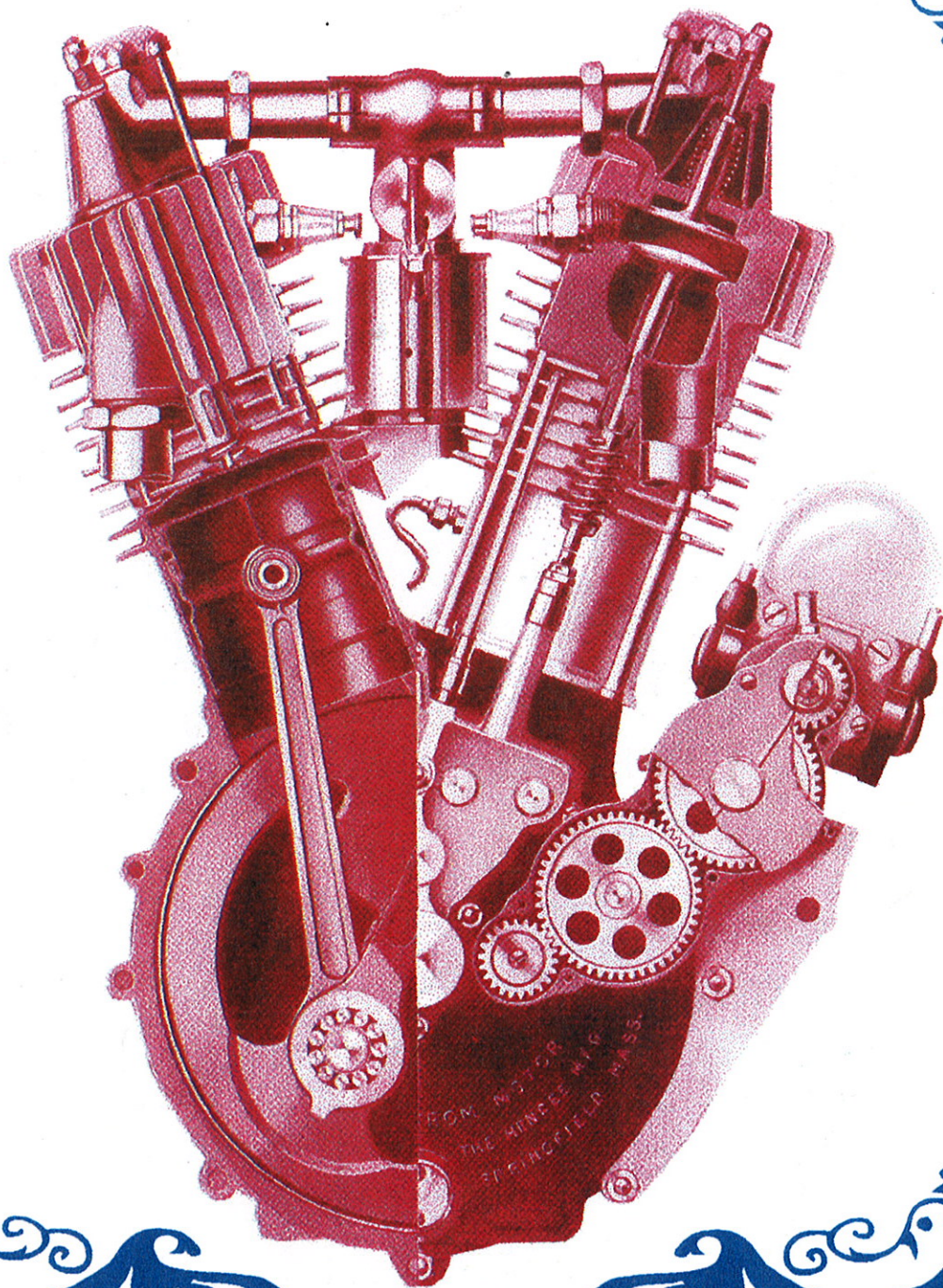




# Antimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

marzec 2001





## OD REDAKCJI

Trzymacie w rękach następny numer biuletynu, czyli wszystko O.K. Według kwartalnego rytmu kolejny powinien pojawić się w czerwcu, tuż przed rajdem w Wałczu. Dobrze byłoby wydrukować go w ilości wystarczającej do rozdania wszystkim uczestnikom imprezy. Treść powinna zawierać informacje dotyczące rajdu, oraz nasze stałe działy. To chyba prawidłowy kierunek promocji klubu, biorąc pod uwagę, że wśród uczestników rajdu będą jedynie miłośnicy zabytków.

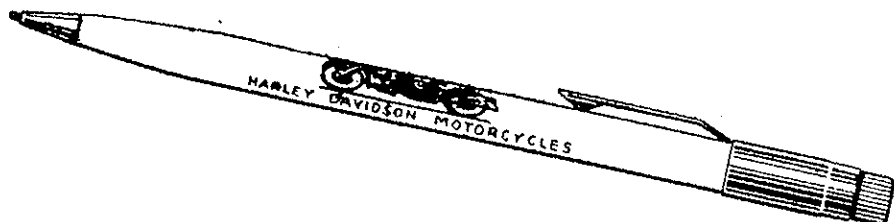
I jeszcze drobiazg, o którym zapomnieliśmy – trzeba zacząć numerować zeszyty. Ten został przygotowany przez Zuzię Górczycę, która skanowała, przepisywała i drukowała wszystko po kolei.

Wiosna za chwilę a więc niech będzie ciepła, sucha i bezpieczna czego życzy Wam –

## REDAKCJA

PS. STRONĘ KLUBU MOŻECIE ZNALEŹĆ W INTERNECIE POD NOWYM ADRESEM:  
**[WWW.OLDTIMERCLUB.RIDERS.PL](http://WWW.OLDTIMERCLUB.RIDERS.PL)**





## Sprawy Klubowe

Zima ma to do siebie, że wszystkie procesy życiowe są spowolnione i dotyczy to też życia klubu. Jednak pod tą warstwą śniegu życie toczy się nadal i choć tego nie widać to wszystko przebiega normalnie. Od ostatniego zebrania „wigilijnego” upłynęło ponad trzy miesiące i każdy już zaczyna myśleć o nadchodzącym sezonie 2001. Czekają nas dwa poważne wyzwania związane z organizacją zlotów.

I Rajd Pomorski – termin 21-24.06.2001

II Rajd Bieszczadzki – termin 13-16.09.2001

Klub zaczyna nabierać właściwego charakteru zrzeszając ludzi, którzy swymi poglądami na temat organizowania imprez weterańskich i przyjmowania nowych członków do klubu tworzą jedno stanowisko, tzn

1) Rajdy – jak najbardziej tak

2) Nowi członkowie również tylko z zachowaniem wszystkich postanowień regulaminu (statutu).

Sytuacją w pełni normalną jest to, że jedni odchodzą, drudzy przychodzą. Kwestia polega tylko na tym, że tych, których będziemy przyjmować musimy już wcześniej przepuścić przez sito krytyki i bez szkody dla nikogo zastanowić się nad ewentualnym przyjęciem.

Jestem osobiście za tym aby przyjąć kolejnych 10 osób z myślą utrzymania stanu klubu w granicach 35 osób. Po kolejnym wykruszeniu się kilku osób trzon klubu będzie się powiększał.

W zarządzie od niedawna dokonała się zmiana na stanowisku skarbnika. Obecnego, Mirka Witkowskiego zastąpił Paweł Gerber (członek zarządu). Mirek pozostaje nadal w zarządzie klubu a doświadczenie Pawła i jego prawnicze wykształcenie będzie nieocenione w pracy skarbnika klubu.

W pracy internetowej na rzecz klubu dalej nieugięcie udziela się nasz Marcinek, pseudonim Muchomorek. Liczna korespondencja oraz zapytania dotyczące klubu odpisywane są na bieżąco.

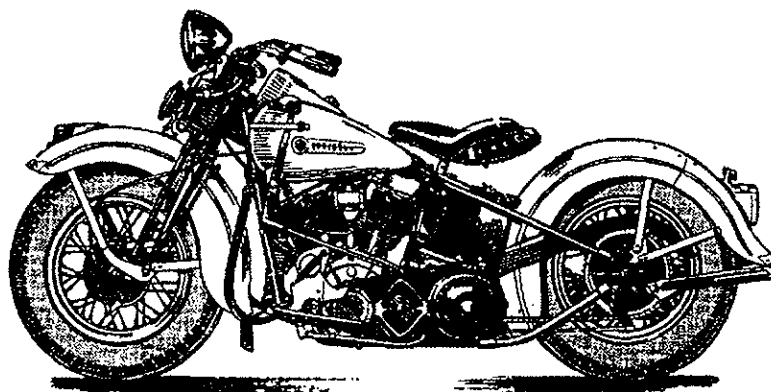
Pracujemy obecnie nad nową szatą graficzną strony internetowej klubu. Ma oddawać klimat oldtimerów a wchodząc na kolejne podstrony uwagę naszą będą przyciągały zdjęcia pięknych maszyn z ulubionej epoki. Szukamy sponsora na kolejne lata naszej działalności. Sami widzimy, że działalność finansowana ze składek będzie ograniczała się do korespondencji listownej sądząc po tempie wpłat za rok 2000/2001.

Czekając na decyzję zarządów kolejnych firm, do których zostały wysłane oferty sponsorowania naszej działalności musimy w sposób spartański przetrwać te trudne czasy.

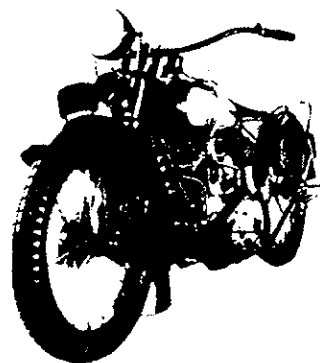
Konto nasze z zebrania na zebranie zaczyna topnieć i trzeba robić wszystko, aby to co wykonujemy do tej pory nie obróciło się w gruz. Dlatego zwracam się do wszystkich członków klubu z apelem o płacenie składek. W przeciwnym razie zaczniemy wyciągać sankcje dyscyplinarne w formie skreśleń z listy członków. Mam nadzieję, że do tego nie dojdzie a ci, którzy zalegają ze składkami za ubiegły rok dokonają wpłaty. Na ostatnim zebraniu został przyjęty na kandydata do klubu kolega Wojciech Wojtanowski – posiadacz Sokoła 1000 i WLC.

Prezydent klubu

Krzysztof Pedryc.



## CWS M 55



### WSTĘP

W okresie wielkiego kryzysu ekonomicznego, który na kilka lat sparaliżował gospodarkę wewnętrzną prawie wszystkich krajów świata, istniała w Polsce tylko jedna wytwórnia motocykli – Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż), produkujące ciężkie pojazdy głównie dla potrzeb wojska i policji. Po niezbyt udanym CWS M55 rozpoczęto wytwarzanie nowego modelu, dofinansowanego z dotacji państwowych. Tak narodził się CWS M111 – Sokół 1000. wraz z wózkiem bocznym i pełnym wyposażeniem ważył aż 375 kg, co stawiało go w rzędzie najcięższych w swojej klasie. Wyjaśnieniem przyczyn tego zjawiska może być fragment relacji inż. Tadeusza Marka, wówczas konstruktora w PZInż, „...*(produkcja motocykli)...musiała być dostosowana do życzeń wojska, które wychodziło z założenia, że z takim nadmiarem siły i wytrzymałości, by zniosła nawet jak najgorsze obchodzenie się z nią. Tak więc zamiast budować nowoczesne, precyzyjne maszyny, dające dużą moc przy małej masie własnej i małym zużyciu paliwa, trzeba było konstruować ciężkie i nieekonomiczne motocykle, których nikt nie potrafił zepsuć(...)*”.

### CWS M 55

Pierwszym motocyklem produkowanym seryjnie przez polski przemysł państwowy był CWS M 55 konstrukcji por. inż. B. Fuksiewicza. Był on zatrudniony w ówczesnych Centralnych Warsztatach Samochodowych (stad w nazwie motocykla CWS), które w 1928 roku weszły w skład nowo utworzonego koncernu pod nazwą Państwowe Zakłady Inżynierii. Na przełomie 1927 i 1928 roku otrzymał on od swych władz polecenie zaprojektowania ciężkiego motocykla wzorowanego na znanych konstrukcjach amerykańskich: Indian (silnik, rama) i Harley-Davidson (przednie zawieszenie). Te dwie marki eksploatowane dotychczas przez polską armię, policję oraz pocztę, miały opinię najlepiej sprawdzających się w naszych warunkach. W myśl otrzymanych wytycznych prace projektowe miały polegać tylko na dokładnym zwymiarowaniu elementów amerykańskich pojazdów i niewielkich zmianach gabarytowych, co miało stwarzać pozory oryginalności konstrukcji. Nie przeprowadzono badań wytrzymałościowych i technologicznych, a tolerancja pasowań miała być dobierana w czasie montażu. To „rzemieślnicze” podejście odbiło się później negatywnie na jakości motocykla.

Prototypowe motocykle wybudowano w 1929 roku (lub pod koniec 1928) i rozpoczęto produkcję tak zwanej serii informacyjnej. CWS M 55 z różnych okresów produkcji różniły się nieco szczegółami wykonania i wyposażenia, lecz ich zasadnicza konstrukcja pozostała niezmienną. Motocykl miał silnik dwucylindrowy w układzie widlastym (cylindry ustawione pod kątem 45°), czterosurowy, dolnozaworowy o pojemności skokowej 995,4cm<sup>3</sup> i niskim stopniu sprężania wynoszącym 4:1. Moc trwała silnika przy 2000 obr/min, wynosiła 13.2 KM (9,7 kW). Moc maksymalna była nieco większa i wynosiła (dla pierwszej serii S-0) 14 KM (10,3 kW) przy 2500 obr/min. Cylindry silnika z odejmowanymi głowicami, wykonane były z żeliwa. Z tego samego materiału odlano tłoki. Wał korbowy i korbowody były oparte na łożyskach rolkowych. Rozrząd (znacznie bardziej skomplikowany, z 4 krzywkami sterującymi poszczególnymi zaworami i zespołem aż 7 kół zębatach) i iskrownik były napędzane za pomocą krytej przekładni pracującej w oleju. Silnik był smarowany rozbryzgowo. Olej ze zbiornika o pojemności 5 litrów, wbudowanego w 20-litrowy zbiornik paliwa, był podawany mechaniczną pompą dwutłokową. System smarowania miał też pomocniczą ręczną pompę (umieszczoną w

zbiorniku oleju) wspomagającą olejenie w ciężkich warunkach pracy. W układzie zasilania zastosowano gaźnik Stromberg z regulacją mieszanki zaworem dodatkowego powietrza. Przeniesienie napędu z wału korbowego silnika do sprzęgła (sterowanego pedałem po lewej stronie pojazdu) było zrealizowane za pomocą przekładni zębatej, kołami o zębach spiralnych. Konstrukcja sprzęgła typu mokrego nie odbiegała od ówczesnych rozwiązań – tarcze azbestowe ułożone były przmiennie ze stalowymi. Skrzynia biegów o 3 przełożeniach, zablokowana z silnikiem, była sterowana ręcznie długą bezpośrednią dźwignią umieszczoną po prawej stronie. Napęd na tylnie koło przenosił łańcuch 5/8"x3/8". Zasadniczym zespołem motocykla była rama podwójna zamknięta, wykonana z rur stalowych konstrukcyjnych o średnicy 1/8" z łącznikami stalowymi lanymi albo odkuwanymi, lutowanymi mosiądzem. Motocykle z pierwszej serii miały ramy z 2 belkami górnymi ułożonymi jedna na drugą i zbiornik paliwa o trapezowym kształcie (z zaokrąglonymi narożami) umieszczony między nimi.

W pojazdach późniejszych (seria S - III) konstrukcja ramy została unowocześniona. Zlikwidowano nadzbiornikowa belkę ramy wzmacniając belkę podzbiornikowa i zastosowano zbiornik paliwa typu siodłowego, o opływowych kształtach. CWS M %% miał wahaczowe zawieszenie przedniego koła (system zapożyczony z Harleya-Davidsona), zawieszenie tylne nie miało resorowania. Jednakże siodło kierowcy wykonane na tłoczonym stalowym szkielecie, pokryte skórą, dobrze resorowane za pomocą 2 sprężyn, zapewniało komfort jazdy. Pojazd miał 2 hamulce bębnowe: przedni niewielki i tylny większy. W niektórych pojazdach hamulec tylnego koła był sprzężony z hamulcami koła bocznego wózka. Wózek boczny, zbudowany według zasad obowiązujących wówczas dla konstrukcji tego rodzaju, miał podwozie z rur stalowych konstrukcyjnych, zawieszony na 2 resorach półeliptycznych i połączone z motocyklem za pomocą 2 sworzni kulistych i sztywnego pałaka. Na podwoziu przyczepy można było ustawiać nadwozie osobowe lub towarowe: skrzynię czy platformę. Większość elementów produkowano na miejscu w ZPińż, korzystano także z usług poddostawców. Elementy importowane ograniczano do minimum. Zagranicznego pochodzenia były tylko: instalacja elektryczna (zapłonowa typu iskrowego) i oświetleniowa z prądnicą, sygnałem elektrycznym i akumulatorem o pojemności 12 Ah – niemieckiej firmy „Bosch”, łożyska, ogumienie, gaźnik i szybkościomierz, napędzany od tylnego koła.

Gdy rozpoczęto produkcję pierwszych 50 pojazdów (seria S-0), próby drogowe ujawniły wiele wad silnika i podwozia. Odbiorcy wojskowi, motocykle były bowiem przeznaczone głównie dla armii, zaczęli składać reklamacje ujawniając narastającą nieufność do dalszej ich produkcji. W Państwowych Zakładach Inżynierii zaczęto zastanawiać się nad wstrzymaniem produkcji, a nawet nad złomowaniem wykonanych już pojazdów. Zrealizowano jednakże inną koncepcję, ukształtowaną w wyniku doświadczeń uzyskanych przez inż. Zygmunta Okołowa. Temu młodemu, nowo przyjętemu pracownikowi fabrycznego Biura Konstrukcyjnego polecono jako pierwsze samodzielne zadanie – przeanalizowanie konstrukcji i opłacalności produkcji motocykli. Jego opinia sprowadzała się do tego, że produkcję motocykli CWS należy zakończyć a w motocyklach już zbudowanych usunąć najistotniejsze błędy i przeznaczyć je do sprzedaży. Podjął się on również opracowania nowego modelu motocykla. Nowa konstrukcja miała być pozbawiona wad swego poprzednika oraz wykazywać zdecydowanie lepsze osiągi.

Po dokładnym przestudiowaniu układu rozrządu wprowadzono niewielkie, acz istotne zmiany, co zapewniło silnikowi znacznie lepszą pracę i wymagane minimum trwałości. Wzrosła też moc (do 16 KM), między innymi dzięki powiększeniu do 45mm średnicy gniazd zaworowych. Błędów w technologii i konstrukcji podwozia motocykli i przyczep z serii S-0 nie usuwano, ze względu bowiem na pewną poprawę jakości stali zjawisko pękania ram i sprężyn zawieszenia nie było już tak nagminne.

CWS M 55 z poprawionym silnikiem i zmodernizowaną ramą (seria S-III) były po raz pierwszy zaprezentowane publicznie w lecie 1930 roku. 50 pojazdów tego typu, zakupiła warszawska poczta dla usprawnienia obsługi ulicznych skrzynek pocztowych. CWS-y eksploatowane obok motocykli Harley-Davidson używanych w służbie łączności już od dawna, spisywały się nie najgorzej.

Motocykle CWS brały z powodzeniem udział w licznych rajdach i imprezach sportowych.

Produkcję motocykli CWS M 55 zakończono w 1932 roku. Nie zachowały się niestety materiały archiwalne określające jej wysokość. Przypuszczać można, że zbudowano kilkaset pojazdów, z których tylko nieliczne przetrwały do dnia dzisiejszego i znajdują się wyłącznie w rękach prywatnych posiadaczy.

Wojtek Wojtanowski



#### **Podstawowe dane techniczno-eksploatacyjne motocykla CWS M 55 (seria S-0)**

*Silnik* – dwucylindrowy w układzie widlastym, czterosurowy, dolnozaworowy, napędza koło tylne za pomocą łańcucha

*Średnica cylindra x skok tłoka / pojemność skokowa* – 83x92mm/995,4cm<sup>3</sup>

*Stopień sprężania* – 4:1

*Moc trwała* – 13,2 KM (9,7 kW) przy 2000 obr/min

*Moc maksymalna* – 14 KM (20,3 kW) przy 2500 obr/min

*Sprzęgło* – mokre, wielotarczowe, sterowane pedałem

*Skrzynia biegów* – o trzech przełożeniach

*Zapłon* – iskrownikowy

*Rama* – rurowa, podwójna, zamknięta

*Zawieszenie przednie* – widelec trapezowy, wahaczowy – system Springer

*Zawieszenie tylne* – sztywne

*Ogumienie* – 27"x3,85 (fartuchowe)

*Masa własna* – 200 kg (z wózkiem bocznym 260)

*Prędkość maksymalna* – 100 km/h (z wózkiem – 75km/h)

*Zużycie paliwa* – 10-12 l/100km (z wózkiem i pełnym obciążeniem)

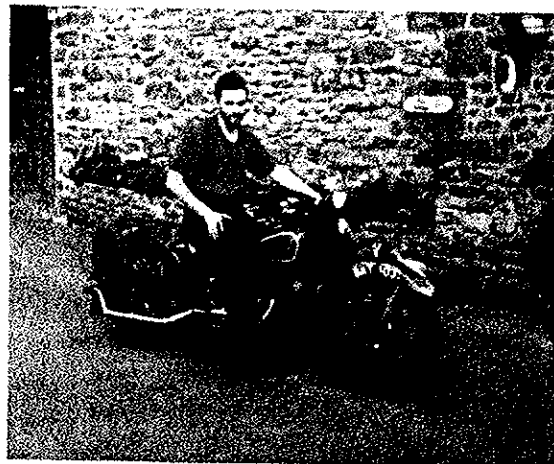
## Jeździłem Indianem 4

Zdarzyło się to kilka lat temu. Tak dawno, że czasem wydaje mi się że to nie prawda. W drodze do Irlandii (jechałem Sokolem 1000 a Robert Więckiewicz WLA-42) zatrzymaliśmy się u znajomego, który dalej miał już jechać z nami. Terry Martin podchodzi do motocykli z wielkim nabożeństwem i bardzo rzadko zdarza się aby ktokolwiek mógł dosiadać jego maszyn (m.in. Morgan SS 100, Henderson, Harley 10 C, Matchless X) Tym razem było inaczej. Może dzięki długoletniej znajomości a może dzięki podobnej konstrukcji Sokola sam zaproponował mi przejażdżkę Indianem 4. Jak powiedział – gaz w lewej ręce, biegi i awans w prawej, sprzęgło w nodze – dasz sobie radę. Nic mu nie sugerowałem. Może w oczach zobaczył tęsknotę za taką przygodą? Zazwyczaj unikam jeżdżenia nie swoim motocyklem, ale tym razem nie potrafiłem oprzeć się pokusie.

Krótki instruktaż i w drogę. Pojechaliśmy lokalnymi drogami po okolicach Banbury w środkowej Anglii. Wąskie asfaltowe drożyny, pagórkowaty krajobraz, wiejskie plenery i pomruk rządowej czwórki. Jak na rycinie sprzed wojny.

Czy można opisać pełnię doznań takich chwil? Muszę spróbować, bo rada w rodzaju – sprawdźcie sami byłaby zwykłym szyderstwem w naszych realiach.

Indiana 4 z 1936 roku na zawieszaniu z resorem piórowym nie mogę porównać z żadnym motocyklem, jakim dotychczas jeździłem a to głównie przez klasę silnika. Nieprawdopodobnie elastyczny i mocny ciągnął od dołu jak lokomotywa. Mając świadomość ile jest wart i pamiętając że nie jest mój nie przekraczałem 60 mil, która to prędkość sama wchodziła na „szafę” przy lekkim tylko uchyleniu przepustnicy. Ruszając z miejsca można nie przejmować się jeśli coś się pomiesza z biegami.



Zbierze się na każdym równie łatwo jak na jedyńce z dłuższym tylko poślizgiem sprzęgła i żwawszym nabieraniem prędkości. Ze słów właściciela wiem, że prędkość maksymalna ograniczona jest wielkością zębataki zdawczej a właściwie brakiem miejsca na zębatkę dowolnie dużą (podobnie jak w Sokole). Tak więc maksymalna 140 km/h osiągana jest szybko i pozostawia wrażenie braku następnego biegu.

W parze z silnikiem idzie podwozie. Wytłuczony w trasie do Anglii na Sokole z jego widelcem typu Castle doznałem szoku gdy zobaczyłem jak sprawnie funkcjonuje zawieszenie Indiana. Wybiera nierówności bez typowego dla zabytków przenoszenia reakcji przodu na całą ramę. To chyba najlepsze zawieszenie z jakim zetknąłem się osobiście jeżdżąc na zabytkach.

Jedyny motocykl, z jakim mógłbym porównać tę maszynę to Sokół 1000. Lecz porównywanie ich jest zabiegiem mocno siłowym pomimo zbliżonego roku produkcji i wspólnych niektórych cech budowy. Tak więc ograniczę się do stwierdzenia, że są motocyklami z różnych klas. A porównania z „czwórką” nie wytrzymuje większość motocykli niezależnie od okresu produkcji.

Poza doznaniem wynikającym z jego możliwości trakcyjnych miałem możliwość choć przez kilka kwadransów cieszyć się świadomością panowania nad maszyną będącą dla wielu jedynym królem szos.

Erwin Gorczyca.



## Harley na salonach - czyli Piotr Zamecznik inaczej jak go znamy.



Piotra Zamecznika poznałem przed kilkoma laty. W czasie pobytu w Polsce przyjechał do mnie razem z Witkiem Parzydło obejrzeć kolekcję motocykli. Od razu nawiązaliśmy dość bliską znajomość.

To dzięki Witkowi i jego niecodziennemu podejściu do życia zrozumiałem, że nie wiek ma wpływ na przyjaźń ale osobowość człowieka. Niecodzienne ciepło, jakie emanowało z rozmów

tych dwóch ludzi tzn. Piotra i Witka wywoływało coraz to większe emocje. Rozmowy były coraz bardziej sięgające wstecz do minionych lat, kiedy to po drogach jeździły stare samochody a po komórkach stała jeszcze masa Harleyów. Rozmowa toczyła się na bardzo zażyłe tematy a rozmówcy razem ze mną sprawiali wrażenie jakby się znali 100 lat. po kilku godzinach znajomości poznałem już całą historię życia Piotra oraz jego decyzję o emigracji z Polski. Łączy nas do dziś osoba Ś.p. Witka, ale przede wszystkim zamiłowanie do starych Harleyów. Piotr zanim wyjechał do Norwegii swen pierwsze kroki motocyklowe stawiał na H.D. Obaj z Witkiem i jeszcze trzecim kolegą ze studiów założyli w latach 60 tych klub motocyklowy jeżdżący na starych Wuelkach. Lecz o tym już kiedyś wspominałem na zebraniu przedstawiając osobę Piotra. Niestety czas nie pozwolił aby powiedzieć wszystko o tym wspaniałym koledze. Nie wszyscy znają go z innej strony, o czym chciałbym napisać.

Piotr Zamecznik - syn wybitnego architekta Stanisława Zamecznika studiował na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie w latach 1965 - 72 na Wydziale Architektury Wnętrz. W Norwegii jest od 1973 r. Głównym sposobem zarabiania na życie jest praca artystyczna. Zaprojektował ponad 170 wystaw artystycznych w całej Norwegii. Do najważniejszych można zaliczyć: Pawilon Norwegii na Biennale w Wenecji, Muzeum Miasta Stołecznego Oslo, Muzeum Dróg Norweskich, wystawę podróży królewskich po Norwegii i dziesiątki innych, które można wyliczać bez końca.



Inny rodzaj zainteresowań Piotra mogli oglądać Norwegowie w 1997 r. na ekspozycji zatytułowanej „Piękna i bestia”. Tam właśnie dał oaz swojej drugiej pasji życiowej, jaką są motocykle. Spojrzenie na 100 letnią historię motocykli, na której zaprezentował 38 maszyn. Przekrój motocykli wypożyczonych od właścicieli, którzy je użytkują na co dzień zrobił ogromne wrażenie. Wizerunek prawdziwego motocyklisty po obejrzeniu tej wystawy ciągnie się do dziś za Piotrem. Jego Harley wraz z nim są oblegani zawsze tam gdzie się tylko pojawia. Zdjęcia na Harleyu robili sobie chyba wszyscy począwszy od bardzo znamienitych głów a kończąc na personelu sprzątającym. Piotr jest znaną osobistością w światku artystycznym w Norwegii. Do ciekawostek należy również to, że był redaktorem pisma dla norweskich pszczelarzy pt. „Biroken”. Będąc u Piotra w Norwegii zostałem zaszokowany jego kolejną pasją życiową, jaką są pszczoły. Poznał ich życie i obyczaje od podszewki a każdy znajomy odwiedzający Lummedallen dostaje w prezencie litrowy słoik miodu.

Sprawił też niespodziankę miłośnikom swej sztuki grając wspaniale w spektaklu satyryczno obyczajowo politycznym współczesnego norweskiego pisarza Kjartona Flogstad pt. „Wieczne trwa najdłużej”.

Klamrą spajającą aktualną wystawę w Oslo pt. „Piotr Zamecznik portret własny” a wystawą w Knstindustrimuseet był pięknie utrzymany Harley w czerwonym kolorze UL 1200 ccm z roku 1947 należący do Piotra. A wszystko to na tle plakatu z Marlonem Brando

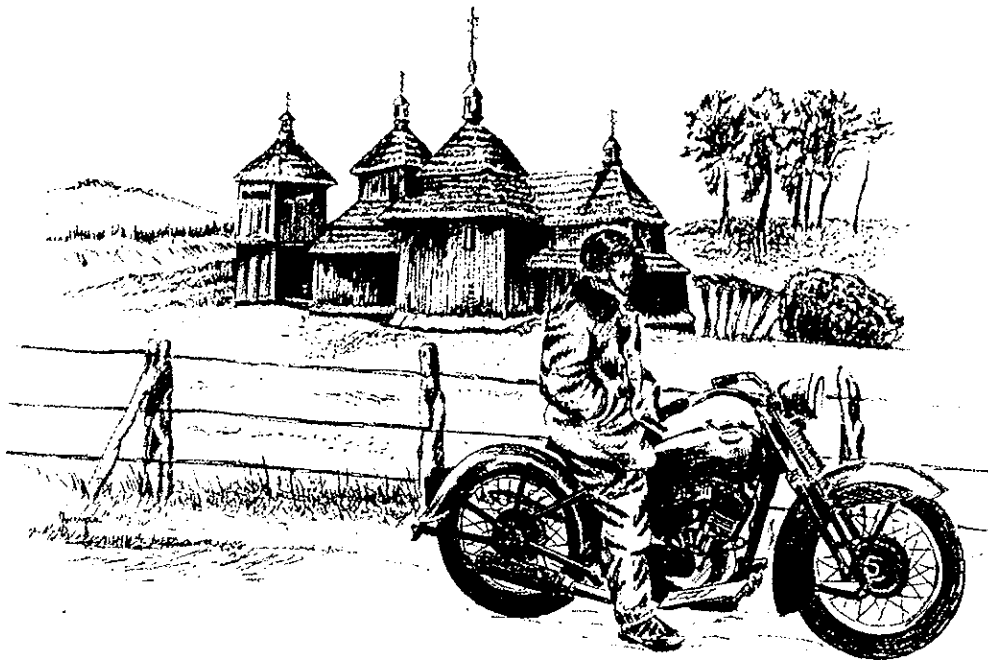


z filmu „The wild one” (Dzikus). Gospodarz wystawy Ambasador R.P. Stanisław Czartoryski zaprosił na wystawę znaczące osobistości z kręgów artystycznych Norwegii. Podsumowując działalność artystyczną powiedział m.in....Piotr Zamecznik po raz pierwszy pokazał Norwegom nowoczesne wystawiennictwo...

Kończąc ten bardzo skrócony wizerunek naszego kolegi, życzę Ci Piotrze abyś szedł do przodu w swej pracy artystycznej i nadal szokował wszystkich swym artystycznym kunsztem.

Mam cały czas nadzieję, że uda mi się namówić Piotra na uczestnictwo w rajdzie czerwcowym lub wrześniowym. Będę bardzo szczęśliwy mogąc kolejny raz gościć go u siebie w domu.

Krzysiek Pedryc.



## *Bieszczady 2001 13-16. 09.*

Doświadczenie trzech poprzednich rajdów skłania mnie do wprowadzenia pewnych zmian w organizacji tej imprezy. Po pierwsze mam nadzieję na przyjazd gości z zagranicy i prawdopodobnie większej liczby rodzimych uczestników. Wymusi to na nas pełnienie pewnych funkcji organizacyjnych. Jak wiecie, dotychczas nie było takiej potrzeby co było dużym plusem. Mam jednak nadzieję, że poza dyspozycyjnością osoby funkcyjne będą praktycznie nieobciążone innymi obowiązkami.

Po drugie bazę rajdu lokujemy w Woli Michowej, w znanym nam schronisku, dzięki czemu zyskamy dużo czasu na zwiedzanie odleglejszych zakątków Bieszczadów i ograniczymy jednocześnie liczbę kilometrów przejechanych na „przelotówkach”. Dzięki temu być może skończą się wyścigi z czasem po ciemku. Czyli powinno być spokojniej i bardziej wypoczynkowo. Niestety drożej.

Trzecią zasadniczą zmianą jest propozycja zarezerwowania miejsc w schronisku już od niedzieli 9 września. Skierowane jest to do osób, które zdecydują się spędzić w Bieszczadach cały tydzień (lub trochę krócej). Jest to oferta mająca przyciągnąć uczestników z zagranicy. Oczywiście główne atrakcje będą miały miejsce w piątek i sobotę, ale na dni poprzedzające rajd mam zamiar przygotować równie ciekawe propozycje, na realizację których nie ma czasu w normalnym, dwudniowym układzie. Podstawa to oczywiście trasy motocyklowe przed obiadem, a po: konie, ciuchcia, wędrówki po okolicy, przejażdżki samochodami terenowymi i inne.

Może okazać się, że do opieki nad gośćmi potrzebne będą dwie lub trzy osoby z klubu w charakterze przewodników i opiekunów. Ale to tylko w sytuacji odpowiedniej frekwencji w dniach poprzedzających rajd.

Dotychczas nie było zwyczaju wręczania nagród, tym razem przewiduję taką konieczność i proponuję uhonorowanie uczestników (najdłuższa trasa, najstarszy motocykl, najstarszy uczestnik itp.)

Pozostałe innowacje wynikają z tych już wymienionych i zostaną opracowane w odpowiednim czasie przed imprezą.

Ponieważ ten rajd może okazać się bardzo atrakcyjny dla gości, liczę na pomoc w podsyłaniu pomysłów a także w trakcie w trakcie imprezy.

Erwin Gorczyca.



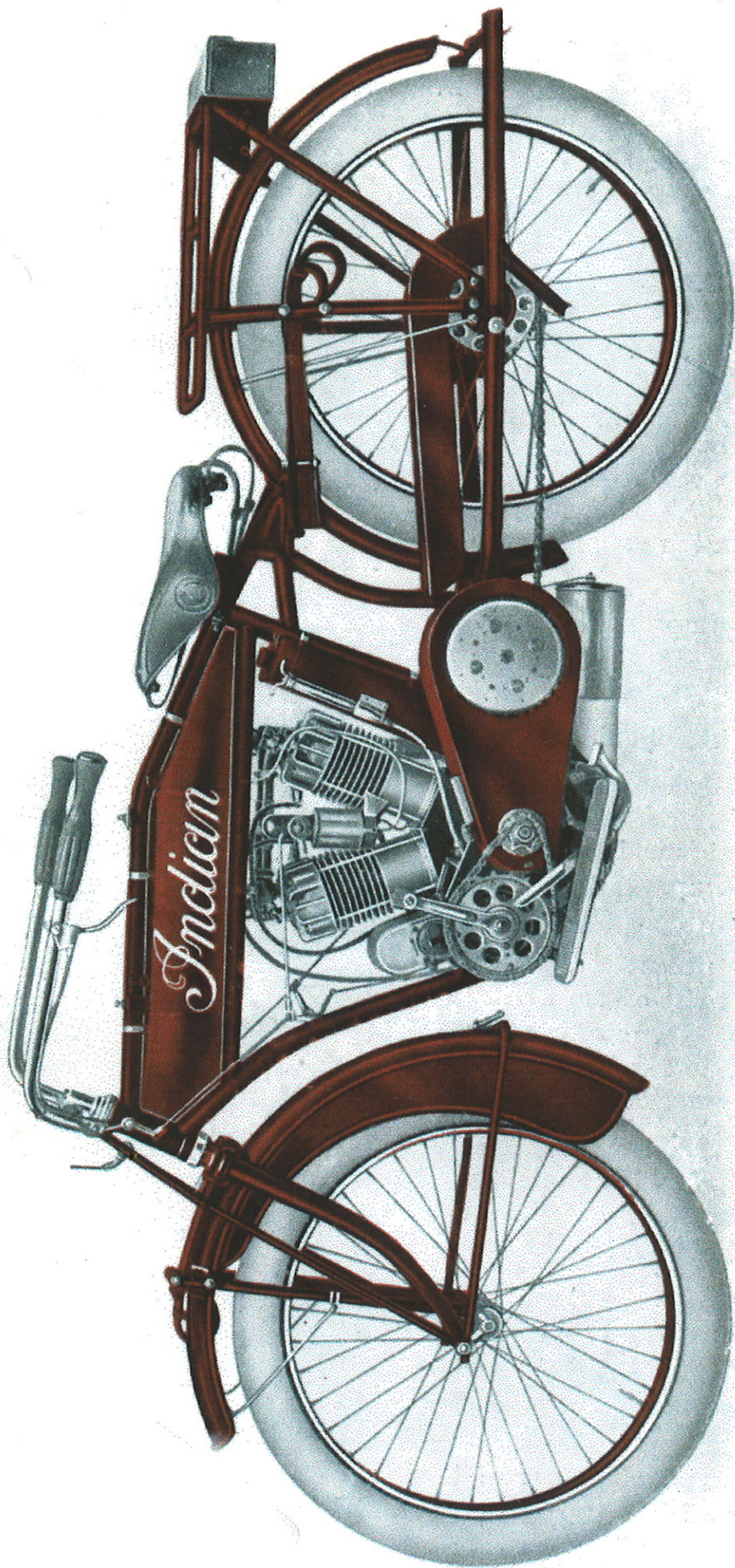
## **NASZE SPOTKANIE WIGILIJNE**



## **GRUDZIEŃ 2000**







1913 7 h.p. Indian.