stosować dowolne akumulatory 6V łączone równolegle /+/-/+/-/
- Wz - włącznik oświetlenia szybkościomierza /5A/
- A.S - włącznik automatyczny światła STOP
- C - w przypadku braku oryginalnej cewki można stosować dwie równolegle połączone cewki 6V /Wartburg/

W następnym odcinku podam schemat i opisanie instalacji rozbudowanej, z wyposażeniem dodatkowym. /P.L./
opracował Piotr Leitner

KOLEGIUM HARLEYOWCY.

Przekazujemy Wam nasz pierwszy BIULETYN INFORMACYJNY z nadzieją, że ten i wszystkie następne będą "kwalifikacyjnie przyjęte przez Czytelników" - jak się to pisze w artykułach wstępnych pierwszych numerów wszystkich wydawnictw.

Informujemy, że Kolegium Redakcyjne przyjmuje ochotników i nie przewiduje krytyki /tego jessome nie było w żadnym wstępie! Być może. Ale jest./ Uważamy bowiem, że każda krytyka ze strony Kolegów - będzie **sezonową krytyką**, której nie uznajemy jak drogiek dlażnienia. Na zebraniu, na którym zapadła wspólna decyzja wydawania BIULETYNU, umówiliśmy się, że nasz "miesięcznik" redagować będą WSZYSCY HARLEYOWCY i miłośnicy H-D, że swierad będzie WSZYSCIO. co nas interesuje. Tak więc od nas wszystkich zależy treść naszego pisma.

Przekazujemy do wiadomości, że Kolegium Redakcyjne traktuje jako pierwszy wspólny sukces fakt nawiązania kontaktu z wielkimi Przyjaciółmi i Entuzjastą harleyowców, twórcą "Ody do młodości" Adamem Mickiewiczem, który wprowadził nas do Harleya /wydukał miłośny "jeździć konno i kałamazką"/, za który jednak porwalary sobie powtórzyć:

"W słowach tylko chęć widzia
W działaniu - potęga."

KOLEGIUM REDAKCYJNE

Kierownictwu Klubu "Helios" serdecznie dziękujemy za umożliwienie nam wykorzystania sal klubowych i pomoc w powołaniu naszego pierwszego BIULETYNU.

X X

NASZE IMPREZY

Sezon już blisko. Niektórzy już teraz próbują swoje siły, dokreślają staranniejsze śruby i szykują się do wspólnych rajdów. Należy podać ustalony przez naszą grupę kalendarz wyjazdów w maju. Przed każdym wyjazdem będziemy wybierać spośród obecnym kilku harleyowców, którzy będą organizatorami rajdu.

1 - 2 maja 1971 r.

- | | | |
|---------------------|---|--|
| 1 maja, 10.00-14.00 | - | razemwy Zarządu Klubu z harleyowcami z HDO BRNO, |
| 19.30 | - | wieczór klubowy, spotkanie Klubu z Czechami, |
| 2 maja, 10.00-14.00 | - | wyjazd nad Zalew Zegrzyński do ośrodka w Rydu, |
| 15.00-17.00 | - | Przejazd po Warzawie, podjęcie harleyowców z Brna. |

2 maja 1971 r. niedziela

Warszawa	.....	godz. 10.00	km. 38
Wierzbica	.....	godz. 12.00	" 43
Popów Skrzyp	.....	"	43
Popów Kościelne	.....	"	45

Wyjazd nad jezioro przez Bug

Kuligów	.....	godz. 10.00	km. 46
Rydu	.....	15.00-16.00	" 56 obiad
Wierzbica	.....	18.00	"

/W przypadku deszczowej pogody spotkanie w Klubie/

16 maja 1971 r. niedziela

Warszawa	.....	godz. 10.00	
Wyszków	.....	" 11.30	km. 50

Wyjazd przez Puszcze Białe

Wola Nytkowska			
Porąbnie			
Trzcianki			
Wyszków	.....	15.00-16.00	km. 90 obiad
Warszawa	.....	18.00	" 140

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

GOŚCİLISMY HDC BRNO

Na rozpoczęcie sezonu (1 – 2 maja 1971 roku) przyjechali do nas nasi przyjaciele z klubu brnańskiego. Była to pierwsza oficjalna wizyta klubu zagranicznego w Polsce. Przygotowaniami zajęło się wielu członków naszego klubu, bowiem chcieliśmy pokazać się z jak najlepszej strony. Trzeba tu przyznać, że chętnych do organizowania pobytu naszych gości było wiele więcej, niż w rzeczywistości było to potrzebne. Każdy chciał osobiście poznać harleyowców z Brna, każdy chciał brać czynny udział we wszystkich imprezach, jakie zorganizowaliśmy dla naszych gości. Fakt ten dobrze świadczy o naszym młodym jeszcze Klubie.

Nasi koledzy z Brna przyjechali 30 kwietnia o godzinie 18.00. Czekająca na nich naszosa krakowskiej grupa natychmiast wzięła ich pod opiekę. Wspólną kolację zjedliśmy u Łukasza. Po gorącym posiłku nasi goście, trochę zmęczeni drogą, odzyskali wspaniałe humory (co, jak się później przekonaliśmy, jest ich nieodłączną cechą). Przedstawili się nam po kolei: Zdenek Škrobaček – prezydent, Paweł, Petr, Janek, Libor, Janek Škrobaček, Frants, Zdenek i Petr przyjechali samochodem serwisowym, reszta przyjechała na swoich wspaniałych Harleyach.

W pewnym momencie wieczoru Libor wziął do ręki harmonię, którą przywiózł ze sobą, i wszyscy Brneńczycy zaśpiewali dla nas kilka polskich piosenek. Była to absolutna bomba! Następnego dnia (1 maja) pokazaliśmy naszym przyjacielom Warszawę. Obiad zjedliśmy w restauracji „Staropolska” na Krakowskim Przedmieściu, gdzie nasi goście mieli okazję poznać smak tradycyjnych, polskich potraw. Po południu odbyła się parada głównymi ulicami warszawy. Wieczorem spotkanie w naszym Klubie. Na spotkaniu

Zdenek wręczył prezesowi klubu polskiego piękny pamiątkowy puchar. Potem wszyscy Brneńczycy opowiadali o sobie i swoich masyżach i odpowiadali na wszystkie pytania, jakie im zadawaliśmy. Opowiadali o sobie bardzo dowcipnie i bardzo szczerze, tak że zdobyli sobie naszą wielką sympatię. Nastrój spotkania był przyjemny, prawie rodzinny. Przez cały czas nasz fotograf Zbyszek Szczęsny dwoił się i troił. Zrobił naszym gościom mnóstwo zdjęć. Po spotkaniu w Klubie zaprosił nas do siebie Marek, u którego bawiliśmy się z Brneńczykami do późnej nocy.

W niedzielę (2 maja) nasi goście odpoczywali po pełnym atrakcji i trochę w końcu męczącym poprzednim dniu. Sławek pokazał Pawłowi i Jankowi Wilanów, inni byli na 30-tym piętrze Pałacu Kultury i podziwiali panoramę Warszawy. Większą część czasu pochłonął spokojny spacer po Warszawie.

W poniedziałek rano Rysiek i Wojtek odprowadzili gości z Brna do Janek. Nasi przyjaciele odjechali pełni wrażeń i jak zawsze weseli i uśmiechnięci, chociaż jak każde pożegnanie i to było trochę smutne. Bardzo polubiliśmy naszych kolegów z Brna i żalowaliśmy, że przyjechali do nas na tak krótko.

Do zobaczenia w Brnie! O rewizycie w Brnie – w następnym numerze.

Artykuł z Biuletynu HARLEY-DAVIDSON CLUB
WARSZAWA
Wrzesień 1971 roku

3. Trzy ważne sprawy, o których należy pamiętać:

- a/ tam, gdzie jest znak zakazany jazdy przez kaski skian o niebieskim i czerwonym napisie, nie wolno je używać.
- b/ powodem wielu wypadków na zakrętach jest obniżenie prędkości i hamowanie, co jest szczególnie niebezpieczne na drogach jednośladowych.
- c/ na drogach ruchu jednośladowego, szczególnie w rejonach zakrętów, należy uważać na motocyklistę jadącego od siebie, ponieważ niebezpiecznym jest nie zauważyć jego hamowania.

4. Dla ruchu drogowego ważną sprawą jest widoczność / widzialność w warunkach widoczności wpływają na prędkość, a więc na długość drogi hamowania. Zależność między długością drogi hamowania a prędkością kształtuje się następująco /dobre warunki atmosferyczne/:

prędkość 60 km/h	-	długość hamowania	60 m
" 70 "	"	"	70 m
" 90 "	"	"	90 m

Przy szybkościach powyżej 100 km/h powyższe wartości należy zwiększyć o 10% na drogach hamowania w warunkach odpowiadających wartości prędkości. W innych przypadkach obowiązuje długość drogi hamowania w zależności od prędkości. Podaje powyższe uwagi na przykładzie sytuacji na ulicy w Warszawie.

OGŁOSZENIA

Regeneracja umowy Wojtek Bystrowski, nasz harleyowiec.
 Wszystkie kaski HD regeneruje pan Zygmunt Boguski, ul. Świebodzińska 10 - przedni i tylny - poszukuje Jurek Soltanowski.
 Wszystkie rury - gumy, rury wydechowe, klamki - można zamówić u Starożytnego Harleyowca w Warszawie na ul. Bema 71.
 Harleya 750 VLA20 odetgni Piotr Książkowski, odetgni także skrajnie biegów. Tel. 25-52-01 w. 3.
 Harleya 1150 /główny-buły 24VE/ i oszczędź do tego modelu poszukuje Piotr Leitner. Tel. 32-10-70.
 Śruby, tulejki itp. detale do HD dostarcza Ryszard Wiśniewski /Amerykanie i naszego Klubu/.

KORRESPONDENCJA HARBARIJNA

W ciągu ostatnich kilku miesięcy przeżyliśmy wiele listów i informacji z zagranicą. Wiele z nich dotyczyło naszego harleyowego środowiska w Czechosłowacji i przedstawicieli klubów z Bratysławy.

W przesyłanych nam informacjach dominują plany na sezon 1971. Główną atrakcją są Zjazdy Harleyowców. Każdy klub urządza w sezonie jeden zjazd, a terminy ugađniane są listownie z klubami z innych krajów; niektóre sloty mają swoją tradycję, jak np. zjazd w Czechosłowacji w czasie świąt Waskiejnocy przez klub z Hamburga. Oprócz tych imprez, które są "gwóździem sesonu", kluby urządzą wyjazdy weekendowe jedno- lub dwudniowe. Mają one ogromne powodzenie wśród członków klubów, a świadczą o tym przyjeździe do nas zdjęcia.

W listach wyszła się duże zainteresowanie naszą grupą. Nasi kolesi w zagranicy byli bardzo zadowoleni z faktu istnienia takiej grupy w Polsce, a teraz często proponują nam pomoc. Jest to oczywiście dla nas bardzo miłe.

Oprócz serdeczności, jaką żywią do siebie wszyscy harleyowcy, nie brak także w korespondencji słów koleśdackiej krytyki. W miesięczniku klubu holenderskiego ukazał się artykuł opisujący zjazd harleyowców w Hamburgu. Treść przesyłał, że nie uczestniczył autor artykułu na organizatorach tego zjazdu przyjeźdźców "suchoj nitki". Z drugiej strony harleyowcy z Hamburga sami przyznali się do niemiędziej organizacji i ochę w przyjaźni urządźd sioz bezbzdędnie.

W kilku ostatnich listach zapowiedzieli swój przyjazd do Polski harleyowcy z Czechosłowacji i Holandii. HARLEY KIDA BHP0 przyjeździe na Zjazd Harleyowców Polskich. Postronny się przyjeździe wszystkich naszych kolegów z przeważnie staropolską gościnnością!

W.B.

ALU BOHAI ...

Kolega Piotr Z. /artysta-harleyowiec, harleyowiec-arysta lub artysta-plastyk-harleyowiec/... tymczasem trudno ustalić dokładnie / stworzył nowy wzór gałki dźwigni zmiany biegów, który ładnie przypomina ... pód cytrynki. Jednak po dłuższej obserwacji - model nowego gałki inne skożerzenia. Jeszcze ładniejsze.

STRAWY "LEGII"

Harleyowcy, którzy ochę wstąpić do Sekcji Turystyki Motocyklowej W.K.S. "LEGIA" proszeni są o opłacenie się do kol. Wojtka Echilczuka, wyjeżdżenie deklaracji, opłatę wpisowego /70 zł/ i opłatę aktywności /5 zł/ co najmniej na pód roku z góry. Koszt legitymacji - 10 zł.

W.K.S. "LEGIA" /Sekcja Turystyki Motocyklowej/ dysponuje własnym warsztatem /ul. Przemysłowa 19/, czynnym od niedawna w godz. 16.00 - 20.00, w soboty 13.00 - 17.00. Koszty korzystania z warsztatu - 10 zł na godzinę. Z warsztatu korzystają mogą tylko posiadacze legitymacji S.T.M. "LEGIA" z opłaconymi składkami na miesiąc pódwójnie.

Sekretariat S.T.M. czynny jest w czwartki w godz. 17.00 - 19.00 przy ul. Myśliwskiej pod trykotami kurtki "LEGII". Sekretarz - Bogusław Staworski.

S. LEGION HARBARIJNY:

R. S. Leon Białecki, Wojciech Białecki, Andrzej Białecki, z r. inż. Wła. Paszak, mgr inż. Stanis Paszak, Piotr Leitner, Marek Bobolowski, Witold Persyko, Piotr Sawonik, Jerzy Tomaszewski, Ryszard Wiśniewski, Alicja Białobok, Zbigniew Skocny.

PEŁNI IMIENIA MOTOCYKLISTÓW Warszawa, dn. 6.04.1971 r.

KALENDARZ KLIMINACJI TMMP - 1971 /obowiązuje/

Data	Organizator	Adres Organizatora	P-kty startowe	Nota
15-16.05.	ZO-PEM RW LES	SIEBONA GÓRA ul. Warokiego 25	Strzelce Golegów	Głębokie
16-17.05.	OKS PEM	OLSZYŃ ul. Pieniężnego 10	Międzygórze Ostróda	Olzsyń
26-27.05.	Klub Motocyklowy "Pionier"	JUBIL ul. S. Prusa 8	Janów Radzyn Podlanski	Puławy
10-11.07.	OKS PEM	KATOWICE ul. Mariacka 8	Parowisko Góry Ogrodzinskie	Przewyśle
24-25.07.	STW WSK "LEGIA"	WARSAWA ul. Łazienkowska 3	Pieck Sochaczew	Warszawa
1-2.08.	PEM "JUMAR" NAKŁO	BYDGOSZC ul. Jagiellońska 17	Stupa	Bydgoszcz
2. samochody				
15-16.05.	AWTORITARIUM PODLASKI	BYALYSOK ul. Lenina 19	Agryzyniec Drochoczym	Byłocin
25-30.05.	AWTORITARIUM ZŁOTY ŁÓDZ	ŁÓDZ ul. Sienkiewicza 56	Łódź /3 trasy/	Uniejów
7	AWTORITARIUM WIELKOPOLSKI	POZNAŃ ul. Wielkopolskiej 16	?	?
1-2.06.	OKS PEM	OPOLA ul. Powst. Śląskich 16	Radom Lubliniec Brzeg	Katowice
12-13.06.	SK "WARGERDA"	BYDGOSZ ul. 3 Maja 6	Jarocin Błoc	Byłocin
26-27.06.	AWTORITARIUM KOSZALIŃSKI	KOSZALIN ul. Podgrodzie 48	Wieliczyn Malbork Tuchola	Kościerzyna
FINAL TMMP-1971				
18-19.09.	ZO-PEM OKS	KATOWICE ul. Świętokrzyska 10	Wawa Mał. Wolbrom Zwoleń	Siedliska Wielka

Wykonano w powiatarni ZO-PEM Nakład 100 br.

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA







Powieść w odcinkach - c.d.n.

espe
TOMASZ SZCZERBICKI
Polskie samochody osobowe z lat PRL

SAMOCHODY W PRL
PŁECZ O MOTORYZACJI I NIE TYLKO...
Lyrana

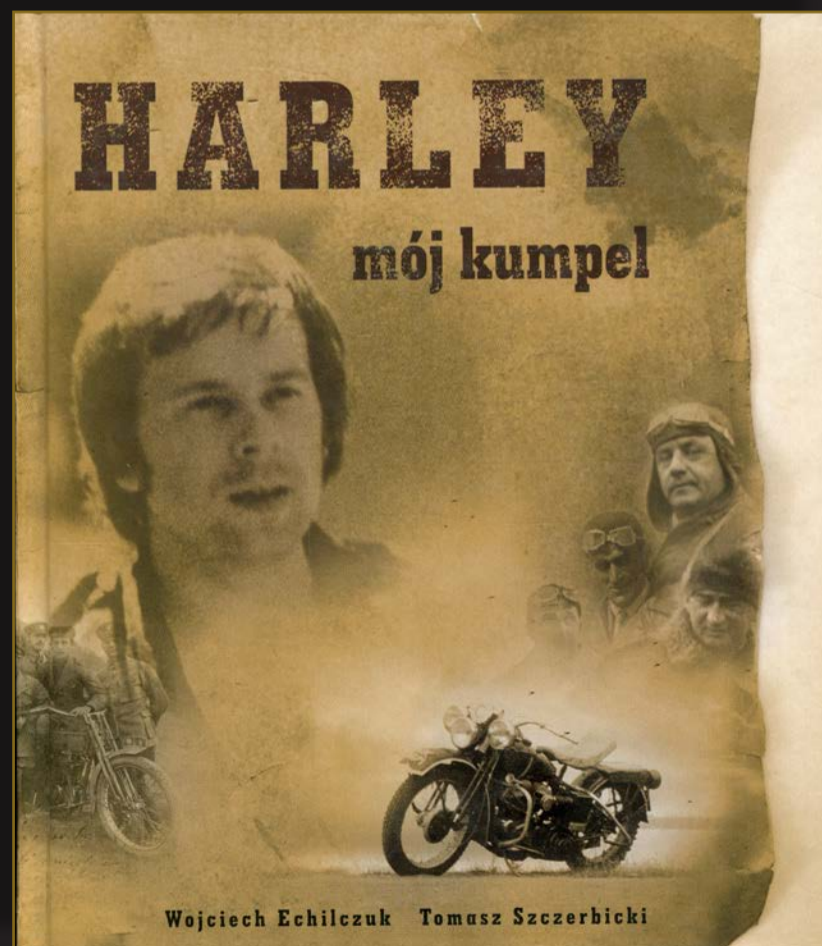
SAMOCHODY W PRL
PŁECZ O MOTORYZACJI I NIE TYLKO...
Warszawa

MOTOROWERY W PRL
PŁECZ O MOTORYZACJI I NIE TYLKO...

SAMOCHODY W PRL
PŁECZ O MOTORYZACJI I NIE TYLKO...
PROTOTYPY

MOTOCYKLE W PRL
PŁECZ O MOTORYZACJI I NIE TYLKO...

espe
Książek z 40% rabatem szukajcie na www.vesper.pl



Już niebawem ukaże się limitowane
wznowienie kultowej książki:
Harley mój kumpel

Będzie dostępne w sprzedaży
wysyłkowej w naszej redakcji.

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

Znasz lepszy pomysł na
motocyklowy prezent?

Złot Motocykli

ROYAL ENFIELD CLUB POLAND

06-08.08.2021

Osada Puszczańska
Tułowice k/Sochaczewa

