



Oldtimer Club



Nr 15 grudzień 2006



Od Redakcji.

Minęły dwa lata od ostatniego numeru naszego „Oldtimera”. W założeniach mieliśmy kwartalny cykl wydawniczy, lecz z kilku powodów nie udało się utrzymać planowanej ciągłości. Wśród nich możemy wskazać na małą aktywność (pisarską) członków, gorszą sytuację finansową klubu, coraz mniej wolnego czasu i zmęczenie członków redakcji. Każdy z tych powodów osobno był do pokonania, ale razem zadziałały skutecznie. Minęły dwa lata i żaden z nich nie zniknął może jedynie wzrósł apetyt zespołu piszącego na stworzenie następnych numerów.

Redakcję wzmocnił Lech Potyński (na stałe współpracujący ze Światem Motocykli), co powinno ułatwić opracowywanie materiału. Nie jesteśmy od nikogo zależni, więc dalsze losy naszego pisma są w rękach członków klubu. Czy pozostaniemy kwartalnikami, czy periodykiem ukazującym się okazjonalnie? Na to pytanie spróbujemy odpowiedzieć na najbliższym zebraniu 16 grudnia. Oldtimer Club Poland trzyma się nieźle i może warto, aby nasz magazyn, jako trwały ślad działalności klubu był nadal wydawany. Życzymy przyjemnej lektury.

Redakcja.

Szkocja 2005.

Od wyjazdu do kraju, gdzie mężczyźni chodzą w spódniczkach, a kobiety całe szczęście, że nie, minął już ponad rok i czas zaczął zacierać wyrazistość szczegółów. Nasza wyprawa była nasyciona mnóstwem zdarzeń, niecodziennych sytuacji i przypadków, których ilość wystarczy na wypełnienie czasu oczekiwania na następną daleką wyprawę. Po to jeżdżę motocyklem, a w towarzystwie Tima, Ryśka Brodziaka i Potasa, każdy wyjazd robi się interesujący. Interesująco było już na granicy w Olszynie, kiedy panowie strażnicy (nawet nie celnicy!) uniemożliwili nam wywiezienie z Polski motocykli. Po konsultacjach okazało się, że każdy przedmiot starszy niż 25 lat wymaga specjalnego zezwolenia na wywóz z Polski. Jeden nadgorliwy s.....syn nawet pytał kierownika zmiany, czy ma nas aresztować za próbę przemytu. A wydawało mi się, że takie traktowanie ludzi w majestacie prawa to już historia.

Ponowna próba w Zgorzelcu - tam nie było już problemów, i odzyskaliśmy nadzieję, że zdążymy na prom. Przyjemność z jazdy zaczęła się w Bristolu, skąd już z Timem w roli przewodnika podążaliśmy na północ. Noclegi zarezerwowane mieliśmy wcześniej w schroniskach młodzieżowych, które są najtańszym i bardzo dobrym miejscem zakwaterowania. Polecam YHA! Hostele, położone w atrakcyjnych turystycznie miejscach, dysponują pełnym zapleczem socjalnym na wysokim poziomie, nieporównywalnym do polskich schronisk.



Szkocja otwierała się przed nami dzień po dniu, prezentując coraz rzadszą zabudowę, coraz wyższe góry i coraz dziksze tereny. Po osiągnięciu Inverness (stolica Highlandu coś jak Zakopane dla górali) uczciliśmy nasz sukces dyskoteką w miejscowym pubie. Myślę, że prawdziwa turystyka, to poznawanie wszystkich smaków krainy, którą zwiedzamy. Jak żyją jej mieszkańcy, jak się bawią, jak pracują. Na dyskotecę bawiliśmy się dobrze. Miejscowi górale, jak pokazała historia - naród bitny, nie znają pojęcia sztachoteki, a poza tym, we czterech i z Rychem mogą iść na każdą imprezę. Dalej na północ były już tylko góry i biedne tereny, bardzo malownicze i surowe, skąd miejscowi migrują do miast, a rząd stara się temu przeciwstawić poprzez program ochrony ekonomicznej młodych. Tylko pasterstwo i turystyka.

Szkocja jest dla mnie przede wszystkim historią, zarówno tą z czasów Marii Steward, Jakobitów jak i polskich żołnierzy z 2 WŚ. W tę historię niepostrzeżenie wkrada się Nieśmiertelny, ze swymi zamkami i terenami, na których działał. Promocja tej filmowej postaci (odtworzonej przez Christophera Lamberta w świetnym obrazie kinowym nie mylić z telewizyjną chałą) prowadzona jest na równi z autentyczną historią i Nieśmiertelny żyje już chyba własnym, równoległym życiem. Jadąc śladami Nieśmiertelnego dotarliśmy do Loch Ness, gdzie inne prehistoryczne stworzenie daje zdumiewający dowód na to, jak sprytnie można sprzedawać coś, czego nie ma i tłuc na tym kasę.

Pewien opór tej tendencji stawia sprzedawczyni biletów, w tzw. Centrum Potwora, która zniechęcała nas jak mogła do obejrzenia ekspozycji. Polka zresztą, miała jakiś osobisty żal do właściciela Centrum. Zaliczenie potwora jest obowiązkowym elementem przejazdu przez Szkocję i dzięki urokowi okolic Loch Ness ma pewien sens. Zasadniczo jechaliśmy północno - zachodnim wybrzeżem, natykając się co chwilę na zamki, posadowione na morskich skałach, lub niedostępnych urwiskach, mające chronić mieszkańców od najazdów od strony morza. Obecnie są wymownym świadectwem, jak trudne było życie przed laty. Na naszej drodze znalazła się wyspa Skye i półwysp Apple Cross. Dla takich chwil żyje motocyklista. Nie da się opisać lekkości w duszy, kiedy strumą, wąską dróżką pnie się kilometrami pod górę, by zdobywać coraz to nowe widoki. Krajobraz próbuje cię oczarować i podsuwa twym oczom coraz to nowe cuda. Końca tego spektaklu nie widać.

Na samym wierzchołku półwyspu, w małej wiosce kupujemy kartki pocztowe i wrzucamy do jakiejś prehistorycznej skrzynki.

Tankujemy z prehistorycznego dystrybutora, z bębenkowym licznikiem (patrzcie na co to zwraca uwagę zabytkowy motocyklista) i płacimy rekordowo wysoką cenę za paliwo. Kończąc pobyt na Apple Cross zaczynamy już zbliżać się do domu.

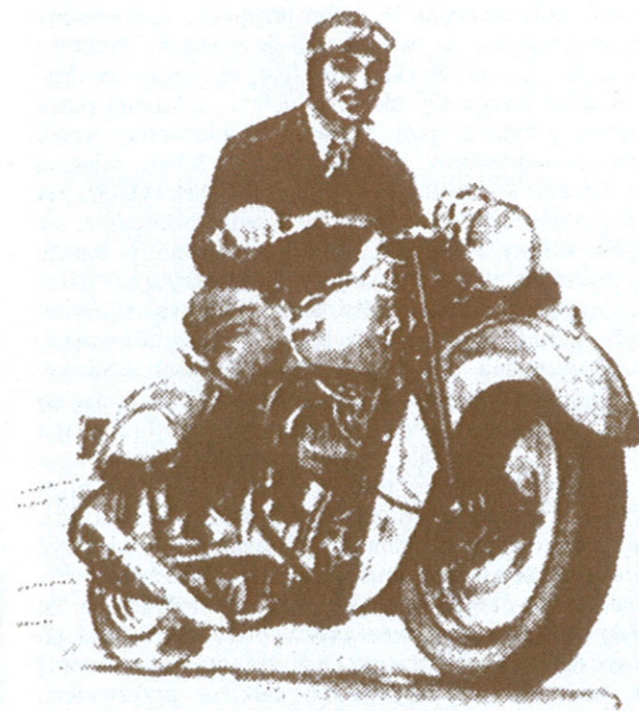
I jeszcze jedno zdanie o tym półwyspie w opinii niektórych doświadczonych motocyklistów, wiedząca przez niego droga jest najlepszą motocyklową trasą, jaka istnieje na Wyspach. W czasie prawie dwóch tygodni włości, objechaliśmy Szkocję dookoła, odpuszczając wprawdzie John O'Groats (najbardziej na północ wysunięty punkt), ale za namową Tima, który przekonał nas, że jest to tylko punkt w mało interesującej okolicy.

W powrotnej drodze, w okolicy Edynburga, spotkaliśmy się z Alanem Forbes'em, znanym specjalistą od Indianów. Czy to od miesięcy wymieniana korespondencja, czy też fakt, że jechaliśmy na kołach sprawiły, że zostaliśmy zaproszeni do domu i drzwi wszystkich garaży stanęły przed nami otworem, odsłaniając skarby kolekcji. Kilkanaście Indianów, w perfekcyjnym (autentycznym stanie), które do tej pory widziałem tylko na kartach albumów. Równie ciekawa była też wizyta w manufakturze Alana, w której powstają współczesne Indiany 4, czyli Dakota 4.

To była wspaniała podróż, kilka tysięcy kilometrów, wiele dobrych i kilka złych przygód. Wszystko skończyło się dobrze i kiedy po powrocie do Bristolu siedzieliśmy u Tima w domu, podjęliśmy decyzję o następnej wyprawie - Wyspa Man 2007.

Erwin Gorczyca.

Indian 741 Racer - domowa wersja Sport Scouta.



ale także na "brak podaży". Nie siedząc głęboko w branży i niejako stawiając dopiero pierwsze kroki na indiańskiej ścieżce trudno, wyjątkowo trudno jest odnaleźć jakikolwiek egzemplarz maszyny tej marki. Nie mówiąc już o motocyklu znajdującym się w jakotakim stanie i w miarę rozsądnej cenie. Temat indiański porzuciłem więc na kilka lat, aż do momentu, gdy mniej więcej 2 lata temu przypomniał mi się Warszawski Rajd Pojazdów Zabytkowych chyba z roku 1989 i jakiś bliżej niesprecyzowany czerwony motocykl z głową Indianina wymalowaną pędzlem na zbiorniku paliwa.

Na szczęście pamiętałem kto wtedy przywiózł tę nieruchomość na rajd, odgrzebałem kontakty i po kilkumiesięcznych negocjacjach stałem się szczęśliwym posiadaczem kilku kartonów z czerwonoskórymi zwłokami. Poprzedni właściciel kilka lat wcześniej w przypływie twórczej egzaltacji rozebrał (i tak niedziałającą) maszynę na części pierwsze i postanowił ją wyremontować. Zapał jednak szybko minął, a z zakurzonej piwnicy niektóre części jakoś dziwnie zdematerializowały się. Załączone zdjęcia mniej więcej obrazują stan pojazdu w jakim wywlekałem go z podziemi. Po przewiezieniu całości do warszawskiego garażu zacząłem zastanawiać się czy przypadkiem nie rzuciłem się na nazbyt głęboką wodę i czy w ogóle zakup takiego nie kompletu miał jakikolwiek sens, zapowiadało się bowiem nie tyle na remont, ale na mozolne poszukiwanie brakujących części. Jednak po konsultacjach z Krzysztofem Pedrycem zapał powrócił a zarazem pojawiła się koncepcja

Do napisania niniejszego tekstu skłoniła mnie chęć podzielenia się z czytelnikami doświadczeniami z budowy motocykla eksperymentalnego jak na polskie warunki i jak na razie jedyne w tej wersji. Mam nadzieję, że po niniejszej lekturze znajdzie się przynajmniej kilku właścicieli Indiany 741 Military Scout lub Junior Scout chętnych do tego rodzaju przeróbki. Bo rzeczywiście gra warta jest świeczki, a eksperymentalne szlaki zostały przetarte. Zaczniemy jednak historię od początku. Chęć posiadania motocykla tej legendarnej marki kiełkowała we mnie już stosunkowo dawno.

Początkowo zamierzałem stać się właścicielem czterocylindrowca, jednak bardzo szybko przekonałem się, że tego rodzaju pojazd leży absolutnie poza granicami moich zdolności finansowych.

Równie szybko okazało się, że nieco mniej ambitne plany (Chief, czy) też będą trudne do zrealizowania nie tylko ze względu na moją mizerną kondycję finansową,

budowy bardzo eksperymentalnego silnika. Jakimi osiągnięciami dysponuje zwykła, dolnozaworowa pięćsetka, każdy znawca tematyki motocyklowej może sobie wyobrazić, a ja bardzo chciałem uniknąć podróży z prędkością 80 km/h.



PAMIĘTNIK Z NORDKAPP

(ciąg dalszy)



rozpoczęliśmy naszą podróż, czyli Jurgena i Jima. Pierwszą nagrodę, za najdłuższą trasę, otrzymało 2 Niemców, którzy zrobili trasę dłuższą od naszej o 50 km. Składamy im gratulacje i wymieniamy uwagi z przebytej wyprawy na Nordkapp.

28 i 29 Lipiec.

Mijają kolejne 2 dni spędzone na zlocie Indian. Żyjemy już wyjazdem do domu. Przecież to już 3 tydzień naszej tułaczki po Skandynawii.

30 Lipiec.

Dzisiaj mamy dojechać do portu w Karlskronie, skąd odpływa nasz prom do Gdyni. Jeszcze tylko pożegnalne uściski z Małgosią i Griszą i startujemy w trasę.

WYPAD ZA MORZE

W tym roku postanowiłem sprawdzić na własnej skórze czy mój Indian nadaje się do dłuższych wyjazdów w dwie osoby plus bagaż. Zachęcony zimowym pobytem w Szwecji postanowiłem wybrać się właśnie tam wraz z kobietą mojego życia. Pretekstem do dwutygodniowej podróży były dwie imprezy INDIAN RALLY i OLD STYLE WEEKEND.

Wakacje to dla nas wypoczynek, relaks i komfort bycia razem. Wyjazd do Szwecji w założeniu spełniał te warunki, zaplanowaliśmy noclegi pod namiotem i przejazdy motocyklem. Dokonałem poprawek w nim po jego pierwszym przejechaniem sezonie. W noc wyjazdu niezbędne rzeczy spakowane w domu, a ja ciągle w garażu. Uczucie niepewności o konieczności rezygnacji z planów, mieszało się z moją nadzieją, że Indian załapie, na czym polega nasza filozofia i zechce dołączyć do nas. Nad ranem namyślił się huuurrraaa! Oczy na przysłowiowe zapałki, ale pakujemy bagaże i wyjeżdżamy. Jedzie bez wysiłku. Na prom docieramy o kilka godzin za wcześnie. Kto by przypuszczał, że rozkręci się na dobre? Trochę emocji podczas mocowania motocykla - kompletny brak wyobraźni szwedzkich pracowników Stena Lane. Bałtyk okazał się bardzo mały. Ledwie zasnęliśmy a już słoneczny poranek przywitał nas na fiordach, dzięki którym Karlskrona wpisana jest na listę Światowego Dziedzictwa Kultury. Piękne i zdumiewające, ten sam Bałtyk a tak odmienny od polskiego brzeg. Ponowne pakowanie.

23 Lipiec.

Budzimy się dosyć wcześnie, na zatłoczonym campingu, który oblegają międzynarodowe przyczepy. Drogo i nic ciekawego. Jak najszybciej opuszczamy to miejsce i jedziemy w kierunku Gavle. Do przejechania mamy 500 km i zaplanowany dłuższy postój z odpoczynkiem, u mojego długoletniego przyjaciela Roberta Tulińskiego. Droga przebiega nam dość szybko, kilka międzytankowań i jesteśmy u Roberta w Gavle. Ogarnia nas szczęście, że dotarliśmy na miejsce. Tu czeka na nas gościna i wspianą atmosferą.

24 Lipiec.

Tego dnia przypadają moje okrągłe urodziny. Cały dzień jestem zaskakiwany miłymi niespodziankami, ze strony moich przyjaciół. Wzruszenie moje było tym większe, kiedy w rokabilowym radiu usłyszałem życzenia z dedykacją, oraz przypomnienie trasy, którą pokonaliśmy wspólnie z Tyńkiem.

25 Lipiec.

Pozostałe dni mijają w bardzo przyjemnej atmosferze. Odpoczywamy i zwiedzamy okolicę.

26 Lipiec.

Wyruszamy na południe Szwecji do Hultsfred, gdzie ma się odbyć międzynarodowy zlot Indian.

27 Lipiec.

Jesteśmy na zlocie. Rajd, zwiedzanie i inne atrakcje uprzyjemniają nam pobyt. Spotykamy Griszę z Małgosią, którzy przyjechali na zlot z Warszawy. Na zlocie jest około 150 motocykli z całej Europy, spotykamy kolegów, z którymi

Dojeżdżamy do portu i wykupujemy bilety na prom.

31 Lipiec.

Dopływamy szczęśliwie do Gdyni. Udaje nam się sprawnie przebić przez zakorkowaną drogę A7, w kierunku Warszawy i dotrzeć do Mławy. Tam żegnam się z Tyńkiem i dalej jadę sam. Im bliżej Warszawy, tym bardziej dają się odczuć polskie klimaty drogowe. Cały czas mając w głowie przestrożę, że nie mogę dać się ponieść emocjom, bez pośpiechu docieram do Warszawy. Mam jeszcze do pokonania 10 km.

Niestety, 5 km przed domem łapię gumę w tylnym kole. Udaje mi się bez wypadku wytracić prędkość. Motocykl jest tak ciężki, że przy zepchnięciu go na pobocze pomagają mi przygodni ludzie. Po 2 godzinach organizowania pomocy, docieram zmęczony, ale szczęśliwy do domu.

Zrobiłem w sumie 6500 km, udowadniając, że starym Indianem można uprawiać turystykę motocyklową i przy odrobinie silnej woli spełniać swoje marzenia.

Krzysiek Pedryc



Zjazd z promu i dalej po drogach o znikomym natężeniu ruchu o równym asfalcie i w otoczeniu wydaje się nieskażonej przyrody. Jeszcze wczoraj mijaliśmy zmęczoną słońcem zielenie w upalnej tego lata Polsce a tu inny świat, słońce mocno grzeje, ale ogromne połacie lasów niosą ukojenie. Odczuliśmy pragnienie kontaktu z przyrodą więc postój by spróbować leśnych malin. Po dwóch tankowaniach docieramy do Hultsfred na pierwszą imprezę Indian International Rally 2006. Na razie jesteśmy tylko my i Tony Leenes ze swoją holenderską załogą. Teren sympatyczny nad jeziorem lecz słabe warunki sanitarne. Organizator zdradza nam tajemnicę korzystania z pryszniców dla gwiazd estrady. Następnego dnia nacierają ludzie na swych stalowych rumakach. Średnia wieku, z którą póki co wolelibyśmy się jeszcze nie utożsamiać. Cisza, spokój czasem tylko przerywana odgłosami odpalanych motocykli. Popołudniami zamęt robi deszcz. O ironio, deszcz za którym tęsknieliśmy w Polsce, tu wkurza. Na osłodę dołączają do nas, zjeżdżający z Nord Cap'u Krzysiek i Tynieć.

Panuje przyjazna atmosfera, wszyscy są zyczliwi, uśmiechają się i pozdrawiają szwedzkim *hej hej*. W ramach zlotu poza sytym i smacznym wyżywieniem organizator proponuje rajd po okolicy (ok. 100 km) i odsłonięcie pomnika pierwszego konstruktora silnika Indiana Oscara Hedstroma w miejscu jego urodzenia. Wieczorem koncert muzyczny. Wszystko to na luzie, bez zadęcia. Ale wszystko co dobre szybko... chłopaki z mordowanymi trzytygodniową podróżą z tęsknotą za domem ruszają w dalszą drogę pozostawiając nas samych.

Zostaliśmy do poniedziałku by jako ostatni odjechać. Potworna ulewa zadecydowała za nas o miejscu kolejnego postoju, który wypadł w okolicy wielkich jezior nieopodal miasta Falköping. Tam też odbyliśmy chrzest bojowy, który nie pozwolił nam zapomnieć o magicznej zieleni Szwecji. Deszcz padał, lał, kropił... przybierał wszystkie natężenia. A na campingu mimo dżdżu pan spokojnie jeździł kosiarką i ciął trawę. Był czas na obzarstwo i wypoczynek leniwy i przymusowy. Motocykl czekał cierpliwie na poprawę pogody z owiniętym reklamówką aparatem zapłonowym. Chcąc przerwać marazm wybraliśmy się na spacer do miasta. Po drodze odkryliśmy małe muzeum motocykli, w którego zbiorach dumnie stał żuźlowy FIS. Trzy dni namakania i schnięcia, po których zgodnie z planem spakowaliśmy rzeczy w worki foliowe i pojechaliśmy na kolejną imprezę. Na szczęście w piątek rano słońce nieśmiało zaczęło przebijać się przez chmury.

Ostatnie znaki drogowe... może pomyliliśmy termin imprezy, lecz

SPORTING NEWS
BIG PRICE REDUCTIONS
HARLEY-DAVIDSON OFFERING GREATEST VALUES IN HISTORY

DOWN comes the cost of the Greatest Sport on Wheels!

The 1933 Harley-Davidsons undersell even the pre-War models. Far and away the biggest values we have ever offered! Unchanged mechanically from the wonderful models of the past season, both Singles and Twins are lower priced - cut to fit the thinner purses of today!

Handsome than ever, too - five color combinations optional on the Twins, and a striking new dress on the Singles.

Look them over at your nearest Dealer's today - and ask about his easy Pay-As-You-Ride Plan. Mail Coupon for new literature.

PRICED AS LOW AS \$18750

the new f.o.b. price of Single "A", a sturdy, completely equipped motorcycle at lowest price in Harley-Davidson history.

GREAT SPORT at Low COST!

Ride a HARLEY-DAVIDSON

MAIL THIS COUPON

Harley-Davidson Motor Co., Dept. P., Milwaukee, Wis. Directed to your motorcycle. Good literature.

Name: _____

Address: _____

Member of the Harley-Davidson Club since _____

Age: _____

WYPAD ZA MORZE cd.



oto Becamo, a jednak nie, o rety! Przenieśliśmy się w czasie. Nasz Indian został powitany na bramie z radością wszak to o ten styl chodzi. Wszędzie auta i motocykle nie młodsze niż 1955. Centrum imprezy był namiot, gdzie non stop grała muzyka z tamtych lat. Wieczorami koncerty na żywo zapełniały go po brzegi. Wszędzie pocziwe, przerabiane na maxa dziadki. Przez cały czas można było kupić stroje, odświeżyć makijaż i fryzurę, wszystko w klimacie 50-tych lat. Z zapartym tchem krążyliśmy po placu i napawaliśmy oczy widokiem maszyn, jakich w Polsce nie można zobaczyć na drogach a te jeździły i lansowały się, i swoich wystylizowanych właścicieli. Jeździły nie tylko po terenie, ale i brały udział w wyścigu. Sobota - główna atrakcja Hillclimb Race na Devils'Peak. Masa kibiców po obu stronach trasy. Niestety nasz faworyt numer 13 nie wygrał. Z żalem żegnaliśmy się z Bekami i ruszaliśmy na ostatni postój do Karlskrony. Tu zwiedziliśmy... multimedialne Muzeum Morskie, przespałiśmy dwie noce i zrobiliśmy pamiątkowe zakupy. Powrót promem z polską załogą był przyjemnością i niósł komfort bezpiecznego przywiezienia motocykla. Okazało się, że kapitan jest czynnym motocyklistą i uczulił pracowników na właściwe obchodzenie się z jednoślądami. To miło być rozumianym przez innych. Ojczyzna powitała nas chmurami, co prawda deszcz złapał nas dopiero w Warszawie, ale i tak mamy go dość po wyprawie do Szwecji. Wróciliśmy zgodnie z planem w jednym kawałku - my i stary Indian.

Grzegorz Mikulski (Grisza)

Życzenia

Z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia chcę wszystkim złożyć serdeczne życzenia, samych radosnych chwil przy wigilijnym stole, oraz miłych motocyklowych wrażeń w nadchodzącym sezonie 2007.

Prezydent klubu
Krzysztof Pedryc

Spotkanie w Odrzykoniu.

To nie była klubowa impreza, lecz z racji dużej liczby klubowiczów przybyłych do Odrzykonia w dniach 15 - 19 października, warto o niej wspomnieć.

Czy była udana? Niech odpowiedzą ci, co byli. Ja bawiłem się dobrze pomimo organizacyjnych obowiązków, sprzątnięcia, czuwania i ogarniania wszystkiego. Dziękuję kolegom, którzy pomogli w chwilach, kiedy widzieli, że brakuje mi rąk i wszystkim, którzy przyjechali, aby się wspólnie bawić.

Dla mnie zaczęła się we wtorek i zakończyła również we wtorek, wraz z pierwszymi i ostatnimi gośćmi. Tygodynka!!! To zmusza do refleksji.

W ciągu dwóch dni zwiedzania okolicy udało nam się „zaliczyć” około 150 kilometrów okolicznych dróg, z czego część po Pogórzu, część po Beskidzie Niskim. Drobne awarie nękające kolumnę, zmusiły nas do zweryfikowania trasy (szczególnie w sobotę), lecz po rozmowach z uczestnikami śmiem twierdzić, że luźna atmosfera, bez kurczowego trzymania się zegara sprzyjała dobremu samopoczuciu.

Wizyta w Haczowie, Zyndranowej, Żarnowcu i Bóbrce gdzie znajdują się interesujące obiekty warte poznania (o znanym wszystkim zamku odrzykońskim nie wspomnę) stanowiła kolejne etapy naszej trasy, a piękna pogoda znowu pokazała, że z zakończeniem sezonu warto czekać do drugiej połowy października. Drugi aspekt spotkania, bardziej towarzyski, nawiązał do najlepszych imprez Oldtimera w Woli Michowej i Jaworcu.

Jako organizator jesiennych spotkań, zwanych Bieszczadami, miałem już wątpliwości, czy impreza się nie zużyła szczególnie po ostatniej 10 osobowej frekwencji w Jaworcu 2005 ale widzę, że jeszcze chyba nie i mam nadzieję, że będzie kontynuowana.

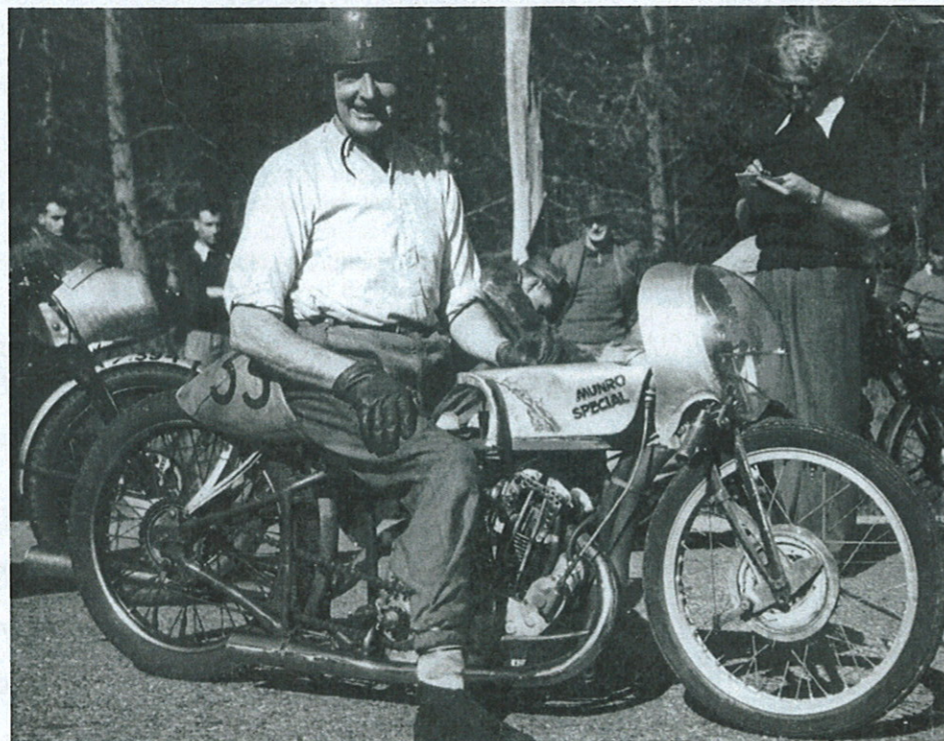
Erwin Gorczyca

Demon prędkości Berta Munro

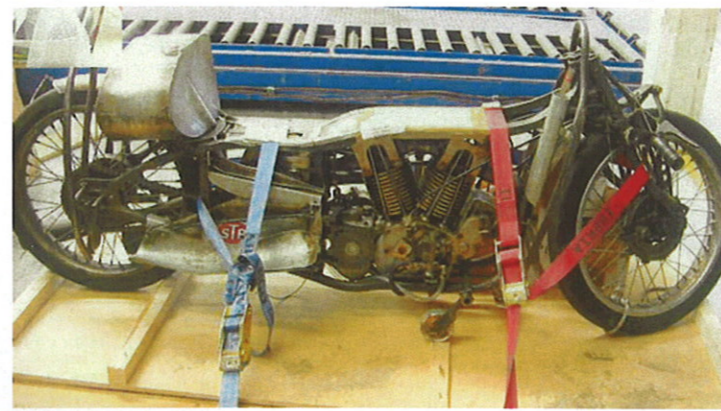
Bert Munro pochodził z Nowej Zelandii. Nikt nigdy nie znalazł racjonalnego wytłumaczenia jego życiowej misji, jaką było zbudowanie motocykla osiągającego prędkość ponad 300 km/h. Munro znalazł pomocnika w osobie Sama Pierce'a, który zapewnił nowozelandzkiemu demonowi prędkości niezbędną pomoc techniczną i miejsce do budowy wymarzonego motocykla. Bert rozpoczął swój projekt w latach 20-tych, kiedy to maksymalna prędkość jego nowego Indian Scouta 600 cc wynosiła 87 km/h. Munro wpadł na pomysł jak zwiększyć prędkość motocykla i każdego następnego roku podnosił ją o kilka kilometrów. W latach 60-tych, będąc już dziadkiem, ogłosił znajomym i rodzinie, że zamierza przetestować motocykl na słonym jeziorze Bonneville w stanie Utah.

W 1962 roku pojemność silnika urosła do 850 cc, został on przerobiony na górnozaworowy i Bert osiągnął na nim prędkość 261 km/h. Następnego roku pojawiły się problemy z uszkodzonym korbowodem, ale już w roku 1964 Munro rozpędził swoją "raketę" do 296 km/h. Do roku 1966 zwiększył pojemność silnika do 920 cc, ale prędkość maksymalna spadła do 270 km/h. Raz jeszcze Bert przebudował silnik, powiększając pojemność do 950 cc.

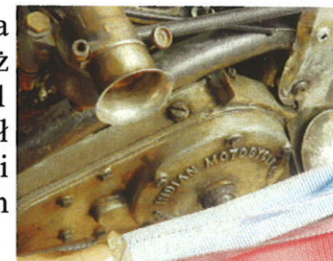
"Cygaro" Munro'a stało się symbolem jego poświęcenia i wytrwałości. Specjalne tłoki zostały odlane w formie z piasku, który pochodził z plaż Nowej Zelandii. Bert zaprojektował 4-krzywkowy system zaworowy i sprzęgło z siedemnastu tarcz. Korbowody były wyrzeźbione z osi traktora firmy Caterpillar. Na corocznej imprezie wyścigowej w Bonneville, w 1967 roku, Bert Munro ustanowił nowy rekord przejeżdżając trasę w obie strony. Przeciętą prędkość wynosiła 295,44 km/h. W wyścigu kwalifikacyjnym ustanowił rekord najwyższej prędkości osiągniętej jak dotąd na Indianie (305,88 km/h).



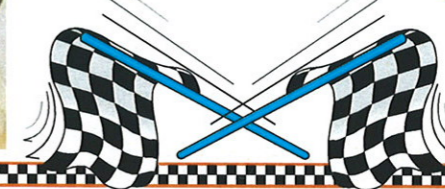
Cel został osiągnięty i "cygaro" przeszło na emeryturę. Dean Hensley, historyk motocyklowy i entuzjasta Indiana, pozyskał motocykl Munro'a rok po ustanowieniu rekordu. Jego przyjaciel Steve Huntzinger, odrestaurował wyścigówkę do stanu muzealnego. Znalazła ona miejsce na postumencie w pokoju jadalnym Deana. Tam też stoi do dziś pod opieką brata Deana, Toma. Wsparcie, jakiego Dean Hensley udzielał entuzjastom zabytkowej motoryzacji, uczyniło go znaną postacią w świecie motocyklowym.



Setki przyjaciół stawiło się na jego pogrzebie. Miała również miejsce "salwa honorowa" z 21 Indianów. Za trumną podążał kondukt starych motocykli i wszyscy byli zgodni, że Dean byłby tym zachwycony.

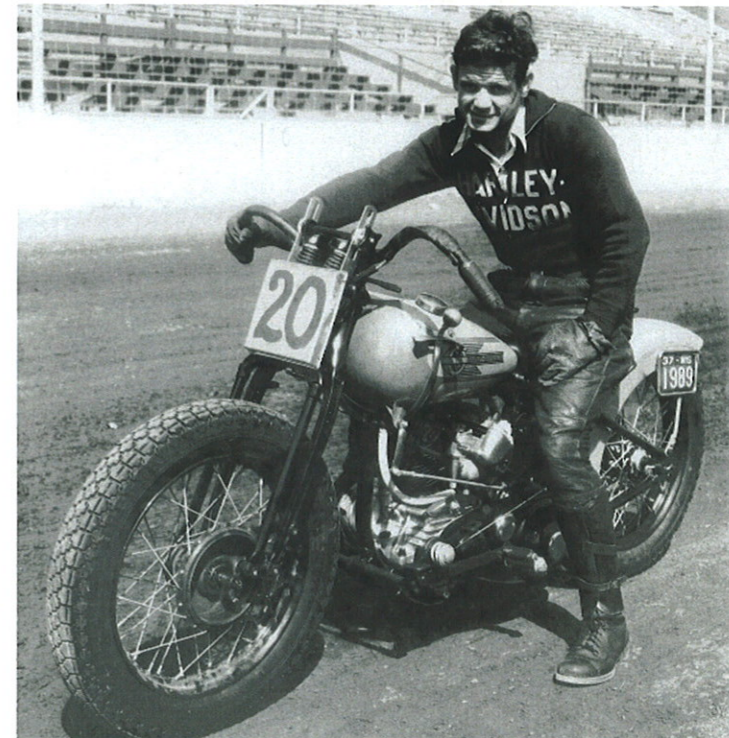


Opracowali:
Jan & Maciej Pedryc



ŻEGNAMY SEZON 2006!

Organizowanie imprez motocyklowych we wrześniu, w polskich warunkach klimatyczny, zawsze wiąże się z pewnym ryzykiem. Od kilku lat, można bowiem w tym czasie spodziewać się zarówno upałów powyżej 20° C i pogody śródziemnomorskiej, jak i porannych przymrozków połączonych z jesienną pluchą. Na szczęście tym razem Aura obeszła się z nami bardzo łagodnie, pogoda była wręcz idealna dla podróżowania motocyklami. Po raz pierwszy, organizatorami klubowego "zakończenia sezonu" byli koledzy z Radomia, którzy okolice Skarżyska Kamiennej, Starachowic i Kielc znają jak własną kieszeń. Na campingu w Nowej Słupi (tam wyznaczono bazę rajdu) - niewielkiej miejscowości leżącej nieopodal Starachowic i Skarżyska Kamiennej, w dniu 22 września pojawiło się więc kilkanaście zabytkowych Indianów i Harleyów. Czerwonoskóre barwy dumnie reprezentował Indian Chief, należący do prezesa klubu Krzysztofa Pedryca, a jego świtę stanowiły "małe" Indiany Scouty. Drużyna spod znaku H-D stawiła się w znacznie liczniejszym gronie, pojawiły się bowiem takie maszyny jak VL 1200, Electra Glide, Hydra Glide i oczywiście kilka najpopularniejszych w naszym kraju zabytkowych Harasów WLA, zarówno w wersji militarnej jak i cywilnej. Rajd można nawet uznać za międzynarodowy, bo z Białorusi przyjechał (na kołach!) Kostia Drobot, na swoim Knuckleheadzie i on z pewnością pokonał na tej imprezie najdłuższą trasę dojazdową, chociaż Rysiek Mazurek z Białegostoku też nie miał wiele bliżej. Organizatorzy rajdu postawili przed uczestnikami dosyć ambitne zadanie, bo trasa jednodniowego rajdu wynosiła znacznie ponad 100 km, w dodatku zafundowano nam ambitną pieszą wycieczkę - trzeba było wdrapać się na Święty Krzyż - najwyższą okoliczną górę. Tego samego dnia zwiedzaliśmy także Muzeum Orła Białego w Skarżysku-Kamiennej, Opactwo Cysterskie w Wąchocku, oraz zaliczyliśmy fatalną, kilkunasto-kilometrową, wyjątkowo wyboistą i nieprzyjemną drogę prowadzącą do polany Wykus gdzie znajduje się symboliczny szaniec majora "Ponurego" - jednego z ostatnich polskich partyzantów. Po tak ambitnym programie, do bazy rajdu wracaliśmy już zdecydowanie po zmroku. Mimo, że zdecydowana większość maszyn pod troskliwą opieką, przeżywa swoją drugą (a może nawet trzecią?) młodość, więc ewentualne awarie nikogo by nie dziwiły, to wszystkie maszyny przejechały trasę bez najmniejszych problemów. Jak to bywa zwykle na imprezach "Oldtimera" wszelkiego rodzaju konkursy sprawnościowe nie były zaplanowane i nie odbyły się, bo już samo dojechanie z różnych miejsc Polski na kołach tak leciwymi maszynami dobitnie świadczy o sprawności zarówno pojazdów, jak i kierowców. Zabawa była jednak znakomita, bo nie dość, że pogoda



dopisała idealnie, to jeszcze czekały nas niezaplanowane wcześniej atrakcje: na terenie ośrodka odbywały się bowiem w tym samym czasie, w piątek chrzciny, a w sobotę wesele i większość klubowiczów, jako ludzie wybitnie towarzyscy i eleganccy, szybko zintegrowała się z miejscową ludnością. Obyło się jednak bez tradycyjnych na tego typu wiejskich imprezach rozrób i bójek, mimo to wyjazd można uważać za wyjątkowo udany.

Lech Potyński

W opracowaniu Biuletynu brali udział: **Krzysztof Pedryc, Erwin Gorczyca, Lech Potyński, Grzegorz Mikulski, Maciej i Jan Pedryc**
Opracowanie graficzne: **Krzysztof Pedryc**

Skład i druk: **T. i T. Studio**
REKLAMA
nie tylko drukarnia...
PIASECZNO, ul. WARSZAWSKA 24, tel. 604 959 435

- ⇒ **TABLICE**
- ⇒ **SZYLDY**
- ⇒ **BANERY**
- ⇒ **KASETONY**
- ⇒ **DRUK: OFFSET, SITO**
- ⇒ **DRUK CYFROWY**

Spotkanie w Odrzykoniu.

To nie była klubowa impreza, lecz z racji dużej liczby klubowiczów przybyłych do Odrzykonia w dniach 15 - 19 października, warto o niej wspomnieć.

Czy była udana? Niech odpowiedzą ci, co byli. Ja bawiłem się dobrze pomimo organizacyjnych obowiązków, sprzątnięcia, czuwania i ogarniania wszystkiego. Dziękuję kolegom, którzy pomogli w chwilach, kiedy widzieli, że brakuje mi rąk i wszystkim, którzy przyjechali, aby się wspólnie bawić.

Dla mnie zaczęła się we wtorek i zakończyła również we wtorek, wraz z pierwszymi i ostatnimi gośćmi. Tygodynka!!! To zmusza do refleksji.

W ciągu dwóch dni zwiedzania okolicy udało nam się „zaliczyć” około 150 kilometrów okolicznych dróg, z czego część po Pogórzu, część po Beskidzie Niskim. Drobne awarie nękające kolumnę, zmusiły nas do zweryfikowania trasy (szczególnie w sobotę), lecz po rozmowach z uczestnikami śmiem twierdzić, że luźna atmosfera, bez kurczowego trzymania się zegara sprzyjała dobremu samopoczuciu.

Wizyta w Haczowie, Zyndranowej, Żarnowcu i Bóbrce gdzie znajdują się interesujące obiekty warte poznania (o znanym wszystkim zamku odrzykońskim nie wspomnę) stanowiła kolejne etapy naszej trasy, a piękna pogoda znowu pokazała, że z zakończeniem sezonu warto czekać do drugiej połowy października. Drugi aspekt spotkania, bardziej towarzyski, nawiązał do najlepszych imprez Oldtimera w Woli Michowej i Jaworcu.

Jako organizator jesiennych spotkań, zwanych Bieszczadami, miałem już wątpliwości, czy impreza się nie zużyła szczególnie po ostatniej 10 osobowej frekwencji w Jaworcu 2005 ale widzę, że jeszcze chyba nie i mam nadzieję, że będzie kontynuowana.

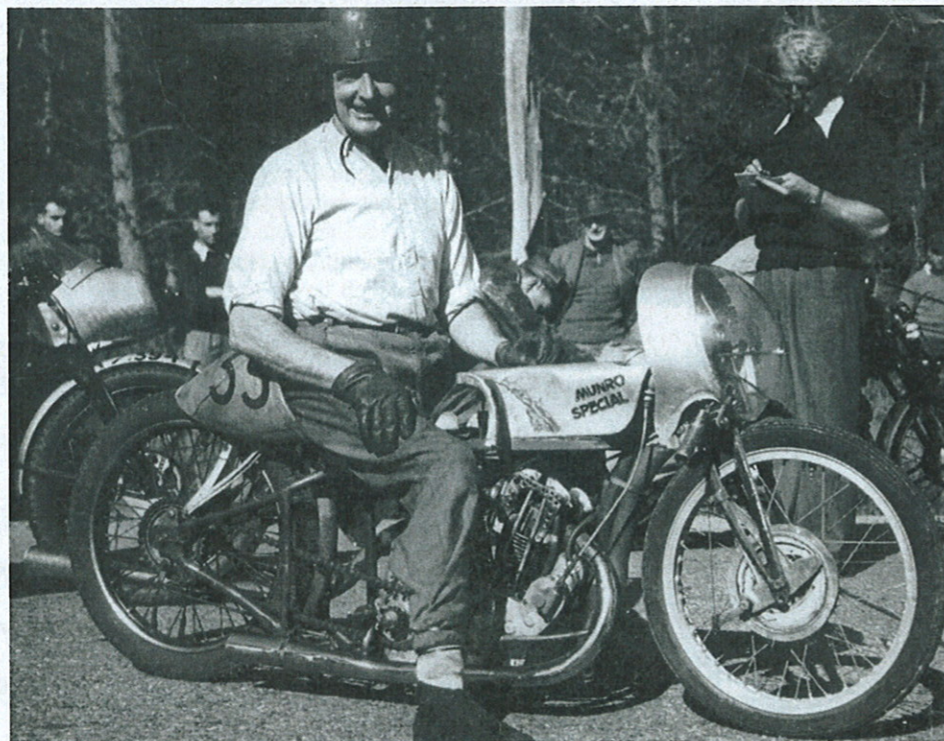
Erwin Gorczyca

Demon prędkości Berta Munro

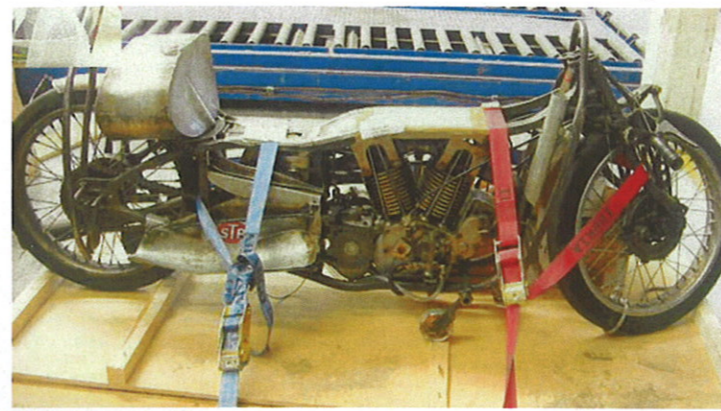
Bert Munro pochodził z Nowej Zelandii. Nikt nigdy nie znalazł racjonalnego wytłumaczenia jego życiowej misji, jaką było zbudowanie motocykla osiągającego prędkość ponad 300 km/h. Munro znalazł pomocnika w osobie Sama Pierce'a, który zapewnił nowozelandzkiemu demonowi prędkości niezbędną pomoc techniczną i miejsce do budowy wymarzonego motocykla. Bert rozpoczął swój projekt w latach 20-tych, kiedy to maksymalna prędkość jego nowego Indiany Scouta 600 cc wynosiła 87 km/h. Munro wpadł na pomysł jak zwiększyć prędkość motocykla i każdego następnego roku podnosił ją o kilka kilometrów. W latach 60-tych, będąc już dziadkiem, ogłosił znajomym i rodzinie, że zamierza przetestować motocykl na słonym jeziorze Bonneville w stanie Utah.

W 1962 roku pojemność silnika urosła do 850 cc, został on przerobiony na górnozaworowy i Bert osiągnął na nim prędkość 261 km/h. Następnego roku pojawiły się problemy z uszkodzonym korbowodem, ale już w roku 1964 Munro rozpędził swoją "raketę" do 296 km/h. Do roku 1966 zwiększył pojemność silnika do 920 cc, ale prędkość maksymalna spadła do 270 km/h. Raz jeszcze Bert przebudował silnik, powiększając pojemność do 950 cc.

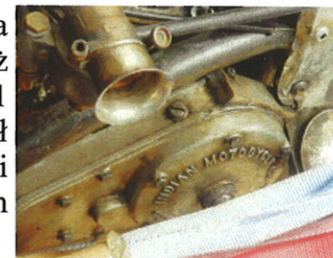
"Cygaro" Munro'a stało się symbolem jego poświęcenia i wytrwałości. Specjalne tłoki zostały odlane w formie z piasku, który pochodził z plaż Nowej Zelandii. Bert zaprojektował 4-krzywkowy system zaworowy i sprzęgło z siedemnastu tarcz. Korbowody były wyrzeźbione z osi traktora firmy Caterpillar. Na corocznej imprezie wyścigowej w Bonneville, w 1967 roku, Bert Munro ustanowił nowy rekord przejeżdżając trasę w obie strony. Przeciętą prędkość wynosiła 295,44 km/h. W wyścigu kwalifikacyjnym ustanowił rekord najwyższej prędkości osiągniętej jak dotąd na Indianie (305,88 km/h).



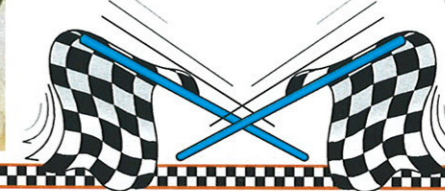
Cel został osiągnięty i "cygaro" przeszło na emeryturę. Dean Hensley, historyk motocyklowy i entuzjasta Indiana, pozyskał motocykl Munro'a rok po ustanowieniu rekordu. Jego przyjaciel Steve Huntzinger, odrestaurował wyścigówkę do stanu muzealnego. Znalazła ona miejsce na postumencie w pokoju jadalnym Deana. Tam też stoi do dziś pod opieką brata Deana, Toma. Wsparcie, jakiego Dean Hensley udzielał entuzjastom zabytkowej motoryzacji, uczyniło go znaną postacią w świecie motocyklowym.



Setki przyjaciół stawiło się na jego pogrzebie. Miała również miejsce "salwa honorowa" z 21 Indianów. Za trumną podążał kondukt starych motocykli i wszyscy byli zgodni, że Dean byłby tym zachwycony.

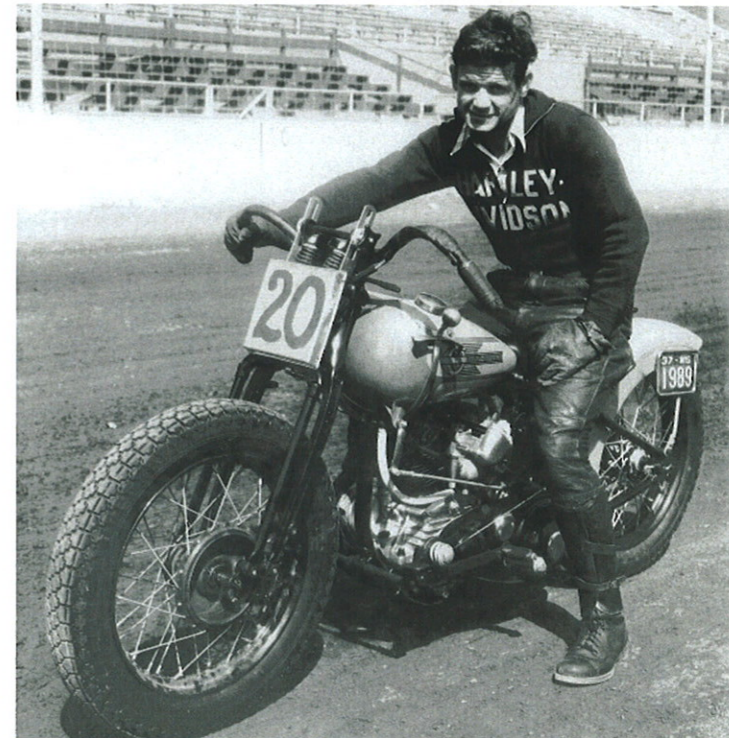


Opracowali:
Jan & Maciej Pedryc



ŻEGNAMY SEZON 2006!

Organizowanie imprez motocyklowych we wrześniu, w polskich warunkach klimatyczny, zawsze wiąże się z pewnym ryzykiem. Od kilku lat, można bowiem w tym czasie spodziewać się zarówno upałów powyżej 20°C i pogody śródziemnomorskiej, jak i porannych przymrozków połączonych z jesienną pluchą. Na szczęście tym razem Aura obeszła się z nami bardzo łagodnie, pogoda była wręcz idealna dla podróżowania motocyklami. Po raz pierwszy, organizatorami klubowego "zakończenia sezonu" byli koledzy z Radomia, którzy okolice Skarżyska Kamiennej, Starachowic i Kielc znają jak własną kieszeń. Na campingu w Nowej Słupi (tam wyznaczono bazę rajdu) - niewielkiej miejscowości leżącej nieopodal Starachowic i Skarżyska Kamiennej, w dniu 22 września pojawiło się więc kilkanaście zabytkowych Indianów i Harleyów. Czerwonoskóre barwy dumnie reprezentował Indian Chief, należący do prezesa klubu Krzysztofa Pedryca, a jego świtę stanowiły "małe" Indiany Scouty. Drużyna spod znaku H-D stawiła się w znacznie liczniejszym gronie, pojawiły się bowiem takie maszyny jak VL 1200, Electra Glide, Hydra Glide i oczywiście kilka najpopularniejszych w naszym kraju zabytkowych Harasów WLA, zarówno w wersji militarnej jak i cywilnej. Rajd można nawet uznać za międzynarodowy, bo z Białorusi przyjechał (na kołach!) Kostia Drobot, na swoim Knuckleheadzie i on z pewnością pokonał na tej imprezie najdłuższą trasę dojazdu, chociaż Rysiek Mazurek z Białegostoku też nie miał wiele bliżej. Organizatorzy rajdu postawili przed uczestnikami dosyć ambitne zadanie, bo trasa jednodniowego rajdu wynosiła znacznie ponad 100 km, w dodatku zafundowano nam ambitną pieszą wycieczkę - trzeba było wdrapać się na Święty Krzyż - najwyższą okoliczną górę. Tego samego dnia zwiedzaliśmy także Muzeum Orła Białego w Skarżysku-Kamiennym, Opactwo Cysterskie w Wąchocku, oraz zaliczyliśmy fatalną, kilkunasto-kilometrową, wyjątkowo wyboistą i nieprzyjemną drogę prowadzącą do polany Wykus gdzie znajduje się symboliczny szaniec majora "Ponurego" - jednego z ostatnich polskich partyzantów. Po tak ambitnym programie, do bazy rajdu wracaliśmy już zdecydowanie po zmroku. Mimo, że zdecydowana większość maszyn pod troskliwą opieką, przeżywa swoją drugą (a może nawet trzecią?) młodość, więc ewentualne awarie nikogo by nie dziwiły, to wszystkie maszyny przejechały trasę bez najmniejszych problemów. Jak to bywa zwykle na imprezach "Oldtimera" wszelkiego rodzaju konkursy sprawnościowe nie były zaplanowane i nie odbyły się, bo już samo dojechanie z różnych miejsc Polski na kołach tak leciwymi maszynami dobitnie świadczy o sprawności zarówno pojazdów, jak i kierowców. Zabawa była jednak znakomita, bo nie dość, że pogoda



dopisała idealnie, to jeszcze czekały nas niezaplanowane wcześniej atrakcje: na terenie ośrodka odbywały się bowiem w tym samym czasie, w piątek chrzciny, a w sobotę wesele i większość klubowiczów, jako ludzie wybitnie towarzyscy i eleganccy, szybko zintegrowała się z miejscową ludnością. Obyło się jednak bez tradycyjnych na tego typu wiejskich imprezach rozrób i bójek, mimo to wyjazd można uważać za wyjątkowo udany.

Lech Potyński

W opracowaniu Biuletynu brali udział: *Krzysztof Pedryc, Erwin Gorczyca, Lech Potyński, Grzegorz Mikulski, Maciej i Jan Pedryc*
Opracowanie graficzne: *Krzysztof Pedryc*

Skład i druk: **T. i T. Studio**
REKLAMA
nie tylko drukarnia...
PIASECZNO, ul. WARSZAWSKA 24, tel. 604 959 435

- ⇒ TABLICE
- ⇒ SZYLDY
- ⇒ BANERY
- ⇒ KASETONY
- ⇒ DRUK: OFFSET, SITO
- ⇒ DRUK CYFROWY