

WORLD SKI AWARDS
WINNER
2020
Poland's Best Ski Resort 2020

TATRY
SUPER SKI

KOTELNICA
BIAŁCZAŃSKA

Happy Holidays!

15 km tras zjazdowych
5 km tras biegowych

TATRY
SUPER SKI

Posługiwanie się kartą jest równoznaczne z zapoznaniem się z wszystkimi regulaminami Ośrodka Narciarskiego Kotelnica Białczańska Sp. z o.o. Using the card is tantamount to becoming acquainted with all regulations of the Ski Center.

Kup karnet online

Ośrodek Narciarski
Kotelnica Białczańska Sp. z o.o.
ul. Środkowa 181B 34-405 Białka Tatrzańska
telefon: (18) 265-41-33
e-mail: bok@bialkatatrzańska.pl
www.bialkatatrzańska.pl

NR 99 (6/2021)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

ROZMOWA Z WITOLDEM RYCHŁOWSKIM
O ZWIĄZKU KYŪDŌ ZE SZTUKĄ NEGOCJACJI
I PROWADZENIA SAMOCHODU

LUDZIE

SUBARU POWSTAŃCA WARSZAWSKIEGO:
HISTORIA CZEKA NA DOBRE ZAKOŃCZENIE

PODRÓŻE

25. SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY,
CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ. 2/

GRUDZIEŃ 2021

ISSN 1897-1989

12 >

9 771897 198101



POŁĄCZENIE IDEALNE



**Korzystasz z systemu
Android Auto lub Apple CarPlay
w swoim samochodzie?**

Połącz się z aplikacją TOK FM i słuchaj radia na żywo.
Wygodnie, bezpiecznie, gdziekolwiek jesteś.

**Wypróbuj TOK FM Premium
przez 3 miesiące za darmo.**

Zyskaj dostęp do ponad 200 audycji i cykli tematycznych TOK FM
o różnorodnej tematyce, Radia TOK + Muzyka oraz podcastów i seriali,
których nie usłyszysz na antenie.

Aktywuj kod **SUBARU**
na tokfm.pl/aktywuj



Czytelnikom Magazynu „Plejady”, wszystkim naszym
Klientom, Partnerom i Sympatykom marki Subaru
życzymy radosnych i bezpiecznych Świąt Bożego
Narodzenia, a w nadchodzącym Nowym Roku
długich zielonych światła i szerokich horyzontów.

Zespół Subaru Import Polska

AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

10 GORZKO-SŁODKIE ZAKOŃCZENIE SEZONU

ROZMOWY

16 ROZMOWA Z WITOLDEM RYCHŁOWSKIM
O ZWIĄZKU KYŮDŌ ZE SZTUKĄ NEGOCJACJI
I PROWADZENIA SAMOCHODU

LUDZIE

34 SUBARU POWSTAŃCA WARSZAWSKIEGO:
HISTORIA CZEKA NA DOBRE ZAKOŃCZENIE

PODRÓŻE

38 25. SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY,
CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ. 2/

MULTIMEDIA

44 SUBARU ESHARE

HISTORIA

48 SKRZYDLATE GWIAZDY

NASI PARTNERZY

52 WIELKI POWRÓT

PRZEPISOWO

58 UCZESTNICZY RUCHU DROGOWEGO PYTAJĄ –
EKSPERT ODPOWIADA /CZ. 2/

FANPAGE

64





SUBARU SOLTERRA WYRUSZA W DROGĘ KU ELEKTRYCZNEJ PRZYSZŁOŚCI MOTORYZACJI

Podczas szczytu COP 26 w Glasgow 24 państwa (w tym Polska), 39 miast i regionów oraz 6 producentów samochodów złożyło odważną deklarację, że od 2035 roku nie będzie pozwalać na rejestrację i oferowanie aut z silnikami spalinowymi. Dla innych datą graniczną ma być rok 2040. To czas tylko pozornie odległy. Subaru już dziś wyrusza ku tej przyszłości przelomowym w swojej historii modelem Solterra. Solterra – pierwszy elektryczny samochód Subaru – zadebiutował 10 listopada. Tak ważny model, kluczowy dla przyszłości marki, prezentował osobiście Tomomi Nakamura, dyrektor generalny Subaru Corporation. Kilka dni później samochód został przedstawiony szerokiej publiczności podczas Los Angeles Motor Show.

Aby firma taka jak Subaru mogła skutecznie wypełniać swą misję w dynamicznie zmieniającym się świecie,

potrzebna jest współpraca z partnerem, który pozwoli zachować tożsamość i rozwinać własne mocne strony. Dla Subaru takim partnerem jest Toyota. Współpraca obu koncernów zaczęła się w 2005 roku. Trzy lata później podpisano porozumienie o współpracy w dziedzinie rozwoju i produkcji. W 2012 roku pojawiły się dwa pierwsze, wspólnie opracowane, nowe modele – Toyota GR 86 i Subaru BRZ, a w 2018 roku we współpracy z partnerskim koncernem powstał pierwszy model hybrydowy Subaru – Crosstrek Hybrid. Rok później firmy porozumiały się w sprawie aliansu kapitałowego i rozwoju nowej platformy dla pojazdów elektrycznych. „Obie strony wniosły swoje mocne strony i w przyjaznej rywalizacji inżynierowie byli w stanie stworzyć naprawdę dobry samochód z doskonałym napędem elektrycznym” – podkreślał Tomomi Nakamura.

Celem zdobycia uznania zdefiniowano cztery najważniejsze ich oczekiwania. Według Daisuke Ono, szefa projektu Solterra w dziale planowania Subaru, są nimi: przyjazność dla środowiska – by zadbać o komfort życia także przyszłych pokoleń; normalność – by samochód mógł być użytkowany bez ograniczeń, tak jak zwykle; niezwykłość – by miał cechy, które pozwolą oderwać się od monotonii i doświadczyć czegoś nowego; wyrazistość – by posiadać auto, które oferuje takie prowadzenie, jakiego się pragnie, i które określa, kim jest jego właściciel.

Temu ostatniemu oczekiwaniu daje wyraz nie tylko styl, podkreślany przez heksagonalny grill, wyrażający energię i wydajność napędu elektrycznego, oraz mocno zarysowane nadkola, podkreślające siłę SUV-a i dynamikę napędu na obie osie (oferującego znane z obecnych modeli funkcje, takie jak tryb jazdy X-Mode). To także trzy tryby jazdy,

określające reakcję napędu na ruch pedału przyspieszenia, możliwość kontroli efektywności hamowania regeneracyjnego i przednie reflektory o kształcie litery C, wykorzystujące wielopunktowe, LED-owe światła mijania (po raz pierwszy w Subaru). Niezwykłość wyrażają nowatorskie funkcje, takie jak automatyczny tryb parkowania czy współpracujący ze smartfonem multimedialny system pokładowy z 12,3-calowym ekranem w cienkiej, centralnej konsoli, aplikacje umożliwiające zdalną komunikację z autem czy też doskonała dynamika przyspieszenia już od najniższych prędkości (rzecz charakterystyczna dla napędu elektrycznego). Oczekiwaniu normalności zadość czynią m.in. takie cechy jak pojemny bagażnik z podłogą na poziomie progu, komfortowe wnętrze z powiększoną przestrzenią na nogi pasażerów (to efekt nowej architektury związanej z typem napędu) i wszystkie cechy, które mieszczą się w pojęciu „peace

of mind” – poczucia spokoju podczas jazdy. Warto w tym miejscu wskazać na bezpieczną konstrukcję, w której umieszczona pod podłogą kabiny bateria jest elementem struktury pojazdu (co gwarantuje podwyższoną sztywność całej konstrukcji), i znane w Subaru systemy bezpieczeństwa czynnego. To także duża pojemność baterii napędu (według wstępnych danych dla rynku japońskiego – 71,4 kWh) oraz jej trwałość – nie mniejsza niż 10 lat. Uzupelnienie zapasu energii ułatwia złącze szybkiego ładowania – nawet z mocą do 150 kW, pozwalające w ciągu 30 minut naładować baterię do poziomu 80%.

Dbłość o przyszłość kolejnych pokoleń to naturalna cecha samochodów z napędem elektrycznym. Model Solterra, dla którego bazą jest e-Subaru Global Platform – platforma opracowana wspólnie z inżynierami Toyoty, wykorzystuje kompaktowe zespoły napędowe eAxe. Sam napęd nie wystarczy

jednak do tego, by samochód był przyjazny dla środowiska. W Subaru Solterra decydują o tym także technologie użyte do kontroli komfortu termicznego we wnętrzu. To czynnik kluczowy dla zapotrzebowania na energię, mogący wpłynąć na zmniejszenie zasięgu. Solterra ma klimatyzację wykorzystującą pompę ciepła, natomiast przy niskich temperaturach wykorzystuje też podgrzewane fotele i koło kierownicy. Przy niewielkim zużyciu energii zapewniają one komfort termiczny podróżującym.

Według wstępnych informacji dotyczących modelu przewidzianego na rynek japoński każdy z dwóch silników ma mieć moc 80 kW (ok. 108 KM), co łącznie daje 160 kW (ok. 217 KM). Produkowana ma być także odmiana z napędem na przednią oś i z silnikiem o mocy 150 kW (204 KM). Solterra od 2022 roku będzie pojawiać się na wszystkich najważniejszych rynkach na całym świecie.

TRZY PIERWSZE MIEJSCA DLA SUBARU W BADANIU ACSI

Miło nam poinformować, że w przeprowadzonym niedawno w USA rankingu American Customer Satisfaction Index (ACSI), mającym na celu określenie poziomu zadowolenia klientów, tym razem z produktów i usług branży motoryzacyjnej, zajęliśmy aż trzy pierwsze miejsca. Badanie obejmujące lata 2020–2021, w którym przyjrano się poszczególnym markom samochodowym, wykazało, że w opinii kierowców nie mamy sobie równych pod względem jakości, niezawodności i bezpieczeństwa. Warto podkreślić, że w rankingu ACSI marka Subaru już po raz drugi z rzędu pozostaje numerem jeden w kwestii bezpieczeństwa.

Otrzymane wyróżnienia ACSI są odzwierciedleniem ocen dokonanych przez amerykańskich użytkowników

samochodów. Jakość, bezpieczeństwo i niezawodność pojazdów Subaru spotkały się z ich najwyższym uznaniem spośród wszystkich marek poddanych weryfikacji. Uczestnicy badania mogli wyrazić swój stopień zadowolenia z wymienionych cech samochodów, posługując się skalą od 0 do 100 punktów. Ich oceny przełożyły się na ostateczne wyniki, które przesądziły o naszym prowadzeniu w tych obszarach.

Odnosząc się do tak dużego zaufania użytkowników do samochodów spod znaku Plejad, Thomas J. Doll, prezes Subaru w Ameryce, podkreślił, że w naszej firmie jesteśmy skupieni na konstruowaniu pojazdów, na których można polegać. Jest to jeden z powodów, dla których każdego kolejnego roku nasi klienci nadal wybierają modele Subaru. Doll zapewnił

jednocześnie o kontynuowaniu naszej wieloletniej tradycji dostarczania im bezpiecznych pojazdów wysokiej jakości.

Potrójne wyróżnienie w ostatnim rankingu ACSI jest dla nas powodem do dumy. Badanie cieszy się już długą historią – zapoczątkowane zostało w 1994 roku. Jest ono jedynym ogólnokrajowym, międzybranżowym miernikiem satysfakcji klientów w Stanach Zjednoczonych. Eksperti ACSI opracowują aktualizowany kwartalnie krajowy indeks zadowolenia, a w różnych miesiącach publikują roczne wyniki uzyskane przez ponad 350 firm z 46 branż konsumenckich. W tym celu każdego roku przeprowadzanych jest ponad 300 000 ankiet pozwalających zebrać opinie klientów pochodzących z losowo wybranych gospodarstw domowych, reprezentatywnie dla całej populacji USA.



VI EDYCJA WIELKIEGO STARCIA

W sobotę 20 listopada na Torze Kielce po raz kolejny rozegrało się WIELKIE STARCIE Subaru Impreza vs Mitsubishi Lancer EVO.

Organizator imprezy (Szkoła Jazdy Subaru) jak zawsze zadbał o najwyższy poziom emocji. Zawodnikom przyszło się mierzyć, wbrew przewidywaniom, w iście wiosennych warunkach. Podczas zapoznania z trasą oraz przejazdów treningowych nawierzchnia toru była mokra, zwłaszcza odcinek leśny, lecz podczas przejazdów pomiarowych, przy temperaturze powyżej 10°C, przyczepność była całkiem niezła.

Zwycięzcą VI edycji WIELKIEGO STARCIA został Michał Staby, zasiadający za kierownicą Subaru Imprezy STI. W rywalizacji grupowej również lepsza okazała się Impreza – łączny czas drużyny Subaru to 51 minut i 9 sekund vs ekipa Mitsubishi: 51 minut i 53 sekundy. Tym sposobem, biorąc pod uwagę wszystkie edycje tego wydarzenia, mamy obecnie wynik 3:3. Jak mawia serdeczny przyjaciel Szkoły Jazdy Subaru i jej instruktor honorowy, Maciej Wiślawski, wciąż nie wiemy, co było pierwsze: jajko czy kura? Odpowiedź być może przyniesie VII WIELKIE STARCIE, które czeka nas w przyszłym roku. Zapraszamy!



Finansowanie pojazdów

Twój biznes nabierze tempa

Korzystne ubezpieczenie AC/OC/NNW i GAP

61 850 35 25

santanderleasing.pl

ebok.santanderleasing.pl

Santander
Leasing

•••

GORZKO-SŁODKIE ZAKOŃCZENIE SEZONU

O zawirowaniach w regulaminach mistrzostw Europy, jak również przetasowaniach w kalendarzu cyklu ERC, które znacząco zmieniły plany zespołu Subaru Historic Rally Team w 2021 roku, pisaliśmy jeszcze przed startem rywalizacji. Od początku wiadomo było, że start w pełnym cyklu rok wcześniej, niż było to planowane, bez jakiegokolwiek przygotowania, poznania specyfiki rajdów czy niuansów organizacyjnych i formalnych, będzie bardzo wymagający i obarczony dużym ryzykiem odnośnie do oczekiwanych wyników. Idąc niejako na żywioł, stając w szranki z doświadczonymi kierowcami, mającymi za sobą dużo więcej startów w tego typu imprezach, zespół liczył się z różnymi scenariuszami.

Osiągane przez Michała i Jacka/Krzyśka wyniki były zadowalające (w kontekście całej sytuacji), ale mimo świetnego przygotowania auta i przedrajdowych testów nie było szans na równą walkę łeb w łeb z dużo lepszymi i szybszymi rajdówkami startującymi w klasie ERC2.

W związku z brakiem perspektyw na dobry końcowy wynik w klasyfikacji mistrzostw Europy oraz wysokie koszty startów (między innymi ze względu na logistykę) zespół zdecydował się podjąć

trudną, ale dobrze przemyślaną decyzję o zredukowaniu liczby startów w obecnym sezonie w ERC i przeznaczeniem części zaoszczędzonego budżetu na przyszły sezon. Z oczywistych względów w pierwszej kolejności z listy zniknęły imprezy rozgrywane na wyspach oceanu Atlantyckiego: wrześniowy Azores Rallye i ostatni w kalendarzu Rally Islas Canarias. Subaru Impreza N14 nie pojawiła się jednak również na listach zgłoszeń i odcinkach rajdów na kontynencie: Rally Serras de Fafe e Felgueiras i Rally Hungary. Tym samym zespół SHRT

zakończył rywalizację na odcinkach specjalnych ERC w tym roku (Michał na 6. miejscu w klasyfikacji kierowców, a Jacek na 7. i Krzysiek na 12. w klasyfikacji pilotów).

Zdecydowanie lepiej przedstawiała się sytuacja w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski, gdzie Jacek Michalski i Adam Binięda byli na dobrej drodze do wywalczenia tytułu Mistrza Polski w klasie HR2. Na dwa rajdy przed końcem sezonu wszystko mogło się jeszcze wydarzyć, więc najważniejszym celem na Rajd Świdnicki, ostatnią polską rundę w cyklu



○ ● ○

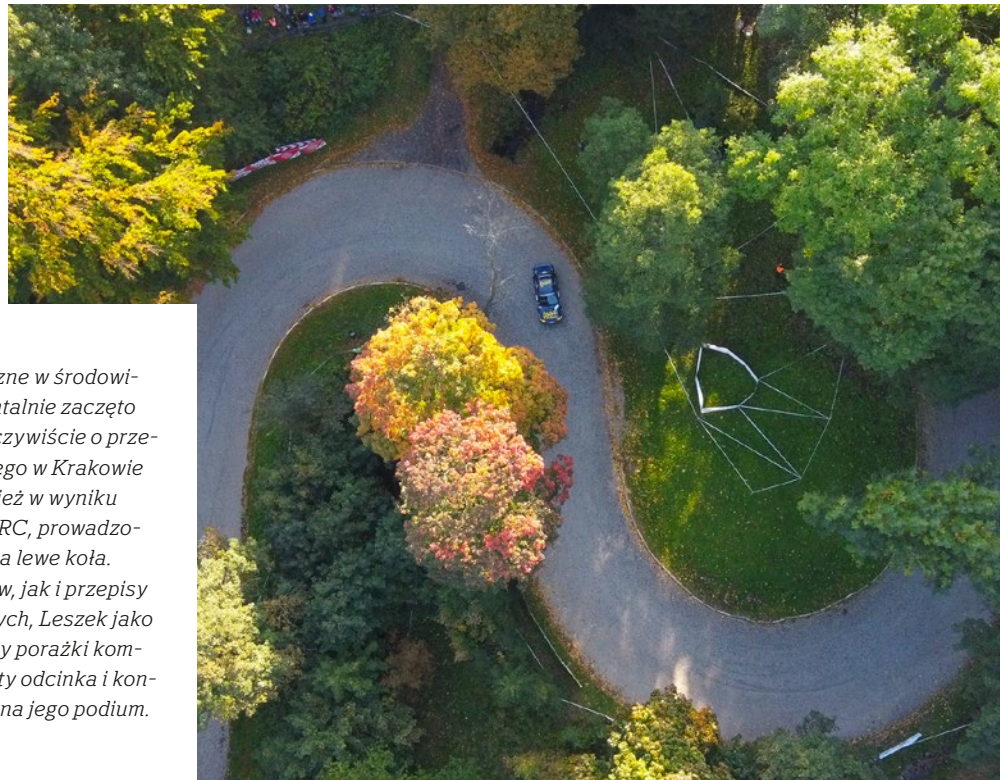
RSMP 2021, było zdobycie jak największej liczby punktów, aby umocnić się na pozycji liderów w klasie.

Rajd rozpoczął się dość niekonwencjonalnie, ponieważ na pierwszym odcinku specjalnym, rozgrywanym w Świdnicy, jadący Skodą Fabią Grzegorz Grzyb uderzył w krawężnik, urwał dwa koła w rajdówce i zablokował odcinek, który w rezultacie został odwołany.

Warto w tym miejscu wspomnieć historyczne w środowisku rajdowym wydarzenie, do którego momentalnie zaczęto porównywać zdarzenie ze Świdnicy. Mowa oczywiście o przejeździe przez Leszka Kuzaję odcinka miejskiego w Krakowie podczas Rajdu Polski w 1999. Wtedy to również w wyniku uderzenia w krawężnik w Subaru Imprezie WRC, prowadzonej przez krakowskiego kierowcę, odpadły oba lewe koła. Ponieważ jednak zarówno podejście do rajdów, jak i przepisy w tamtym czasie były zupełnie inne od obecnych, Leszek jako kierowca bezkompromisowy oraz nieznoszący porażki kompletnie niesterowną rajdówką dojechał do mety odcinka i kontynuował dalej rajd, meldując się ostatecznie na jego podium.

Dwa kolejne odcinki pierwszego dnia Rajdu Świdnickiego, czyli słynny Walim, oraz drugi przejazd odcinka miejskiego w Świdnicy w HR2 padły łupem granatowej Imprezy 555, dzięki czemu nasza zaprzyjaźniona załoga prowadziła w klasie z przewagą ponad 25 sekund. Drugi dzień rywalizacji również nie pozwalał na nudę. Podczas pierwszego, zapętlonego oesu „Babcia” dogoniła inną, wolniejszą załogę i przy jednej z prób wyprzedzania doszło do zamieszania, które zakończyło się nie tylko zgaszeniem auta, ale również sporą stratą czasową. Podczas drugiej pętli pojawiły się dodatkowo problemy techniczne, które nie pozwoliły na utrzymanie pozycji lidera w klasie. Na mecie Jacek z Adamem zameldowali się na drugim stopniu podium, ale ze względu na fakt, iż zwycięzcy nie zdobywali punktów w klasyfikacji sezonu, to ich komplet trafił do załogi SHRT.

W związku z bardzo małym zainteresowaniem zawodników startem w Rajdzie Koszyc, który kończył rajdowy sezon w mistrzostwach Polski, klasyfikacja w HR2 nie uległa już zmianie, dzięki czemu Jacek Michalski i Adam Binięda mogli świętować zdobycie tytułu Mistrzów Polski 2021 w klasie HR2. Dodatkowo, ponownie, po trzech





latach przerwy marka Subaru została Mistrzem Polski w klasyfikacji zespołów producenckich. 21 listopada, podczas uroczystego zakończenia sezonu RSMP 2021, szef zespołu, Marek Kluszczyński odebrał szarfę i puchar za to osiągnięcie.

Jacek Michalski: „Jesteśmy bardzo szczęśliwi z tego, co udało nam się osiągnąć w tym sezonie. Ten sukces nie byłby możliwy, gdyby nie wspinała praca ekipy MTS Subaru Dzierżoniów pod wodzą Marka Kluszczyńskiego, któremu

chciałbym podziękować za danie nam szansy dołączenia do zespołu Subaru Historic Rally Team. Słowa podziękowania kieruję także w stronę Jacka Pryczka, który zaufał nam na tyle, aby powierzyć w moje ręce tak wspinałą maszynę,

jaką niewątpliwie jest Subaru Impreza 555. Dla całego zespołu był to bardzo wymagający sezon, ale sukces przypieczętowany w miniony weekend jest dla nas wszystkich wspinałą nagrodą”. (źródło: facebook.com/SubaruImprezaRA)

Choć obie nasze zaprzyjaźnione załogi zakończyły tegoroczne starty, to kibice będą mieli okazję zobaczyć Imprezę N14 Subaru Historic Rally Teamu na odcinkach specjalnych jeszcze w tym roku. Arek Bałdyga i Katarzyna Bałdyga, o któ-

rych wspominaliśmy przy okazji startów Marka Kluszczyńskiego ich rajdówką w rajdzie Niemiec, wystartują „Lanosem” w Tor Modlin Rally Show i Rajdzie Barbórki Warszawskiej. Zapraszamy do kibicowania tej sympatycznej załodze!

● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

ROZMOWA Z WITOLDEM RYCHŁOWSKIM O ZWIĄZKU KYŪDŌ ZE SZTUKĄ NEGOCJACJI I PROWADZENIA SAMOCHODU

Witold Rychłowski z Warszawy jest założycielem fundacji Umemi promującej japońską kulturę i tradycyjne łucznictwo kyūdō, trenerem tej dyscypliny. Mimo olbrzymiego doświadczenia w tej materii przyznaje, że jak dotąd oddał tylko jeden naprawdę idealny strzał z łuku. Dzisiaj opowie nam, jak fascynujące jest dążenie do doskonałości w kyūdō i jak łatwo o spokój ducha za kierownicą Forestera.

Agnieszka Jama: Zacznę od bardzo podstawowego pytania – jak to się stało, że Japonia zagościła w Pana życiu?

Witold Rychłowski: Odpowiedź brzmi: nie mam pojęcia! Japonia towarzyszyła mi od wczesnego dzieciństwa. Jako ośmiolatek obejrzałem film Kurosawy i wsiąknęłam w Japonię kompletnie. Nie potrafiłem jeszcze wtedy sprawnie czytać, ani rozumieć dokładnie, o co chodzi w japońskim filmie, ale jego poetyka, estetyka i dy-

namika zrobiły na mnie ogromne wrażenie. Wtedy wszystko się zaczęło. To było bardzo dawno temu i zostało ze mną do dzisiaj.

A.J.: To było w dzieciństwie. Później postanowił Pan jednak zgłębiać temat. Czy wybór kierunku studiów również podyktowany był zainteresowaniem Japonią?

W.R.: Tak. W czasie, kiedy zdawałem maturę, okazało się, że na kierunek japonistyka na Wydziale Orientalistyki przy-

mowano studentów co dwa lata. Trafiłem na rocznik, w którym nie było naboru. Ponieważ istniała wtedy alternatywa w postaci przygody z wojskiem, musiałem wybrać jakieś inne studia. Tym sposobem trafiłem na SGPiS, obecną SGH. Wybrałem handel zagraniczny i kilka lat na tej uczelni zgłębiałem wiedzę ekonomiczną. W tym czasie spotkałem profesora Okazaki, który zachęcił mnie do podjęcia drugiego kierunku studiów – japonisty-



● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

ki – na wspomnianym Wydziale Orientalistyki. Uczyniłem to po pięciu pierwszych latach przygody akademickiej.

A.J.: Czy w tym czasie miał Pan okazję odwiedzić Japonię?

W.R.: Niestety nie. Spowodowała to złożoność mojej ówczesnej sytuacji. Podczas tych drugich studiów podejmowałem pracę zarobkową. Chciałem być samodzielny i wszelkie wyjazdy stypendialne niestety mnie wtedy ominęły. A może to raczej ja je ominąłem. Później podejmowałem pracę w różnych firmach, aż w końcu wyładowałem na pięć lat w japońskim przedsiębiorstwie Sony. Z tą firmą zjeździłem służbowo pół świata, wykonując przeróżne zadania, skutecznie jednak omijając Japonię. *(Śmiech)* W pewnym momencie starałem się o przeniesienie do pracy do tego kraju, ale to także nie wyszło. To była naprawdę złożona historia. Rzeczywiście bardzo dużo wtedy podróżowałem, uprawiałem przeróżne dyscypliny sportu i zwiedziłem kawał świata. Do samej Japonii trafiłem jednak później zupełnie przypadkiem, dołączając spontanicznie do grona przyjadół, którzy planowali wyjazd do niej od dłuższego czasu. Pamiętam, że spotkałem się z nimi na tydzień przed ich wylotem do Japonii. Nie zastanawiając się wtedy długo, po prostu kupiłem bilet i poleciliśmy razem. Tym oto sposobem znalazłem się w miejscu, którym fascynowałem się od dzieciństwa i które trochę idealizowałem. Ładując w tym kraju, byłem przekonany, że zapewne za chwilę przeżyję dramatyczne rozczarowanie. Znałem przecież Japonię tylko z przekazu medialnego, literatury i dzieł sztuki. I proszę mi wierzyć – mój pierwszy pobyt w Kraju Kwitnącej Wiśni był nieustającym pasmem utwierdzania się w tym, że jest doskonale! Było tak, jak sobie wymarzyłem, tylko trochę lepiej. *(Śmiech)*

A.J.: Rozumiem, że ten wyjazd zapoczątkował kolejne?

W.R.: Tak, potem rzeczywiście zacząłem bywać w Japonii już regularnie. Działo się to między innymi ze względu na kyūdō. Ono powstało właśnie tam i to tam mieszka wielu moich nauczycieli, którzy byli tak łaskawi, że zajęli się wspieraniem mojego dążenia do rozwoju w tej dyscyplinie.

A.J.: A czy to właśnie dopiero będąc w Japonii, postanowił Pan spróbować swych sił w łucznictwie?

W.R.: Nie, moja przygoda z łucznictwem zaczęła się wcześniej. Kiedyś w Polsce widziałem pokaz publiczny kyūdō. Stwierdziłem wówczas, że ten rodzaj piękna i harmonii bardzo mi imponują. Postanowiłem zbadać tę dyscyplinę. Trafiłem wtedy do jednej z pierwszych grup w naszym kraju, które się tym zajmowały. Była to mała grupa, licząca zaledwie pięć osób.

A.J.: Jak wspomina Pan swoje pierwsze chwile z łukiem w ręku? Czy od samego początku posługiwał się Pan prawdziwym łukiem do kyūdō?

W.R.: Tak! Chciałbym tutaj przytoczyć pewną anegdotę. Zresztą ten wywiad będzie pełen anegdot. *(Śmiech)* Proces uczenia się kyūdō zakłada czas kilku tygodni praktykowania bez sprzętu. O tym wszystkim poinformował mnie mój instruktor, ówczesny dyrektor szkoły japońskiej. Powiedział mi wprost, że żeby praktykować łucznictwo japońskie, trzeba przez kilka dobrych tygodni ćwiczyć bez łuku, co przyjąłem z absolutnym zrozumieniem, chociaż nie było to oczywiste. Podczas pierwszego treningu jeden z uczestników zapytał mnie, czy nie jestem przypadkiem zainteresowany nabyciem łuku, bo właśnie ma taki do sprzedania. Wziąłem tenże łuk do ręki i momentalnie poczułem, że będzie mój. Jeszcze tego samego dnia dostałem komplet pierwszych strzał oraz rękawicę, niezbędną

Kiedyś w Polsce widziałem pokaz publiczny kyūdō. Stwierdziłem wówczas, że ten rodzaj piękna i harmonii bardzo mi imponują.

do strzelania. Nasz ówczesny japoński nauczyciel, pan Morimoto, okazał wtedy potężne zdziwienie, ponieważ większość szkolących się osób czeka trzy-cztery miesiące na pocztę z Japonii, a ja miałem łuk już po pierwszym treningu. Oczywiście nie pozwolono mi od razu z nim trenować, ale byłem już szczęśliwym posiadaczem swojego pierwszego egzemplarza. W mojej przygodzie z Japonią było wiele trudnych do wytłumaczenia zbiegów okoliczności, dziwnych sytuacji – takich jak wspomniana pierwsza podróż do Japonii czy nabycie pierwszego łuku. Te zdarzenia kształtowały moje postrzeganie rzeczywistości.

A.J.: Jak obecnie Japończycy podchodzą do kyūdō? Czy jest ono traktowane jak typowy sport, czy też może bardziej jak element japońskiej kultury, filozofii, tradycji?

W.R.: Otóż kyūdō jest takim rodzajem aktywności, który pozwala znaleźć w niej wszystko to, czego dana osoba szuka. Na pewno jest to dyscyplina sportu ceniona szczególnie przez osoby młode, licealistów i studentów pierwszych lat studiów. Jest to również sport, w którym uczestniczą – powiedzielibyśmy u nas – zespoły przyzakładowe, czyli na przykład reprezentacje różnych firm. Kyūdō to sztuka walki. Jest ona jednak o tyle wyjątkowa, że nie ma w niej przeciwnika. Tu nie ma partnera, jak w przypadku judo, aikido czy kendo. We wszystkich tych dyscyplinach mamy do czynienia z rywalizacją i jednocześnie z możliwością trenowania razem z „przeciwnikiem”. W kyūdō po drugiej stronie jest tarcza, do której strzelamy, a nie człowiek. Dla pewnej grupy ludzi kyūdō nie jest ani sportem, ani sztuką walki, lecz formą medytacji. Istnieje zatem wiele wymiarów tego łucznictwa. Myślę, że odpowiada ono aktualnym potrzebom danej osoby. Widzimy to zresztą wśród uczestników na-



foto: Jan Cetner

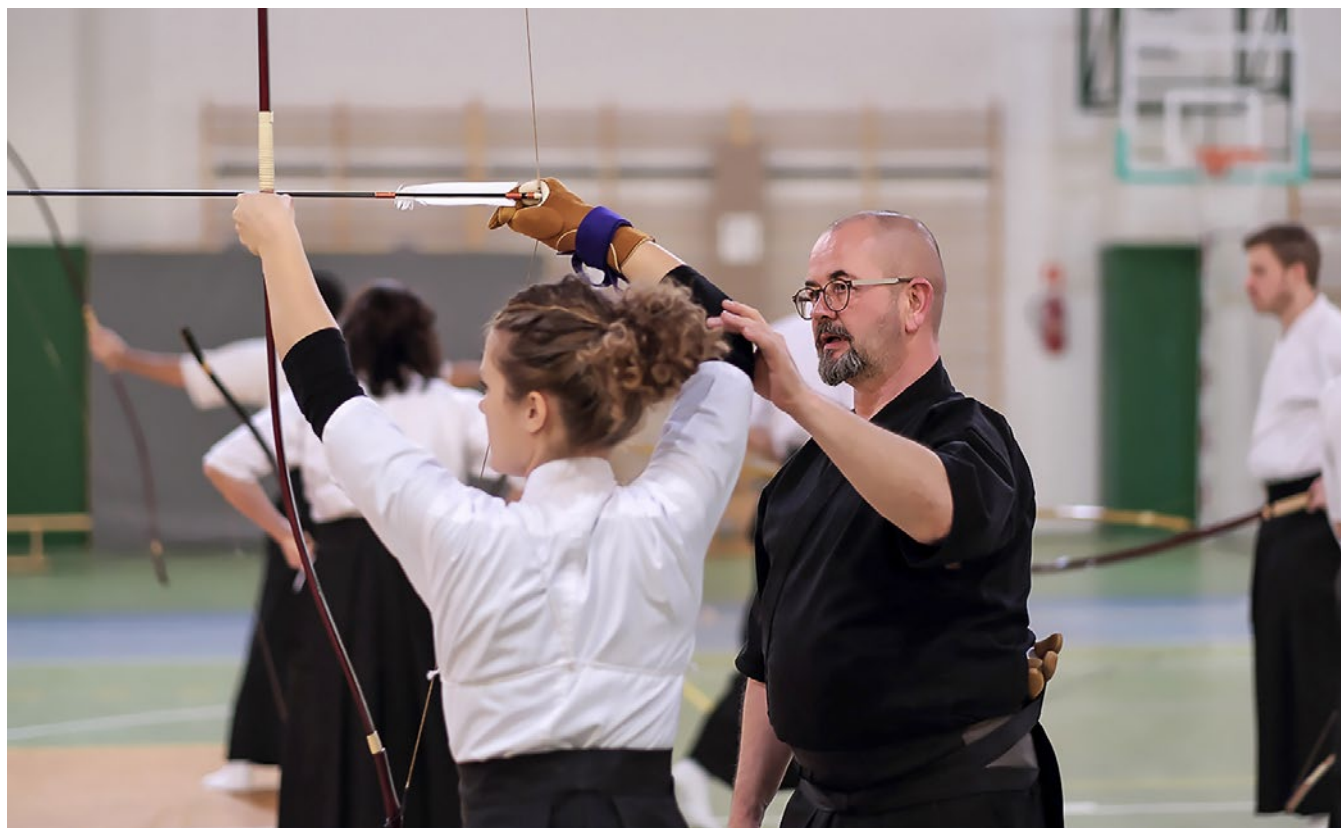


foto: Archiwum Witolda Rychłowskiego » 2

szych zajęć. Młodzi ludzie szukają raczej rywalizacji sportowej, przygotowania się do zawodów, które również w Polsce są dość spektakularne. Mamy na przykład turniej strzał, podczas którego każdy zawodnik oddaje sto strzałów. Takie zawody trwają cały dzień i są naprawdę bardzo ciekawe. Mamy u nas również osoby, które praktykują kyūdō dla pogłębienia swojego rozumienia kultury Japonii. Są wreszcie tacy uczniowie, którzy w tej dyscyplinie znajdują pewien rodzaj wyciszenia, autorefleksji, możliwości współpracy z innymi ludźmi. A zatem kyūdō nie jest zajęciem, które ma prostą definicję, a raczej odpowiada na bieżące potrzeby człowieka. Mogłbym to porównać w pewnym sensie do eksploatacji samochodu Subaru, który również potrafi sprostać różnym potrzebom użytkownika. Jest to i samochód rodzinny, i samochód o zacięciu terenowym, i samochód, który może być pojazdem sportowym.

A.J.: Ile osób w Polsce trenuje obecnie kyūdō?

W.R.: W ciągu ostatnich piętnastu lat z grupy ośmio-, dziesięcioosobowej urosliśmy do ponad stu osób. Spoglądając na dyscypliny typu karate czy judo, jest to bardzo niewielkie grono. Biorąc jednak pod uwagę niszowość tego zajęcia i jego specyfikę, ten wzrost postrzegam jako całkiem spory. Oczywiście przez kyūdō przewinęło się w tym czasie dużo więcej osób, ale nie wszyscy wytrwali. To zajęcie wymaga trochę cierpliwości oraz sporo zamiłowania i zaangażowania.

A.J.: Co spowodowało, że postanowił Pan założyć fundację Umemi?

W.R.: Sam pomyśl na fundację, która pomogłaby w popularyzacji tego niszowego obszaru, zrodził się w dyskusji z podobnymi do mnie entuzjastami, którzy chcieli coś zrobić, ale trzeba było dopełnić pew-

nych formalności. Kyūdō, które jest oczywiście naszym głównym obiektem zainteresowania, stawia przed praktykującymi sporo wymagań. Poza oczywistymi elementami, takimi jak strój i sprzęt, wymaga ono dodatkowo odpowiedniego miejsca, a o to miejsce wcale nie jest łatwo. W tej chwili radzimy sobie poprzez wynajem szkolnych sal gimnastycznych czy też hal w ośrodkach sportowych. Jednakże piękno kyūdō można dobrze poczuć, kiedy jest się w miejscu dla niego dedykowanym. To miejsce nazywa się kyūdōjō. Jest to szczególnie rodzaj budynku, który ma tylko trzy stałe ściany. Czwarta ściana jest ruchoma, odsuwana po to, aby z tego zadashonogo miejsca móc strzelać na odległość dwudziestu ośmiu metrów. Głównym pomysłem przyświecającym rejestrowaniu naszej fundacji było marzenie, aby kiedyś takie miejsce z prawdziwego zdarzenia powstało również w Polsce. Byłoby ono oczywiście nie tylko poświęcone kyūdō, ale dedykowane większemu fragmentowi kultury Japonii. Marzyliśmy o miejscu, do którego można po prostu przyjść i tego wszystkiego doświadczyć. Jak wspomniałem, na razie korzystamy z zaplecza szkół czy ośrodków, ale to wcale nie jest proste. Na przykład w Krakowie sala niestety nie spełnia wszystkich wymogów dotyczących jej długości i szerokości. W związku z tym mamy tam nieco krótszy dystans. W Warszawie mamy z kolei przyjemność trenować w pięknych halach, gdzie jest pełen dystans, ale koszt każdego wynajmu jest niestety spory. Powstanie fundacji było też sposobem na to, by jakoś móc sobie radzić z finansowaniem naszej działalności. Jak już wspomniałem, na mojej drodze często pojawiały się szczęśliwe zbiegi okoliczności. Jednym z nich był wielki przywilej, jaki przypadł nam w udziale w 2016 roku. Była to możliwość zorganizowania

W ciągu ostatnich piętnastu lat z grupy ośmio-, dziesięcioosobowej urosliśmy do ponad stu osób. Spoglądając na dyscypliny typu karate czy judo, jest to bardzo niewielkie grono. Biorąc jednak pod uwagę niszowość tego zajęcia i jego specyfikę, ten wzrost postrzegam jako całkiem spory.

przez nas wizyty Kiyomoto Ogasawara wraz z towarzyszącymi mu nauczycielami, którzy w trakcie prezentowanych wykładów dzielili się z nami zasadami klasycznej etykiety japońskiej. Jeden z takich wykładów odbył się w Krakowie, w Muzeum Manggha. Byliśmy wtedy również w Wiedniu, we Wrocławiu i w Warszawie. Pomysł, aby nasza fundacja była partnerem tego wydarzenia, okazał się bardzo trafionym.

A.J.: Wracając do kyūdōjō, czy jest prawdą, że powinno być ono tak zorganizowane, aby strzał oddawać w kierunku północnym?

W.R.: Tak jest faktycznie. Z jednej strony jest to wypadkowa georientacji charakterystycznej dla Japonii, czyli orientacji przestrzennej. Z drugiej strony jest to bardzo praktyczne, ponieważ w naszej szerokości geograficznej, przy takim założeniu wschód jest po prawej stronie, zachód zaś po lewej, a więc od wczesnego poranka do późnego wieczora można strzelać bez narażenia się na to, że słońce będzie nam świecić w oczy. A zatem ta orientacja jest dosyć praktyczna.

A.J.: Czym charakteryzuje się łuk do kyūdō? Czy produkowany jest tylko w Japonii? Czy jego waga determinuje wiek najmłodszych łuczników? Na stronie fundacji znajdziemy informację, że na zajęcia mogą zgłaszać się osoby, które ukończyły 15 lat.

W.R.: Otóż tradycyjne łuki do kyūdō poza Japonią produkowane są obecnie również przez kilku pasjonatów na świecie. Bardzo znani są producenci łuków bambusowych w Stanach Zjednoczonych. Mamy również paru uzdolnionych rzemieślników w Polsce. Kilka słów o samym łuku: jest on bardzo charakterystyczny, bo to najdłuższy łuk na świecie. Jego długość to ponad 2 metry. Jest asymetryczny i refleksyjny. Jego tworzenie wymaga pewnego kunsztu, a kon-

○○○●○○○○○

struktura takiego łuku nie zmieniła się praktycznie od ponad 700 lat. Niektóre z nich są naprawdę przepiękne. Ich waga wynosi nieco ponad kilogram. My, łucznicy, często używamy jednak trochę innej miary, która często budzi zażalenie. Mówimy na przykład, że łuk jest piętnasto- czy dwudziestokilowy. W ten sposób opisujemy siłę jego naciągu. I to jest trochę odpowiedź na pytanie. Otóż można założyć, że w naszej szerokości geograficznej piętnastolatek ma już ukształtowany system kostno-mięśniowy. Młodsze osoby, bo i takie oczywiście zdarzają się na naszych zajęciach, nie zawsze dysponują wystarczającą sprawnością i siłą. Najmłodsza uczestniczka naszych spotkań swoją przygodę z łukiem zaczęła już jako ośmiolatka. Dopasowaliśmy do niej delikatniejszy sprzęt i bardzo dobrze sobie z nim radziła.

A.J.: Co tę ośmiolatkę skłoniło do przyjscia na Państwa zajęcia?

W.R.: Myślę, że głównie jej ojciec, który też przychodził do nas na zajęcia, a ona po prostu chciała być z tatą. Domyślam się, że to była jej główna motywacja. *(Śmiech)* Mój syn, który zaczynał swoją przygodę z kyūdō, mając lat 14–15, też w jakimś stopniu kierował się chęcią spędzania czasu ze mną. Dzisiaj jest absolutnie niezależnym, dojrzałym łucznikiem. Ma swoje osiągnięcia, pasje i kierunek rozwoju. A zatem z własnego doświadczenia wiem, że inicjacja tego zajęcia może mieć związek na przykład właśnie z wzorcem w rodzinie lub wśród bliskich, których chcemy naśladować.

A.J.: Z czego wykonane są strzały?

W.R.: Strzały są bardzo różnorodne, ale w przypadku bambusowego łuku najlepiej jest strzelać strzałami również bambusowymi, które mają długość około metra. Można sobie zatem wyobrazić, jak trudno jest wyhodować od-

powiednie drzewce bambusowe, które będą proste, a jednocześnie wytrzymałe. Z tego też powodu w skali masowej produkuje się strzały zarówno aluminiowe, jak i z innych tworzyw, takich jak na przykład keklar. Są one tańsze i być może bardziej wytrzymałe. Wówczas nawet zniszczenie takiej strzały, czy jej zwyczajne zużycie, nie jest tak bardzo bolesne dla naszego portfela. Te bambusowe potrafią być naprawdę kosztowne. Do upierzenia strzał jeszcze do niedawna używano naturalnych piór ptaków łownych, drapieżników, takich jak sokół czy orzeł. W ramach troski o środowisko dzisiaj się od tego odchodzi. Obecnie często stosowane jest upierzenie indyka czy łabędzia.

A.J.: W co ubrany jest łucznik? Czy jest to drogi strój?

W.R.: Do obowiązkowych elementów ubioru należy rękawica, która ma kilka form i kształtów. Najbardziej popularna jest rękawica trójpalcza ze specjalnie usztywnionym kciukiem. Specyfika łuku japońskiego wymaga od nas bowiem tego, żebyśmy zwalniali cięciwę za pomocą kciuka, a nie innych palców. Z tego właśnie powodu jest on chroniony. Taka podstawowa rękawica to koszt około 800–1000 złotych. Górny limit cenowy rękawicy do kyūdō nie jest oczywiście określony – szyta na miarę może kosztować nawet kilka tysięcy złotych. Należy jednak podkreślić, że taka profesjonalnie przygotowana rękawica i „zaopiekowana” w odpowiedni sposób, wystarcza właściwie na całe życie. Reszta stroju: specjalna bluza – keikogi, szerokie plisowane spodnie – hakama – oraz tabi – skarpety z jednym palcem, to łączny wydatek w granicach 300–400 złotych. Zupełnie dobry łuk kupimy za 1500–3000 złotych. Tak mniej więcej kształtują się wydatki łucznika i tu znajdujemy kolejną odpowiedź na py-

Kilka słów o samym łuku: jest on bardzo charakterystyczny, bo to najdłuższy łuk na świecie. Jego długość to ponad 2 metry. Jest asymetryczny i refleksyjny. Jego tworzenie wymaga pewnego kunsztu, a konstrukcja takiego łuku nie zmieniła się praktycznie od ponad 700 lat. Niektóre z nich są naprawdę przepiękne.

tanie, dlatego powstała nasza fundacja. Otóż osobom, które uczynają swoją przygodę z kyūdō, pomagamy w skompletowaniu wymaganego sprzętu, czasami służąc wsparciem finansowym. Nie każdego studenta od razu stać na takie wyposażenie, jakiego by sobie życzył. Dzięki fundacji wszyscy nasi obecni uczniowie mają z czego strzelać.

A.J.: Jak wygląda technika oddawania strzału? Czy jest prawda, że w kyūdō jest ona ważniejsza niż samo trafianie do celu?

W.R.: Rzeczywiście, we wszystkich innych znanych mi sztukach walki istnieje wiele form. Na przykład w karate jest wiele form bloku, kopnięć, uderzeń. Kyūdō uznawane jest natomiast za jedną z najtrudniejszych sztuk walki, bo tutaj istnieje tylko jedna forma. Pozornie może to brzmieć jak ułatwienie, bo tylko tej jednej formy trzeba się nauczyć. I tak jest, ale trzeba się jej nauczyć naprawdę dobrze. Ta jedna forma składa się z ośmiu ruchów, zaczynając od właściwego ustawienia stóp, czyli ashibumi. Kolejna jest faza o nazwie dōzukurri, w której przygotowujemy górną część ciała do tego, jak będziemy za chwilę celować. Następnie mamy fazę yugamae, czyli przygotowania łuku do oddania strzału. Potem jest faza uchiokoshi, będąca kolejnym elementem odróżniającym łucznictwo japońskie od wszystkich innych jego form. Tutaj łuk jest podnoszony ponad głowę łucznika. Następnie łuk jest otwierany, czyli zaczynamy opuszczać go w stronę celu, jednocześnie go napinając. Ta faza nazywa się hikiwake. W dalszej kolejności następuje krótka faza kai – pełnego napięcia łuku. Bezpośrednio po niej pojawia się moment zwany hanare, kiedy oddajemy strzał, cięciwa opuszcza rękawicę i strzała rusza w stronę celu. Potem jest taka ciekawa, dość filozoficzna faza, która nazywa się zanshin. Jest to



fot. Jan Cetara



fot. Jan Cetara

moment, w którym wszystko zastygła w pozornym bezruchu – tak to technicznie nazwijmy, bo w tej krótkiej chwili dzieje się oczywiście dużo więcej. Po niej następuje faza yudaoshi, czyli etap złożenia sprzętu i opuszczenia przez łucznika miejsca oddawania strzału. A zatem jest tu tylko osiem etapów (choć, dość paradoksalnie, użyłem aż dziewięciu określeń) kolejnych kroków. Pierwsza trudność polega na tym, aby się ich nauczyć, zapamiętać je. Początkowo dla każdego z nas były to bardzo nienaturalne gesty. Mało kto bowiem staje w taki sposób, jak staje się w kyūdō. A więc pierwszym etapem jest nauczenie się właśnie tego. Zapamiętanie takiej sekwencji ruchów zajmuje może dwie godziny, pełne jej opanowanie trwa już trochę dłużej. Drugim zadaniem, które jest dużo trudniejsze, jest oduczenie się tak zwanych ruchów niepotrzebnych. Chodzi tu o wyeliminowanie ruchów, które do niczego nie prowadzą, tak jak w prowadzeniu samochodu. To zajmuje niestety tygodnie i miesiące, a w przypadku osób mniej skoncentrowanych to pewnie będą i lata. Wszystko po to, żeby po wyeliminowaniu takich drobnych gestów forma była czysta i kompletna.

Jeśli natomiast chodzi o drugą część pani pytania dotyczącą trafiania, to osoby, które nie trafiają, mówią, że w tym wszystkim nie chodzi o trafianie, a osoby, które trafiają, mówią, że chodzi właśnie o trafianie. *(śmiech)*

A.J.: Jak zatem jest naprawdę?

W.R.: Niestety, paradoksalnie i jedna, i druga wypowiedź jest prawdziwa. Nawet do pewnego etapu nie jest konieczne, by trafić w czasie egzaminu. Trzeba natomiast zrobić dobrze wszystko inne. Natomiast od 3 dan w górę trafić trzeba już na pewno, a podczas egzaminu na 4 dan nawet dwa razy. A zatem odpowiedź na pani pytanie jest taka, że na pewnym etapie rozwoju

trafianie nie jest konieczne, ale jeśli ktoś zgłębia tę dyscyplinę odpowiednio dobrze i długo, to trafianie jest jak najbardziej wskazane. Na pewno nie jest to jednak obciążeniem dla młodszych adeptów. Ktoś, kto dopiero zaczyna trenować kyūdō, bardziej powinien skupić się na technice. Jest tak dlatego, że potem taka bardzo sformalizowana i skatalogowana forma strzelania gwarantuje trafienie. Jeżeli wszystko dobrze zrobię, poczynawszy od ustawienia stóp po zwolnienie cięciwy, to na pewno trafię. Jeśli nie trafia, to znaczy, że nadal jest jakaś niedoskonałość, gdzieś robię błąd. Na tym polega największe wyzwanie dla łucznika, które nie jest rozpatrywane w kategoriach błędu, a raczej przeoczenia czegoś, braku uwagi. Myślę, że w tym miejscu mogę posłużyć się metaforą dotyczącą prowadzenia pojazdu – ono również wymaga od nas szczególnej uwagi. Powinniśmy być mocno skupieni na tym, co w danym momencie robimy. Jeżeli zakładam strzał na cięciwę, napinam łuk, to powinienem być skoncentrowany dokładnie na tej czynności. Tymczasem bardzo wielu początkujących skupia się raczej na tarczy i na trafianiu w nią. W związku z tym popełniają oni błąd, bo myślą o tym, co będzie dalej. To jest trochę tak, jakbyśmy jadąc z Warszawy do Krakowa, myśleli tylko o tym, jak będzie w Krakowie. Pomińmy wtedy całą drogę dojazdową i nie dostrzeżemy tego, co się w jej trakcie zdarzy. Praca z umysłem i myślenie w kyūdō sprowadzają się zatem do bycia bardzo tu i teraz.

A.J.: A w którym momencie Panu udało się opanować sztukę kyūdō? Kiedy zaczął Pan trafiać do celu?

W.R.: Kiedy zacząłem swoją przygodę z kyūdō, trenowaliśmy przeciętnie raz w tygodniu. W ciągu roku mieliśmy zatem pięćdziesiąt treningów. Mniej więcej po roku, kiedy w czasie pięknej pogody strzelaliśmy na świeżym powietrzu,

Ktoś, kto dopiero zaczyna trenować kyūdō, bardziej powinien skupić się na technice. Jest tak dlatego, że potem taka bardzo sformalizowana i skatalogowana forma strzelania gwarantuje trafienie. Jeżeli wszystko dobrze zrobię, poczynawszy od ustawienia stóp po zwolnienie cięciwy, to na pewno trafię. Jeśli nie trafia, to znaczy, że nadal jest jakaś niedoskonałość, gdzieś robię błąd.

udało mi się oddać strzał doskonały. Trafiłem wtedy w środek tarczy i wszystko zrobiłem perfekcyjnie. Skończyłem z drugą strzałą w rękę, bo zawsze bierzemy dwie, kiedy idziemy strzelać. To był moment, w którym zastanowiłem się, czy powinienem ją odłożyć, bo już nigdy więcej tak idealnego strzału nie oddam, czy też założyć tę drugą strzałę na cięciwę i zobaczyć, czy już umiem strzelać, czy też może jeszcze nie. Wybrałem to drugie i przekonałem się, że jednak nadal muszę ćwiczyć. Tak zostało do dzisiaj. A zatem idealny strzał udało mi się oddać mniej więcej po roku przygody z kyūdō. Do dziś mam jego wspomnienie i ciągle pamiętam jego doskonałość mierzoną nie tylko trafieniem do celu. Od tamtego momentu minęło szesnaście lat i taki strzał w moim wykonaniu jak dotąd się nie powtórzył. Owszem, miałem w tym czasie kilka bardzo udanych i satysfakcjonujących strzałów, zwłaszcza podczas egzaminów w Japonii, ale tak doskonałych już nie było. Po oddaniu tego pierwszego idealnego strzału musiałem nauczyć się pokory. Pojechałem wtedy do Japonii z przekonaniem, że przecież potrafię strzelać, bo oddałem wcześniej tak idealny strzał. Wystąpiłem tam przed jednym z najważniejszych nauczycieli kyūdō w tym kraju. On uważnie przyjrzał się temu, co potrafiłem zaprezentować i, krótko mówiąc, odesłał mnie do nauki podstaw. *(śmiech)* Absolutnie się tego nie wstydzę, tak się zdarza. W moich ówczesnych kryteriach dojrzałości emocjonalnej była to jak najbardziej lekcja pokory. Jestem za nią bardzo wdzięczny, bo dzięki niej miałem okazję zacząć wszystko jeszcze raz pod kierunkiem bardzo dobrych nauczycieli. Miałem też wtedy panią nauczycielkę. Warto wiedzieć, że nam się tylko wydaje, iż Japonia jest krajem zdominowanym przez mężczyzn. W kyūdō bardzo dobrymi instruktorami są kobiety, i to od zawsze. Od początku

○○○○○●○○○

historii tej dyscypliny, podobnie jak było to w przypadku kaligrafii japońskiej, były one bardzo szanowane i cieszyły się wielkim uznaniem. Do tej pory miałem przyjemność pracować z kilkoma nauczycielkami i mogę potwierdzić ich kunszt, wrażliwość, a jednocześnie precyzję przekazywanych przez nie instrukcji.

A.J.: Czy w Polsce sporo pań przychodzi na zajęcia, czy dominują panowie?

W.R.: Otóż, proszę sobie wyobrazić, że jest więcej dziewcząt. Wiem, wydawać by się mogło, że łucznicstwo jest dyscypliną przewidzianą dla mężczyzn. Tak jednak nie jest. W kyūdō jest tyle miejsca na estetykę, na wspomnianą szczególną wrażliwość, na brak rywalizacji, że panie świetnie się tu odnajdują i w tej chwili stanowią większość.

A.J.: Kto uczy się szybciej – panie czy panowie?

W.R.: W tej kwestii nie zauważyłem wyraźnych różnic. Jeśli chodzi o tempo nauki, jest ono zbliżone. Mógłbym w tym miejscu podać przykłady bardzo uzdolnionych pań, które w ciągu roku robią gigantyczne postępy. Takich trenujących mamy w tej chwili kilka. Jednocześnie mamy też sporo młodych mężczyzn, którzy z nieznanymi mi przyczynami związali się z kyūdō i robią rzeczy niezwykle. Nie mogę zatem powiedzieć, żeby ktoś robił to szybciej bądź lepiej. Trzeba zwrócić uwagę, że w kyūdō, pomimo tego że odbywają się zawody, w których zdobywamy punkty, jest bardzo mało miejsca na rywalizację, na podział na lepszych i gorszych. W tej dyscyplinie raczej nastawiamy się na tworzenie bardzo spójnych grup. Jednocześnie nie są to grupy homogeniczne. One są naprawdę bardzo różnorodne. W jednym miejscu trenuje wspomniana dziewczynka, dzisiaj już nastolatka i osoby powyżej sześćdziesiątego roku życia. I wszyscy ćwiczymy razem.

A.J.: Czy wśród Pana uczniów dominują przedstawiciele jakichś konkretnych grup zawodowych?

W.R.: Na naszych zajęciach pojawia się trochę artystów, ludzi związanych zawodowo z muzyką czy plastyką. Jednocześnie przychodzą też menedżerowie, którzy poszukują jakiejś alternatywy, na przykład dla gry w golfa. Są tu ludzie majątni i bezrobotni, w dosłownym tego słowa znaczeniu. Przede wszystkim jednak jest sporo studentów o wrażliwości nastawionej na Japonię, w tym oczywiście kilku studentów japońistyki z uczelni krakowskiej czy warszawskiej. Myślę, że większość naszych uczniów stanowią osoby o dużej wrażliwości.

A.J.: Jak często odbywają się zajęcia? Czy tak, jak to było w Pana przypadku – raz w tygodniu?

W.R.: Tak, najczęściej właśnie raz w tygodniu. Mamy również możliwość uprawiania kyūdō indywidualnie albo w małych grupach w innych miejscach, na otwartej przestrzeni. Jest to jednak raczej związane z sezonem i realizowane, kiedy dzień jest już dłuższy, a za oknem panuje sprzyjająca aura. Wtedy jesteśmy w stanie strzelać częściej. Odbywa się to jednak tylko w gronie osób zaawansowanych i odpowiedzialnych, które są w stanie wszystko dobrze zabezpieczyć i odpowiednio przygotować teren. Bezpieczeństwo jest dla nas absolutnie kluczowe. Ma to zresztą swój konkretny wymiar. Otóż od 1947 roku nie zdarzył się żaden wypadek łuczniczy w kyūdō. Ta dyscyplina jest naprawdę bezpieczna. Nie bez znaczenia jest tutaj cały proces dydaktyczny, czyli proces przyzwyczajania się młodych adeptów tej sztuki do bardzo długiego łuku, długich strzał i sporych przeciążeń. Nie da się ukryć, że mamy tu do czynienia z bronią i początkujące osoby muszą przyswoić sobie zasady bezpieczeństwa,

Trzeba zwrócić uwagę, że w kyūdō, pomimo tego że odbywają się zawody, w których zdobywamy punkty, jest bardzo mało miejsca na rywalizację, na podział na lepszych i gorszych. W tej dyscyplinie raczej nastawiamy się na tworzenie bardzo spójnych grup. Jednocześnie nie są to grupy homogeniczne. One są naprawdę bardzo różnorodne.

które w tym przypadku są bardzo czytelne. Zwykle zajmuje nam to dwa-trzy treningi i nie zdarza się, żeby pojawiło się jakieś zagrożenie. Oczywiście drobne otarcia przytrafiają się jak w każdym innym sporcie, ale o zranieniu mowy nie ma.

A.J.: Pana uczniowie przyswajają jednocześnie zasady tradycyjnej japońskiej etykiety, kultury i tradycji. Ile czasu poświęca się na tę naukę, a ile na ćwiczenia praktyczne z łukiem w ręku?

W.R.: W tym przypadku dużo zależy od osoby prowadzącej. Jesteśmy tak szkoleni, żeby dopasować tempo nauczania do indywidualnego ucznia. Nasze grupy nie są bardzo liczne. Na przykład w minioną niedzielę prowadziłem zajęcia dla sześciu nowych studentów, a jednocześnie ćwiczyłem z grupą dziesięciu zaawansowanych osób. Program nauki zakłada, że w ciągu pierwszych kilku tygodni doprowadzamy uczniów do etapu oddawania przez nich samodzielnych strzałów. W zajęcia wplatamy różne elementy związane z kulturą. Mam tu na myśli etykietę, czy też inny rodzaj pracy z estetyką japońską, jak na przykład spotkanie z kaligrafią czy japońską ceremonią picia herbaty. Jednorazowy trening trwa 2-3 godziny i można założyć, że z tego czasu około pół godziny jest poświęcane na zagadnienia ogólnokulturowe. Ten czas nie jest wydzielony, a raczej wpleciony w trening.

A.J.: Komu szczególnie poleciłby Pan kyūdō, osobom o jakim charakterze?

W.R.: Najsłabsze doświadczenie mamy z osobami, które zaczynają treningi, bo poszukują dla siebie tylko nowego, nietypowego zajęcia. One często przychodzą po prostu po to, aby postrzelać sobie z łuku. I w tym miejscu pragnę podkreślić – u nas nie da się ot tak postrzelać z łuku. Do tego trzeba



fot. Jan Cetera



się przygotować i wymagane jest tutaj sporo cierpliwości. Wszystko zresztą wyjaśniamy na samym początku zajęć, informujemy, jak będą się one odbywały, niczego nie ukrywając. Kyūdō uprawiają bardzo różne osoby, młode i starsze, słuchające różnej muzyki, mające odmienne zapatrywania. Jesteśmy różnorodni, a łączy nas chęć współdziałania. Sporo rzeczy robimy razem, najczęściej w grupach pięcioosobowych i dzięki temu rozwija się pewien szczególny rodzaj współpracy. Generalnie rzecz ujmując, na pewno potrzebna jest u nas pewna doza wrażliwości artystycznej, otwartości na teatralną umowność. Podobnie jak w teatrze, my też mamy nieistniejącą czwartą ścianę i ten rodzaj ekspozycji i pracy ze stresem, z którymi się mierzymy, może być porównywany właśnie do pracy na scenie.

A.J.: Obecnie jeździ Pan Foresterem. Czy to właśnie zainteresowanie Japonią, a może kyūdō skłoniło Pana do nabycia samochodu naszej marki?

W.R.: Paradoksalnie i tak, i nie. Po pierwsze w latach 90. miałem już do czynienia z samochodem marki Subaru. Przez kilka lat miałem przyjemność jeździć wtedy Imprezą, której prowadzenie sprawiało mi mnóstwo radości. Mam doskonałe wspomnienia z tego okresu. Odbyłem nią liczne dalekie podróże, na przykład na trasie Warszawa – Paryż. Był to czas intensywnej eksploatacji tego samochodu, można powiedzieć eksploatacji quasi-sportowej. Niedawno, kiedy decydowałem o wyborze nowego samochodu, chciałem znaleźć taki, który jak najlepiej odpowiadałby moim potrzebom. Nie ukrywam, że kiedy odwiedzałem różne salony, przychodziłem tam z łukiem w rękę i sprawdzałem, czy ten łuk, o długości 2,2 metra, da się do danego samochodu włożyć. A zatem w tym sensie kyūdō towarzyszyło mi przy dokonywaniu wyboru. *(Śmiech)*

Tak faktycznie było. Aczkolwiek moje oczekiwania odnośnie do samochodu były dość mocno sprecyzowane od samego początku. Muszę przyznać, że moje rozterki ograniczone były do tego, czy będzie to Outback, czy Forester. Nie wiele innych marek poza Subaru brałem pod uwagę. Przez pewien czas zajmowałem się amatorsko czymś, co nazywamy off-roadem. W związku z tym jeździłem wtedy samochodami z napędem 4x4. Takiego auta poszukiwałem. Było to jedno z moich kryteriów. Z uwagi na swoje osobiste wybory dzisiaj nie jeżdżę już w off-roadzie, a tym samym nie potrzebuję już samochodu stricte terenowego. Chciałem znaleźć taki, który z jednej strony będzie bezpieczny, a z drugiej uniwersalny. Dodatkowo okazało się, że bardzo niewiele samochodów dostępnych na naszym rynku jest produkowanych w Japonii, a taki chciałem mieć. Moje pole wyboru było zatem mocno zawężone. Ostatecznie zdecydowałem się na Forestera, który jest „the best”!

A.J.: Impreza i sportowa jazda były przed kyūdō. Czy zauważył Pan, że nauka japońskiego tucznictwa wpłynęła na Pana jako kierowcę?

W.R.: Jak najbardziej! W tej chwili dla mnie jako kierowcy najważniejsze nie jest dotarcie do celu. Równie ważne jest docieranie do niego. To trochę jak moja wcześniejsza opowieść o trafianiu, bądź nietrafianiu, do tarczy. Znajduję mnóstwo przyjemności w prowadzeniu samochodu, w byciu uczestnikiem ruchu drogowego. Kyūdō mi to bardzo ułatwia, ponieważ jedną z form jego trenowania jest, jak już wspomniałem, praca w pięcioosobowym zespole. Musimy się przede wszystkim nauczyć czuć i reagować na zmianę dynamiki, na zmianę tempa. Czasami trenujemy z osobami wyższymi od nas, innym razem z niższymi i stale jest nam potrzebna

W tej chwili dla mnie jako kierowcy najważniejsze nie jest dotarcie do celu. Równie ważne jest docieranie do niego. To trochę jak moja wcześniejsza opowieść o trafianiu, bądź nietrafianiu, do tarczy. Znajduję mnóstwo przyjemności w prowadzeniu samochodu, w byciu uczestnikiem ruchu drogowego. Kyūdō mi to bardzo ułatwia, ponieważ jedną z form jego trenowania jest, jak już wspomniałem, praca w pięcioosobowym zespole.

umiejętność dostosowania się. To wszystko istnieje w mojej głowie również pomiędzy treningami, także wtedy, kiedy prowadzę samochód. Jak już wspomniałem, kyūdō uczy rezygnacji z gestów, które są niepotrzebne, które mogą coś zaburzać. I bardzo podobnie jest w samochodzie. Wszelkie gwałtowne zmiany pasa ruchu stwarzające wrażenie przyspieszenia są niepotrzebne. Nie musimy przecież ich robić, żeby dotrzeć do zamierzonego celu. Trenując kyūdō, nauczyłem się pomijać to, co jest zbędne i równie łatwo udaje mi się to na drodze. Oczywiście zdaję sobie sprawę, jak mocny jest silnik, jakie są możliwości przyspieszenia, ale nie oznacza to, że muszę je sprawdzać co dzień minut. Ja po prostu wiem, jak szybko ten samochód jest w stanie jechać. Poruszam się jednak z prędkością, która gwarantuje mi nie tylko bezpieczne dotarcie do celu, ale również wielką przyjemność z prowadzenia.

A.J.: Dokąd wybrał się Pan w pierwszej podróży Foresterem?

W.R.: Och, to było istne szaleństwo! Dzięki uprzejmości rzeszowskiego dealera udało się załatwić wszystkie formalności związane z zakupem samochodu dosłownie w przededniu mojego wyjazdu na wakacje. W związku z tym na urlop pojechaliśmy z małżonką już Foresterem. Było to o tyle ciekawe, że wybraliśmy się na Dolny Śląsk, którego wcześniej dobrze nie znaliśmy. Podróż po tamtejszym górzystym terenie przy wspaniałej pogodzie i w doskonałym towarzystwie była czystą przyjemnością. Nasz Forester jest jakby stamtąd. Okazał się bardzo sprawnym, zwrotnym samochodem, który świetnie znosi wszelkie przewyższenia i jest naprawdę wygodny. Te dwutygodniowe wakacje były naszym zapoznawaniem się z tym modelem i bardzo dobrze to wspominam.

○○○○○○●○

A.J.: Czy jest coś, czym Forester zaskoczył wtedy Pana wyjątkowo pozytywnie?

W.R.: Przyznam, że spodziewałem się większego zużycia paliwa. Tymczasem on spalił dużo mniej. Było to miłe zaskoczenie. W czasie tej naszej pierwszej podróży ujęła mnie również ilość dostępnych w nim funkcji zabezpieczających jazdę, takich jak korekta toru jazdy, utrzymanie pasa ruchu, czy hamowanie awaryjne. To wszystko w tym aucie jest i jest to niesamowicie ważne. Ten samochód jest wyjątkowo precyzyjny. W swoim życiu jeździłem naprawdę bardzo wieloma samochodami różnych marek, ale precyzja układu kierowniczego w Foresterze i to, co pozwala on zrobić w ciasnych górskich zakrętach, jest zachwycające. Tak, to jest to!

A.J.: Dla inżynierów, którzy pracują nad samochodami naszej marki, bardzo ważne jest to, aby podróżnym zapewniały one spokój ducha. Czy Forester daje Panu takie poczucie?

W.R.: Zdecydowanie tak. Dla mnie jako kierowcy jedną z najważniejszych wartości jest niezawodność samochodu. Tacy też chcemy być podczas zajęć kyūdō, staramy się nie sprawiać żadnej trudności pozostałym łucznikom. Odpowiednio dbamy o nasz sprzęt po to, aby był właśnie niezawodny. Przyjemność z jazdy Foresterem wynika z niezawodności tego samochodu. Tam, gdzie ma skręcać, skręca. Tam, gdzie ma się zatrzymać, zatrzymuje się. To wszystko jest bardzo przyjazne dla użytkownika. Powiedziała pani „spokój ducha”. Przyznaję, że nie myślałem o tym w ten sposób. Faktycznie jednak tak jest! Teraz, jak patrzę na moją przygodę z Foresterem z perspektywy przebytych nim dotychczas 7000 kilometrów, rzeczywiście muszę przyznać, że to auto zapewnia spokój ducha, i to niezależnie od prędkości jazdy, jaką w da-

nym momencie pokazuje licznik. Bez względu na to, czy poruszam się wolniej, rekreacyjnie, czy też zdecydowanie szybciej pokonuję odcinek autostrady, spokój ducha zawsze mi towarzyszy.

A.J.: Na co dzień prowadzi Pan szkolenia dla różnych firm z zakresu negocjacji i komunikacji. Jest Pan ekspertem w tej dziedzinie. Jest Pan również wykładowcą akademickim. Czy znajomość japońskiej etykiety, tradycji i kultury pomaga w tej pracy?

W.R.: Na pewno tak jest. Pytania o różnice kulturowe są jednymi z kluczowych zadawanych mi przez studentów. Zastanawiamy się nad tym, jak bardzo kultura wpływa na formę prowadzenia rozmowy, negocjacji czy też mediacji w sytuacjach konfliktowych w różnych kulturach. Jest mi zdecydowanie łatwiej prezentować prawdziwe przykłady, bazując na własnym doświadczeniu. Chętnie zatem wyjaśniam to zagadnienie. W języku angielskim słowo „negotiate” ma kilka znaczeń, a jedno z nich jest związane z samochodem. „Negotiating a bend on the road” może oznaczać: „poszukiwanie drogi w zakręcie”. Często stosuję to określenie podczas swoich wykładów. Wyraża ono odrobinę finezji, której potrzebujemy na przykład właśnie przy operowaniu pedałem gazu. Jak wiemy, nie ma on dwóch położeń, tu nie ma czegoś takiego jak „zero” i „jeden”. Pedał gazu ma szeroki zakres możliwości, co przekłada się na płynne przyspieszenie. Podobnie jest w przypadku negocjowania. Tu też nie mamy „tak” lub „nie”, to nie jest „zero” i „jeden”, lecz istnieje cały gradient możliwości dobierania odpowiednich metod do danej sytuacji. To też poniekąd wiąże się z kyūdō. W trakcie negocjacji również powstrzymujemy się od rzeczy niepotrzebnych, takich jak choćby przemoc werbalna. To z kolei może skrócić naszą drogę do osiągnięcia sukcesu. Często używam takich metafor.



fot. Jan Cetera

○○○○○○○○●

Wszystkie wykonywane przeze mnie na co dzień czynności niejako się przenikają. Dzieje się tak zarówno w kyūdō, jak i podczas prowadzenia samochodu, czy w trakcie interakcji z drugim człowiekiem. Kiedy jesteśmy skonfliktowani i zaczynamy prowadzić negocjacje, decydującym kryterium jest uważność. Zarządzanie swoją własną uwagą jest niezwykle ważne. Łuku nie da się oszukać. Zawsze trafiamy tam, gdzie celujemy. Samochodu też nie da się oszukać. On nas będzie słuchał wtedy, jeżeli my wsłuchamy się w niego. I w negocjacjach też nie da się oszukiwać na dłuższą metę – jeśli tylko jesteśmy w stanie znaleźć coś, co łączy nas z drugim człowiekiem, to z pewnością znajdziemy rozwiązanie wielu trudnych sytuacji, które pozornie wydają się nam bez wyjścia. Pamiętajmy zatem – uważność, uważność i jeszcze raz uważność!

A.J.: Jak udaje się Panu łączyć pracę w fundacji i treningi kyūdō z prowadzeniem szkoleń i wykładów?

W.R.: Pojęcia nie mam! Musieliśmy zapytać moją żonę. *(śmiech)* Wszystkie te elementy po prostu się ze sobą przeplatają. To jest całe moje życie, to są moje pasje. Wszystko robię z tak dużą radością i to jest chyba moja recepta na sprawne godzenie tylu zajęć.

A.J.: Jakie ma Pan plany związane z dalszą działalnością fundacji?

W.R.: Jeżeli tylko restrykcje pandemiczne na to pozwolą, chcielibyśmy uruchomić serię spotkań, konferencji i szkoleń związanych z Japonią, zarówno dla przedstawicieli biznesu, jak i dla młodzieży. Były one organizowane już rok temu, ale z wiadomych powodów musiały zostać zawieszone. Zaraz na początku roku planujemy zorganizować wystawę fotograficzną przy współudziale osób zaangażowanych w kyūdō. W planach mamy

ponadto wiele innych drobnych aktywności. Nadal naszym największym marzeniem pozostaje znalezienie miejsca z prawdziwego zdarzenia do trenowania łucznictwa, ale zdajemy sobie sprawę, że to marzenie na swoją realizację musi zapewne jeszcze trochę poczekać.

A.J.: Czy w planach jest również kolejna wizyta w Japonii?

W.R.: Oczywiście! Jestem gotów lecieć w każdej chwili, jak tylko zostaną cofnięte ograniczenia dla podróżujących. Dwa lata temu udało nam się współorganizować wyjazd młodzieży z jednego z warszawskich liceów do tego kraju. Celem tej wyprawy było poznanie Japonii. Bardzo chcielibyśmy kontynuować naszą aktywność w tworzeniu warunków do tego, by jak największa grupa młodzieży mogła odwiedzić ten piękny kraj, by mogli doświadczyć dokładnie takiej Japonii, jaką ona jest. W Polsce znamy ją głównie z przekazu medialnego. Podczas wspomnianego wyjazdu zorganizowaliśmy wiele spotkań i wizyt. Kto wie – może podczas którejś z przyszłych wypraw uda się nam odwiedzić siedzibę Subaru. Byłoby wspaniale! Chodzi nam głównie o to, żeby uczestnicy tych naszych wypraw mogli rzeczywiście wszystkiego osobiście doświadczyć. Jednocześnie chcielibyśmy również móc zapraszać jak najwięcej gości z Japonii do nas. Miło będzie nam przyjąć nie tylko wspaniałych nauczycieli kyūdō, z którymi kontakt zawsze jest niezwykle i wartościowym przeżyciem, ale również tamtejszą młodzież. Fundacja jest po to, żeby wspierać poszanowanie i zrozumienie różnic kulturowych, żeby nauczyć się korzystać z różnorodności. Marzę o stworzeniu solidnego mostu wymian młodzieży polskiej i japońskiej. To pomoże lepiej się poznać, nauczy nas tolerancji i otworzy kolejne możliwości współpracy.

Wszystkie wykonywane przeze mnie na co dzień czynności niejako się przenikają. Dzieje się tak zarówno w kyūdō, jak i podczas prowadzenia samochodu, czy w trakcie interakcji z drugim człowiekiem.

A.J.: A gdyby ktoś na początek zapragnął spróbować swoich sił w kyūdō, ale niestety mieszka z dala od ośrodków, w których odbywają się zajęcia, co by mu Pan doradził?

W.R.: Jako fundacja organizujemy również spotkania w okolicach mniejszych miejscowości i wszystko jest możliwe. Proszę śledzić nas w mediach społecznościowych i serdecznie zapraszamy! Fundacja Umemi jest gotowa zorganizować pokaz kyūdō w dowolnie wybranym miejscu, wystarczy dać nam znać, a my przyjedziemy. Na tym polega nasza pasja i chęć wymiany wiedzy. Jeździliśmy już naprawdę w różne strony i bardzo chętnie odwiedzimy kolejne zakątki. Osobiście przez ponad rok podróżowałem do Trójmiasta i prowadziłem tam zajęcia, nadal mieszkając w Warszawie. Zdecydowałem się na to, ponieważ powstała tam grupa inicjatywna. Była co prawda niewielka, bo licząca tylko pięć osób, a jednak było warto. Zajęcia odbywały się regularnie i co więcej – były one zupełnie bezpłatne. W kyūdō istnieje taka zasada, że jego instruktorzy nie pobierają żadnej opłaty za nauczanie. Jedyne koszty, które mogą się pojawić, to te, które są związane z wynajmem sali czy transportem jakichś większych elementów wyposażenia. Wtedy trzeba się nimi oczywiście jakoś podzielić, ale fundacja jak najbardziej częściowo w nich partycypuje. Sami instruktorzy natomiast absolutnie nie pobierają pieniędzy. Jeśli zatem kiedykolwiek któryś z nich poprosiłby o zapłatę za trening, to proszę śmiało odmówić. Jeszcze raz zapraszam do kontaktu!

A.J.: Serdecznie dziękuję za rozmowę. Życzę, aby wkrótce Pana marzenie o kyūdōjō z prawdziwego zdarzenia się spełniło i aby pomieściło prawdziwe rzesze adeptów łucznictwa i uczniów spragnionych wiedzy o Kraju Kwitnącej Wiśni.

W.R.: Dziękuję.



fot. Jan Cetnera

SUBARU POWSTAŃCA WARSZAWSKIEGO: HISTORIA CZEKA NA DOBRE ZAKOŃCZENIE

Dwa lata temu na łamach „Plejad” (nr 83, 2/2019) przedstawiłem kapitana Janusza Walędzika, powstańca warszawskiego, i jego Subaru Leone, prawdopodobnie najstarsze auto japońskiej marki w Polsce. Od tamtego czasu wiele się wydarzyło, a historia powstańca i jego niezawodnego auta, wiernie służącego mu przez dziesięciolecia, czeka na dobre zakończenie.

Moja znajomość z kapitanem Walędzikiem zaczęła się w 2019 roku, gdy dla „Plejad” przygotowywałem obszerny wywiad (nr 83 z kwietnia 2019 r. od str. 20: <https://cutt.ly/8TH80sL>). Powstaniec opowiadał w nim nie tylko o swoich losach w czasie okupacji, powstania i po nim, ale także – co dla sympatyków Subaru bardzo ważne – o jego Leone, zasłużonym w krwawieniu

wiedzy o powstaniu warszawskim. Samochód z 1981 roku, sprowadzony z Holandii, trafił do niego w 1994 roku jako prezent od syna na 50. rocznicę wybuchu powstania. Subaru od tamtego czasu służyło kpt. Walędzikowi – jeździł nim po Polsce i upowszechniał wiedzę o powstaniu warszawskim podczas licznych spotkań z młodzieżą.

Znajomość, jaką miałem szansę wówczas zawrzeć z panem kapita-

nem, stała się na tyle bliska, że mogłem się przekonać, jak ważne jest dla powstańca jego Leone. Postanowiłem zaangażować się w realizację marzenia, jakie miał: by jego samochód, który przez wiele lat wiernie i niezawodnie mu służył, odzyskał blask.

Stan pojazdu, parkującego „pod chmurką”, pod balkonem mieszkania pana kapitana, obok bloku przy skwerze Zgrupowania Chrobry II



fot. Jacek Piesiewiczski x 3



(to w nim walczył jako strzelec), pogarszał się. Doraźna pomoc w serwisowaniu auta, jaką w ostatnich latach zapewniło Subaru Import Polska i dwaj warszawscy dilerzy Subaru, nie była w stanie powstrzymać tego procesu. Samochód potrzebował generalnej renowacji. A chociaż Leone kapitana zasłużyło już na miano zabytku, jest zarejestrowane nadal na normalnych, wciąż jeszcze „czarnych” tablicach.

Postanowiłem zaangażować się w tę sprawę. Sprawdziłem oferty firm wyspecjalizowanych w odbudowie zabytkowych pojazdów i zorganizowałem oględziny pojazdu (w czym pomógł serwis pana Andrzeja Kopera w Warszawie). Ekspert wycenił koszt odnowienia Leone kapitana. To pozwoliło ustalić wysokość zbiórki społecznościonej na ten cel, zorganizować ją i przeprowadzić.

Zbiórka ruszyła w kwietniu 2021 roku. Wstępnie zaplanowana

do końca sierpnia, ostatecznie została przedłużona do końca września. Nie miałem związanych z nią oczekiwań ani nadziei, po prostu uważałem, że trzeba zacząć działać, bez względu na to, czy to będzie sukces, czy nie. Tymczasem dzięki zaangażowaniu i hojności 1053 osób i podmiotów zebraliśmy 62 440 zł. Udało się to m.in. dzięki zainteresowaniu wielu mediów, które informowały o akcji oraz aktywności harcerzy, bliskich sercu pana kapitana. Ważna jest też zadeklarowana przez wiele podmiotów i sympatyków japońskiej marki pomoc rzeczowa i organizacyjna.

Owszem, nie udało się zebrać pełnego budżetu, wyliczonego na początku 2021 roku na 75 tysięcy złotych. Jednak zebrana kwota wystarczyła, by zacząć i zaawansować prace renowacyjne. Z dwóch deklarujących gotowość wykonania zadania firm renowacyjnych wybraliśmy ofertę Forest Garage.



Z pracami nie można było dłużej zwlekać, Leone nie zniosłoby kolejnej zimy „pod chmurką”.

W ostatnich dniach września Leone zostało wciągnięte na lawetę i zawieszone do Forest Garage niedaleko Garwolina. W tym czasie została też uruchomiona dodatkowa zbiórka funduszy na dokończenie prac. Jest prowadzona na portalu [zrzutka.pl](https://zrzutka.pl/bpdr2) pod adresem <https://zrzutka.pl/bpdr2> lub pod tytułem „Dokończyć odnowę Subaru powstańca”. Jej cel

finansowy uwzględnia to, co dzieje się w ostatnich miesiącach z cenami energii, materiałów i kosztami pracy. Chciałbym też podkreślić, że – tak jak w przypadku pierwszej zbiórki – jeśli uzbierana kwota przekroczyłaby zakładany cel, lub z rozliczenia kosztów renowacji pozostałaby wolna kwota, wszystkie dodatkowe fundusze – po odję-

ciu niezbędnych kosztów – zostaną przeznaczone na potrzeby Domu Wsparcia dla Powstańców Warszawskich.

O tym, co dzieje się w sprawie Subaru Leone kapitana Walędzika, informuję na uruchomionym przeze mnie profilu na FB Subaru Powstańca. Obecnie auto jest już demontowane, a elementy, które

nie potrzebowały specjalnego przygotowania, już są poddawane renowacji. Na profilu pokazuję też aktywność pana kapitana, bo nie przerywa swojej pracy edukacyjnej na polu upowszechniania wiedzy o powstaniu warszawskim.

W moim i kapitana Walędzika imieniu dziękuję wszystkim, którzy swoimi datkami umożliwili realizację marzenia powstańca warszawskiego. Dziękuję też za wszelkie deklaracje wsparcia w zakresie niezbędnych prac, wiele z nich otrzymaliśmy właśnie ze środowiska sympatyków marki. W zależności od potrzeb, jakie powstaną w trakcie prac renowacyjnych, zapewne przynajmniej z niektórych będziemy korzystać. Dostałem też zapewnienie, że gdy auto będzie gotowe i będziemy je odbierać z panem kapitanem, towarzyszyć nam będzie honorowa asysta. Trzymam za słowo! Projekt ma zostać ukończony latem 2022 roku.



fot. Jan Cetera

25. SUBARIADA KORSYKA – ISLE OF BEAUTY, CZYLI WYPRAWA DLA CIERPLIWYCH /CZ.2/

Gdy w styczniu 2020 roku zapisywaliśmy się na tę wyprawę, nie przypuszczaliśmy, że będziemy musieli na nią czekać ponad rok. Wprawdzie w mediach pojawiły się już informacje o tajemniczym wirusie w dalekich Chinach, lecz nie sądziliśmy, że zaledwie po kilku miesiącach zmieni on diametralnie także nasze dotychczasowe życie i plany.

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Drogę z kempingu musieliśmy pokonać tą samą trasą, gdyż była to jedyna droga dojazdowa. Przejazd był jednak bardziej wymagający, gdyż rano ruch na drodze był znacznie większy i – co gorsza – większość aut jechała

w przeciwnym kierunku. Początkowo było dość szeroko i nie było większych problemów z mijaniem nadjeżdżających aut, jednak ostatni kilometr przed wjazdem na asfalt był sporym wyzwaniem. Droga była szeroka na jedno auto, a jej granice

tworzyły albo ostre krzewy makii, albo kamienne murki graniczne. Dodatkowo lokalni kierowcy uważali, że skoro są u siebie, to z urzędu należy im się pierwszeństwo przejazdu, co powodowało niepotrzebne zatory. Sytuację trochę ratowało

CB-radio, dzięki któremu wiedzieliśmy od kierowców jadących przed nami, ilu „przeciwników” musimy przepuścić, zanim będziemy mogli sami przejechać. Przydało się doświadczenie z poprzednich wyjazdów, m.in. do Gruzji czy Maroko, podczas których nauczyliśmy się asertywności na drodze i zasady, że pierwszeństwo ma ten, który ustąpi ostatni.

Gdy wreszcie wszyscy dotarli na główną drogę, skierowaliśmy się na południe, do miejscowości Algajola. Czekala tam na nas atrakcja, której nie doświadczyliśmy jeszcze na żadnej Subariadzie. Mieliśmy przesiąść się z czterośladów na rowery elektryczne. Zanim jednak to zrobiliśmy, zaparkowaliśmy auta na parkingu przy plaży i udaliśmy się na wczesny, szybki obiad. Nie było to łatwe, gdyż w większości lokalów tej niewielkiej miejsciny

stoliki były wcześniej rezerwowane. Podzieliliśmy się więc na mniejsze grupki i ostatecznie udało nam się posilić. Następnie spotkaliśmy się wszyscy w wypożyczalni, aby odebrać rowery i kaski. Przeszliśmy także szkolenie z obsługi rowerów, przede wszystkim z korzystania z napędu elektrycznego. Szkolili nas pracownik wypożyczalni (tłumaczony na polski przez Beate) oraz Tomek z niebieskiego XV-a, który jest nie tylko miłośnikiem rowerów górskich, ale także ma dużą wiedzę o ich budowie i serwisowaniu. Jego największym osiągnięciem w tej dziedzinie jest przebudowa na rower o napędzie elektrycznym tandemu, którym w młodości dojechał wraz z żoną z Krakowa nad morze. Dziś jeździ na nim z synem Antkiem i niestraszne im są podkrakowskie góry. Po szkoleniu i jazdach próbnych wokół wypo-

Lokalni kierowcy uważali, że skoro są u siebie, to z urzędu należy im się pierwszeństwo przejazdu. Przydało się doświadczenie z poprzednich wyjazdów, podczas których nauczyliśmy się asertywności na drodze i zasady, że pierwszeństwo ma ten, który ustąpi ostatni.

życzalni wyjechaliśmy na drogę. Szczerze mówiąc, miałem pewne obawy co do tej wycieczki, gdyż z nieba lał się południowy żar, temperatura w słońcu wynosiła pewnie grubo ponad 40 stopni, a rowery były masywne i ciężkie. Jednak gdy tylko uruchomiłem elektryczne wspomaganie, odniosłem wrażenie, jakby cała masa roweru nagle gdzieś zniknęła. Wspomaganie miało 4-stopniową regulację, ale do jazdy pod górkę na większości tras wystarczył „drugi bieg”. Po kilku kilometrach odbiliśmy z głównej drogi w prawo, gdzie zaczął się podjazd. Po kilkunastu minutach jazdy zatrzymaliśmy się na postój w miasteczku Corbara, leżącym około 250 metrów nad poziomem morza, przy źródle z pyszną zimną wodą. Po uzupełnieniu nia butelek i bidonów ruszyliśmy dalej. Naszym celem, a zarazem najwyż-



Jazda po szutrze rowerami wymaga dużo uwagi i koncentracji, gdyż napęd elektryczny miał sporą moc i na luźnej nawierzchni łatwo było stracić przyczepność. Dodatkowo działał on tylko podczas pedałowania.

Kolejny dzień zaserwował nam kolejną dużą dawkę pięknych widoków i off-roadowych wrażeń. Po opuszczeniu kempingu skierowaliśmy się na wschód, w stronę interioru. Pięliśmy się coraz wyżej krętą asfaltową drogą, zostawiając za plecami wybrzeże. Po drodze zrobiliśmy przerwę na kawę w małym miasteczku Speloncato. Następnie pięliśmy się coraz wyżej, by po kilku kilometrach zjechać na drogę szutrową. Trasa serwo-

← fot. Przemysław Kaczmarek



szym punktem trasy było miasteczko Sant'Antonino położone około 200 metrów wyżej. Po drodze robiliśmy postoje na fotki, gdyż jechaliśmy odsłoniętymi zboczami, z których roztaczała się przepiękna panorama na wybrzeże. Ostatnich kilka kilometrów podjazdu jechaliśmy drogą szutrową. Jazda po szutrze wymagała więcej uwagi, gdyż napęd elektryczny miał sporą moc i na luźnej nawierzchni łatwo było stracić przyczepność. Dodatkowo napęd działał tylko podczas pedałowania, o czym informował nas pracownik wypożyczalni, a Miłosz i Tomek przypomnieli przed zjazdem z asfaltu. Ważne było więc utrzymywanie jednostajnego tempa i niezatrzymywanie się podczas podjazdu. Ruszenie na szutrze pod górkę było dość kłopotliwe, gdyż przy pierwszym naciśnięciu pedału rower mocno wrywał do przodu.

Po dotarciu do miasteczka zrobiliśmy sobie dłuższy postój. W kantine ugasiłmy pragnienie lokalnym przysmakiem – wodą z lodem i świeżo wyciśniętym sokiem z cytryny. Zrobiliśmy także szybki spacer stromymi wąskimi uliczkami. Miasteczko jest malowniczo położone na szczycie wzniesienia i bardzo kameralne – liczy dosłownie kilkanaście budynków zamieszkiwanych obecnie przez kilkadziesiąt osób. Po przerwie ruszyliśmy w dół krętą asfaltową drogą i po około półgodzinie dotarliśmy z powrotem do wypożyczalni. Po oddaniu rowerów zostało nam

już tylko kilkanaście kilometrów jazdy wzdłuż wybrzeża na kemping położony nieopodal miasta Calvi. Liczyliśmy po cichu na wieczorny wypad do miasta, jednak formalności związane z wjazdem na kemping trwały tak długo, że musieliśmy z tego zrezygnować. Zrekompensowaliśmy sobie to nocną kąpielą w ciepłym morzu, przy blasku księżyca i z widokiem na rozświetlone na przeciwległym brzegu zatoki miasto.



fot. Przemysław Kaczmarek



Trasa serwowala nam spektakularne widoki, z jednej strony na morze nieregularnie wcinające się w łąd licznymi zatokami, a z drugiej na strome skaliste góry.

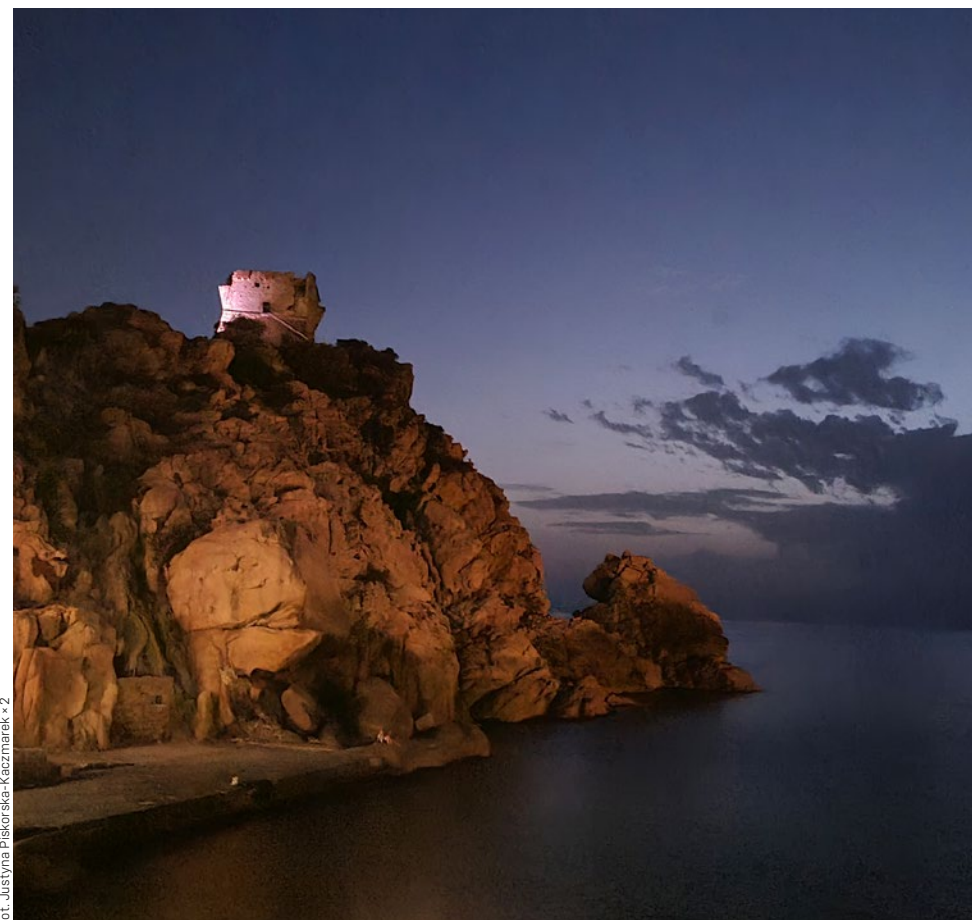
droga przyklejona była do jednego ze skalistych zboczy, porośniętych gdzieś makia. Ubolewaliśmy, że nie było miejsca na postój i sфотографowanie go. Po opuszczeniu biegu rzeki droga prowadziła nas lasem, w cieniu wysokich drzew, m.in. charakterystycznych dla Korsyki czarnych sosen i dębów. Wśród drzew można było spotkać także charakterystyczne dla Korsyki, a zwłaszcza dla tego rejonu dziko pasące się świnię, chętnie pozujące

wała nam spektakularne widoki, z jednej strony na morze nieregularnie wcinające się w łąd licznymi zatokami, z drugiej strony na strome skaliste góry, wśród których momentami można było dostrzec Monte Cinto, najwyższy, mierzący 2706 m, szczyt Korsyki. Znajduje się on na trasie słynnego szlaku górskiego GR20, uważanego za jeden z najtrudniejszych szlaków trekkingowych w Europie. Rozpoczyna się on w miejscowości Calenzana,

ma około 180 kilometrów długości i prowadzi środkiem wyspy, z północy na południe, do miejscowości Conca. Po przejechaniu szutrowych odcinków wyjechaliśmy na moment na główną drogę T20 prowadzącą z Bastii do Ajaccio, by po pewnym czasie znów wbić się w górką krętą drogą, prowadzącą przez wąwóz Spelunca. Wąwóz ten utworzyła górska rzeka Porto, uchodząca do morza w miejscowości o tej samej nazwie. Wijąca się w nim



fot. Justyna Piskorska-Kaczmarek



fot. Justyna Piskorska-Kaczmarek • 2

Przy odrobinie szczęścia można tu także spotkać delfiny. Rezerwat powstał w 1975 roku, pokrywa obszar około 1500 ha, z czego około 900 to obszar lądowy. W 1983 roku wpisano go na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Zwiedzanie obwarowane jest wieloma zakazami. Nie wolno się kąpać i nurkować, dokarmiać ptaków, łowić ryb, przybijać do brzegu, kotwiczyć w nocy oraz poruszać się z prędkością powyżej 5 węzłów. Ograniczenie prędkości na szczęście nie dotyczyło trasy od portu do rezerwatu, więc podróż do niego dostarczyła nam sporej dawki adrenaliny. Po płynęliśmy bowiem w rejs dwoma potężnymi pontonami, napędzanymi przez podwójne silniki zaburtowe o łącznej mocy 700 KM. Ta moc wraz z pofalowanym morzem sprawiły, że pontony ślizgały się po wodzie, przeskakując po szczytach fal. Rezerwat zachwylił nas przede wszystkim formacjami skalnymi. Wysokie, pionowe ściany utworzone były z charakterystycznych słupów o przekroju pięciokątą, powstałych z zastygłej bazaltowej lawy. Miejscami słupy ułożone były nietypowo – horyzontalnie. Według przewodnika takie ułożenie słupów można zobaczyć tylko na Korsyce i na Islandii. Skały, formowane także wiatrem i wodą, przybierały

do fotografii. Następnie droga znów przykleiła się do zbocza kanionu, tym razem znacznie głębszego i szerszego, by w końcu doprowadzić nas nad morze, do wspomnianego miasteczka Porto. Dotarliśmy tam późnym popołudniem i tradycyjnie rozlokowaliśmy się na nocleg na kempingu. Wieczorem wybraliśmy się na spacer do miasteczka, które było niewielkim portem jachtowym, otoczonym licznymi knajpkami i restauracjami, z górującą nad wszystkim genueńską wieżą.

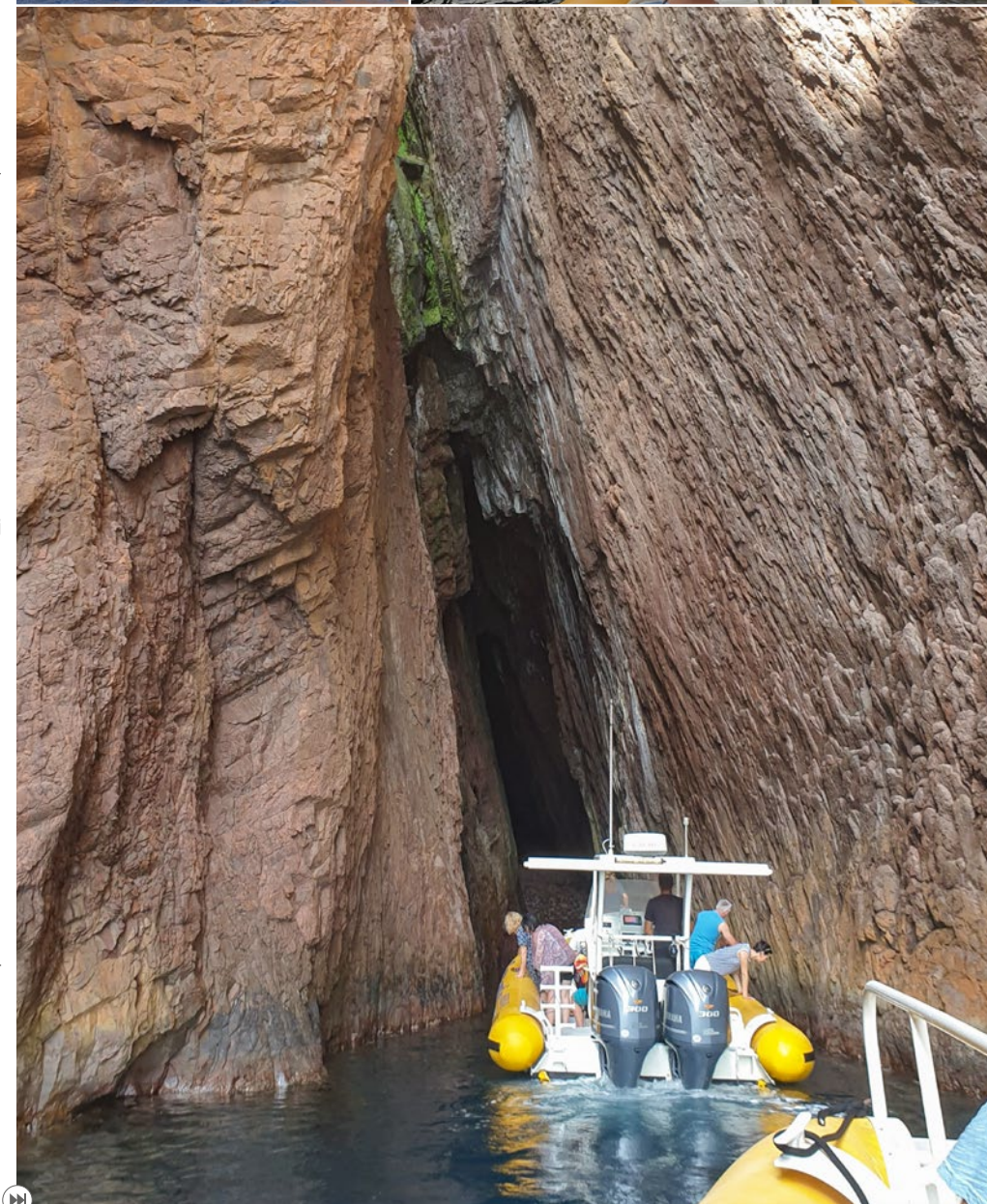
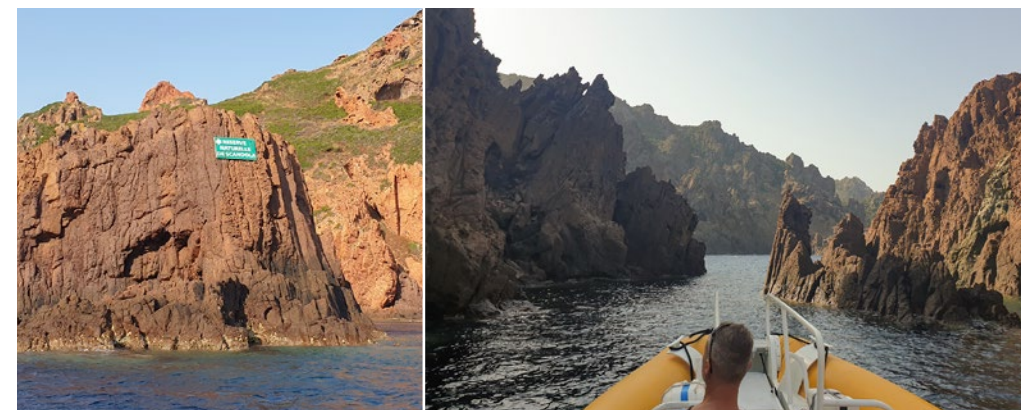
Nazajutrz po śniadaniu i zwinieniu obozu opuściliśmy kemping, zaparkowaliśmy auta tuż przy porcie i udaliśmy się na nabrzeże. Tego dnia czekało nas zwiedzanie rezerwatu przyrody Scandola. Jest on o tyle niezwykły, że można go podziwiać jedynie z wody, gdyż część lądowa jest zupełnie niedostępna. Znajdują się w nim formacje

skalne utworzone z zastygłej lawy, zamieszkałe przez liczne gatunki ptaków, m.in. orłów morskich i kormoranów. Woda jest w tym miejscu krystalicznie czysta i pełna ryb.



niespotykane kształty i faktury. Całości dopełniała krystalicznie czysta woda, w której można było dostrzec spore ryby. W drodze powrotnej większość z nas chętnie skorzystała jeszcze z okazji na kąpiel w morzu w jednej z zatoczek. Do portu wróciliśmy w porze obiadowej, więc po zejściu na ląd udaliśmy się do restauracji na posiłek. Następnie po uzupełnieniu prowiantu w miejscowym supermarkecie pożegnaliśmy miasteczko Porto, kierując się na południe. Zaraz po pokonaniu pierwszych zakrętów naszym oczom ukazały się niesamowite pomarańczowe formacje skalne, zwane Calanques de Piana, wśród których biegła kręta, wąska góraska droga. Widoki były tak piękne, że trudno było skupić się na prowadzeniu samochodu. Na szczęście Miłosz z Beata zaplanowali zwiedzanie. Po przejechaniu najbardziej malowniczego odcinka skręciliśmy z drogi na ukryty między drzewami parking i udaliśmy się na spacer. Ścieżka wiodła początkowo między drzewami, by następnie bieć po stromym zboczu, znajdującym się kilkadziesiąt metrów powyżej drogi, którą wcześniej jechaliśmy. Widoki z tej perspektywy jeszcze bardziej zapierały dech w piersiach. Ostatecznie ścieżka sprowadziła nas na drogę, którą wróciliśmy z powrotem do samochodów. Tym razem również kierowcy mogli nacieszyć wzrok. Po spacerze, pełni niezapomnianych wrażeń, zjechaliśmy w dół do jednej z nadmorskich miejscowości, na godzinny przystanek na plaży. Chętni ponownie mieli okazję zaznać morskiej kąpieli, my natomiast postanowiliśmy schłodzić się kawą mrożoną i miętową granitą w knajpie z widokiem na plażę. Po tym przystanku zostało nam już tylko kilka kilometrów jazdy na kolejny kemping i kolejną wspólną wieczorną biesiadę.

ciąg dalszy w następnym numerze



fot. Justyna Piskorska-Kaczmarek • 3

SUBARU eSHARE

Chciałbyś sprawdzić dzielne Subaru XV, ocenić rodzinnego Outbacka, a może przekonać się do Foreстера z rewolucyjnym układem napędowym e-BOXER, lecz obowiązki i brak czasu nie pozwalają na umówienie się na tradycyjną jazdę testową? Jeśli tak, to mamy dla Ciebie rozwiązanie. Dzięki trwającym obecnie przygotowaniom wkrótce jako pierwsi na Starym Kontynencie zaprezentujemy aplikację Subaru eShare, która znacznie ułatwi wszystkim wypróbowanie całej gamy samochodów spod znaku Plejad.

Błyskawicznie postępująca technologia, specyficzne czasy i chęć zaspokojenia potrzeb coraz bardziej wymagających klientów stawiają przed producentami samochodów coraz to ciekawsze wyzwania. Japoński producent jako lider innowacyjności i bezpieczeństwa niebawem dołączy do pionierów, prezentując aplikację ułatwiającą odbycie jazdy testowej wybranym modelem.

Subaru eShare, dostępne w wybranych punktach dealerskich na terenie całego kraju, umożliwi wynajem samochodu spod znaku Plejad poza godzinami pracy handlowców. Co będzie potrzebne, aby bez zbędnych formalności zasiąść za kierownicą Subaru XV, Foreстера czy Outbacka? To proste!

Wystarczy smartfon z zainstalowaną bezpłatną aplikacją Subaru eShare, działającą zarówno w telefonach z systemem Android, jak i iOS. Należy ją pobrać z Google Play lub App Store. Założenie konta potrwa dosłownie kilka minut, a potrzebne do tego będą tylko dowód osobisty i karta płatnicza.



Największą zaletą aplikacji Subaru eShare jest to, że odebrać i zwrócić samochód będzie można o dowolnej porze, także w niedziele i święta. W łatwy i przejrzysty sposób podpowie ona także, gdzie zaparkowany jest samochód, a otworzyć i zamknąć będzie go można poprzez naciśnięcie odpowiedniego przycisku na swoim telefonie. Do przeprowadzenia jazdy testowej niepotrzebne będą kluczyki. Po otwarciu samochód będzie gotowy do drogi. Dodatkowo aplikacja zawiera szereg przydatnych informacji, takich jak przejechany dystans, zużyte paliwo i czas, który pozostał do końca wynajmu.

Nowy, prosty i intuicyjny sposób rezerwacji jazd testowych to kolejny krok w kierunku Waszej wygody. To niepowtarzalna szansa, by każdorazowo móc w sposób bezpieczny, bez wychodzenia z domu zarezerwować dowolny model Subaru, a następnie przekonać się o niebywałych właściwościach jezdnych czy możliwościach stałego napędu na wszystkie koła.

Już wkrótce, dzięki nowej aplikacji Subaru eShare, bezpłatna jazda próbna będzie dosłownie w zasięgu ręki.





Myśliwce Nakajima Ki-84 Hayate w hali fabryki Ōta po zakończeniu wojny, 1945 r.

SKRZYDLATE GWIAZDY

Droga do dzisiejszego Subaru była bardzo kręta. Mało kto zdaje sobie sprawę, że marka z gwiazdozbiorem Plejad w herbie ma lotnicze korzenie, które sięgają drugiej dekady ubiegłego wieku. Przyjrzyjmy się tej historii.

W 1946 roku Japonia dopiero zaczynała otrząsać się z wojennej pożogi. Skala zniszczeń po alianckich bombardowaniach była przerażająca. Indywidualny transport praktycznie nie istniał – to, czego nie zarekwirowały Cesarska Armia Lądowa i Marynarka Wojenna w czasie wojny, albo zostało zniszczone, albo trafiło w ręce alianckich władz okupacyjnych. Miliony Japończyków pozostało bez dachu nad głową, a produkcja przemysłowa, której lwią część jeszcze chwilę wcześniej pochłaniały działania wojenne, praktycznie stanęła.

W tych okolicznościach pracownicy świeżo przemianowanego koncernu Fuji Sangyo zakasali rękawy i wzięli się za opracowanie

pojazdu, którym chcieli zmotoryzować powojenną Japonię. Doskonale zdawali sobie sprawę, że środki transportu, tak zbiorowego, jak i indywidualnego, były absolutnie niezbędne do postawienia kraju na nogi. Podobnie jak ich koledzy po fachu z niemieckich firm Heinkel i Messerschmitt oraz włoskiego Piaggio dawni inżynierowie lotniczy firmy Nakajima zostali sprowadzeni na ziemię – dosłownie i w przenośni. Japończycy nie mogli zdawać sobie sprawy z faktu, że ich dzieło, skuter Fuji Rabbit, stanie się fundamentem pod budowę wielkiego koncernu motoryzacyjnego.

Z czasem pięć spośród dwunastu filii dawnej Nakajima Hikōki Kaisha przeobraziło się w Fuji Heavy Industries (dziś znany pod na-

zwą Subaru Corporation). O tym, co się wydarzyło od tamtej pory, wiernym czytelnikom Magazynu „Plejady” przypominać nie muszę. Warto jednak poczynić wzmiankę o skrzydlatej historii, która w 1953 roku doprowadziła do powstania japońskiej marki samochodów z sześcioma gwiazdami w herbie.

Raczkowanie

Zalążkiem dzisiejszej marki Subaru był niewielki instytut lotniczy założony w 1917 r. nieopodal miasta Ōta w prefekturze Gunma, zlokalizowanego na północny zachód od Tokio, między rzekami Watarase i Tone. Szefem nowej instytucji był Chikuhei Nakajima, inżynier morski, który dopiero co zakończył służbę w Cesarskiej Marynarce Wojennej



Chikuhei Nakajima - oficer marynarki, inżynier morski i lotniczy, przemysłowiec, polityk.

w randze kapitana. Nakajima był pionierem lotnictwa w swoim kraju – kilka lat wcześniej uczestniczył w oblocie pierwszego japońskiego sterowca. Gdy zakładał swoje przedsiębiorstwo, liczył jedynie 33 wiosny,

a zakład zatrudniał ośmiu pracowników. Dziś w granicach metropolii Ōta mieszczą się cztery fabryki Subaru. To stamtąd do salonów na całym świecie wyjeżdżają modele Subaru BRZ, Forester, Impreza, Legacy, Levorg czy Subaru XV.

Sto lat temu stworzenie takiego przemysłowego imperium było bardzo odległym marzeniem dla raczkującego przedsiębiorstwa. Pierwszym sukcesem firmy Nakajima był Typ 4. Klasyczny, dwumiejscowy dwupłatowiec opracowano z myślą o służbie w Cesarskiej Armii Lądowej. W 1919 r. Chikuhei Nakajima otrzymał zamówienie na 20 egzemplarzy nowego samolotu, który po niewielkich modyfikacjach otrzymał nazwę Typ 5. Wkrótce kontrakt rozszerzono do 100 sztuk dwupłatowca.

Realizacja tak pokaźnego zlecenia była ogromnym wyzwaniem, ale fachowcy z Nakajimy podołali zadaniu. Było to pierwsze zamówienie na samoloty, które japońskie siły zbrojne zleciły prywatnej firmie, a nie państwowemu arsenałowi. Reputacja i stabilność finansowa zbudowana na Typie 4 pozwoliły Nakajimie na rozwinięcie skrzydeł.

Do końca drugiej wojny światowej Japonia nie posiadała sił powietrznych jako osobnego rodzaju sił zbrojnych. Zamiast tego Cesarzowska Armia Lądowa oraz Marynarka Wojenna posiadały własne związki taktyczne, maszyny, bazy lotnicze, systemy szkolenia, doktrynę, a nawet oznaczenia samolotów. Stanowiło to kolejny rozdział w niekończącej się rywalizacji sił morskich

i lądowych, której można poświęcić kilka opasłych tomów. Dość powiedzieć, że krajowi producenci, tacy jak Nakajima, Mitsubishi czy Kawasaki, równolegle zabiegali o względy obu rodzajów sił zbrojnych.

W kolejnych latach Nakajima rozwijała się w bardzo szybkim tempie. W 1924 r. otwarto drugą fabrykę firmy, zlokalizowaną w Ogikubo, w metropolii Tokio. Tam rozpoczęto produkcję silników lotniczych, początkowo na licencji zachodniej (projekty kupowano m.in. we francuskiej firmie Lorraine-Dietrich, brytyjskim Bristolu oraz amerykańskich Curtiss-Wright i Pratt & Whitney). Z czasem Nakajima opracowała własne silniki, z których pierwszym był gwiazdowy, 9-cylindrowy, chłodzony powietrzem motor o nazwie Kotobuki. Nakajima rozwijała się w zawrotnym tempie, otwierając kolejne zakłady produkcyjne i zatrudniając tysiące fachowców.

Firma zaczęła otrzymywać coraz więcej zamówień, w tym także od Marynarki Wojennej. Od 1927 do 1936 r. podstawowymi myśliwcami pokładowymi w Japonii były samoloty Nakajima: A1N, A2N i A4N. Także armia korzystała z maszyn Nakajimy, wśród których był myśliwiec Typu 91. Wiele konstrukcji z tego okresu, nie tylko tych wywodzących się z miasta Ōta, produkowano na licencji albo opracowano pod okiem zachodnich konsultantów. Wkrótce ten stan rzeczy się

zmienił, a doświadczenia uzyskane w latach 20. i 30. zaowocowały całym szeregiem autorskich, nie-rzadko pionierskich projektów, dzięki którym biuro konstrukcyjne z prefektury Gunma weszło do podręczników historii.

Na lądzie i na morzu

Ówczesnych europejskich i amerykańskich ekspertów, którzy do wybuchu wojny na Pacyfiku naigrywali się z japońskich samolotów (rzekomo nieudolnie kopiowanych z maszyn zachodnich), pierwsze miesiące konfliktu stanowiły niemały szok. Nie dość, że japońscy lotnicy wykazali się znakomitą wykształceniem, to jeszcze dysponowali maszynami, które nierzadko przewyższały ich zachodnie odpowiedniki pod wieloma względami.

Jedną z nich była Nakajima B5N. Ten morski samolot bombowo-torpedowy stanowił oręż Cesarskiej Marynarki Wojennej w walce przeciwko US Navy. O jego skuteczności Amerykanie przekonali się w Pearl Harbor oraz bitwach na Morzu Koralowym i koło wysp Santa Cruz, gdy ofiarą ich torped (a także bomb z bombowców nurkujących) padły trzy wielkie lotniskowce floty. Podobnie jak w wielu innych japońskich maszynach, słabością B5N było szczątkowe opancerzenie kabiny oraz najważniejszych podzespołów maszyny, a także brak samouszczelniających zbiorników paliwa, o mniejszej pojemności niż

konwencjonalnych. Bezkompromisowe podejście Japończyków do kwestii masy samolotu (która przekładała się na osiągi) oraz zasięgu przyniosło przykry skutek w postaci niskiej odporności maszyn na ostrzał, a w konsekwencji wysokiej śmiertelności wśród załóg.

Podobny problem trapił lądowe samoloty Nakajima oraz maszyny krajowej konkurencji. Zarówno armia, jak i marynarka wychodziły z założenia, że samolot lżejszy (a zatem nieopancerzony i lekko uzbrojony) jest trudniejszy do trafienia, a to stanowi najlepszą formę ochrony. Z czasem to podejście zaczęło się zmieniać, jednak zanim do tego doszło, wytwórnia Nakajima na rozkaz armii przygotowała jedną z najzwrotniejszych maszyn czasu wojny – myśliwiec Ki-43 Hayabusa (z jap. „sokół wędrowny”). Ta niesłychanie zwinna konstrukcja narobiła sporo szkód aliantom podczas walk w kontynentalnej Azji

Ki-44 Shōki, nazwany imieniem bóstwa z chińskiej mitologii. Ten zgrabny samolot miał za zadanie przechwytywanie bombowców przeciwnika, zatem priorytetami w jego konstrukcji była prędkość w locie poziomym oraz szybkość wznoszenia. Piloci za nim nie przepadali, bo odchodził od archetypu zwinnego jak mucha domowa myśliwca do walki manewrowej. Niemniej ów samolot był zdolny do pokonania niemal każdego przeciwnika, pod warunkiem że był właściwie wykorzystany.

Z prochu powstanie

Ukoronowaniem pracy firmy Nakajima był Ki-84 Hayate („huragan”). Armia postawiła przed firmą arcytrudne zadanie – stworzyć myśliwiec o manewrowości Ki-43, ale przewyższający prędkością Ki-44. Konstrukcja miała być prawdziwie uniwersalna i gotowa do stanięcia w szranki z najlepszymi

ze świata. Zespół inżynierów, którym przewodził Yasushi Koyama, stworzył prawdziwego klasyka – maszynę o pięknych proporcjach, znakomitych osiągnięciach (prędkość maksymalna wynosiła ponad 650 km/h na wysokości 6000 metrów) i silnym uzbrojeniu. Napędzany 18-cylindrowym, chłodzonym powietrzem silnikiem Nakajima Homare o mocy blisko 2000 KM myśliwiec ograniczały jedynie chude ostatnie lata wojny i fatalna sytuacja, w której znalazła się Japonia. Brakowało wszystkiego: wysokooktanowej benzyny, specjalistycznych stopów aluminium

i stali, wyszkolonych mechaników i wysokiej klasy lotników, których korpus potwornie przetrzebiły blisko cztery lata okrutnej wojny. Przeprowadzone po wojnie alianckie badania potwierdziły jednoznacznie, że Ki-84 mógł walczyć z najlepszymi zachodnimi myśliwcami jak równy z równym, a nierzadko przewyższał je prędkością i manewrowością.

Tragedią japońskich wytwórni lotniczych był fakt, że ich znakomite maszyny powstały w warunkach wojny. Konflikt poczynił straszliwe spustoszenie w narodzie, który sam ją wywołał i ochoczo rzucił się w wir walki. W żaden sposób nie umniejsza to jednak ogromnym sukcesom inżynierów Nakajimy, wśród których był też najszybszy japoński samolot pokładowy czasów wojny (C6N Saiun), pierwszy prototyp odrzutowca z Kraju Kwitnącej Wiśni (Kitsuka/Kikka), a także najliczniej produkowany japoński silnik

Prototyp myśliwca lądowego Ki-84.



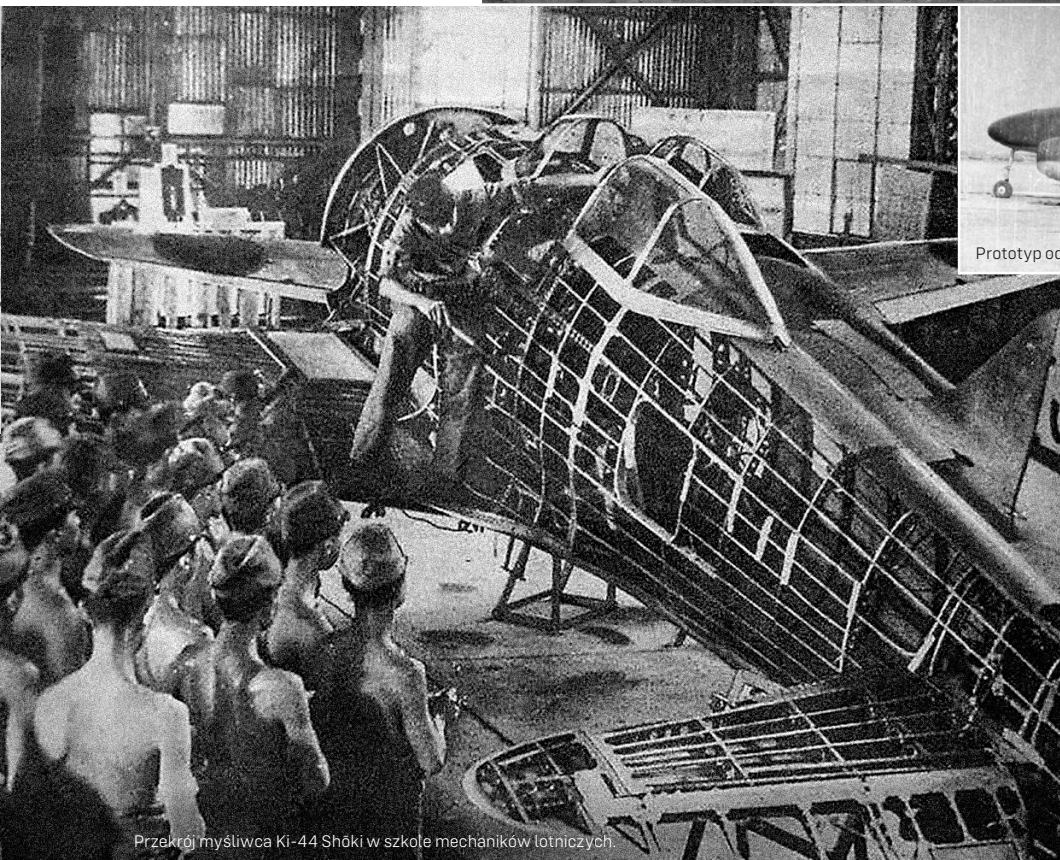
Myśliwiec lądowy Nakajima Ki-43 Hayabusa.



Południowo-Wschodniej, jednak prędko stała się przestarzała. Powód był prosty – walka powietrzna gwałtownie ewoluowała z tradycyjnego modelu starcia manewrowego do konkursu prędkości. Co z tego, że maszyna była zwrotna, skoro nie mogła doścignąć przeciwnika? Amerykanie prędko zdali sobie z tego sprawę i dostosowali taktykę oraz sprzęt do słabych punktów przeciwnika.

Na drugim biegunie osiągnięć znalazł się myśliwiec Nakajima

Myśliwiec pokładowy Nakajima A2N.



Przekrój myśliwca Ki-44 Shōki w szkole mechaników lotniczych.



Prototyp odrzutowego myśliwca Nakajima Kitsuka/Kikka.

lotniczy – Nakajima Sakae („pomysłowość”), który napędzał najsłynniejsze myśliwce z Kraju Kwitnącej Wiśni: Ki-43 Hayabusa i myśliwiec A6M skonstruowany przez odwiecznych rywali z Mitsubishi.

Najważniejszą spuścizną Nakajimy jest przywiązanie do technicznej doskonałości, której owocem jest marka Subaru, jaką dziś znamy. Dziś Subaru produkuje też samoloty, śmigłowce i podzespoły dla wytwórni lotniczych z całego świata. Gdy więc zobaczycie kiedyś maszynę latającą, którą tu i ówdzie oznakowano sześcioma gwiazdami w owalu, to po lekturze niniejszego materiału będziecie wiedzieli, skąd to się wzięło.

WIELKI POWRÓT

Nie ma co ukrywać, Orkiestra Akademii Beethovenowskiej ruszyła wreszcie pełną parą. Ogrom projektów, tych przełożonych z powodu pandemii oraz tych zupełnie nowych, dał im wreszcie powrót do normalności w czystej postaci. Gdzie mogliśmy ich usłyszeć tym razem? Czym zachwycali?

Orkiestra Akademii Beethovenowskiej z największą przyjemnością oraz nieskrywaną ekscytacją przyjęła zaproszenie od legendarnej wytwórni Marvel oraz Netmarble Monster Inc. – producentów najnowszej fabularnej gry akcji Marvel Future Revolution. To pierwsza mobilna RPG-owa produkcja Marvela rozgrywająca się w otwartym świecie. W lipcu, po intensywnych nagraniach sekcyjnych ścieżki dźwiękowej w Radiu Kraków, Orkiestra wraz z Chórem Polskiego Radia udała się do studia S-1 im. W. Lutosławskiego w Warszawie, aby dokończyć nagrania wideo

w pełnym i jakże spektakularnym składzie. Promujący grę koncert wyreżyserował Kamil Pohl, a całość można zobaczyć na platformie YouTube, na autorskim kanale Marvel Future Revolution.

Akcji gry będziemy doświadczać zza pleców głównej postaci, która, rzecz jasna, stawia czoła wszelkim superzłoczyńcom. Jej twórcy obiecali pełną swobody rozgrywkę w ogromnych lokacjach, przy wsparciu graficznym na poziomie gier AAA.

Orkiestra Akademii Beethovenowskiej z ekscytacją podjęła współpracę z producentami najnowszej fabularnej gry akcji Marvel Future Revolution.

Podwójna celebracja

„Jestem wzruszony zaangażowaniem orkiestry. To nie jest tylko granie (...) w tym jest coś więcej”. Tak o artystach Orkiestry Akademii Beethovenowskiej mawiał Krzysztof Penderecki. 9. edycja Festiwalu Emanacje, realizowanego przez Europejskie Centrum Muzyki Krzysztofa Pendereckiego, była dla nich wydarzeniem szczególnym. Oczywisty fakt niezwykłego

przywiązania członków orkiestry do twórczości mistrza zbiegł się tym razem z osiągnięciem „pełnoletności” zespołu. Dokładnie 18 lat wcześniej w niemieckim Bayreuth rozpoczęła się ta cudowna podróż OAB.

W programie koncertu, oprócz dzieł Pendereckiego, w brawurowej interpretacji mogliśmy usłyszeć utwory W. A. Mozarta oraz B. Brittena. Całość poprowadziła gościnnie koncertmistrzyni Orkiestry Akademii Beethovenowskiej Joanna Konarzewska.

Operowa uczta

Pod koniec sierpnia artyści Orkiestry Akademii Beethovenowskiej podjęli się nie lada wyzwania – premierowego nagrania opery „Der Kunder” w nowo odkry-

tej kompozycji Antala Doratiego, dyrygenta wszech czasów, szefa m.in. Detroit Symphony Orchestra, BBC Symphony Orchestra czy Royal Philharmonic Orchestra. Muzyka współczesna w formie opery stanowi zawsze karkołomne wręcz wyzwanie dla orkiestr z najwyższej półki, wymagając od nich perfekcyjnego opanowania niełatwego materiału oraz szczególnej koncentracji podczas kooperacji z solistami. Ciężka praca opłacała się i tym razem. Orkiestra mistrzowsko zrealizowała projekt, wieńcząc go pełnym sukcesem. Wraz z zespołem, pod batutą Martina Fischer-Dieskau, wystąpili soliści międzynarodowego formatu: Tomasz Konieczny, Michael Schade oraz Ron Silberstein. Nagranie było częścią projektu Jüdisches

Kolejnym wyzwaniem zespołu Orkiestry Akademii Beethovenowskiej była realizacja ścieżki dźwiękowej do filmu „El Páramo” z gatunku folk horror.

Leben in Deutschland 2021. Płyta zostanie wydana jeszcze w grudniu tego roku przez renomowaną brytyjską wytwórnię Toccata Classics.

Odludzie

W październiku podczas Katalońskiego Międzynarodowego Festiwalu Filmowego w Sitges miała miejsce światowa premiera „El Páramo” – filmu wyprodukowanego dla platformy Netflix w reżyserii Davida Casademunta. Muzykę do filmu popełnił wybitny hiszpański kompozytor i dyrygent Diego Navarro, serdeczny przyjaciel Orkiestry Akademii Beethovenowskiej, który chętnie zaprosił zespół do realizacji ścieżki dźwiękowej. „El Páramo”, należący do gatunku folk horror, to nastrojowa, acz niepokojąca opowieść o rodzinie, której odosobnione i spokojne życie zakłóca istota niewia-



fort. Robert Slusznicki Borys Slusznicki/Spheresis foto

domego pochodzenia, wystawiając ich więzi na próbę. Navarro w swej muzyce fenomenalnie konfrontuje wspomnianą nastrojowość z niepokojem, a muzycy OAB podczas realizacji wielkoformatowego projektu filmowego po raz kolejny pokazali kunszt i doświadczenie.

Serialowa gorączka

Na to wydarzenie czekał cały Kraków... Mowa, rzecz jasna, o kolejnej odsłonie Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie, na którym tradycyjnie już zagościła Orkiestra Akademii Beethovenowskiej. Tym razem zespół pokazał swe muzyczne interpretacje największych serialowych hitów, takich jak: „Król”, „Wiedźmin”, „Wataha”, „Czarne lustro” czy „Gambit królowej”, a zrobił to w trzech koncertowych odsłonach: Starcie, Pamięć oraz Korona. Wraz z zespołem na scenie pojawili się tacy artyści jak: Cecilia Krull („Dom z papieru”), Anna Karwan

czy Natalia Nykiel. Swoją czynną obecnością na scenie zaszczytili również kompozytorzy poszczególnych utworów, a wśród nich Łukasz Targosz („Wataha”), Maciej Zieliński („Sługi wojny”) oraz Atanas Valkov („Król”). Nad całością czuwało dwoje zaprzyjaźnionych dyrygentów Orkiestry Akademii Beethovenowskiej – Katarzyna Tomala-Jedynak i Diego Navarro. Wydarzenie, które z przyczyn pandemicznych zamieniło salę koncertową na malowniczą plenerową scenę parku Jordana, na długo pozostanie w pamięci, nie tylko serialowych fanatyków, lecz wszystkich melomanów z południowej części Polski.

Sanctus

12 września w Warszawie odbyła się beatyfikacja kard. Stefana Wyszyńskiego. W przeddzień tej doniosłej uroczystości w Świątyni Opatrzności Bożej, na zaproszenie Episkopatu oraz Instytutu Promocji

W przeddzień beatyfikacji kard. Stefana Wyszyńskiego Orkiestra Akademii Beethovenowskiej uświetniła to wydarzenie niezwykłym koncertem wykonując utwory największych polskich kompozytorów.



fort. Marcin Klejdyś

Kultury Polskiej, Orkiestra Akademii Beethovenowskiej wraz z Chórem Polskiego Radia i Górecki Chamber Choir uświetniła wydarzenie niezwykłym koncertem. Pod kierownictwem maestro Tomasza Tokarczyka wykonała utwory czołowych polskich kompozytorów: Chopina, Szymanowskiego, Góreckiego oraz przybyłego specjalnie na tę okoliczność z Nowego Jorku Pawła Sydora. Wśród solistów nie zabrakło gwiazd europejskiej sceny

wokalnej – w świątyni zabrzmiały głosy Katarzyny Oleś-Blachy, Iwony Sobotki, Anny Lubańskiej, Adama Szerszenia oraz Andrzeja Lamperta.

Rule Britannia

Słynne Promsy to wydarzenie bliskie każdemu melomanowi na całym świecie. The Last Night of the Proms in Cracow od wielu już lat kojarzone jest wyłącznie z Orkiestrą Akademii Beethovenowskiej i Operą Krakowską. Tegoroczną jubileuszową 25. edycję tradycyjnie zorganizowało Krakowskie Towarzystwo Przemysłowe, a poprowadził ją maestro Lee Reynolds. Na scenie wraz z zespołem zawiązały dwie wyjątkowe osobowości muzyczne – światowej sławy sopranistka Iwona Sobotka (jedyna polska laureatka konkursu królowej Elżbiety w Belgii) oraz wirtuoz gitary klasycznej Łukasz Kuropaczewski. Oprócz „promsowych” klasyków zabrzmiały m.in. dzieła Rodrigo, Pucciniego, Szymanow-

skiego czy Barbera. Nie zabrakło też wzruszenia i świetnej zabawy w iście brytyjskim stylu!

Netflix po holendersku

Do tego niecodziennego wydarzenia zaproszone zostało jedynie męskie grono muzyków Orkiestry Akademii Beethovenowskiej, a to za sprawą specyfiki nagrywanych z ich udziałem scen do polsko-holenderskiej produkcji – miniserialu „Dziedzic”. Akcja serialu toczy się na Łotwie, w Holandii, Niemczech i Polsce, a opowiada o relacji ojca z synem w latach 1917–1969. Na deskach Teatru im. Juliusza Słowackiego w Krakowie panowie wcieliili się w męską orkiestrę z okresu międzywojennego, wykonując z solistką Agnieszką Kuk medalową arię z opery „Madama Butterfly” G. Pucciniego. Za pulpitem dyrygenckim stanął maestro Tadeusz Platek. Serial najpierw trafi na holenderskie ekrany, a następnie zagości na platformie Netflix.

Wydarzenie The Last Night of the Proms in Cracow od wielu już lat kojarzone jest wyłącznie z Orkiestrą Akademii Beethovenowskiej i Operą Krakowską. Na tegoroczną jubileuszową 25. edycję zawiązały dwie wyjątkowe osobowości muzyczne – światowej sławy sopranistka Iwona Sobotka oraz wirtuoz gitary klasycznej Łukasz Kuropaczewski.

Pamięć

Na początku października Orkiestra Akademii Beethovenowskiej odbyła przełożone z 2020 roku pierwsze pocovidowe tournée po Niemczech, odwiedzając 3 kulturalne ośrodki: Friedrich von Thiersch Saal w Wiesbaden, Congress Park w Hanau oraz Darmstadt w Darmstadt. Trasa koncertowa została dedykowana 75. rocznicy zakończenia drugiej wojny światowej, a jej repertuar obejmował „Requiem wojenne” Benjamin Brittena. Z towarzyszeniem chóru Konzertchor Darmstadt, pod batutą pomysłodawcy projektu, maestro Wolfganga Seeliger, orkiestra występowała w swym najbardziej okazałym składzie – na scenie zabrzmiało ponad 80 instrumentów, podzielonych wedle kompozytorskiej partytury na dwa zespoły. Tournée zyskało olbrzymie uznanie wśród jakże wymagającej niemieckiej publiczności oraz zdobyło mnóstwo pochlebnych recenzji w zachodniej prasie.



fort. Marcin Klejdyś



fot. Marcin Klejdysz

Jeszcze Polska Muzyka

Po ponad 2-letniej przerwie spowodowanej pandemią swój jubileusz obchodzi w tym roku 10. edycja autorskiego cyklu Orkiestry Akademii Beethovenowskiej – Jeszcze Polska Muzyka. W sali koncertowej Zespołu Szkół Muzycznych w Tarnobrzegu (nazywanej „małą filharmonią” z uwagi na niesamowite walory akustyczne i wizualne) artyści zaprezentowali dzieła Feliksa Janiewicza, Grażyny Bacewicz, Romana Palestra oraz Wojciecha Kilara, a czuwał nad nimi pierwszy gościnny dyrygent zespołu – Jean-Luc Tingaud. Do poszczególnych kompozycji swym czarującym głosem wprowadzał dziennikarz RMF Classic, Dariusz Stańczuk. Wypełnione po brzegi audytorium dało się ponieść niezwykle palety barw jakże różnicowanego repertuaru.

Ostatnia prosta 2021

28 listopada zespół zakończył obchody Roku Beethovena. Wielka Cisza to wydarzenie łączące arcydzieła mistrza z nowatorskimi multimediami oraz charyzmatycznym komentarem maestro Marcina Sompolińskiego. **12 grudnia** w centrum kongresowym ICE artyści OAB wzbogacili jubileusz 80. urodzin Andrzeja Żaryckiego interpretując jego dzieła teatralne i filmowe, a zaledwie dzień później, **13 grudnia**, w tym samym miejscu zabrzmiał autorski projekt Gromee i Orkiestry Akademii Beethovenowskiej – Orcheston. To niesamowite wydarzenie po raz trzeci już skonfrontowało absolutne hity muzyki elektronicznej z brzmieniem klasycznej orkiestry. Wśród solistów wystąpili m.in.: Kayah, Beata Kozidrak, Reni Jusis, Michał Szpak i wiele innych. **15 grudnia** odbył się finał cyklu Jeszcze Polska Muzyka, tym razem w Filharmonii Krakowskiej. Koncert w całości został poświęcony twórczości inspirowanej historią powojennej Polski, a także utwo-



fot. Marcin Klejdysz

W tarnobrzegskiej sali koncertowej Orkiestra Akademii Beethovenowskiej zawiązała z autorskim cyklem Jeszcze Polska Muzyka.

rom hollywoodzkiego kompozytora E. Goldenthala (słynącego m.in. z muzyki do „Fridy” czy „Batmana”), inspirowanym poezją Barbary Sadowskiej, Jana Sanejki oraz Pawła Szymańskiego. **Koniec roku 2021** to dla Orkiestry Akademii Beethovenowskiej kolejne niemieckie tournée, tym razem w duchu Świąt Bożego Narodzenia z niemieckim zamknięciem Roku Beethovena!

ORKIESTRA AKADEMII BEETHOVENOWSKIEJ (OAB)

Jeden z czołowych europejskich zespołów symfonicznych młodego pokolenia. Tworzą go najwybitniejsi studenci i absolwenci europejskich wyższych szkół muzycznych. Zespół rozpoczął działalność w 2003 roku, tuż po sukcesach na 53. Festiwalu Jünger Künstler w Bayreuth. W 2005 roku za sprawą Elżbiety Pendereckiej OAB zadebiutowała podczas IX Wielkanocnego Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie. Na koncie ma dwadzieścia osiem płyt nagranych m.in. dla wytwórni Dux, Centaur Records, Le Foxx oraz Universal. Z sukcesem sięga zarówno po klasykę, jak też przeboje muzyki rozrywkowej czy filmowej, współpracując z takimi stawami, jak: Hans Zimmer, Elliot Goldenthal, Michał Lorenc, Jan A.P. Kaczmarek, Gabriel Chmura, Łukasz Borowicz, Jacek Kasprzyk, Aleksandra Kurzak, Ingolf Wunder. Gości na słynnych scenach koncertowych Europy i świata, w tym Alte Oper Frankfurt, wiedeńskiej Musikverein, Great Hall of the People w Pekinie, Xinhai Concert Hall czy Konzerthaus w Berlinie. Regularnie występuje na Wielkanocnym Festiwalu Ludwiga van Beethovena w Warszawie, Festiwalu Muzyki Polskiej w Moskwie, Last Night of the Proms in Cracow oraz Festiwalu Muzyki Filmowej w Krakowie. Od grudnia 2015 roku koncertowe podróże Orkiestry Akademii Beethovenowskiej zataczają coraz dalsze kręgi dzięki wsparciu jej motoryzacyjnego partnera – Subaru Import Polska.

www.oab.com.pl
facebook.com/BeethovenAcademyOrchestra
instagram.com/beethovenacademyorchestra

UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO PYTAJĄ – EKSPERT ODPOWIADA /CZ.2/

Kontynuuję cykl odpowiedzi na pytania z zakresu interpretacji przepisów ruchu drogowego. Podejmuję się zadania usunięcia wątpliwości i wypracowania jednolitego, właściwego podejścia do stawianych przez przepisy wymogów oraz optymalnego postępowania w określonych sytuacjach ruchu drogowego. Jednocześnie pragnę uczulić i przygotować uczestników ruchu na inne funkcjonujące interpretacje, te całkiem fałszywe i te mające jakieś podstawy.

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

W omawianych w poprzednim artykule tematach mogłem być jednoznaczny tylko w przypadku zasady suwaka. W kwestiach dotyczących ruchu okrężnego tak się nie dało, ale postarałem się wskazać właściwy kierunek interpretacji i optymalnego zachowania, również w przypadku spotkania na rondzie wyznawców odmiennej „szkoły jazdy”.

Teraz przyszedł czas na skrzyżowania z tzw. łamanym pierwszeństwem – tu da się wskazać jedynie właściwe podejście, oraz

temat pierwszeństwa przy zawracaniu – tu jest problem z wypracowaniem jednolitej interpretacji.

Skrzyżowania, na których droga z pierwszeństwem nie przebiega na wprost, czyli tzw. pierwszeństwo łamane

Pytania i wątpliwości w mniejszym zakresie dotyczą pierwszeństwa. Większym problemem i tematem sporów okazuje się używanie kierunkowskazów.

Zacznijmy od pierwszeństwa przejazdu. Pytanie, jakie często

Błędny jest stanowisko, według którego znak „STOP” stanowi o silniejszym podporządkowaniu niż znak „Ustąp pierwszeństwa”. Różnica pomiędzy nimi dotyczy jedynie sposobu zachowania się kierującego pojazdem.

jest zadawane, dotyczy ustalenia poprawnej kolejności przejazdu w sytuacji, w której jeden z pojazdów wyjeżdża z drogi podporządkowanej znakiem „STOP”, a drugi – znakiem „Ustąp pierwszeństwa” przejazdu. Odpowiedź jest prosta i jednoznaczna: **decyduje tzw. reguła prawej ręki**. Jeżeli droga oznaczona znakiem „STOP” jest po prawej stronie drogi oznaczonej znakiem „Ustąp pierwszeństwa”, to pierwszeństwo ma wyjeżdżający spod znaku „STOP”. Błędny jest stanowisko, według



○ ● ○

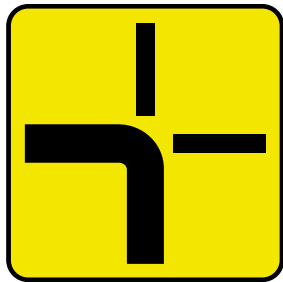
którego znak „STOP” stanowi o silniejszym podporządkowaniu niż znak „Ustąp pierwszeństwa”. Różnica pomiędzy nimi dotyczy jedynie sposobu zachowania się kierującego pojazdem, który w związku ze znakiem „STOP” musi zatrzymać pojazd, a w przypadku znaku „Ustąp pierwszeństwa” nie jest zmuszony do zatrzymania pojazdu, o ile warunki ruchu tego zatrzymania nie wymuszają. **Przy okazji wyjaśnimy raz na zawsze, że nie obowiązuje zatrzymanie przed znakiem „STOP”** (jak często mylnie się mówi, a nawet pisze), **ale w związku z tym znakiem. Zatrzymania pojazdu należy dokonać przed linią bezwzględniego zatrzymania, a jeśli jej nie wyznaczono – w miejscu, w którym kierujący może skutecznie upewnić się, że nie utrudni ruchu na drodze z pierwszeństwem.**

Przejdźmy do tematu sporu, jakim wciąż pozostaje sposób używania kierunkowskazów na skrzyżowaniach z tzw. łamanym pierwszeństwem. Spór wynika jedynie ze stanowiska pseudoekspertów (tu użyję określenia, z jakim powstrzymałem się wobec tych, którzy nie widzą różnicy pomiędzy skrzyżowaniem o ruchu okrężnym a innymi skrzyżowaniami – oni mieli jakieś argumenty do częściowej obrony). W przypadku skrzyżowań z łamanym pierwszeństwem nie ma podstawy, na której można by oprzeć argumentację, że kierunkowskazem sygnalizujemy zamiar zjechania z drogi z pierwszeństwem. **Przepis zawarty w art. 22 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym ustanawia obowiązek sygnalizowania kierunkowskazem zamiaru każdej zmiany kierunku jazdy. Nie uzależnia więc sygnalizowania od rodzaju drogi ani wskazanego na skrzyżowaniu pierwszeństwa.**

Wyznawcy teorii, według której nie używa się kierunkowskazu,

jeśli kontynuuje się jazdę drogą z pierwszeństwem, twierdzą, że nie występuje zmiana kierunku, jeżeli jazda pokrywa się ze wskazanym kierunkiem ruchu. Mylą się, ponieważ wskazane jest jedynie pierwszeństwo, a wybór kierunku zależy od kierującego. Nie ma więc sensu różnicowanie pojęcia kierunku jazdy i kierunku ruchu. Są to, bez żadnych wątpliwości, pojęcia tożsame.

Ostateczny kłam teorii sygnalizowania zjeżdżania z pierwszeństwa zadają skrzyżowania czterowłotowe, na których można zjeżdżać z drogi z pierwszeństwem w dwóch różnych kierunkach.



Jak wówczas mielibyśmy wskazać kierunek naszej jazdy i odróżnić zjazd z drogi z pierwszeństwem w kierunku na wprost od zjazdu w prawo?

Reasumując – w odniesieniu do przedstawionego wyżej oznakowania – jeżeli zamierzamy poruszać się zgodnie z wyznaczonym przebiegiem drogi z pierwszeństwem, sygnalizujemy to lewym kierunkowskazem, zjeżdżając z drogi z pierwszeństwem na wprost kierunkowskazu nie używamy, bo nie zmieniamy kierunku jazdy (ruchu), a zjeżdżając z drogi z pierwszeństwem w prawo, sygnalizujemy to kierunkowskazem prawym.

Niestety odmienna pseudoteoria burzy wśród kierujących wzajemne rozumienie swoich zamiarów, zaburzając płynność jazdy, a niejednokrotnie zagrażając bezpieczeństwu.

Przepis zawarty w art. 22 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym ustanawia obowiązek sygnalizowania kierunkowskazem zamiaru każdej zmiany kierunku jazdy. Nie uzależnia więc sygnalizowania od rodzaju drogi ani wskazanego na skrzyżowaniu pierwszeństwa.

Pierwszeństwo przy zawracaniu

Często zadawane pytanie dotyczy tego, kto ma pierwszeństwo: kierujący wykonujący manewr zawracania na drodze z pierwszeństwem czy kierujący wyjeżdżający z drogi podporządkowanej?

Jeśli chcielibyśmy bezrefleksyjnie spojrzeć tylko na zmianę zapisów w ustawie Prawo o ruchu drogowym, to pierwszeństwo przyznalibyśmy zawracającemu. Taka interpretacja jest przez niektórych ekspertów dokonywana i przyjmowana.

Znów nie użyję (analogicznie jak w kwestiach ruchu okrężnego) określenia „pseudoekspertów”, bowiem argumentacji przez nich używanej nie można jednoznacznie obalić. Jest jednak stanowisko odmienne, które podzielam.

Zmiana, która nastąpiła, polegała na usunięciu kontrowersyjnego zapisu stanowiącego o tym, że kierujący, który zawraca, ustępuje pierwszeństwa również wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej. Zapisu kontrowersyjnego, a nawet nietrafnego, bowiem odnosząc się do niego literalnie, należałoby np., zawracając na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, wpuszczać przed siebie pojazdy wjeżdżające na rondo z wlotów oznaczonych znakiem „Ustąp pierwszeństwa”. Zapis więc usunięto, ale nie oznacza to, że chciano odmienić „reguły gry” obowiązujące przed rokiem 1998. Obowiązuje przecież przepis zawarty w art. 22 ust. 6 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który brzmi: **zabrania się zawracania w warunkach, w których mogłoby to zagrazić bezpieczeństwu ruchu na drodze lub ruch ten utrudnić.** Zdaniem moim **należy przez to rozumieć:**

» po pierwsze – obowiązkową rezygnację z zawracania w sytuacji braku możliwości wykonania tego manewru w sposób, który nie tylko nie zagrazi bezpieczeństwu, ale nawet nie utrudni ruchu innych pojazdów,



» po drugie (jeśli już kierujący mógł podjąć decyzję o przeprowadzeniu manewru zawracania) – takie zawracanie, podczas którego nastąpi ustąpienie pierwszeństwa innym kierującym (z wyjątkiem tych tylko, którzy włączają się do ruchu, albo wykonują manewr cofania).

Weźmy pod uwagę, że przepis dotyczący obowiązku ustępowania pierwszeństwa w sytuacji korzystania z tzw. zielonej strzałki także posługuje się zwrotem „nieutrudnienia ruchu” i w tym przypadku istnienia takiego obowiązku nikt nie kwestionuje. Przepis skonstruowany jest następująco: skręcanie jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom (§ 96 ust. 3 Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych).

Należy również zwrócić uwagę, że manewru zawracania nie da się

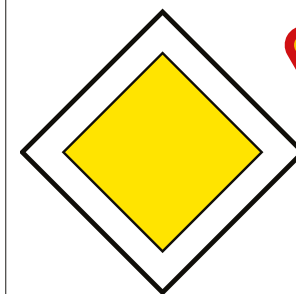
jednoznacznie zasygnalizować. Posługujemy się przecież lewym kierunkowskazem, który używany jest również w przypadku wskazania zamiaru wykonania manewru skrętu w lewo. Już choćby tylko przez tę nieoczywistość należy brać pod uwagę możliwość błędnego odczytania zamiarów kierującego, który zawraca. Wskazuje to na konieczność przyjęcia przez zawracającego postawy podporządkowania.

Niektórzy uważają, że przepisy Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych dotyczące wskazania znakami drogi z pierwszeństwem i drogi podporządkowanej stanowią lex specialis (przepis szczególnie usuwający przepis ogólny, czyli lex generalis) w stosunku do zapisu wskazującego zasady zawracania w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Absolutnie nie podzielam tego poglądu.

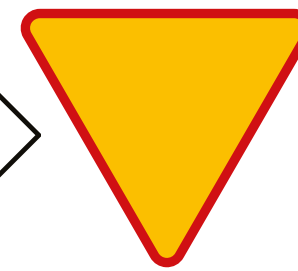
Znaki D-1 i A-7 zmieniają zasady pierwszeństwa zawarte

Zabrania się zawracania w warunkach, w których mogłoby to zagrazić bezpieczeństwu ruchu na drodze lub ruch ten utrudnić.

w art. 25 ustawy Prawo o ruchu drogowym, likwidując pierwszeństwo dla nadjeżdżających z prawej strony, ale nie odnoszą się do nietypowych manewrów zawracania lub cofania objętych dedykowanymi dla tych manewrów zapisami w powołanej wyżej ustawie. Zwróćmy uwagę, że analogicznie jak podporządkowany jest zawracający, również kierujący pojazdem wykonujący manewr cofania zobowiązany został do ustępowania pierwszeństwa (art. 23 ust. 1 pkt 3).



Znak D-1

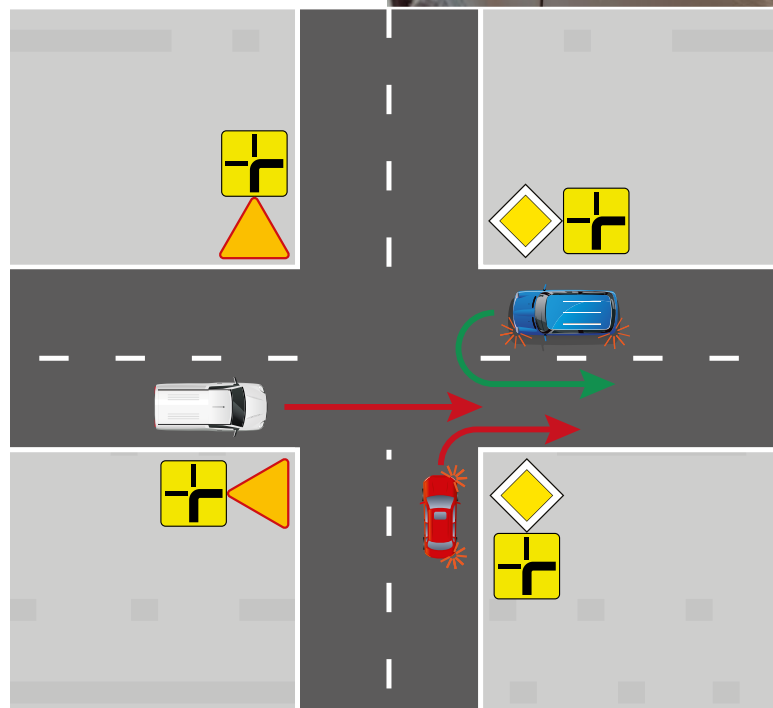


Znak A-7

○○●

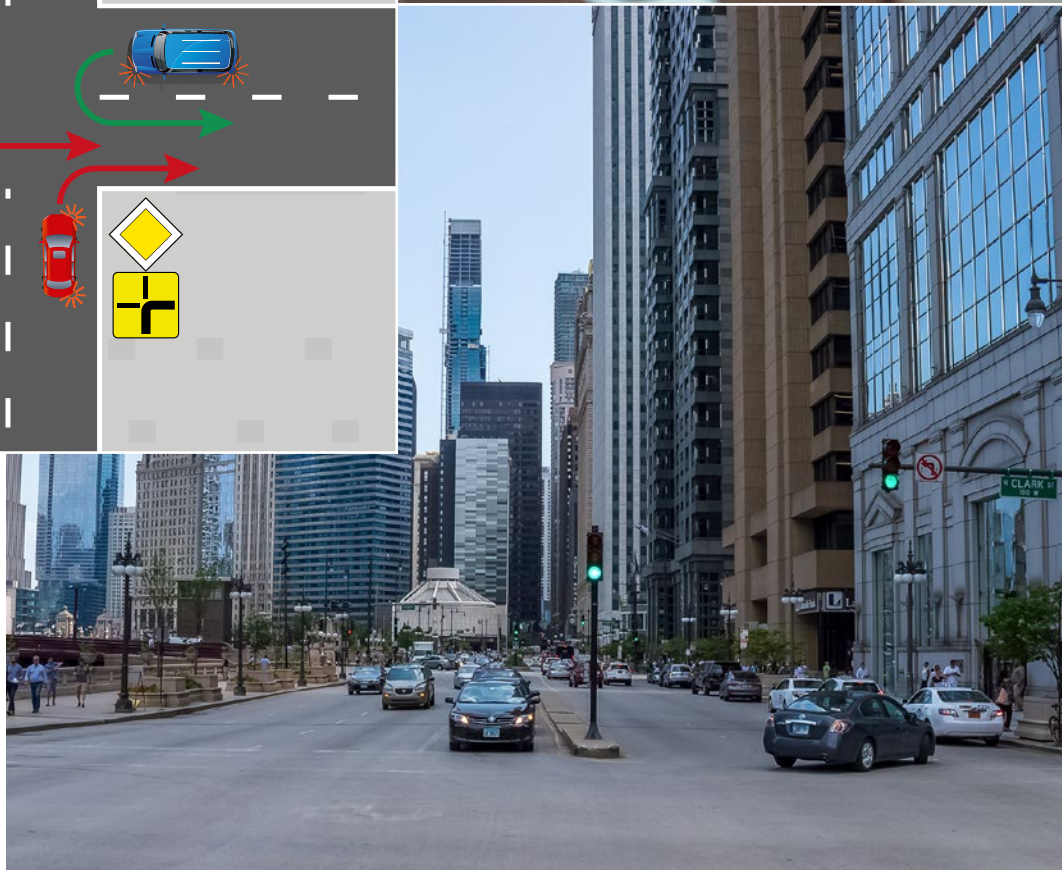
Cofając na drodze oznaczonej jako droga z pierwszeństwem, nie uzurpujemy sobie prawa do pierwszeństwa wobec wyjeżdżających z drogi oznakowanej jako podporządkowana.

Przedstawię teraz do jakich wniosków prowadzi upieranie się przy twierdzeniu, że droga z pierwszeństwem w każdym przypadku znosi ogólne reguły pierwszeństwa. Posłużę się polemicznym w stosunku do moich interpretacji artykułem, jaki ukazał się w jednym z tygodników motoryzacyjnych. Przyjrzyjmy się sytuacji zobrazonej poniżej.



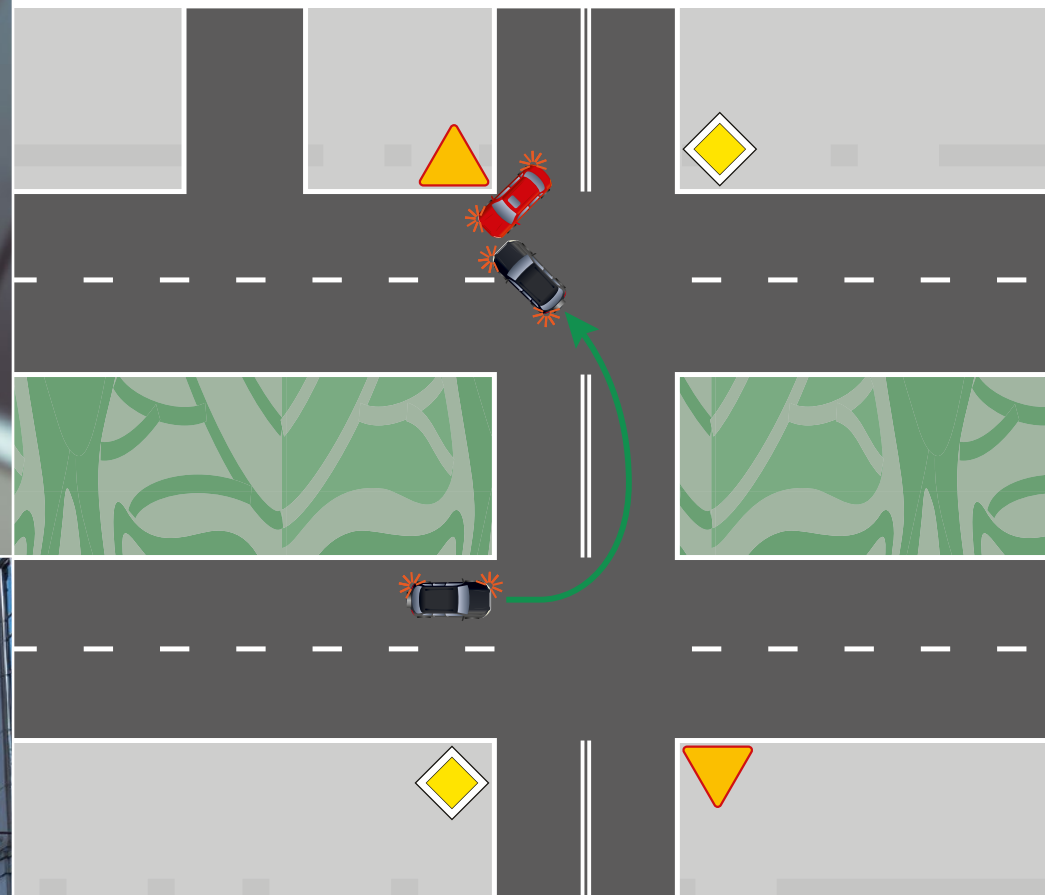
Przyznanie pierwszeństwa niebieskiemu pojazdowi (taki wywód prowadzi Redakcja) i zmuszenie kierującego pojazdem czerwonym do wykrycia zamiarów niebieskiego (tylko lewy kierunkowskaz – zawracanie nie ma osobnej sygnalizacji), a następnie ustalenie, że to on ma pierwszeństwo, zakrawa na absurd.

Czy wszystkich czytelników niniejszego artykułu przekonałem do tego, że oznakowanie drogi



z pierwszeństwem nie usuwa zasady ustępowania pierwszeństwa przy zawracaniu? Jeśli tak, to pamiętajmy, że pozostaje wielu wyznawców teorii przeciwnej, błędnie posługujących się wykładnią historyczną lub wykładnią polegającą

rujących i – jeśli trzeba – „odpuścić”, czyli **pogodzić się z defensywną postawą, zapobiegając wystąpieniu zdarzenia drogowego w przypadku zdecydowanej, wymuszającej postawy kierującego, który zawraca. Nawet w takiej sytuacji,**



na nieuprawnionym rozszerzeniu znaczenia oznakowania drogi z pierwszeństwem.

Podobnie jak na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym tak i tu musimy liczyć się ze współistnieniem dwojakiej interpretacji zasad, a w sytuacji wystąpienia zdarzenia drogowego – niestety możliwymi różnymi rozstrzygnięciami co do winy. Liczę, że wcześniej czy później interpretacja zostanie ujednolicona (od wielu lat czynię w tym kierunku starania), jednak dopóki tak się nie stanie, należy być wyczulonym, wzmóc obserwację zachowania innych kie-

w której w momencie łączenia się kierunków ruchu zawracający znajduje się przecież na ciągu podporządkowanym (jedynie zaczynał manewr na drodze z pierwszeństwem), a jego pozycja jest identyczna z wykonującym manewr skrętu w lewo, który według powszechnie obowiązującej interpretacji pierwszeństwa nie posiada.

Na następne pojawiające się wątpliwości i pytania odpowiem w kolejnym numerze Magazynu „Plejady”.

ciąg dalszy w następnym numerze

W opisanych sytuacjach należy być wyczulonym, wzmóc obserwację zachowania innych kierujących i – jeśli trzeba – „odpuścić”, czyli pogodzić się z defensywną postawą, zapobiegając wystąpieniu zdarzenia drogowego.

Redakcja / Wydawca / Reklama:

Subaru Import Polska sp. z o.o.

ul. Josepha Conrada 51

31-357 Kraków

tel. 12 687 43 00

redakcja@plejady.subaru.pl

Redaktor naczelny: **Zbigniew Karcz**

zbigniew.karcz@plejady.subaru.pl

Redakcja:

Marta Sawastynowicz

marta.sawastynowicz@subaru.pl

Paweł Latała

pawel.latala@subaru.pl

Opracowanie graficzne / korekta / skład / druk:

mediagrafika www.mediagrafika.pl

Pozostałe zdjęcia: **archiwum Subaru, Subaru**

Corporation/Fuji Heavy Industries, Subaru

Tecnica International, Szkoła Jazdy Subaru,

iStock, Shutterstock, Adobe Stock, Unsplash

MAGAZYN PLEJADY jest czasopismem dla miłośników i właścicieli pojazdów Subaru.

Redakcja zastrzega sobie prawo

do edycji tekstów oraz zmiany treści

artykułów. Redakcja zastrzega sobie

prawo do podejmowania decyzji

odnośnie do publikacji artykułów i zdjęć,

odmowy publikacji i czasu publikacji.

Redakcja nie odpowiada za treść reklam

i ogłoszeń. Przedruki i wykorzystywanie

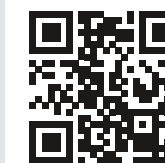
w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej

zgody Wydawcy – zabronione.

 plejady.subaru.pl

 facebook.pl/MagazynPlejady

ISSN 1897-1989





FANPAGE

foto: Rafał Przygoda



foto: Rafał Białozyt



foto: Rebeka Klepacz



foto: Lukasz Chruszcz

Jesień to piękna, ale i zmienna pora roku. Ciepłe i słoneczne dni szybko potrafią przekształcić się w chłodne, deszczowe, mgliste wieczory i noce. Kierowcy muszą zachować szczególną ostrożność podczas jazdy i przygotować się na kaprysy tej pory roku.

Fanów naszego fanpage'a poprosiliśmy o nadesłanie zdjęć Subaru podczas jesiennych dni. Otrzymaliśmy rewelacyjne fotografie pokazujące dwie twarze polskiej jesieni: zarówno tę złotą i słoneczną, jak i tę pochmurną i deszczową. Dziękujemy wszystkim uczestnikom zabawy i przedstawiamy zdjęcia laureatów ostatnich konkursów.



PLEJADY

foto: Agnieszka Palka



foto: Tomasz Włodarski



foto: Marcin Cybulski



foto: Paweł Czep



foto: Kinga Kot



foto: Grzegorz Morawski



foto: Paweł Stralski

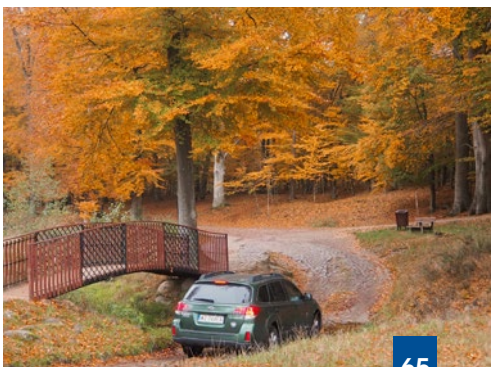


foto: Kacper Cieślak

FANPAGE

PLEJADY

foto: Anna Dampc

foto: Paweł Stolarski

foto: Adrian Kamiński

>

Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz miłośników marki Subaru do śledzenia naszego profilu: facebook.com/subarupolska oraz udziału w kolejnych konkursach!

foto: Mariusz Masternak

foto: Krzysztof Jedrzejczak

foto: Grzegorz Szymkowiak

RÓŻNE DROGI, JEDEN BIEŻNIK!



Skręć z utartego szlaku i podążaj własną drogą z GEOLANDAR A/T G015!

Odkryj niesamowitą wszechstronność opony całorocznej typu all-terrain z pełną homologacją zimową. **GEOLANDAR A/T G015** gwarantuje osiągi, które nie kończą się tam, gdzie spod kół znika asfalt. Dzięki trwałemu bieżnikowi z lamelami 3D sprawdza się przez cały rok: w błocie, śniegu, na mokrej i suchej nawierzchni.

YOKOHAMA

Yokohama CEE Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 65/79, 00-697 Warszawa
Tel.: +48 22 292 83 30 | Fax: +48 22 292 83 45
yokohama-online.pl | facebook.com/yokohamapolska

GEOLANDAR A/T G015