

Jarosław Gibas

MOTOCYKLIZM

Droga do mindfulness

wolność · radość · motocykle



Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym lub innym powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji.

Wszystkie znaki występujące w tekście są zastrzeżonymi znakami firmowymi bądź towarowymi ich właścicieli.

Autor oraz Wydawnictwo HELION dołożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz Wydawnictwo HELION nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Redaktor prowadzący: Joanna Gubernat

Projekt okładki: Jan Paluch

Fotografia na okładce: Radosław Kaźmierczak

Dziękujemy firmie Yamaha Motor Polska za udostępnienie motocykla do zdjęcia okładkowego

Wydawnictwo HELION

ul. Kościuszki 1c, 44-100 GLIWICE

tel. 32 231 22 19, 32 230 98 63

e-mail: sensus@sensus.pl

WWW: <http://sensus.pl> (księgarnia internetowa, katalog książek)

Drogi Czytelniku!

Jeżeli chcesz ocenić tę książkę, zajrzyj pod adres

<http://sensus.pl/user/opinie/motozy>

Możesz tam wpisać swoje uwagi, spostrzeżenia, recenzję.

ISBN: 978-83-283-2427-5

Copyright © Helion 2016

Printed in Poland.

- Kup książkę
- Poleć książkę
- Oceń książkę

- Księgarnia internetowa
- Lubię to! » Nasza społeczność

Spis treści

Wstęp	7
1. Motocykle	13
2. Motocyklizm	35
3. Biker	57
4. Mindfulness	79
5. Równowaga	99
6. Zespolecie	119
7. Zen	139
8. Praca	161
9. Tao	181
10. Samotność	203
11. Wolność	225
Epilog	245

1.

MOTOCYKLE

W pewnym cichym klasztorze mnisie życie toczyło się po mni-siemu. Nikomu nigdzie się nie śpieszyło, nikt też specjalnie nie był zainteresowany tym, co dzieje się na zewnątrz. Z biegiem lat wszyscy tak się do tego stanu przyzwyczaili, że nikomu nawet nie przyszło do głowy, by zainteresować się światem zewnętrznym. Aż tu nagle w klasztorze pojawił się wędrowny mistrz. Mistrz mistrzów. Autorytet. Nauczyciel. Kiedy przybył, mnisi usiedli obok niego, a najodważniejszy z nich zadał mu pytanie: — Mistrzu, czy dobrze podążamy ścieżką duchowości? Czy czynimy naszą powinność? Czy zdobywamy wiedzę niezbędną do kierowania się ku światłu?

— Nie — odpowiedział mistrz, czym wzbudził szmer niezadowolonia mnichów. — Nie zmierzacie ku światłu, bo światło jest wszędzie.

— Jak mamy to rozumieć? — przekrzykiwali się w pytaniach mnisi.

— To proste — odparł mistrz. — Tak bardzo zamknęliście się w sobie, że nie widzicie świata zewnętrznego. Pielęgnujecie grządki, odprawiacie modły i czytacie święte księgi. Nie widzicie jednak światła, które jest poza klasztorem, a więc nie widzicie całości.

— Co zatem powinniśmy uczynić, by nauczyć się mądrości świata? — zapytali mnisi. — Przecież nie zgłębimy całej wiedzy ludzkości. Życia nam na to nie starczy.

— Racja — rzekł mistrz — ale możecie się wiele nauczyć za pomocą prostej sztuczki.

— Jak to sztuczki? — wykrzyknęli podekscytowani mnisi. — Naucz nas jej.

— Dobrze — odparł mistrz — ale musicie zrobić dokładnie to, co wam powiem. Bez sprzeciwu, nawet jeśli wyda wam się to nieroztropne.

— Tak uczynimy — mnisi przysunęli się, by być bliżej mistrza — tylko powiedz, co mamy robić.

Mistrz rozparł się wygodnie na swoim siedzeniu, nieśpiesznie poprawił swoją szatę, wiedział bowiem, że każda zwłoka zwiększa zaciekawienie słuchaczy.

— Pamiętacie, jak wygląda szosa, która biegnie nieopodal wschodniego muru klasztoru? — mistrz wstrzymał na chwilę głos, gdyż bawiło go narastające zdziwienie mnichów. — Jest tam niedaleko mała zatoczka, coś w rodzaju skromnego parkingu, przy którym stoi jedna samotna ławka.

— Tak — wykrzyknął jeden z mnichów. — Ja znam to miejsce!

— No właśnie — kontynuował mistrz. — Chcę, byście w waszej klasztornej pracowni stolarskiej wykonali znak drogowy. Identyczny jak te, które obowiązują w tutejszym prawie drogowym. Ma to być znak oznaczający parking.

Mnisi spojrzeli po sobie nieco zaskoczeni, ale nikt nie śmiał zanegować poleceń mistrza. Ten zaś kontynuował:

— Znak ma być okazały, taki, aby było go widać z daleka, zaś tuż pod tym znakiem umieścicie napis: „WYŁĄCZNIE DLA MOTOCYKLI”.

— Zrobimy, jak każesz — rzekł jeden z mnichów. — Ale jaki jest w tym cel?

— Nie bądźcie niecierpliwi — skarcił pytającego mistrz. — Tuż za tą ławką jest spory krzak. W sam raz na to, by każdego dnia inny z was mógł się w nim skryć i obserwować to, co się będzie działo. Do dzieła zatem!

Mnisi, chcąc nie chcąc, wykonali znak dokładnie według wskazówek mistrza. Był identyczny jak te stosowane na drogach i dodatkowo zawierał odpowiedni napis. Następnego ranka umieścili znak we wskazanym miejscu, a jeden z nich — zaopatrzony w prowiant i wodę — ukrył się za krzakiem, by obserwować sytuację. Pozostali mnisi wrócili do klasztoru i oddali się rutynowym zajęciom. Tylko mistrz siedział wciąż na swoim miejscu i uśmiechał się znacząco pod nosem.

Tuż przed wieczorem pierwszy mnich wrócił ze swojego dyżuru i zdał szczegółową relację z tego, co się wydarzyło. Otóż po jakiejś godzinie od rozpoczęcia dyżurowania na parking podjechał motocyklista. Trudno było odgadnąć jego wiek ponad to, że wydawał się dość stary. Długie siwe włosy spływały mu na ramiona, a zaokrąglony brzuch zdradzał skłonność do zbyt częstego picia piwa. Przyjechał na dużym, dość wysłużonym, chromowanym motocyklu, z którym ewidentnie łączyła go większa zażyłość. Zaparkował, zdjął kask, rękawice, skórzaną kurtkę i niedbale rzucił ją na tylne siedzenie motocykla, po czym usiadł na ławce i wyjąwszy z kieszeni kanapkę, zaczął ją z apetytem pałaszować. Zanim skończył, na parkingu pojawił się drugi motocyklista. O wiele młodszy i na pewno na o wiele młodszym i droższym motocyklu. Miał nowiutkie motocyklowe ubranie — wyglądał, jakby właśnie nabył je w droгим salonie. Przysiadł się do starego i też wyciągnął kanapkę. Jedli chwilę w milczeniu, po czym młodszy przerwał ciszę:

— Widziałem cię już kilka razy. Chyba długo już jeździsz...

— Hm... — uśmiechnął się pod nosem starszy motocyklista

— może i długo, a może i nie długo. Po prostu jeżdżę.

— A powiedz mi — po dłuższej chwili młody ponownie zagaił — po co są motocykle? Bo ja dopiero co kupiłem i chciałbym się czegoś nauczyć.

— Odpowiedz mi najpierw na jedno pytanie — westchnął stary, czując, że ta rozmowa nie skończy się po jednym zdaniu. — Gdzie teraz jedziesz?

— Teraz? W tej chwili?

— Tak.

— No, teraz to nigdzie specjalnie — powiedział zaskoczony młody. — Po prostu wybrałem się na przejażdżkę.

— A, widzisz — stary właśnie skończył jeść. — Czyli motocykle nie muszą służyć do pokonania trasy od punktu A do punktu B, tak jak większość środków transportu. Mogą służyć do jazdy samej w sobie. Bez celu. Jeśli zaś nie musi być celu, to przejażdżka nie musi być określona w żadnym czasie. Przecież obojętne ci teraz, czy wrócisz do domu za godzinę, czy za trzy.

— No, w sumie tak... — nieśmiało odparł młody.

— Skoro tak, to po co wzięłeś ze sobą na przejażdżkę zegarek? — stary zaśmiał się pod nosem.

— E, tam — żachnął się młody. — Zamiast sobie ze mnie robić jaja, lepiej powiedz mi, po co naprawdę są motocykle, a może wtedy przestanę zabierać na przejażdżki zegarek.

— Widzisz, kolego — stary ze śmiechem poklepał się po udach — motocykle są po to, by zobaczyć, że możliwe jest życie bez zegarka. Kiedy jedziesz samochodem, z reguły jedziesz gdzieś, dokądś zmierzasz. Nie widzisz rzeczy, jakimi w istocie są, bo oddziela cię od nich metalowa puszka. Jadąc motocyklem, widzisz więcej, więcej odczuwasz, ale też narażasz się na większe niebezpieczeństwo. Warto jednak zaryzykować, bo

uzyskujesz możliwość zobaczenia czegoś, czego do tej pory nie widziałeś. Widzisz życie z innej strony. Kiedy pracujesz w korporacji...

— Ja akurat pracuję — odpowiedział młody.

— To nie wyobrażasz sobie, że może istnieć inny świat. Że można być szczęśliwym i spełnionym bez ganiań za wynikiem finansowym. Dopiero kiedy odchodzisz z korporacji, odkrywasz, że istnieje nie-korporacja. Tak samo jest z motocyklem. Wsiadasz na niego i odkrywasz, że może istnieć inny świat.

Kiedy mówię „korporacja”, to co ci pierwsze przychodzi na myśl? — stary nagle zniżył głos.

— No... — młody podrapał się po głowie — zmęczenie, stres, brak czasu.

— A kiedy mówię „motocykl”?

— Wolność, przyjemność, radość — młody wypalił bez zastanowienia.

— Widzisz — stary uśmiechnął się od ucha do ucha — bez motocykla byś tego nie dostrzegł. Ale nie wszyscy potrzebują motocykli. Wszyscy jednak powinni odkryć, że skoro istnieje system, to musi również istnieć nie-system. Dobrze — wstał z ławki i ruszył w stronę swej wysłużonej maszyny — pora w drogę.

— Czy kiedyś się jeszcze zobaczymy? — zapytał młody.

— Któż to może wiedzieć — odparł stary, wsiadając na motocykl. — Trzymaj się.

★ ★ ★

Kiedy mnich po powrocie do klasztoru precyzyjnie zrelacjonował tę rozmowę, mistrz zapytał zgromadzonych:

- Czego się, mnisi, dzisiaj nauczyliście?
- Nauczyliśmy się — wyrwał się pierwszy — że widok z wnętrza naszego klasztoru jest zbyt okrojony. Że aby zobaczyć całość, musimy umieć patrzeć z zewnątrz.
- I też — dodał drugi — że prawdziwe oblicze systemu widać dopiero wtedy, kiedy się z niego wyjdzie.
- Że istnieją rzeczy — dorzucił kolejny — które z perspektywy wnętrza systemu wydają się bez sensu — jak jazda bez celu, dla samej jazdy. Ale kiedy się wyjdzie z tego systemu, te rzeczy nabierają sensu. Stają się istotne z powodów, których z wnętrza systemu nie widać.
- Że motocykl to tylko metafora — wykrzyknął następny mnich — ale wystarczająco pojemna, aby zrozumieć, jak działają systemy.
- Co więcej — kolejny mnich zaczął przekrzykiwać resztę — że to może być metafora całego ludzkiego życia, jeśli spojrzysz na nią pod odpowiednim kątem.
- Dobrze — odparł zadowolony mistrz — na dzisiaj wystarczy. Jutro na motocyklowy parking wyślemy kolejnego mnicha i zobaczymy, czego się jeszcze nauczymy.

Kiedy jesteś tylko i wyłącznie właścicielem motocykla, poruszasz się najprawdopodobniej z punktu A do punktu B. Nawet jeśli planujesz motocyklową przejażdżkę dla samej przyjemności jazdy, to zakładasz, jaką trasą będziesz jechał, ile ta trasa zabierze Ci czasu i kiedy zamierzasz wrócić do domu. Kiedy stajesz się motocyklistą, zauważasz, że przestajesz planować. Nie układasz trasy. Nie zakładasz jej przebiegu. Po prostu wsiadasz na motocykl i jedziesz. Dopiero wówczas możesz dostrzec, że skoro istnieje jakiś

system, to musi również istnieć jakiś nie-system, będący lustrzanym odbiciem tego pierwszego, a jednak pozostający w opozycji do niego. To dualizm istniejący w naturze: jeśli istnieje śmiech, to musi istnieć również płacz. Jeśli istnieje pogoda, to musi istnieć również niepogoda, bo skąd byśmy wiedzieli, że to, co nas otacza w danej chwili, to ładna pogoda? Bez wiedzy, czym jest brzydka pogoda, nie moglibyśmy stwierdzić, że ta akurat jest ładna. Jeśli przykładowo oceniasz motocykl jako fajny, to musisz wiedzieć, że istnieją motocykle brzydkie. Bez nich fajne nie mogłyby istnieć, bo nie wiedzielibyśmy, że te, które podziwiamy, są fajne. I to prawo dualizmu działa również w systemach społecznych: skoro istnieje prawo, to musi istnieć bezprawie, skoro istnieje niesprawiedliwość, to musi istnieć sprawiedliwość, a skoro istnieje Matrix, to jednocześnie musi istnieć jakiś nie-Matrix. I teraz wystarczy, że to kosmiczne prawo zastosujemy w życiu. Jeśli istnieje kierat pracy, znój życia, konieczność ciułania od pierwszego do pierwszego, to musi istnieć opozycyjna możliwość. Skoro istnieje korporacyjna niewola, to musi istnieć pozakorporacyjna wolność. Skoro istnieje zamknięte w metalowej puszcze przemieszczanie się z punktu A do punktu B, to musi istnieć uwolnione z puszek przemieszczanie się dla samego przemieszczania. Motocykle same w sobie nie są niczym szczególnym. Ot, kupa śrubek, wihajstrów i innego żelastwa. Ale to właśnie motocykle, dziwnym trafem, pozwalają odkryć, że może istnieć coś więcej niż tylko codzienne obowiązki. Niż wstawanie do roboty i kładzenie się spać. Niż telewizja, portale społecznościowe i dzieciak, który poza ekranem swojego telefonu nie rozpoznaje już rzeczywistości i nie potrafi dostrzec emocji malujących się na ludzkiej twarzy. Motocykl daje moc odkrywania smaku życia na nowo — oto nagle jesteś sam ze sobą, nikt nic nie mówi, niczego nie oczekuje, nie miele ozorem. Oto nagle słyszysz dźwięki dookoła

siebie, czujesz wiatr, zapachy, cały świat doznań, których śpiesząc się z domu do pracy i z powrotem, nawet nie zauważasz. I nawet kiedy na tym motocyklu jedziesz do pracy, a zatem poruszasz się z punktu A (domu) do B (pracy), to i tak jesteś w stanie uznać, że ten dzień jest w jakiś cudowny sposób inny od pozostałych. Bo dał Ci maleńką namiastkę wolności. Dodajmy: bezcenną!

Cechą systemów, w których żyjemy, jest między innymi to, że nasza czujność i dążenie do zrozumienia natury rzeczy są usypiane. Kiedy znajdujesz się wewnątrz systemu, część rzeczy umyka Twojej uwadze. Nie dostrzegasz ich, bo system jest tak skonstruowany, aby w ramach jego funkcjonowania nie były istotne. Zobacz: kiedy jedziesz samochodem, możesz nie dostrzec piachu rozsypanego na drodze. Nie stanowi większego problemu, a zatem nie wymaga, byś jakoś specjalnie zwracał na niego uwagę. Kiedy jednak przesiadasz się na motocykl, ten sam piach na drodze, nawet w najmniejszej ilości, musi Cię zainteresować, bo stanowi w tej sytuacji zagrożenie. Z wnętrza samochodu wiele rzeczy wygląda zupełnie inaczej niż z motocykla. System w postaci wnętrza samochodu usypia czujność. Przebywanie poza tym systemem, czyli jazda na motocyklu, taką czujność budzi. Kiedyś w Australii przeprowadzono badania ruchu drogowego i okazało się, że tam, gdzie na drogach motocykle pojawiają się rzadko, prawdopodobieństwo motocyklowego wypadku (zderzenia z samochodem) rośnie. Jest tak dlatego, że kierowcy na tych obszarach odzwyczaili się od dzielenia drogi z motocyklistą, a zatem ich czujność dotycząca takich sytuacji zmalała. System wpływa więc na obniżenie czujności. Moglibyśmy powiedzieć, że system niejako usypia swoich uczestników. Obudzić się można dopiero na zewnątrz systemu, bo tylko wtedy widać, jak się naprawdę rzeczy mają. Przypatrzmy się temu zjawisku na innych przykładach. Otóż kiedy jesteś częścią jakiejś społeczności, to nie dostrzegasz wszystkich

jej cech, mimo że masz je również w sobie. Ich zauważenie staje się możliwe dopiero, kiedy wyjdiesz na zewnątrz. To dlatego Niemcy nie dostrzegają w sobie tych cech, które precyzyjnie widzą w nich Francuzi. Francuzi nie widzą swoich cech tak, jak widzą je w nich Anglicy, podobnie jak ci ostatni, którzy także nie widzą siebie w pełni, ale już Niemcy są w stanie zobaczyć w nich dużo charakterystycznych cech. Funkcjonowanie w granicach danego systemu można by przyrównać do stania w dużym wiadrze. Tak dużym, że nawet kiedy podskakujesz jak najwyżej, nie jesteś w stanie zobaczyć tego, co znajduje się poza nim. Ściany wiadra są bowiem tak wysokie, że zasłaniają Ci widok. Kiedy więc tkwisz w wiadrze swojego systemu, nie jesteś w stanie zobaczyć siebie z poziomu pozawiadrowego. Nie jesteś w stanie podnieść wiadra, w którym stoisz. Życie w wiadrach jest zaś możliwe na dwóch poziomach świadomości. Na pierwszym poziomie nie zdajemy sobie sprawy z tego, że może istnieć jakieś nie-wiadro (nie-system), a na drugim poziomie odkrywamy, że może istnieć nie-wiadro, i dopiero wtedy możemy podjąć działania zmierzające do wyjścia z wiadra (systemu), by zobaczyć jego pełny obraz.

Innymi słowy, by dostrzec pełnię systemu, musisz się stać większy niż ten system. Stojąc w wiadrze, musisz odpowiednio urosnąć, aby móc z niego wyjść. To powolny proces. Najpierw jesteś na tyle duży, że z wiadra wystaje Ci głowa. Wtedy widzisz już, że systemów jest wiele i że czasem się przenikają, ale dostrzegasz też coś, co nazwiemy tu przestrzenią międzywiadrową. Aby jednak móc wyjść z wiadra, musisz stać się jeszcze większy. Tak wielki, by koniec wiadra sięgał Ci zaledwie do kolan. Wtedy dopiero możesz uczynić krok, by się z niego wydostać.

Pokażę Ci ten mechanizm na przykładzie kategorii społecznych. Weźmy dwa zwaśnione sportowe kluby z tego samego kraju: niech to będzie X i Y. Kibice klubu X nie znoszą kibiców klubu Y

i zawsze znajdą okazję do mordobicia. Dzieje się tak dlatego, że ci pierwsi znajdują się w systemie X, w którym jedną z zasad jest nienawiść w stosunku do systemu Y. Ci drudzy zaś znajdują się w systemie Y, w którym mają taką samą zasadę: kibic X to śmiertelny wróg. Stoją sobie zatem nawzajem we własnych systemowych wiadrach i szukają okazji do naparzanki. Czy mogą urosnąć na tyle, by wyjść z wiader? Oczywiście! Dzieje się tak za każdym razem, kiedy przychodzi na mecz reprezentacji swojego kraju, w której grają zarówno zawodnicy klubu X, jak i zawodnicy klubu Y. I w ten dzień niejako znikają kibice X i Y, by razem stworzyć nowy system kibicujący ich reprezentacji. Co się wówczas dzieje? Otóż kibice X i Y rosną na tyle, by móc wyjść ze swoich wiader. Oczywiście wychodząc z własnych wiader, wchodzą do wiadra sporo większego. To wiadro reprezentacji kraju, które też ma swoich przeciwników — czyli kibiców reprezentacji przeciwnika — tego, z kim w danym dniu rozgrywany jest mecz. Kiedy wchodzą do większego systemu, uzyskują zdolność do ujrzenia pełniejszego obrazu mniejszego systemu. Tworzą nową kategorię społeczną zawierającą w sobie dwie mniejsze. Możliwa jest jednak jeszcze jedna droga. Otóż pełnię obrazu otrzymuje się nie tylko z pozycji wyższego systemu, ale też z pozycji przestrzeni między-systemowej.

I tu wracamy do motocykli. Kiedy przesiadasz się na motocykl, odkrywasz nie tylko, że istnieje nowy system „motocyklowy”, ale o wiele więcej.

Zacznijmy po kolei. Najpierw odkrywasz, że system motocyklowy jest większy od systemu samochodowego, bo przecież zdecydowana większość motocyklistów (o ile nie wszyscy) to również kierowcy samochodów, przy czym nie wszyscy kierowcy samochodów (a raczej zdecydowana mniejszość) to motocykliści. Wsiadając więc na motocykl, automatycznie wychodzisz z mniejszego

wiadra samochodowego, do większego — motocyklowego. I nie ma tu znaczenia, że wiadro samochodowe ma wielokrotnie więcej członków. Znaczenie ma to, z którego wiadra widać więcej. Już wiemy, że z motocyklowego, bo kierowcy nie są świadomi wielu zagrożeń, o których motocykliści muszą pamiętać. Przyjrzyjmy się kilku z nich, by udowodnić tę tezę. Pierwsza to ocena odległości. Kierowca samochodu, widząc drugi samochód, jest mniej więcej w stanie ocenić odległość od niego, ponieważ widzi przed sobą dwa źródła światła pochodzące z przednich reflektorów. Stosując zaś prostą taktykę porównania odległości pomiędzy dwoma światłami w danej chwili i chwilę później, mózg kierowcy odczytuje, czy ten samochód się do niego zbliża i z jaką mniej więcej prędkością. Potrafi tego dokonać, bo dostrzega, że dystans pomiędzy jednym a drugim reflektorem samochodu zwiększa się wraz z przybliżaniem się pojazdu. Jednak w przypadku, w którym kierowca samochodu obserwuje zbliżający się motocykl, widzi tylko jedno źródło światła. Jego mózg jest zatem pozbawiony możliwości oceny odległości, a co najgorsze, szybkości zbliżania się motocykla. Między motocyklowymi reflektorami nie ma dystansu, bo większość motocykli (pomijam oczywiście te z zamontowanymi lightbarami) ma tylko jeden przedni reflektor. W tej sytuacji świadomy motocyklista musi mieć większą wiedzę od kierowcy samochodu i przewidzieć, że kiedy się do niego szybko zbliża, kierowca nie jest w stanie ocenić, jak długo to może potrwać. I już samo to pokazuje, że świadomość motocyklisty (jeśli oczywiście chcesz przeżyć na drodze) musi być większa od świadomości kierowcy samochodu. Weźmy inny przykład. Motocyklista jedzie drogą, a za jego plecami rozciąga się przepiękny zachód słońca. Dla kierowcy samochodu to jedynie barwny obrazek. Ale już dla motocyklisty to wyjątkowo niebezpieczna sytuacja. Jeśli bowiem jedziesz, a za Tobą świeci nisko zawieszony słońce, którego

światło kładzie przed Tobą długi cień, to musisz być wyjątkowo czujny i ostrożny, bo to oznacza, że słońce prawdopodobnie oślepia kierowcę nadjeżdżającego z przeciwka samochodu i ten może Cię po prostu nie widzieć. Takie przykłady można by mnożyć, ale nie o to tu chodzi. Najważniejsze jest to, iż motocykl pozwala zrozumieć, że istnieją różne systemy i że jedne mogą być większe od drugih. To zaś powoduje, że wchodząc do nich, odkrywamy coś, czego nie wiedzą ani czego nie są świadomi ci, którzy pozostają w systemach mniejszych. I wtedy — wraz z tymi odkryciami — rośnie nasza wiedza, a przy okazji też muszą wzrosnąć nasze umiejętności. To mniej więcej tak, jakbyś przez całe życie uczył się tańczyć flamenco. Dochodzisz w nim do perfekcji i myślisz, co by tu zrobić, aby być jeszcze lepszym. Ktoś Ci podpowiada, żebyś teraz nauczył się kung-fu. I co się dzieje? Po opanowaniu kung-fu zaczynasz... lepiej tańczyć flamenco. Bo zaczynasz widzieć flamenco z poziomu innego systemu i możesz zacząć ulepszać swoje umiejętności. To dlatego tak wielu motocyklistów przyznaje, że po tym, jak nauczyli się jeździć na motocyklach, stali się... lepszymi kierowcami samochodów. Musi się tak dziać, ponieważ Twoje umiejętności wzrosły, gdyż do umiejętności prowadzenia samochodu dodałeś umiejętność prowadzenia motocykla. Nie dość, że zdobywałeś większą wiedzę, to jeszcze jest Ci dane zobaczyć... jakie błędy popełniałeś jako kierowca samochodu. I dopiero teraz masz możliwość ich skorygowania. Jeśli wcześniej (będąc w wiadrze-systemie samochodowym) podjeżdżałeś do motocykla na 20 centymetrów, by przyjrzeć się mu bliżej, to teraz już wiesz, że w takiej sytuacji niewiele trzeba, aby motocyklista zginął. Wystarczy, że najedzie na dziurę w asfalcie, bo nie dałeś mu miejsca na jej ominięcie — i wypadek gotowy. Jadąc w aucie, nie zdawałeś sobie z tego sprawy. Prowadząc motocykl, już to widzisz i jako kierowca samochodu nigdy więcej

czegoś takiego nie zrobisz. Co się stało? Stałeś się lepszym kierowcą samochodu.

Ale świadomość, że istnieją systemy i że można wychodzić z mniejszych, by pojawiać się w większych, to nie wszystko. Kolejnym bonusem jest nasz pełny życiowy rozwój. Rozwój w ramach jednego systemu jest bowiem bardzo ograniczony. Tworzy się specjalizacja. Stajesz się coraz lepszy w jednej, wąskiej dziedzinie. Podobnie jak mnisi z przypowieści z początku rozdziału. Zamknięci w swoim wiadrze (pardon: klasztorze) nie mogą się nauczyć niczego, co byłoby użyteczne poza klasztorem. Stają się niewolnikami jednego klasztoru, jego systemu wiedzy, tradycji i reguł. Nie dość tego — nie wiedzą, że użyteczna wiedza znajduje się również poza murami klasztoru. Spójrzmy na ten mechanizm na przykładzie lekarza specjalisty od jakiegoś fragmentu naszego ciała. Przychodzimy do niego z problemem. Dokuczają Ci, dajmy na to, zatoki. No i ten superspecjalista leczy Ci zatoki. Stosuje najnowocześniejsze technologie, najlepsze medykamenty, korzysta z najnowocześniejszej wiedzy. Jest przecież superekspertem od zatok. Ale, niestety, mimo jego starań zatoki dalej Ci dokuczają. Idziesz zatem do mniej znanego specjalisty — powiedzmy, lekarza ogólnego. I on Ci mówi: „A niech pan się uda do dentysty, bo te zatoki to może być efekt jakiegoś niedoleczonego zęba”. Idziesz do dentysty, ten leczy ząb i problem z zatokami znika jak ręką odjął. I teraz, gdybyśmy zadali pytanie, który z tych lekarzy ma większą wiedzę na temat zatok, trzeba by przyznać, że pierwszy, bo przecież jest superspecjalistą w tej dziedzinie. OK. A który Ci pomógł? I tutaj dotykamy sedna. Wiedza z jednego wiadra w systemie składającym się z wielu wiader może być bezużyteczna, gdy nie jesteśmy świadomi, że wiadra ze sobą współdziałają, ponieważ wszystkie składają się na większy system.

Motocykl uczy więc, że istnieją inne systemy, i pokazuje, jakie korzyści płyną z przechodzenia z systemów mniejszych do większych. Pytanie, które Ci się pewnie teraz, drogi Czytelniku, ciśnie na usta, jest takie: „Czy motocykliści to wiedzą?”. A po cóż by mieli to wiedzieć? Od rozumienia mechaniki systemów są socjologowie i inni fachowcy. Motocykliści mogą korzystać z jej efektów i kompletnie nie zajmować się nazywaniem zachodzących pomiędzy systemami procesów. Ptaki nie muszą się znać na ornitologii, by latać. Ornitologowie, jeśli chcą wykonywać swój zawód i zarabiać pieniądze, już raczej tak.

Motocykl, w kontekście logiki systemów, może nam się przyśłużyć bardziej, niż mogłoby się wydawać. Otóż za jego pomocą można nie tylko pokazać, że istnieją większe systemy niż te, w ramach których dotychczas funkcjonowaliśmy. Może również pokazać, że obok systemów istnieją nie-systemy. Że nawet jak upchniemy obok siebie wiadra (i to najciaśniej, jak się tylko da), to i tak pomiędzy nimi pojawi się pusta przestrzeń. To przestrzeń międzywiadrowa. I tak się jakoś dzieje, że kiedy uda się wyjść z jakiegoś wiadra i choć na chwilę pozostać w tej pustej przestrzeni, to wówczas widać więcej. Dzieje się tak, ponieważ nawet największe i najbardziej pojemne systemy mają tę samą ułomność co systemy najmniejsze. One również ograniczają pole widzenia swoich mieszkańców. Siłą rzeczy więc — mimo że z olbrzymiego systemu ma się pełny wgląd w małe systemy — to jednak nie ogarniamy całości własnego systemu. Bo cóż z tego, że jest to ogromne wiadro zawierające w sobie miliony małych wiader, skoro z jego perspektywy także nie widać wszystkiego.

Pokażmy to na przykładzie motocykla. Wyżej omówiliśmy mniejsze (system samochodowy) i większe wiadro (system motocyklowy). Na poziomie większego wiadra zdobywamy nowe motocyklowe umiejętności i wiedzę (uzyskujemy wgląd) niedostępną z poziomu

małego wiadra, czyli poziomu samochodowego. To dotyczy sytuacji, w której przemieszczamy się z punktu A do punktu B, a zmiana dotyczy jedynie bardziej wymagającego i przy okazji niebezpiecznego środka transportu. Niezależnie jednak od tej zmiany nadal pozostajemy w jakimś systemie. Wciąż stoimy w jakimś wiadrze. Tymczasem metafora motocykla pokazuje, że może istnieć możliwość wyjścia z jednego systemu bez wchodzenia w drugi. Istnieje zatem możliwość obserwacji systemu z przestrzeni pomiędzy wiadrami. I to jest właśnie sytuacja, w której motocyklista odkrywa, że motocykl nie uczy jedynie lepszej techniki jazdy, ale pozwala także dokonać odkrycia „antysystemowego”. Jeśli jedziesz dla samej przyjemności przejażdżki, jeśli nie ma znaczenia, dokąd zmierzasz i ile Ci to czasu zajmie, to właśnie znalazłeś się poza systemem. A poza systemem nic nie istnieje. Nie może więc istnieć czas. I to dlatego siwowłósy biker pytał młodego kolegę, po co mu na przejażdżce zegarek. To oczywiście tylko kolejna metafora, ale moim zdaniem znakomicie obrazuje, o jaką perspektywę chodzi. O tę, w której zaczynasz funkcjonować bez identyfikacji z czymkolwiek. Nic nie jest ani dobre, ani złe. To chwila w życiu, w której po raz pierwszy żaden z systemów nie ma do Ciebie dostępu, a Ty z kolei jesteś w stanie dostrzec pełnię logiki ich funkcjonowania. Jedziesz na motocyklu w swoim tempie, nigdzie się nie śpiesząc, i z pozoru czynisz to bez celu. Ale tylko z pozoru, bo przecież tam, na dnie, jest ukryty cel. Celem jest odpoczynek po funkcjonowaniu w systemach. Jakichkolwiek. Bo dopiero z tej perspektywy jesteś w stanie inaczej spojrzeć na ludzi, którzy zabiegani wypruwają flaki w pogoni za pieniądzem. Z tej perspektywy widzisz kierowców, którzy nawzajem sobie pokazują wyprostowane środkowe palce, i widzisz, że robią to, ponieważ pozwalają, aby ich własne emocje miały nad nimi władzę. Dostrzegasz pędzące wokół szalone życie i jesteś nieco zadziwiony tym,

jak dokładnie to widać z tej perspektywy i że zupełnie tego nie widziałeś, będąc w środku. Nie masz zegarka, ale nawet gdybyś miał, to nie byłby Ci do niczego potrzebny. Jedynym wskaźnikiem czasu jest zapadający zmrok. Może on oznaczać zarówno potrzebę powrotu do domu, jak i przystąpienia na jakimś najbliższym parkingu, żeby się cieplej ubrać, bo na motocyklu zapadający zmrok błyskawicznie przekłada się na poziom odczuwalnej temperatury. Ale to nadal Ty decydujesz, co zrobić. Wciąż możesz przebywać poza jakimkolwiek systemem. Odzyskujesz to, czego większość ludzi nie doświadcza — poczucie wolności. I to wolności totalnej, która możliwa jest jedynie poza systemem.

Zwróć uwagę, jak wielu motocyklistów, szczególnie początkujących, łamie przepisy. Nie zastanawiają się nad logiką systemów i przestrzeni między nimi. Podświadomie jednak czują jakiś niezwykle silny imperatyw, coś, co zdaje się silniejsze od nich samych: przemożną chęć odkręcenia manetki gazu na maksa. Szalonego przyspieszenia, położenia motocykla w zakręcie, tak by dotknąć granic możliwości własnych i maszyny. Z jednej strony oczywiście wielu z nich robi to, bo zarządza nimi ich własne, rywalizujące ze światem ego. Ale równie wielu robi to, by choć przez chwilę wejść do przestrzeni, w której nie ma praw żadnych systemów. Bo w tej przestrzeni nic nie istnieje. Skoro nic, to przecież nie może również istnieć prawo. Jednak szybkość i łamanie przepisów to tylko wierzchołek góry lodowej. Zastanawiałeś się kiedyś, dlaczego sporo grup motocyklowych jest uznawanych w oficjalnym policyjnym nurcie za grupy przestępcze? Z tego samego powodu. Motocykliści — dzięki swym motocyklom — podświadomie czują pokusę płynącą z możliwości funkcjonowania poza prawem (*outlaw*). Korci ich nie-system. Wabi ich możliwość przeciwstawienia się systemowym ramom. Przecież zdecydowana większość amerykańskich ruchów motocyklowych wyrosła z buntu

przeciwko systemowi. Weterani wojenni wracali do domu i odkrywali, że system nie ma im nic do zaoferowania. Zakładali więc skórzane kurtki i dosiadali olbrzymich maszyn, by tworzyć społeczności wyjęte spod prawa. Podobnie było w Wielkiej Brytanii, gdzie ruch *the ton-up boys*, tworzących swoje customowe cafe racery, ścigał się pomiędzy knajpami, by zmanifestować swój sprzeciw wobec systemu. Oni także wchodzili w przestrzeń „poza prawem”, aby uwolnić się od systemu. Jeśli przyjrzeć się historii światowego motocyklizmu, to okazuje się, że takich przykładów jest o wiele, wiele więcej: kobiety walczące o swoje prawa na motocyklach, motocykliści pokonujący mordercze trasy czy customowcy przerabiający swoje maszyny.

Motocykl w zadziwiający sposób uruchomił w ludziach chęć buntu. Do dzisiaj przecież kojarzony jest właśnie z takim antysystemowym buntem. Jesteś bikerem, więc antysystemowość masz wypisaną na twarzy. Niestety, nie wszystko poszło tak, jak miało iść. Oto bowiem motocykliści w pogoni za dotknięciem antysystemowego absolutu zaczęli tworzyć kolejne systemy i tylko nielicznym udało się przed tym obronić. Pamiętasz jedną z finałowych scen świetnej komedii *Gang Dzikich Wieprzy*, w której czwórka bohaterów, po konfrontacji z bandą Del Fuegos, spotyka samotnego, starego motocyklistę, granego przez Petera Fondę (nawiasem mówiąc, majstersztyk z nawiązaniem do jego roli w *Easy Riderze*). Mamy tu oto obraz buntowników, antysystemowców, czyli bandę Del Fuegos, która nie zauważyła, że sama stworzyła nowy system. Uciekli z wiadra amerykańskiej społeczności, ale nim się zorientowali, wskoczyli do wiadra o nazwie Del Fuegos. Wewnątrz tego nowego wiadra stworzyli swoje własne systemowe zasady. To pułapka. To sztuczka, którą rządzą się systemy. To właśnie to miał na myśli wielki Krishnamurti, kiedy odmówił Towarzystwu Teozoficznemu pełnienia roli nowego mesjasza i niesienia światu

nowej religii. A odmówił, argumentując, że ci wszyscy wielcy myśliciele chcący wyzwolić się z religijnych klatek niepostrzeżenie dla samych siebie stworzyli kolejną klatkę. Krishnamurti zaś chciał być „bezkatkowcem”, ponieważ wiedział, że wewnątrz klatki – nawet najpiękniejszej – oświecenie nie jest możliwe. Rozwój ścieżki duchowej jest w klatce niemożliwy, ponieważ w klatce jesteśmy niewolnikami. I nawet jeśli stworzymy własne, niezwykle przytulne klatki, to nie przestają one być klatkami. I nieważne, czy mowa o klatce, wiadrze, czy systemie – to dokładnie to samo.

Prawdziwymi motocyklowymi antysystemowcami nie są Del Fuegos. Jediną w tym filmie postacią, która naprawdę wyzwoliła się z systemu, jest bohater grany przez Petera Fonde. Tylko on jest tak naprawdę wolny. Jedyne on może doświadczać wolności absolutnej. I on jako jedyny radzi Dzikim Wieprzom: „Wyrzucicie zegarki”. Bo w przestrzeni pozasystemowej nie istnieje czas, a zatem zegarek nie jest do niczego potrzebny.

Motocykl (oprócz tego, w co głęboko wierzę, że ma duszę) jest wspaniałym narzędziem pozwalającym zrozumieć nie tylko logikę systemów, ale też wiele innych, bezcennych dla ludzkiego rozwoju rzeczy. Tak się jakoś złożyło, że z jego pomocą można świetnie wyjaśnić pewne zależności. Z metaforą motocykla jest mniej więcej tak jak z wykorzystywaną w socjologii metaforą teatru, stworzoną przez Goffmana. Ta teoria tak dobrze oddaje ludzką aktywność w relacji z innymi, że chociaż ma już z sześćdziesiąt lat, do dzisiaj nikomu nie udało się stworzyć pojemniejszej metafory. Wierzę, że jest tak również w przypadku motocykla, za pomocą którego można opisać ludzką drogę przez życie, ale też zarazem fascynujący proces odkrywania samego siebie. I nie ma tu znaczenia, czy proces ten będziemy nazywać rozwojem, czy też wkraczaniem na duchową ścieżkę. Nie ma to wpływu na jego fascynujący charakter. Motocykl więc to coś więcej niż jedynie zestaw

śrubek i innego żelastwa. To narzędzie do odkrywania logiki systemów i rodzaj pomocnego życiowego drogowskazu. Nie bez powodu mówi się przecież, że na parkingu pod gabinetem psychoterapeuty nie uświadczysz nigdy żadnego motocykla — bo posiadanie motocykla oznacza, że nie potrzebujesz żadnej psychoterapii. To oczywiście uproszczona idea. W rzeczywistości samo posiadanie motocykla jeszcze niczego nie zmienia, ale wskazuje na pewien potencjał poznania. Będą i tacy, którzy nie zechcą nigdy po ten potencjał sięgnąć, jednak na szczęście są też tacy, którzy w pełni z niego skorzystają.

PROGRAM PARTNERSKI

GRUPY WYDAWNICZEJ HELION



1. ZAREJESTRUJ SIĘ
2. PREZENTUJ KSIĄŻKI
3. ZBIERAJ PROWIZJĘ

Zmień swoją stronę WWW
w działający bankomat!

Dowiedz się więcej i dołącz już dzisiaj!

<http://program-partnerski.helion.pl>

GRUPA WYDAWNICZA

 **Helion SA**

Motocyklizm oznacza nie tylko motocyklową pasję czy styl życia. To przede wszystkim sposób widzenia świata. Indywidualny, daleki od sztampy i nudy. Taki, w którym słowo „wolność” ma nadrzędne znaczenie. To przeżywanie życia, z którego czerpie się garściami doświadczenie, radość i szczęście. Zarówno na oświetlonej słońcem prostej, jak i na smagany deszczem zakręcie.

Ale nie dość tego, bo jak się okazuje, motocyklizm może pomóc w zrozumieniu wielu idei socjologii, psychologii, filozofii zen, taoizmu czy wreszcie mindfulness. Jest niezwykle pojemną metaforą naszej życiowej drogi.

Z tej książki dowiesz się, jak:

- **ćwiczyć codzienną uważność**
- **odzyskać życiową równowagę**
- **działa harmonia rozwoju**
- **pomaga zmiana perspektywy widzenia siebie w świecie**
- **skorzystać z idei taoizmu czy zen w codziennym życiu**
- **odzyskać utraconą wartość związku z naturą**
- **wejść na kolejny poziom ludzkiej egzystencji**

Lektura tej książki rzuca nowe światło na to, z czym borykamy się w naszym życiu, czego doświadczamy i jaką wiedzę czerpiemy z tych doświadczeń, by wzrastać!

OSOBOWOŚĆ ODNOWA

Nr katalogowy: 43647



Księgarnia internetowa:
<http://sensus.pl>



Zamówienia telefoniczne:
0 801 339900



0 601 339900

sensus

Sprawdź najnowsze promocje:

🔗 <http://sensus.pl/promocje>

Książki najchętniej czytane:

🔗 <http://sensus.pl/bestsellery>

Zamów informacje o nowościach:

🔗 <http://sensus.pl/nowości>

Helion SA
ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice
tel.: 32 230 98 63
e-mail: sensus@sensus.pl
<http://sensus.pl>

Cena 39,90 zł

ISBN 978-83-283-2427-5



9 788328 324275