



ZABIERZCIE SWOJE PSY

Propozycja Mongolii była kusząca, ale i ryzykowna. Mieliliśmy świadomość, że im dłużej będziemy analizować zagrożenia i odkładać termin wyprawy, tym trudniej będzie wyruszyć.

Marek: Każdy czytał relacje z wyjazdów motocyklowych w świat. Mieliliśmy też spore doświadczenie w takich wyprawach. Dlaczego tym razem nie mielibyśmy pojechać naprawdę daleko? W sumie od pomysłu do wyjazdu minęły dwa miesiące.

Rafał: Miałem stare enduro (Honda Baja XLR 250), które ze względu na niewielką pojemność silnika i wiek kompletnie nie nadawało się na tak daleką wyprawę. Dokonałem zatem zamiany na Yamahę TT 600 R. W terenie jest doskonała, czuję się na niej pewnie. Motocykl ten nie ulega większym awariom, nie ma katalizatora ani innych poważniejszych urządzeń, które mogłyby się zepsuć. Każda benzyna, którą wlejesz, jest OK.

Marek: Jechałem na Kawasaki KLE 500. Świetnie sprawdza się na asfalcie i drogach gruntowych, i to nawet wtedy, gdy jest nieźle obciążony bagażami. Chodziła mi po głowie zmiana motocykla przed Mongolią. Może jakiś KTM lub Yamaha? Jednak ten już znałem, zjeździłem na nim kawał świata. Zmianę uznałem za niepotrzebny wydatek. I nie żałuję. Motocykl doskonale sobie radził na stepach i piachach Mongolii. Wiedziałem jednak, że gdybym wywinął or-

ła, to wszystkie plastiki lecą, a ich wymiana to kilka tysięcy złotych w plecy.

Rafał: Na asfalcie zazdrościłem Markowi. Jego silnik mimo porównywalnego obciążenia nie męczył się jak mój przy 120 km na godzinę. Ponadto Marek miał skuteczne owiewki, miękkie siedzenie, a ja musiałem się oswajać ze swoim twardym zawieszeniem. W końcu jednak przyzwyczaiłem się do bólu tyłka. Mówiłem sobie, że boli jak wczoraj i przedwczoraj.

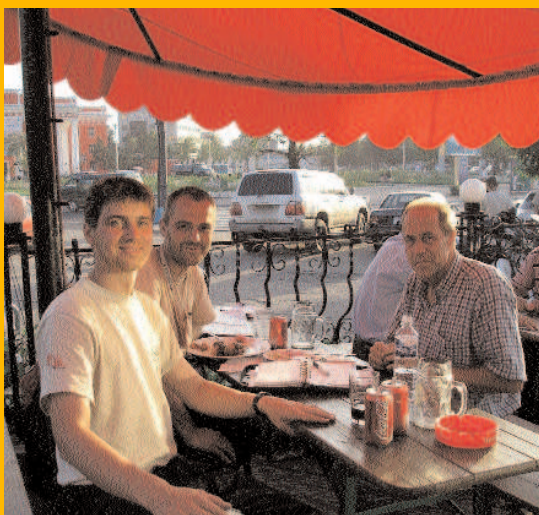
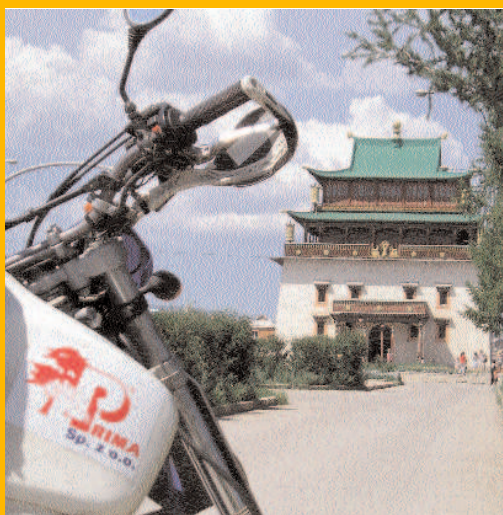
Marek: Z kolei Rafała był idealny do jazdy w terenie. Zjeżdżając z asfaltu, zdecydowanie zmieniałem styl jazdy na wolniejszy, bardziej ostrożny. I mimo to na większych muldach motocykl czasami szurał osłoną silnika, a Rafał gnał. Czasami zresztą przesadzaliśmy z prędkością. Ścigaliśmy się, ale nawet nie nawzajem, tylko sami ze sobą. Jeszcze odkręcić manetkę, jeszcze się sprawdzić. Rafałowi nieźle to wychodziło. Niektóre poprzeczne rowy które



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Prawie jak na wielopasmowej
autostradzie. Prawie...

mnie zatrzymywały, pokonywał na pełnym gazie, przelatując nad nimi.

Ostatnie przygotowania

Rafał: Kiedy już był drugi motocykl, trzeba było maszyny przysposobić do wyjazdu. Nie robiliśmy jednak większych przeróbek, poza stelażami (bardzo solidne zrobili nam we Wrocławiu) i wyjściem 12 V do GPS. Dodatkowo w swoim motocyklu wymieniałem oryginalny (10 l) bak na większy - (20 l Accerbisa).

Marek: Uczestnicy wcześniejszych wypraw przestrzegali, że w Mongolii są bardzo duże problemy z ogumieniem. Niektórzy zmieniali opony kilka razy dziennie. Dlatego my też zaopatrzyliśmy się w dodatkowe opony, pancerne dętki i mnóstwo łałek. Na szczęście, choć nikt nam nie wierzy, żadnej gumy nie złapaliśmy.

Rafał: Poprzednie wyprawy popełniły błąd, bo zabierały opony crossowe, bardzo

miękkie i podatne na przebicia na ostrych skałach i kamieniach, których jest mnóstwo na stepach i pustyniach Azji. Ścierają się też szybko na asfalcie. My wybraliśmy opony szosowo-szutrowe, twardsze, które w połączeniu z dętkami typowo crossowymi okazały się strzałem w dziesiątkę.

Marek: Wzięliśmy też sporo zapasowych części i innych drobiazgów, które mogłyby się przydać do usunięcia ewentualnej awarii. W Rosji wszystko można dorożyć, bo prawie każdy facet ma tam warsztat. Natomiast w Mongolii nie ma nic takiego. Trzeba by wracać na jednym motocyklu albo pieszo. Na szczęście przydała się tylko taśma klejąca do wzmocnienia przedniej lampy w Rafała motorze.

Od świtu do zmierzchu

Rafał: Trasa do Mongolii biegła przez malownicze krajobrazy Ukrainy, przemysłowe rejony zachodniej Rosji i bezkresne prze-

strzenie Syberii. Wieźliśmy ze sobą cały sprzęt biwakowy. Noce postanowiliśmy spędzać w namiocie, a jedzenie przygotowywać na ogniskach. Dla mnie to było wyzwanie, bo nie przerabiałem w dzieciństwie etapu harcerskiego. Z powodu wielkości namiotu myślałem pierwszej nocy, że mam klaustrofobię, o której do tej pory nie wiedziałem.

Marek: Na nocleg planowaliśmy oddalenie się 15 km od drogi, dla bezpieczeństwa zaszywanie się w niewidocznym miejscu. W praktyce czasami odjeżdżaliśmy tylko kilkadziesiąt metrów. Dalej przejazdu broniły bagna. Pierwszej nocy staraliśmy się schować jak najwięcej rzeczy z motocykla do namiotu. Żałowaliśmy, że nie mamy drugiego namiotu na motocykle. Potem z każdym kolejnym dniem coraz więcej sprzętu zostawało na zewnątrz. Spaliśmy na kurtce, kasku. I przy drogach. Zatrzymaliśmy się tam, gdzie zastała nas noc.

Choć nikt nam nie wierzy, w całej podróży nie złapaliśmy żadnej gumy

Rafał: Mimo przedwyjazdowych deklaracji, że będziemy jeździć od świtu do zmierzchu, nie wstawaliśmy zbyt wcześnie. Dlatego staraliśmy się jechać jak najdłużej. Kiedy szukaliśmy miejsca na biwak, było już ciemno. Na dalekiej Syberii kilka razy się na tym przerobiliśmy. Na grząskim terenie lub na bagnach, którym w ogromnych ilościach towarzyszą gigantyczne komary, nie ma jak rozbić namiotu. Było zatem i tak, że do 2 w nocy zjeżdżaliśmy na prawo i lewo, świecąc światłami i szukając miejsca, gdzie moglibyśmy się przespąć.

Marek: Właściwie każdy dzień był podobny do poprzedniego i następnego – trzeba było wsiąść na motocykl i jechać, jechać, jechać. Przerwy robiliśmy na zdjęcia, tankowanie i jedzenie w przydrożnych barach. Wtedy też rozmawialiśmy. Motocykl ma tę niesamowitą zaletę, że można się na nim wyciszyć. Po zatrzymaniu dzieliliśmy się wrażeniami z jazdy. Rozmawialiśmy, co się zdarzyło przed 2-3 godz. i śmialiśmy się, gdy nagle obaj zaczęliśmy mówić o samochodzie, który mijał nas kilka godzin wcześniej. 15 tys. km jechaliśmy praktycznie osobno.

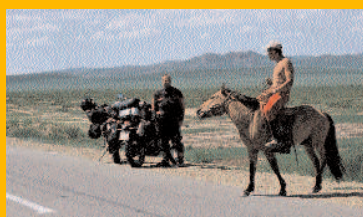
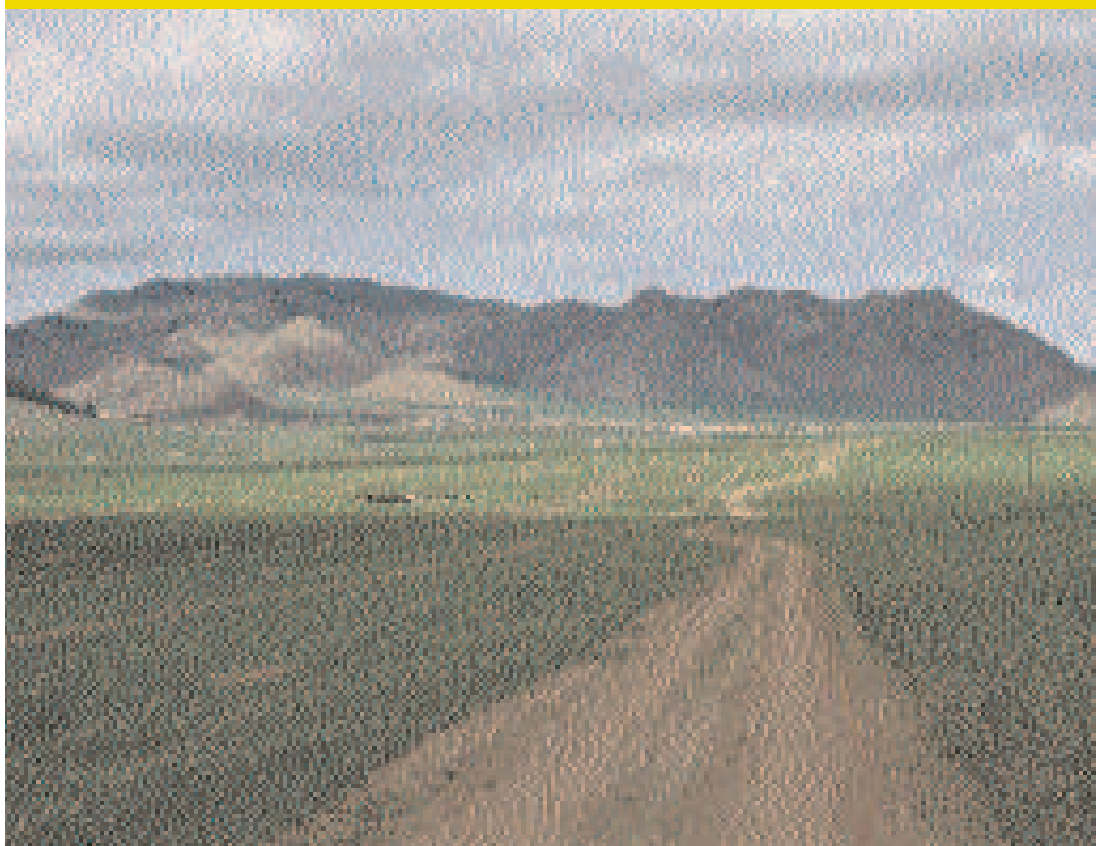
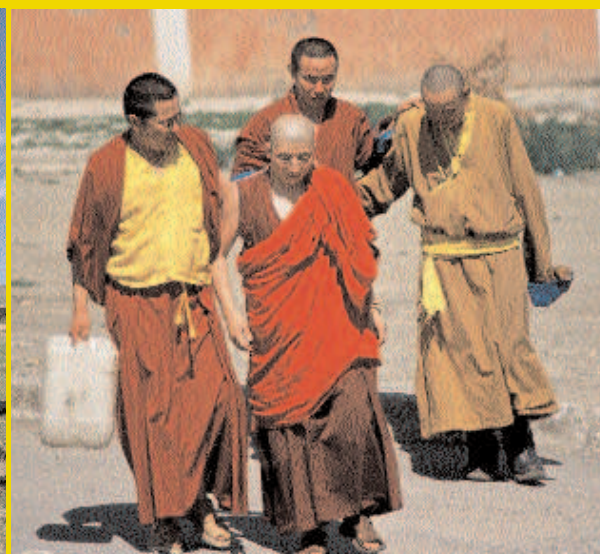
Rafał: Na wysokości Uralu nauczyliśmy się już posługiwać językiem migowym. Byliśmy w stanie wytłumaczyć sobie większość rzeczy, które były nam potrzebne - gdzie popatrzeć, co się dzieje, zatrzymać, jedziemy, kiedy jedzenie lub 5 min na odpoczynek, kiedy przejechaliliśmy 100 km.

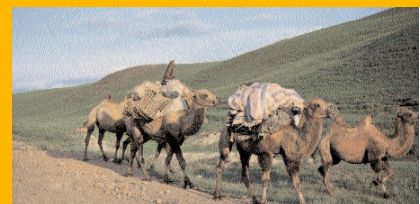
Wot eto romantika

Marek: Przed wyjazdem przestrzegano nas przed milicją ukraińską i rosyjską. Znamy, gdy dowiedzieli się, gdzie się wybieramy, to podliczyli, że na samej Ukrainie wydamy po 150 hrywien na łapówki. Nic nie zapłaciliśmy. Milicja zatrzymywała nas kilka razy, ale z ciekawości. Odpowiadaliśmy na te same pytania - jaką pojemność mają motocykle, maksymalną prędkość, ile palą i ile kosztują.

Rafał: Milicjanci pytali nas też, po co jedziemy do Mongolii. Nie wiedzieliśmy, jak to wytłumaczyć ludziom, którzy byli tam tylko jako żołnierze. Jeden sam sobie wyjaśnił, że jedziemy oglądać barany. Kolejny stwierdził: - wot eto romantika. Dwóch facetów jedzie razem do Mongolii, bardzo romantyczne...

Marek: W Irkucku poznaliśmy wicekonsula generalnego, który bardzo ciepło nas przyjął i zaprosił na uroczystość w Wierszynie, polskiej wiosce na Syberii. Zmiana planów zajęła nam tylko kilka sekund. Wierszyna to wioska zamieszka-





li prawie połowa całej Mongolii. Chaos na ulicach przypomina miasta Dalekiego Wschodu. Światła zielone i czerwone to jedynie zalecenie. Każdy jedzie w inną stronę. Obowiązuje tam jedna prosta zasada - „nie daj się trafić”. Dlatego mamy mało zdjęć, bo walczyliśmy o życie, zamiast je robić.

Rafał: Mongolia jest bogata w złoża naturalne, które jednak nie są eksploatowane. Kraj nie ma bowiem pieniędzy ani technologii. Nie proszą sąsiadów o pomoc, bo mają uraz do Chin i Rosji. W historii albo jedni, albo drudzy ich atakowali. Tylko Dżingis Chan zrobił sobie stolicę w Pekinie. Teraz każdy jego potomek musi przynajmniej raz wspomnieć chana - w zdaniu, którego nie rozumiesz. Powoli też odradza się jego kult, wypierając pomniki Lenina.

Marek: Na powierzchni ok. 1500 tys. km kw. żyją tylko dwa miliony ludzi. Dlatego jedzie się tam jak po jednym wielkim odludziu. Nie jest ono nawet pocięte drogami asfaltowymi - w całym kraju jest ich może z 500 km, prowadzą z granic do stolicy. Od 15 lat budują też nową drogę. Ma już ok. 150 km. Świeżutki asfalt i ze dwa samochody. Wszyscy jeżdżą obok z przyzwyczajenia. W starym asfalcie są takie dziury, że jazda nie jest niebezpieczna ani wygodna.

Rafał: W bezkresnej przestrzeni drogi się schodzą i rozchodzą. Wybierasz więc punkt na horyzoncie i jedziesz w jego kierunku. Raz droga wyprowadziła Marka na solidną kałużę. Jechałem obok. Widziałem, jak Marek odkręca manetkę, by mu nie zgaść silnik, ale nie mogłem uciec. Cała woda z kałuży spadła na mnie. Między mongolskimi miejscowościami jest do kilkuset kilometrów odległości. Dlatego ciągle obecny był stres związany z paliwem. Najczęściej dostępna jest benzyna 76-oktanowa. W stolicach ajmaków (takie nasze województwo) co 700-800 km pojawia się też 92-oktanowa, którą łączyliśmy do motocykli, bo na 76 pojechalibyśmy raczej niedaleko. Przez to konieczne było powiększenie baków i zabranie kanistrów. Marek zabierał 35 l (20 w kanistrze), ja - 30 l (10 w kanistrze). Na tym można było bezpiecznie przejechać ok. 500 km, bo motocykl w takim terenie pali 5-6 l.

Nie jest jednak łatwo uzupełnić bak w Mongolii. Tam jest ciągły kryzys energetyczny. Raz zatrzymaliśmy się w Murunie. Na pierwszej stacji była 92, ale miejsce nam się nie spodobało. Na następnej stały dwa dystrybutory, ale właściciel powiedział, że nie wleje nam paliwa. Pisaliśmy petycją na piasku, by się dogadać, ale nie chciał sprzedać. Wróciliśmy do tej brzydkiej stacji, ale tam też kobieta odmówiła sprze-

dania. Potem jeszcze jedna. W końcu tubylcy pokierowali nas na stację między jurta-
mi. Okazało się, że w całym miasteczku nie było prądu, a tam był agregat, dzięki któremu mogli nam sprzedać benzynę.

Miednica pełna flaków

Marek: Pierwszej nocy kilkadziesiąt kilometrów za granicą zatrzymaliśmy się nad rzeką. Przez całą podróż stosowaliśmy zasadę, że jeden się myje, a drugi pilnuje sprzętów. Rafał po kąpieli gadał z Mongołami. Potem zaczął krzyczeć do mnie, że załatwił żarcie, grillu. Mina nam jednak rzredła, jak zobaczyliśmy miednicę pełną flaków i baraniego mięsa z sierścią.

Rafał: Staraliśmy się rozbijać namiot w miejscach odludnych, gdzie nie było widać jurt. Mimo to każdego ranka budził nas Mongoł. Uknuła została kolejna zasada: jeden śpi, a drugi wychodzi i rozmawia z porannym przybyszem.

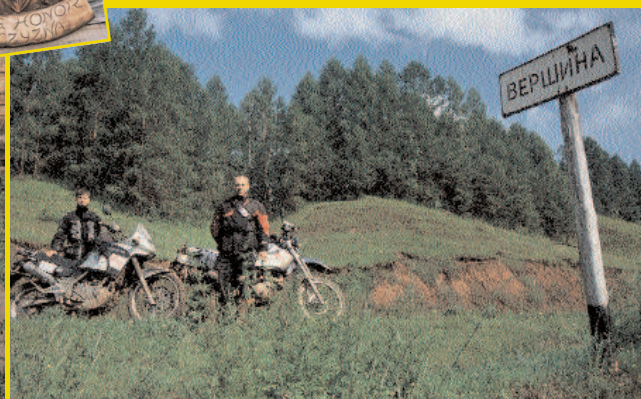
Raz gość domyślił się, że są dwie osoby, bo stały dwa motocykle. Mimo iż była szósta rano i moja kolej, Marek długo już nie pospał. Musiał również wyjrzeć z namiotu. Na początku Mongoł chciał wyludzić zega-

W Mongolii tankowanie stanowi poważny problem. Tam jest ciągły kryzys energetyczny

rek. Udawaliśmy jednak, że nic nie rozumiemy. Śmiał się z nas, że nie możemy zrozumieć prostego gestu: chcę zegarek. Potem wziął kartkę i zaczął spisywać numery rejestracyjne. Pomyśleliśmy, że to może strażnik parku albo rezerwatu. On jednak chciał nam pomóc. Narysował mapkę dojazdu nad jezioro Huvsgul. Cała droga wyszła mu linią prostą. Na koniec zamazał wszystko i zabrał kartkę. W prezencie dostał pasek ściągający bagaże - przywiązał nim konia. Zaprosił nas też na imprezę do swojej jurty, ale po doświadczeniach z baraniną odjechaliliśmy szybko w drugim kierunku.

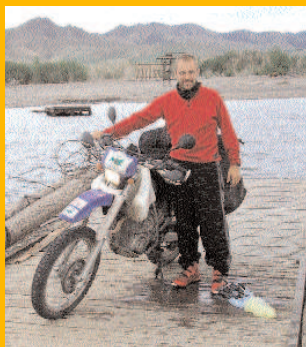
Marek: Innym razem, gdy szukaliśmy noclegu, wyskoczyły głodne olbrzymie pasterskie psy. Ostrzegano nas przed nimi. Wiedzieliśmy, że nie należy rozbijać się w pobliżu osad, bo ich dzikie watahy mogą nas zaatakować. Tam jest tak od zawsze, nawet „dzień dobry” po mongolsku w wolnym tłumaczeniu znaczy „zabierzcie swoje psy”. Zatem kiedy usłyszałem przeraźliwe szczekanie psów, jedyną myślą było: zwiewaj. Naprawdę nie obchodziło mnie nic więcej. Odkręciłem gaz na maksa i uciekałem.





XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

NIE BYLIŚMY SAMI

Wyprawa została zorganizowana w ramach Warszawskiego Klubu Turystki Samochodowej „Penetrator”, do którego Rafał i Marek należą od lat. Penetrator jest stowarzyszeniem mającym na celu popularyzowanie przedsięwzięć o charakterze turystycznym, społecznym i sportowym. Od 1997 roku organizuje transporty humanitarne, wyprawy i ekspedycje; startuje w rajdach samochodów terenowych i motocykli enduro. Obszarem dotychczasowych zainteresowań była Europa Środkowo-Wschodnia i Azja. Działalność członków stowarzyszenia wiele razy

spotkała się z uznaniem takich instytucji jak: Kancelaria Prezydenta RP, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów oraz senackiej fundacji Pomoc Polakom na Wschodzie. Nasze dotychczasowe działania relacjonowały: TVP, TVN, polskie kanały regionalne, Publiczna Telewizja Federacji Rosyjskiej, Program III PR, „Gazeta Wyborcza” oraz gazety branżowe, takie jak „Off-Road PL” i „Żołnierz Polski”. Na stronie internetowej www.penetратор.waw.pl można zarówno zapoznać się z działalnością klubu, przeczytać relację z innych wypraw, jak i obejrzeć fantastyczne zdjęcia.

Rafał: Marek spokojnie wygrałby wtedy Paryż – Dakar. Była noc, światła niewiele rozświetlały. Ja zresztą w ogóle ich nie miałem. Lampa była przymocowana srebrną taśmą mocującą (jedną z najważniejszych rzeczy na wyjeździe!) i świeciła tylko na przednie koło. Na szczęście urwała się na amen dopiero na lotnisku. Wiedziałem, że psy gonią tylko pierwszego. Zastanawiałem się, co robić. Kiedy się jednak zmęczyły, to na widok drugiego światła uciekły.

Marek: Przygoda czekała nas również nad Selengą. Chcieliśmy się przeprawić przez rzekę. Rafał wjeżdżał na trap na barkę przewożącą podróżnych według wskazówek Mongołów. W ostatniej chwili coś się im poplątało, zaczęli mocno do siebie wykrzykiwać, Rafał się zdezorientował i spadł do wody z motocyklem. Tylko koła mu wystawały. Nie wiedziałem, co mam robić. Czy utrzymywać to na zdjęciach, czy ratować? Czy zalać się silnik? We czwórkę wyciągnęliśmy motocykl z wody. Po wstępnym osuszeniu rzeczy na barce okazało się, że silnik odpalił za pierwszym razem. Kiedy wpadł

do wody, to jeszcze błyskał światłami. To jednak odkryliśmy dopiero na zdjęciach po powrocie.

Z deszczu się śmialiśmy

Rafał: W Mongolii przejechaliśmy ponad 3 tys. km. Drogę z Irkucka do Moskwy pokonaliśmy samolotem. Do dziś zastanawiam się, jak nam się udało załatwić formalności związane z przewozem motocykli w taki sposób, że odnaleźliśmy je potem w Moskwie. Zwłaszcza że przyleciały innym samolotem, na inne lotnisko i lekko poturbowane.

Marek: Ostatnie 1600 km, które dzieliły nas od domu, postanowiliśmy przejechać naraz. Przypominało to trochę wyścig Le Mans, tylko że w naszym przypadku trwał 30 godzin. Nie mieliśmy już problemów sprzed ponad miesiąca, kiedy to zatrzymywaliśmy się co 100 km, żeby odpocząć. Nawet tyłki nas już nie bolały. Z deszczu, który spotkał nas przy wjeździe do Łotwy, tylko się śmialiśmy.

Rafał: Po wjeździe do Polski ostatni raz na tej wyprawie sprawdziliśmy ciśnienie w oponach, naciągnęliśmy i nasmaro-

waliśmy łańcuchy. Zresztą u mnie nie było już czego naciągać. Regulacja się skończyła, a łańcuch mimo to prawie szorował o asfalt. To był też i jego koniec. W sumie przybyliśmy ok. 21 tys. km (w tym ok. 6 tys. samolotem), schudliśmy po 10 kg, spaliliśmy ok. 1650 l paliwa, zużyliśmy pół kostki mydła, 6 l oleju, dwa filtry powietrza, osiem puszek smaru do łańcucha, trzy świece zapłonowe, po jednym komplecie opon, a ja dodatkowo cały zestaw napędowy w TT-ce. Za to nie mieliśmy niebezpiecznych przygód, nikt nas nie chciał napisać i okraść, nie złapaliśmy żadnej gumi i nie mieliśmy problemów z naszymi maszynami.

Marek: Kiedy dotarliśmy do garażu, w którym parkujemy, zostaliśmy bardzo miło zaskoczeni. Mimo późnej pory nasze rodziny i przyjaciele, którzy wspierali nasze przygotowania do wyprawy i cały czas nam kibicowali, zgotowali nam fetę powitalną. Był szampan, brawa. Tylko my czuliśmy się jakoś dziwnie i nieswojo. To już był koniec naszych przygód. Radość ze spotkania z bliskimi przesłaniała żal, że jutro nie mamy dokąd jechać...