

FAT OFF

SUBIEKTYWNY NIEREGULARNIK FORUM AFRICA TWIN, NR. 1



www.africatwin.com.pl

**PORTRETY
KRÓLOWEJ**

**WYPRAWOWE
PRZYDASIE**

RATOWNICTWO

UBEZPIECZENIA

NORWEGIA

SERWIS



Oddajemy w Wasze Czarne ręce pierwszy numer forumowego nieregularnika „FAT off”, którego Czarnuchem Założycielem jest Neo.

Każdy numer - a zatem i ten - będzie składał się z kilku niezależnych od siebie tematów, których szerokim wspólnym mianownikiem jest Królowa. Przeczytacie nie tylko o niej samej i jej historii, ale również o tym, gdzie i jak nią pojechać, co ze sobą zabrać, poprzez kwestie serwisowe rzeczony Królowej, kończąc dywagacje na tym, jak nieść pomoc (nie tylko) Królową.

Redakcyjne Czarnuchy:

Chemik, CzarnyEZG, Dubel, Emek, Fassi, Jorge, Mallory, matjas, Neo, Onufry22, teddy-boy, wojtekk, zaczekaj



fot.: Mateusz Zborowski

KAZACH W GRECJI

CZYLI MARATON JAK MARZENIE. CZ. I

Utyłani, zmęczeni stajemy na stacji benzynowej w centralnym Kazachstanie. Trochę wytchnienia daje cię wiaty. Tankujemy dwa motory, płacimy i siadamy na betonie, żeby w cieniu jeszcze chwilę odpocząć. Robi się zbiegowisko. Gadanie i oglądanie. Jeden młody Kazach jest zainteresowany szczególnie. Niski, chudy, w białej koszuli, w ciemnych okularach przeciwsłonecznych. Zsiadł ze starego Iza, acha, to on zawracał i pognął za nami już kilka kilometrów wcześniej. Czyli nas dogonił w oparach mieszanki dwusuwowa. Stoi przed moją Afryką i patrzy. Oczy mu lśnią. Ja patrzę z sentymentem na jego Iza, który kiedyś dawno, miał być moim pierwszym motocyklem. Proponuję wymianę, na

chwilę, maszyn. Nursłan się zgadza i jest zachwycony. Iza udaje mi się odpalić chyba od trzeciego kopa. Co było dalej niech tymczasem pozostanie tajemnicą. Ważniejszy jest tu Nursłan. Siada na Afrykę, dotyka, sprawdza i chłonie... jest zachwycony.

Wymiana motocykli w Kazachstanie. Motor w tle nie wzbudził emocji.

Taki sam stan emocji ten motocykl wywołuje u większości wyprawowych marzycieli i jeźdźców wieloetapowych enduro. Kiedyś jednak musiało się to zacząć. Kiedyś, gdzieś musiał być Baptism of Fire, który daje temu motocyklowi łatwo wyczuwalną aurę, daje autentyczność. A było tak.



Jest rok 1988. Od dziesięciu lat odbywa się niesamowity rajd Paryż-Dakar. O ile można sobie wyobrazić trzytygodniową jazdę na złamanie karku w terenowym samochodzie, to jazda na dwóch kółkach, z ciągłą koncentracją, przez nieznaną litość tereny, wykracza poza możliwości wyobraźni. Ale wariatów jest coraz więcej. Jadą na motocyklach. I jeszcze się ścigają.

W pierwszych dwóch edycjach wygrywa Yamaha z Cyrilem Neveu na XT500. Później następują cztery zwycięstwa BMW, które jeden raz, w 1982 roku, przerywa Neveu, tym razem na Hondzie XR 550.

Jednak dopiero od 1986 roku Honda jest na motocyklowym szczycie. W świecie długoetapowych enduro Honda tryumfuje, i już nigdy później, aż do teraz, taki czas dla Hondy się nie powtórzy. Legendarny już wtedy Cyril Neveu wygrywa dla Hondy dwa kolejne rajdy Paryż-Dakar w latach 1986-1987. Żeby przerwać dominację BMW otrzymuje Hondę NXR – piękną Vałkę, która czyni różnicę. Różnicę na tyle dużą, że pozwala to Cyrilowi wygrywać. Dla Neveu ten czas w Dakarze też już się nie powtórzy, w żadnym innym teamie, ani na żadnym innym motocyklu.

Modyfikacje paliwowe



Jednak tu i teraz Cyril Neveu wygrywa, NXR wygrywa, Honda wygrywa i odsyła serię zwycięstw motocykli BMW w przeszłość. W 1988 roku Edi Olioli na kolejnej Hondzie NXR kontynuuje sukcesy Cyrila. Wydaje się, że będzie to trwało wiecznie. Potwierdza to jeszcze Gilles Lalay także na NXR. Chociaż sukcesy Yamahy czają się za rogiem a Stéphane Peterhansel już, od właśnie tego roku, wykuwa swoje długowieczne i niesamowite moce dla Yamahy. A co z KTM? KTM to pieśń bardzo odległej przyszłości.

Jednak wszystko kosztuje. Zawodnicy kosztują, sprzęt kosztuje, rajd kosztuje. Ale i kształtuje. Kształtuje rynek, a to jest ważne dla marketingowców. Kształtuje marzenia, a to jest ważne dla nas. Kształtuje technologię. Nikt nie robi nic za darmo. I sukces trzeba zdyskontować. I zacząć się finansowe żniwa dla księgowych, ale nie zwrócą się przeciw nam, będą to naczynia połączone.

Następuje niesamowity czas - zbitka marzeń, wariactwa, potrzeb, marketingu, handlu, technologii, ciągle nieodkrytego świata, chęci przygód, wysiłku, sportu, trudu, przyjaźni i emocji.

Rajd Paryż-Dakar także kusi. Kusi nas do startu, choć niewielu się na niego decyduje i niewielu może sobie na to pozwolić. Ale i kusi inżynierów do testów. Czy zwykły cywilny motocykl da radę? Czy cały długi rajd przejedzie? Czy

Africa Twin XRV 650 w klasie Marathon – roadbook i schowek



Africa Twin XRV 650 RD03 dostosowana do klasy Marathon



zmieści się w limitach? Jaka będzie różnica między maszyną ze sklepu a motocyklem te- amowym, modyfikowanym pod rajd. A czy je- żeli przejedzie, to czy już po rajdzie będzie w dobrej formie? I tu księgowy się uśmiechnął.

I tak, w tym czasie, w takich okolicznościach urodziła się Africa Twin XRV. Dostępna w salonach Hondy w wersji RD03. W tym samym roku w rajdzie Paryż-Dakar powstaje nowa klasa motocykli. Jest to klasa dla motocykli standar- dowych, do kupienia w sklepie. Klasa ta nazy- wa się Marathon.

Założenia klasy Marathon były następujące – motocykl musiał być seryjny. Generalnie baza

musiała być dostępna do kupienia w sklepie. Kluczowe elementy, takie jak skrzynia biegów, cylindry, głowice, rama i zawieszenie nie mo- gły podlegać modyfikacji. Oczywiście zespoły, raczej małe, przygotowywały motocykl pod wieloetapowy rajd, ale w określonych grani- cach. Idea była taka, że każdy może taki motocykl kupić i do rajdu przygotować.

Modyfikacje nie były obowiązkowe, a także nie były identyczne w każdym motocyklu

Modyfikacje związane z zasięgiem motocy- kla były następujące - główny zbiornik paliwa w XRV 650 urósł do pojemności ponad 42 litrów, na zbiorniku głównym dodano mocowania do podręcznego minimalistycznego bagażu, owiewki tylne oraz ogon motocykla przerobio- no na dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności

Cyril Neveu, Honda NXR 780, Dakar 1987



Rajd Paryż-Dakar (rok 1989 lub 1990). Zawodnicy klasy Marathon

ok. 17 litrów, każdy zbiornik otrzymał zawór i wężyk odpowietrzający, zbiorniki wypełniono gąbkowymi grodziami ograniczającymi przelewanie, listwy ochronne zbiornika oraz panele z włókna szklanego chroniące zbiorniki boczne z otworami dostępu do filtra powietrza dopełniały całości modyfikacji.

Modyfikacje nawigacyjne objęły mechaniczny readbook, kompas i uchwyt na dokumenty. Kolejne modyfikacje to czujnik upadku wyłączający automatycznie silnik, zmodyfikowana o dodatkowe wloty powietrza owiewka przednia, poprzeczka/rozpórka łącząca dwie przednie owiewki, siedzenie z kieszenią na akcesoria, torba między kanapą a tylnym wlewem paliwa, dodatkowe tylne światło, skrzynka narzędziowa z przodu osłony silnika, zabezpieczenie dźwigni biegów i sprzęgła, uszczelki głowicy dostosowane do paliwa o niskiej liczbie oktanowej, wzmocniony amortyzator tylny. Usunięto osłony łańcucha, wzmocniono wahacz i prowadnicę łańcucha

(od CR500), szerokość obręcz tylnego koła zwiększono z 2.5" do 2.75", poszerzono stopkę boczną, podnóżki, dodano podporę ułatwiającą podniesienie motocykla, podcięcie osłon lag ułatwiało demontaż koła.

Tak przygotowane cywilne Afryki stają na starcie rajdu Paryż- Dakar w 1989 roku. Inżynierowie i zawodnicy prawdopodobnie nie spodziewają się sukcesu, jaki odniosą. Nie spodziewają się, jak bardzo zmienią świadomość zwykłych motocyklistów na temat dalekich podróży do miejsc poza cywilizacją. I jak długo ta legenda będzie się za nimi ciągnąć.

WW kolejnym numerze prześledzimy zmagania Afryki Twin z pustynią, wrażenia kierowców, dzisiejsze losy Marathonów oraz porównanie moje i Nursłana dwóch światów - Afryki z Łzem.

@Mallory

HISTORIA

AFRICA TWIN

Dawno dawno temu, w czasach gdy firmy tytoniowe oraz alkoholowe były głównymi sponsorami wszelakiego rodzaju motorsportów, powstała legenda. Był nim motocykl, który w Bangladeszu reklamowano jako „w sam raz dla Ciebie i Twojej jedenastoosobowej rodziny na niedzielne przejażdżki”, a na znakach drogowych w Himalajach były piktogramy, że nośność danego mostu to 12 ton lub dwa załadowane motocykle tego typu. Jakiego? Hondy Super Cub c125.

Nieco później i nieco dalej, druga połowa świata żyjąca w myśl zasady „win on Sunday, sell on Monday” weszła w chyba najbardziej ekscytujący etap motoryzacji czyli szalone lata osiemdziesiąte. Wtedy właśnie firmy produkujące samochody zaczęły prześcigać się w pomysłach totalnie bezsensownych, nieprowadzących się i nie hamujących budując odrzutowce na kółkach (czyli rajdowa grupa B). To właśnie wtedy każda szanująca się firma motoryzacyjna zamykała dział BHP i księgowych w ciemnej piwnicy, a władzę w Kwaterze Głównej oddawała bandzie pomylnych inżynierów i kierowców zmiksowanych z pozostałościami pilotów kamikadze. Tej ekipie, której oddano władzę przyświecało cudowne hasło: „hamulce są dla leszczy, a kierownica po to żeby było się czego trzymać” (bo skręcało się gazem). Na szczęście w tym cudownym czasie dwukołowa motoryzacja w ogóle nie pozostawała w tyle.

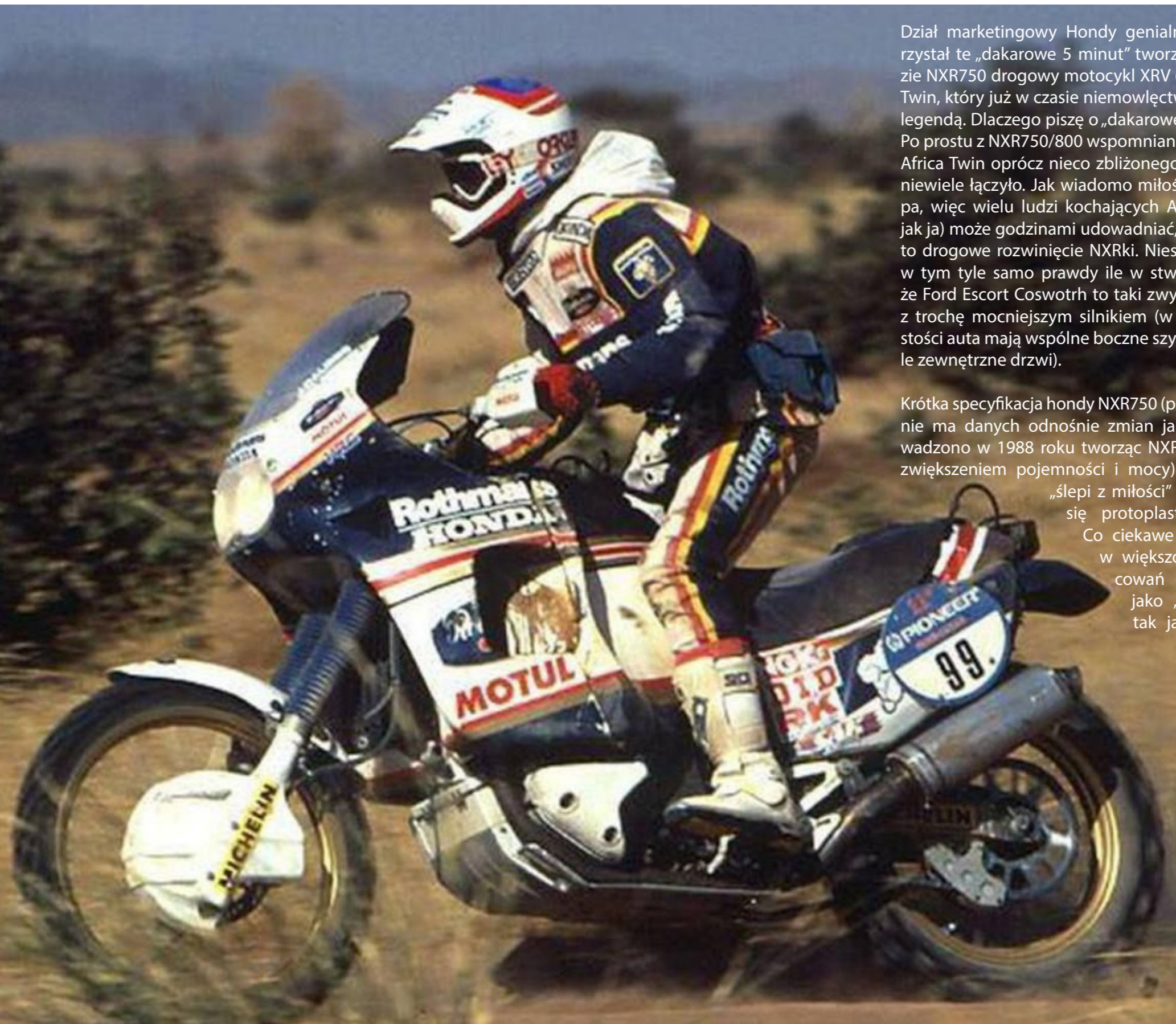
Oficjalnie najszybszym motocyklem dekady zostaje Honda V65 Magna (wpis do Księgi Rekordów Guinnessa) z deklarowaną prędkością max na poziomie 278 km/h. Co w tym dziwnego? Poza tym, że motocykl jest całkowicie pozbawiony owiewek, warto wiedzieć, że przy-



pominał on bardziej klasyk/cruiser niż sport, a hamulce były z rodem stodwudziestki piątki z początku XXI wieku (pamiętasz dla kogo są hamulce?). W takim cudownym klimacie dział sportu Hondy tworzy NXR 750. Maszynę stworzoną do wygrywania jedyne rajdu terenowego, który się w tamtych czasach liczy – Paryż-Dakar.

Co się stanie, gdy inżynierowie dostają wolną rękę szykowania cuda na ww rajd wyłącznie z jednym założeniem: „macie stworzyć maszynę zdolną jechać 200km/h przez parę dni po pustyni z dala od uczęszczanych dróg”? Powstaje niespętane polityczną i ekonomiczną poprawnością чудо. Za sterami owego cuda - NXR 750 - zasiada (o czym wyżej pisze Mallory) już wte-

dy utytułowany Cyril Neveu (zresztą współpracujący przy opracowaniu i testach prototypu) z marszu wygrywając rajd w 1986 i 1987 roku. W kolejnych latach na nieco zmienionej maszynie sukces powtarza Edi Orioli, a w 1989 roku Gilles Lallay. Oznacza to, że w ciągu czterech lat чудо nie wygrywa już wtedy legendarnego rajdu tylko raz. Niestety to pasmo sukcesów nigdy nie zostało powtórzone przez motocykle spod Wielkiego Skrzydła. Do dziś żadna Honda nie stanęła na pierwszym miejscu rajdu Paryż-Dakar i jego następcy: Dakaru.



Dział marketingowy Hondy genialnie wykreślił te „dakarowe 5 minut” tworząc na bazie NXR750 drogowy motocykl XRV 650 Africa Twin, który już w czasie niemowlęctwa stał się legendą. Dlaczego piszę o „dakarowej sławie”? Po prostu z NXR750/800 wspomniane XRV 650 Africa Twin oprócz nieco zbliżonego wyglądu niewiele łączyło. Jak wiadomo miłość jest ślepa, więc wielu ludzi kochających Afrykę (tak jak ja) może godzinami udowadniać, że XRVka to drogowe rozwinięcie NXRki. Niestety - jest w tym tyle samo prawdy ile w stwierdzeniu, że Ford Escort Cosworth to taki zwykły Escort z trochę mocniejszym silnikiem (w rzeczywistości auta mają wspólne boczne szyby i panele zewnętrzne drzwi).

Krótką specyfikacją Hondy NXR750 (praktycznie nie ma danych odnośnie zmian jakie wprowadzono w 1988 roku tworząc NXR800 poza zwiększeniem pojemności i mocy) w której „ślepi z miłości” dopatrują się protoplasty XRVki. Co ciekawe NXR jest w większości opracowań określana jako „prototyp” tak jakby jego

twórcy odcięli się nieco od określenia motocykl, które sugerowałoby że faktycznie jest to początek większej linii sprzętów.

NXRka miała dwucylindrowy, czteresurowy silnik o pojemności 743 ccm z czterema zaworami na cylinder (w XRV trzy) z dwoma świecami na cylinder (w XRV tak samo) i był to pierwszy piec chłodzony płynem, który startował w Paryżu Dakar i go wygrał. W innych maszynach stawiano na silniki chłodzone wiatrem (!!) jako mniej skomplikowane. Zalanie Hondy płynem świadczy o tym, jak bardzo pewni swego byli inżynierowie Hondy tworząc ten sprzęt. Skrzynia była sześciobiegowa (w XRV pięć biegów) zawieszenie przednie o skoku 220 mm tylne 210 mm (skoki jak w XRV650).

Z przodu miał on jedną tarczę o średnicy 276 mm (XRV 650 miała tarczę 296 mm – czyli większą. Ale jak to było z tymi hamulcami? Kto hamuje ten...) z tyłu 256 mm (XRV650 – 240 mm, ale NXRka była stworzona do jazdy w terenie, a tam jeżeli w ogóle to używa się głównie tylnego hebla). Wielkość kół zarówno w Prototypie jak i w Afryce była taka sama (21 cali z przodu i 17 z tyłu). Z ciekawostek: NXRka mogła zabrać na pokład 55 litrów paliwa.

Co do masy – tutaj mam sprzeczne dane. W zależności od źródła podają 120 do 180 kg przy czym myślę, że jest to w obu przypadkach prawda. W przypadku 120 kg wskazanie będzie masą na sucho, a 180 kg to masa motocykla gotowego do jazdy.

Tyle odnośnie Prototypu, dzięki któremu zaistniała Honda XRV Africa Twin. Mam nadzieję, że dzięki temu wstępowi łatwiej będzie Ci ustawić miejsce i czasy w których na scenę wkracza jeden z najważniejszych motocykli ostatnich dekad XX wieku. Legenda będąca jednocześnie słuszną i pożądaną jak i w dziwny sposób przereklamowana i przepłacana. Jedno jest pewne – motocykl, koło którego nie da się przejść obojętnie. Africa Twin.

@CzarnyEZG

STUK, PUK

- KTO TAM? CZ. I

Honda Africa Twin XRV 750 to motocykl wyjątkowy. Co ja piszę? Zaczniemy jeszcze raz. Afryka jest genialna. Hm.. lepiej? Niech zostanie. Narodziła się w piekle rajdu Paryż-Dakar i od urodzenia męczona była tam przez diabelskich jeźdźców, nie mających litości ani dla siebie, ani dla sprzętu podczas trzytygodniowego wyścigu. Jest motocyklem najdzielniejszym z dzielnych i jednocześnie, jak każdy wybitny zawodowiec, cierpi na dokuczliwe dolegliwości. Dolegliwości nie wykluczające z jazdy czy wyścigu, ale denerwujące. Jest też motocyklem dla romantyków, którzy także wiedzą, że czasy się zmieniają, motocykle się zmieniają, ale ten motocykl zawsze będzie swoją legendę budował coraz większą. Bo taka historia, wjazdu prosto z najtrudniejszego rajdu świata do sklepu, już się nie powtórzy.

Wróćmy do tych kilku Afrykańskich dolegliwości. W cyklu artykułów, które zgodnie z zamierzeniem mają się ukazywać w tym magazynie w kolejnych numerach, chciałbym przybliżyć i podsumować wiedzę na tematy związane z koszem sprzęgłowym, zawieszeniem przednim, wałkiem zdawczym, silnikiem i kilkoma jeszcze kwestiami starej dakarówki. Bo pełnoprawną dakarówką Afryka jest. Ba – protoplastą jest dakarówek, nawet gdyby usilnie zaklinać historię, usprawiedliwiać własne błędne decyzje o sprzedaży, czy rzucać kolorowymi folderami i parametrami innych dzisiejszych dakarówek.

Co do dolegliwości czy Afrykańskich chorób... są to choroby, z którymi potrafimy sobie radzić na nawet dalekich wyprawach. Nie przerażają nas problemy z regulatorem napięcia czy pompą paliwa. Każdy entuzjasta Afryki sprawdzanie napięć i połączeń elektronicznych ma w nawyku i robi to odruchowo, nawet w mgle Pamiru po ciężkiej nocy, a pompę paliwa omija grawitacyjnie, w razie awarii, między kawą a papierosem na postoju przy zardzewiałej beczce z paliwem w Kirgistanie. Zresztą w najdalszych wyprawach zapasowa pompa i regulator jeżdżą z nami jako wierni towarzysze, najczęściej zajmując na stałe miejsce w schowku pod siedzeniem w siódemce lub pod boczkiem w czwórce, a nawet mitycznej trójce.

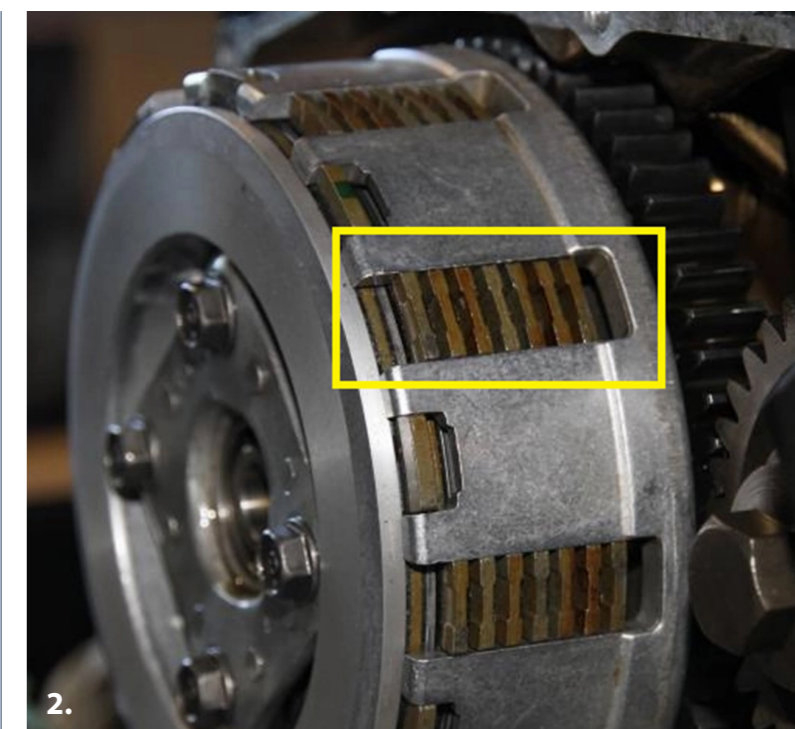
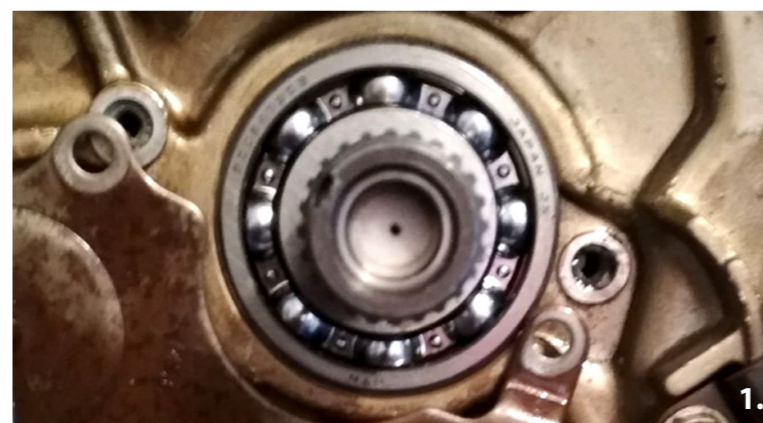
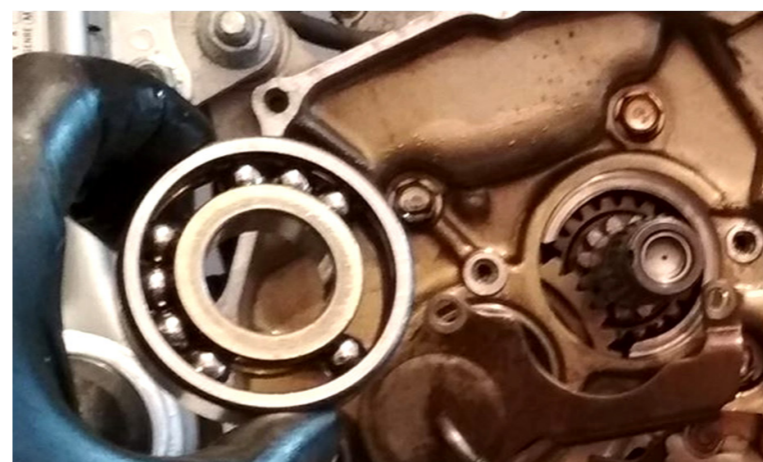
Są też dwie inne deprymujące usterki eksploatacyjne w Afryce, i nie myślę tu o legendarnym jak sam motocykl wałku zdawczym. O nie, wałkowi należy się całkowicie osobny i dedykowany artykuł i taki powstanie. Tym razem zajmiemy się koszem sprzęgłowym.

Do rzeczy, bo coś ci tam stuka w silniku. Co to może być? Zawory? Sworzeń? Nie daj Boże! Dobra, nic to, czas jechać. Stajesz na najbliższych światłach, silnik rozgrzany. Ze zdziwieniem rejestrujesz, że stuki ustały. Na następnych światłach znowu się pojawiają – jednak dzień będziesz miał zepsuty. Co tam projekt, co tam żona – Afrykę coś boli. Po chwili stuki znowu milkną. Zaczynasz się bawić sprzęgłem. Wci-

skasz, zwalniasz, wciskasz... stuk, stuk, cisza... cisza... stuk... czyli sprzęgło. Zaczynasz studiować polskie forum Afryki i, o dziwo, między tysiącem postów o wyprawach na Syberię, przed śniadaniem odnajdujesz potrzebne Ci informacje. Początkowo cieszysz się, że problem jest znany i są łatwe jego rozwiązania. Mija rok, dwa... i już wiesz, że spróbowałeś wszystkiego... nie pomogło.

Powyższy scenariusz był i będzie przerabiany pewnie jeszcze wielokrotnie. Bo powody stuków mogą być różne. A najczęstszy problem jest, niestety, najdroższy do usunięcia. Takie kolejne prawo Murphy'ego.

Pierwszym powodem, ale chyba najrzadziej występującym, jest wyrobione łożysko wału korbowego, na którym obraca się kosz sprzęgłowy. Łożysko jest umieszczone w karterze silnika, ale można je wyciągnąć po zdjęciu kosa sprzęgłowego, bez rozpoławiania silnika.



2.

Praca jest łatwa, szybka i tania. Oryginalne łożysko poza ASO kosztuje mniej niż 50 PLN. Po stwierdzeniu, że łożysko jest uszkodzone lub przy wymianie prewencyjnej podczas innych napraw, wystarczy wydłubać boczną obudowę łożyska i przesunąć kulki do siebie. Następnie należy włożyć wykonany z odpowiednio długich śrub ściągacz i łożysko łatwo wychodzi – zdjęcia 1.

A jeżeli nie łożysko, to co?

Często opisywanym powodem jest wyrobiony kosz sprzęgłowy w miejscu styku z tarczami sprzęgłowymi. Pojawiają się wyrobione rowki. Jednak nie wydaje się to prawidłową diagnozą, chyba że w bardzo zużytych koszach, które i tak trzeba wymienić na nowe wraz z kompletem tarcz sprzęgłowych. Mówimy o miejscu styku zaznaczonym na zdjęciu nr 2. Opisywanym domowym sposobem naprawy jest wyrównanie nierówności kosa pilnikiem. Naprawa jest bezkosztowa i nawet w celach naukowych lub z nudów można ją wykonać. Przewidywany efekt jest jednak mizerny i stanowi raczej efekt placebo.

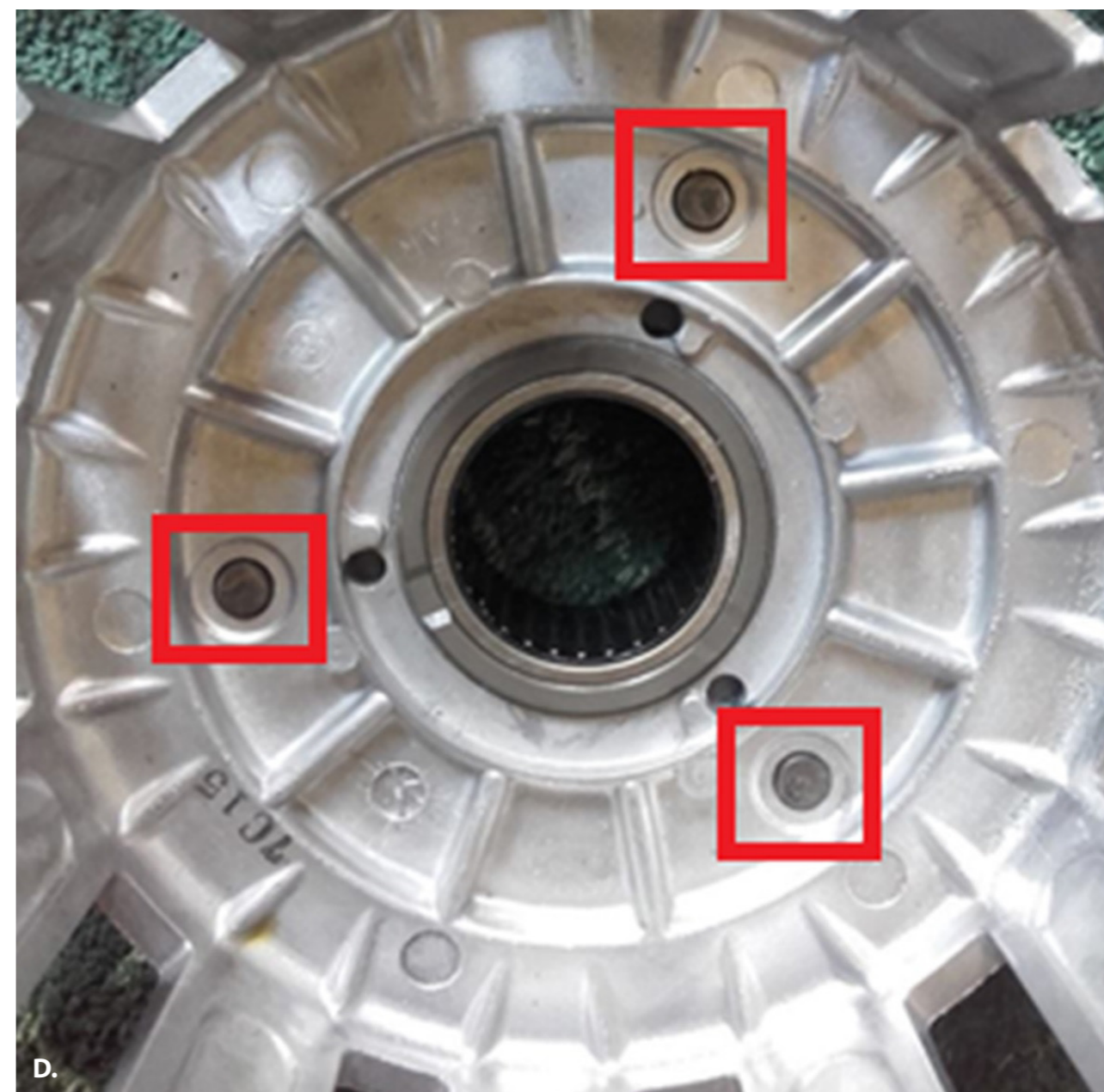
Kolejnym opisywanym, ale raczej mało prawdopodobnym powodem stuków, są uklepane sprężyny w koszu. Uklepane sprężyny poprzeczne zamontowane na stałe w koszu sprzęgłowym i tłumiące drgania, a nie sprężyny dociskowe tarcz sprzęgłowych. Trudno znaleźć w serwisówce limit długości tych sprężyn w odróżnieniu od limitu długości sprężyn dociskowych. Opinia ta może być często powielana przez tych, co nie mieli nigdy oryginalnego kosza sprzęgłowego w ręku. Oryginalny kosz sprzęgłowy ma tylko dwie sprężyny nieruchome – cztery są luźne. Bardzo luźne i grają jak tamburyn przy potrząsaniu. I dlatego być może te, oryginalne i luźne, sprężyny naprowadzają na fałszywy ślad, że to one są winne – zdjęcie C. Są opisywane przypadki domowych napraw, polegających na stosowaniu podkładek pod owe sprężyny, takich czy innych, mocowanych na wcisk lub nawet wciskanych i „łapanych spawem” – jednak gdyby diagnoza była prawidłowa



wa i regeneracja była tak łatwa, to istniałoby wiele firm podejmujących się tego typu naprawy. Najbardziej znana firma w Polsce nie chciała podjąć się regeneracji kosza w mojej Afryce, twierdząc, że „koszy do hond nie robią, bo się nie da”.

Kolejnym możliwym powodem jest wyrobione łożysko igiełkowe kosza. Tę dolegliwość łatwo wykryć przez inspekcję całego mechanizmu i widoczny nadmierny luz. Opisywany jest przypadek, że efektem wyrobionego łożyska igiełkowego były wibracje wyczuwalne podczas jazdy i nasilające się wraz z prędkością. Łożysko igiełkowe jest na stałe wprasowane w nowy kosz, ale jest dostępne, jako osobna część, której cena nie przekracza 100 PLN. Łożysko można wymienić i wprasować w stary kosz.

Ostatnim powodem, i według mnie najczęściej występującym, są wyrobione nity łączące kosz sprzęgłowy z kołem zębatym kosza – zdjęcie D. Po pewnym czasie i przebiegu oraz zależnie od sposobu użytkowania motocykla powstaje luz na nitach. Luz się powiększa i powoduje stuki. Czasami na rozgrzanym silniku stuki cichną, co jest oczywiste przy efekcie rozszerzalności cieplnej metalu. Ciekawym efektem jest pojawianie się stuków raz na wciśniętej kłamce sprzęgła, a raz na puszczonej, choć na puszczonej kłamce stuki są częstsze. Dodatkowo wydaje się, że kosze w „czwórkach” są bardziej wytrzymałe i może to wynikać z pewnej partii podzespołów gorszej jakości podobnie jak w temacie Słynnego Afrykańskiego Wałka. Jak wykryć tę przyczynę? Bardzo łatwo, ale cały koszt trzeba zdemontować wraz z wyjęciem tarcz sprzęgłowych i sprężyn dociskowych. Następnie próbujemy, z odpowiednią siłą, obrócić kosz względem koła zębatego na zewnątrz kosza. U mnie dało się wyczuć delikatny luz na nitach – zdjęcie D. W nowym, oryginalnym koszu, który miałem dostępny, ten luz jest nieosiągalny, choćbyśmy użyli siły Samsona,



ba... nawet Pudziana. W przypadku mojej Afryki (zdjęcie E), która przyjechała ze Szwajcarii, okazało się, że kosz już był regenerowany, nity wymienione na nieoryginalne i naprawa nie przyniosła pożądanego skutku lub przyniosła, ale jedynie na jakiś czas.

Nity nie były oryginalne, co było łatwo rozpoznać porównując z nitami w nowym koszu. Afryka ze mną przejechała kilkadziesiąt tysięcy km i początkowo nie było słycać stuków

z kosza. Pojawiły się minimalne po powrocie z dalekiej wyprawy. I narastały. Prześledziłem wiele wątków i pomysłów na rozwiązanie tego problemu. Nie jestem zwolennikiem akceptowania takich objawów lub używania zatyczek do uszu lub nawet, co jednak najbardziej zrozumiałe, porównania „stukającej” Afryki do „niestukającego” Ducati. Podjąłem decyzję o zakupie nowego kosza sprzęgłowego. Cena samego kosza z łożyskiem dociskowym (małe łożysko na zewnątrz) w Polsce była horrendal-

na, grubo wyższa niż 2000 PLN. Ale rosyjska firma, IMPEX JAPAN, z siedzibą w Japonii, proponowała kosz sprzęgłowy za jedną trzecią ceny w polskim ASO. Kupiłem i dopiero po kupnie sprawdziłem, na mapach Google, w jakimż to baraku na obrzeżach Tokio handlują oryginalnymi częściami w takich cenach i kto nimi handluje. Podejrzenia o franchising z tej firmy z Aliexpress były silne, ale na szczęście niesłuszne. Niestety Polski Urząd Skarbowy przyłożył swoje, wcale nie trzy grosze, ale i tak cena nie przekroczyła połowy ceny w ASO i wyniosła niecałe 1000 PLN za kompletny kosz z łożyskiem igiełkowym i łożyskiem oporowym. W stosunku do 650 PLN za ofertę wątpliwej regeneracji, znalezionej na polskich portalach aukcyjnych, myślę, że było warto. Tym bardziej, że po wymianie kosza, łańcuszka pompy oleju, łożyska oporowego oraz pewnie nadmiarowo, ale jednak, tarcz sprzęgłowych i sprzężyn dociskowych, nastąpiła cisza. I cisza trwa.

Żeby odnieść się chociaż do jednego konkretnego podobnego przypadku innej Afryki ze stukającym koszem i innym sposobem naprawy, czyli regeneracją, to proszę. Podobnie jak w mojej, kosz stukał niemiłosiernie. Został całkowicie zdemontowany i roznitowany. Wszyst-

kie sprzężyny kosza zostały usztywnione, właściciel nie miał świadomości o oryginalnych luzach w tychże. Następnie kosz został ponownie został zanitowany. Po tej operacji wyraźnie ucichł. Taka regeneracja wystarczyła na mniej niż 20 tys. km, chociaż część z tych kilometrów to, według właściciela, „była ostra orka” z dużym obciążeniem.

Podczas inspekcji kosza sprzęgłowego warto rzucić okiem i zweryfikować luz na łańcuchu – zdjęcie E. Nie ma w instrukcji serwisowej podanego limitu, ale nadmiernie luźny także może hałasować, a zerwanie grozi poważnymi konsekwencjami dla silnika.

Czy to jest cała wiedza i wszystkie możliwości naprawy kosza sprzęgłowego w Afryce? Pewnie nie. Ale najważniejsze zostały opisane i skonsultowane z dyplomowanymi i zawodowymi mechanikami. Wszelkie błędy i niedociągnięcia są moją winą, jako amatora, ale mam nadzieję, że fala skarg do naczelnego nie będzie na tyle duża, że wywali mnie z redakcji na zbity pysk. Pozostanie wtedy wsiąść na Afrykę i pojechać w stronę zachodzącego słońca... z cichym koszem sprzęgłowym. Do możliwego spotkania w kolejnym stukającym temacie.

@Mallory



Wielu z nas było, wielu ma w planach, innych coś powstrzymuje. Gdy już znudzi się upał Albanii i Czarnogóry, gdy na kebab, burkę nie da się już patrzeć a rakiji łać do gardła to może czas odwiedzić ten cud natury po drugiej stronie Bałtyku?

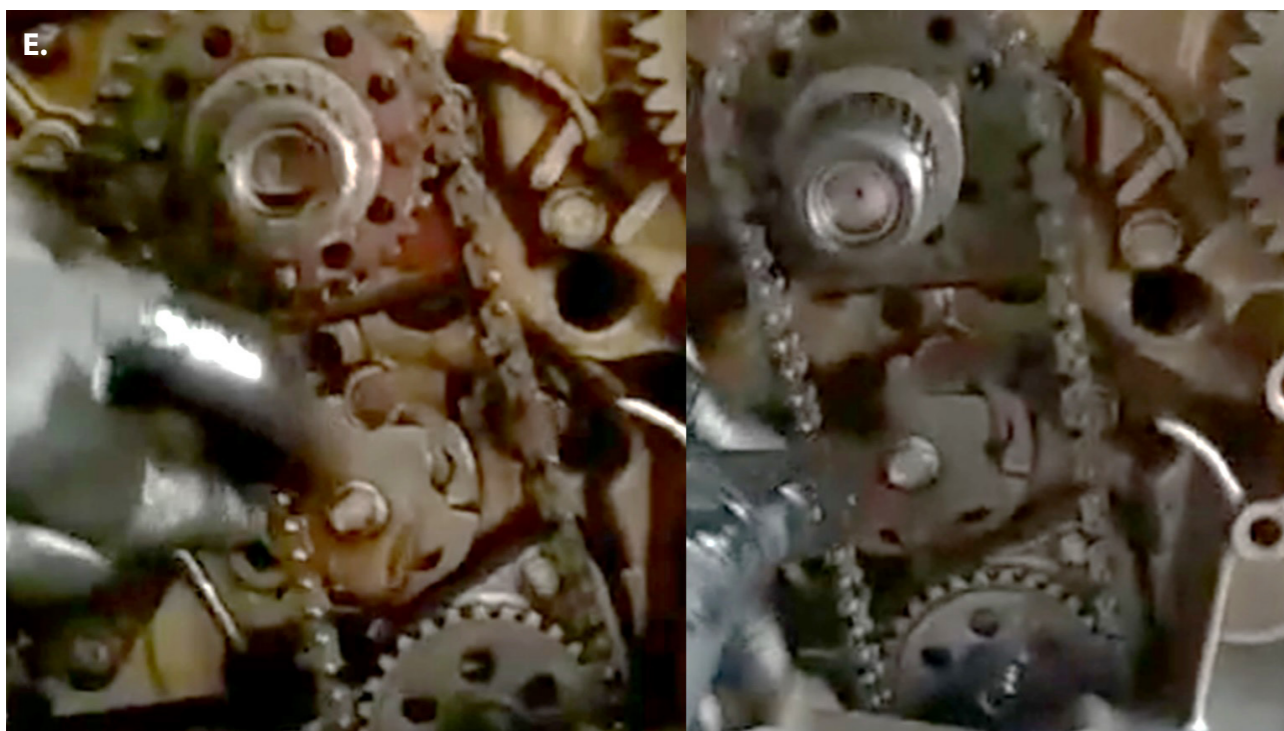
Będzie to pierwsza część z cyklu subiektywnego przewodnika podróżowania po Skandynawii a dokładniej po Norwegii.

Myśląc o podróży na północ pierwsze co przychodzi na myśl to koszty: wszyscy przecież wiedzą że Skandynawia nie jest tania i potrafi zrobić konkretny drenaż portfela. Czy da się zrobić Norwegię „po tanioci”? Odpowiedź zależy od tego, co kto rozumie przez „tanioc” i czego oczekuje od planowanej podróży.

Wielu ciągnie uparcie na mityczny Nordkapp aby zrobić sobie fotkę pod słynnym globusem, oznaczyć się na fejsie, następnie skierować się drogą E6 w dół na trasę Atlantyką, Drogą Trolli dotrzeć do Geiranger aby wreszcie wbić na prom. Od tego momentu na grupach i forach motocyklowych mogą snuć opowieści jacy to z nich podróżnicy, jak to fiordy im z ręki jady i jacy są twardzi, nie wspominając o tych hordach motocyklistów na wszelkiej maści sprzętach, rowerzystów, piechurów itd. Tyle, że

Skandynawia ma znacznie więcej do zaoferowania niż w punkty z listy „must see”.

Aby ograniczyć koszty, a zarazem zwiedzić trochę Norwegii należy zacząć od znalezienia taniej przeprawy przez Bałtyk. Do wyboru mamy parę alternatyw: Polferriers, Unity Line, TT Line, Stena Line oferują prom z Polski z dwóch miast: Świnoujście i Gdańsk. Na motocykle często ma promocje Stena i za 490zł można przepłynąć w dwie strony z miejscem w kajucie. Przeprawa ta jest o tyle fajna iż płynie około 12 godzin i nocą można wypocząć podczas rejsu. Drugą dość szybką (4.5 godziny) i najtańszą opcją jest prom z Sazniz (Niemcy) do Trelleborg (Szwecja). Przy podróży samochodem zdecydowanie ta przeprawa jest najtańsza, gdyż w cenie biletu na jeden samochód może podróżować do 9 osób. Warto jednak pamiętać, że za spadkiem ceny opada również poziom standardu. Polecam zaglądać na strony armatorów (szczególnie Stena Line) którzy dość często oferują promocje sięgające nawet do 50%.



Aby nie zaskoczyły nas nieprzewidziane wydatki warto zadbać o dobry stan techniczny naszego pojazdu bo koszty serwisu, części są duże, a czasem bardzo duże. Należy też pamiętać, że skandynawskie asfalty lubią zjadać opony, a przyczyna tego apetytu jest umiejscowiona w nawierzchni przypominającej papier ścierny, która zapewnia super przyczepność kosztem gum. Przykładowy koszt tylnej opony wraz z wymianą do CRF, GS, LC8 to wydatek około 2300nok czyli ca.1030 zł. Koszt roboczogodziny w warsztacie waha się między 800-1500nok/h

Jak już jesteśmy przy nieprzewidzianych wydatkach to warto też zapoznać się z cenami mandatów oraz za co są przyznawane. W skrócie: i tu też jest nie wesoło. Najbardziej rozbudowany taryfikator dotyczy zbyt szybkiej jazdy, na którą Norwegowie są szczególnie wychuleni. Kary za zbyt szybką jazdę można podzielić na trzy kategorie:

1. Gdy maksymalna dozwolona prędkość na drodze to 60 km/h lub mniej, a jej przekroczenie wynosi:

- do 5 km/h – 800 koron (ok. 347 złotych)
- od 6 do 10 km/h – 2 100 koron (ok. 910 złotych)
- od 11 do 15 km/h – 3 800 koron (ok. 1 644 złotych)
- od 16 do 20 km/h – 5 500 koron (ok. 2 380 złotych)
- od 21 do 25 km/h – 8 500 koron (ok. 3,677 złotych)

Przekroczenie prędkości o 26 km/h lub więcej grozi utratą prawa jazdy. Czas, na jaki prawo jazdy zostanie zabrane, zależy od konkretnego przypadku złamania przepisów. Rozbieżność jest duża – od 3 tygodni, do 5 miesięcy, aż po dożywotnią konfiskatę.

W Norwegii można zapłacić za mandat na raty. Jeżeli takie jest życzenie kierowcy, należy się skontaktować z Państwowym Centrum Depozytowym (SI)

2. Gdy maksymalna dozwolona prędkość na drodze to 70 km/h lub więcej, a jej przekroczenie wynosi:

- do 5 km/h – 800 koron (ok. 347 złotych)
- od 6 do 10 km/h – 2 100 koron (ok. 910 złotych)
- od 11 do 15 km/h – 3 400 koron (ok. 1 471 złotych)
- od 16 do 20 km/h – 4 700 koron (ok. 2 034 złotych)
- od 21 do 25 km/h – 6 400 koron (ok. 2 767 złotych)
- od 26 do 30 km/h – 8 500 koron (ok. 3 677 złotych)
- od 31 do 35 km/h – 10 200 koron (ok. 4 413 złotych)

Przekroczenie prędkości o 26 km/h lub więcej grozi utratą prawa jazdy.

3. Gdy maksymalna prędkość na autostradzie to 90 km/h lub więcej, a jej przekroczenie wynosi:

- od 36 km/h do 40 km – 10 650 koron (ok. 4 607 złotych)

Jadąc samochodem z przyczepą nigdy nie można jechać szybciej niż 80 km/h, nawet jeżeli znaki drogowe pokazują wyższy limit prędkości. Norwegowie nie tolerują jazdy na czerwonym świetle za co grozi grzywna 6 800 koron. Kara grozi też za jazdę niedozwolonym pasem ruchu. Przykładowo: jeżeli na jezdni jest wyznaczony pas dla autobusów i taksówek a policja złapie kierowcę samochodu musi liczyć się mandatem wysokości 5 500 koron.

Za jazdę bez ważnego prawa jazdy mandat wynosi od 8 000 do 9 500 koron przy pierwszej kontroli. Przy drugiej kontroli mandat może wzrosnąć. Jeśli kierowca ma ważne prawo jazdy, ale nie wziął go ze sobą na czas podróży – dostanie ostrzegawcze 500 koron kary.

Polskie prawo różni również to, że nie obowiązują jasne przepisy, które nie pozwalają przykładnie ukarać tych podjeżdżających zbyt blisko innego samochodu. Nasze prawo interweniuje dopiero, kiedy dojdzie do wypadku. Norwegowie starają się zapobiegać kolizjom, więc trzeba pamiętać, że tam „jazda na zde-



rzaku” może kosztować polskiego kierowcę prawie w przeliczeniu 3000 złotych. Nawet jeśli jest pewien swoich umiejętności i nie spowoduje stłuczki.

Warto pamiętać, że w norweskim prawie uczestnikami ruchu są również rowerzyści. W związku z tym również im grożą mandaty za przewinienia na drodze. Za brak działającego światła rowerowego grozi 200 koron, za przejechanie jednośladem na czerwonym świetle 1 200. Tyle samo dostanie rowerzysta, który ignoruje znak zakazujący ruchu rowerowego na danym obszarze.



Prawo jazdy może zostać skonfiskowane tymczasowo wtedy, gdy zachodzi podejrzenie, że stan zdrowia kierowcy nie pozwala na bezpieczne prowadzenie samochodu. Dokument zatrzymany jest najczęściej na czas zrobienia koniecznych badań i zdania egzaminu, które wykażą, czy dana osoba faktycznie może prowadzić pojazd.

Nie bez powodu Norwegia zasługuje na tytuł jednego z najdroższych państw świata. Dotkliwie mogą przekonać się o tym polscy kierowcy dla których norweskie prawo może się okazać bardzo surowe. Kary za opisane wykroczenia dają do myślenia gdy porówna się je z „cenami” za piractwo drogowe w Polsce. Polskie prawo drogowe wydaje się być dużo łagodniejsze i mniej restrykcyjne niż to na północy.

W Polsce najwyższy mandat za przekroczenie dozwolonej prędkości wynosi 500 zł i mowa o przekroczeniu o ponad 50 km/h więcej niż maksymalna dozwolona prędkość. W Norwegii już za dodatkowe 25 km/h na niesfornego kierowcę czeka wydatek rzędu 3 500 zł i groźba konfiskaty prawa jazdy. Przejechanie na czerwonym świetle w Polsce to jedynie 100 zł kary, podobnie wygląda „upomnienie” za jazdę po buspasie. W Norwegii niecierpliw, którzy nie poczekają na zielone albo skrócą drogę do domu po trasie dla komunikacji miejskiej, powinni się liczyć z wydatkiem prawie 3000 złotych.

Zostawmy stawki mandatów i wróćmy do innych/przyjemniejszych wydatków. Czarnuch nie wielbłąd i większość z nas lubi sobie strzelić drinka lub dwa po ciężkim (np. 12 godzin jazdy w deszczu co pamiętajmy nie jest rzadkością) dniu podróży. Aby ograniczyć trochę wydatki warto zabrać z sobą jakiś eliksir wieczornej mocy. Alkohol (poza piwem) jest dostępny tylko i wyłącznie w państwowych sklepach sieci Vinmonopolet (www.vinmonopolet.no można sprawdzić ceny trunków) i tak przykładowo butelka zwykłej naszej polskiej Wyborowej 0.7L to koszt około 325nok czyli 146 zł. Dla palaczy też nie mam dobrych wieści, paczka Mallboro (20szt.) to koszt około 130nok/58zł. Ilości alkoholu i papierosów jakie możemy posiadać przekraczając granicę zależy do którego kraju Skandynawii się wybieramy. Największe ilości można posiadać wjeżdżając do Szwecji i Finlandii; alkohol mogą wwozić tylko osoby powyżej 20 roku życia, wyroby tytoniowe - minimum 18 lat.

Maksymalne ilości:

Tytoń: 800 szt. papierosów, 400 szt. cygaretek, 200 szt. cygar, 1 kg tytoniu.

Alkohol: 10 L wyrobów alkoholowych z zawartością alkoholu powyżej 22 proc., 20 L wyrobów alkoholowych z zawartością alkoholu poniżej 22 proc., 90 L wina (nie więcej niż 60 L wina gazowanego), 110 L piwa.



W Finlandii przepisy celne wyglądają następująco. Posiadanie i przewóz wyrobów alkoholowych przez osoby poniżej 18 r. ż. jest zabronione. Osoby pomiędzy 18, a 20 r. ż. mogą posiadać i przewozić wyłącznie alkohol mniej niż 22 procentowy. Na teren Finlandii można wwieźć towary do użytku osobistego, jeżeli nie przekraczają ilości:

Wyroby tytoniowe: 200 szt. Papierosów, 50 szt. cygar, 250 g. tytoniu.

Wyroby alkoholowe: 10 l mocnego alkoholu (np. wódki lub spirytusu), 90 l wina (w tym maksymalnie 60 l wina musującego), 110 l piwa.

No a w Norwegii oczywiście już nie jest tak kolorowo i tak aby móc wwieźć piwo, wino i wyroby tytoniowe, musisz mieć ukończone 18 lat.

Aby móc wwieźć napoje spirytusowe itp. o zawartości alkoholu powyżej 22%, musisz mieć ukończone 20 lat.

W Norwegii przepisy nie są tak proste i oczywiste dlatego trochę bardziej się rozwinę, bo istnieją zasady wymiany między alkoholem a wyrobami tytoniowymi

Limit na napoje spirytusowe może zostać wymieniony na 1,5 litra wina lub piwa/drinków/cydr.

Limit na wino może zostać wymieniony na piwo/drinki/cydr, w przeliczeniu litr za litr.

Wino oraz piwo/drinki/cydr nie mogą zostać wymienione na mocniejsze alkohole.

Limit na wyroby tytoniowe może zostać wymieniony na 1,5 litra wina lub piwa/drinków/cydr.

Istnieje wyłącznie możliwość wymiany całego limitu wyrobów tytoniowych na alkohol.

Nie ma możliwości wymiany alkoholu na wyroby tytoniowe.

Aby łatwo wyliczyć kombinacje limitów, pobierz norweską aplikację celną KvoteAppen.



Przykłady dozwolonych kombinacji:

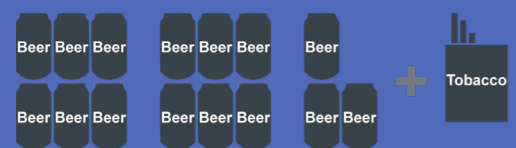
Z tytoniem



1 litr napojów spirytusowych + 1,5 litra wina (2 butelki) + 2 litry piwa (6 x 0,33 l) + 200 sztuk papierosów lub 250 gramów innych wyrobów tytoniowych oraz 200 sztuk bibulek papierosowych.



3 litry wina (4 butelki) + 2 litry piwa (6 x 0,33 l) + 200 sztuk papierosów lub 250 gramów innych wyrobów tytoniowych oraz 200 sztuk bibulek papierosowych.



5 litry piwa (15 x 0,33 l) + 200 sztuk papierosów lub 250 gramów innych wyrobów tytoniowych oraz 200 sztuk bibulek papierosowych.

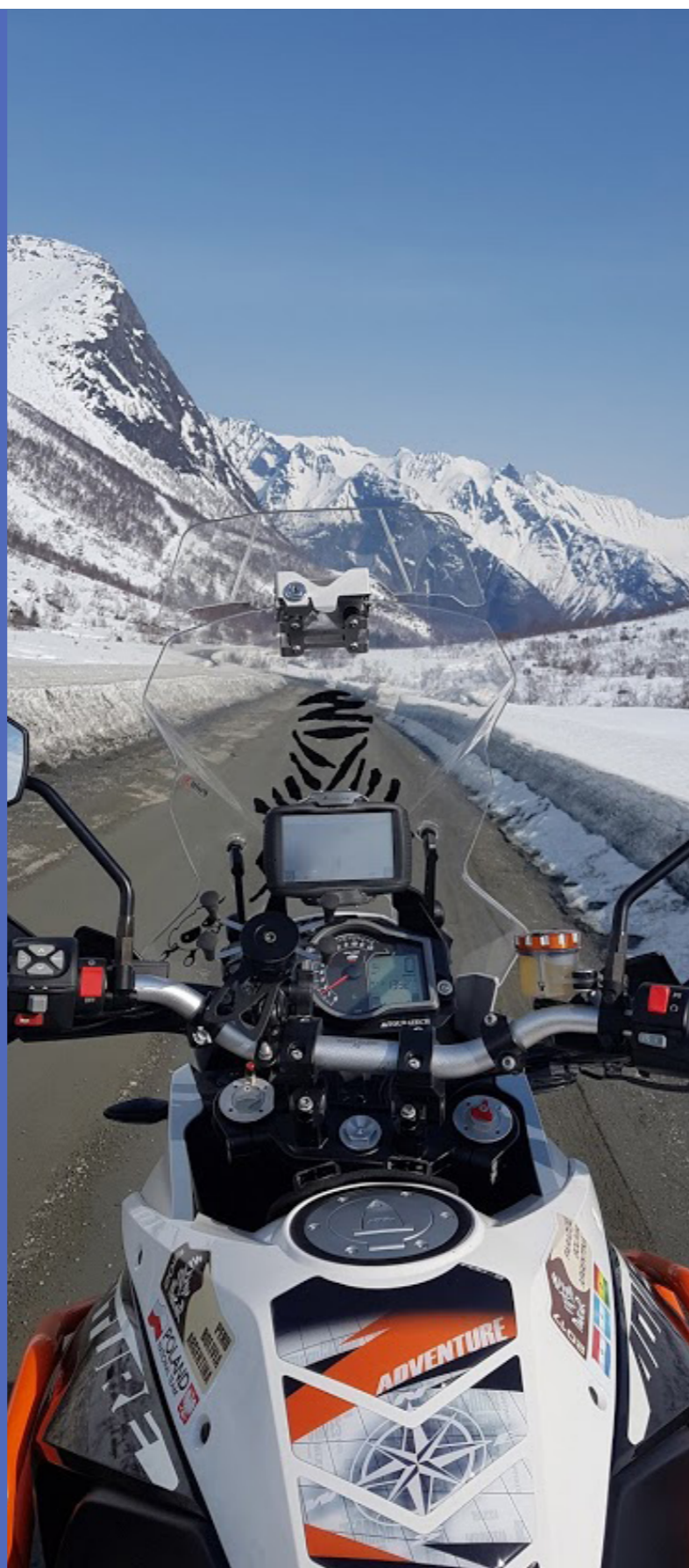
Bez tytoniu



1 litr napojów spirytusowych + 3 litry wina (4 butelki) + 2 litry piwa (6 x 0,33 l)



4,5 litra wina (6 butelek) + 2 litry piwa (6 x 0,33 l) 6,5 litry piwa (19 x 0,33 l)



NALEŻY PAMIĘTAĆ, ŻE ALKOHOŁ POWYŻEJ 60% JEST TRAKTOWANY W NORWEGII JAK NARKOTYK A PRZEWÓZ GO PRZEZ GRANICĘ WIĄŻE SIĘ Z RYZYKIEM WIĘZIENIA.

Bez względu na to jaki kierunek podróży wybierzemy to nie ominie nas jedna kwestia żywotnie interesująca zmotoryzowanych podróżników: tankowanie paliwa. A więc coś, co przy budżetowych wyjazdach jest największą pozycją naszego budżetu. W perspektywie omówionych wyżej ograniczeń prędkości, wysokich mandatów oraz wymuszonej płynnej jazdy spalanie niejednokrotnie potrafi zaskoczyć niskim poziomem nawet w dobrze znanym sprzęcie. Paliwo na stacjach jest droższe ale bardzo dobrej jakości, dodając niskie jego zużycie koszty można jakoś przelknąć. Ceny na stacjach wahają się w zależności od dnia tygodnia, a nawet jego pory. Norweskie stacje potrafią zmienić cenę paliwa 5-8 razy w ciągu dnia. Cena waha się za benzynę 95 między 15-17nok, za olej napędowy zapłacimy około 1 nok mniej, a za LPG (które jest bardzo słabo dostępne) około 8nok. O ile z dostępnością benzyny i diesela nie ma najmniejszego problemu, o tyle jadąc autem z „podtlenkiem biedy” bezwzględnie należy się zapoznać z rozmieszczeniem stacji z tym paliwem: <http://www.lpgnorge.no/stasjonsoversikt/>.

Każdy czarnuch do funkcjonowania w podróży potrzebuje oprócz benzyny dla moto również coś zjeść. Ceny artykułów spożywczych w Szwecji są w miarę porównywalne z polskimi, w Finlandii trochę drożej, a oczywiście w Norwegii są najwyższe. Z tego powodu chcąc zwiedzać tę krainę warto zabrać z sobą prowiant, bo stanowczo obniży to koszty podróży. Dobrym pomysłem są np. weki, konserwy wszystko co może poleżeć w sakwie czy kufrze. Cena kilograma jabłek w Norwegii to 20nok, chleb 8-50nok, margaryna 20-40nok, wstrętne parówki 25nok, pomidory 25-30nok, zupka chińska około 10nok, litr mleka 17nok itd. Gdy mamy





WYPRAWOWE „PRZYDASIE”

ochotę na coś ciepłego warto poszukać sklepu sieci Spar, Coop, Rema 1000 w których często są stoiska z ciepłym jedzeniem. Można tam niedrogo kupić normalny obiad, kurczaka z różną, a często wybór jest dość spory. Przykładowo za porcję obiadu dla chłopca takiego jak ja, który naje się do syta zapłacimy ca. 80 nok. Koszt tego samego posiłku w restauracji bądź innej „jadłodajni” wzrośnie do minimum 150-200nok. Za całkiem dobrego hamburgera w Spar wołają przeważnie 39-45nok (na stacji ok 80-160nok), a za hotdoga 25-45nok. Warto podkreślić, że ten „ciepły pies” poważnie różni się od tych znanych w Polsce. Na północy jest to po prostu ciepła parówka z zimnym pieczywem. Ciekawą oszczędnością jest zakup na stacji benzynowej kubka do kawy (dla jednej osoby jeden kubek), który daje nam prawo do nieograniczonego korzystania z automatów z ciepłymi napojami. W zależności od stacji koszt takiej przyjemności waha się między 200 a 299 nok.

Czarnuch się najadł, napił, konia zatankował. Czas walnąć się gdzieś spać. Pod tym względem jest tu super, gdyż norweskie prawo przewiduje, iż natura należy do wszystkich i wszyscy mają prawo z niej korzystać (oczywiście w sposób odpowiedzialny). Oznacza to, że wszędzie można rozbić namiot i ograniczeniem jest wyłącznie odległość 200 metrów od zabudowań mieszkalnych. Zasady te obowiązują niezależnie, czy rozbijamy namiot na ziemi prywatnej czy państwowej - ważne by zostawić miejsce noclegu w takim stanie, jak się zastało. Jeśli w jednym miejscu chcemy pozostać

dłużej niż dwa dni a teren obozowiska jest prywatny to należy uzyskać zgodę właściciela. Z tego powodu może się wydawać, że opcja spania pod namiotem jest najlepszym rozwiązaniem. Pamiętajmy jednak, że po całym dniu jazdy w deszczu lub zimnie nie zawsze mamy ochotę rozbić obozowisko i szukać możemy alternatywnej opcji noclegu pod dachem. Popularne są tu Hytte czyli małe domki z łózkami i ogrzewaniem. Te najtańsze nie mają łazienki; zawsze jest ona - razem z prysznicami i przeważnie pralnią - dostępna w pobliżu. W zależności od standardu, lokalizacji, liczbą miejsc do spania ceny Hytte wahają się między 350 a 600 nok. Koszt pola namiotowego to przeważnie okolice 100nok. Mając ekipę 4 osób często taniej wychodzą domki/hytte niż 4 namioty.

Czarnuch zjadł, napił się, tyłek wymoczył w ciepłej wannie, rzeczy wyprał, przyłożył głowę do poduszki - czas ruszać dalej. Jakie są koszty przejazdów? Dla motocyklistów 95% dróg i tuneli jest bezpłatnych. Niestety za promy trzeba bulić niezależnie od liczby śladów, które za sobą pozostawiamy. Szansą na oszczędności dla jadących w grupie osób jest zakup fergekort - jest to karta coś a'la prepaid na którą musimy załadować od razu około 3300nok. Płacąc nią dostaniemy rabat za każdy prom między 40 a 50%. Warto wiedzieć, że rabat z takiej karty działa u wszystkich operatorów promów w Norze.

Do zobaczenia na północnych szlakach!

@dubel

W co i jak się spakować, co zabrać na wyprawę?

Każdy z was stanie przed taki oto dylematem lub ma to już za sobą. Na pierwszą wyprawę w Pamir zabrałem tyle szpeju, że Afryka ledwo to dźwigała. Potem z upływem kilometrów rosło doświadczenie, spadały wymagania i potrzeby. Ale dziś nie o tym, ponieważ nie mam zamiaru zanudzać was tutaj informacjami co zabieram, bo każdy z nas jest inny, ma odmienne potrzeby więc nie ma sensu rozwijać tematu. Uważam, że te wszystkie wątki o pakowaniu, zbijaniu masy, wyższości sakw nad kuframi, czy cud miód rogalach niewiele wnoszą jeśli nie jeździ się w ciężkim terenie. Większość wypraw to jednak w 90% asfalt. W mojej ocenie jeśli motocykl jest w stanie udźwignąć nasze bagaże a komuś jest potrzebna kurtka zimowa w tropikach to jego wola i dodatkowe 5,10 czy nawet 15 kg jadąc po czarnym nie mają większego znaczenia. Przedstawić wam jednak chciałem moje podejście do rzeczy, które w większości i tak zabieracie a warto wybrać to co będzie działało dobrze i będzie niezawodne.

Latarka – czyli biwakowy niezbędnik

Z reguły zabieram czołówkę aby mieć wolne ręce i móc przygotować posiłek lub naprawić coś w motocyklu po ciemku. Dotychczas używałem Petzla, który działał długo i niezawod-

nie. Miał jednak bardzo poważne wady - słabe światło, niska wodoodporność i solidność samej konstrukcji. Wybierając latarkę kierowałem się kilkoma rzeczami.

Moja latarka musiała być:

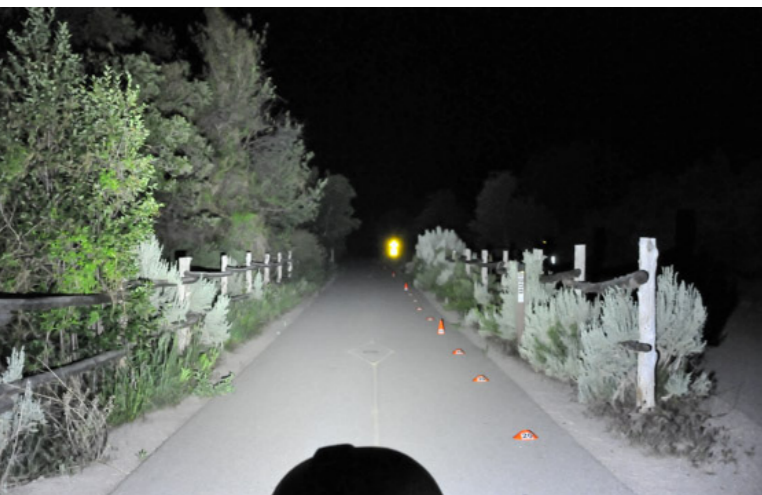
- Odporna na upadki w wysokości.
- Wodoodporna.
- Dawać jasne mocne światło (najlepiej naturalnej barwy) typu flood.
- Świecić długo.
- Nie tracić pojemności ze spadkiem temperatury.

Używam czołówki firmy Zebralight o mocy ok 1000 lumenów. Pozwala ona na miesiąc pracy w trybie medium pracując ok 30-40 minut dziennie co z reguły wyczerpuje temat ładowania na wyprawie z racji zastosowania akumulatorów typu 18650. Do tego zabieram ładowarkę i zapasową baterię.





Ładowarka pozwala wykorzystać ją również jako powerbank i podładować np. telefon lub nawigację. Z tego też powodu wolę takie rozwiązanie niż latarkę ładowaną przez USB. Światło flood (rozproszone) o mocy ok 1000 lm pozwala na oświetlenie obozowiska i terenu wokół bardzo dokładnie. Realny zasięg to ok 70-100 metrów. Preferuję diody neutral lub warm czyli światło raczej żółte niż cool white (światło o barwie białej). Powód jest prosty, mniej męczą oczy oraz w czasie mgły lub opadów mogą cokolwiek dostrzec natomiast światło białe ma ogromny refleks i widać białą plamę. Ważny jest również solidny uchwyt i opaska, która posiada również pasek przez środek głowy. Lampa wtedy jest stabilniejsza i nie lata nam na głowie. Latarkę tego typu można kupić już od 100 pln. Popularne modele Zebralight H600, Armytek Wizard Pro, Skihlunt H03, Nitecore HC33.



Nasze ostrości czyli nóż to narzędzie.

Podstawowy element na biwaku. Każdy ma swoje preferencje. Jeden wybierze scyzoryk, drugi fixa a trzeci folder. Jako maniak nożowy mam wiele pozycji w swojej kolekcji a na wyprawę zabieram z reguły 3 sztuki.

Scyzoryk – z racji wielu funkcji. Mam ostrze, piłę, otwieracz do puszek, szydło, śrubokręt,

korkociąg lub inne narzędzia w zależności od modelu. Ja używam popularnego Victorinox wojskowego.



Dlaczego akurat ten? Ano dlatego że Vicki bardzo łatwo się ostrzy a klinga częściowo zębata ostrzenia praktycznie nie wymaga. Dodatkowo gładka część ostrza pozwala dobrze naostrzyć np. patyk na kielbasę gdyż zębata część niezbyt dobrze radzi sobie ze struganiem. Ma blokowane ostrze co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo użytkownika (kto sobie zamknął scyzoryk na palcu ten wie o co chodzi). Jest wykonany z nierdzewnej stali a nieraz pewnie zmoknęliście a mokry nóż z węglówki szybko pokrywa się rdzą. Wtedy przygotowywanie nim posiłków nie jest przyjemne. Najważniejszą cechą tego scyzoryka jest jednak to, że ostrze główne można otworzyć jedną ręką co w wielu sytuacjach może mieć duże znaczenie. Nie bez znaczenia jest również niski tzw. fear factor czyli postrzeganie naszego noża przez otoczenie. Nikt nie będzie na nas patrzył jak na bandytę. Tu muszę zaznaczyć, że w niektórych krajach taki scyzoryk może być nielegalny z racji blokady ostrza. Warto się upewnić przed wyjazdem czy tam dokąd zmierzamy nie będzie z tym

problemów. Scyzoryk traktuję jako podręczne narzędzie i nie lubię nim szykować jedzenia gdyż posiada zamkniętą konstrukcję co powoduje, że różne substancje dostają się do wnętrza. Z czasem zbiera się tam bród, narzędzia zaczynają chodzić ciężko i ogólnie jest słabo. Stąd do szykowania posiłków używam innego ostrza. Cena scyzoryka to ok 100 pln.



Pikutek czyli król kuchni i przygotowywania posiłków. Po prostu mistrz nad mistrzami. Cienka klinga tnie świetnie, kosztuje grosze, rękojeść ma różne kolory więc można zakupić różowy lub pomarańczowy który naprawdę trudno zgubić. Do tego występuje w kilku wersjach ostrza - zębatach lub gładkich. Koszt ok 15 pln.

Ja używam zębatego bowiem nie trzeba go praktycznie ostrzyć, jednak nawet gładki ostrzy się znakomicie na kamieniu, spodzie ceramicznego talerzyka lub kubka do ostrości golącej włosy.

Opinel czyli żelazna rezerwa. Opinela używam jako zapasowe ostrze gdybym nóż zgubił. Leżakuje gdzieś na dnie torby i wiem, że zawsze mam backup. Zalety jak w przypadku scyzoryka jednak nie posiada on narzędzi. Ma jednak prosto blokowane ostrze, jest tani i nie będziemy płakać rzewnymi łzami gdy się zgubi lub zniszczy. Do tego nie kłuje w oczy i ludzie się go nie boją. Występuje w różnych wersjach ostrza (węglówka lub nierdzewka), różnych długościach i kształtach klingi i wariantach rękojeści z drewna lub tworzywa. Dodatkowym atutem jest to, że jest pływający więc jak wpadnie do wody to będzie dryfował a nie utonie. Do tego kosztuje grosze. Koszt ok 30 pln.



Siekiera? Często nastawiając się na biwakowanie w trakcie wypraw motocyklowych ludzie zabierają siekiery. Dla mnie to kompletna pomyłka bowiem jest ona ciężka i nieporęczna. Do tego jak zobaczy to pogranicznik różnie być może. Potrafię rozpalić ognisko niemal zawsze i nigdy nie potrzebowałem siekiery ale czasem w trakcie jazdy dzikimi ostępami zdarzyło mi się, że drogę tarasowało powalone drzewo lub kłoda. Jak nie da się tego objechać lub przeskoczyć ponad, to może nas taka sytuacja zatrzymać na dłużej.



Aby przygotować się na takie ewentualności (wiem, wiem, ile razy może się takie coś zdarzyć) wożę na wyprawę piłę. W zasadzie to mała składana piła, która znakomicie ułatwia życie a do tego jest cicha. Tak, cicha. Nie warto zwracać na siebie niepotrzebnej uwagi zbędnym hałasem. Czasem trzeba jednak większe kawałki drewna porąbać o ile nie da się ich połamać. Wtedy rozwiązaniem jest mała, lekka składana piła. Używam takiej - Bahco Laplander. Jest naprawdę kompaktowa i upchnąć można ją praktycznie wszędzie. Koszt ok 70 pln.



Ogień

Ogień jest ważny. Pozwala się ogrzać, wysuszyć mokre ciuchy czy przygotować posiłek. Oczywiście mamy zapalniczkę lub zapałki i nie ma problemu. Jednak nie zawsze mamy, może się okazać, że zapałki zamokły i będziemy szczerkać zębami zziębnięci. Ortodoksi mogą powiedzieć, że przecież mamy paliwo w zbiorniku, można zrobić zwarcie, pyk iskra i się pali. Nie polemizuję.

Warto jednak zaopatrzyć się w krzesiwo, które kosztuje groszki, działa zawsze nawet mokre i możemy zapewnić sobie ciepło bez cudowania światem. Jeśli ktoś nie ogarnia przygotowania podpałki pod krzesiwo najprostszym patentem jest tampon. Z reguły każda sztuka jest pakowana w folię więc nie zamoknie a wystarczy strzał z iskry i pali się rewelacyjnie dając zarzewie pod grubsze kawałki drewna. Pudełko kosztuje grosze i zawsze mamy suchą rozpałkę. Koszt ok 10 pln.



Dobłą alternatywą jest również zapalniczka benzynowa. Nie mówię tutaj o zapalniczkach typu Zippo, które bardzo szybko wietrzeją i stają się bezużyteczne lecz o rozwiązaniach hermetycznych. Taka zapalniczka napełniona może leżeć naprawdę bardzo długo i po otwarciu jest gotowa do działania.

Tutaj jeden z przykładów firmy Exotac. Posiada oringi zarówno na wlewie paliwa jak i na elemencie z knotem więc zalanie lub zatopienie w wodzie jej nie strasze. Koszt ok 200 pln.



Naczynia

Wiele już o tym było. Aluminium, stal, tytan Każdy ma swoje preferencje i upodobania więc skupię się na własnych. Używam wyłącznie stalowych. Miałem wszystkie rodzaje. Stal jest w moim przekonaniu najlepsza. Dlaczego? Bo dobrej jakości się nie odkształca pod naciskiem oraz w wysokich temperaturach. Tytan pogniotłem, aluminium pogniotłem. Ponadto nie lubię jeść z aluminium, działam nożem i widelcem co powoduje zarysowania i uszkodzenia powłoki. Stal w tym aspekcie jest w mojej ocenie najsolidniejsza pod kątem trwałości. Najlepiej sprawdzają mi się rozwiązania firmy Stanley. Są bardzo przemyślane, wygodne i kompaktowe.

Używam takich zestawów w zależności czy lecę sam czy z plecakiem.



Pokrywka jest perforowana co pozwala odcedzić makaron czy inne gotowane rzeczy. 2 kubki gwarantują to że możemy kogoś zaprosić na kawę czy herbatę. Do tego wewnątrz sporo pomieści i można w środek zapakować torebki herbaty, kawę czy przyprawę.



Oba zestawy są bardzo solidne a dzięki temu że wewnątrz są kubki całość jest naprawdę odporna na zgniecenie co zdarzało mi się już w innych rozwiązaniach. Zestaw pierwszy kilka razy gniebowałem z motocyklem. Był przyciśnięty jego ciężarem, wychodził bez szwanku i działa dalej bez zarzutu.

Zestawy tego typu można kupić za ok. 100 pln.

Tarp czyli prowizoryczne schronienie

Małe lekkie płachty nadają się rewelacyjnie do ochrony nie tylko przed deszczem lecz również słońcem, które w niektórych rejonach świata potrafi naprawdę dokuczyć.

Taka płachta waży 0,5-0,8 kg, zajmuje bardzo mało miejsca a daje naprawdę dużo. Tutaj kilka rad odnośnie wyboru rozwiązania. Ja korzystam z tarpa firmy DD. Głównie z powodu faktu że ma on dosyć zaczepty, które znacznie ułatwiają rozłożenie tego ustrojstwa a do tego jest lekki i łatwo się kompaktuje. W ciepłych rejonach taki tarp z powodzeniem zastąpi nam

namiot a jest zdecydowanie mniejszy i lżejszy. Można stosować naprawdę w wielkiej ilości konfiguracji. Warto poświęcić kilka minut na zapoznanie się z tutorialami na Youtube jakie konfiguracje możemy uzyskać i w jaki sposób. Ułatwi nam to życie w przyszłości i będziemy przygotowani na szersze spektrum zdarzeń. Koszt od ok 30 pln.

Woda

Bez jedzenia wytrzymamy 2 tygodnie. Bez wody 2-3 dni. Ale już kilka godzin bez wody w upale skutecznie nas osłabiają. Stąd uważam, że nawadnianie w podróży motocyklowej to bardzo ważna sprawa. Zdarzyło mi się kilka razy zapuścić w rejony gdzie przez gapiostwo lub brak sklepów zostałem bez wody. Co w takim przypadku? Z reguły źródła wody są wokół nas. Jednak jakość wody może być różna a picie zanieczyszczonej bakteriami wody to proszenie się o kłopoty.



Można wodę z kałuży czy poidła dla bydła czy innej sadzawki zagotować i wypić. Oczekujemy jednak większego komfortu niż picie wody brudnej czy nawet odkażonej tabletkami. Z pomocą przychodzi filtracja.

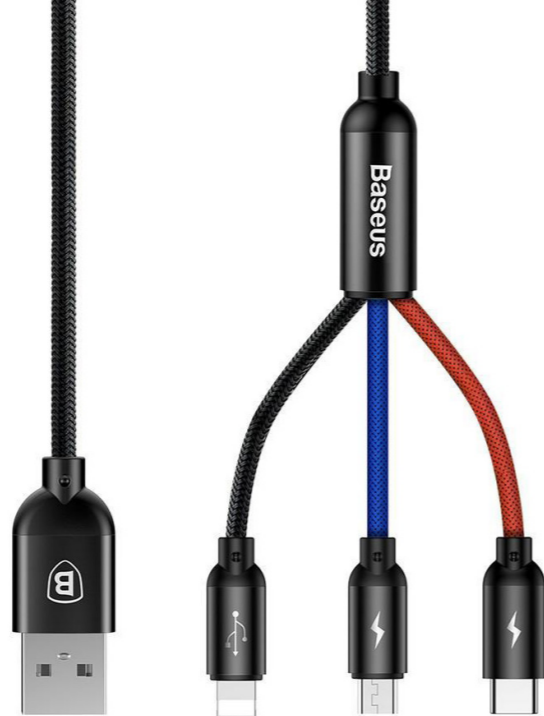
Obecnie są już tanie i powszechnie dostępne rozwiązania typu life straw. Kosztują grosze i działają.

W przypadku gdy grupa jest większa lub po prostu potrzeba większej ilości wody potrzebujemy bardziej wydajnego narzędzia. Ja używam filtra Katadyn i już nie raz się przydał. Rozwiązanie drogie ale robotę robi znakomitą. Można poszukać używek lub innych filtrów jednak Katadyn jest jakościowo w mojej ocenie liderem a do tego jest w pełni rozbielalny, element filtrujący ma bardzo dużą żywotność i można go dokupić jak padnie. Filtry typu life-straw można zakupić już od 100 pln.



Zasilanie czyli kabelki

Zawsze mamy coś co trzeba ładować – Navi, telefon, tablet, kindle czy inne elektroniczne pierdoły. Z reguły każda ma inną końcówkę (micro USB, mini USB, USB typu C, lightning). Można mieć wymienne i jeden kabel ale z reguły kończy się tak, że poginą i jest kibel.



Zanabyłem więc taki kabelek, który pozwala ładować jednocześnie 3 urządzenia o różnych wtyczkach. Nie muszę się martwić zabieraniem zestawu, tylko biorę jeden wszytkomający kabel. Oszczędza to miejsce i wagę. Koszt ok 30 pln.

Lokalizator

Po co to komu? Jak wyjeżdżamy w podróż motocyklową nasi bliscy i znajomi niepokoją się o nasz stan. Świadomość, że wiemy gdzie jesteśmy i wszystko jest OK jest bardzo istotna. Z pomocą przychodzą lokalizatory typu SPOT lub Inreach. Obecnie te technologie jest już na tyle powszechne i dostępne, że każdy może sobie na nią pozwolić. Poniżej zamieszczam przykładowe rozwiązania i ich za i przeciw.

SPOT GEN 1,2,3. Pozwala na „obserwację” naszej trasy co określoną częstotliwość np. 30 minut. Dodatkowo wysyła zakodowane wcześniej informacje typu „wszystko u na ok” lub „jesteśmy na biwaku”. Pozwala to bliskim zorientować się, że już nie jedziemy tylko dojechaliśmy i wszystko gra.

Urządzenie lekkie, proste w obsłudze i dość tanie w zakupie. Wadą jest konieczność wykupienia planu serwisowego. Nie dajcie się omamić bowiem często jest podawany abonament miesięczny



ale w praktyce nie jest możliwe wykupienie abonamentu na takie urządzenie na miesiąc czy dwa. Plan taryfowy jest dwuletni z coroczną opłatą.

SPOT X. Urządzenie nowszej generacji pozwalające na dwustronną komunikację przy wykupieniu odpowiedniego planu taryfowego. Można wysyłać wiadomości ale również je odbierać w przeciwieństwie do SPOTa GEN 1,2,3.



Brakuje opcji parowania ze smartphonem, klawiatura jest mało wygodna, posiada nędzne możliwości nawigacji. Kosztuje ok 250\$ natomiast pozwala już na miesięczne okresy abonamentowe które kosztują ok 15\$ + opłata aktywacyjna. Jest to najtańsza forma miesięcznego abonamentu, pozwala na wysyłanie wiadomości tekstowych oraz interwały zapisu trasy co 10,30 i 60 minut. W wyższych abonamentach mamy opcje częstszych interwałów.

GARMIN INREACH. Ostatnio Garmin wykupił firmę Delorme i obecnie dysponuje technologią podobną do SPOTa lecz nieco różni się od nich charakterystyką. Mamy tutaj 3 rodzaje urządzeń.

Najprostsze Inreach mini pozwala na dwukierunkową komunikację bazującą na systemie komunikacji satelitarnej Iridium. Ponadto działa na podobnej zasadzie jak SPOT lecz jest zdecydowanie nowocześniejszy bowiem można go parować ze smartphonem i z poziomu aplikacji wysyłać i odbierać wiadomości jak również korzystać z wielu innych funkcji jak prognozy pogody, przeglądanie map



etc. Niestety z racji małych wymiarów bateria wytrzyma ok 100 godzin jednak plusem jest to, że można podpiąć go do źródła zasilania i ładować w czasie jazdy.

Żadne urządzenie SPOT tego nie oferuje. Dodatkowo abonamenty są droższe niż w SPOCie lecz możemy je opłacić na miesiąc w każdym wariantcie. Minimalny koszt to 20 EUR/m-c przy planie SAFETY oraz 115 EUR w planie EXTREME.

Garmin wydaje się urządzeniem zdecydowanie bardziej nowoczesnym i „na czasie”. Dodatkowo mamy do wyboru jeszcze 2 warianty czyli modele **SE+ i EXPLORER+**.

Te dwa urządzenia łączą ze sobą funkcję lokalizatora z klasycznym ręczniakiem Garmin serii 62/64. Mają jednak dość małe ekrany i mogą być użyteczne bardziej w eksploracjach pieszych. Dla potrzeb zwykłego Kowalskiego w zupełności wystarczy wersja mini.

Wszak nam chodzi głównie o śledzenie naszej trasy niż nawigowanie. Do nawigacji są lepsze urządzenia. Koszt zakupu inReach mini to ok 1400 zł czyli znacznie więcej niż SPOT Gen 3. Mamy jednak swobodę wyboru miesięcznego planu taryfowego. Wybór należy do was.



Zestaw kluczy w wersji mini

Narzędziówkę większość z was zabiera i trzyma to w rurach, sakwach, kufrach. Ja również tak mam ale z reguły potrzebny jest mały zestaw, którym ogarniemy większość prac. Stąd chciałem zaprezentować wam kilka wariantów takich setów, które każdemu się przydadzą a zajmują mało miejsca i łatwo jest je mieć pod ręką.



Nie będę tutaj koncentrował się na pełnej zawartości mojego poucha z podręcznymi narzędziami lecz na przedstawieniu wam dostępnych opcji samych kluczy. Poniżej kilka przykładów.

Podsumowując zwróciłbym uwagę na kilka rzeczy, które są w moim przekonaniu



Hazet

istotne jeśli kierujemy się wyborem konkretnego modelu. Odrzucmy od razu rozwiązania najtańsze, jednak kupujemy takie klucze pewnie raz w życiu więc nie warto męczyć się badziewiem, które pod wpływem działania siły naszych rąk może zostać uszkodzone a bity będą się deformować. Szkoda kasy i osprzętu, który możecie zniszczyć kiepskim bitem.

Wybierajcie więc produkty o sprawdzonej renomie. Ponadto ważne jest również to aby w zestawie była jakaś przedłużka a końcówka do bitów magnetyczna lub zabezpieczona bowiem wypadnięcie bita w zakamarki silnika nie jest fajne. Miło jak do tego jest jeszcze złącze kątowe, które pozwala dostać się w trudniejsze miejsca.

Dla mnie istotne jest również to aby w zestawie była rączka czyli śrubokręt a nie jedynie grzechotka. Ilość nasadek też jest istotna. Mam 2 zestawy tego typu i w jednym z nich zakres kończy się na 13 a w drugim na 14. Niby nic ale potrzebując 14 musimy już sięgać do narzędziówki głównej. Zwrócić uwagę należy również na samo opakowanie. Powinno być wykonane w taki sposób żeby podczas incydentalnego upadku nie potrząsało się w drobny mak, wszystko trzymało się kupy wewnątrz aby nie trzeba było zbierać rozspanych elementów po całej drodze, lub co gorsza w trawie.

Wybór należy do was a wśród oferowanych na rynku propozycji każdy znajdzie coś na własną kieszeń.

@Emek



Beta mini



Wera Tool Check Plus



Bahco



Wiha

UBEZPIECZENIA TURYSTYCZNE

Wyprawę zaczynamy planować jeszcze zimą, czyli zwykle kilka miesięcy przed startem przygody. Planujemy trasę, szukamy atrakcji, zastanawiamy się co zabrać, jakie ciuchy, dokumenty, klucze, narzędzia, zapasowe części... A gdy już zbliża się dzień wyjazdu i wydaje się, że jesteśmy gotowi, na szybko zaczynamy szukać taniej polisy, aby coś było na wypadek...

Nie wiem z czego to wynika, że temat polisy zostawiamy na koniec... Może dlatego, że nie mamy wiedzy? Wydaje nam się to mało istotne? Bo nie bierzemy pod uwagę, że może wydarzyć coś się nie przewidzianego?

Przyzwyczajeni, że służba zdrowia w Polsce jest bezpłatna na każdym kroku, dość często zapominamy, że przekraczając granicę w większości przypadków musimy płacić za dostęp do lekarzy oraz za ratownictwo. Płacić sownie! Z moich obserwacji zdarzeń z udziałem motocyklistów wiem, że koszty są bardzo wysokie. Jeżeli dochodzi do wypadku motocyklisty dość często potrzebny jest śmigłowiec, operacje są robione natychmiast w celu ratowania życia lub składowania skomplikowanych złamań, a wtedy pobyt w szpitalu jest długotrwały, co rodzi koszty nawet w setkach tysięcy złotych!

Przykład nr 1

W 2017 moi znajomi wybrali się w podróż motocyklem do Macedonii. Plany były ambitne - wypoczynek, zwiedzanie oraz wiatr we włosach. Wszystko szło zgodnie z planem, aż pod koniec wyjazdu zdarzyła się rzecz niespodziewana. Do dzisiaj do końca nie wiadomo co się wydarzyło, czy poniosły emocje kierowcy motocykla, czy może jadący z naprzeciwka kierujący autem jechał zbyt blisko krawędzi drogi. Motocykl się nie zmieścił...

Wróćmy kilka minut wcześniej. Kierujący motocyklem zbliża się do auta, które jedzie na jego pasie. Z naprzeciwka jedzie kolejne auto. Motocyklista podejmuje decyzję o wyprzedzeniu auta, bo z jego wyliczeń wychodzi, że zmieści się. Tak zmieścił się, ale jadące auto z naprzeciwka zawadziło o tylny kufer. Siła uderzenia jest potworna! Motocykliści uderzają lewą stroną w drzwi auta. Cała siła uderzenia przenosi się na nogi, zwłaszcza na nogę pasażerki. Ktoś zawiadamia pogotowie. Na miejscu stwierdzają - uszkodzona aorta w lewej nodze pasażerki i w ciągu kilkunastu minut pasażerka leży na stole operacyjnym w najlepszym szpitalu dla połamanych na Bałkanach (właśnie do tego szpitala przyjeżdżają szkolić się lekarze z Otwocka!). Operacja przebiega pomyślnie. Pasażerka najprawdopodobniej przeżyła tylko dlatego, że wypadek zdarzył się w odległości kilku kilometrów od owego szpitala.

Motocykliści po operacjach przebywali w Macedonii niemalże 14 dni. Niestety nie byli w stanie wrócić rejsowym samolotem, bo ich nogi musiały być usztywnione. Wrócili prywatną karetką lotniczą, a za to wszystko zapłacił ich ubezpieczyciel.

W rozmowach z lekarzami poszkodowani dowiedzieli się, że koszty leczenia w innych krajach UE w stosunku do Macedonii są 3x czy 5x wyższe!!! Oznacza to, że gdyby wypadek miał miejsce w UE to różnicę musieli by dopłacić z własnej kieszeni. Gdyby nie starczyło pieniędzy to mogliby liczyć się z tym, że szpital wyprosił by ich na zewnątrz, bo nikt przecież za nich nikt nie będzie płacił.

Polisa zadziałała, poszkodowani wrócili do kraju, a tu kolejna bariera. Trzeba przecież wyleczyć te nogi, trzeba stanąć o własnych siłach. Zaczynają się kolejne schody, kolejki do lekarzy. Każdy lekarz mówi co innego, każdy ma inną metodę na leczenie. Na leczenie, która na pierwszy rzut oka wydaje się nie być zgodna z logiką. Miesiące przepychanek z lekarzami i walka, aby wrócić do zdrowia. Mogło by to wyglądać trochę inaczej, gdyby mieli dostęp do prywatnej opieki medycznej...

Przykład nr 2

Mongolia. Podczas motocyklowej wyprawy przez Rosję do Mongolii, na środku mongolskiego stepu, w odległości około 800 km od Ułan Bator jeden z naszych klientów (motocyklista z dużym doświadczeniem) uległ wypadkowi. Z prośbą o pomoc do Centrum Operacyjnego zadzwoniła żona poszkodowanego przekazując nam informację, że mąż ma otwarte złamanie, a pierwszej pomocy udzielił mu miejscowy szaman. Poszkodowany nie miał żadnego transportu samochodowego aby udać się do najbliższej położonej szpitala w Tosontsengel

i z tego powodu po rannego wysłana została karetka. Na miejscu usztywniono mu rękę, która zgodnie ze wstępną diagnozą kwalifikowała się do operacji. Trudnością okazał się fakt, że lekarz mówił wyłącznie po mongolsku i dlatego komunikacja pomiędzy poszkodowanym, a lekarzem odbywała się za pośrednictwem przedstawicieli konsulatu...

RTG, które wykazało złamanie z przemieszczeniem dwóch kości prawego obojczyka. Lekarze doradzali przetransportowanie poszkodowanego do oddalonego o 810 kilometrów szpitala w Ułan Bator, aby tam za pomocą tytanowych elementów przeprowadzić operację złożenia kości. Ze względu na odległość rozpoczęliśmy organizację transportu powietrznego jednak ze względu na ryzyko wystąpienia odmy opłucnowej taki transport okazał się niemożliwy. W związku z tym zorganizowany został transport karetką.

Podczas drogi poszkodowanemu towarzyszył lekarz. Międzynarodowa klinika dla cudzoziemców została poinformowana o godzinie przybycia oraz stanie zdrowia poszkodowanego. W szpitalu na naszego klienta czekała również pani konsul. Przeprowadzono kolejne badania, które wskazały złamanie aż w trzech miejscach. USG jamy brzusznej wykazało, że poza złamaniem oraz krwiakami na plecach nie ma innych poważnych obrażeń ciała, a stan po wypadku jest stabilny. Podczas rozmowy telefonicznej z Centrum Operacyjnym klient stwierdził, że jest „w 7 niebie”, czeka na konsultację z chirurgiem oraz nalegał aby operacja przeprowadzona była w Polsce i w świetle wyników badań została wydana decyzja, że w eskorcie lekarza pacjent kwalifikuje się do transportu lotniczego do Polski. Lekarzowi przekazano, że pacjentowi podawana jest morfina i podczas podróży będzie on również

wymagał podawania tego leku. Pracownicy Centrum Operacyjnego uzyskali zgodę od linii lotniczych, aby podczas lotu pacjentowi można było podawać zastrzyki z morfiną. Zgodnie z prośbą naszego klienta transport odbył się do placówki w Łodzi. Eskorta medyczna towarzyszyła pacjentowi podczas całej repatriacji na izbę przyjęć polskiego szpitala z dyżurem ortopedyczno-urazowym.

Motocykl klienta został zabezpieczony w miejscu wypadku. Klient podpisał notarialne upoważnienie dla osoby, która zajmowała się transportem motocykla do Polski, a następnie pojazd został przetransportowany w bezpieczne miejsce.

**Łączny koszt
65.503,17 PLN**

Dzisiaj w dobie internetu i pędu w jakim żyjemy, dość często zakup polisy zostawiamy na ostatnią chwilę decydując się na zakup przez internet, gdzie reklamy kuszą niewielkimi składkami. Z moich analiz wynika, że owe polisy są dobre gdy z nich nie korzystamy. Zwykle sumy ubezpieczenia kosztów leczenia są bardzo niskie np. 10 000 zł, gdzie skomplikowana operacja złożenia nogi może kosztować co najmniej 10 000 Euro!!!

Zajmijmy się więc wyborem najlepiej dopasowanej oferty ubezpieczenia dla naszego wyjazdu turystycznego. Pamiętajmy, że trafiając do agenta, który ma nam dobrać odpowiednie rozwiązanie - on wie, który produkt jest dobry, ale nie zna specyfiki naszego wyjazdu. Dlatego w pierwszej kolejności powinniśmy się skupić na precyzyjnym opisanu naszej trasy, w szczególności trasy wyjazdu: na przykład na wschód. Przeanalizujemy naszą trasę, czy może z racji jej charakteru nie docieramy w miejsca, gdzie panują warunki wymagające ponad przeciętnych umiejętności np. Pustynia Gobi. Zastanówmy

się czy nasza trasa nie przebiega przez miejsca, w które nie można wjeżdżać. Nie wszyscy wiedzą, że np. w Polsce jest zakaz poruszania się po lesie, więc jeżeli tam wjeżdżamy łamiemy prawo i wtedy żadna polisa nie zadziała.

Wybierając się na asfaltowy wyjazd sprawdzi się praktycznie każde ubezpieczenie z wysoką sumą kosztów leczenia oraz dobrym serwisem.

Przejrzymy Ogólne Warunki Ubezpieczenia (OWU), dopytajmy kiedy polisa działa, a kiedy nie.

Dobra polisa turystyczna:

- może działać po spożyciu alkoholu,
- transport nie zmniejsza sumy ubezpieczenia kosztów leczenia,
- ma rozbudowany assistance, który pomoże nam się odnaleźć w trudnej sytuacji np.
 - a) zwrotna pomoc finansowa,
 - b) pomoc w przypadku zgubienia dokumentów,
 - c) pomoc tłumacza,
 - d) pomoc prawnika,
 - e) dosłanie niezbędnych przedmiotów osobistych.

OC - odpowiedzialność cywilna - chroni przed finansowymi konsekwencjami zdarzeń, których skutkiem są szkody osobowe lub rzeczowe spowodowane osobom trzecim. Chroni również bagaż podróżny, a w szczególności elektronikę, czyli laptop, telefon, aparat.

Pamiętajmy, że zadaniem polisy turystycznej jest przywrócić nasz stan zdrowia do powrotu do Polski, gdzie dokończymy leczenie. Nie oczekujemy, że polisa będzie pokrywała koszty i organizowała leczenie w Polsce. Do Polski pewnie trafimy na kolejki w NFZ i nie rozumiemy naszych potrzeb. Tak jak to było w przypadku omówionym wyżej.



Jak temu zaradzić? W Polsce, aby szybko i sprawnie wrócić do kondycji będziemy zdani na prywatną opiekę medyczną. Niestety, aby z niej korzystać potrzebne są nie małe pieniądze np. składowanie obojczyka kosztuje 6-7 tysięcy, remont kapitalny kolana 15 000 zł, złamania bardziej skomplikowane i bardziej rozległe mogą wynieść do 50 000zł. Do tego należy doliczyć jeszcze koszty pobytu w szpitalu, rehabilitacji, które mogą być długotrwałe i jeszcze bardziej kosztowne. Jeżeli nie mamy takich pieniędzy pomocą mogą nam się okazać Towarzystwa Ubezpieczeniowe, które posiadają takie rozwiązania jak np.:

- ubezpieczenie wypadkowe, które zapewni dostęp do rehabilitacji oraz dostęp do podstawowych świadczeń medycznych np. tomografia komputerowa kosztuje od 12zł/miesięcznie,

- ubezpieczenie opieki zdrowotnej 100-200 zł/miesięcznie, gdzie mamy dostęp do wielu

specjalistów oraz ponad 200 badań ambulatoryjnych,

- ubezpieczenie prywatnej opieki zdrowotnej, które zakresem odpowiada naszemu NFZ, a praktycznie jedynym ograniczeniem jest kwota np. 500 000 Euro. Koszt takiego zabezpieczenia zaczyna się od 300-400zł/miesięcznie.

Pamiętajmy, że ubezpieczyciele będą nami zainteresowani, gdy będziemy zdrowi, bo jak zachorujemy czy ulegniemy wypadkowi będzie zbyt późno. Nikt nas nie ubezpieczy.

Wyjeżdżam dalej raz, dwa razy do roku i zawsze dbam by rodzina nie musiała się martwić w razie bum...

To kosztuje bardzo niewiele na tydzień czy dwa a jak się tego nie ma to zasługuje to tylko na karę... niestety nie zawsze możemy ją ponieść.

@Onufry22

PSYCHOLOGIA NIESIENIA POMOCY

Motocykle dają wygodę pchania się tam, gdzie innym trudno: pokonać wysoki krawężnik, precyzyjnie się w korku, czy choćby sprawnie zawrócić lawirując między słupkami. Te przymioty motocykla powodują, że często motocykliści są ratownikami-ochotnikami, szkolą się z pierwszej pomocy i zatrzymują się, gdy widzą wypadek. Poniższy tekst jest zbiorem luźnych myśli nt. psychologii niesienia pomocy. Wydaje mi się, że niewielu ratowników może znać te zagadnienia.

Zacznijmy od początku,

czyli zauważenia sytuacji, która wymaga naszej interwencji. Załóżmy mniej oczywisty scenariusz osoby leżącej na chodniku. Reakcją naszego organizmu będzie stres (do niego powrócę w dalszej części), który skupi naszą uwagę, ale jednocześnie upośledzi kilka innych, bardzo ważnych funkcji naszego umysłu.

Stres ma wiele korzystnych konsekwencji. W przypadku niesienia pomocy powoduje on, że koncentrujemy się na tej trudnej sytuacji, a zapominamy o głodzie, tysiącu innych spraw i ... działamy. Pamiętać należy, że skupiając się na poszkodowanym (osoba leżąca



na chodniku) możemy zapomnieć kilku istotnych rzeczy:

Co w zasadzie mam robić?

Jaka jest procedura działania? Z tego powodu „kuje” się procedury (ABCD, SIMPLE itd.). W stresie zapominam? W stresie przypominam sobie, jakie pojęcie stoi za daną literą. Procedury te muszą być wkuwane „na blachę” właśnie z tego powodu, że przy zawężeniu uwagi niespodziewanie zapominamy wielu rzeczy (np. nazwa miejscowości gdzie jestem, numeru telefonu do straży pożarnej (112 to pikuś)). Wkuwając ratujemy się przed zapomnieniem w sytuacji stresu niesienia pomocy.

Nasze bezpieczeństwo

Podstawowa zasada niesienia pomocy (ratownika, psychologa, żołnierza itp.) to samolubne dbanie o swoje bezpieczeństwo, zdrowie i życie. Ktoś by się oburzył: „ale oni są od tego, aby kłaść na szali cudzego życia własne!”. No niekoniecznie. Jeżeli będę ranny (skręcę nogę, spadnę i złamię żebra, będę porażonym prądem) to służby jadące do pomocy muszą zajmować się kolejną osobą. A pamiętajmy, że do każdego

poszkodowanego wysyłany jest jeden zespół ratowniczy, tak więc raniąc się podczas ratowania osoby na chodniku powoduję, że ratownicy muszą decydować, „kogo odpuszczają” (dopóki nie przyjedzie drugi zespół): mnie czy innego poszkodowanego. Jeżeli ja jestem cały, to mają na głowie o jeden kłopot mniej.

Łącząc oba powyższe: stresując się robimy błędy. Spiesz się powoli...

Powyższą sytuację miałem kilkakrotnie (jestem amatorem - ochotnikiem).

Pierwszą, gdy z mirkosławskim jechaliśmy wschodnią granicą naszego pięknego kraju. Mirek jechał pierwszy, a ja drugi powoli się wtaczając się do małej miejscowości. Gdy pokonałem zakręt za którym zniknął przed chwilą Mirek pierwszą rzeczą, którą zauważyłem mając go znów przed oczami to to, że miotał nim jak szatanem. Było to dość zaskakujące zważywszy na niską prędkość. Guma? Okazało się jednak, że omijał leżącego na drodze człowieka obok którego leżał rower. Pierwsza hipoteza: potrącony, albo upadł „samoistnie” (bez kasku). Mirek pojechał dalej i postawił moto w poprzek blokując drogę. Ja zawróciłem i zrobiłem podobnie przed zakrętem. Gdy wracałem do poszkodowanego Mirek był znacznie bliżej i zatrzymałem go krzykiem, gdyż Mirek biegł wpatrując się w człowieka na ulicy. W stresie zaczął biec zapewne zapominając o swoim bezpieczeństwie nie analizując, co dzieje się dookoła. Chwilę później z krzaków rzucił się pies, który okazał się należeć do pana leżącego na ulicy. Ów pies założył, że Mirek chce zaatakować jego pana i go bronił. Gdyby Mirek się nie zatrzymał prawdopodobnie pies również by nie odpuścił.

Drugi przypadek miałem pod domem. Przed południem w leniwą sobotę szykowałem się z dziećmi na wyjazd. Przyjechał kumpel, ładowaliśmy samochody. W którymś momencie podbiegła kobieta krzycząc, że w mieszkaniu



umiera jej mąż. Szybka analiza sytuacji - mam z kim zostawić dzieci, mam apteczkę w samochodzie. Szybko ją łapię i biegnę za kobietą do mieszkania. W biegu nie zwróciłem uwagi, że kobieta jest mocno pijana. W biegu nie zauważyłem, że do mieszkania wparowałem jako pierwszy mając ją za plecami (nigdy nie wchodzi sam! Nie miej obcych ludzi za sobą! - zapomniałem!!!). Ona krzyczy, że mąż umiera w ostatnim pokoju. Gdy tam jestem widzę, że łóżko jest puste. Zaścielone. No i pierwsza myśl... co zobaczę za plecami, gdy się odwrócę? W stresie zapomniałem o swoim bezpieczeństwie.

Trzeci przypadek. Pracuję w domu i słyszę potworny krzyk bólu (nie da się pomylić bólu przy uderzeniu młotkiem i bólu z powodu poważnego urazu). Wystawiam głowę za okno

i widzę, że przy rusztowaniach leży człowiek; zbiera się wokół niego wianuszek osób. Apteczka, sprint i już przy nim jestem. Na miejscu widzę, że jego noga leży w ten sposób, że kolano ma przy swoim policzku. Tak się skupiłem, że nie zauważyłem, iż nerwowo ruszają się inni robotnicy, którzy stanowczo odmawiają wezwania pomocy i chcą samodzielnie zawieźć chłopaka do szpitala (złamane udo? Miednica? Kręgosłup? Spadł z IV piętra, czy też spadła na niego bela papy leżąca obok?). Krzyczą na mnie, że nikt nie będzie dzwonił po pogotowie. Zaczyna być nerwowo, bo mnie szarpią. Udaje mi się krzyknąć do gapiów, aby dzwoniąc powiedzieli, że wypadek na budowie (wtedy przyjedzie policja o czym ja wiem, a oni nie - na szczęście byli po chwili). W stresie nie zauważyłem kilku sygnałów, które były dość oczywiste.





Tłum - wróg?

Kolejnym zagadnieniem niesienia pomocy jest rozproszona odpowiedzialność. W dużym skrócie działa ona w ten sposób, że im więcej osób widzi sytuację wymagającą działania, tym mniej ludzi będzie działało. Czemu tak się dzieje? Choćby dlatego, że każdy ma wrażenie, iż na pewno ktoś już zadzwonił po pomoc (zawsze dzwońmy!!! Najwyżej dyspozytor powie, że ma już zgłoszenie), iż ktoś inny powinien nieść pomoc.

Jak walczyć z rozproszeniem?

Po pierwsze zaczynamy działać. Pokazujemy wyraźnie, co należy robić. Na zasadzie konformizmu (nikt nic nie robi to nikt nie będzie nic robił) pociągamy kogoś do pomocy. Co więcej, palcem pokazujemy na człowieka i mówimy co ma robić (pan w szarym, tak! Pan - niech Pan zrobi „xyz”). A do czego przydatni inni ludzie? Po pierwsze: do dzwonienia: niech się „wdzwania” do służb, nawet wtedy, gdy nie mamy jeszcze kompletu informacji. Po drugie: gdzie jesteśmy (niech ktoś sprawdzi adres, numer na słupku przy szosie). Po trzecie: niech ktoś sprawdzi, czy inny człowiek nie jest poszkodowany (w samochodzie, gdzieś w trawie). Po czwarte: jeżeli jest poszkodowany jest przytomny, ale może zaraz może „zemdlec” to

ważne, abyśmy przeprowadzili wywiad (leki, choroby, kiedy jadł, co pamięta, czy ktoś jeszcze jest itp.). Niech ktoś notuje bo w wyżej opisanym stresie jest szansa, że nie zapamiętasz, co przed chwilą usłyszałeś.

Pamiętaj jednak, że angażując ludzi do pomocy możesz spotkać się z kolejnym prawem grupy: próżniactwem społecznym. Co się kryje za tą dziwną nazwą? Psychologowie społeczni zaprosili badanych do gry w przeciąganie liny. Sznurek jednak przecięto a końce przywiązano do urządzenia, które mierzyło siłę rozciągania liny (na zasadzie pomiaru rozciągnięcia sprężyny). Badacze zmieniali liczbę osób, która ze sobą rywalizowała. Okazało się, że pomiar z urządzenia podzielony przez liczbę zawodników dobitnie pokazał, że im więcej ludzi ciągnęło, tym mniej „per capita”/w przeliczeniu na człowieka wkładano siły. Uważaj więc, abyś nie miał armii, która niewiele będzie robić.

Zły/dobry człowiek

Kolejnym zagadnieniem z zakresu psychologii społecznej, które może mieć zastosowanie w niesieniu pomocy jest wiedza z zakresu tzw. „dobrego Samarytanina”. W dużym skrócie wykazano, że niesienie pomocy nie zależy od tego, czy jesteśmy dobrymi ludźmi/mamy wysoki wynik na skali empatii (co może się prze-

kładać na chęć niesienia pomocy). Niesienie pomocy zależy od czynników sytuacyjnych. Co to oznacza? Że dobry człowiek może nie nieść pomocy (bo się spieszy, bo ma ważne sprawy na głowie), a zły/mało społeczny rzuci na szalę swoje życie aby ratować inne (bo widzi ranne dziecko, bo nakazuje religia). Organizuj więc sytuację tak, aby skłaniać do niesienia pomocy. Nie zakładaj, że pomocy nie będzie niósł człowiek, któremu „niedobrze patrzy z oczu”.

No dobra, akcja zakończona

Ale czy na pewno? Z psychologicznego punktu widzenia dopiero mniej więcej połowa za Tobą. Teraz stres, który Cię skupił i pchnął do działania zacznie odpuszczać. Co może się stać?

Wróćmy do sytuacji z człowiekiem, którego broniał pies. Okazało się, że jest kompletnie pijany, prawdopodobnie nic mu nie jest (pies nie dopuszczał). Pukaliśmy po domach obok prosząc, aby może zawiadomili rodzinę, która go zabierze. Odpowiedź: zostawcie skurwysyna - niech zdycha. Okazało się, że to od lat zakąła miejscowości, którą terroryzuje. No i nie jest łatwo jakoś wszystkie te emocje posklejać. Sytuacja z rusztowaniem? Stres, że mogło mi się coś stać od „kumpli” poszkodowanego. Sytuacja z mieszkaniem? Wściekłość, bo mogłem zobaczyć siekierę (tak się nie stało), albo co gorzej ją poczuć.

Co jeszcze może się dzieć „po”? Zaburzenia snu (niekoniecznie koszmary), chęć topienia

stresu w alko itp. Ale równie dobrze może być chęć gadania o tym, co się wydarzyło; wypocenie na saunie, dynamicznym koncercie, czy treningu. Zalecam te ostatnie, odradzam pierwsze :) Gdy pierwsze zbyt długo się utrzymują - szukajcie pomocy. Nie ma bowiem mocnych. Serio. Przykład?

Nieczęsto, ale nadal możliwe, pojawić się może PTSD - Post Traumatic Stress Disorder/Stres po(st)traumatyczny. Najczęściej kojarzymy go z żołnierzami wracającymi z bitwy, którzy widzieli okropności wojny. Okazuje się jednak, że może on nam grozić wtedy, gdy niesiemy pomoc. Możemy spotkać się z sytuacją, która przerośnie nasz umysł. I wcześniej nie wiemy, co jest naszą granicą, ale gdy ją przekroczyliśmy to zaczyna się poważna choroba, którą trzeba leczyć. Co dla mnie było wstrząsające? Widok poszkodowanego dziecka, które zmarło. Długa wizyta na onkologii dziecięcej i rozmowa z rodzicami, w trakcie której informowano o najgorszym scenariuszu. Bycie na miejscu strzelaniny. I wierzcie mi - nie ma mocnych. Ludzie często zakładają, że mając mocną głowę na alkohol, silne mięśnie, odporność na brak snu immunizuje/zaszczepia ich to na PTSD. Absolutnie nie. Każdy z nas może mieć alergię, lęk wysokości, większą tendencję do łzawienia nad cebulą, czy niższy poziom bólu. To wszystko można mieć niezależnie jest od masy mięśniowej, czy poczucia bycia niezłomnym bohaterem. Kilka lat temu mieliśmy w Warszawie pierwszy przypadek, że człowiek miał PTSD SŁUCHAJĄC opowieści (przy czym mówiący nie miał PTSD). Słuchała doświadczona osoba.

Jak rozpoznać PTSD?

Jest to trudne bez profesjonalnej pomocy. Co powinno niepokoić? Bardzo długie obniżenie nastroju, nieumiejętność skupienia się na prostych czynnościach (np. zawodowych, domowych), uporczywe powracanie strasznych obrazów itp. Wtedy nie chojrakować - szukać pomocy tak samo, jak dawaliśmy ją innym.

@wojtekk





POLAND

www.africatwin.com.pl