

Nejlepší nápad, co nás napad...

Snad každý mi dá za pravdu, že největším dobrodružstvím na motorce je jízda v písku, potažmo tedy na poušti. A kam se dá vyrazit? Konzultoval jsem to s hodně kamarády u nás i v cizině a všichni byli naprosto unešení ze severní Afriky.

pomocí českého zastoupení Touratech Dakara na WhitePower podvozku a ráčky Excel. Kdo byl někdy v poušti, chápe, proč se o tom zmiňuji, protože tam motorka dostává opravdu extrémně zabrat. 30. srpna jsme motorky naložili na vlek a vyrazili do Janova, tam jsme auto s vlekem nechali ve svém oblíbeném hotelu a vyrazili.

Přeplavili jsme se do Tunisu a vysloveně nudným přejezdem jsme se dostali na hranici s Libyí Ras-Ijder. Museli jsme se proplést neuvěřitelným davem aut a lidí před přechodem. V Libyi je levný benzín a tohle všechno byli pašeráci. Po snad až samozřejmých komplikacích na čáře jsme ale nakonec přeci jen dostali libyjské SPZ, vyměnili velký balík místních peněz a večer jsme dojeli přes Nalut do Ghadameše. Až do

Ghadameše vede krásná asfaltka přes poušť, rovná od obzoru k obzoru a lemovaná oranžovými budkami s telefony jako na našich dálnicích. Místy jsou přes silnici závěje písku, které odklízejí pluhy stejně jako u nás sněh. Kolem silnice se potloukají velká stáda velbloudů.

Asi 150km před Ghadamešou jsem za soumraku píchnul – teda utrhnul ventilek z duše. Než jsme to přezuli, tak každé auto, které jelo kolem, zastavilo, všichni se ptali, jestli potřebujeme pomoc, zda máme dost vody a GPS. Někteří nám přímo vnucovali lahev vody. Všichni lidé jsou tady velmi přátelští a snaží se každému pomáhat.

V Ghadamešou jsme se ubytovali v pěkném hotelu na okraji pouště. V baru měli dokonce pivo, samozřejmě nealkoholické. Ráno jsme si prohlédli staré

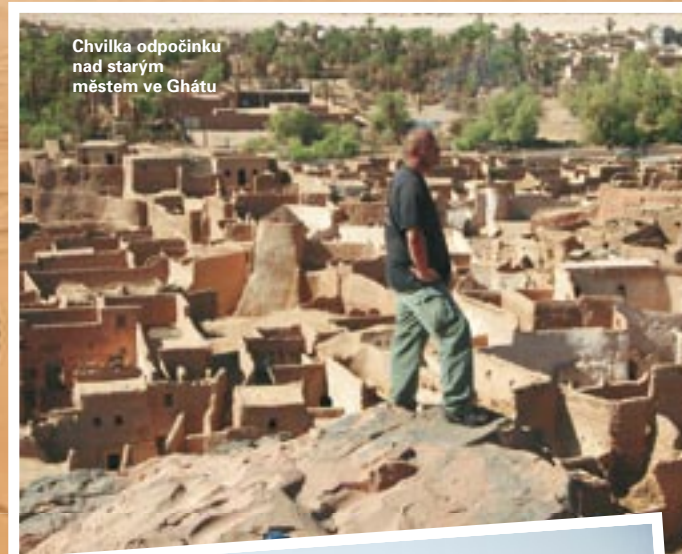
město, chráněné organizací UNESCO, pak jsme prospali polední žár 40–50 °C ve stínu a večer se seznámili se svým pouštním průvodcem. Je to urostlý Tuareg, jde z něj strach, tvář má stále zahalenou turbanem, jen mu chybí zakřivený nůž. Ale působí velice pohodově a je to (podle Hadiho) jeden ze tří nejlepších pouštních expertů v celé Libyi.

Nad mapou pak přišla vniveč veškerá příprava tras. Nad mapou pak přišla vniveč veškerá příprava tras. Cesta kolem alžírských hranic není možná. Alžír přestal tolerovat průjezd svým územím, kde se objížděla ta největší dunová pole (výška až 60m). Máme tedy naplánovanou cestu přímo napříč ergem Idehan Ubari (písečné moře). Úsek pískem bude asi 150km a duny jsou tam pro jistotu vysoké až 90 m. ➔

Nad mapou pak přišla vniveč veškerá příprava tras



Spánek pod sopečným hřibem, stín se zde vyvažuje zlatem



Chvilka odpočinku nad starým městem ve Ghátu



Sqwer smlouvá cenu - necháváme se okrást přiměřeně

Přezouvání na cestě do Ghadameše. Na to jsme ale byli připraveni.

text, foto: Filip Weber

Všichni se shodli na tom, že největší perlou je Alžír a Libye. Maroko je sice také moc hezké, ale písku málo a Tunis je na tom stejně. Jenže Alžír po občanské válce nelze považovat za zcela bezpečný a do Libye zase není takřka možné sehnat vízum – tedy jinak než přes místní cestovní kancelář. Dva roky jsem sháněl všechny možné kontakty na místní cestovky, zkoušel známé známých, vše, co se dalo. Ze všech rozhovorů jasně vyplynulo, že Kaddáfího režim je stále pevný a cizinec není žádán. Na



Můj kolega Sqwer a jeho místní servisák...

radu Igora Brezovara jsem se pokoušel ukecat i konzula, ale bezúspěšně. Mezitím jsem přečetl obě vydání výborné knížky „Sahara Overland“, seznámil jsem se s Karimem Husajnem, který mi věnoval GPS tracky svých přejezdů pouště, a posláhněl další a další rady, trasy a souřadnice. Karim žije v Anglii, je rallye závodník, spoluautor právě Sahara Overland a účastník výpravy na motorkách k LossTree na hranici Alžíru a Nigeru.

Při jednom pozdějším výletě s kámošem Sqwerem (který si tu Libyi vysnil se mnou) jsme zjistili, že

máme společného známého Jardu Lhotu, který spoluvlastní cestovní kancelář Adventura. Spojenými silami jsme na Jardu udělali velký nátlak a měli jsme štěstí. On už Libyí projel, má tam kontakty, a dokonce tam již zorganizoval několik výprav. Jarde nám navíc zprostředkoval kontakt na malou cestovní kancelář do Ghadamaše, jejíž majitel Hadi nám obratem vyšel vstříc. A to se cení, protože nevnucoval žádné služby, o které jsme původně nestáli.

Sqwer si tedy hned koupil novou LC8, aby ji přes léto zajel, já jsem na poslední chvíli přestavěl s vydatnou



Drápeme se na vrchol kráteru WawEnNamus, o tom ale víc až příště



Ale náš Tuareg si je jistý, že to na motorkách zvládneme. No nazdar! Hadi nám ještě vyřídil povolení na průjezd přes poušť a zdůraznil, že nesmíme jet podél hranice s Alžírem. Večer jsme nakoupili 120 litrů benzínu, 90 litrů vody, mouku na chleba a pár konzerv.

První etapa Ghadameš – Serdeles Hamada

Ráno za svítání vyrážíme na zřejmě nejtěžší trasu našeho výletu – 700 km do Ghatu. Sulejman je nearabsky přesný a opravdu vyjíždíme v 8.30! Na prvních pár kilometrech zvládá Sqwer Sulejmanovi rozstřílet okno šutrem. Prostě jel moc blízko a zatáhl za plyn. Jedeme po kamanité hamadě. Místy je ve vyjetých kolejkách navátý písek, ale převažuje kamení – tedy kamení od obzoru k obzoru. V poledne zaléháme ve stínu akácie a čekáme do tří hodin, než zase půjde jet dá. V podvečer u jiných



Úsek pískem bude asi 150 kilometrů dlouhá, no nazdar!

akácií sbíráme dřevo na oheň a pak pokračujeme kolem padlých zkamenělých stromů. Večer přijíždíme na začátek dun a táboříme na krásném místě obehnaném dunami vysokými asi 80 m, trénujeme jízdu na dunách, Sulejman nám peče tuarežský chleba v písku a vaří výtečnou večeři na ohni (makarony s tuňákem). Dostáváme silný čaj, po kterém nemůžeme usnout, a tak koukáme na úplněk.

Druhý den vstáváme za svítání a vyjíždíme s prvními paprsky slunce. Prvních 50 km jedeme měsíční krajinou s úžasnými skalními útvary, písčné duny se pomalu ze všech stran uzavírají kolem nás. Pak se neomylně napojujeme na trasu, kterou jsem dostal od Karima Husajna. Tak, po téhle trase jsem fakt jet nechtěl, nic těžšího jsme si nemohli vybrat! Kolem 10. hodiny Sulejman prohlašuje, že máme dobrý čas, nebudeme zajíždět na spaní ke studni, ale jedeme rovnou přes duny.

U skalních pyramid odpouští Sulejman pneu....

Vstupní duna je výjezd do výšky, zastavit na hraně a pak opatrně sklouznout dolů. Další duna, další, další, přejezdy dalekých písčných plání. Zahrabání se v nájezdu na duny znamená položit motorku na bok, otočit po svahu, vyjet zpátky na protisvah a znova, kolikrát, to už ani nepočítám. Zastavit se dá pouze v kopci dolů, jinak se v měkkém písku nerozjedete. Sulejman jednou zastavil, aby se ujistil, že vyjedeme dunu, a hodinu jsme ho vyhrabávali. Poprvé v životě uznávám, že mi nestačí výkon motoru, při výjezdu dun mnohdy před vrcholkem ztrácím výkon a musím nechat klouzat spojku. Občas mi nezbuďe než výjezd vzdát a vytočit si nové kolečko. Sqwerovi za jízdy dochází benzin (na nádrž sice jen 180 km, ale výkon v písku ho zachraňuje!), tankujeme z barelu. Ptáme se Sulejman, kdy si konečně odpočineme, prý za 8 km.

A skutečně je to 8 km, ten člověk snad má v hlavě navigační počítač. Konečně polední spánek, jak ty akácie v záplavě písku Sulejman našel, to fakt nechápu. Motorky do stínu pod větve, ležíme pod plachtou mezi autem a akácií. V prohlubních kolem tvoří horký vzduch dojem jezer. Ležíme o dvě hodiny déle než včera, teplota ve stínu je 45 °C. Pak nám Sulejman uvařil na ohýnku čaj a vyrážíme. Jedeme údolím, které je zavřeno dunami snad 60 m vysokými, chvílemi musíme s motorkami kroužit, jsme rychlejší než auto, jenže nevíme kudy, a nesmíme zastavit. Najednou Sulejman udělá ostrý výjezd bokem a kolem je tak ostré světlo, že máme problémy s rozlišováním nerovností. Po nezdařeném rozjezdu na jednu dunu musím motorku vyhrabat, udělat pomocné kolečko a na plný plyn znova. Za dunou je rovná pláň ohraničená dunami. Pláň je plná nehybného horkého vzduchu a chvíli po rozjezdu

se na mně rozsvítí kontrolka přehřátí motoru, nezbyvá, než zalehnout do stínu auta a čekat, teplota oleje vylezla přes 125 °C. Sqwer měl před odjezdem spásný nápad a namontoval druhý větrák...

Další den – hamada

Vstáváme za svítání a máme pocit, že jsme celý den házeli lopatou písek. Vyjíždíme opět s prvními paprsky slunce. Od rána do večera jedeme pustou hamadou. Před polednem vidíme kroužit letadlo a pak v dálce sedá na polní letištiště – těžaři ropy. Na pistě potkáváme první auto. Sqwer utrl na zadku ventilku, polský odborník mu nechal matku na ventilku zevnitř ráfku. V pekelném vedru dojíždíme sopečnou krajinou ke skalnímu hříbu, pod kterým spíme. Nemáme náhradní zadní duši, měníme Sulejmanův původní plán a místo pouští až do Ghatu odbočujeme na Serdeles. Od skalního hříbu až do Serdeles

Nejde mi do hlavy, jak to ten chlap mohl dokázat

jedeme po trase shodné L2 ze Sahara Overland. V Serdeles u pumpy (špinaví a utahaní) čekáme na Sulejmana, nejede. Tak jedu kousek po silnici, odkud je výhled na pistu a v dálce vidím něco, co by mohlo být naše auto. Jedu pro Sqwera a jedeme po pistě zpátky. Sulejman už má rozloženou deku a polštář ve stínu auta a vedle sebe pichlé kolo. Další rezervu nemá, ještě že jsme nejeli na Ghat přes poušť. Sqwer bere kolo na motorku a vezeme ho do vesnice opravit. Večer dojíždíme do Ghatu – hotel, sprcha, pečené kuře.

- » první den – 260 km po hamadě
 - » druhý den – 150 km v písku
 - » třetí den – 250 km po hamadě a 120 km po silnici
 - » Celkem 780 km!!!!
- Pokračování příště...

Zážitek tohoto týdne. Skutečně opřená motorka :))



Na cestě od Ergu na Serdeles

