

AUSTRALIA • MAROKO • WYSPY KANARYJSKIE
IRAN • WARSZTAT PODRÓŻNIKA

CO JEST NIE TAK Z...
MARTĄ „LA MOTERA”



CZERWIEC 2023

ROAD of ADVENTURE

NUMER 8



PISZĄ DZIŚ DLA WAS

GARY WOOD



MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



OKIEMPLECZKA.PL



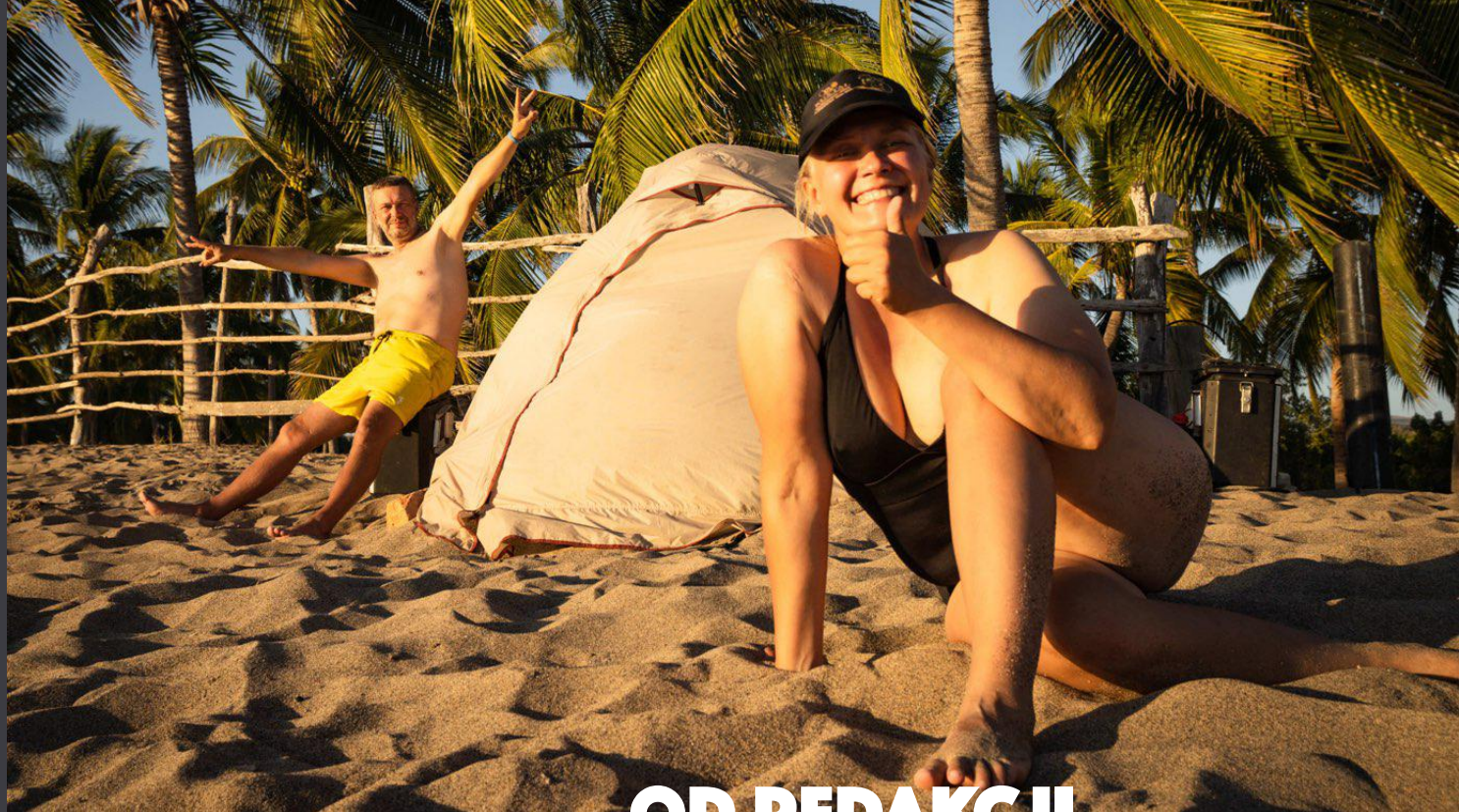
ONE MORE ADV



motopomocni.pl
Zatankowani pasją!

MOTOPOMOCNI

CHCESZ DOŁĄCZYĆ DO GRONA OSÓB WSPÓŁTWORZĄCYCH TEN MAGAZYN? NIC PROSZESZ! NAPISZ DO NAS PRYWATNĄ WIADOMOŚĆ NA NASZYM FANPAGE NA FB LUB MAILA NA ADRES ROA@ROADOFADV.COM



OD REDAKCJI

Czołem!

Sezon motocyklowy w Europie już rozpoczęty. Przekazujemy w Wasze ręce nowy, już ósmy numer, naszego magazynu. Jak zawsze znajdziecie w nim opisy wypadów motocyklowych w różne zakątki świata. Mamy nadzieję, że będą one dla Was inspiracją przy planowaniu Waszych własnych podróży. W wywiadzie przybliżymy Wam sylwetkę wspaniałej kobiety - Marty "La Motera", która samotnie, wbrew przeciwnościom, przemierza świat na swoim motocyklu, jednocześnie wspierając fundacje pomagające chorym walczyć ze straszną chorobą, jaką jest rak.

Jeżdżąc pamiętajcie o swoim bezpieczeństwie, ale też o tym, aby w razie wypadku pomóc innym na drodze. Temat udzielania pierwszej pomocy w czasie podróżowania opisuje dla Was w Warsztacie Podróżnika polska fundacja - Motopomocni, która organizuje także bezpłatne kursy w tym zakresie. Na razie niestety działają tylko w Polsce, ale może ten artykuł będzie, dla motocyklistów spoza Polski, zaproszeniem do odwiedzenia tego pięknego kraju i uczestnictwa w jednym z kursów Bezpieczny i Motopomocny Motocyklista.

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, 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

Zdjęcie na okładce: La Motera

STRONA 6

Co jest nie tak z... MARTĄ "LA MOTERA"

WYWIAD

Autor: Szymon Zobniów



STRONA 16

Droga przez Wielką Rafę Koralową

AUSTRALIA

Autor: Gary Wood

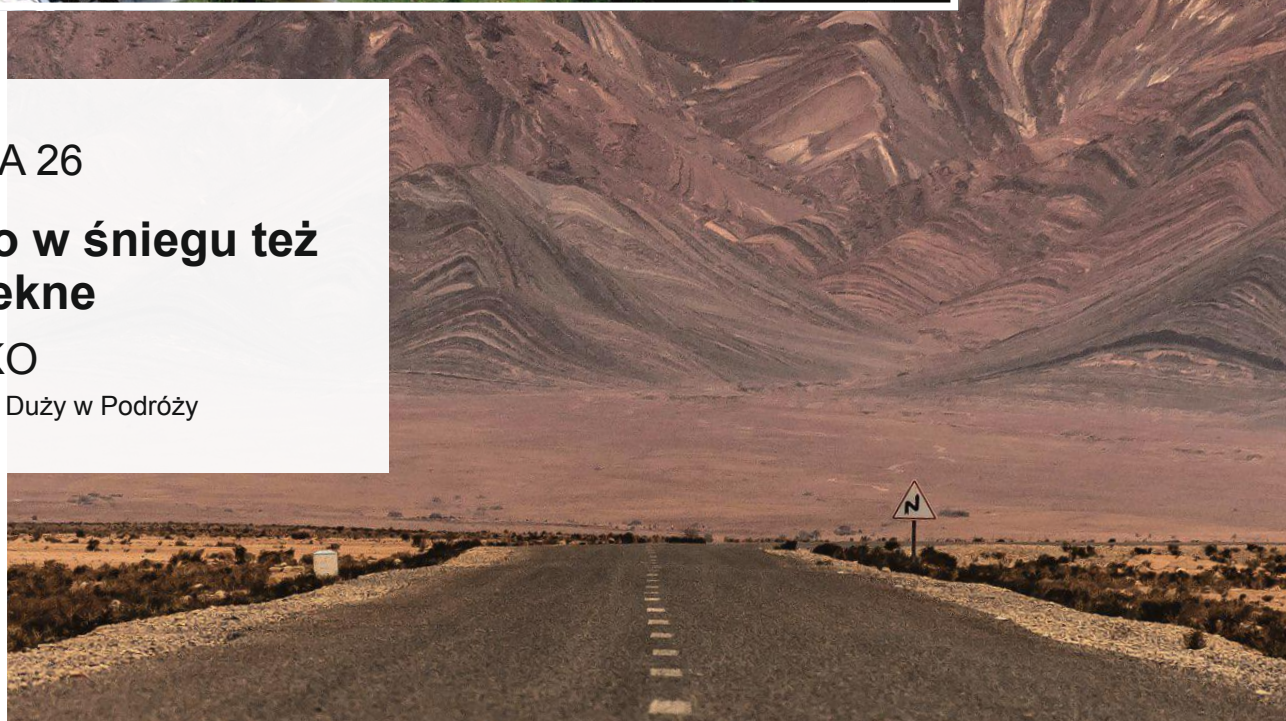


STRONA 26

Maroko w śniegu też jest piękne

MAROKO

Autor: Mała i Duży w Podróży





STRONA 38

Plan B

WYSPY KANARYJSKIE

Autor: OKIEMPLECACZKA.PL

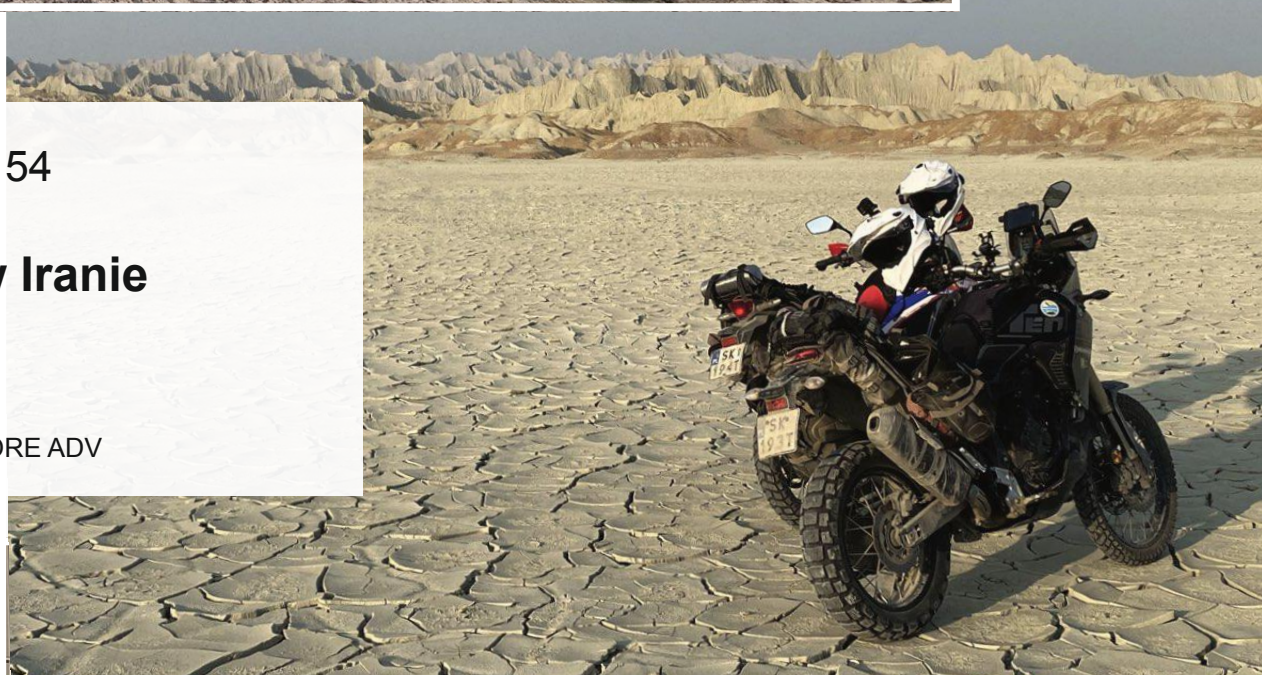


STRONA 54

92 dni w Iranie

IRAN

Autor: ONE MORE ADV



STRONA 82

Pierwsza pomoc w podróży

WARSZTAT PODRÓŻNIKA

Autor: MotoPomocni

NEW ZEALAND

CO JEST NIE TAK Z...

MARTĄ - „LA MOTERA”



Zdjęcia: Marta „La Motera”

Wywiad przeprowadził: Szymon Zobniów

MARTĘ „LA MOTERA” MIELIŚMY OKAZJĘ POZNAĆ W VERACRUZ, PODCZAS JEJ PODRÓŻY PO OBU AMERYKACH. TA SKROMNA OSOBA, ZAWSZE UŚMIECHNIĘTA I PEŁNA OPTYZMU, OD RAZU PRZYPADŁA NAM DO GUSTU. CHCIELIBYŚMY JEJ SYLWETKĘ PRZYBLIŻYĆ TAKŻE WAM, PONIEWAŻ JEJ HISTORIA I PODRÓŻE MOŻE BYĆ WSPANIAŁĄ INSPIRACJĄ DLA WIELU MOTOCYKLISTÓW.



Jakie były Twoje początki, jak zaczęła się Twoja przygoda z motocyklami? Twój pierwszy motocykl?

W moim domu było ośmioro braci i sióstr, nie mieliśmy samochodu i zawsze podróżowaliśmy transportem publicznym. Kiedyś ktoś dał mojemu najstarszemu bratu Vespę 160, a kiedy wszyscy skończyliśmy 18 lat, wszyscy zrobiliśmy prawo jazdy i używaliśmy tego motocykla.

Zakochałam się w nim, to było coś magicznego, urządzenie, na które się wsiadało i które zabierało mnie od drzwi do drzwi, od domu do domu, gdziekolwiek się udawałam.

Od tego momentu nigdy nie zsiadłam już z motocykla. Zawsze używałam dwóch kółek do poruszania się po mieście, a czasami, bardzo rzadko, do robienia małych wycieczek w pobliżu Madrytu, nigdy nawet nie przymierzałam się do podróżowania po świecie.

To jak to się stało, że zdecydowałaś się na podróżę?

Byłam i wciąż jestem przedsiębiorcą, kobietą, która zawsze jest bardzo zajęta i nie ma czasu.

W pewnym momencie jednak nadszedł bardzo trudny dla mnie okres: kryzys gospodarczy, rozwód, rak i wreszcie zdecydowałam się na zamknięcie firmy.

Znalazłam się w sytuacji, która zaczęła mnie przerastać, bez czasu i pieniędzy. Wydawało mi się, że potrzebuję przerwy, a co może być lepszego niż mała wycieczka na motocyklu, coś, czego nigdy wcześniej nie byłam w stanie zrobić. Zaczęłam planować podróż dookoła Włoch, która po jej rozpoczęciu, okazała się podróżą dookoła świata.

Jakiego motocykla teraz używasz?

Podróżuję na Royal Enfield Himalayan, indyjskim motocyklu o pojemności 411 cm³.

Maszynie prostej, ale bardzo solidnej. Takiej, którą uda mi się naprawić wszędzie.

Czy sama przygotowałaś motocykl do swoich podróży? Czy zmieniłaś coś w swoim Royalu po przejechaniu tylu kilometrów? W sposobie pakowania kufrów?

Zmieniłam bardzo niewiele. W Ekwadorze zamówiłam u miejscowych mechaników

MARTA - LA MOTERA

szerszą boczną stopkę z solidną podstawą, tak aby była bardziej stabilna. Niestety czasami zdarzało mi się przewrócić motocykl na postoju ze względu na ten jego element.

Kupiłam torbę na zbiornik, która pozwoliła mi mieć pod ręką i zawsze przy sobie rzeczy, których potrzebowałam najczęściej.

Nauczyłam się zawsze pakować torby w tej samej kolejności, dzięki czemu mogłam łatwo znaleźć wszystko, czego potrzebowałam. Na początku podróży spędziłam dużo czasu na szukaniu i gubieniu rzeczy.

Nie wprowadziłam więcej zmian, ani większych modyfikacji

Sama walczyłaś z rakiem, a teraz, poprzez swoje podróże, wspierasz fundacje, które pomagają innym chorym na raka. Czy możesz powiedzieć nam o nich więcej? Jakie to fundacje? Jak im pomagasz?

Tak, w 2012 roku zdiagnozowano u mnie raka piersi, który zmusił mnie do zaprzestania wszystkich aktywności na prawie rok.

Podczas mojej podróży zbierałam fundusze dla *Cris Contra el Cancer*, fundacji finansującej projekty badawcze nad nowymi terapiami przeciwnowotworowymi, której jestem członkiem.

Stworzyłam miejsce na mojej stronie internetowej, gdzie ludzie mogli przekazywać darowizny. W czasie moich rozmów w mediach









społecznościowych i licznych wywiadów zawsze staram się poruszyć ten bardzo ważny dla mnie, jak i dla wielu osób temat. Fundacje, z którymi współpracuję robią świetną robotę na rzecz osób chorych na raka i na każdym kroku staram się zachęcać osoby z którymi mam kontakt do pomocy im, choćby przez wsparcie skromną darowizną. Nie chodzi o to, ile można zebrać, ale o widoczność tej organizacji, o której wiele osób nie wie. Mówienie ludziom o tym, co oni robią, zachęcanie ich do zostania członkami itp.

Podróżowałaś samotnie na motocyklu do wielu krajów uważanych przez innych za niebezpieczne. Czy pamiętasz momenty podczas podróży, w którym czułaś się zagrożona? A może to tylko potoczna opinia o tych miejscach, które w rzeczywistości nie są tak niebezpieczne, jak się je postrzega?

Podróżowałam niejednokrotnie przez kraje uważane za bardzo niebezpieczne lub wrogie









“zachodowi” i zdałam sobie sprawę, że jest to manipulacja informacjami.

Nigdzie się nie bałam, wszędzie spotykałam życzliwych i przyjaznych ludzi, chętnych do rozmowy i pomocy w każdy możliwy sposób. Zdałam sobie sprawę, że jest o wiele więcej rzeczy, które łączą ludzi na całym świecie, niż ich dzielą.

Podróżowanie w odległe miejsca może również oznaczać nawiązanie przyjaźni z lokalnymi ludźmi lub społecznościami. Gdybyś miał wybrać jedno miejsce, w którym ludzie byli dla Ciebie najbardziej życzliwi, które by to było?

Myślę, że Indie były krajem, który dał mi najwięcej, będąc jednocześnie najtrudniejszym krajem, przez który podróżowałam. To właśnie tam zawarłam najtrwalsze przyjaźnie podczas całej podróży. Także Iran lub Turcja... Język hiszpański jest moim ojczystym językiem, więc w całej Ameryce Łacińskiej i Południowej pozwoliło mi to nawiązać wiele przyjaźni.

Ale tak naprawdę wszędzie spotkałem wspaniałych ludzi, których wspominam z wielką sympatią.

Czy masz jakieś rady dla innych motocyklistów, którzy chcą pójść w twoje ślady?

Jeśli Waszą pasją jest motocykl, usiądźcie i zastanówcie się nad plusami i minusami podróżowania. Zobaczycie, że tych pierwszych znajdziecie o wiele więcej. A wtedy po prostu ustalcie datę wyjazdu. Nie pożałujecie, to zmieni Wasze życie.

Dziękuję bardzo za rozmowę.

Więcej informacji o Marcie i jej podróżach można znaleźć w jej mediach społecznościowych i na stronie internetowej.



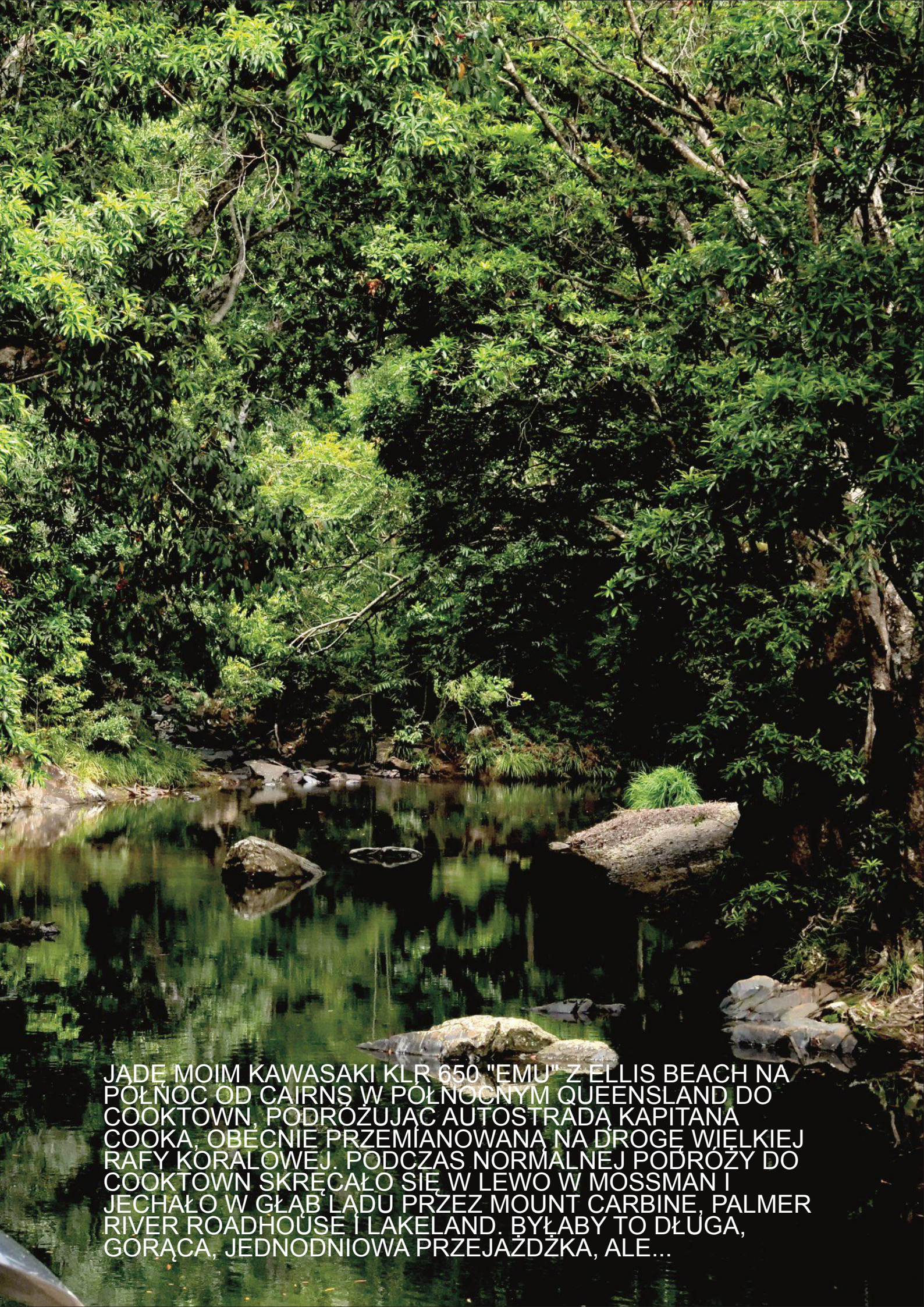


AUSTRALIA
CAPE YORK

DROGA PRZEZ WIELKĄ RAFĘ KORALOWĄ - CZĘŚĆ 1

Tekst i zdjęcia: GARY WOOD





JADĘ MOIM KAWASAKI KLR 650 "EMU" Z ELLIS BEACH NA
POŁNOC OD CAIRNS W POŁNOCNYM QUEENSLAND DO
COOKTOWN, PODROZUJĄC AUTOSTRADĄ KAPITANA
COOKA, OBECNIE PRZEMIANOWANA NA DROGE WIELKIEJ
RAFY KORALOWEJ. PODCZAS NORMALNEJ PODROŻY DO
COOKTOWN SKRĘCAŁO SIĘ W LEWO W MOSSMAN I
JECHAŁO W GŁĄB ŁADU PRZEZ MOUNT CARBINE, PALMER
RIVER ROADHOUSE I LAKELAND. BYŁĄBY TO DŁUGA,
GORĄCA, JEDNODNIOWA PRZEJAZDZKA, ALE...



Ale jadę przez las deszczowy Daintree, uważany za jeden z najstarszych lasów deszczowych na świecie. Moja podróż nie jest długa, ale obejmuje jedne z najciekawszych tropikalnych krajobrazów w Australii. Aby w pełni wykorzystać ten krajobraz, można poświęcić cztery dni na jazdę i zatrzymać się w różnych interesujących miejscach, które opowiedzą wszystko o tym obszarze światowego dziedzictwa. Byłem tu już kilka razy, więc pokonam tę trasę w dwa dni, zatrzymując się w słynnym hotelu Lion's Den, jadąc do Cooktown, a następnie z powrotem do Atherton na wzgórzach za Cairns.

Podczas tej podróży poruszam się po zaatakowanej przez krokodyla rzece Daintree, pokonuję skrzyżowania potoków, odpieram ataki niebezpiecznych Cassowaries i jeżdżę po niesamowicie stromych drogach gruntowych, na których mój tylny hamulec zawodzi z powodu przegrzania. Wjeżdżam głęboko w las deszczowy, mijam mistyczną górę i kończę tę część mojej przygody siedząc na wzgórzu z widokiem na mały wlot rzeki, w tym samym miejscu, w

którym porucznik James Cook z Brytyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej, jako pierwszy biały człowiek, siedział tu w 1770 roku.

Jeśli nie znasz postaci kapitana Jamesa Cooka i historii Cook's Town, prawdopodobnie nie zrozumiesz, dlaczego ten odcinek drogi ma tak duże znaczenie. W takim przypadku przeczytaj kilka słów wyjaśnienia, aby zapewnić pewien kontekst mej opowieści. W maju 1770 roku statek porucznika Jamesa Cooka z Brytyjskiej Królewskiej Marynarki Wojennej i kapitana Barka Endeavoura osiadł na mieliźnie na rafie koralowej. Było zbyt daleko, by pływać, a w pobliżu znajdowały się tylko dwie łodzie wielorybnicze, niewystarczające, by uratować całą załogę. Znajdował się zaledwie 14 kilometrów od wybrzeża północnego Queensland. Bardzo blisko miejsca, w którym będę jeździł przez kilka następnych dni.

To, co zrobił Cook i jego załoga, było niczym innym jak cudem. Cook zdmąknął marynarkę oficerską, podwinął rękawy i zaczął ręcznie wypompowywać wodę ze statku. Ten jeden akt pokazał załodze, że wszyscy są w tym razem. Pokazał istotę

przywództwa, która powinna znaleźć się w każdym podręczniku zarządzania. Cook, Banks, a nawet Solander obsadzili pompy i wraz z resztą załogi zdołali utrzymać statek na powierzchni, pracując przez całą dobę, odcinając statek od rafy, używając żagla do tymczasowego zakrycia zięjącej w burcie statku dziury. Następnie przepłynęli rannym statkiem przez niezbadaną jeszcze rafę koralową i przycumowali go do najbliższego wlotu rzeki. Kolejne 12 tygodni spędzili na naprawie statku, podczas gdy Cook badał okolicę w poszukiwaniu bezpiecznego przejścia przez rafę. Następnie nawigował przez niektóre z najbardziej zdradzieckich systemów rafowych na naszej planecie, zanim popłynął do Batawii w celu naprawy, a później do Anglii. Jak to mówią, reszta jest historią.

Moja przygoda zaczyna się w północnym mieście Cairns, zeszłej nocy szukałem kempingu, niestety jedyne miejsce, jakie mogłem znaleźć, było zbyt drogą pułapką turystyczną, więc kontynuowałem podróż na północne plaże Cairns. Nawet małe pola namiotowe na północ od Cairns nie były przystosowane dla samotnych



ZACHÓD SŁOŃCA NA ELLIS BEACH



POŠAČ COOKA



AUSTRALIA
CAPE YORK



DOMKI W ELLIS BEACH



EMU NA AUTOSTRADZIE



motocyklistów. Powiedziano mi o miejscu, które lepiej odpowiadałoby moim potrzebom dalej na północ.

Słońce chyliło się ku zachodowi, a ja rozważyłem biwakowanie na plaży, kiedy przejechałem przez niewielkie wzgórze i zobaczyłem znak oznaczający pole namiotowe. Znajdował się on po prawej stronie drogi i gdybym nie wiedział o jego istnieniu, przejechałbym obok. Ellis Beach Caravan Park to wspaniały teren, który zaspokoi potrzeby wszystkich podróżników.

Właściciele tego parku są przyjaźni i gościnni dla każdego, kto chce biwakować. Kemping posiada domki wychodzące przez linię palm na niesamowitą plażę Ellis. Jest to idealny kemping dla motocyklistów, nie tylko przyjazny i gościnnie, ale także ze spektakularną plażą. W odległości kilku minut spaceru od parku i plaży znajduje się pub z zimnym piwem i gorącym jedzeniem. Po zrobieniu zdjęć niesamowitego karmazynowego zachodu słońca, złotopomarańczowego piasku i

spokojnych błękitnych wód laguny Wielkiej Rafy Korolowej, nadszedł czas, aby wypić kilka piw, zjeść kolację i udać się do mojego obozu, aby przygotować się na następane dwa dni.

Budząc się wcześnie, opuściłem obóz, gdy słońce weszło nad horyzontem, był to kolejny z tych spektakularnych wschodów słońca, których można się spodziewać w tej części świata o tej porze roku. Jeżdżę poza sezonem, który w tropikalnym północnym Queensland jest latem. Jest gorąco i wilgotno, ale połączenie morskiej bryzy i wiatru przechodzącego przez moją siatkową kurtkę wystarcza, aby było wygodnie.

Zwykle nie opuszczałbym obozu tak wcześnie, ponieważ jest to czas dla kangurów na powrót do jakiegoś zacienionego drzewa, gdzie odpoczywają w ciągu dnia, ale po stronie plaży nie ma zbyt wielu łąk, więc jestem przekonany, że w pobliżu nie będzie żadnych zwierząt.

Pode mną i po mojej prawej stronie rozciągają się turkusowe wody Morza Korolowego, a tuż przy brzegu znajduje się największa żywa struktura na ziemi - Wielka Rafa Korolowa. Poruszam się z boku na bok, gdy ostro wchodzę w zakręt, droga to wspina się, to opada. To ekscytująca przejażdżka jedną z najbardziej malowniczych dróg w Australii.



EMU I JA



AUSTRALIA
CAPE YORK



CZTEROMIŁOWA PLAŻA

PLAŻA PORT DOUGLAS





Mój pierwszy przystanek to punkt widokowy, który znajduje się na stromym wzgórzu i spogląda na południe na drogę, którą właśnie jechałem. Na wysokości około 150 metrów zapewnia spektakularne widoki na krętą drogę biegnącą wzdłuż krawędzi tych dwóch obszarów światowego dziedzictwa.

Ten wąski odcinek drogi biegnie między Cairns i Mossman, wzdłuż krawędzi Parku Narodowego Wet Tropics. Po mojej lewej stronie wznoszący się klif, który rozciąga się do obszaru światowego dziedzictwa Northern Wet Tropics, a po prawej ciepłe wody Morza Koralowego i początek północnej części Wielkiej Rafy Koralowej.

Po powrocie na Emu, droga jest bardziej kręta i wyboista, a ja zjeżdżam w dół i kontynuuję podróż przez labirynt małych plaż, z których każda jest potencjalnie opuszczonym tropikalnym rajem nadającym się na pocztówkę.

Nie minęło wiele czasu, a dotarłem do turystycznego miasta Port Douglas. Port Douglas stał się centrum handlu na północy, pod koniec XIX wieku, jako punkt startowy

dla górników udających się na gorączkę złota w Palmer River i dla firm wysyłających zaopatrzenie w głąb lądu dla rolników i pasterzy. W 1900 roku jego użyteczność powoli wygasła, gdy linia kolejowa do Cooktown przez Kurandę ominęła ten obszar i wyeliminowała potrzebę posiadania portu w północnym Queensland. Odrodzenie nastąpiło w latach 80-tych, kiedy to kilku przedsiębiorców założyło ośrodki wypoczynkowe. Wkrótce stało się błyszczącym centrum turystycznym, jakim jest dzisiaj. Wydaje się, że jest to najbardziej nieprawdopodobne miejsce na kurort, ale wydaje się, że naprawdę działa. Wśród jego atutów jest wyluzowana atmosfera miasta, liczne pięciogwiazdkowe kurorty, butikowy browar, czteromilowa plaża, wiele kawiarni, barów koktajlowych i restauracji. I oczywiście firmy organizujące wyprawy nurkowe.

Zatrzymuję się, aby zrobić kilka zdjęć słynnej czteromilowej plaży, a następnie jadę przez miasto do głównego portu. Znajdują się tam różnego rodzaju domy noclegowe i sklepy. Niektóre z nich to modne restauracje, podczas gdy inne to tylko puby z ogródkami piwnymi dla imprezowiczów. Szukałem parku, w którym mógłbym się

zatrzymać i napić kawy, i trafiłem do starego kościoła, który znajduje się obok równie starej szopy portowej, obecnie przekształconej w restaurację. Jest tu tak wiele historii, że mógłbym spędzić całe dnie po prostu zastanawiając się, ale po porannej kawie spakowałem się i ruszyłem na północ do Mossman i Daintree.

Skręcając ponownie w prawo na autostradę, nie minęło wiele czasu, zanim natknąłem się na Mossman - miasto słynne z powodu znajdującego się w nim Parku Narodowego Mossman Gorge. Jest on zarządzany przez lokalną radę Aborygenów i znajduje się tam niesamowite centrum dla zwiedzających. Jeśli masz czas, Mossman Gorge to obowiązkowe miejsce do zwiedzenia. Piękna rzeka Mossman płynie kaskadami przez las deszczowy, uderzając o masywne granitowe głazy i rozlewając się szeroko, tworząc najbardziej malownicze i orzeźwiający kąpieliska.

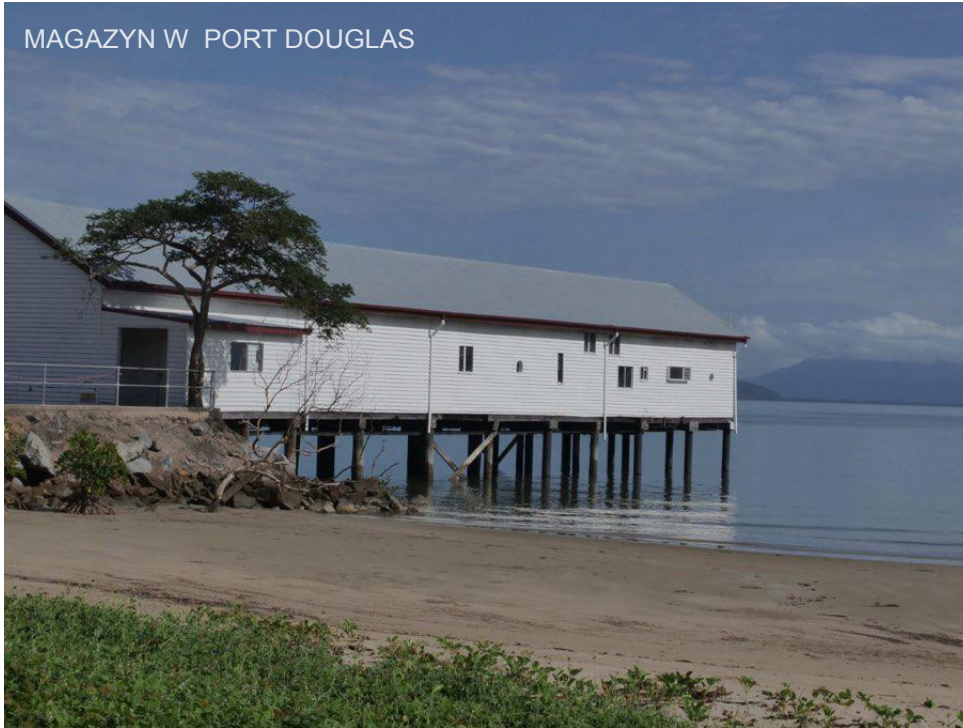
Jak wspominałem wcześniej, można spędzić tygodnie odkrywając naturalne piękno i historię tego obszaru. Mossman to także miejsce, w którym droga się rozchodzi, z jednym odcinkiem wijącym się



AUSTRALIA

CAPE YORK

MAGAZYN W PORT DOUGLAS



w górę Great Dividing Range do Mount Molloy i Mulligan Highway do Cooktown, a drugim prowadzącym do rzeki Daintree.

Jadę dalej trasą wijącą się przez tereny rolnicze, trochę trzciny cukrowej, ale głównie pastwiska służące do wypasu bydła. Wzdłuż drogi znajdują się stacje benzynowe i farmy rybne, a także wiele firm turystycznych oferujących wycieczki do krokodyli, po rzece Daintree. Jeśli chcesz poznać ten wyjątkowy obszar i zobaczyć naprawdę ogromne krokodyle, gorąco polecam poświęcenie czasu i pieniędzy na jedną z tych wycieczek.

Mój jednocylindrowy silnik KLR 650 ma charakterystyczny głęboki, surowy, gardłowy dźwięk. Siedzę na Emu i cieszę się jazdą przez tę rolniczą część świata, gdy jego dźwięk odbija się od zboczy wzgórz, które teraz zamykają się na drodze.

Wydaje mi się, że minęło zaledwie kilka minut, odkąd opuściłem Mossman, ale minęło prawie pół godziny i docieram do znaku promu Daintree. Możesz kontynuować podróż do Daintree Village, która jest miłą, małą społecznością, ale nie ma nic wspólnego z lasem deszczowym Daintree. Jeśli

chcesz doświadczyć prawdziwego dirt bike'a, możesz podążyć Creb Track, który biegnie w górę Great Dividing Range, jest to stroma, błotnista gliniasta ścieżka, która zaczyna się od głębokiej przeprawy przez rzekę górnego Daintree.

Oplaca się zabrać ze sobą drona przed przekroczeniem rzeki, na wypadek gdyby na przejściu siedział krokodyl lub dwa (łatwiej jest zobaczyć krokodyle w słodkiej wodzie z powietrza). Niestety, trasa Creb Track nie jest idealna dla ciężkich motocykli, więc zadowolilem się jazdą przez Bloomfield Track. Oba szlaki kończą się w hotelu Lion's Den, dlatego jest to tak popularne miejsce wśród motocyklistów.

GARY WOOD



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



W DRODZE DO DAINTREE



KRÓKODYL Z DAINTREE



AFRYKA

MAROKO

MAROKO W ŚNIEGU TEŻ JEST PIĘKNE

Tekst i zdjęcia: MAŁA I DUŻY W PODRÓŻY



PO JEDNYM Z OSTATNICH ZESZŁOROCZNYCH WYJAZDÓW, ZACZELIŚMY SNUĆ PLANY NA TRADYCYJNY JUŻ, ZIMOWY WYPAD. ROZWAŻALIŚMY KORSYKĘ, HISZPANIE I MAROKO, NA KTÓRE, OSTATECZNIE SIĘ ZDECYDOWALIŚMY. CHCIELIŚMY WYNAJAĆ W AGADIRZE MOTOCYKLE, ALE BYŁO TO DOŚĆ TRUDNE. NA MOJE ZAPYTANIA ODPOWIEDZIAŁY TYLKO DWIE WYPOZYCZALNIE A CENY ZACZYNAŁY SIĘ OD 100 DOLARÓW ZA DOBE. SZYBKA KALKULACJA SPRAWIŁA, ŻE WYBÓR PADŁ NA AUTO. CENA WYNAJMU POZWOLIŁA NA KORZYSTANIE Z NIEGO PRZEZ CAŁY TYDZIEŃ. PO KILKU DNIACH OKAZAŁO SIĘ, ŻE TO BYŁA NAJLEPSZA OPCJA, JAKĄ MOGLIŚMY WYMYŚLIĆ. PROGNOZY NIE NASTRAJAŁY OPTYMISTYCZNIE, ALE PRZECIEŻ MAROKO TO AFRYKA A TAM NIE MOŻE BYĆ ZBYT ZIMNO (TAK WTEDY MYSLELIŚMY).



AFRYKA

MAROKO

Po przylocie do Agadiru, przy wyjściu z lotniska czekał na nas przedstawiciel wypożyczalni. Wszystkie formalności załatwiliśmy szybko na masce samochodu i pojechaliśmy do hotelu. Hotelowa restauracja już była zamknięta więc kolację stanowił posiłek kupiony w niedalekim markecie, uprzejmie przygrzany przez obsługę.

Pierwszy dzień zwiedzania zaczęliśmy od parku krokodyli „Crocoparc”, w którym żyje ponad 300 krokodyli nilowych. W 5 ogrodach tematycznych można obejrzeć ponad 300 gatunków egzotycznych drzew i kaktusów. Z racji zimowej aury nie udało nam się obejrzeć karmienia gadów. Następnym posiłkiem zjedzą za jakieś 4 miesiące...

Wsiadamy w auto i kierujemy się w stronę plaży Legzira zajmującej 29 te miejsce w rankingu 40 najładniejszych plaż świata. Po zameldowaniu w hostelu zamawiamy kolację i idziemy na spacer. Plaża jest sławna z powodu skalnej formacji przypominającej słonia zanurzającego trąbę w oceanie. Niestety kilka lat temu trąba odpadła, co nie



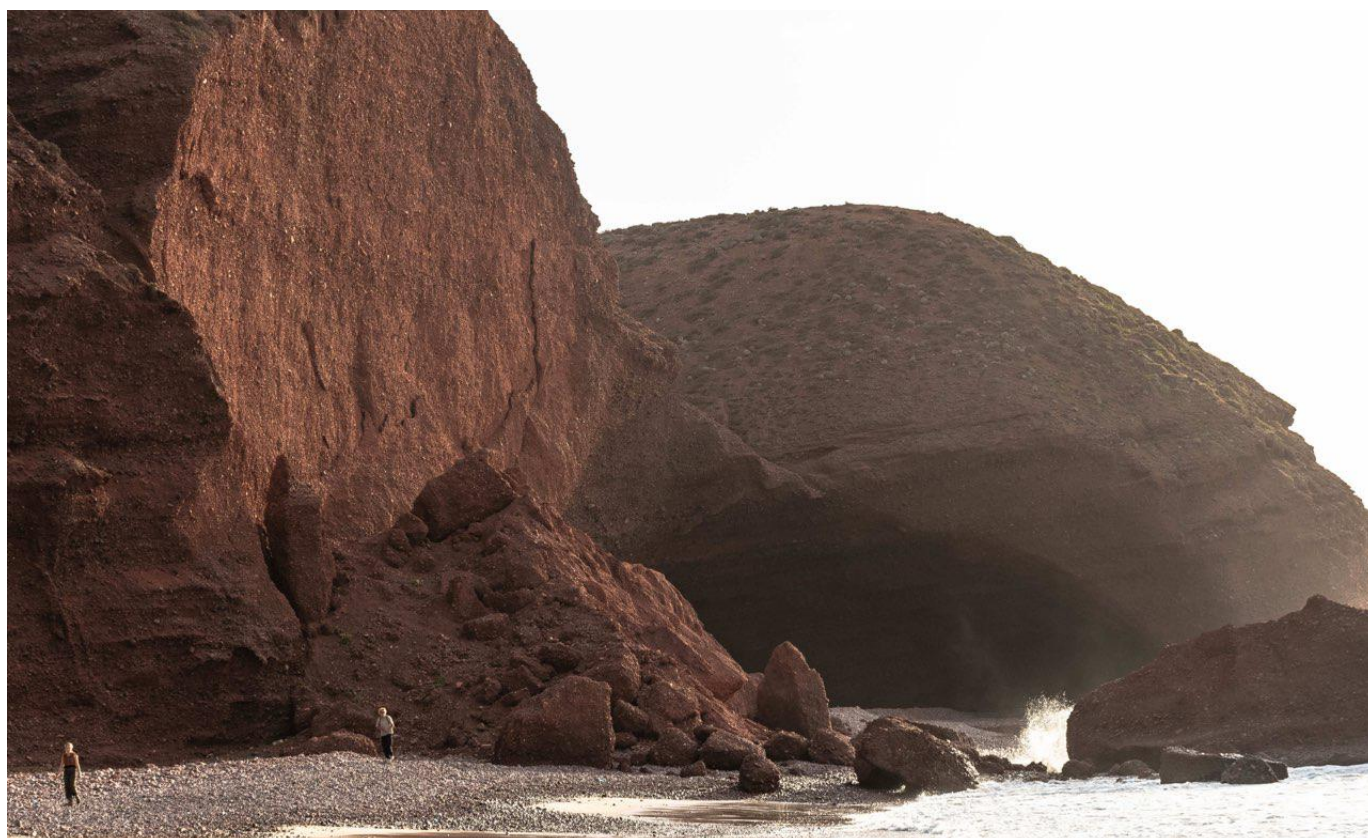
umniejsza miejscu uroku. Długa i szeroka plaża schowana pomiędzy czerwonymi skałami jest miejscem szczególnie lubianym przez surferów.

Na kolację dostaliśmy świeżo grillowaną rybę a wodą mineralną wznieśliśmy toast z okazji moich urodzin, które akurat przypadały na ten dzień.

Po śniadaniu kierujemy się w stronę AntyAtlasu z noclegiem w miejscowości Oumesnat. W okolicach Tafaratou zjeżdżamy z głównej drogi, aby zobaczyć kolorowe skały. Belgijski

artysta (którego nazwiska nie pamiętam) na czerwono i niebiesko pomalował skały pośrodku... niczego. Krętymi, wąskimi drogami dojeżdżamy do hotelu. Do wieczora jeszcze jest trochę czasu więc zwiedzamy zrekonstruowane XII-wieczne domostwo, po którym oprowadza nas leciwa berberyjka. Nie znamy francuskiego, ale pani tak znakomicie opowiadała mimiką i ruchami ciała, że ze zrozumieniem jej opowiadania nie było problemu.

Ta pora roku w Maroku jest bardzo przyjazna dla śpiochów, którzy chcą



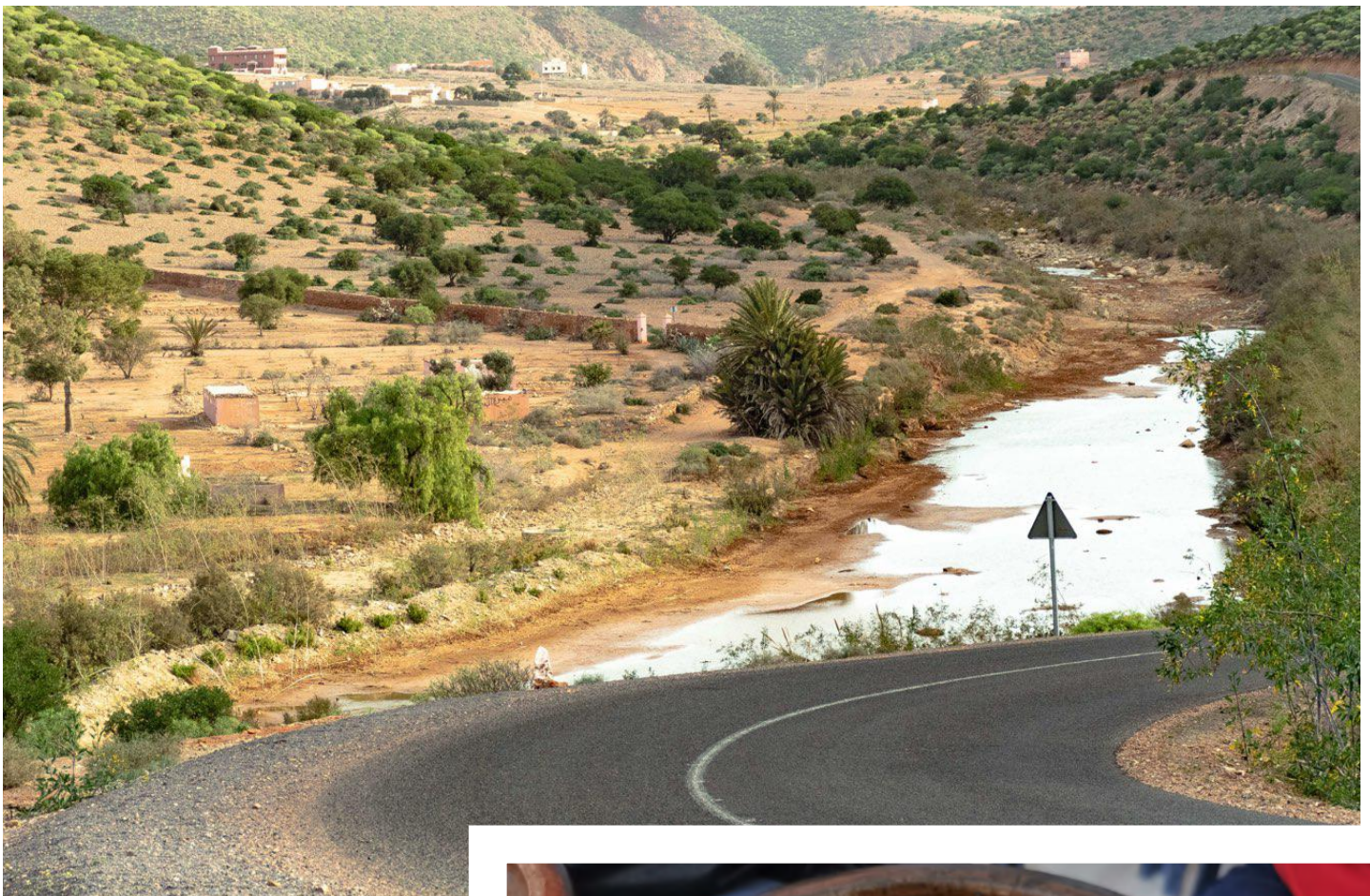




AFRYKA

MAROKO





zobaczyć wschód słońca a nie lubią wstawać. Gdy o 7:30 idziemy na śniadanie, jest jeszcze ciemno . Pakujemy bagaże i ruszamy w drogę, która na mapie jest cienką kreską a nasz GPS chce ją ominąć. Główne drogi znamy, chcemy poznać te mniej uczęszczane. Nagle wjeżdżamy w zieloną dolinę z wysokimi palmami i małą ilością soczystej zieleni. Dolina nazywa się Tisli't n'Ai't Douchchene i stąd pochodzi znaczna ilość warzyw i owoców produkowanych w Maroku

Dojeżdżamy po południu do Foum Zgiud- małej wsi ze starymi, berberyjskimi zabudowaniami i riadem, w którym będziemy nocować. Riad to typowy marokański dom z dziedzińcem w środku . Stanowi on jakby zewnętrzny pokój z mnóstwem poduszek, niskich siedzeń i stolików, z którego wchodzi się po pokoi gościnnych. Wszechobecna glina zmieszana z pociętą trawą i wodą stanowią podstawowy budulec berberyjskich domostw. Nasz był zbudowany z tych samych



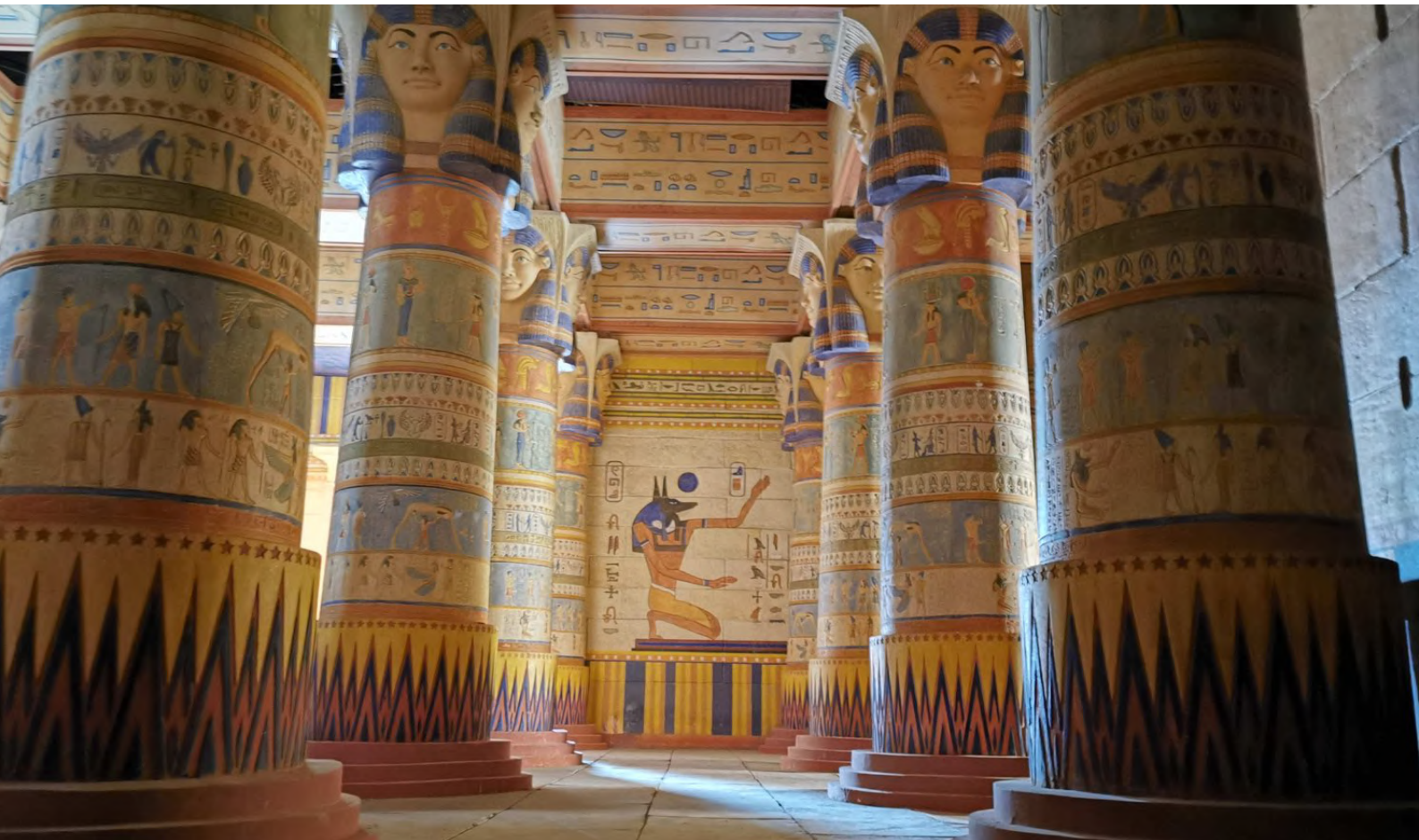
materiałów. Zbitą szybkę w oknie zastąpiono kawałkiem folii. Kolacja przygotowana przez gospodarza Ahmeda składała się z pysznej zupy grochowej, znakomitego i parującego tajinu oraz talerza świeżych owoców. Tajin to popularne, zazwyczaj gliniane naczynie z pokrywką w kształcie wysokiego stożka, w którym przygotowywane są różnorakie potrawy.

Wieczór spędzony w riadzie przyniesie kilka niespodzianek, które będą miały wpływ na naszą dalszą podróż. Zaczyna się sprawdzać prognoza pogody – drobny deszcz, który przyszedł znikąd, na razie nie powoduje niepokoju. Mamy nadzieję, że do rana przestanie. Ahmed patrząc w niebo mówi, że ostatnio padało 7 lat temu. Czuję się jak łowca deszczu. W



AFRYKA

MAROKO



Rajastanie, gdy spaliśmy na pustyni, też zaczęło padać pierwszy raz od wielu miesięcy. Tutaj to samo... Deszcz nie przestaje padać a glina na drodze wokół domostwa zmienia się w maź, po której ślizgają się koła samochodu, gdy wyjeżdżamy w dalszą drogę. Poznajemy dwóch Anglików, którzy na motocyklach Royal Enfield przyjechali tutaj z Manchesteru. Zostali w ryzach a w kolejnym dniu na swój profil fb wrzucili zdjęcia z odpadającymi kawałkami ściany, która nie wytrzymała naporu wody.

Kierujemy się w stronę Wazarzat (Ouarzazate) – miasta, w którym ulokowały się znane wytwórnie filmowe. Marokański klimat, usytuowanie, tani pracownicy powodują, że kręcenie filmów akurat tutaj jest tańsze a plenery można łatwo dostosować do wymogów produkcji. My odwiedziliśmy Studio Atlas. „Gladiator”, „Asterix i Obeliks”, „Gra o Tron”, „Królestwo Niebieskie”, „James Bond. Licencja na zabijanie” to tylko kilka spośród wielu znanych tytułów tutaj wyprodukowanych.

Po obiedzie jedziemy do centrum zwiedzać Kasbah Taourirt - kompleks , w którym

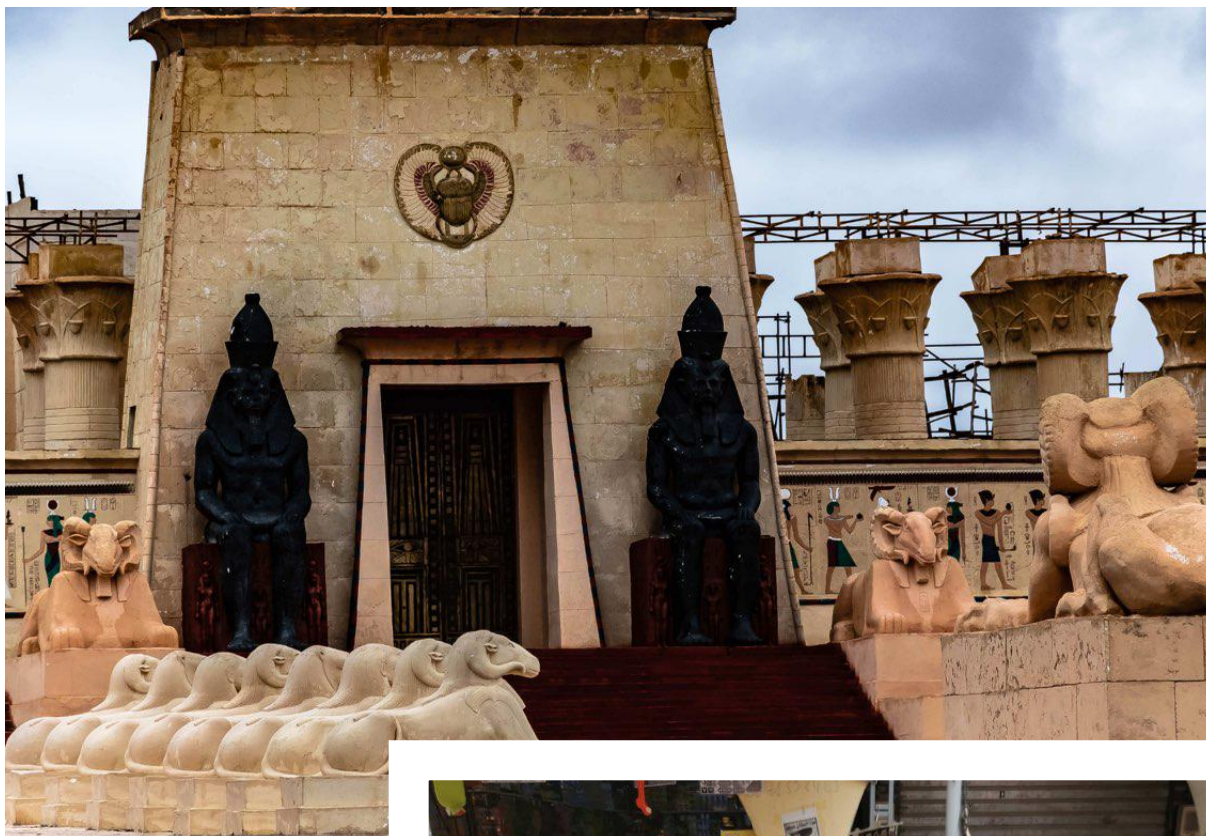


mieszkał Pasza, wysoki dygnitarz władzy królewskiej. Zamek zbudowany w XVII wieku z tutejszej gliny dotwał do naszych czasów. Stał na szlaku karawan, które przewoziły przyprawy, złoto i inne dobra. Budynek jest ogromny a jego liczne komnaty tworzą istny labirynt. W 1956 roku, gdy Maroko odzyskało niepodległość instytucja paszy została przez króla zlikwidowana. Teraz kasbah udostępniona jest dla turystów. Cały dzień pada drobny deszcz a my zmierzamy w drogę powrotną

do Agadiru.

Suche rzeki, które mijaliśmy wcześniej zaczynają ożywać. Na razie są ciekami strumieniami wijącymi się wśród czerwonych skał. Wjeżdżamy w Atlas Wysoki. Drobny deszcz zmienia się w śnieg. Dla nas to wielkie zaskoczenie. Jedziemy drogą łączącą Marrakesz i Wazarzat. Zatrzymujemy się na wysokości 2260 m np. p m na przełęczy Tizi n-Tichka, gdzie śniegu jest już tak ze 20 cm. W miejscowym barze rozgrzewamy się słodką,





marokańską herbatą i ruszamy w dalszą drogę. Po kilku kilometrach w dół, krajobraz zmienia się całkowicie. Słońce, którego przez dwa dni nie widzieliśmy, wychodzi zza chmur, zielenią się poletka upraw a kupcy w mijanej wsi czekają na klientów.

Starą drogą R203 jedziemy do małej wsi Talat, gdzie mamy nocleg w kolejnym riadzie. Droga wiedzie wzdłuż koryta rzeki, która coraz bardziej zapełnia się wodą. Rano przejeżdżamy zaledwie kilkaset metrów i zatrzymujemy się przez znak STOP i barykadą rozłożoną na drodze. Jeden z pilnujących żołnierzy mówi, że „chwilowo” droga jest zamknięta, ale za kilka minut będziemy mogli nią jechać. W przydrożnej kawiarni czekamy na jej otwarcie. Z kilku minut robią się ponad dwie godziny a my nie chcąc już czekać, wracamy drogą, którą wczoraj przyjechaliśmy. Deszcz zmienił ją w absolutne błoto. Do tego brigada remontowa



próbuję cokolwiek naprawiać. Po kilku godzinach jazdy zbliżamy się do Agadiru a temperatura z paru stopni o poranku rośnie do prawie 20-tu. Wreszcie możemy poczuć ciepło marokańskiego słońca. Lepiej późno niż wcale. W planie zwiedzania mamy dziś jeszcze souk - ogromny plac targowy, na którym można kupić dosłownie wszystko. My

zadawałam się suszonymi daktylami i smacznymi truskawkami. Idziemy jeszcze na główną plażę Agadiru, szeroką i piaszczystą. Miasto to jest odpowiednikiem naszego Sopotu, gdzie w letnim sezonie kwitnie życie plażowo- rekreacyjne. Teraz na pustej niemal plaży jesteśmy my, dwóch poganiaczy wielbłądów, którzy





AFRYKA

MAROKO

chcą nas namówić na przejażdżkę i jeden właściciel psa ze swoim pupilem.

Ostatni nocleg planujemy w hotelu, który odwiedziliśmy po przylocie. Rano, w zupełnych ciemnościach oddajemy auto do wypożyczalni i wchodzimy na lotnisko, aby skończyć naszą marokańską przygodę.

Deszcz, który towarzyszył nam przez kilka dni przybrał na sile. Rzeki wylały, uniemożliwiając w wielu

miejscach przejazd. W górach spadła taka ilość śniegu, że odcięte wsie musieli ratować żołnierze, transportując jedzenie i inne potrzebne artykuły wojskowymi śmigłowcami. Trasa, którą nie mogliśmy przejechać z powodu blokady, była jeszcze kilka dni nieczynna a służby usuwały śnieg i kamienie, które ją blokowały. Podobno była to jakaś anomalia pogodowa, w którą akurat my się wstrzeliliśmy. Dwa tygodnie później Maroko

zapraszało prawdziwie afrykańską pogodą.

MAŁA I DUŻY W PODROŻY

Mała i Duży w Podróży – od kilku 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

WYSPY KANARYJSKIE

PLAN B

JEŚLI CHCESZ ROZŚMIESZYĆ BOGA, OPOWIEDZ MU O TWOICH PLANACH NA PRZYSZŁOŚĆ. ...

BYŁ PLAN NA GIBRALTAR ORAZ HISZPANIE Z PORTUGALIA, ALE 5 DNI PRZED WYJAZDEM AWARIA SKRZYNI BIEGÓW NASZEGO „TYGRYSKA” UNIEMOŻLIWIŁA WYJAZD. TAKŻE W DWA DNI OGARNIAM WYPOZYCZALNIE MOTOCYKLI NA RÓŻNYCH EUROPEJSKICH WYSPACH. DO TEGO DOPASOWUJĘ LOTY, HOTELE I OSTATECZNIE WYBÓR PADA NA TYDZIEŃ NA JEDNEJ Z WYSP KANARYJSKICH.

Tekst i zdjęcia: OKIEMPLECACZKA.PL





EUROPA

WYSPY KANARYJSKIE



DUNAS DE MASPALOMAS



W ODDALI OCEAN



PUERTO DE MOGÁN

I tak 30 sierpnia lądujemy na słonecznej Gran Canarii. Stacjonujemy na południu w Playa del Ingles. Pierwszy wieczór spędzamy na Dunas de Maspalomas – czyli jednym z cudów kanaryjskich. Ogromny obszar wydm, na których można poczuć się jak na Saharze jest bardzo wdzięcznym miejscem zarówno na fajne zdjęcia czy na romantyczne spacerki przy zachodzie słońca.

Wyobraźcie sobie, że statystycznie na Gran Canarii jest w sierpniu 31 dni słonecznych, dopiero od

października pojawiają się pojedyncze dni deszczowe... Hmm niezupełnie: ostatni dzień sierpnia pogoda nie najlepsza – pełne zachmurzenie i kropli. Po śniadaniu w pełnym rynsztunku (wzięliśmy ze sobą z Polski swoje stroje, buty i kaski motocyklowe) wędrujemy do wypożyczalni gdzie czeka na nas zarezerwowana na 6 dni Honda NC750X z tylnym kufrem (jako oparcie dla mnie czyli plecaczka). Co nas przekonało do rezerwacji właśnie tej maszyny a nie większego GS'a czy Afryki?

Przede wszystkim znany nam rumak – woziliśmy się NC'kiem ponad 3 lata, cena - przy szczęściu dniach najmu to kilka stówek euro mniej, małe spalanie – około 4 litry na setkę, ale też sprytny schowek na kask w miejscu gdzie zwykle jest wlew do baku paliwa.

I tak w deszczu powoli nawijamy pierwsze kilometry. Plan na dzisiaj: objazd wyspy. Pierwszy przystanek to malownicza wioska Puerto de Mogán na południowo zachodnim wybrzeżu. Miasteczko to otrzymało



WYPOŻYCZALNIA - DUZO MOTOCYKLI DO WYBORU



EUROPA

WYSPY KANARYJSKIE

przydomek „Wenecji Wysp Kanaryjskich” z racji kanałów łączących marinę z portem rybackim. Parkujemy w porcie i w strugach deszczu idziemy na kawę. Prognoza pogody nie napawa optymizmem, na mapach wschodnia część wyspy wygląda na bardziej suchą i dlatego zmieniamy plan i jedziemy w tamtym kierunku (kolejny „plan B”). Niestety „internety” kłamały – tutaj też pada. I tak kolejnym przystankiem tym razem na wschodzie wyspy jest El Bufadero - naturalny basen lawowy – można określić, że to taka studnia z nadbrzeżnych lawowych skał, a zarazem mały gejzer. Nie robi na nas jakiegoś wrażenia, może dlatego, że cały czas pada. Kilka kilometrów dalej jest Neptuno czyli figurka mitologicznego króla mórz. I właśnie tam, przy Playa de Melenara zjadamy najlepszy moim zdaniem posiłek tego pobytu - do kanaryjskich ziemniaków (Papas Arrugadas), pyszna ośmiorniczka – polecam! Kolejny przystanek w strugach deszczu to ogromny posąg Exordio el Triton czyli syna boga mórz (tym razem greckiego). I tam nastąpiła najzabawniejsza akcja pobytu. Leje, wieje, Mariusz mówi do asystenta Google by nam



FARO MASPALOMAS

PAPAS ARRUGADAS



EXORDIO EL TRITON

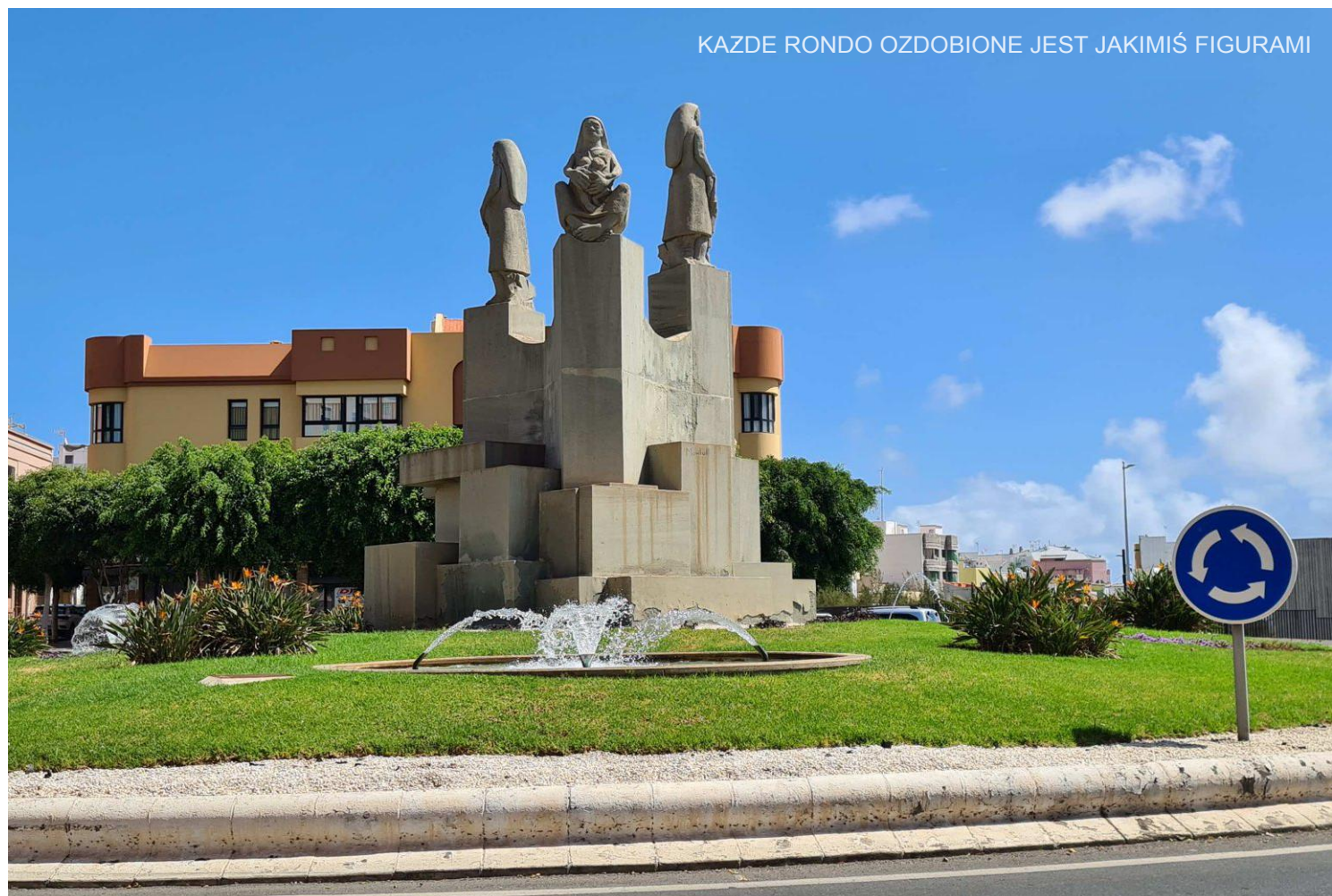


EUROPA

WSPY KANARYJSKIE



W DRODZE DO ARTENARA



KAZDE RONDO OZDOBIONE JEST JAKIMIŚ FIGURAMI

JASZCZURKI - JEST ICH PEŁNO



nawigacja wyznaczyła drogę: "Jedź do Faro Maspalomas", a on na to "pokazuję wyniki do - Jak smarować parówkę". (!!!) Także ostatnim punktem dzisiejszej wycieczki była latarnia morska w Maspalomas, ale też jedyne miejsce gdzie nareszcie nie padało.

Kolejny dzień to podejście numer dwa na objazd wyspy. Kierunek zgodnie z ruchem wskazówek zegara czyli na zachód – można stwierdzić że startujemy z szóstej. Nadal brak słońca i pełne zachmurzenie, ale przynajmniej nie pada. Na początek Puerto Rico. Zaintrygowała nas jego nazwa, dlatego tam zjechaliśmy. Miasteczko typowo turystyczne, pełno hoteli, sympatyczna, znowu pusta plaża (oglądając zdjęcia wygląda jakby nastąpiła jakaś apokalipsa i zostaliśmy jedynymi ludźmi na wyspie). Jadąc dalej, po około dwudziestu kilometrach, nie zdążyliśmy dojechać na Fuente de los Azulejos, jak znowu lunęło.... Miejsce to jest dosyć ciekawe ze względu na kolorowe formacje skalne. Nazwa ta dosłownie oznacza „fontannę kafi”, ze względu na kolor skał przypominający portugalskie kafelki. Dalej w deszczu kierujemy się na jeden z ładniejszych punktów widokowych - Mirador del Balcon, który okazał się niewypałem - wszędzie mgła, widoczność niecały metr... Jedyne pozytywny akcent - stragan na szczycie, na którym zafundowaliśmy sobie jadalnego kaktusa. Dalej

JEDEN Z NAJWYŻSZYCH PUNKTÓW WYSPY





EUROPA

WYSPI KANARYJSKIE



JEDNO Z JEZIOR WZDŁUZ TRASY

przez Agaete i błędząc w Gáldar dojeżdżamy na półwysep La Isleta, gdzie znajduje się malowniczo nad urwiskiem położone boisko piłkarskie. Wracając przez zakorkowaną stolicę Las Palmas stwierdzamy, że nie mamy ochoty się tutaj zatrzymywać, chociaż pierwotnie był taki plan.

Kolejnego dnia prognozy wskazują, że nie będzie padać. Jednak nadal pełne zachmurzenie. Kierujemy się

na GC-60 na północ w głąb wyspy. Coraz bardziej zaczyna mi się tu podobać: wąskie, kręte, górskie drogi, wiele punktów widokowych (Mirador). Dalej z centrum wyspy kierujemy się na wschód do Barranco de Guayadeque. Ten około 15 kilometrowy wąwóz jest ciekawy nie tylko ze względów przyrodniczo-krajobrazowych, ale również ze względu na Muzeum w którym można poznać historię wyspy, a w szczególności Guanczów (to

pierwotni mieszkańcy, którzy żyli w wykutych w skałach jaskiniach po słonecznej, wschodniej stronie rzeki, a zmarłych chowali po ciemnej - zachodniej). W drodze powrotnej po południu nareszcie wychodzi słońce, a trasa przez góry robi się jeszcze bardziej malownicza.

Sobota okazała się dla mnie "crème de la crème" naszego pobytu. Na dzień dobry powitało nas słońce. Początkowy plan to jazda



LA CESTA GC-60



MIRADOR DEL BALCON - PODEJŚCIE NUMER 1



... I NUMER 2. WIDAĆ RÓŻNICĘ?



EUROPA

WYSPY KANARYJSKIE





przez środkową część wyspy czyli po górach. Na jednym z punktów widokowych jest taka przejrzystość powietrza, że dostrzegamy Teneryfę i Teide! Na drogach jest naprawdę pusto jeśli chodzi o samochody. Natomiast o dziwo jest pełno motocyklistów – szczególnie w centrum wyspy w górach w okolicach Cruz de Tejada! Rzucam też propozycję - może podejście numer dwa na Mirador del Balcon? I tak trafiamy na GC-210 - wąska, ale wyjątkowa pod względem widokowym: Mirador del Molino, dalej trasa i drabinka zakrętów wzdłuż jeziora Presa del Parralillo jest naprawdę epicka. Szklany taras widokowy tym razem nas nie rozczarował - piękny widok na ocean i wybrzeże. Na straganie fundujemy sobie tym razem owoce guanabany. Ostatnim punktem dzisiejszego dnia jest wizyta w Firgas na północy wyspy, gdzie znajduje się Paseo de Canarias - fajne alejki z mozaikami i makietami wysp kanaryjskich.

Kolejny słoneczny dzień to leniwa niedziela. Nieśpiesznie dogami lokalnymi jedziemy południowo wschodnim wybrzeżem wzdłuż oceanu. Później odbijamy na GC-41 i wjeżdżamy w góry. Co zauważyliśmy – chcieliśmy napić się kawy w przydrożnej restauracji - a tam brak





GC-42 NAJBARDZIEJ ZIELONA



wolnego stolika - lokalsi całymi rodzinami przyjeżdżają na niedzielny obiad. W drodze powrotnej chciałam przejść się przez Barranco le Las Vacas (mini kanion z ciekawymi formacjami skalnymi). Z uwagi na brak pobocza do parkowania, w jedynym miejscu gdzie można było się zatrzymać stała policja... (początkowo nas zatrzymali do kontroli, ale widząc naklejkę, że motocykl jest z wypożyczalni machnęli aby jechać dalej).

Ostatni dzień z motocyklem ruszamy w głąb wyspy. Tym razem GC-505 i następnie GC-605, gdzie wąska droga zmieniła się w serpentyny górskie bez pobocza, barierek i innych zabezpieczeń. Kolejna fantastyczna trasa, dzięki której poziom adrenaliny mi bardzo podskoczył. Ostatecznie docieramy na GC-60. Dalej przez odcinek GC-210 do Artenara i dalej przez GC-21 i GC-15 pokręciliśmy się po górkach. Zajeżdżamy też na kolejny z ciekawych punktów widokowych - Mirador de Pico de las Nieves. Polecam też obiad w miasteczku Tejada w jednej z licznych restauracyjek z widokiem na Roque Bentayga. Wieczorem





SPEŁNIENIE MARZEŃ





EUROPA

WYSPIY KANARYJSKIE

zwracamy motocykl, by rankiem następnego dnia wrócić do Polski.

Przez te 6 dni i tak nie przejechaliśmy i nie zwiedziliśmy całej wyspy. Nawinęliśmy ponad 1200 kilometrów. Zaskoczył nas deszcz i 3 dni bez słońca („ciepłe kraje” nie znaczy suche).... Jednak pomimo późniejszych wręcz upałów, jazda była bardzo przyjemna - wiał zimny wiatr, który wystarczająco chłodził. Całkowity koszt najmu motocykla to 480 euro + 700 euro kaucji zwrotnej na karcie kredytowej. Na paliwo wydaliśmy około 60 euro. Wyspę śmiało można nazwać, wyspą tysiąca zakrętów. Północna część wyspy (ta zielona) dla nas nudna, zdecydowanie środkowa część (góry) to raj dla motocyklistów.

AGATA OD MSKI



Autorka bloga [Oknem Plecaczka](#) na którym dzieli się swoimi przygodami i doświadczeniami z podróży motocyklowych. Początkowo jako plecaczek, a teraz już też jako kierowca trójkołowca.



LASY PINIOWE





ARTENARA





BLISKI WSCHÓD

IRAN

92 DNI W IRANIE

Tekst i zdjęcia: ONE MORE ADV



TAJEMNICZA, ORIENTALNA PERSJA ZAWSZE BYŁA NA NASZEJ
LIŚCIE PRAGNIEN. POSTRZEGALISMY JA PRZEZ PRYZMAT
KOLEJNYCH WARSTW PANUJĄCYCH PRZED WIEKAMI DYNASTII –
SAFAWIDÓW, ZANDÓW, KADZARÓW. WYOBRAZNIĘ WYPEŁNIAŁY
OBRAZY BOGATO ZDOBIONYCH PAŁACY I BŁĘKITNYCH
MECZETÓW. WYRZUCALIŚMY ZE ŚWIADOMOŚCI WĄTEK
TERRORYSTÓW I BOMBY NUKLEARNEJ, CZYLI NIEODŁĄCZNE
CZĘŚCI SPOŁECZNEGO MITU O IRANIE. WIEDZIELISMY O
PRZEWROCIE Z 1979 ROKU, KTÓRY PO 38 LATACH PANOWANIA
POZBAWIŁ WŁADZY SZACHA REZĘ PAHLAWIEGO. I O TYM, ŻE OD
TEJ PORY JEST TO JEDYNY KRAJ GDZIE RELIGIA - ISLAM SZYICKI
ZDOMINOWAŁA PRAWO I OBYCZAJE.





BLISKI WSCHÓD

IRAN



TABRYZ, PARK SHAHGOLI

NASZA TRASA - 7640 KM



TRÓJSTYK PAŃSTW - NA DRUGIM BRZEGU ARASU PO LEWEJ ARMENIA, PO PRAWYJ AZERBEJDŻAN



Przyjechaliśmy z Turcji przez granicę Essendre – Sero – pod czujnym okiem ajatollaha Khomeiniego, spoglądającego na przyjezdnych z ogromnego plakatu na wzgórzu. Spędziliśmy 2 godziny podążając za majfrendem, który wodził nas od okienka

do okienka i dyktował dane z naszych dokumentów różnym urzędnikom. Już tutaj zauważyliśmy, że Persowie z reguły nie znają angielskiego, a ich znajomość liter często ogranicza się do alfabetu arabskiego.

Alfabet arabski, a właściwie jego perska odmiana – to była pierwsza rzecz z całej serii „innego” czekającego na nas w Iranie. To „inne” sprawiło, że podróż była niezapomnianym przeżyciem, ale też sporym logistycznym i psychologicznym wyzwaniem.

RUINY PAŁACU PRZY GRANICY Z ARMENIA





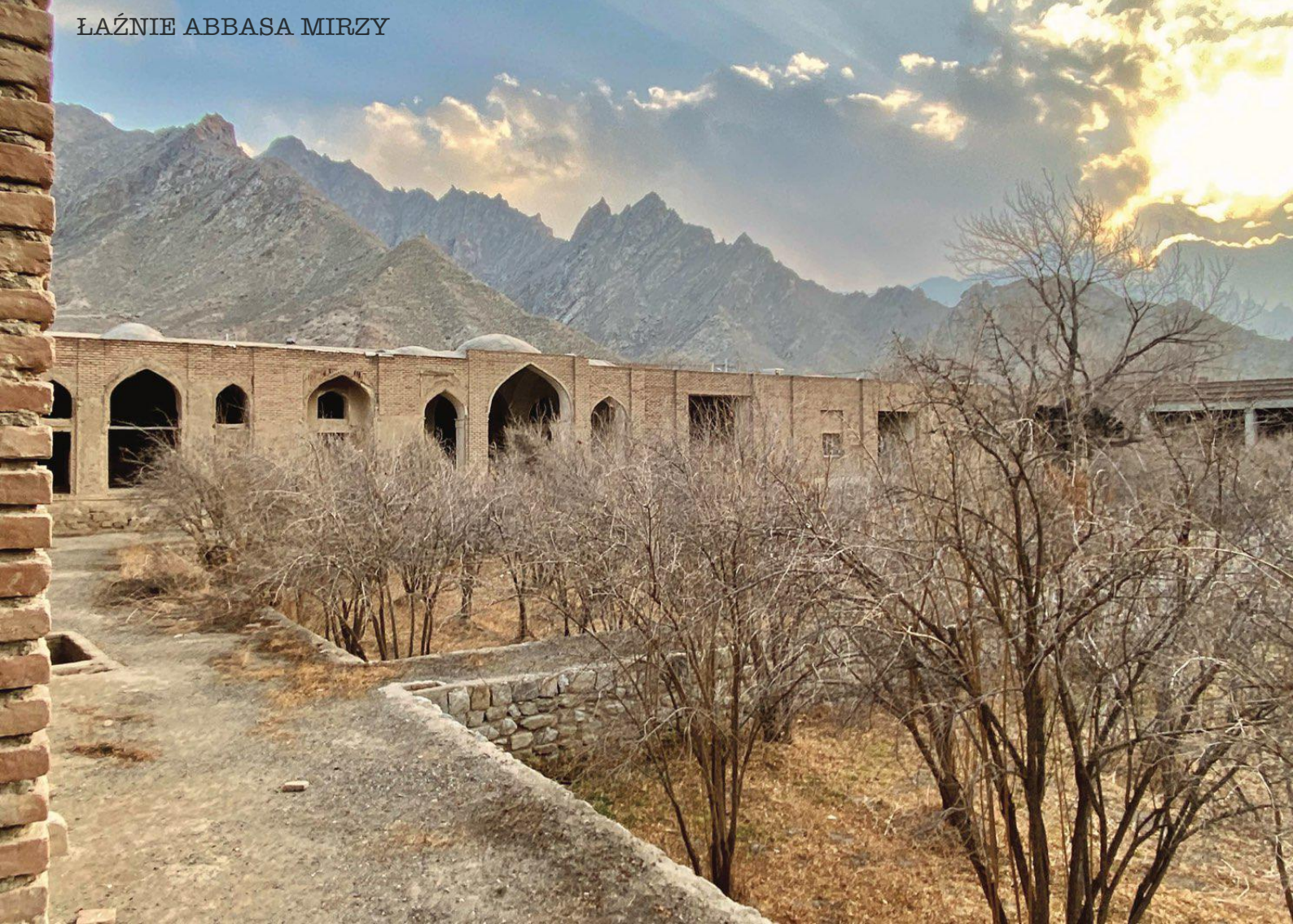
PRZYRODA POCHŁANIA OPUSZCZONY KOMPLEKS SPRZED LAT

**TRUDNE POCZĄTKI**

Przystanek w Tabryzie pozwolił nam ogarnąć sprawy organizacyjne i rozejrzeć się nieco w nowym kraju. Nabyliśmy kartę sim i VPN, oraz nauczyliśmy się jak wymieniać pieniądze i jak rozumieć riale a jak tomany. Stąd skierowaliśmy się na północ wprost na malowniczą drogę wzdłuż rzeki Aras wzdłuż której biegnie granica najpierw z Armenią, potem z Azerbejdżanem. Choć było

zimno (+2 stopnie) celebrowaliśmy jazdę. Skrajem rezerwatu przyrody Kiamaky dotarliśmy do całkowicie zaśnieżonej przełęczy i ostrożnie zjeżdżaliśmy z niej wypatrując czarnych placków drogi w połaciach śniegu i lodu. Mijaliśmy stożki kolorowych skał przypominających kopczyki przypraw jakie można spotkać na bazarach wschodu. Na tle gór Armenii znaleźliśmy podupadły pałac i dwustuletnie łaźnie Abbasa

Mirzy. Historyczny kompleks wypoczynkowy był niedawno odnawiany, ale najwyraźniej porzucono prace. Tu i ówdzie przebijał się blask dawnej świetności, a odkrywanie kolejnych bogato zdobionych sal i zakamarków kompleksu rozbudzało wyobraźnię. Takich nie całkiem odrestaurowanych zabytków znajdowaliśmy potem całe mnóstwo.



KAUKASKIE PRZEŁĘCZE BYWAŁY CAŁKIEM OŚNIEŻONE





BLISKI WSCHÓD

IRAN



BEŻOWY KRAJOBRAZ PROWINCJI ARDABIL



Przez surowy krajobraz prowincji Ardabil i Gilan jechaliśmy niespiesznie oswajając się z Iranem „azerskim”. Przyglądaliśmy się wioskom i miasteczkom, gdzie beżowy krajobraz zdobią pojedyncze połyskujące srebrną blachą kopuły meczetów. Gdy byliśmy głodni zatrzymywaliśmy się wprost przy dymiących grillach ulicznych restauracji gdzie nad ogniem skwierczały szaszłyki z soczystej baraniny.

MORZE KASPIJSKIE

Zapomnijcie o plażowaniu. Morze w Iranie ma najczęściej wymiar użytkowy – służy po prostu do połowu ryb. Wytyczona na garminowskich mapach trasa nad samym wybrzeżem okazała się piaszczystą wiejską drogą pomiędzy małymi poletkami uprawnymi i zakładami przetwórstwa ryb. Próbowaliśmy chwilę jechać tędy, ale tempo podróży spadło tak mocno, że wróciliśmy na oddaloną mocno od brzegu drogę główną.

I tak dotarliśmy do Anzali – turystycznej perełki Morza



Kaspijskiego. 80 lat temu Anzali nazywało się Pahlavi i to właśnie do jego brzegów przybijały statki z polskimi dziećmi i uchodźcami ewakuowanymi z ZSRR przez armię Andersa. Stąd po miesięcznej kwarantannie odsyłano ich do obozów w Isfahanie i Teheranie. Ci, którzy nie przeżyli trudów morskiej podróży spoczywają na Cmentarzu Polskim na

który przed nami chyba od lat nikt już nie zaglądał.

Dziś w Anzali mało kto pamięta tę historię. Miasto jest celem weekendowych wypadów mieszkańców Rasztu, Kazwinu i Teheranu. Pod wieczór plaża zapełnia się szalejącymi quadami i samochodami. Bagażniki Parsów, Khodro, Bahmanów i Saip pełnią funkcję stołów

MORZE KASPIJSKIE





PLAŻA W ANZALI



piknikowych. Tu i ówdzie dym z bagażnika zdradza obecność obowiązkowej na pikniku shishy.

TEHERAN

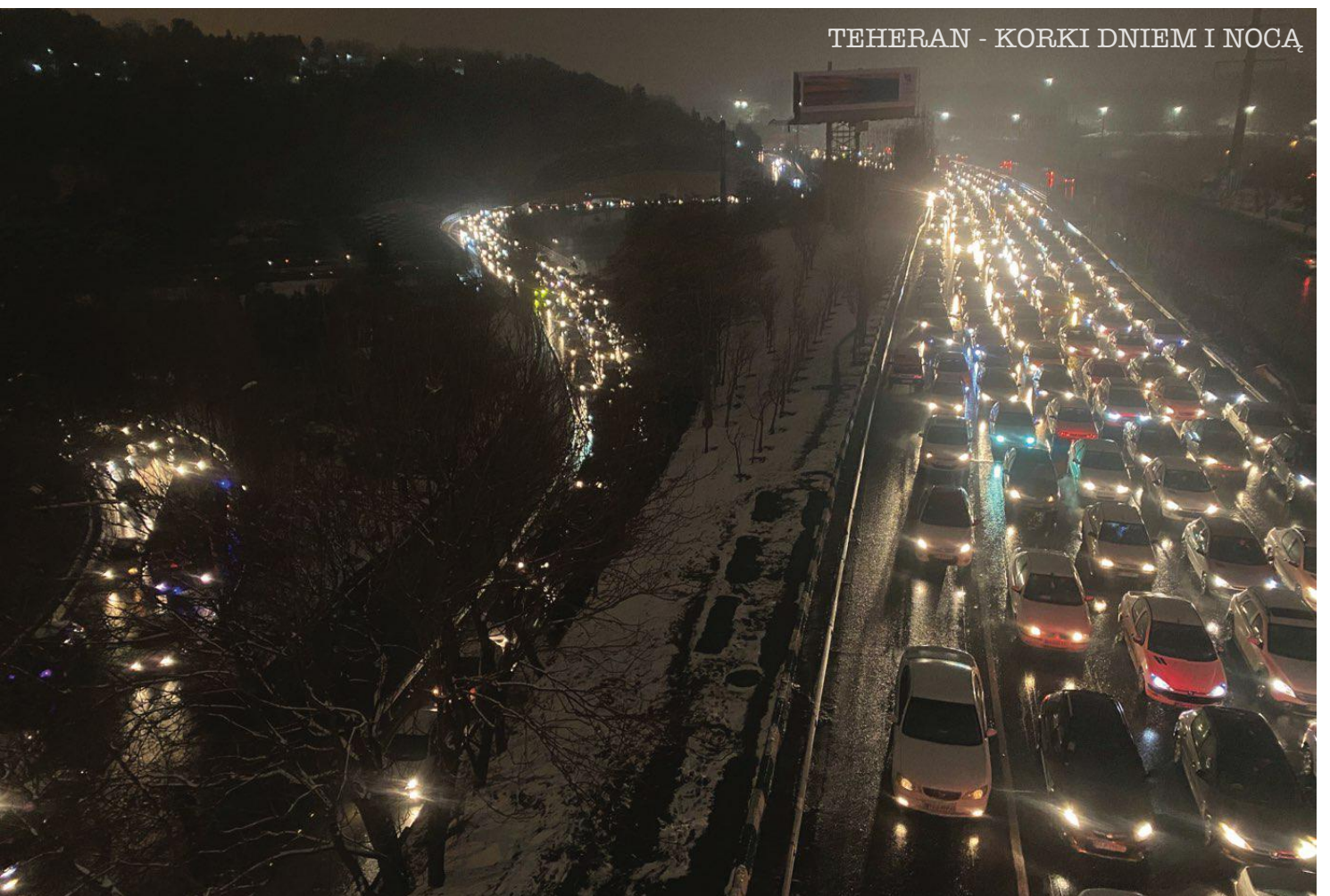
Wjeżdżaliśmy do miasta późnym popołudniem i dojazd do naszej centralnie położonej miejscówki zajął nam dobre 2 godziny uważnego przepychania się przez teherański ruch drogowy. Pędzące samochody i motocykle zmieniają po 2-3 pasy szybko, bez zachowania bezpiecznej odległości i bez jakiegokolwiek sygnalizacji manewrów. Zmierzaaliśmy do gospodarza znalezionej na Couchsurfingu i kiedy dotarliśmy na miejsce – poczuliśmy autentyczną ulgę.. Alireza otoczył nas staranną opieką. Towarzyszył nam w zwiedzaniu Golestan Palace i Saadabad Complex, i zabrał nas do mało znanego, lecz imponującego rozmiarami



TYPOWY MOTOCYKL W IRANIE



SZALONA JAZDA W RUCHU MIEJSKIM



TEHERAN - KORKI DNIEM I NOCĄ



BLISKI WSCHÓD

IRAN



WNĘTRZE ZIEŁONEGO PAŁACU, TEHERAN



MUŁŁA W QOM



KOMPLEKS SAKRALNY W QOM

muzeum motoryzacji. Spędziliśmy z nim kilka wieczorów nad armeńską wódką i poznawaliśmy powoli irańskie obyczaje – co innego prezentujemy na zewnątrz, co innego robimy w domu.

ŚWIĘTE MIASTO QOM

Perski koncept Imamzade – miejsca kultu zmarłego imama, lub osoby zasłużenie świętej najlepiej poznawać w jednym z 2 ośrodków konserwatywnego islamu szyickiego – w świętych miastach Qom i Mashad.

Qom był wprost na naszej drodze, więc zrobiliśmy tu przystanek by odwiedzić grób Fatimy Masumeh. Kobieta była siostrą Rezy - 8 z 12 szyickich imamów i córką 7 imama Musy al Kadhima. Sam fakt pokrewieństwa uczynił ją świętą.

A samo Qom? Ma niezwykle klimat bigoterii. Przez szeroki deptak obstawiony dewocjonaliami przechadzają się skromne czarne czadory. Co i rusz przemyka mułła z koranem pod pachą w



MUZEUM KLASYKÓW MOTORYZACJI



IMAMZADE W QOM

obowiązkowym turbanie i zwiewnej szacie.

Jako niewierni zwiedzaliśmy Imamzade z przewodnikiem, który objaśniał nam historię i architektoniczne koncepty budowli. Przekonaliśmy go by zezwolił nam na chwilę wejść do środka i dzięki temu zobaczyliśmy niezwykle zjawisko: żarliwie rozmodlone szyitki, uwieszone na srebrnych kratkach grobowca, trajkoczące modlitwy i wznoszące oczy do nieba. Wnętrze świątyni zwiedzaliśmy oddzielnie. W części kobiecej było tłumnie i gwarnie, bo imamzade pełni funkcje miejsca spotkań dla tradycyjnych Iranek. W części męskiej pustawo, kilkanaście osób modliło się, czytało Koran lub odpoczywało na wzorzystych dywanach. Cieszyliśmy się że jesteśmy tutaj, bo imamzade w Qom to wspaniałe miejsce do podziwiania irańskiej architektury sakralnej.



BLISKI WSCHÓD

IRAN



KLASYKI IRANU

Przez kolejne kilka tygodni zwiedzaliśmy klasyczne miasta turystyczne Iranu.

Kashan zachwycił nas oryginalnym stylem i przepychem starych kupieckich posiadłości. Mieszkaliśmy w jednej z nich – w majestatycznym domu Ameriha. Odkryliśmy jego bogato zdobione dziedzińce (miał ich 7) i zakamarki właśnie odnawianego hammamu. Godzinami wóczyliśmy po wąskich uliczkach starego miasta zaglądając do mniejszych lub bardziej przygotowanych pod turystów posiadłości. Kashański stary bazar zachwycił nas ukrytym w samym środku, pełnym uroku karawanserajem jakby z czasów Marco Polo.

Isfahan i Shiraz „zaliczyliśmy” odhaczając główne atrakcje, jednak bez większego zachwytu.

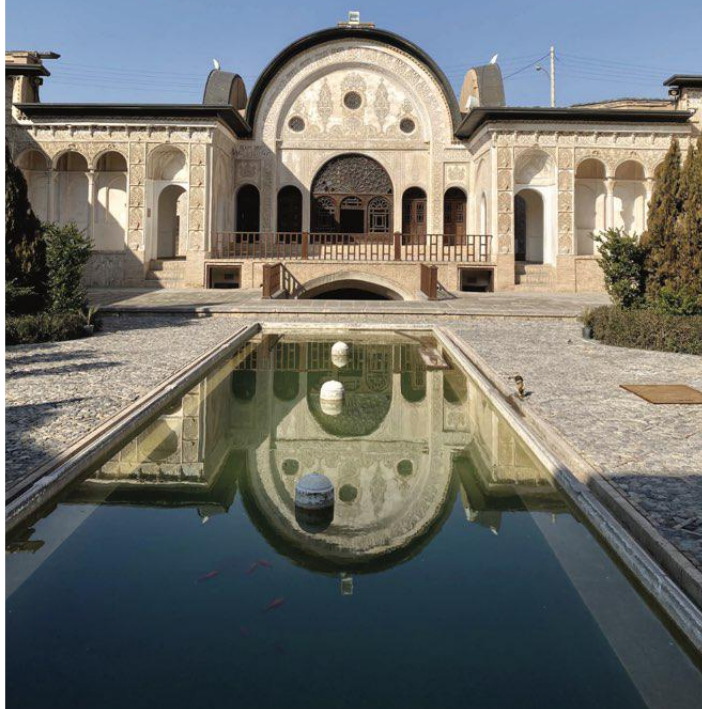
Zakochaliśmy się natomiast w

IRAAŃSKIE TRADYCYJNE ŁAŹNIE





QASHAN, KARAWANSERAJ
W ŚRODKU BAZARU



QASHAN, TRADYCYJNY
DOM KUPIECKI



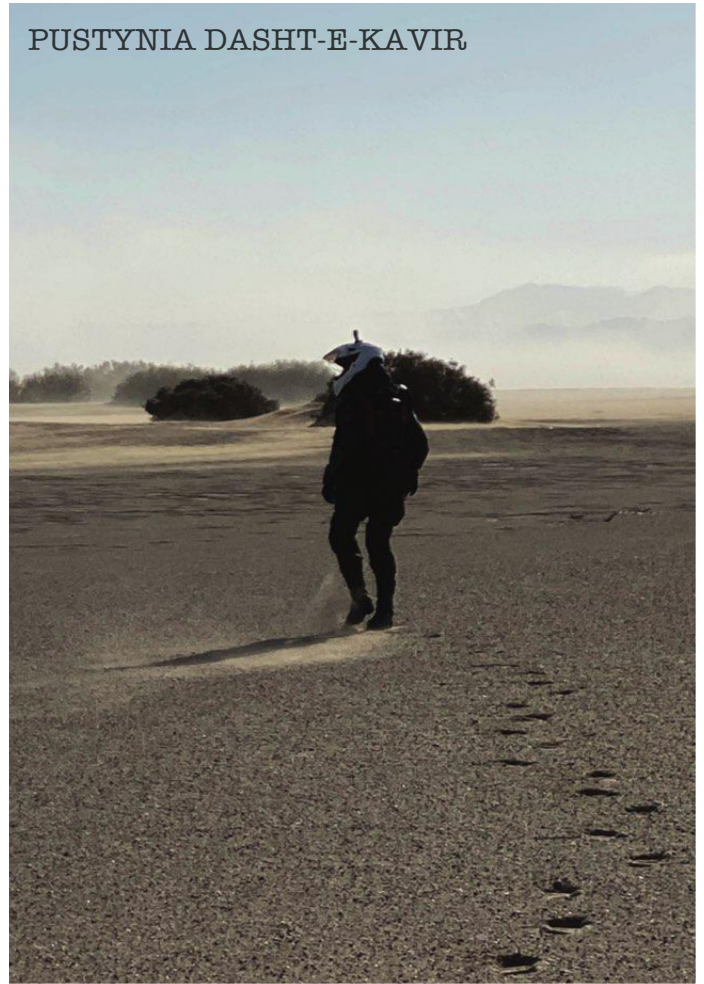


BLISKI WSCHÓD

IRAN



PUSTYNYIA DASHT-E-KAVIR



YAZD - SŁYNNNE Z WIEŻ WIATRÓW I TRADYCJI ZOROASTRIAŃSKICH



GÓRY ZAGROS - RAJ DLA MIŁOŚNIKÓW ENDURO



pustynnym mieście Yazd – w jego niezliczonych wieżach wiatrów, zoroastriańskiej świątyni ognia, bliskości Wielkiej Pustyni Słonej i okolicznych wieżach milczenia. Spędziliśmy tu kilka dni na przemian zwiedzając i bawiąc się w piachu nieobciążonymi bagażem motocyklami.

Mieliśmy też godny





odnotowania epizod w górach Zagros. Byliśmy gośćmi w zimowym domu Kaszkajskich nomadów – gotowaliśmy i spaliśmy wspólnie, a nawet poszliśmy razem pasać owce i kontestowaliśmy żywot pasterzy. Odjechaliliśmy parę dni później w swoją stronę i wśród górskich dróg szukaliśmy tej właściwej która pozwoli przekroczyć rzekę. Na własne życzenie nieco się tu pogubiliśmy i spędziliśmy wspaniałe noce kempując na dziko wśród zielonych aksamitnych wzgórz.



GÓRY ZAGROS - RAJ DLA MIŁOŚNIKÓW ENDURO





BLISKI WSCHÓD

IRAN



DROGA DO ASALUYEH - NAJLEPIEJ PRZEJECHAĆ JĄ W NOCY



HOMESTAY U ASSADA, QESHM

GORĄCE POŁUDNIE

Gorąco, wyspiarsko i świeżo. Przemierzyliśmy całe południe wybrzeżem od Busher do portu Beris zbaczając na chwilę na wyspy Qeshm i Hormoz.

Pomiędzy Busherem a Asaluyeh przejechaliśmy nocą wzdłuż ciągnących się kilometrami rafinerii ropy i zakładów petrochemicznych. Rozświetlone jasno oprzyrządowanie i wzgórza usiane flarami z płonącym gazem ziemnym tworzyły jedyną w swym rodzaju scenierię, sprawiając że czuliśmy się przez chwilę jak bohaterowie filmu science fiction.

Nie sposób oddać słowami uroku dalszej części nadmorskiej drogi. Malownicze formacje skalne, cudowne bezлюдne plaże, wałęsające się samopas wielbłądy i spektakularne kempingi na dziko towarzyszyły nam każdego dnia jazdy. Do tego przenikające się wpływy kulturowe uczyniły ten rejon naprawdę bogatym w widoki i przeżycia.

Bliskość Nouruz – perskiego Nowego Roku przyciągnęła tu tłumy irańskich turystów. Skupieni w trójkącie miasta Bandar Abbas oraz wysp Qeshm i Hormoz przybywali całymi grupami na tradycyjny przednoworoczny urlop. Lekki wajb wakacji i odważny styl cyganerii artystycznej pomieszkującej na wyspach sprawiały, że z przestrzeni publicznej niemal zniknęły hijaby i smętne czarne czadory. Pojawiły się natomiast boregheh prostokątne maski kobiet Bandari i tradycyjne dla wyspy Qeshm maski „wāsate”.



BORGHE - MASKI NA QESHM





BLISKI WSCHÓD

IRAN

Ten rejon od zawsze był ważnym punktem przeładunkowym handlowego szlaku przypraw. Stroje odzwierciedlają tu jedyną w swym rodzaju mieszankę etnicznych wpływów Perskich, Arabskich i Hinduskich i afrykańskich. Kobiety zasłaniają sylwetkę wzorzystymi tkaninami spod których połyskują ręcznie zdobione nogawki spodni. Mężczyźni zaś często przywdziewają białe długie dżalabije w stylu arabskim.

Qeshm objechaliśmy dookoła trafiając w rzadko wspomniane w przewodnikach rejony. Odnaleźliśmy Shour Valley – malowniczy rezerwat z cudownym przejazdem wśród skał, zapomniany cmentarz brytyjski oraz tajemnicze zbiorniki na deszczówkę Tala, w Laft, których podobno jest 366 – po jednym na każdy dzień roku.







BLISKI WSCHÓD

IRAN



GEL AFSHAN



Dalej na wschód dotarliśmy do owianego złą sławą Sistanu i Beludżystanu. Wciąż pojawiały się wspaniałe plaże, w tym ta jedna niezwykła przy wydmach Darak które schodzą do samego morza. Lokalne piaszczyste drogi zniszczone co nieco przez powodzie, poprzecinane wykrotami stanowiły nie lada wyzwanie dla naszych obciążonych motocykli.

W drodze do Chabahar odwiedziliśmy Gel Afshan – czynny wulkan, który co kilka minut wyrzuca do góry bryzgi leczniczego błota. Księżycowy krajobraz zdradzał niedawną wzmożoną aktywność wulkanu, a prowadząca do niego droga nagle rozmywała się w siatkę zaschniętych grud. Obawiając się większego wybuchu nie zabawiliśmy tu długo.

Jadąc dalej dotarliśmy do ciągnących się nad Zatoką Omańską Gór Marsjańskich. Góry te zważają też miniaturowymi, bo ich szczyty osiągają wysokość od 1 do 100 m. Cudne formacje skalne sąsiadowały z nadmorskim klifem i dobrych kilka godzin cieszyliśmy nimi oczy.





BLISKI WSCHÓD

IRAN

Najdalej na wschód dotarliśmy miejscowości Beris. Z wysokości klifu obserwowaliśmy tu mały port w zatoce. Kolorowe łódki rybaków kołysały się na wodzie, słońce zaś niespiesznie chowało się za horyzont.

Byliśmy zaledwie 40 km od lądowej granicy Pakistanu. Jednak jedyną granicą, którą mogliśmy przekroczyć jako hareji (obcokrajowcy) to oddalona o 400 km na północ granica w Taftanie.

BELUDŻYSTAN I DROGA NA PÓŁNOC

Podzieliłiśmy więc trasę na 2 dni planując przystanek w

niesławnym Iranshahr. Dzięki naszej ignorancji z 2 równoległych dróg wybraliśmy tę bliżej Pakistanu. I tak oto spędziliśmy dzień jadąc głównym szlakiem przemytu paliwowego. Przemierzaliśmy niskie góry co i rusz wyprzedzani przez pędzące landcruisery bez tablic, załadowane ponad możliwość 30 litrowymi baniakami z paliwem. Mijaliśmy wiejskie centra logistyczne gdzie baniaki składa się w blaszakach połowę mniejszych od naszych wolnostojących garaży. I całe wsie serwisowe w których naprawia się i myje przemytnicze pickupy. Co jakiś czas na poboczach pojawiały się ślady pożaru, lub wraki karoserii spalonych aut. Nikt

nas się tu nie spodziewał i nikt nie niepokoił zbłąkanych hareji na motocyklach. Rozglądaliśmy się do woli.

Nasz podróżniczy fart sprawił że tę noc spędziliśmy w najbezpieczniejszym dla nas miejscu, u przesympatycznych przemytników paliwowych w Iranshahr. Mieliśmy okazję wypytać ich o biznes i poznać od środka cały proceder.

Dalszą drogę z Iranshahr do Zahedanu pokonaliśmy za darmo, gdyż menadżer stacji benzynowej nie dał się uprosić o możliwość zapłaty za paliwo. Było tu jakby już spokojniej, jakby cały ruch przekraczał granicę nieco dalej na południe.







BLISKI WSCHÓD

IRAN





Kilka dni później opuściliśmy Iran. I mimo że byliśmy tu dość długo nie zdążyliśmy zobaczyć wszystkich punktów z mapy marzeń. To dobrze, bo Iran daje się kochać. Be omide didar Iran.

Spędziliśmy tu 92 dni przemierzając kraj z północnego zachodu na południowy wschód. Meandrowaliśmy pomiędzy większymi i mniejszymi miastami, kultowymi zabytkami architektury, skarbami dziedzictwa naturalnego. Podążaliśmy widokowymi drogami przez góry, albo wzdłuż wybrzeży. Przejechaliśmy 7640 km i zużyliśmy 515 litrów paliwa na które wydaliśmy zaledwie 35 \$.

Spaliśmy w 5 gwiazdkowych hotelach, w hostelach, na dziko, w klasycznych homestay'ach, u gospodarzy z Couchsurfingu, u Kaszkajskich nomadów, u przemytników w Beludżystanie, w rządowych ośrodkach dla nauczycieli i nawet w samej szkole. Doświadczaliśmy autentycznej irańskiej gościnności i nadzialiśmy się na kłopotliwy fałszywy taarof. Jeździliśmy na nartach z Persami, pływaliliśmy w sportowym basenie osobno w porze męskiej i damskiej, a także kibicowaliśmy zawodnikom Mistrzostw Narodowych w Motocrossie z vipowskiej łoży Federacji Sportów Motorowych Iranu.

Wróćmy!

Wiele praktycznych informacji o Iranie znajdziecie na stronie [ONE MORE ADV](https://onemoreadv.com/), a w szczególności:

- Płatności w Iranie - gotówka i karta - <https://onemoreadv.com/wszystko-o-pieniadzach-w-iranie>
- Wszystko o wizie do Iranu - <https://onemoreadv.com/wiza-do-iranu-2023-jak-dostac-i-jak-przedluzyc>

ONE MORE ADV



ONE MORE ADV - czyli Hanna Zasada i Jacek Prowadzisz - para przedsiębiorców, którzy przeorganizowali życie i w połowie 2022 roku rozpoczęli podróż motocyklami na Daleki Wschód z zamiarem dojechania do Indii. Obecnie są przekonani, że jest to pierwszy etap podróży dookoła świata. Jeżdżą raczej bocznymi drogami i offem. Notorycznie zostają w różnych miejscach dłużej niż pierwotnie zamierzali. Ich doświadczenia i praktyczne informacje z podróży znajdziesz na blogu <https://onemoreadv.com/> i w mediach społecznościowych.





WARSZTAT PODRÓŻNIKA
PIERWSZA POMOC



motopomoc
Zatrak
PORTAL EDUKACYJNY / SZKOŁA JAZDY / TURYSTYKA



motopomocni.pl
Kierowani pasją!

WYKŁADY / SZKOLENIA

Motopomocni



PIERWSZA POMOC W PODRÓŻY

Tekst i zdjęcia: MOTOPOMOCNI.PL

O tym, że motocykliści są aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego nie trzeba nikogo specjalnie przekonywać. Motocykle są szybkie, zwinne i często pozwalają dotrzeć do celu dużo szybciej niż samochodem. Z tego powodu mamy spore szanse, że będziemy pierwszymi osobami na miejscu wypadku, a co za tym idzie - niejako stajemy się odpowiedzialni za życie poszkodowanych. Tutaj poznać podstawy, teorię, ale pierwszą pomoc warto ćwiczyć regularnie - możecie to zrobić razem z Motopomocnymi.

Słowem wstępu i przedstawienia się - Motopomocni działają od 2013 roku organizując zarówno szkolenia z pierwszej pomocy - Bezpieczny i Motopomocny Motocyklista (BiMM), ale jak przeczytacie później - równie istotne szkolenia z doskonalenia techniki jazdy. Jako ciekawostkę mogę zdradzić, że przez te wszystkie lata działalności udało nam się przeszkolić ponad 20 tysięcy motocyklistów.

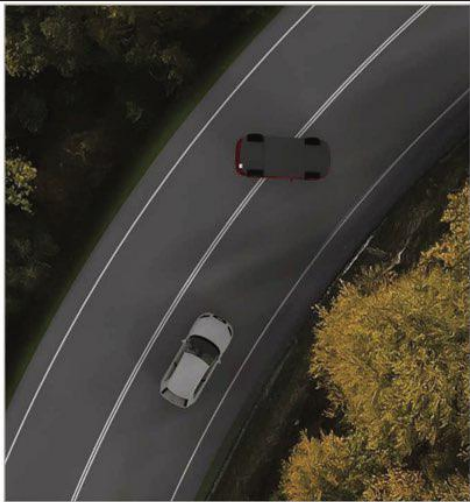
Jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego jesteśmy wyjątkowo mocno narażeni na utratę zdrowia w przypadku zderzenia. Zgodnie z policyjnymi statystykami w 2022 roku motocykliści uczestniczyli w blisko dwóch tysiącach wypadków, z czego ponad 8% było śmiertelnym, a w

niemal każdym byli ranni. W przeciwieństwie do samochodów, na motocyklach nie ma pasów, karoserii, poduszek powietrznych - niczego co zapewniłoby dodatkową ochronę. Możemy polegać wyłącznie na swoich umiejętnościach i ubraniu. Umiejętności prowadzenia motocykla i wydawanie pieniędzy na ubrania mogą się wydawać mało związane z pierwszą pomocą dopóki nie powiemy sobie o bezpieczeństwie, a mianowicie o jednym zdaniu - **dobry ratownik to żywy ratownik.**

Dlatego już teraz gorąco zachęcam do doskonalenia swojej techniki jazdy, a jeżeli szukacie miejsca gdzie można to zrobić - jesteśmy tu dla Was. Motopomocni prowadzą takie szkolenia w całej Polsce. Trzeba pamiętać, że priorytet na miejscu zdarzenia to zapewnienie bezpieczeństwa. Zarówno sobie, jako ratownikowi, ale też poszkodowanym i innym zbliżającym się osobom, które mogą nie być świadome tego, że coś się stało, albo tego nie zauważą. Zabezpieczając miejsce nie tylko dajemy sobie przestrzeń do działania, ale też ostrzegamy innych, tak by każdy zbliżający się pojazd zachował ostrożność i nie spowodował kolejnego wypadku. Inaczej mówiąc - dbamy o to, aby liczba rannych się nie powiększyła. Można pytać jak coś takiego zrobić, gdy

mamy tylko motocykl? Prawdopodobnie nie wozicie trójkąta ostrzegawczego na swoich maszynach, ale z pewnością macie kierunkowskazy. W takim przypadku wystarczy ustawić motocykl ukośnie do osi jezdni i włączyć kierunkowskazy - kierowcy nadjeżdżający z tego samego kierunku będą to widzieli tak samo, jakby to były światła awaryjne. Jeżeli nie jesteście na drodze jednokierunkowej to zostaje nam jeszcze druga strona do zabezpieczenia. Do tego momentu jest duża szansa, że oprócz Ciebie zatrzymał się jeszcze ktoś inny, ale nawet jeśli nie, a w zdarzeniu brał udział samochód to w środku najpewniej będzie miał trójkąt ostrzegawczy - idealny do postawienia po drugiej stronie.

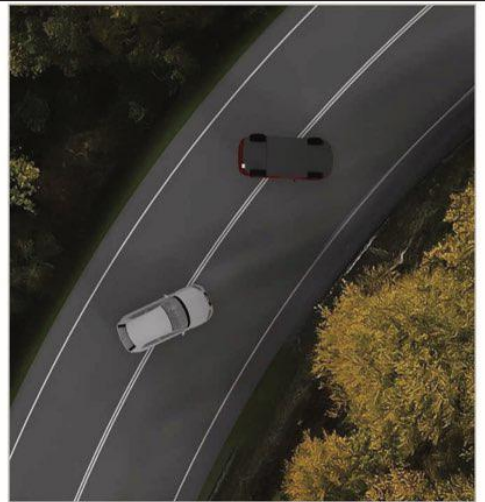
Jak ustawić pojazd żeby był dobrze widoczny dla nadjeżdżających pojazdów? Propozycja C jest najlepsza - zapewnia nie tylko widoczność, ale również bezpieczeństwo. W razie uderzenia, samochód stoczy się na pobocze.



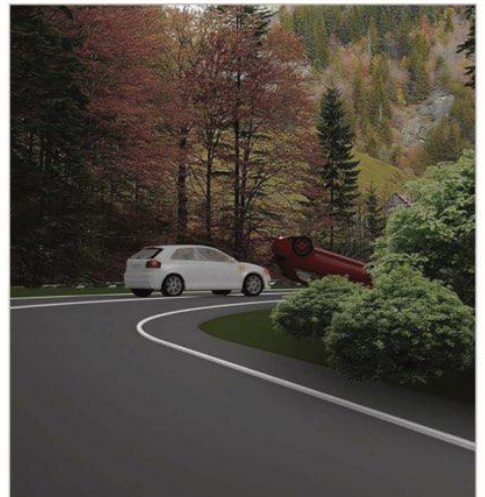
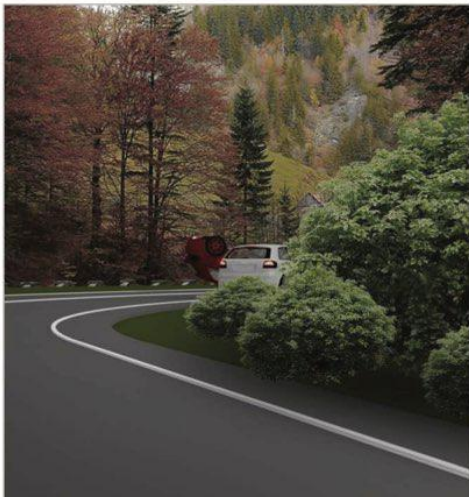
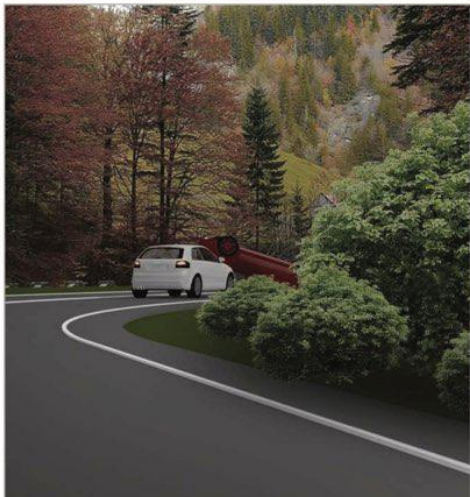
A



B



C





Przy sprawdzaniu oddechu głośno odliczajcie sekundy, dzięki temu żadnej nie pominiecie.

Jeżeli nie zrobiliście tego wcześniej, to będzie to również dobry moment na zadzwonienie na 999 albo 112 i poinformowanie o zdarzeniu. W takim przypadku, nawet jeżeli zapomniecie co jeszcze trzeba zrobić, możecie być spokojni, bo osoba po drugiej stronie słuchawki będzie w stanie was poinstruować. Pamiętajcie o podaniu lokalizacji (słupki przy drodze mogą w tym pomóc, gdy jesteście poza miastem), co się stało i ile osób brało udział w zdarzeniu.

Po zabezpieczeniu miejsca i powiadomieniu służb, jeśli tylko posiadacie, załóżcie jednorazowe rękawiczki. Gdybyście ich jeszcze nie mieli, to sprawdźcie nasz Motopomocny sklep - poręczny brelok z rękawiczkami i maską do oddechów ratowniczych znajdziecie tam w niewygórowanej cenie. Jednocześnie się zaopatrzyć i wspomóc Fundację w dalszych działaniach. Dzięki temu rękawiczki zawsze będą z Wami, a Wy zawsze będziecie gotowi do działania.

Teraz czas zlokalizować poszkodowanych i ocenić ich stan. Niektórzy mogą się zastanawiać - zlokalizować? Tak, zdarzają się przypadki, w których poszkodowani po zderzeniu samodzielnie opuszczają pojazd, albo robią to mimowolnie - przez brak zapiętych pasów. Stan

każdego poszkodowanego należy ocenić, ale jak to zrobić? Warto zaznaczyć, że każda osoba, która brała udział w wypadku komunikacyjnym jest może mieć urazy takie jak złamania, krwotoki, poparzenia itd. Pamiętajcie o tym jest ważne z prostego powodu - jeżeli taki poszkodowany **poprawnie** oddycha, a jemu samemu nie zagraża żadne niebezpieczeństwo, to nie próbujemy na siłę go przenosić, a jedynie stabilizujemy w pozycji zastanej. Jeżeli poszkodowany jest poza pojazdem, możemy ułożyć go w pozycji bocznej, jeżeli nie będzie ona dla poszkodowanego bolesna. Ostatecznie najważniejszym kryterium wyboru pozycji dla poszkodowanego w warunkach pierwszej pomocy jest to, czy nie pogłębiamy bólu i urazów tej osoby - jest to szczególnie istotne w przypadku osób przytomnych. Zawsze starajcie się zapewnić takim poszkodowanym również tak zwany komfort termiczny - nawet latem warto okryć taką osobę - kocem, kurtką, folią, a jeśli to możliwe, ułożyć tak, by nie znajdowała się bezpośrednio na gołej ziemi. Ostatnim krokiem u osób przytomnych jest kontrola oddechu co minutę. Jaki to ma być oddech? Pełny, tak by klatka piersiowa widocznie się uniosła i opadła, czyli obserwujemy wdech i

wydech. I częsty - przynajmniej dwa pełne oddechy w 10 sekund muszą zostać zaobserwowane. Zweryfikowanie tego nie jest trudne - **połóżcie dłoń na klatce piersiowej i obserwujcie czy się porusza - przynajmniej dwa razy w dziesięć sekund.**

Jednak co zrobić, gdy wspomnianych oddechów nie ma, albo są nieprawidłowe? To proste! RKO, to znaczy resuscytacja krążeniowo oddechowa - 30 na 2. Trzydzieści uciśnień klatki piersiowej i dwa oddechy ratownicze. Oddechy mogą być trudne do wykonania bez ćwiczeń, możemy też mieć opory i to wszystko jest okej. Naprawdę! Wystarczy się skupić na uciskach - bez przerwy. Spłatamy dłonie i uciskamy środek klatki piersiowej w rytmie hitu Bee Gees - Stayin' Alive (100-120 ucisków na minutę) do czasu, gdy ratownik powie nam, że możemy przestać. Uciski u dorosłych wykonujemy na głębokość przynajmniej 5 centymetrów i następnie pozwalamy klatce piersiowej samodzielnie powrócić do poprzedniego stanu. Brzmi prosto? Zaufajcie mi - po paru minutach nawet najgorsze ćwiczenia wydadzą się wam przyjemne. Możecie się o tym przekonać na jednym z naszych darmowych szkoleń BiMM i poćwiczyć prawidłowe



wykonywanie RKO, również z wykorzystaniem coraz popularniejszych urządzeń AED.

Teraz pozwolę sobie skomplikować pytanie - co zrobić jeżeli poszkodowany ma silnie krwawiącą ranę na udzie i nie oddycha? Przystępujemy do RKO? Tylko co się wtedy stanie? Cała krew, którą będziemy pompowali będzie uciekała poza ciało, a bez krwi, nawet uciśnięcia klatki nam nie pomogą. Dlatego opatrywanie silnych krwawień jest priorytetem, z naciskiem na słowo SILNE, więc rozcięty łuk brwiowy możecie pominąć.

Wiem, że wielu informacji z tego tekstu możecie nie

zapamiętać, część się pomiesza - jak to było z tym RKO? 30 uciśnięć, 2 oddechy. Jak głęboko uciskamy? Co najmniej 5 centymetrów. Do kogo dzwoniemy? 112 albo 999. I tak można by wymieniać w nieskończoność. Najważniejsze jednak jest to, żeby nie bać się reagować. Nie musicie być idealni - nikt tego nie wymaga. Nawet jeżeli wasze uciśnięcia będą płytsze, albo wolniejsze to są. I są lepsze niż żadne. Pęknie żebro? Takie historie pewnie słyszeliście - nie szkodzi, jeżeli tylko dzięki temu poszkodowany przeżyje to zrosnie się - a Was chroni prawo. Zgodnie z artykułem 26, paragraf 1 Kodeksu Karnego: "Nie

Na Motopomocnych szkolenia BiMM możecie sprawdzić się w wirtualnej rzeczywistości

popelnia przestępstwa, kto działa w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego jakimkolwiek dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa nie można inaczej uniknąć, a dobro poświęcone przedstawia wartość niższą od dobra ratowanego." To dotyczy nie tylko żeberek, ale





też rozerwanych lub pociętych ubrań, zniszczonej tapicerki i tak dalej. Dlatego pozwólcie, że powtórzę się jeszcze raz - pomagajmy, ratujmy, dbajmy o siebie nawzajem. Żeby to zrobić, trzeba to mieć we krwi, a żeby mieć to we krwi, trzeba ćwiczyć. Dlatego zapraszam na nasze szkolenia z pierwszej pomocy w czasie których dowiecie się nie tylko jak prowadzić RKO, ale też co zrobić z różnego typu ranami, jak i kiedy można sciągnąć kask motocykliście i wiele więcej.

I słowem zakończenia - para rękawiczek nitylowych zajmuje mniej więcej tyle samo miejsca co zgnieciony banknot - jedno i drugie warto mieć przy sobie, ale czy kawałek

papieru zapewni Wam bezpieczeństwo i pozwoli kogoś uratować? Po prostu miejcie oba przy sobie. To samo dotyczy apteczek - te motocyklowe powinny spełniać normę DIN 13167. Są na tyle małe, że zmieszczą się pod siedzeniami większości motocykli - rozważcie ten zakup. Was nie będzie wiele kosztował, a może okazać się nieocenioną pomocą nie tylko dla innych, ale również dla Was, gdy zaliczycie "parkingówkę".

FUNDACJA MOTOPOMOCNI

Jako Fundacja tworzona przez motocyklistów, ratowników oraz instruktorów nauki i techniki jazdy jesteśmy największą w Polsce kampanią społeczną, której celem jest zwiększanie bezpieczeństwa motocyklistów poprzez edukację. Prowadzimy szkolenia z zakresu pierwszej pomocy - Bezpieczny i Motopomocny Motocyklista, jak i z doskonalenia techniki jazdy.



MOTOPOMOCNI.PL

mot pomocni.pl
Zatankowani pasją!



ROAD OF ADVENTURE



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



ZOSTAŃ PATRONEM ROAD OF ADVENTURE



PATRONITE