

SERBIA • ARMENIA • AUSTRALIA • SŁOWENIA • WĘGRY  
AUSTRIA • WŁOCHY • WARSZTAT PODRÓŻNIKA

CO JEST NIE TAK Z...  
SCREW IT, LETS RIDE!

GRUDZIEŃ 2022

# ROAD of ADVENTURE

NUMER 6



# PISZĄ DZIŚ DLA WAS

FREEBIRD RIDER



MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



GARY WOOD



ADV HOPPERS



YET ANOTHER BIKERS

CHCESZ DOŁĄCZYĆ DO GRONA OSÓB  
WSPÓŁTWORZĄCYCH TEN MAGAZYN?  
NIC PROSTSZEGO! NAPISZ DO NAS  
PRYWATNĄ WIADOMOSĆ NA NASZYM  
FANPAGE NA FB LUB MAILA NA ADRES  
[ROA@ROADOFADV.COM](mailto:ROA@ROADOFADV.COM)



## OD REDAKCJI

Czołem!

Składając najnowszy, grudniowy, numer naszego magazynu, zorientowaliśmy się, że w zasadzie zaraz minie rok, odkąd wpadliśmy na pomysł jego założenia, a wydanie, które właśnie czytacie jest jubileuszowe. Przez ten czas opublikowaliśmy 6 magazynów, prawie regularnie, co dwa miesiące. Grono czytelników zebrało się też niemałe, bo prawie 30 tysięcy osób na całym świecie przeczytało ostatnie wydanie. Road of Adventure możemy już spokojnie nazwać międzynarodowym magazynem podróżniczym, co nas bardzo cieszy i jesteśmy z tego bardzo dumni. Chcielibyśmy Wam - drodzy Czytelnicy - podziękować za to, że byliście przez ten czas z nami i mamy nadzieję, że wciąż z nami zostanieie. Podziękowania należą się także wszystkim Autorom - bo bez nich sami byśmy nie dali rady. Dziękujemy!

Ten numer jest również numerem świątecznym, dlatego też, korzystając z okazji, chcielibyśmy wszystkim Wam życzyć Wesołych Świąt w ciepłej, rodzinnej atmosferze, mnóstwa motocyklowo-podróżniczych prezentów pod choinką, a także spełnienia marzeń w nadchodzącym 2023 roku!

Lewa w górę!

*Karolina Kowalska*

ZOSTAŃ PATRONEM  
ROAD OF ADVENTURE



REDAKCJA:

Redaktorka naczelna - Karolina Kowalska

Skład i opracowanie graficzne - Szymon Zobniów

WYDAWCA: Road of Adventure, Smáratún 28, 230 Keflavík, Iceland, PHONE: +354 6639467, EMAIL: [roa@roadofadv.com](mailto:roa@roadofadv.com), WWW: <https://www.roadofadv.com>

Wszystkie artykuły, zdjęcia i inne materiały publikowane w magazynie "Road of Adventure" chronione są prawami autorskimi. Powielanie, kopiowanie, przedruk lub inne użycie całości, bądź też części publikowanych tutaj materiałów, wymaga wcześniejszej zgody właścicieli praw autorskich. Chcesz ją uzyskać? Skontaktuj się z nami pisząc na adres [roa@roadofadv.com](mailto:roa@roadofadv.com)  
Zdjęcie na okładce: Screw it, lets ride!

STRONA 6

## Co jest nie tak z... **SCREW IT, LETS RIDE!**

WYWIAD

Autor: Szymon Zobniów

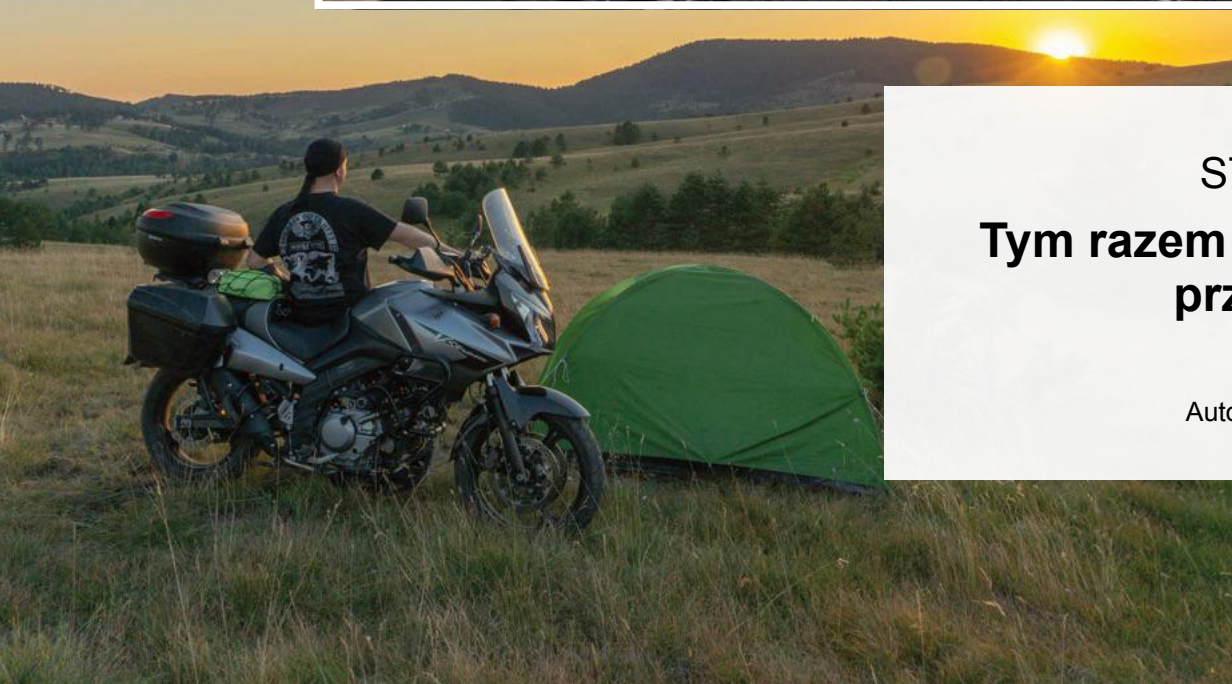


STRONA 16

## Tym razem nie tylko przejazdem

SERBIA

Autor: Freebird Rider

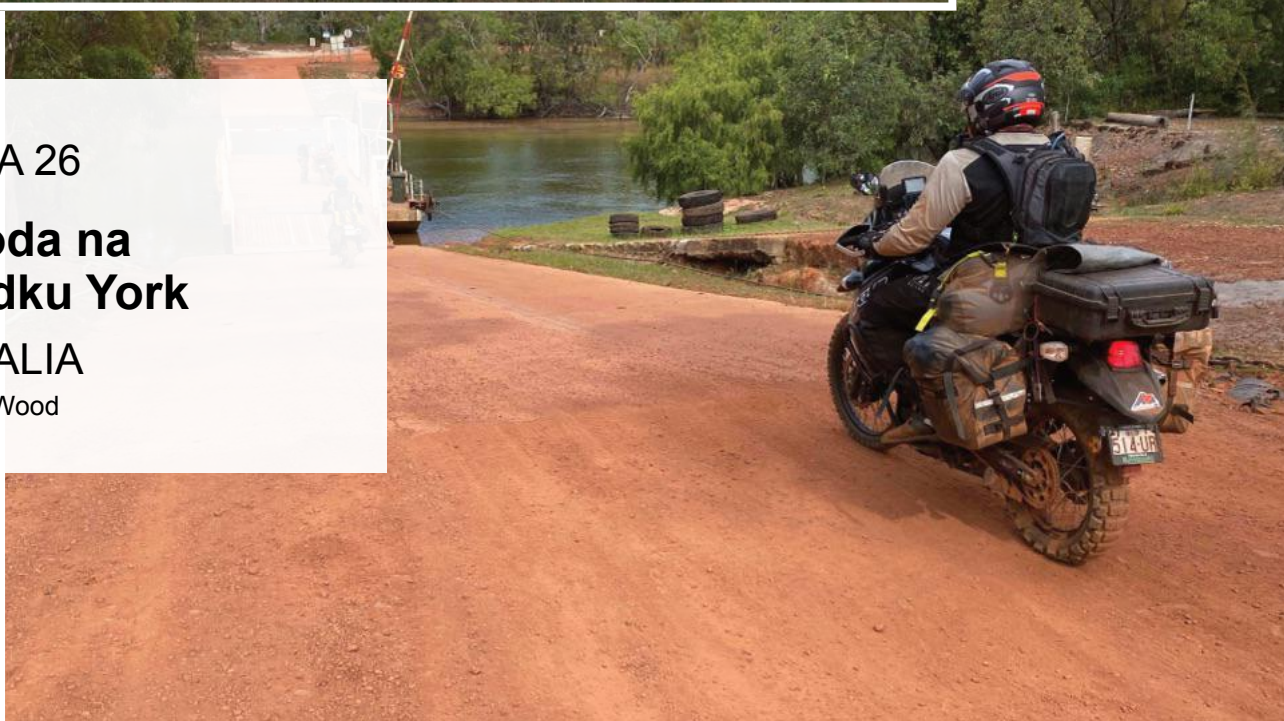


STRONA 26

## Przygoda na Przylądku York

AUSTRALIA

Autor: Gary Wood





STRONA 48

## Armenia, kraj 1001 kościołów

ARMENIA

Autor: Mała i Duży w Podróży



STRONA 64

## Na V-Stromie po Europie Środkowej

AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WEGRY

Autor: Yet Another Bikers

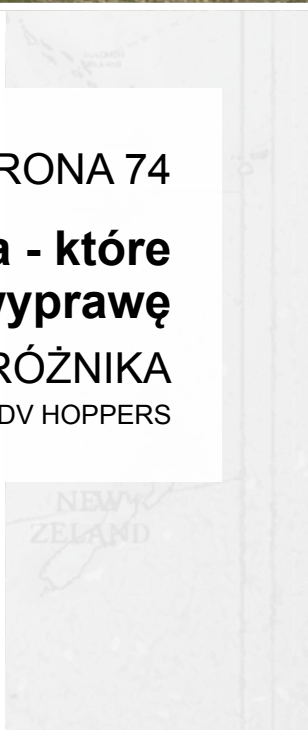


STRONA 74

## Narzędzia - które zabrać na wyprawę

WARSZTAT PODRÓŻNIKA

Autor: Joris de Poortere / ADV HOPPERS



# SCREW IT, LETS RIDE!

GRZEGORZ I ELA, OD LAT WIERNI MARCE HARLEY-DAVIDSON PODRÓŻUJĄ PO CAŁYM ŚWIECIE DZIELĄC SIĘ Z CZYTELNIKAMI OPISAMI SWOICH WYPRAW NA BLOGU, YOUTUBE I W MEDIACH SPOŁECZNOŚCIOWYCH. W TEJ CHWILI RAZEM PRZEMIERZAJĄ AMERYKĘ POŁUDNIOWĄ. PRZECZYTAJCIE CO Z JEST Z NIMI NIE TAK...

Zdjęcia: SCREW IT, LETS RIDE  
Wywiad przeprowadził SZYMON ZOBNIÓW





### **Jak to się u Was zaczęło? Kto kogo zwerbował do podróżowania motocyklem? Jaki był Wasz pierwszy motocykl?**

Zaczęło się zanim się jeszcze poznaliśmy. Pierwszy motocykl Grześka to kupiony w 2007 roku Softail Custom '98, oczywiście, Harley-Davidson i tak już zostało po dziś dzień. To na nim rozpoczynał swoje pierwsze podróże po Wyspach Brytyjskich, gdzie wtedy mieszkał i pracował. Później, po powrocie do Polski zaczęły się wypadki po Europie, samotny wyjazd do Turcji, miała być też Gruzja, ale niestety wycieczka zakończyła się na zgubionej gdzieś na stacji benzynowej karcie kredytowej... Ela z kolei nie miała wcześniej ciągot do prowadzenia motocykla, ale od najmłodszych lat lubiła jeździć z przyjaciółmi jako pasażerka. Poznaliśmy się w 2013 roku i naszym pierwszym wspólnym wyjazdem była podróż do Austrii na European Bike Week, wówczas na Softailu. To była dla nas taka przejażdżka sprawdzająca (żartuje Ela) i od razu wiedzieliśmy po tej podróży, że wspólne jeżdżenie na jednym motocyklu, klimaty namiotowe, to jest coś dla nas. Dlatego też w 2014 roku zaplanowaliśmy dłuższą trasę, miesięczną, na półwysep Iberyjski - to była nasza pierwsza wspólna podróż na Electra ultra Limited 2014. Objechaliśmy później południowy wschód Europy i tak jakoś się to dalej potoczyło. W 2017 roku po raz pierwszy wybraliśmy się wspólnie za ocean, objechaliśmy Stany Zjednoczone na kupionym tam Harleyu Electra Glide z 1997 roku, motocykl po tej podróży został tam na miejscu, a my wróciliśmy po jakimś czasie do USA, aby przepłynąć z nim na Kubę i pojeździć na wyspie o której długo marzyliśmy. Po tej wyprawie Electra stała się dla nas jak członek rodziny, więc zafundowaliśmy jej

podróż do Polski, aby tutaj na miejscu wyremontować ją generalnie i przystosować ją do bardziej „advenczerowego” jeżdżenia, o ile można to w ogóle zrobić. W 2019 z powrotem wróciliśmy z nią do Stanów, tym razem, aby zrobić tripa przez całą Amerykę Centralną. Plan był taki, że po tej podróży wrócimy na pół roku do Polski, a następnie będziemy kontynuowali naszą wyprawę dalej - przez Amerykę Południową, ale niestety nadeszły czasy covidowe i utknęliśmy w naszym kraju. Ponieważ nasza Elektra została w Panamie, dzięki uprzejmości Liberator H-D Warszawa udostępniono nam w 2021 roku nowość ze stajni HD czyli Pan Americę i na tym motocyklu zrealizowaliśmy 5 tygodniową wyprawę po Skandynawii. Ten motocykl bardzo dobrze się sprawdził, polubiliśmy się z Pan Américą tak, że postanowiliśmy właśnie na tym modelu HD kontynuować naszą podróż po Ameryce Południowej.

### **No właśnie, zmieniliście motocykl na Pan Americę. Po można powiedzieć dość długim okresie jej użytkowania co możecie powiedzieć o różnicach w jeździe w stosunku do Waszych wcześniejszych modeli HD? Jak się sprawuje? Jak jest z dostępnością akcesoriów?**

No, to jest diametralna różnica. Oprócz loga ten motocykl ma niewiele wspólnego z motocyklami do których marka przyzwyczaiła nas na przestrzeni minionych lat. Inna jest pozycja za kierownicą, siedzi się całkowicie wyprostowanym, inne prowadzenie, inaczej brzmi, to jest całkowicie inny silnik. Obojgu nam świetnie się na nim jeździ i jesteśmy bardzo zadowoleni z tego motocykla. W turystyce

wyprawowej daje wiele nowych możliwości w stosunku do Electry a przy tym dużo frajdy z jazdy. Jeżeli chodzi o akcesoria, to zaczyna się tego pojawiać coraz więcej na rynku. Coraz to nowe firmy zaczynają produkować dodatki do tego modelu, jak chociażby Touratech czy Wunderlich. Korzystamy z kilkunastu akcesoriów które niewątpliwie podnoszą komfort podróżowania i dodatkowo zabezpieczają motocykl przed różnego rodzaju uszkodzeniami.

**Wasi stali czytelnicy wiedzą, że mieliście przygodę z pompą paliwową w Ameryce Południowej, zapewne z powodu słabej jakości i zanieczyszczeń w paliwie w tamtym rejonie. Jak z dostępnością części do HD? Jakież inne awarie się też zdarzały?**

Tutaj w Ameryce Południowej ( ale i w całym świecie po pandemii ) zdarzają się problemy z dostępnością części nie tylko do Harleya ale również do innych marek w branży motoryzacyjnej. Nam się szczęśliwie poukładało i dzięki pomocy można powiedzieć 3 dealerów HD udało się tą pompę wysłać z USA w przeciągu zaledwie tygodnia, co jak na tutejsze warunki jest rzeczą wydawałoby się niemożliwą. Niestety jakość paliwa tutaj jest różna, a jak się źle trafi, to trzeba się liczyć z problemami, dlatego też najlepiej z góry, przed podróżą, wyposażyć się w dodatkowe filtry paliwa. Gdy wyruszyliśmy, na rynku nie było jeszcze takiego produktu, ale w Santiago, w Chile, gdzie niedługo będziemy, mamy nadzieję, że do nas dotrą. Póki co, ta awaria pompy paliwa była jedyną awarią jaka nam się przydarzyła i oby tak zostało. :)

**Jaki macie na codzień tryb podróżowania? Jeździcie codziennie? Czy też urządzacie sobie dłuższe postoje?**

To się u nas zmieniało z biegiem lat. Nasza podróż po Stanach była dość dokładnie zaplanowana, może nie z miejscami noclegowymi, ale ze względu na ograniczony czas i chęć zobaczenia wielu miejsc, musieliśmy to dobrze przemyśleć. Mieliśmy z góry zakupione już bilety powrotne, a trzeba było w razie czego mieć także kilka dni na nieprzewidziane zdarzenia czy awarie. Wtedy udało nam się wszystko fajnie spać i wszystko się udało, ale wiemy teraz, że było w tym wiele szczęścia, na które nie zawsze można liczyć. Po Ameryce Środkowej, która to podróż rwała dwa miesiące, zaczęła w naszych głowach kiełkować myśl o takiej długoterminowej wyprawie, o niespiesznym zwiedzaniu, delektowaniu się jazdą i zwiedzaniem. Dlatego też teraz, obecna podróż przez Amerykę Południową ma ogólne ramy czasowe tylko (ma trwać około roku), więc na każde państwo, jakie odwiedzamy możemy poświęcić więcej czasu. Wydawało nam się, że to będzie dużo, a jednak teraz wiemy, że to nam się tak naprawdę tylko wydawało. Nie da się jeździć codziennie, tzn. owszem da się, przez jakiś czas, ale w końcu człowiek robi się zwyczajnie zmęczony i trzeba zrobić postój,

żeby się zregenerować. Teraz jeździmy maksymalnie po 2-3 dni, a czasami nawet i jeden dzień, i tyle samo odpoczywamy w jakimś miejscu, zwiedzamy okolice, nadrabiamy opóźnienia we wrzucaniu informacji i zdjęć dla ludzi śledzących nas w social mediach. I wydaje nam się, że takie podróżowanie jest najlepsze - nic na siłę, na spokojnie.

**Planujecie co chcecie zobaczyć z wyprzedzeniem? Czy też idziecie na żywioł i na bieżąco ustalacie gdzie będziecie jechać? Jakież pinezki na mapie?**

Pinezek mamy całą masę i zawsze tak było. Planujemy co chcemy zobaczyć, ale i tak, w większości jest to improwizacja. Zastanawiając się gdzie jedziemy, myślimy raczej o regionach czy okolicach, które chcemy zobaczyć, a nie o



konkretnych miejscach. Czasami to planowanie okazuje się i tak nic nie warte, bo na bieżąco musimy zmieniać naszą trasę i jej ramy czasowe, chcąc dostosować się do zaistniałych okoliczności. Jak choćby w Peru, w Limie, gdzie mieliśmy zatrzymać się na szybki serwis motocykla, wymiany płynów, itp., a okazało się, że tydzień po naszej zaplanowanej wizycie ma się odbyć w Cusco zlot właścicieli motocykli HD. No przecież nie mogliśmy przepuścić takiej okazji do spotkania innych miłośników tej marki, więc pojechaliśmy z ekipa Club Harley Davidson Peru do Cusco, aby móc w tym evencie uczestniczyć, a później musieliśmy nadrabiać i improwizować, aby zobaczyć to, co w tym czasie mieliśmy zaplanowane. Wszystko się zmieniło, ale warto było, świetna impreza,







rewelacyjni ludzie, zawarte wspaniałe przyjaźnie, a przecież to jest ważne, a nawet najważniejsze w podróżowaniu. I tak jest w większości krajów, często zostajemy gdzieś właśnie ze względu na poznanych ludzi, z którymi chciałoby się dłużej pobyc. Ciężko jest więc jakoś bardziej dokładnie planować trasę, bo to często się zmienia się ze względu na okoliczności.

**Spotykacie dużo ludzi na swojej drodze. Utrzymujecie z nimi później jakieś bliższe relacje? Jak to jest z dogadywaniem się, jak u Was z hiszpańskim, głównym przecież językiem w Ameryce Południowej?**

Hiszpańskiego uczyliśmy się przed podróżą, aczkolwiek nie ma co ukrywać, że daleko nam do ideału. W podstawowych sprawach się dogadujemy, tak, żeby opowiedzieć coś także o sobie, skąd jesteśmy i dokąd jedziemy, ale za prowadzenie dysput filozoficznych się nie zabieramy. :)

Większość osób, z którymi nawiązujemy dłuższe relacje, to jednak ludzie z środowiska motocyklowego, których spotykamy na swojej drodze.. Z tym osobami po prostu siłą rzeczy

więcej czasu spędzamy i mamy wspólną nić porozumienia, wspólne tematy. Nie wiemy jak bardzo zamkniętym w sobie człowiekiem trzeba by było być, żeby w Ameryce Południowej nie złapać kontaktu na codzień z ludźmi, choćby na ulicy. Oni są bardzo otwarci i przyjaźni, że rozmowa przebiega zupełnie naturalnie, bez problemów. Mieliśmy okazję poznać kilku naszych rodaków z Polski, mieszkających tu, w Ameryce Południowej - w Kolumbii, Ekwadorze, czy w Boliwii. Takie spotkania zawsze bardzo miło wspominamy, bo przecież nie jest codziennością usłyszeć nasz język ojczysty po drugiej stronie świata.

**Trochę już przejechaliście w czasie swoich podróży. Jakbyście mieli wymienić jeden kraj, z którego macie najgorsze wspomnienia i jeden kraj z którego najlepsze, to które byście wybrali?**

Jeżeli chodzi o najgorsze, to nie ma takich. Nie możemy jednoznacznie wskazać jakiegoś kraju, który by nam się nie podobał. Nawet nie przychodzą nam do głowy żadne sytuacje, które byłyby przez nas jakoś niemiłe wspomniane. Każde złe wspomnienia blakną przy tych dobrych, a tych jest naprawdę dużo. Za to



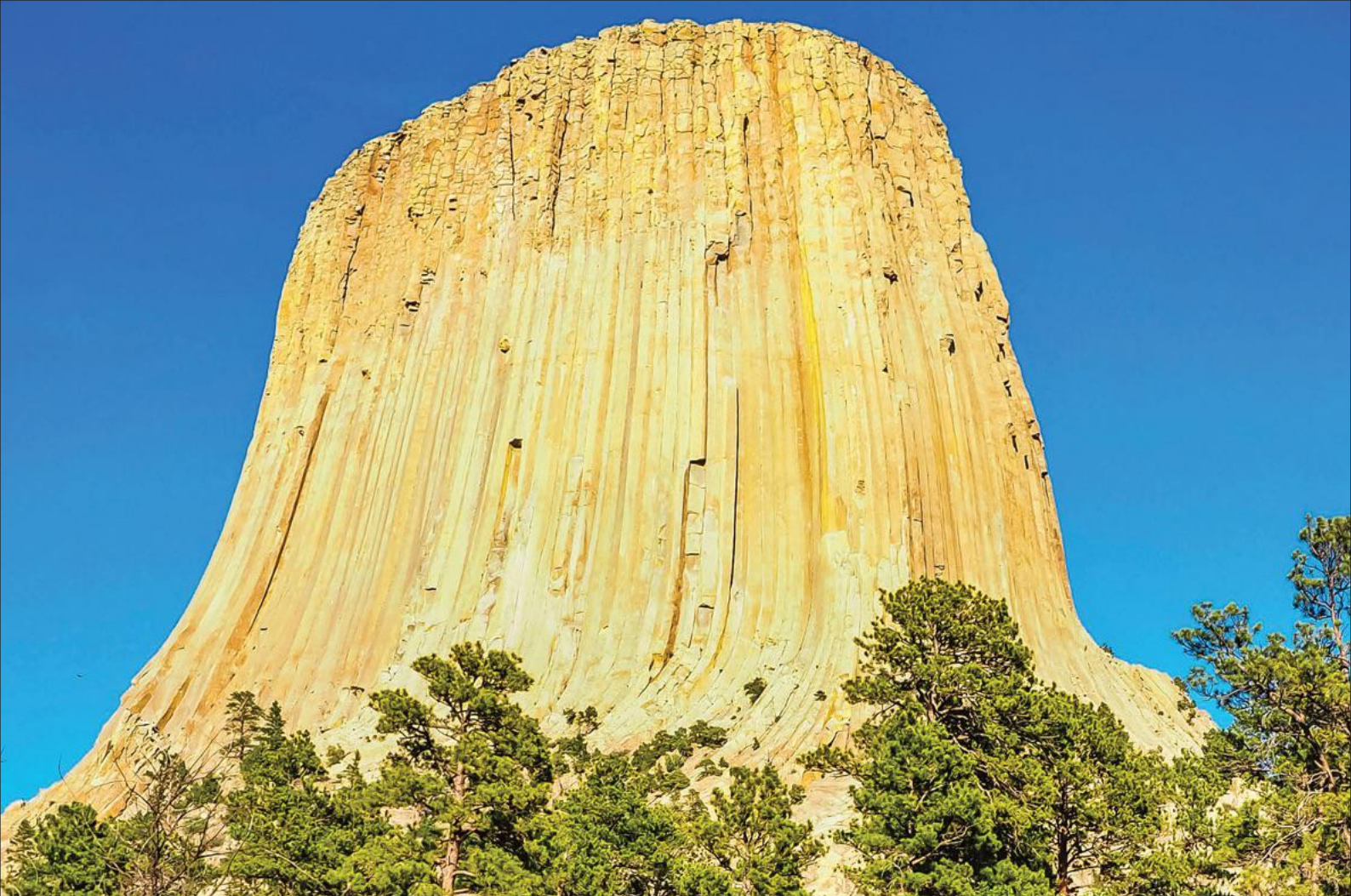
krajem, który na chwile obecną najlepiej wspominamy, jest Peru. To naprawdę raj - głównie dla motocyklistów. Każdy dzień w Peru był naszpikowany pozytywnymi emocjami do tego stopnia, że czasami byliśmy nimi aż zmęczeni. Dzień w dzień, pozytywne bodźce od rana do wieczora. Jak już zjeżdżasz z jednej, pięknej drogi i myślisz „to było wspaniałe przeżycie”, to za chwilę wjeżdżasz na kolejną, która wydaje ci się jeszcze piękniejsza, zawsze coś cię zaskoczy. Poza tym ludzie i jedzenie, bo nie ma co ukrywać, ważną częścią podróży są także smaki, które się poznaje, i które na długo pozostają w pamięci. Tak samo jak Meksyk, który niestety przejechaliśmy na szybko, a który zaskoczył nas i zauroczył oprócz smaków swojej kuchni, także swoją tradycją i kulturą, widoczną na każdym kroku. Kiedyś mamy nadzieję, że tam wrócimy na dłużej.

**No to jak już zeszliśmy na temat jedzenia to powiedzcie coś o tym więcej. Sami gotujecie w podróży, czy też staracie się poznawać lokalne smaki? Jakies ulubione dania?**

Ciężko tak odpowiedzieć jednoznacznie, wszystko zależne jest od kraju, w którym jesteście. Na pewno Meksyk, o którym

wspominaliśmy urzekł nas swoimi potrawami i tam staraliśmy się jak najwięcej jeść w małych, ulicznych stoiskach. Zawsze staramy się próbować lokalnych dań, najczęściej w lokalnych barach, rzadziej w restauracjach, bo poznanie miejscowych specjałów, to także najlepsza droga do poznania danego kraju. Owszem we własnym zakresie także gotujemy, jeżeli śpimy gdzieś na dziko, z dala od jakiegokolwiek miejscowości, ale bardzo często o wiele taniej jest zjeść w małej, lokalnej knajpce. Tym bardziej, że w zasadzie od Kolumbii do Boliwii można bardzo tanio kupić tzw. „obiad dnia”, składający się z 3-4 dań do wyboru. Z drugiej strony, może tylko naszym zdaniem, ale wydaje się, że gdzieś ucieka im tutaj ich potencjał. Dania są bardzo często jednorodne, co dziwne przy takiej mnogości dostępnych, lokalnych składników. Bardzo na przykład brakuje nam w Ameryce Południowej warzyw, które mamy wrażenie, że traktowane są tylko jako ozdoba, a nie część posiłku. Zaskoczyła nas tutaj na przykład Kolumbia, gdzie warzyw i owoców jest wszędzie mnóstwo, a na talerzach obiadowych tego nie widać. Z kolei mile zaskoczyło nas Peru, z dość bogatą kuchnią, w której czuć duży wpływ smaków azjatyckich. Jednym z dań, które bardzo przypadły nam do







gustu było anticuchos. To danie może być wykonane z każdego rodzaju mięsa, jednak nam najbardziej smakowało to zrobione z grillowanego serca wołowego, naprawdę kawał dobrego mięsa. Albo też pachamanca, danie, które jedliśmy w peruwiańskich górach, przygotowywane w dołach w ziemi, otoczonych gorącymi kamieniami, trochę przypominające polskie pieczonki. No i soki, te świeżo wyciskane ze świeżych owoców, które możemy pić litrami.

### **Na motocyklu nie ma za dużo miejsca. Jak Wam się udało spakować w tak długą podróż i co w ogóle ze sobą zwiźliście?**

Może nie zawsze to widać, ale nasz motocykl jest naprawdę solidnie obładowany. Czasami jak robimy sobie wycieczki po trudniejszych technicznie trasach offroad, to zostawiamy część sprzętu w miejscu gdzie nocujemy i do którego na wieczór wracamy, więc na naszych zdjęciach i filmach wydawać by się mogło, że niewiele mamy rzeczy ze sobą, ale tak nie jest. Nasz bagaż, to tak naprawdę trzeci pasażer na naszym motocyklu, bo jest tego około 80 kg. Przed wyruszeniem solidnie staraliśmy się przygotować na to, co może nas spotkać, co może być nam potrzebne w czasie wyprawy i wydaję nam się, na chwilę obecną, że nie mamy ze sobą rzeczy zbędnych, których nie używamy. Część z rzeczy, które w czasie podróży uznaliśmy, że nie będą nam potrzebne, po prostu wysłaliśmy z Peru paczką do domu, do Polski, ale głównie były to pamiątki, które zebraliśmy do tej pory. Mamy oczywiście ze sobą sprzęt kempingowy, namiot, kuchenkę, śpiwory. Mamy apteczkę, narzędzia motocyklowe i ewentualne części zamienne, mamy zapas oleju motocyklowego, rzeczy i ubrania osobiste, o ubraniach motocyklowych chyba nie trzeba wspominać. No i coraz więcej miejsca w naszych bagażach zabiera nam elektronika. Jak się na to popatrzeć z boku, to robi się z naszego Harleya taki wóz cygański. :)

### **Pytanie, które zapewne bardzo często słyszycie. Nie wygraliście na loterii, nie dostaliście spadku, więc skąd bieżecie pieniądze na Wasze podróże?**

W życiu trzeba sobie jakoś ustawić priorytety i nie da się mieć wszystkiego - to jest chyba sentencja odpowiadająca najlepiej na pytanie o fundusze. Pracując, odkładamy każdy możliwy grosz myśląc o podróżowaniu, nie kupujemy rzeczy niepotrzebnych, nie wydajemy na zbędne rozrywki, nie jeździmy na wakacje. Wszystko co robimy, robimy z myślą o przyszłych wyprawach. Poza tym trzeba rozróżnić podróżowanie długoterminowe od zwykłych wakacji. Nie da się ich porównać kosztowo. Wiele osób myśli, że kilku miesięczna podróż będzie ich kosztować wielokrotność 2-tygodniowych wakacji, a wcale tak nie jest. Najdroższa wiadomo jest zawsze logistyka, przetransportowanie siebie i motocykla na miejsce docelowe i z powrotem, koszty zakupu benzyny i opłat wjazdowych do danych krajów. W czasie samej jazdy można już wiele oszczędzić, choćby spać na dziko w namiocie zamiast w hotelu, żywić się we własnym zakresie lub w tanich knajpach, zamiast w droższych restauracjach. Bardzo często odmawiamy sobie także niektórych atrakcji. Ktoś

może powiedzieć „ale co to jest te 5 czy 10 dolarów za wejście do muzeum czy lokalnej atrakcji?” - OK, ale tych muzeów i atrakcji po drodze mamy 500 jeśli nie więcej. Gdybyśmy chcieli do każdej wejść, to szybko byśmy zrujnowali nasz budżet. Często trzeba wybierać co jest dla nas ważne do zobaczenia, a co możemy sobie odpuścić. Każdy, kto ma ustawione priorytety na podróżowanie może to robić, po prostu zamiast kupna nowego komputera, telewizora czy samochodu - odłóżcie te pieniądze na podróżowanie. Przygotowując się do podróży także można sprawdzić w internecie, co i ile w danym kraju kosztuje. Jesteśmy wtedy w stanie mniej więcej oszacować koszty wyjazdu. Nasz budżet dzienny staramy się zamknąć, mniej więcej, w kwocie 30 USD i póki co nam się to udaje.

### **Na koniec jakbyście mieli zachęcić ludzi do pójścia w Wasze ślady, to co byście im powiedzieli? Warto?**

Nie ma rzeczy niemożliwych. Jeżeli czegoś w życiu chcesz, to zawsze znajdziesz sposób, żeby to osiągnąć. A czy warto podróżować? Oczywiście że warto, świat jest piękny, ludzie są cudowni, to czego można doświadczyć w podróży, nie zobaczycie na żadnym zdjęciu, w żadnym materiale wideo. Zamiast zachęcać, trzeba bardziej ludzi ostrzec, że jak zaczniecie podróżować, to już nie będziecie chcieli przestać!





EUROPA

SERBIA

# TYM RAZEM NIE TYLKO PRZEJAZDEM

WIZYTA W KRAJU, KTÓRY CZĘSTO ŁADUJE NA MAPACH WIELU PODRÓŻNIKÓW, JEDNAK ZWIEDZANY JEST BARDZO RZADKO, PONIEWAŻ WYKORZYSTUJE SIĘ GO TYLKO JAKO TRANŻYT NA INNE POPULARNE KIERUNKI. MOWA O SERBII, KTÓRA NIESŁUSZNIE IGNOROWANA PRZEZ TURYSTÓW POTRAFI ZASKAKIWAĆ WIELOMA WSPANIAŁYMI ATRAKCJAMI.

Tekst i zdjęcia: FREEBIRD RIDER









EUROPA

SERBIA





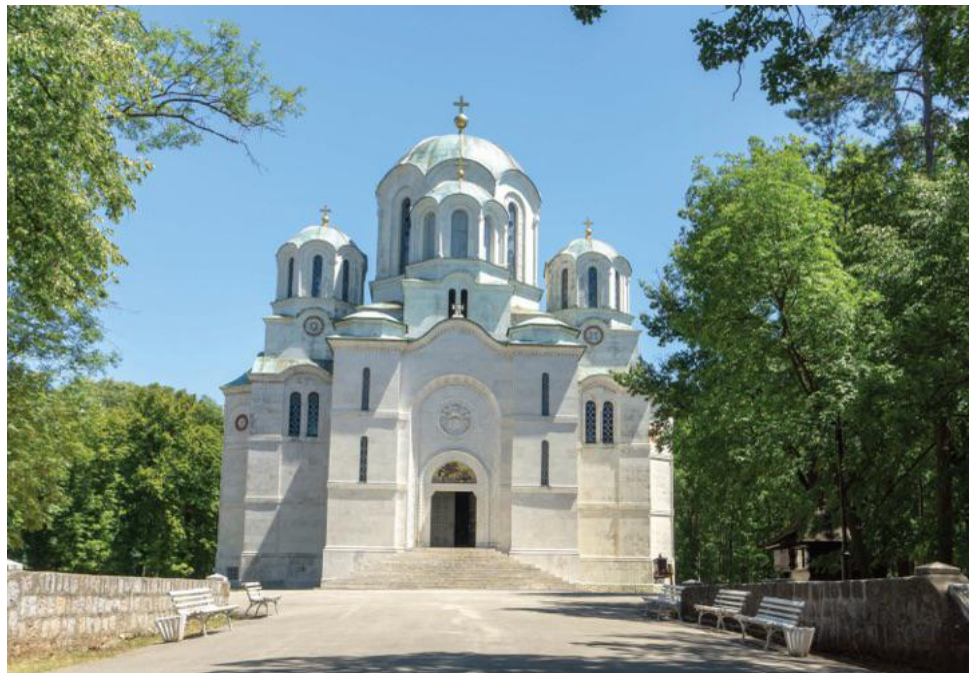
Jeszcze rok temu mogłem zaliczyć siebie do grona osób, które w Serbii były tylko przejazdem. Przeciąłem ją w drodze do Czarnogóry i nawet nie myślałem o tym, by zatrzymać się tam i cokolwiek zwiedzić. W tym roku postanowiłem jednak obrać sobie ten kraj za główny cel wyprawy, tym bardziej że w dobie szalejącej inflacji wydał mi się najbardziej przystępnym cenowo. Swoje plany w czyny zacząłem zmieniać w połowie lipca, kiedy to po odpaleniu silnika mojej Zuzi (V-Stroma 650) wyruszyłem na południe. W Serbii wylądowałem już po dwóch dniach, a eksplorację jej ziem zacząłem od stolicy, Belgradu.

Miasto było pełne kontrastów. Raz po raz straszły wielkimi, postkomunistycznymi blokowiskami (jak choćby Novi Beograd), których lata świetności przeminęły wraz z rozpadem Jugosławii, a raz zaciekało pięknymi cerkwiemi (np. świętego Sawy) czy twierdzą Kalemegdan, z której ogromnych murów podziwiać można przecinającą miasto rzekę Sawa. Wszystkie atrakcje włącznie z miejscami parkingowymi były darmowe, a 16 PLN zapłaciłem jedynie za zwiedzanie muzeum Tesli, najśłynniejszego Serbskiego wynalazcy. Również jedzenie było tanie. Na solidny posiłek w restauracji wystarczyło zaledwie 20 PLN, a prywatny

apartament kosztował mnie 120 PLN za noc. Cały dzień wystarczył, by zobaczyć najważniejsze atrakcje Belgradu.

Po opuszczeniu stolicy wyruszyłem na południe kraju. Kilka kolejnych dni wędrowki uświadomiło mi o tym, jak mało popularny jest to kraj dla motocyklistów (i turystów w ogóle) przez trzy dni i przeszło tysiąc kilometrów jazdy nie spotkałem ani jednego bajkera! Ciekawa odskocznia od choćby takiej Rumunii, gdzie lewa ręka co chwile była unoszona, by pozdrawić kolejnego kierowcę jednoślada. Nic więc dziwnego, że w każdym miasteczku oczy





mieszkańców były skierowane w moją stronę. Bycie jedynym motocyklistą dawało jednak większą frajdę w odkrywaniu kraju i poczucie wyjątkowości, którego na pewno nie zazna się, będąc jednym z setek rajderów na drogach Rumunii, Chorwacji czy Czarnogóry.

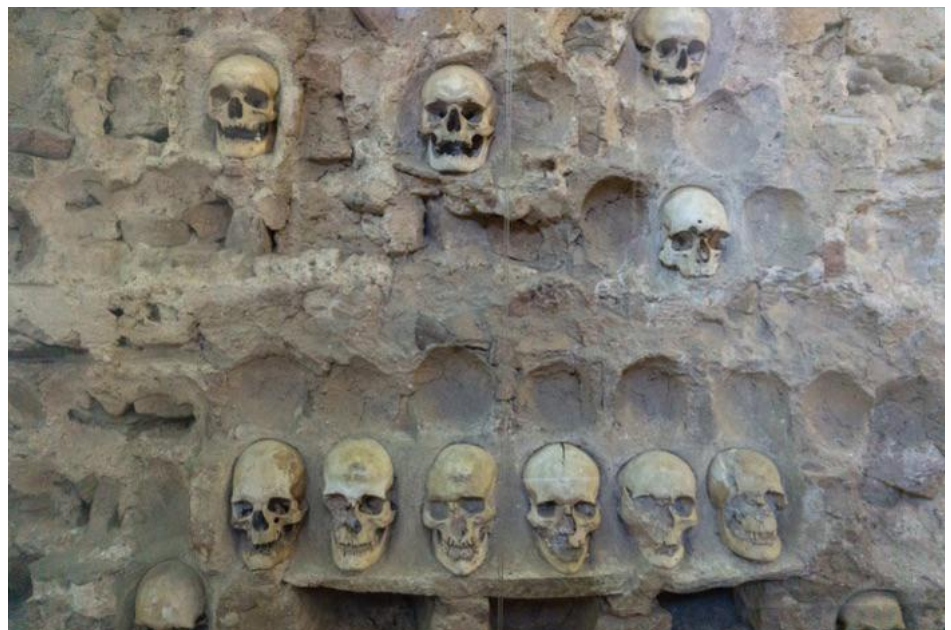
Serbia oferowała setki kilometrów niezwykle krętych dróg. Odnalezienie tutaj choćby kilometra prostego odcinka asfaltu graniczyło z cudem i można było tego doświadczyć co najwyżej na autostradzie lub drodze ekspresowej. Tego typu drogi oferowały również normalną jakość nawierzchni, gdyż wszystkie trasy poza nimi są pełne nieskończonej ilości dziur, kolein i wybojów, które solidnie przetestują zawieszenie każdego z pojazdów. Na szczęście ruch na większości dróg jest bardzo spokojny i bez żadnej presji docierałem do każdego z wyznaczonych na mapie punktów.

Na południu Serbii odwiedziłem niesamowitą cerkiew św. Jerzego w Oplenac zdobioną w całości przez kolorowe mozaiki, miasto Nisz wraz z twierdzą i

pozostałościami wieży zbudowanej z ludzkich czaszek, okrutnego symbolu wojny Serbów z Turkami. Wpadłem też na punkt widokowy Sicevo, skąd rozpościerał się wspaniały widok na wąwóz o tej samej nazwie, a po zjeździe wielu kilometrów serpentyn w okolicach jeziora Zavoj udałem się na dziki nocleg pod górą Besna Kobila. Dojechanie tam było sporym wyzwaniem. 25 kilometrów stromego i krętego podjazdu, a na samym końcu jeszcze 4 kilometry wspinaczki po piaszczysto kamienistej

drodze, której pokonanie uważam za jeden ze swoich większych sukcesów, bo nie mając dużego doświadczenia w jeździe terenowej, z obładowanym motocyklem na szosowych oponach fakt, że nie zaliczyłem tam nawet gleby, śmiało mogę wpisać do rangi cudów. Moje trudy zostały sowicie wynagrodzone, ponieważ u szczytu góry zaliczyłem jeden z najlepszych noclegów na dziko jakie kiedykolwiek miałem. Tylko ja, motocykl, i wspaniałe górskie krajobrazy wokół. Z dala od ludzi i zgiełku miast.

W kolejnych dniach wędrowki odwiedziłem najbardziej muzułmańskie miasto Serbii - Novi Pazar, które zdawało się tętnić życiem o wiele bardziej niż stolica kraju. Po drodze wpadła też znana atrakcja w postaci „Miasta Diabła”, czyli nietypowej formacji skalnej, którą tworzy około 200 stożkowych słupów o wysokości od 2 do 15 metrów. Było to jedyne miejsce, które okazało się małym rozczarowaniem tej wyprawy, ponieważ na żywo nie zrobiło to na mnie wrażenia, w przeciwieństwie do punktu widokowego Molitva skąd rozpościerał się widok na bajecznie piękne, zielone meandry kanionu Uvac. Tam trafił się kolejny wymagający, 6-kilometrowy podjazd po szutrowym terenie jednak warto było się przemęczyć dla







EUROPA

SERBIA



tak niezwykłego cudu natury.

Ciekawą specyfiką Serbskich atrakcji jest to, że przeważnie trzeba do nich dojechać kilka lub kilkanaście kilometrów (często kiepską szutrową drogą), a następnie wrócić tą samą trasą. Infrastruktura drogowa ułatwiająca dostęp do turystycznych lokacji praktycznie nie istnieje, więc za każdym razem trzeba się cofać, by znaleźć drogę, którą można kontynuować

eksplorację kraju. Do dużych plusów zaliczyć trzeba to, że (z wyjątkiem „Miasta Diabła”, do którego wstęp kosztował 14 PLN) wszelkie przyrodnicze atrakcje, punkty widokowe itp. były całkowicie darmowe, czasem nawet brakowało straganów z pamiątkami, tak więc większość miejsc jest daleka od turystycznej komercjalizacji. Co ciekawe była to pierwsza wyprawa, na której ani razu nie musiałem

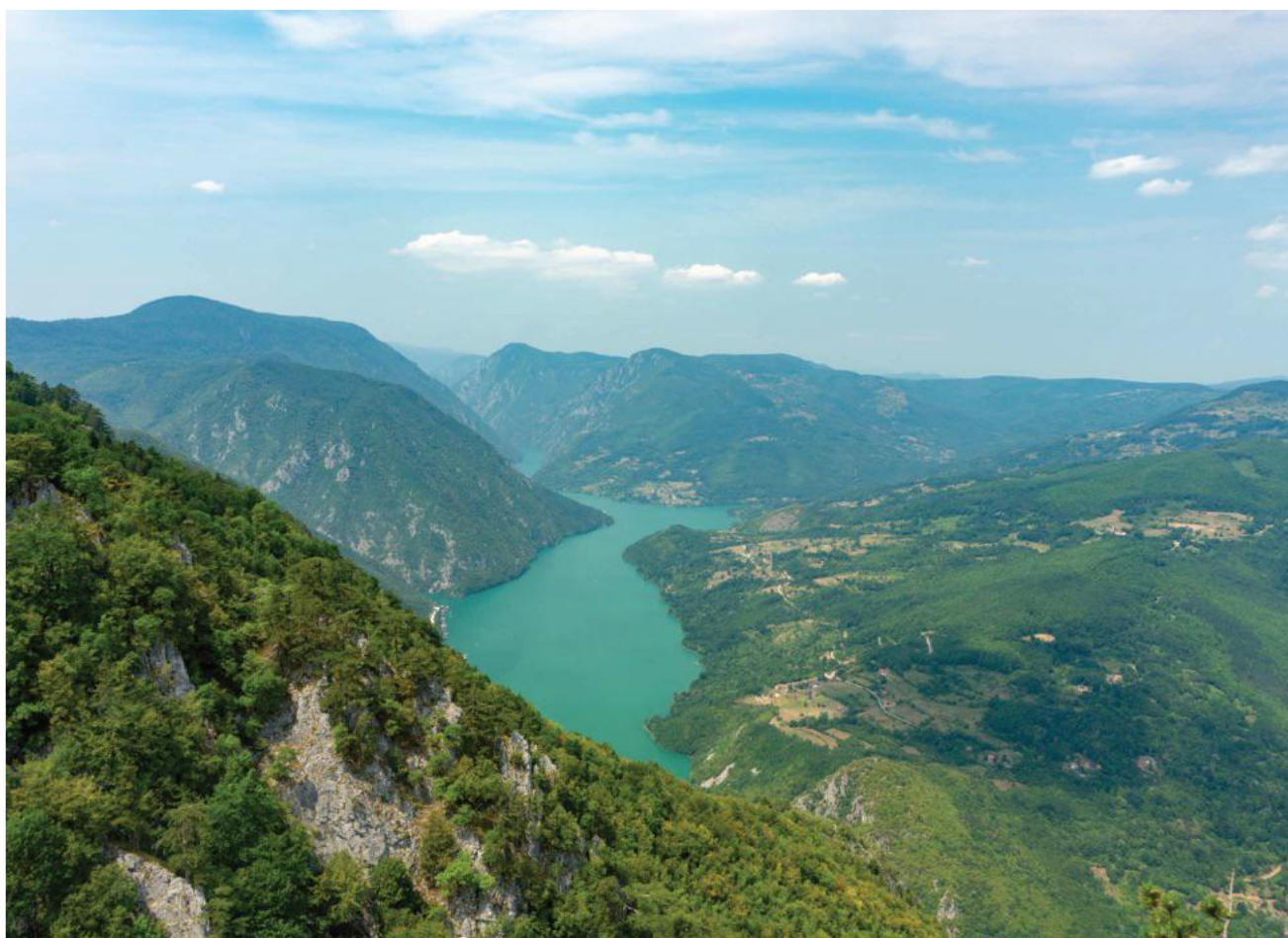
płacić za miejsce parkingowe. W ogóle po raz pierwszy czułem, że nikt nie chce mnie tu oskubać z każdego grosza, tylko dlatego, że jestem turystą.

Przez kolejne dwa dni kręciłem się po zachodniej części kraju, blisko granicy z Bośnią i Hercegowiną. Tu otoczony pięknym, zielonym pejzażem pasma górskiego Zlatibor zaliczyłem kolejny świetny nocleg na dziko, a



później zatrzymałem się w pobliskim Zlatiborze, miejscowości, która zdawał się jedyną nastawioną na turystów lokacją, na jaką trafiłem w Serbii. Pomimo nieco komercyjnego podejścia nawet tu było tanio i za duży pokój ze śniadaniem w cenie zapłaciłem 115zł.

Ostatnie dni w Serbii spędziłem krążąc po rejonach wspomnianego Zlatibora oraz parku narodowego Tary. Zaliczając kolejne setki kilometrów krętych i wyboistych dróg, odwiedziłem punkt widokowy Gate of Podrinje oraz Banjska Stena, gdzie dane mi było zobaczyć wspaniały widok na park Tary i rzekę Drina. Na owej rzece znajduje się również jedna z najbardziej znanych atrakcji, którą jest mały domek wybudowany na skale pośrodku nurtu rzeki. Choć Serbia ma o wiele więcej ciekawych lokacji, to właśnie widok na ten domek był najbardziej zatłoczonym





## EUROPA

### SERBIA

miejscem, jakie widziałem w tym kraju, chyba tylko dlatego, że znajdował się przy ruchliwej ekspresówce. Na pożegnanie z Serbią zaliczyłem też pełną świetnych widoków pętlę wokół jeziora Zaovine.

Serbia dała mi sporo radości i wytchnienia od typowego turystycznego zgiełku, na jaki trafiałem podczas wypraw po innych państwach. Kraj ten tak niesłusznie lekceważony przez motocyklistów, dla mnie okazał się strzałem w dziesiątkę na tegoroczny wypad.

Niskie ceny, wspaniała dzika przyroda, przyjaźni ludzie, darmowe atrakcje ze znikomą ilością turystów, setki kilometrów niemalże pustych, krętych dróg, które każdy kilometr jazdy czyniły przygodą i nawet ten fatalny asfalt nie był w stanie popsuć pozytywnych wrażeń. Warto było dać szansę Serbii, bo odwdzięczyła się z nawiązką.







## FREEBIRD RIDER

Pod tym pseudonimem w internetowym świecie skrywa się Paweł Nowak, 29-letni pasjonat samotnych podróży. Na swoim blogu chętnie dzieli się relacjami ze swoich wojaży po Polsce i Europie.





AUSTRALIA

CAPE YORK

# PRZYGODA NA PRZYLĄDKU YORK

WYRUSZENIE NA OŚMIODNIOWĄ PRZYGODE MOTOCYKLOWĄ DO JEDNEGO Z NAJBARDZIEJ ODLEGŁYCH MIEJSC W AUSTRALII WYMAGA TROCHE PLANOWANIA I WIARY. SZESCIU EKLEKTYCZNYCH, INDYWIDUALNYCH MOTOCYKLISTÓW WYJECHAŁO RAZEM, ABY WSPÓLNIE POKONAĆ UPAŁ, WILGOĆ I WYBOJE PENINSULAR DEVELOPMENT ROAD (PDR).

Tekst i zdjęcia GARY WOOD





## AUSTRALIA

### CAPE YORK

Rozpoczęło się na Facebooku. „Czy ktoś chce jechać na Cape York?” „Jasne, że tak” - odpowiedziałem. Ta nazwa było wysoko na mojej liście miejsc do odwiedzenia. W ciągu tygodnia, pięciu innych żądnych przygód jeźdźców zapisało się także. Wyprawa do Cape York to podróż dla mnie tak odległa i wymagająca, że nie mogłem się doczekać. Czuję także lekki niepokój, w końcu podróż na "czubek" nie jest dla osób o słabym sercu. Przylądek York jest najbardziej wysuniętym na północ punktem kontynentu australijskiego. Po wschodniej stronie znajduje się Morze Koralowe, nieco ponad 100 kilometrów na północ leży Papua Nowa Gwinea, a po zachodniej stronie Morze Arafura i Zatoka Carpentaria.

Jest to miejsce istotne w historii Australii, ponieważ tuż przy wybrzeżu, w przesmyku Endeavour, znajduje się maleńka wyspa o nazwie Possession. To tutaj porucznik James Cook z Royal Navy w 1770 roku ogłosił Terra Australis (Ziemia Południowa) własnością Jego Królewskiej Mości Króla Anglii Jerzego



Trzeciego i zatknął flagę brytyjską.

Trzy dni zajęła nam jazda na Cape York, przez jedne z najbardziej odległych i niegościnnych terenów Australii. Zrobilibyśmy to w temperaturach przekraczających 35 stopni Celsjusza przy wilgotności sięgającej 85%. Nasza grupa składała się z Nicka, jego córki Shayli, Quentina, Roba, Flemminga i mnie.

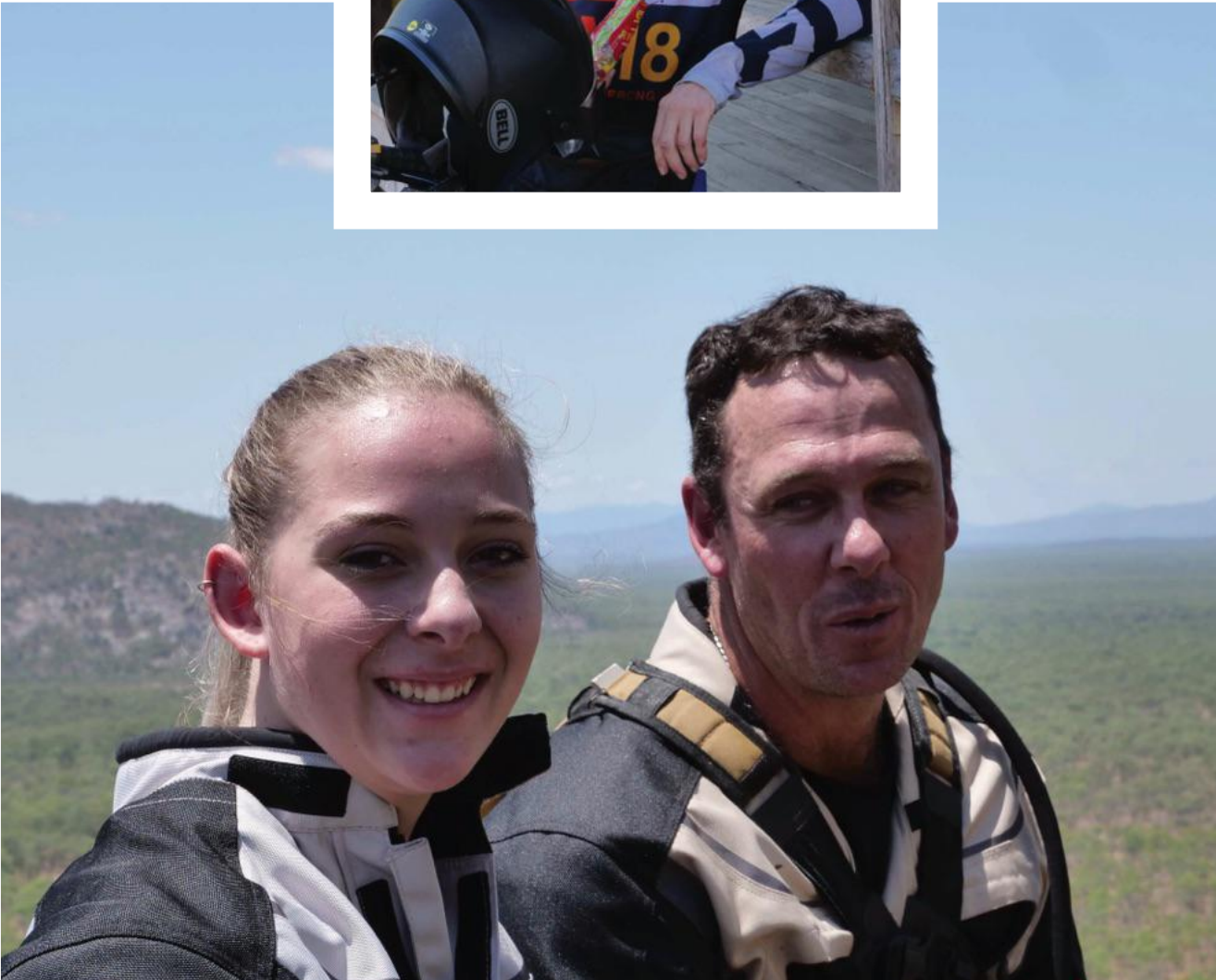
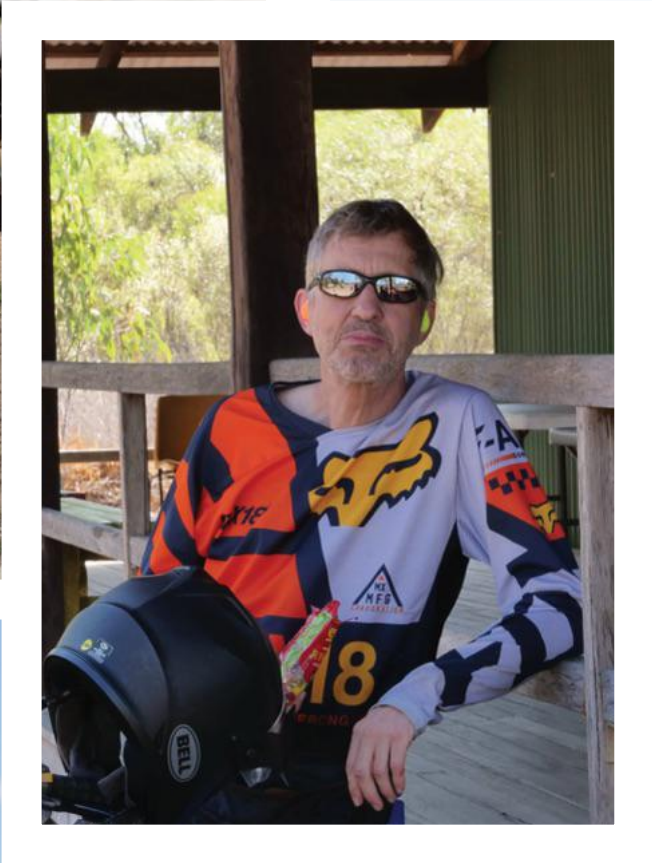
Opuściliśmy Atherton i udaliśmy się na północ wzdłuż Mulligan Highway. Naszym pierwszym oficjalnym przystankiem było Lakeland, gdzie mieliśmy zatankować przed rozpoczęciem naszej wędrówki na północ po Peninsular Development Road (PDR).

Po drodze mijaliśmy wiele małych miasteczek, które w swoim czasie były ważnymi centrami serwisowymi, ale teraz są po prostu zniszczonymi miastami duchów.

Motocykl Quentina charczał i ogłaszał wszem i wobec, że nie daje rady, a gdy dotarliśmy do małego parku na uboczu Mount Malloy, padł całkowicie. Ale, na szczęście, nie było to nic, czego zbiorowe umysły Quentina, Nicka i Flemminga nie mogłyby naprawić i w ciągu godziny motocykl znów działał. Wracając na drogę,

*Nick i Shayla jeździli na DRZ400E, Flemming i Quentin na DR650. Rob miał Africa Twin, a ja jechałem na "Emu" moim KLR650.*







AUSTRALIA  
CALCANYORI





jechaliśmy przez płaskie pastwiska. Ponad godzinę wspinaliśmy się na Great Dividing Range do "Bob's Lookout". Great Dividing Range biegnie z południa na północ przez około 3000 kilometrów. Jest to ciągła linia wzgórz, które stanowią kręgosłup wschodniego wybrzeża Australii. Zaczyna się w Victorii i ciągnie się aż do czubka Przylądka York.

Dotarliśmy do punktu krajobrazowego Bob's, który zapewnia wspaniałe widoki na

Park Narodowy Mount Windsor na wschodzie i suche płaskie tereny po zachodniej stronie Cape York.

Mijając Palmer River Roadhouse, jechaliśmy w górę i w dół pasma, ciesząc się zamaszystymi zakrętami i małymi wzgórzami. Ten domek znajduje się w pobliżu miejsca jednej z najbardziej dochodowych gorączek złota w Australii. Złoto miało duży wpływ na rozwój Cape York.

W 1872 roku dwaj bracia z

Wiktorii, William i Frank Hann, badali teren i nazwali rzekę Palmer River po gubernatorze Queensland, który sponsorował eksplorację. Podczas wyprawy odkryli oni złoto. Złoża nadające się do wydobywania zostały następnie odkryte przez innego geodetę, Jamesa Mulligana, imieniem którego nazwano Mulligan Highway. Szacuje się, że podczas tej gorączki z rzeki i jej okolic wyciągnięto ponad 100 ton cennego kruszcu.

Mulligan Highway prowadzi





AUSTRALIA  
CAPE YORK







dalej na północny wschód do Cooktown, ale my kierowaliśmy się na północ na Peninsular Development Road (PDR). W swoich wczesnych latach Cape York był prawdopodobnie najbardziej surowym i nieprzyjaznym miejscem w Australii. Dziś nadal jest tak postrzegany. Podczas gdy podróżowanie jest o wiele łatwiejsze i jest mniejsze prawdopodobieństwo oberwania włócznią przez wrogie grupy aborygenów, nadal jest to jeden z najbardziej odizolowanych obszarów Australii, pełen krokodyli, węży, niebezpiecznych pajaków i temperatur, które mogą spowodować wyczerpanie cieplne i śmierć.

Kontynuowaliśmy podróż na północ i po godzinie szybkiej jazdy dotarliśmy do miasteczka Laura. Zrobiliśmy sobie przerwę, aby się ochłodzić, po czym udaliśmy się na nocleg do Hann River Roadhouse.

Laura była miastem stworzonym specjalnie po to, by wspierać gorączkę złota.

Obszar wokół miasta jest kulturowo ważny dla lokalnych Aborygenów, z wieloma świętymi miejscami i galeriami malowideł w jaskiniach, znajdujących się w rejonie Parku Narodowego Lakeland.

Następnego dnia ruszyliśmy dalej. Nasz pierwszy odcinek drogi gruntowej znajdował się 20 kilometrów od Hunn River i składał się z głębokiego pyłu i pośladowań. To był mały przedsmak tego, co miało wkrótce nastąpić.

Jeśli nie jeździliście wcześniej w pyłe, to może być on sporym wyzwaniem. Jest jak piasek, tylko dużo drobniejszy i ma tendencję do osadzania się w głębokich rowach, których nie widać. Jeśli uderzy się lub wjedzie w te rowy, można zostać zrzuconym z motocykla. Wypełniając wszystkie załamania terenu, pył utrudnia wybór toru jazdy. Wypełnia też powietrze drobnym proszkiem, który utrzymuje się przez jakiś czas, tworząc duszącą zawiesinę o zerowej widoczności.

Skupiałem się na pyłe,

starając się jednocześnie uważać na kangury. Kangury to australijskie torbacze, które wyskakując na drogę bez względu na ruch na niej panujący stają się przyczyną wielu niebezpiecznych, szczególnie dla motocyklistów wypadków. Młody motocyklista zginął z powodu kangura zaledwie dwa dni przed naszym wyjazdem z Atherton. Wpadł w niego na szczycie wzniesienia tracąc kontrolę nad motocyklem, po czym uderzył w drzewo.

Kangur pojawił się przede mną nagle. Zobaczyłem go dopiero wtedy, gdy prawie w niego uderzyłem. "Cholera", krzyknąłem przez interkom, jednocześnie mocno naciskając tylny hamulec. Udało mi się utrzymać przód prosto, omijając go zaledwie o metr. Wtedy właśnie ucieszyłem się, że nie mam ABS w moim motocyklu, który na drogach gruntowych jest czasami problematyczny.

Po jeździe w chmurze kurzu przez 45 minut, dotarliśmy do naszego celu w Hann River Roadhouse. Rozłożyliśmy nasze namioty i poszliśmy do



baru po kilka *stubbies* (piwo), aby ugasić pragnienie i zmyć czerwony pył z twarzy. Następnego dnia obudziliśmy się wcześniej i przygotowaliśmy się do długiej, 450 kilometrowej jazdy.

Droga z Hann River do Bramwell Junction Roadhouse to połączenie błota i żwiru. Im dalej na północ, tym mniej żwiru, a więcej błota i kolein.

Trasa do czubka Australii była pierwotnie nazywana Cape York Telegraph Track, PDR zastąpił starą drogę dodając kilka mostów, aby poprawić przejezdność podczas pory deszczowej. Pozostałości tego szlaku znane są jako Old Telegraph Track (OTT). OTT jest miejscem popularnym wśród grup motocyklistów i fanów pojazdów z napędem na cztery koła.

Dotarliśmy do Coen, aby coś przekąsić i zatankować. W przeciwieństwie do Laury, Coen zostało założone jako fort obronny dla białych osadników, a później stało się miastem wspierającym operacje górnicze. Po drodze zatrzymaliśmy się, aby podziwiać wielkość kopców termitów, które zdają się prosperować w tym gorącym, wilgotnym środowisku.

W czasie pierwszych, australiskich osadników Cape York było miejscem gdzie odbywało się wiele bitew

między Europejczykami i Aborygenami. Teraz to na szczęście się zmieniło. Podczas naszego postoju w Coen spotkaliśmy młodego aborygeńskiego kierowcę ciężarówki, który był bardzo przyjazny i opowiedział nam kilka ciekawych faktów o swoich plemiennych ziemiach. Powiedział nam na co zwracać uwagę na drodze i powitał nas w swoim kraju.

Jechaliśmy dalej PDR, aż trafiliśmy na skrzyżowanie - w lewo Weipa, w prawo Bamaga. Pojechaliśmy w prawo i od razu droga się pogorszyła. Była połowa popołudnia, słońce było nieubłagane, a temperatura sięgała 30 stopni.

Podczas jazdy wiatr utrzymywał nas w chłodzie, ale gdy się zatrzymaliśmy, upał stał się uciążliwy. Po kilkugodzinnej walce z pyłem i koleinami w końcu dotarliśmy do Bramwell Junction Roadhouse, w samą porę, by kupić kilka „stubbies” przed zamknięciem sklepu. Kempingi był dość dobrze umiejscowione i przy cenie 10 dolarów za noc miały całkiem niezłą jakość. Wokół nich znajdowały się jedne z największych kopców termitów, jakie widziałem w Australii. Były one nawet większe niż te w pobliżu Coen.

Dom drogowy Bramwell Junction jest oficjalnym początkiem OTT, ale są



odcinki Bamaga Road, które go omijają. Są one znane jako południowa i północna obwodnica. Old Telegraph Track jest dziś używany w zasadzie tylko jako szlak dla pojazdów z napędem na cztery koła i motocykli. Niejednokrotnie trzeba przejeżdżać przez potoki, a o trudności przejazdu przez niech świadczą niektóre ich nazwy, jak choćby "Gun Shot" czy "Mistake Creek".

Droga nie jest remontowana, ani w żaden sposób utrzymywana i można powiedzieć, że jest bardziej ścieżką niż drogą.

Dotarliśmy do pierwszego przejścia przez potok "Palm Creek". Wejście do potoku to pionowy spadek o wysokości około trzech i pół metra, możliwy do wykonania na motocyklu, ale trudny i wymagający dla w pełni załadowanej maszyny.

Rob dwukrotnie upadł na swojej Afrycie Twin w głębokim piachu prowadzącym do pierwszego potoku. Poddaliśmy się... Przy temperaturach sięgających 30







AUSTRALIA  
CAPE YORK





stopni, szalejącej wilgotności i braku przepływu powietrza, który mógłby nas ochłodzić, zdecydowaliśmy się pojechać obwodnicą Bamaga.

Południowa obwodnica kończy się przy wjeździe do Parku Narodowego Jardine przy wodospadzie Fruit Bat.

Z tego miejsca OTT będzie dalej na północ do rzeki Jardine.

Fruit Bat Falls znajduje się na rzece Elliot i jest ikoniczną częścią Cape York. Żadna przygoda na przylądku nie jest kompletna bez kąpieli w tym miejscu. Potok ma słodką wodę, a wiele małych wodospadów i płytkich odcinków trzyma krokodyle z dala, co czyni go całkowicie bezpiecznym do pływania.

Woda była chłodna i orzeźwiająca, a my na zmianę





AUSTRALIA

CAPE YORK



chowaliśmy się pod wodospadami i pozwalaliśmy, by prąd ciągnął nas w dół rzeki. W końcu jednak musieliśmy wrócić na drogę.

Prom Jardine River kursuje do 17:00, była już 15:30, a

mieliśmy jeszcze do przejechania 60 kilometrów po piachu i dziurach.

Niedaleko od Fruit Bat Falls wjechaliśmy na najbardziej męczącą, ciężką i wyboistą drogę, jaką kiedykolwiek

widziałem. Nie było żadnej bezpiecznej linii jazdy, a głęboki kurz sprawił, że koncentrowałem się na utrzymaniu przedniego koła prosto. Ostatnie 40 kilometrów była najgorszą drogą, jaką kiedykolwiek jechałem.











W końcu, z wielką ulgą, ujrzałem prom Jardine. Mały sklep na szczycie drogi miał niedziałający dystrybutor benzyny i niewiele więcej. Po zapłaceniu 50 dolarów za bilet w dwie strony, wróciłem i odpaliłem motocykl. Inni dotarli już tam przede mną i nie mogli się doczekać, by dotrzeć w końcu do Bamagi. Jazda w ciągłych 35+ stopniach Celsjusza i wysokiej wilgotności zaczynała nas męczyć. Im szybciej dotrzemy do naszego obozu na plaży tym lepiej dla wszystkich.

Stary prom samochodowy

miał zardzewiałe boki i nierówne drewniane poszycie. Zjechaliśmy w dół po stromym betonowym zboczu, ale kiedy patrzyłem na rzekę, miałem wrażenie, że gdyby prom był tylko cztery metry dłuższy na każdym końcu, nie musiałyby się ruszać. Wystarczyłoby spuścić barierę w dół i moglibyśmy przejechać po niej jak po pływającym moście.

Prom skrzypiał i jęczał, gdy ślizgał się po rzece Jardine. Deski kołysały się i ocierały o siebie. Stałem z tyłu Emu, kiedy stało się coś nie do

pomyślenia - mój motocykl się przewrócił. Miałem szczęście, że uderzył w słup, bo inaczej mógł się zsunąć do wody pełnej krokodyli.

Ulgą po dotarciu do promu w Jardine River była jak wielki ciężar zdjęty z moich ramion, ale okazała się krótkotrwała. Droga z Jardine do Bamaga była jeszcze gorsza niż poprzednie 40 kilometrów. Nie było ani jednego wysokiego drzewa, które dałoby cień, tylko nadmorskie zarośla, piasek, koleiny i oczywiście pył, tak daleko jak sięgałem wzrokiem.

Po raz pierwszy w tej podróży poczułem się zniechęcony, patrząc na niekończącą się czerwoną drogę z pyłu i masywne koleiny.

Zatrzymałem się mniej więcej w połowie drogi i zrobiłem zdjęcie kolein, miały one co najmniej 200 mm wysokości i wyglądały jak wyboje w morzu nieustannie toczących się fal. Ale nawet ten mały odpoczynek nie dał mi wiele wytchnienia, nie było widać końca, a upał był uciążliwy.

Musiałem po prostu jechać dalej. Ale przecież to była przyгода, a o to właśnie chodzi w takiej jeździe.



## AUSTRALIA

### CAPE YORK

W końcu dotarliśmy do Bamaga, gdzie zatankowaliśmy przed dojazdem do pola namiotowego w Punsand Bay. Punsand Bay to spektakularny tropikalny raj, z jedną z najlepszych plaż w Queensland. Spacerowaliśmy po piaszczystej plaży, delektując się morską bryzą i relaksując się kilkoma "Stubbies" i czerwonymi winami. Trauma ostatnich dni powoli znikła tak jak odpływający przypyływ.

Następnego dnia wyjeźliśmy







AUSTRALIA  
CAPE YORK





cały nasz sprzęt z sakw. Założyłem na siebie jedyne suche ubranie jakie udało mi się znaleźć, którym była stara koszulka, zabrana nie jako ubranie, ale jako szmata do czyszczenia łańcucha.

Potem ruszyliśmy na północny kraniec Australii.

Droga do niego była szeroka, czerwona i gliniasta. Znaleźliśmy się w tropikalnym

lesie deszczowym.

Brak ciężaru na motocyklach oznaczał, że mogliśmy nimi łatwo manewrować. Po dwóch męczących dniach, odzyskaliśmy radość z jazdy w terenie.

Nie minęło wiele czasu, gdy naszym oczom ukazał się mały, piaszczysty parking. Z tego miejsca musieliśmy przejść przez wzgórze, a

następnie w dół do skalnego płaskowyżu, gdzie czekał na nas mały znak.

Za znakiem, głęboki burzliwy kanał tworzył wiry, gdy przyływ wyrywał wielkie ilości wody przez wąskie przejście. Za nimi znajdowały się dwie małe wyspy, a jeszcze dalej "Pasaż Endeavour".

Na małym kawałku skały widniał napis: "Stoisz na





AUSTRALIA

CAPE YORK



najbardziej wysuniętym na północ punkcie kontynentu australijskiego". Miałem ogromne poczucie spełnienia, a dwa męczące dni sprawiły, że było to jeszcze bardziej znaczące. Udało mi się.

Teraz pozostaje tylko odebrać koszulkę i wrócić do domu, ale to już inna historia. Jeśli chcesz przeczytać więcej o naszej podróży, możesz znaleźć pięcioczęściową serię tej opowieści w języku angielskim na moim blogu <https://digitalswaggie.com.au>

Szukaj tam po frazie "Cape York".

Bezpiecznych podróży.

## GARY WOOD

Gary jest edukatorem, poszukiwaczem przygód i pisarzem podróżniczym. Jest twórcą i autorem popularnego bloga o podróżach przygodowych Digital Swaggie. Mieszka w North Queensland w Australii i regularnie podróżuje po odległych zakątkach Australii na swoim Kawasaki KLR 650, "Emu".







EUROPA  
ARMENIA







# ARMENIA, KRAJ 1001 KOŚCIOŁÓW

PODRÓŻ DO ARMENII BYŁA CHYBA NASZYM NAJBARDZIEJ SPONTANICZNYM WYJAZDEM DO TEJ PORY. I JAK SIĘ OKAZAŁO BYŁA TEŻ BARDZO DOBRYM POMYSŁEM.

Tekst i zdjęcia: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



Samolot LOT-u ląduje w Erywaniu przed 5-tą rano. Za wcześnie na zwiedzanie, za późno na spanie. Zamówiona wcześniej taksówka zawozi nas do zarezerwowanego hotelu a nasz host proponuje pokój od zaraz, za pół ceny. Odsypiamy nocny lot i zabieramy się za zwiedzanie miasta.

Armenia jest bardzo małym krajem, wielkości naszego województwa wielkopolskiego. Z 3 mln mieszkańców 1,5 mln mieszka w stolicy, w drugim największym mieście Giumri ponad 100 tys. Reszta rozrzucona jest po mniejszych czy większych wioskach. Ważną rzeczą, która trzeba wiedzieć o Armenii to fakt, iż jest ona najstarszym chrześcijańskim krajem. Już w 301 roku za sprawą Grzegorza Oświeciela kraj przyjął chrzest. Wynika z tego jedna rzecz- w tym kraju jest dużo starych kościołów. I te chcieliśmy zobaczyć.

Pierwszy dzień spędzamy w Erywaniu- stolicy. Najbardziej

chyba znaną atrakcją są piękne schody kaskadowe, położone w samym centrum miasta. 572 stopnie o szerokości 50 m wykonane z białego kamienia, na 5 poziomach prezentują się niezwykle dostojnie. Jesteśmy już po sezonie więc fontanny są wyłączone. U podnóża schodów ustawione są rzeźby wykonane z różnych materiałów. Nam najbardziej podobał się lew ze pociętych opon i konie wykonane ze starych podków.

Wspinamy się po schodach na wzgórze, z którego rozciąga się widok na miasto. W pogodne dni widać stamtąd Ararat- najważniejszą górę Ormian. To na tej górze miała osiaść Arka Nowego. Dla chrześcijan góra jest oznaką spełnienia obietnicy Boga. Dla Ormian symbolem wielkiej i niepodległej Armenii. Pod tą górą w 1915 roku miał miejsce masowy mord Ormian przez Turków. Kiedyś Ararat był na terytorium Armenii. Dzisiaj pomiędzy sąsiadami nie ma nawet granicy lądowej.

Na szczycie wzgórza stoi pomnik 50-lecia Ormiańskiej Republiki Radzieckiej. Idziemy jeszcze wyżej, aby zobaczyć dzieło urbanistyki socjalistycznej - charakterystyczne bloki, które rozszerzają się w górę.

Schodzimy w stronę centrum i wchodzimy do Parku Zwycięstwa. Na końcu szerokiej alei stoi Pomnik Matki Armenii trzymającej w rękach miecz. Do 1962 roku na piedestale stał sam Stalin, później pomnik stał pusty 5 lat aż do 1967, kiedy to postawiono obecną statwę. Przed pomnikiem pali się wieczny ogień w chwale bohaterom a pod statwą, w budynku obejrzeć można wystawę poświęconą II wojnie światowej.

Jakiś czas temu poznaliśmy Darka, Polaka, który od dwóch lat mieszka w Erywaniu i jest przewodnikiem po Armenii, Gruzji i Egipcie. Poprosiliśmy go, aby pokazał nam miasto. Umówiliśmy się na kolejny dzień, aby pojeździć trochę





## EUROPA

### ARMENIA

wokół stolicy i zacząć naszą armeńską przygodę.

Planując Armenię, chcieliśmy ja zwiedzać kulturowym autem Ładą Niwa. Znaleźliśmy wypożyczalnię, która dysponowała takim autem. Ponieważ nie mogliśmy jej wziąć od razu, jeden dzień jeździliśmy zwykłą osobówką.

Pierwsze kilometry nakręciliśmy niedaleko, jakieś 60 km od miasta. We wsi Garni zobaczyliśmy jedną z najstarszych świątyń. Zbudowana w czasach rzymskich zachowała wygląd do złudzenia przypominający tę przeznaczoną dla Ateny na Akropolu. Zniszczona przez trzęsienie ziemi, została pieczołowicie odbudowana. Taka ciekawostka- podczas kręcenia filmu „Akademia Pana Kleksa” – film z Piotrem Fronczewskim kilka scen nagrywanych było właśnie tutaj.

Poniżej świątyni w kanionie rzeki Goght obejrzeć możemy ogromne 5 i 6 boczne kolumny bazaltowe ukształtowane w wyniku procesów wulkanicznych. Wznoszą się na wysokości prawie 50 metrów a kształtem przypominają organy stąd ich nazwa "Organy Bazaltowe".

Kompleks Klasztorny Geghard, trzeci punkt naszej wycieczki, został zbudowany tak, że część budynków została wkomponowana w skały a pomieszczenia stanowią niemal labirynt z tajemniczymi, mrocznymi pomieszczeniami. Oświetlenie stanowią nieliczne otwory w ścianach, przez które sączą się promienie słońca. W jednym z pomieszczeń wypływa ze skały święte źródło, z którego wierni piją wodę. Ma ona ponoć magiczną moc dodawania mądrości. Wypiliśmy kilka łyków, zobaczymy czy coś się









u nas zmieni. Kościół ten jest dla Ormian bardzo ważnym miejscem kultu. Tutaj właśnie umieszczono pierwotnie Włóczę Przeznaczenia, którą przebito bok Jezusa na krzyżu. Nazwa Geghard oznacza właśnie włóczę. Za bramą kościoła zatrzymujemy się na moment. Na skalnej półce, na wysokości około 3 metrów znajdują się małe wyżłobienia. Turyści i wierni próbują wrzucić mały kamyk tak, aby został w niecce. Jak nie spadnie, spełni się marzenie, które pomyśleli. Nam się nie udało, szukamy szczęścia dalej.

Po drodze zatrzymujemy się w niewielkim domku z dużym tarasem i przyglądamy dwóm paniom wypiekającym lawasz-placki z mąki i wody, które tutaj spożywane są jak nasz chleb. Lawasz został wpisany na listę niematerialnego dziedzictwa UNESCO.

Żegnamy się w Darkiem, który niedługo wybiera się na kolejną wycieczkę i czekamy na nowy dzień.

Odbieramy Ładę, biała i czyściutką i ruszamy na południe.

Wspomniałam już o przyjęciu chrześcijaństwa i o Grzegorz Oświecicielu. Ten uczyony został wrzucony na 15 lat do lochu przez swojego króla. Król się rozchorował i dzięki mędrcom odzyskał zdrowie a w podzięce przyjął w 301 roku chrzest. W kościele Chor Wirap można wejść po wąskiej drabince do lochu, które było więzieniem Grzegorza. Nam się nie udało. Przed nami przyjechała wycieczka młodych odkrywców i każde z dzieci koniecznie chciało zejść do lochu. Nazwa Chor Wirap w języku ormiańskim oznacza „głębokie lochy”.

Jedziemy dalej do Norawank. Nasza łąda z oporem pokonuje wysokie wzniesienia i ostre zakręty idealnie na jazdę motocyklem. Tutaj nie mamy tyle szczęścia co wcześniej. Akurat skończył się ślub i goście weselni czekają aż młoda para skończy sesję zdjęciową. Zauważyłam





nietypową jak dla nas ozdobę samochodu nowożeńców. Do maski przyczepiony był za cztery nogi nieżywy zając lub lis. Nie przypatrywałam się zbyt dobrze tej osobliwej ozdobie, aby nie wyjść na zbyt ciekawską.

Jermuk, do którego jedziemy w kolejny dzień to taki nasz Ciechocinek. Miasto kiedyś obsługiwało tysiące kuracjuszy. Po rozpadzie ZSRR zaczęło podupadać a sytuację pogarszał kryzys ekonomiczny. Dziś hotele i sanatoria straszą rozbitymi oknami i zdewastowanym wnętrzem. Z racji swojego położenia zimą miasto dostarczało narciarzom w ciągu dnia wrażeń sportowych na stoku a wieczorem rozrywki w basenach termalnych. Dziś przyciąga przepięknym wodospadem spływającym z góry, na której wybudowano rozpadający się, aczkolwiek nadal przyjmujący gości hotel Gladzor.

Z Jermuka do głównej drogi prowadzą dwie trasy. Jedna wygodna, asfaltowa. Drugą nawigacja nas nie puszczała. Podjechaliśmy do strażnika, który pilnował jakiegoś obiektu i pytamy, czy damy radę przejechać. Popatrzył na nas, na auto, skinął głową i powiedział „tym autem dacie”. Po kilkuset metrach wiedzieliśmy skąd był ten uśmiech na jego twarzy. Kolejne 30 km to wyboista, pełna kamieni droga, którą mogło pokonać tylko terenowe auto. Droga straszna, ale co za widoki!! Stawaliśmy co chwilę, aby zrobić zdjęcie a potem, za kolejnym zakrętem następne. Gdzieś w środku tych wybojów leży kościół Gndevank, zbudowany w 936 roku na polecenie pewnej księżniczki. Kościół uszkodzony w czasie trzęsienia ziemi, został odbudowany w latach 60tych XX wieku. Kościół wygląda na odcięty od reszty świata, wokół słychać tylko szum

drzew i bzyczenie pszczół.

Jedziemy dalej. Na wysokości 1770 m n.p.m., niedaleko miejscowości Sisian oglądamy armeński Stonehenge - kamienne kręgi zbudowane ponad 7,5 tys lat temu tutaj nazwane Zorak Karer, czyli "pionowe kamienie". Okrąg, od którego odchodzą 2 ramiona, składa się z ponad 200 kamieni. W niektórych z nich wywiercono otwory. Najprawdopodobniej miały one znaczenie przy obserwacjach astronomicznych setki lat temu. Przez otwory wiejący wiatr wydaje dziwne, śpiewające dźwięki, dlatego miejsce to nazwane jest Carahunge co można tłumaczyć jako "śpiewające kamienie". Jednak prowadzone obecnie badania nie dały jeszcze ostatecznej odpowiedzi co do faktycznego znaczenia tej budowli.









kolejka jedzie 320 metrów nad ziemią a to wszystko na linii podwieszanej tylko na jednym przęśle. Do kościoła jechaliśmy autem. Z powrotem Edward jechał sam, ja wsiadłam w kolejkę i po 12 minutach spotkaliśmy się przy stacji początkowej. Pędził jak wariat po zakrętach.

Skierowaliśmy się dalej na południe do miejscowości Chyndzoresk, gdzie znajduje się ważący 14 ton, 160 metrowy wiszący most. Łączy on nową i starą część wsi. Przewodnik, którego spotkaliśmy opowiedział historię mostu i starej wsi. Stary Chyndzoresk to osada wykuta przez ludzi w miękkich skałach tufowych. Do połowy XX wieku żyło tam nawet 15 tys. ludzi, były 3 świątynie i 7 szkół. W skalnych grotach mieszkali, hodowali zwierzęta, składali zapasy na zimę. Na szczycie góry uprawiali swoje pola. W latach 50-tych zaczęli zbierać swoje domostwa i dobytek, aby przenieść się w inne, łatwiejsze do życia miejsca. Nasz przewodnik jest jednym z dzieci, które urodziły się właśnie w takiej grocie. Jest też jednym z siedmiu

mężczyzn, którzy budowali most.

Jedziemy dalej, nad jezioro Sevan. Jest największym jeziorem Kaukazu. W wyniku destrukcyjnej polityki ZSRR w latach 30-tych XX wieku, wody jeziora obniżyły się o ponad 20 metrów. Na szczęście w 20 lat później zaczęto naprawiać błędy poprzedników i teraz stan wody powoli choć systematycznie się podnosi. Nad brzegiem jeziora, kiedyś na wyspie, teraz na cyplu zbudowano kościół Sevanavank. Ściany kościoła postawiono z czarnego tufu wulkanicznego, dlatego czasem nazywany jest Czarnym klasztorem. Podobno przez jakiś czas klasztor był miejscem zsyłki mnichów, którzy zachowywali się niepoprawnie i musieli "przemysleć" swoje postępowanie. Z całego kompleksu pozostały tylko dwie świątynie, ale i one robią na zwiedzającym je wrażenie. Ponieważ mieliśmy nocleg niemal przy samym kościele, wstaliśmy razem ze słońcem i bez turystów mogliśmy podziwiać krajobraz

Armenia jest bardzo górzystym krajem. Drogi o dobrej jakości zachęcają do jazdy motocyklem. My jednak przez cały pobyt widzieliśmy raptem dwa czy trzy. Jadąc w kolejne miejsce, pokonaliśmy trasę, której Transalpina może jeść z ręki. Najpierw w dół, potem pod górę kilkunastoma agrafkami i stromym podjazdem. Duże ciężarówki, które pokonywały trasę, głośno trąbiły przed zakrętem, aby nie spotkać się z nikim podczas manewru. Pięknie widać całą trasę z kolejki nazwanej "skrzydła Tatev", którą jechałam.

Tatev- kolejny kościół, do którego pojechaliśmy bardzo długo był obiektem ciężkim do zdobycia. W 2010 roku zbudowano kolejkę linową, która ze względu na swoje wymiary została wpisana do książki rekordów Guinnessa. Długość trasy wynosi 5752 metry, w najwyższym punkcie





EUROPA  
ARMENIA





Armenia ma wiele obiektów wpisanych na listę UNESCO. Pojechaliśmy do wsi Noratus. W niewielkiej wiosce złożono ponad 800 chaczkarów, pochodzących z różnych miejsc Armenii. Chaczkary to kamienne tablice wykonane w formie płaskorzeźb. Tablice takie są formą wykończenia nagrobka, stawiano je na rozstajach dróg, przy źródłach lub jako dziękczynienie za wybudowany kościół czy most. Krzyż rzeźbiony na płycie był łącznikiem pomiędzy światem materialnym i duchowym, dlatego ziemia, na której je stawiano musiała być

poświęcona. Zbiór od 2010 roku jest na liście zabytków.

Kościół za kościołem. Widać jak bardzo chrześcijaństwo jest zakorzenione w tym kraju. Hochpat i Sanachin to dwie świątynie z XX wieku, stojące bardzo blisko siebie. I znów jesteśmy niemal jedynymi ludźmi,

Powoli kończymy zwiedzanie kościołów i wyjeżdżamy na 2300 m n.p.m. Twierdza Amberd zbudowana w X wieku była warownym zamkiem. Amberd oznacza „twierdza w chmurach” Faktycznie- ciężkie, ciemne chmury co chwile zasłaniają widok na pozostałości zamku.

Obok przycupnął mały kościółek Vahramashen , w którym po raz kolejny zapalamy świeczkę, za wszystkich, których już nie ma między nami. Taką tradycję sobie zrobiliśmy.

Wokół zaczyna się pokazywać coraz więcej śniegu, robi się dość zimno. Chcemy podjechać jeszcze wyżej, aby zobaczyć punkt zaburzenia grawitacji. Wiecie- butelka zamiast w dół, toczy się do góry. Dojeżdżamy do wysokości 2749 m n.p.m. i wiemy, że dalej nasza łada nie pojedzie. Świeży, mokry śnieg weryfikuje nasze plany. Nie chcemy tutaj utknąć na noc a do głównej drogi daleko.





EUROPA  
ARMENIA





Kończy się nasz armeńska przygoda z Ładą Niwa. Wracamy do wypożyczalni przygotowani na zapłacenie za jej mycie. Okazuje się, że jeśli jesteśmy zadowoleni i napiszemy dobry komentarz na temat auta i obsługi to ... płacić nie musimy. Ponieważ naprawdę obsługa była ok a obydwie auta dobrze się spisały, z czystym sumieniem dajemy jak najbardziej pozytywną recenzję.

Zostaje nam jeden dzień, który poświęcamy na zwiedzanie reszty Erywania. Jest tutaj jedyny w Armenii meczet, który chcemy zobaczyć. Okazuje się, że główne wejście dla mężczyzn jest zamknięte z powodu remontu więc do środka wchodzi tylko ja, zakrywając oczywiście głowę i ściągając buty.

Wspominałam już o wielkiej rzezi Ormian w 1915 roku. Aby uczcić wszystkich pomordowanych, na wzgórzu Cernakaberd zbudowano w latach 60tych pomnik złożony z 12 betonowych bloków między którymi płonie wieczny ogień. Obok stoi 44 metrowy pylon. W skład kompleksu

Pamięci Ludobójstwa Ormian wchodzi Pomnik, interaktywne muzeum oraz park, w którym ważne osobistości sądzą drzewa. Widziałam świerk, który posadziła Angela Merkel czy Papież Franciszek. Z polskich nazwisk zauważyłam Radosława Sikorskiego.

Ważnym niewątpliwie aspektem wszystkich wyjazdów jest jedzenie. Tutaj jest ono wyśmienite. Jedliśmy w wykwintnej restauracji, w przydrożnym barze, w kilku miejscach, gdzie spaliśmy. Wszystko zawsze było świeżo przygotowane i ładnie podane. I zawsze pytano, czy chcemy lawasz.

Armenia zrobiła na nas naprawdę korzystne wrażenie. Jesteśmy nią zauroczeni. I jak to powiedział Dariusz przewodnik „Wy tu jeszcze przyjedziecie”. Pewnie ma rację

Serdecznie dziękujemy Darkowi za wprowadzenie w armeńskie klimaty. Gdybyście mieli ochotę na odwiedzenie tego kraju - polecamy Darka. Zajrzyjcie na jego stronę <https://venividitravel.pl/>

A wypożyczalnia to **Car&Van**

**Rent a Car** - polecamy, bo nam współpraca bardzo się udała.

## MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



Mała i Duży w Podróży – od lat wspólnie cieszą się każdym dniem spędzonym na motocyklach. Nieustannie cierpią na notriphobię – lęk przed tą chwilą, gdy nie będą mieli zaplanowanej kolejnej podróży. Współpracują – on wymyśla kierunek wyjazdu i planuje trasy, ona ogarnia wizy i noclegi. Dla nich trasa jest mniej ważna niż ludzie, których można na niej spotkać. Ich motto to „Nie odkładamy marzeń, odkładamy NA marzenia”.





EUROPA

AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WĘGRY

# NA V-STROMIE PO EUROPIE ŚRODKOWEJ

KRÓTKIE I NIEDALEKIE WYPRAWY MAJĄ COŚ DO SIEBIE. NA POCZĄTKU LATA WYRUSZYLISMY NA NASZYM V-STROMIE PRZEZ AUSTRIĘ, WŁOCHY, SŁOWENIĘ I WĘGRY. REZULTAT? SIEDEM DNI, CZTERY KRAJE I 2500 KIŁOMETROW.

Tekst i zdjęcia: YET ANOTHER BIKERS







## EUROPA

### AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WĘGRY

Wyruszamy z Pragi do austriackiego miasteczka Vöcklabruck. Droga na Czeskie Budziejowice jak zwykle zakorkowana, a cena paliwa... lepiej nie mówić. Wieczorem te wszystkie nieprzyjemności nam wynagrodzi zimny Weissbier z porządną pianą.

Następnego dnia jedziemy w kierunku jezior. Mijamy jezioro Attersee, potem skręcamy na szosę numer 153 w kierunku Bad Ischl. Widzimy znak drogowy, który informuje, że przed nami 13 kilometrów pełnych zakrętów. Po niemiecku *kurvenreich* (i nie, nie ma to nic wspólnego z tym, o czym właśnie pomyśleliście). :)

Przejeżdżamy przez miasteczko Hallstatt, które zostało zapisane na Listę światowego dziedzictwa UNESCO. Niespodziewanie spędzimy tutaj całe popołudnie.

Zwiedzamy miasteczko i pstrykamy zdjęcia. To by nam wystarczyło do szczęścia, gdybyśmy się nie dali złapać do pułapki turystycznej. Kupiliśmy bilet wstępu na punkt widokowy, połączony ze



zwiedzaniem kopalni soli w Hallstatu. Myśleliśmy, że tym zaoszczędzimy sobie drogę do Hallein, ale strasznie się zawiedliśmy. W Salzwelten Hallstatt, najstarszej czynnej kopalni soli na świecie, właściwie nie ma nic ciekawego do oglądania. Omijajcie to miejsce z daleka.

Wieczorem docieramy na

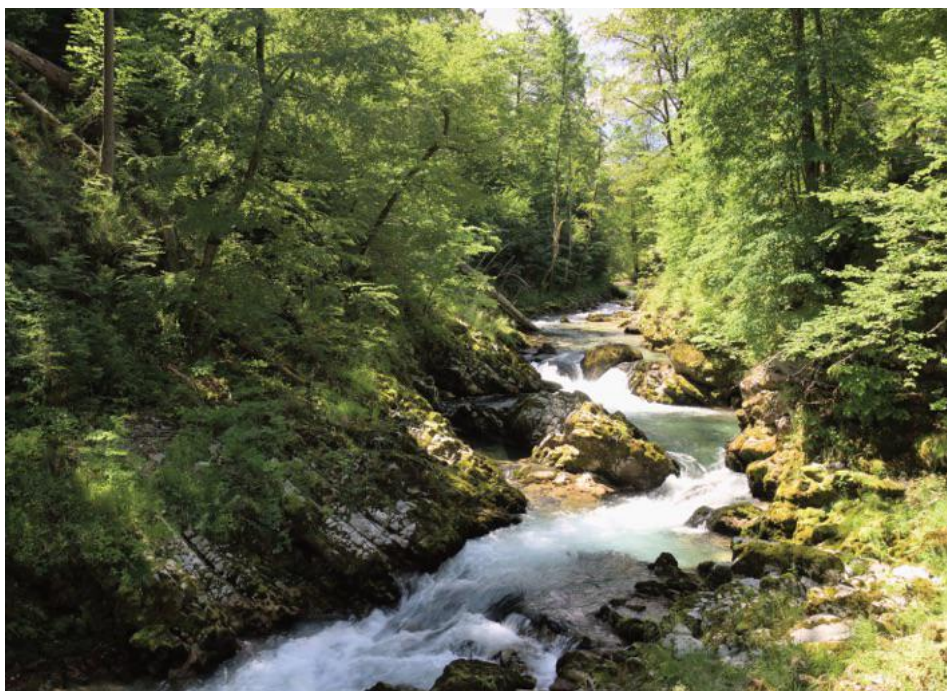
nocleg do Vorfusch. Grossglockner jest już na wyciągnięcie ręki.

Humor nam psuje niezbyt optymistyczna prognoza pogody. Na Grossglockner ma padać. Wyruszymy w drogę wcześniej rano, kiedy jeszcze świeci słońce, a na niebie płyną małe chmurki. Za wjazd na Grossglockner Hochalpenstrasse płacimy 28 EUR. Przed nami 48 kilometrów pełnych przepięknych widoków i niezliczonych zakrętów. Na asfalt nie ma co narzekać, kosimy raz jeden, raz drugi zakręt. Bajka!

Dojeżdżamy na parking Fuschertörl 1, gdzie podziwiamy alpejskie widoki. Pogoda nam sprzyja, lecz po kilku chwilach wierzchołki gór zaczyna spowijać gęsta mgła. Uciekamy przed deszczem w kierunku słońca.

Przejeżdżamy przez Lienz. Stąd mamy już kawałek do Włoch.

Kraj pizzy wita nas deszczem. Co prawda, mamy na sobie przeciwdeszczowe kombinezony, ale i tak







EUROPA

AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WĘGRY





zatrzymujemy się na obiad. Za chwilę przychodzi gwałtowna burza z ulewnym deszczem.

Deszcz w końcu trochę zelżał, a my wyruszamy w drogę przez Cortina d'Ampezzo do Longarone. Szkoda, że jeszcze pada. Dolomity są schowane gdzieś we mgle i deszczu. Przejeżdżamy przez małe miasteczka, gdzie diabeł mówi dobranoc. Wygląda na to, że się tutaj zatrzymał czas.

Kiedy zbliżamy się do Longarone, chmury powoli

ustępują. Ściągamy przeciwdeszczówki. W Longarone widzimy z oddali zapórę Vajont. Już tylko kilka serpentyn w górę i jesteśmy przy tamie. To tutaj w 1963 roku osunęła się część góry Monte Toc. Osuwisko wytworzyło 200-metrową falę, która przelała się przez tamę i zalała miasteczko Longarone.

Spokojna droga SR251 prowadzi nas do małego miasteczka Maniago, gdzie mamy nocleg. Mijamy urokliwe, czasami opuszczone

wioski z na wpół rozpadającymi się domami. Podziwiamy jedyny w swoim rodzaju widok na włoskie Dolomity.

Rano budzimy się z uczuciem tego, jakby nas przejechał walec. Noc była parna, miejscowi bawili się w niedalekim barze do trzeciej nad ranem i dawali o sobie znać wszystkim dookoła. Dzisiaj jedziemy na Mangart. Ta myśl poprawia nam humor.

Szybko uciekamy z miasta i





EUROPA

AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WĘGRY





mkniemy w kierunku Słowenii. Nagle naszą uwagę przykuwa szmaragdowe jezioro. Lubimy takie niespodzianki. Dowiadujemy się, że jest to jezioro Lago di Cornino, które swoją barwę zawdzięcza siarczanowi wapnia.

Od jeziora, chcąc, nie chcąc, musimy jechać po częściowej uczęszczanej szosie SS13. Następnie skręcamy na ciekawą dla motocyklistów, zaciszną drogę SP76 w kierunku Sella Nevea. Jest tutaj wiele zakrętów. Szkoda, że nie da się tu zatrzymać, aby sfotografować zachwycający widok na dolinę, która nam znika za plecami.

Jak tylko mijamy Sella Nevea, droga, na którą nie mogliśmy do tej pory narzekać, staje się miejscami mniej lub bardziej dziurawa. Tak czy siak, zatrzymujemy się co 500 metrów, bo jest co fotografować. Chcąc, nie chcąc, żegnamy się z

Włochami. Witaj Słowenio!

Ledwo co minimy przejście graniczne a przed nami roztacza się główny cel naszej podróży — Mangartsko Sedlo (2055 m n.p.m.). Nad Alpami Julijskimi zaczęło się już ściemniać, więc czym prędzej ruszamy w dalszą drogę.

Za wjazd na Mangart płacimy 10 EUR. Ta najwyżej położona droga w Słowenii powstała w 1938 roku dzięki włoskiemu wojsku. Szosa jest asfaltowa, w dobrym stanie, ale jest dość wąska. Budzi nasz szacunek. Ściślej ujmując, Ondra czuje respekt, a Marta ma pełno w gaciach. Nie ma tu barierek ochronnych. Sztuką jest wymijanie się z jadącymi z naprzeciwka pojazdami.

Na początku płczemy się w lesie po licznych serpentynach, potem las nagle znika i zaczyna się kolejna, ciekawsza część trasy z widokiem na Alpy

Julijskie oraz Mangart. Droga ma 12 kilometrów, ale dla nas zabawa się kończy po 9 kilometrach przy wielkim parkingu. Dalej się już nie da jechać. Zakaz wjazdu i szlaban mówią nam wszystko. Ale i tak nie mamy czego żałować. Widoki są oszałamiające!

Oprócz Mangartskiego Siodła nie mogło zabraknąć przejażdżki po drodze nr 206 w kierunku Kranjskiej Góry. Wisienką na torcie ma być przełęcz Vršič (1611 m n.p.m.), na którą prowadzi chyba 40 zakrętów.

Świetnie się nam jedzie. Czasem spotkamy jakieś auto lub motocykl. Od miasteczka Trenta ruch nagle gęstnieje. Na przełęcz się wlecemy, jak ślimaki, w ogonie czeskich aut. Nie da się tu wyprzedzać.

Z przełęczy zmierzamy po Ruskiej drodze do Kranjskiej Góry. Serpentyń jest tutaj tyle,



## EUROPA

### AUSTRIA, WŁOCHY, SŁOWENIA, WĘGRY

że szybko straciliśmy rachubę. Droga jest z tej strony dość rozbita. Zakręty tworzą kocie łby. Zapierające dech w piersiach widoki na Alpy Julijskie to miód na nasze obolałe tyłki. To się nie da opisać słowami, to trzeba widzieć samemu.

Nad Jezioro Bohinj, gdzie mamy zarezerwowany nocleg, dojeżdżamy w towarzystwie przelotnego deszczu.

Następnego dnia jedziemy zobaczyć Wąwóz Vintgar, na który od dłuższego czasu ostrzemy sobie zęby. Na stronie internetowej tego miejsca jest napisane, że w okolicy są objazdy. Nie przyszło nam do głowy, że będzie tu taki chaos.

Dojeżdżamy na parking P3. Na miejscu dowiadujemy się, że parking dla motocykli jest tuż przy wejściu do wąwozu. Dowcip polega na tym, że nie da się dojechać tam bez złamania przepisów drogowych. Wszędzie dookoła objazdy, rozkopane ulice, żadne znaki nie kierują do Vintgaru.

Z ciężkim sercem łamiemy kilka zakazów wjazdu i przejeżdżamy przez rozkopane ulice. Przynajmniej wąwóz mamy w zasięgu ręki.

Vintgar to wąwóz o długości 1,6 kilometra, pośrodku którego płynie rzeka Radovna. To znane oraz turystyczne miejsce. Za bilet płacimy 10 EUR za osobę. Za parking jeszcze musimy dopłacić dodatkowe 2 EUR.

Droga przez wąwóz jest jednokierunkowa. Z powrotem na parking da się wrócić jedną z dwóch tras — zieloną (dłuższą i łatwiejszą) lub czerwoną (trudniejszą). My wybieramy tą drugą.

Vintgar możemy odhaczyć na naszej liście. Wieczorem dojedziemy do małego, ale urokliwego miasteczka Celje. Spacerujemy, zbłądzamy w kilka uliczek, ale przede wszystkim idziemy na lody. Bez tego byśmy z powrotem do domu nie jechali :)

Następnego dnia wyruszamy do Budapesztu. Chcemy się jeszcze zatrzymać nad Balatonem. Zjeżdżamy z

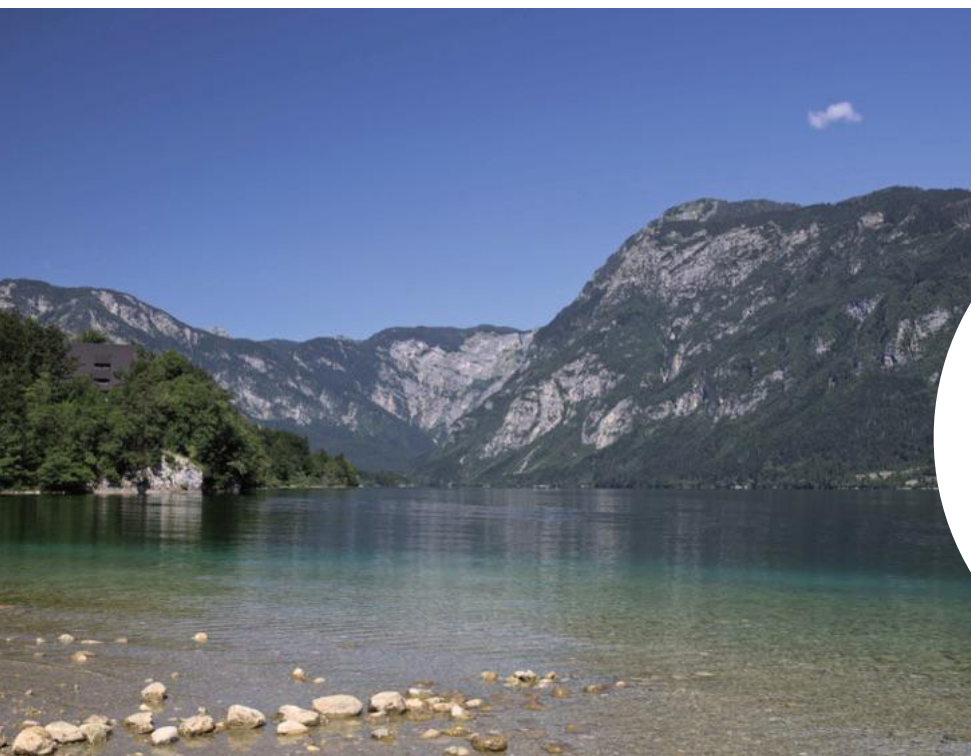
autostrady na drogę nr 7, która przebiega przez miasteczka leżące nad jeziorem. Z drogi jeziorek nie jest zbyt dobrze widoczne. Zatrzymujemy się przy Varosi Strand oraz Panorama Lookout, skąd Balaton widzimy jak na dłoni.

Wieczorem docieramy do stolicy Węgier, gdzie spędzamy dwie noce. Polecamy zajrzeć do hali targowej Nagy Vásárcsarnok i zobaczyć Zamek Królewski w Budzie. Stąd rozprościera się ciekawy widok na Dunaj oraz budynek węgierskiego parlamentu. Po drugiej stronie rzeki — w części Peszt — warto zahaczyć o Bazylikę św. Stefana oraz Wielką Synagogę — największą w Europie.

Wyjazd dobiega końca. Czeka nas już tylko droga powrotna do Pragi.

## YET ANOTHER BIKERS

Ondrej (Ondra) i Marta to czesko-polska para z Pragi. On kieruje i fotografuje, ona wymyśla oraz planuje kolejne wyprawy. Od 2018 roku jeżdżą na wspólne wycieczki motocyklowe. Mają za sobą między innymi wyprawy na Bałkany oraz do Maroka. Oboje wierzą, że najlepszą inwestycją jest inwestycja w marzenia.







ROAD  
of  
ADVENTURE

WARSZTAT PODRÓŻNIKA  
NAMIOT DLA MOTOCYKLISTY

Tekst i zdjęcia: Joris de Poortere / ADV HOPPERS

# WARSZTAT PODRÓŻNIKA







To chyba najważniejsze – zawsze miejcie ze sobą narzędzia, niezależnie od jakiegokolwiek innego bagażu. Zobaczycie – jak ich nie będzie, to właśnie wtedy będą najbardziej potrzebne – Murphy o to zadba ;) Spróbujcie mieć je zawsze „pod ręką” – jeśli będziecie musieli rozpakować pół bagażu, żeby się do nich dostać, naprawa na poboczu drogi może się okazać niemożliwa. Jeśli ruszacie w dłuższą podróż, serwisujcie motocykl używając narzędzi skompletowanych na wyjazd, żeby dokładnie wiedzieć czego będziecie potrzebowali w trasie i nie będziecie przykrych niespodzianki, gdy okaże się, że nie macie klucza, którego akurat potrzebujecie do odkręcenia koła. I w drugą stronę – nie będziecie targać przez pół świata narzędzi, których nigdy nie użyjecie. Jeśli podróżujecie w grupie – ustalcie co kto bierze – nie ma sensu posiadania pięciu zestawów takich samych kluczy.

Według nas najbardziej narażone na usterki są opony, więc warto mieć coś do załatania dziury i uzupełnienia powietrza. Jeśli macie opony dętkowe, niezbędne będą łatki, czy nawet zapasowa dętka. Jeśli macie opony bezdętkowe, zestaw

naprawczy z „korkami” wystarczy. My mamy opony bezdętkowe, ale wzięliśmy i łatki i „korki” – możemy zawsze pomóc innemu motocyklicyście... albo załatać

materac. Co do pompki – my mamy ze sobą małą, ale solidny kompresor, który generuje ciśnienie wystarczające, aby opona „wskoczyła” na felgę.

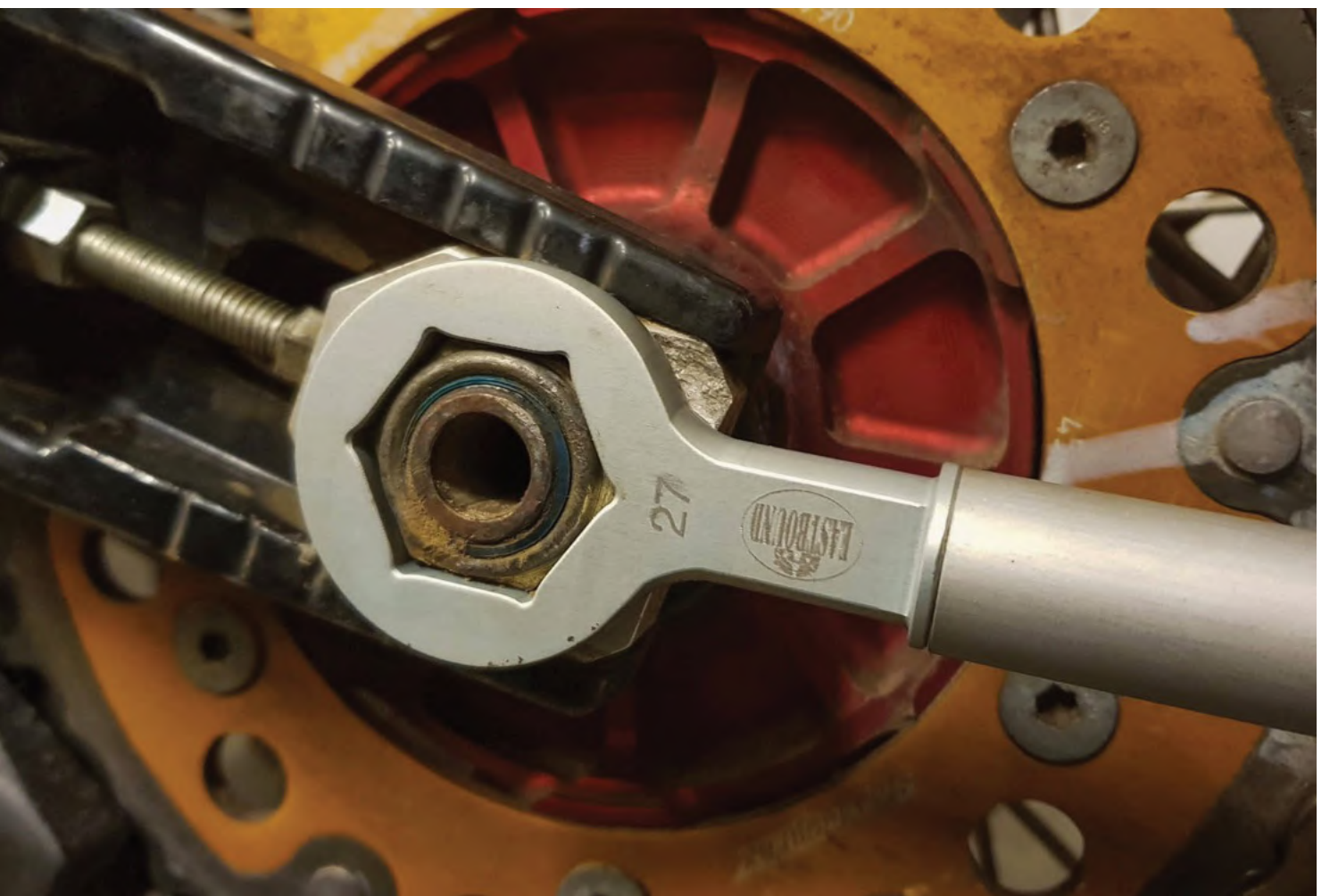


NAMIOT DLA MOTOCYKLISTY

Kompresor nie posiada żadnego wskaźnika, więc mamy też ze sobą niewielki ołówkowy manometr. Ważne są również łyżki, żeby zdjąć oponę z felgi – bardzo istotne przy oponach dętkowych, ale przydadzą się każdemu, przy większej usterce. My mamy ze sobą trzy lekkie aluminiowe łyżki, zbudowane z segmentów – złożone zajmują niewiele miejsca, a mniej lub więcej segmentów pozwala uzyskać optymalną dźwignię. Nasze motocykle mają stopki centralne, dzięki czemu możemy zdjąć koła bez większego problemu, bo nie potrzebujemy dodatkowego wsparcia.

Co do kluczy, mamy ze sobą tylko te niezbędne dla naszych motocykli. Tak naprawdę do przeprowadzenia większości prac, również całkiem sporych napraw, wystarczy niewielki zestaw. Tu też zwróćcie uwagę na to, żeby były małe i lekkie, ale jednocześnie pozwalające na wykonanie napraw. I jeszcze mała, ale ważna uwaga dotycząca klucza do świece – sprawdźcie czy możecie wykręcić świecę bez potrzeby zdejmowania baku czy rozbierania połowy motocykla. Przydatny może się okazać klucz nastawny – pamiętajcie, że naprawy nie muszą tylko dotyczyć waszych motocykli. Szczypce zaciskowe będą niezbędne, kiedy jakaś śrubka odmówi wykręcenia, ze względu na wyrobioną główkę. Małe kombinerki będą nieodzowne, gdy palce okażą się za grube, żeby przytrzymać nakrętkę. W narzędziówce powinno być też miejsce na mały młotek (my używamy prawie codziennie, głównie do wbijania szpilek od namiotu) i zwykły śrubokręt – najlepiej taki z dwoma końcówkami, płaską i krzyżakową. Przydatna będzie też zwykła linijka, choćby do sprawdzenia naciągu łańcucha (jeśli ktoś chce być baaardzo precyzyjny). Mamy też ze sobą listki do mierzenia luzów zaworowych – mogą okazać się pomocne w











dłuższych podróżach do bardziej odludnych miejsc, gdzie ciężko znaleźć dobrze wyposażone serwisy.

Nie zapominajcie o kwestiach elektrycznych. My mamy ze sobą kilka różnych kabelków, łączników, bezpieczników, świec. Taśma izolacyjna przyda się nie tylko do izolacji kabli. Mamy też malutki multimetr, który łączy z apką w telefonie. Mamy też ze sobą niewielkie urządzenie rozruchowe, wielokrotnie używane, raz nawet do wystartowania elektrycznego samochodu!

Płyny – bardzo istotne dla motocykla. Trzeba mieć ze sobą trochę oleju silnikowego, zwłaszcza w mniej „cywilizowanych” regionach świata. Płyn hamulcowy też się przyda – nie wiadomo gdzie i kiedy wam w ten czy inny sposób ucieknie. Tubka smaru silikonowego pozwoli utrzymać części „w ruchu”. No i oczywiście – WD40 – nie wychodźcie z domu bez małej puszki tego specyfiku. Ponieważ sami zajmujemy się wymianą płynów w naszych motocyklach, przydaje się składany silikonowy lejek. I na koniec – może nie płyn, ale

prawie jak „metal w płynie” – dwuskładnikowa masa epoksydowa – jeśli coś naprawę pęknie, można to załatać i dojechać do porządnego serwisu.

Mamy też ze sobą kilka rzeczy, których nie przypisujemy do żadnej kategorii, jak np. zapasowe uniwersalne linki sprzęgła czy gazu. Jest też nitka dentystyczna – wytrzymała i sztywniejsza niż sznurek, pozwoli związać wiele rzeczy, zeszyć rany, no i zadbać o zęby. Kawałek drutu pozwoli wykonać wiele napraw, włącznie z naprawą okularów. Pasy transportowe pozwolą przymocować dodatkowy bagaż czy urwany kufer, można je też wykorzystać do holowania innego motocykla, czy choćby rozwieszenia prania. No i klasyka: taśma McGyvera i trytyki i po naprawie w stylu „bushcraft engineering” dojedziecie do warsztatu z prawdziwego zdarzenia.

To generalnie tyle, jeśli chodzi o narzędzia, które mamy ze sobą w podróży i dzięki którym możemy wykonać naprawy czy okresowe serwisy motocykli. Kompresor

i zestawy naprawcze do opon są pod siedzeniem, więc zawsze na motocyklu, nawet gdy nie mamy reszty bagażu. Pozostałe narzędzia są w torbie na tylnej części kanapy GSa, łatwodostępne i uporządkowane. Małe narzędzia, klucze i bity są w kolorowych piórnkach, a podstawowy zestaw narzędzi jest w rolce, która pozwala łatwo zidentyfikować co gdzie jest i czy zostało po użyciu odłożone na miejsce.

Jak zwykle, to co ostatecznie wylądowało w narzędziówce to bardzo indywidualna sprawa, ale w naszym przypadku póki co niczego nam nie brakowało, użyliśmy większości narzędzi... i mamy nadzieję, że tak zostanie.

## ADV HOPPERS JORIS DE POORTERE



ADV Hoppers to międzynarodowa para motocyklistów i miłośników przygód: Agata Dudek i Joris De Poortere. Aktualnie w podróży dookoła świata, której przebieg można śledzić na blogu i w mediach społecznościowych.



# ROAD OF ADVENTURE



POPZREDNIE NUMERY ZNAJDNIECIE NA  
[HTTPS://ROADOFADV.COM](https://roadofadv.com)



ZOSTAŃ PATRONEM ROAD OF ADVENTURE



PATRONITE