

Piotr Biegała



**Grzmiący Rydwan,
czyli rajd
Budapeszt-Bamako 2016 w Żuku**



Piotr Biegała – urodzony w 1972 roku, w Polsce. Uparciuch, który lubi realizować to co sobie założył. A jeśli przy okazji wyjdzie coś jeszcze fajniejszego, to tym lepiej.

W różnych szkołach wyuczył się kilku ciekawych i dających

zarobić na chleb zawodów – jest elektromechanikiem, piekarzem, informatykiem i technikiem NDT. Lubi muzykę, komputery, fotografię, mechanikę samochodową, zna się po trosze na wszystkim, dzięki czemu radzi sobie w trudnych chwilach, a czasem po prostu wie do kogo zadzwonić. Nie lubi gotować, ale dobrego jedzenia nie odmawia...

Bez żony – Sylwii, nie rusza się z domu. To ona jest jego muzą i głównym napędem. Odrobinę młodsza, ale równie szalona.



Stopka, dane

Mojej Sylwii...

Podziękowania:

Najpierw tym wszystkim którzy tam z nami, w tej wyprawie byli i których mogliśmy spotkać. To oni współtworzyli klimat całości i dawali inspirację, oraz moc do dalszej podróży.

Potem tym którzy przyłożyli rękę do tego że mogliśmy pojechać i miało to sens:

- Przyjaciołom którzy wpadli, coś przynieśli i powiedzieli „zabierzcie to ze sobą”.
- Wszystkim darczyńcom i ofiarodawcom każdego, najdrobniejszego nawet zeszytu, długopisu czy ołówka. Każdy z nich miał olbrzymią wartość.
- Wszystkim którzy zatankowali nasz wehikuł, bez Was byłoby sporo trudniej.
- Firmie [France Automobiles Service](#) z Warszawy
- Załodze [Camp 4x4](#)
- Fundacji [Asante](#)
- Harcerzom z [Ursynowskiego Hufca ZHP](#)
- Dzieciom z bydgoskich i warszawskich szkół
- Wszystkim innym którzy wspomagali nasze działania...

Instrukcja

Czytelnicy wersji elektronicznej mają pewną przewagę nad czytelnikami papierowej i słuchaczami wersji audio. W tekście znajdują się linki do materiałów filmowych, niedostępnych w inny sposób niż tylko z poziomu książki.

Niestety nie każdy czytnik ebooków wspiera otwieranie linków zewnętrznych, dlatego w najlepszej sytuacji są osoby czytające tę książkę na telefonie lub tablecie z dostępem do internetu. Dla tych którzy wolą używać czytnika z e-papierem proponuję równolegle pobrać wersję w pliku pdf i otworzyć ją po lekturze na komputerze.

Wyróżnione nazwy miejscowości prowadzą do informacji o nich w Wikipedii. Koordynaty geograficzne otwierają się zaś w Google Maps – sugeruję oglądać te miejsca w widoku satelitarnym i w dużym powiększeniu.

Spis treści

Instrukcja	7
Zamiast wstępu	11
Piach i pustka.....	12
O co w tym chodzi?	16
KONTROLA.....	40
LE ŻUK – czyli główny bohater.....	46
Tuż przed startem - 12 stycznia 2016 - wieczorem	57
13 stycznia	59
14 stycznia	65
15 stycznia	69
16 stycznia	78
17 stycznia	83
18 stycznia	89
19 stycznia	101
20 stycznia	107
21 stycznia	116
22 stycznia	122
23 stycznia	128
24 stycznia	137
25 stycznia	150
26 stycznia	163
27 stycznia	169
28 stycznia	174
29 stycznia	182
30 stycznia	193

31 stycznia	200
1 lutego.....	213
2 lutego.....	221
3 lutego.....	229
4 lutego.....	233
5 lutego.....	239
6 lutego.....	243
7 lutego.....	250
8-9 lutego	256
10 lutego.....	261
11 lutego.....	265
12 lutego.....	270
13 lutego.....	275
14 lutego.....	280
15 lutego.....	286
16 lutego.....	296
17 i 18 lutego	302
19, 20 i 21 lutego	309
Podsumowanie i nieco informacji dodatkowych	317
Statystyka wyprawy.....	320
Wyposażenie campingowe.....	321
Zasady pakowania	324
Post scriptum.....	327

Zamiast wstępu

Ta książka opisuje wyprawę polskim Żukiem i Polonezem do serca Afryki. Przejechaliśmy całą Saharę z północy na południe (i z powrotem też), jedliśmy kozę, owcę i wielbłąda, paliliśmy marokański haszysz, spaliśmy w mauretańskim hotelu, piliśmy malijskie piwo, kąpaliśmy się w oceanie, przeżyliśmy śnieżycę w Afryce i wróciliśmy w całości do kraju.

Nie jesteśmy zawodowymi podróżnikami, wytrawnymi Cejrowskimi, nie jedzie z nami ekipa techniczna, nie dysponujemy nieograniczonym budżetem, nie stoi za nami wielka telewizja, albo bogaty koncern. Nie mamy też zakopanego w ogródku spadku i nie jesteśmy rentierami. Jesteśmy zwykłymi, przeciętnymi Kowalskimi – jak przeważająca większość naszych współobywateli. Po prostu lubimy podróżować na swój własny sposób. Tak właśnie się spełniamy i cieszymy światem. Mówimy też, że najważniejszy jest pierwszy krok – trzeba wstać z fotela, zamiast w nim leżeć i jęczeć – „pojechałbym, ale przecież...” W miejsce wielokropka wstaw czytelniku swoją ulubioną wymówkę. Podróżować może każdy.

W tekście starałem się używać oryginalnych nazw miejscowości, ale bez zapisu w języku arabskim, bo i tak nikomu by to nic nie mówiło. W nawiasach podałem polskie tłumaczenia stosowane głównie przez Google Maps.

Życzę aby czas poświęcony na czytanie nie był zmarnowany.

Piotr Biegała

Piach i pustka

Jak okiem sięgnąć - wszędzie piach. Piach, wydma, wzniesienie, kawałek skały, jakiś kamień i kupka zgniecionych butelek PET. Wiatr niesie papierki, resztki opakowań, bliżej niezidentyfikowane odpady i pylisty, nieprzyjemnie pachnący kurz. Nędzny krzak, z rzadka jakieś rachityczne drzewko i znowu piach. Piach i piach. Ale to nie jest złocisty piasek z polskiej rzeki czy też morza. Nie pachnie wodą, radością i zabawą. To saharyjski piasek, suchy, bardzo drobny i wciskający się wszędzie, a do tego prowokujący kaszel. Nie można przed nim uciec w żaden sposób. I tak potem znajdzie się w każdej torbie i skrzynce. Nawet w puszcze z kawą.

Na drodze kiepskiej jakości asfalt, wylany przed dziesięcioleciem co najmniej. Naznaczony siatką nitek a każda z nich to pęknięcie, które niebawem się powiększy. Dziurawy miejscami jakby przeszedł bombardowanie meteorytami i duże kratery w nawierzchni nie są niczym dziwnym. Do tego mocno wystrzępione krawędzie jezdni, nadgryzione zębem czasu. A raczej całą, solidnie użębioną szczęką. Dalsza degradacja drogi postępowała geometrycznie.

Droga jest wąska, mijanie się z jadącymi z naprzeciwka ciężarówkami gwałtownie przyspiesza bicia serca kierowcy, a nie raz i nie dwa powoduje zimny pot wzdłuż kręgosłupa. Mięśnie zwieraczy zaciskają się same, robi się nadzwyczaj gorąco i dopiero po chwili napięcie powoli zaczyna opadać do bezpiecznego poziomu. Zdaje sobie sprawę, że jeden błąd, jedna dziura nie w tym miejscu, koło wpada i auto definitywnie wylatuje z drogi. Skończy rozbite na poboczu, z uszkodzonym na zawsze zawieszeniem. I to będzie prawdziwy koniec tej podróży. O tym w jakim stanie będą przy tej okazji pasażerowie – kierowca stara się po prostu nie myśleć. Każdy kilometr jazdy to walka o życie.

Niejednokrotnie trzeba uciekać poza drogę, bo nadciągający z przeciwka kolos nie ma zamiaru ustąpić w walce o twardą wstęgę szosy. Jest większy, ma gdzieś innych uczestników ruchu drogowego i sam stara się ominąć którąś, tysięczną, głęboką i wielką dziurę po swojej stronie drogi. To Mauretania. Nie da się chyba tej dziwnej mieszanki pustyni i śmietnika pomylić z innym państwem. Jazda przez ten kraj jest jak safari przez wysypisko śmieci... Syf jest po prostu nieodłączną cechą mauretańskiej kultury. Taki po prostu zwyczaj. Europejczyk, wychowany w standardach XXI wieku nazwałby to raczej brakiem kultury i to zupełnym. Jednak nie nam to oceniać, nie znając lokalnych uwarunkowań.

W styczniowy, słoneczny, późny poranek, słońce dopiero zaczynało opiekać wszystko wokół. Jeszcze nie dało z siebie wszystkiego, bo temperatura była całkiem znośna. Wysokie, zielone auto z solidnym bagażnikiem na dachu, powoli pokonywało kolejne kilometry za Nouakchott (Nawakszut), w kierunku granicy z Mali. Budziło zdziwienie kierowców lokalnych, widzieli taki nietypowy wóz po raz pierwszy (i raczej na pewno ostatni) w życiu. W końcu nie codziennie spotyka się Żuka tak daleko od Polski... Dzielnie dawał sobie radę pokonując kolejne, niewielkie wzniesienia przez które łagodnie prowadziła zbudowana dawno temu droga. Nagle duży, solidny, dieslowski silnik przestał idealnie równo pracować. Pojawiały się dziwne, króciutkie przerwy i nieco irytowało to kierowcę, który czuł że coś jest nie tak.

Auto jechało nadal, poszarpując i tracąc stopniowo moc, ale mimo tego jakoś nadal ciągnęło przed siebie. Jednak po chwili nastąpiła wyraźna dłuższa przerwa w pracy silnika, potem następna. Kierowca wdusił sprzęgło, dzięki czemu samochód toczył się przed siebie a motor jakimś cudem momentami uparcie powracał do pracy. Kierowca puszczał sprzęgło i silnik ciągnął auto do przodu. Któreś kolejne przerwanie było jednak tym ostatnim - napęd stanął na dobre. Siłą rozpędu maszyna zjechała na pobocze, chrzęszcząc oponami o żwir i znieruchomiała.

- Kurwa - wyrwało się z ust kierowcy. Dobrze wiedział co jest przyczyną problemu. Zatankowane jakieś 20 kilometrów wcześniej paliwo na stacji w Nouakchott (Nawakszut) - stolicy tego obrzydliwego kraju.

- No to panowie ze stacji przerobili nas jak małe dzieci i to uśmiechając się do nas, a my im jeszcze daliśmy prezenty i zrobiliśmy z nimi pamiątkowe fotki – kontynuował Piotr – brawo, świetny interes, było się jeszcze dupami wypiąć.

- Na przyszłość trzeba tankować tam gdzie obsługa nie jest taka dziwnie pomocna i uprzejma - stwierdził Krzysiek, no ale nie mógł nic innego powiedzieć. Bowiem to głównie on zaprzyjaźniał się z załogą stacji podczas tankowania i rozdawał im prezenty, bo to takie miłe i uczynne chłopaki przecież są.

Zaraz za Żukiem stanął Polonez Truck z którego wysypała się załoga w sile trzech chłopa - kierowca i właściciel maszyny - Gregor, jego brat Adam i wspólny kolega Robert zwany Małym. Byli naprawdę solidnie ubawieni zaistniałym problemem i niestety mieli rację.

- Hehe - mówiliśmy Wam żebyście nie tankowali na tej dziwnej stacji, tylko na Totalu, to stwierdziliście że macie to w dupie, bo w aucie jest dodatkowy filtr paliwa. A organizator wyraźnie przestrzegał. No to teraz niespodzianka...

Śmiech kolegów nieco okrutnie brzmiał w uszach załogi Żuka, ale faktycznie sami sobie byli winni. Stacja nie wyglądała na obleganą, a jak powszechnie wiadomo – jada się tam gdzie dużo klientów, bo to gwarantuje świeżość potraw. Ta zasada dotyczy też jak widać aut i stacji benzynowych, zwłaszcza w Mauretanii...

Owszem, Żuk miał dodatkowy filtr paliwa z odstojnikiem, ale główny filtr miał już za sobą pewien przebieg i kiepskiej jakości olej napędowy (a raczej to co go udawało), zatkał go definitywnie po niedługim dystansie od napełnienia zbiornika. Cóż, cena nauki, a nauka na własnych błędach zostaje na dłużej. Tak będzie i tym razem.

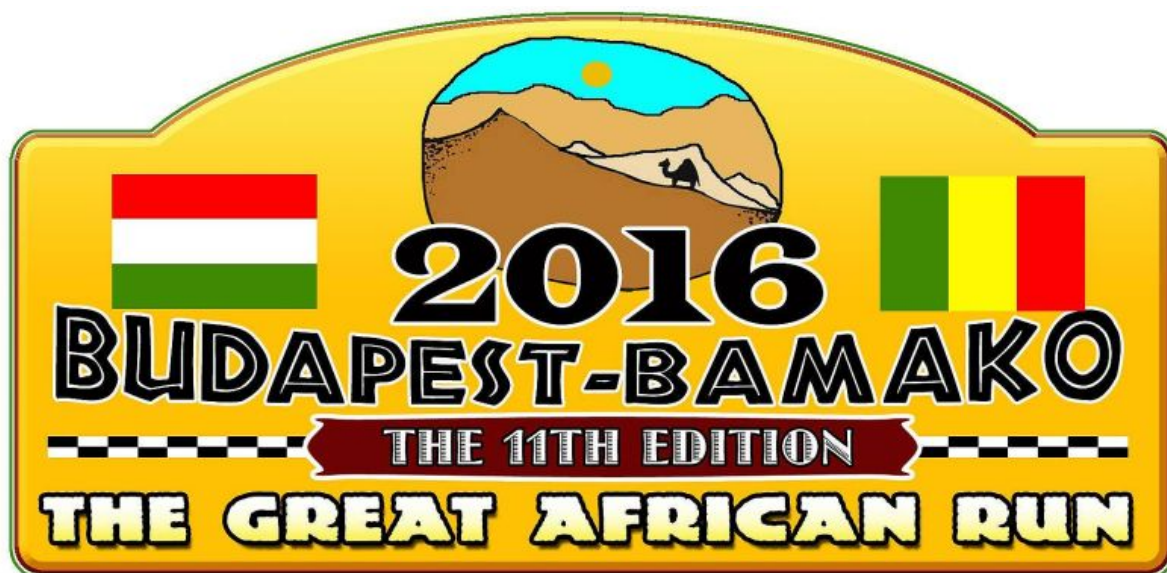
Wymiana wkładu filtra głównego zajęła Piotrowi niewiele ponad kilkanaście minut, ale potem pojawiła się kwestia rozwiązania problemu wlanego paliwa. Coś trzeba było z tym zrobić. Stanęło na zebraniu wszystkich baniek po wodzie i płynach z obu aut i spuszczeniu do nich felernego „oleju napędowego”.

Niebieski Peugeot 505 zatrzymał się przy Polonezie i Żuku. Jechała nim kolejna polska załoga – Jędrzej, Grzesiek, Piotr i Maciej. Chłopaki brali udział w tym samym rajdzie - w klasie wyścigowej, lecz na widok polskich aut postanowili zatrzymać się i pomóc. Dwie bańki od nich uratowały nieco sytuację. Można było zrzucić olej napędowy i na najbliższej stacji wlać czysty.

Następnie Żuk został przełączony na zasilanie z drugiego zbiornika i nadszedł czas aby kontynuować podróż. Zatankowany wcześniej na mauretańskiej stacji zajzajer miał być sukcesywnie dolewany do każdego pełnego zbiornika czystej i dobrej ropy - bo auto zasadniczo bez problemu na tym czymś jechało, a przy cenie jednego euro za litr – żal było wylać. Nigdy nie ustalono z czego składała się zatankowana mieszanka, pachniała raczej benzyną, rozpuszczalnikiem i diabli wiedzą czym jeszcze, oraz zawierała na pewno domieszkę wody, która to właśnie zatkała wkład filtracyjny. Próba podpalenia szmaty nasączonej tym preparatem była bardzo trudna, ale polski diesel z Andorii nie miał żadnych oporów przed jazdą na takiej wersji oleju napędowego. Do Afryki takie auta są najlepsze – proste, bez zbędnych komplikacji, z rzędową pompą wtryskową.

I właśnie takim pojazdem jest Żuk, którym w najtrudniejszym rajdzie charytatywnym świata wystartowała polska załoga – **Grzmiący Rydwan.**

O co w tym chodzi?



[Rajd Budapeszt-Bamako](#) to powrót do pierwotnej idei rajdów samochodowych, z ich prawdziwą spontanicznością, współpracą załóg, szczerą rywalizacją, dużym ryzykiem i brakiem wielkich koncernów z niewyobrażalną dla przeciętnego Zielińskiego kasą. Jest dokładnym przeciwieństwem rajdu [Paryż-Dakar](#), rozgrywanego przed laty na niemal tej samej trasie. Rajdu który przez lata organizacji został skomercjalizowany do granic możliwości, wykorzystany medialnie, marketingowo i na wiele jeszcze innych sposobów. Stał się fabrycznym torem testowym dla producentów i wielkich koncernów motoryzacyjnych, oraz gigantycznym targowiskiem reklamowym. Na drugim biegunie tego typu imprez znajduje się rajd Budapeszt-Bamako. To impreza niskobudżetowa, bez wielkiego sponsoringu i oprawy medialnej. W bardzo krótkim czasie zyskał bardzo dużą popularność wśród miłośników podróży i przygód z gatunku ekstremalnych, dlatego rok w rok na linii startu staje około stu pięćdziesięciu, głodnych przygody załóg.

W rajdzie Budapeszt-Bamako postawiono przede wszystkim na prostotę, niewygórowany koszt uczestnictwa i pomoc charytatywną dla Mali. Wszyscy zainteresowani uczestnicy rajdu organizują pomoc humanitarną i charytatywną i w dużej części sami wiozą ją do celu w swoich autach (olbrzymia część pozyskanej pomocy jedzie w kilku dużych ciężarówkach za uczestnikami). W tym rajdzie nie ma pitstopów, armii mechaników, technicznej telemetrii, ciężarówek serwisowych pełnych części, wykręcania wyników i medialnego lansu.

Liczy się walka z własnymi słabościami, pomoc innym uczestnikom, współpraca. Nie ma też wielkich relacji w telewizjach światowych, nie mówi się o tej imprezie w wieczornych dziennikach w wiodących kanałach informacyjnych – mimo, że to największy na świecie konwój z pomocą charytatywną, do tego jeżdżący rokrocznie. Poza lokalnie celebrowanym startem w Budapeszcie i prywatnymi relacjami uczestników na Facebooku, czy blogach – nie da się na bieżąco śledzić dziejącego się wydarzenia. Dopiero po kilku miesiącach od zakończenia pojawiają się na YouTube filmy nakręcone przez biorące udział załogi, wspomnienia na blogach, czy książka taka jak ta.

Rajd Budapeszt-Bamako wymyślił Andrew G. Szabo, Węgier, który zawsze chciał pojechać w rajdzie Paryż - Dakar, ale z powodu olbrzymiej komercjalizacji tej imprezy - nie miał na to finansowych szans. Po prostu udział w wydarzeniu tej klasy i formatu wymagał kosmicznych nakładów pieniężnych i dobrego, znanego nazwiska. Jak się nie jest Adamem Małyszem – to zwykły zjadacz chleba nie ma co marzyć o starcie. Kiedy więc rajd nazwano po prostu Dakar i przeniesiono do Ameryki Południowej, uwalniając od niego Afrykę - Andrew stworzył własną wersję kultowej imprezy. Jego rajd jest prosty, bez wielkiej kasy, potężnych sponsorów i ma bardzo poważne przesłanie charytatywne. Do tego biegnie częściowo trasą rajdu Paryż – Dakar. I znowu było jak dawniej – każdy mógł spróbować przygody i pierwotnego zewu motoryzacji skrzyżowanej z potrzebą dalekiej podróży. Jak przed powiedzmy pięćdziesięcioma laty – tylko dzielni mężczyźni w swoich rumakach i nieznane przed

nimi. No dobra, sporo kobiet też bierze udział w tym rajdzie. Nie jest to niczym dziwnym – jak widać przygoda z równą mocą wzywa obie płcie na afrykański grunt. Panie bardzo dzielnie prowadzą swoje maszyny i odnoszą sukcesy. Przeżycie jedyne w swoim rodzaju. Do tego uczestnicy zdani są tylko na własne siły i pomoc innych załóg. Powtórzę – naprawdę nie ma wozów serwisowych i techników gotowych na każde zawołanie. To wcale nie jest żart – nikt, nikogo nie prowadzi za rękę – jest się zdanym na własne siły, pomysłowość i psychiczną odporność.

Pierwsze edycje przypominały nieco polski rajd charytatywny - [Złombol](#) - byle czym, im auto bardziej absurdalne i stare - tym lepsze, rajd dla każdego, w byle jakim pojeździe - ważne aby dotrzeć i pokonać samego siebie. Zresztą takie też jest w wolnym tłumaczeniu hasło imprezy – „ktokolwiek, czymkolwiek, jakkolwiek”. Oraz aby dowieźć pomoc humanitarną i charytatywną. A może przy okazji wykopać studnię? Stworzyć pracownię komputerową? Nauczyć czegoś dzieciaki na miejscu? Czemu nie...

Rajd przez lata ulegał pewnym zmianom, ewoluował z potrzeby dostosowania do zmieniających się przecież warunków. Pojawiły się w nim wypasione terenówki, nastąpił podział na klasę turystyczną i rajdową - z punktacją i symbolicznymi nagrodami (nie ma jednak pomiaru czasu – liczy się raczej umiejętność poprawnej nawigacji w terenie i dotarcie w całości do celu dziennego etapu). Nadal jednak zachowywał swój pierwotny, prosty kształt, oraz niskie koszty uczestnictwa i tak to sobie trwało do roku 2015 kiedy to miała być jego ostatnia edycja.

Ja sam o tym wydarzeniu dowiedziałem się późno, bo dokładnie w dniu kiedy impreza wystartowała z Budapesztu w styczniu 2015 roku. Przemknęła mi przed oczami jakaś wzmianka o tym w internecie, a słowo [BAMAKO](#) zapaliło się na wielkim, podświetlanym plafonie w mojej głowie, który nagle ktoś włączył dużą dźwignią - doskonale wiedziałem, że to stolica Mali i miejsce na mojej prywatnej liście: MUSISZ ODWIEDZIĆ W ŻYCIU! Zacząłem czytać, badać, poznawać historię rajdu i poczułem, że to coś w czym muszę wziąć udział, to jest właśnie dla mnie. No tak ale

to jubileuszowa, dziesiąta i ostatnia edycja. No to sobie chłopie pojechałeś, gołą dupą po nieoheblowanej desce...

Dwa dni później spotykam człowieka którego widzę pierwszy raz w życiu. Zetknęliśmy się do tego w miejscu, w którym nigdy wcześniej nie byłem. Kompletny zbieg okoliczności. Rozmawiamy o różnych rzeczach, bardziej dla zabicia czasu, czekając na spotkanie z jeszcze jedną osobą, która trochę się spóźnia. Przypadkiem wspominam o Złombolu i Żuku i tym że lubię turystyczne rajdy samochodowe z pozycji uczestnika. W odpowiedzi słyszę że mój rozmówca szykuje się do startu w Budapeszt-Bamako w 2016 roku.

- Jak to? Przecież właśnie jadą w ostatniej edycji.

- Nie, będzie jeszcze jedna, jedenasta, w 2016 roku – zapisy zostały dzisiaj właśnie otwarte

Wiedziałem że MUSZE. Nie wiedziałem jeszcze JAK, nie wiedziałem ZA CO, nie wiedziałem CZY, ale czułem że MUSZE. Nie był to łatwy moment - moja żona Sylwia, osoba z którą zawsze wszystko robię, bo we dwoje każdy drobiazg smakuje lepiej i dojrzalej - była poważnie chora. Walczyliśmy oboje z nowotworem który pojawił się podstępnie w naszym życiu, zaraz po powrocie ze Złombola 2014 i bezwzględnie musiał zginąć przed Złombolem 2015, bo nie wyobrażaliśmy sobie, że nie wystartujemy w tym rajdzie po raz kolejny. Sylwia była bardzo słaba, chemioterapia ostro dawała jej w kość, zajmowałem się wszystkim wokół i jeszcze chciałem wpakować nas w Budapeszt-Bamako. Ktoś powiedziałby - chłopie daruj sobie, wszystkiego nie dasz rady zrobić w ciągu tego JEDNEGO roku.

No cóż, ktoś mógłby tak powiedzieć, ba - nawet wielu próbowało. Fakt – był równy rok na przygotowanie i ani dnia więcej. Tak naprawdę to chyba nikt nie wierzył, że to da się spać i że mi się wszystko uda. Sam zresztą też tak do końca pewny nie byłem, ale się uparłem. Musieliśmy pojechać razem, nawet jeśli to miała być ostatnia wspólnie zrobiona rzecz w naszym życiu. Kilka dni myślałem jak to poukładać, upchnąć w ramki czasowe, ogarnąć,

wykuć w głowie plan i przedstawiłem pomysł Sylwii. Wybrałem moment w którym czuła się lepiej i zapytałem:

- Słuchaj, nie skoczyłabyś do Afryki za rok Żukiem? Będiesz już przecież zdrowa. Wiesz, jest taka fajna imprezka, nieco dziki teren, ale będzie bezpiecznie. To rajd trochę w stylu Złombola (tylko nie dodałem że pięć razy dłuższy i dziesięć razy trudniejszy)

- Chyba zwariowałeś...

Dokładnie takiej odpowiedzi się spodziewałem. Miałem akceptację! Zgodziła się! Obiekcje typu "a może w 2017, bo w 2016 to za wcześniej" zignorowałem, wiedziałem że wszystko będzie dobrze, no i że w 2017 rajdu nie ma, więc nie ma na co czekać. W mojej głowie zaczął wykluwać się szatański plan – a czemu by nie pojechać większą ekipą? Skoro moja żona chce się czuć bezpiecznie - trzeba jej to zapewnić. Ja sam też Chuckiem Norrisem nie jestem – w kupie zawsze raźniej, zabawniej, przyjemniej i łatwiej.

Kilka telefonów później wiedziałem już, że rzuciłem ziarno w bardzo płodną ziemię - dwóch kolegów chwyciło przynętę przeżycia bardzo trudnej, wręcz ekstremalnej, jedynej w swoim rodzaju i niepowtarzalnej przecież przygody. Trudnej jak nic przedtem w ich życiu. Przeżycie czegoś, co długo będą nazywać „wyprawą życia” – przynajmniej do czasu zaliczenia następnej, jeszcze bardziej szalonej. Bo to jest jak robak i zostaje w człowieku – draży przez resztę życia i zmusza do włóczęgi. Raz pojedziesz i przepadłeś na zawsze.

Zarysowałem im plan startu trzema autami polskiej produkcji (obaj mieli Tarpany, a my naszego Żuka) i zrobienia z tego sporego wydarzenia. Trochę szumu w internecie, blog, facebook, kilka telefonów do zaprzyjaźnionych ludzi w jednej i drugiej telewizji, przedstawienie szalonego projektu - media lubią takie cuda. Może w ten sposób uda nam się pozyskać poważnego sponsora, coś ugramy, co obniży nam niemałe koszty wzięcia udziału (rajd jest co prawda niskobudżetowy, ale nie oznacza to że jest darmowy). Pomysł bardzo się chłopakom spodobał – wszyscy oczyma

wyobraźni widzieli Żuka i dwa Tarpany mknące przez Saharę. To mile łechtało ambicję.

Organizator rajdu dla takich nienormalnych ludzi jak my, ma specjalną kategorię Spirit, gdzie nie ma opłat startowych - w kieszeniach zostawało więc nam po ok. 700 euro. W Spirit jada tylko auta budzące różne, czasem skrajne emocje. Im większy grat o jak najmniejszych szansach przejechania o własnych siłach choćby linii startu w Budapeszcie - tym lepiej. Bardziej pasuje. Sam organizator decyduje indywidualnie czy dopuści dane auto do udziału w rajdzie, oraz trzeba się dodatkowo wykazać działaniami charytatywnymi. My, (po jednym Złombolu i przed drugim) z naszym szalonym Żukiem - pasowaliśmy idealnie. Grzegorz i Marcin nie mieli za sobą doświadczeń rajdowych, ale mieli Tarpany, więc liczyli na to, że im się uda dostać start w klasie Spirit. Wszystko zaczynało się sklejać w całość...

Tak właśnie wyglądał plan pierwotny. Żuk i dwa Tarpany. Żuk zasadniczo był gotowy – wymagał jedynie drobnych przeróbek, za to Tarpany właściwie trzeba było zbudować od zera. Były w mocnym proszku i na pewno nie miały szans dojechania choćby do granicy Polski bez solidnej pracy nad nimi. Wymagały mnóstwa pracy, czasu i gotówki. Życie miało nam dobitnie pokazać, że planu pierwotnego chyba nigdy nie udaje się zrealizować. Zawsze warto go jednak zapisać, pamiętać i porównać po powrocie z tym co udało się wykonać – to uczy lepszego planowania w przyszłości. Łatwiej potem mierzy się siły na zamiary.

Przygotowanie do takiego rajdu to niemałe wyzwanie - trzeba wziąć pod uwagę bezpieczeństwo własne i załogi, przystosowanie auta do warunków lokalnych (tak, trzeba o nich też sporo poczytać, ale nieocenione są również amatorskie i profesjonalne filmy na YouTube), zakup sprzętu którego brakuje, przewidzenie wszystkich możliwych problemów oraz mogących wystąpić awarii i choćby tylko wstępne wymyślenie jak sobie z tym wszystkim poradzić w razie czego, z posiadanymi przedmiotami. A może trzeba coś dokupić? Wymyśleć czego użyć w danej sytuacji i jak ją okiełznać. Trochę jak na filmie Apollo 13. Co zapakować, a czego absolutnie

nie zabierać? Jak przewieźć bezpiecznie wódkę przez mauretańską granicę? Co włożyć do apteczki? Jakie spotkamy potencjalnie niebezpieczne zwierzęta? Czy gryzą, czy wstrzykują jad? Latają, czy łażą po ziemi? Czy jest jakaś surowica którą warto kupić i mieć? Czy są tam trzęsienia ziemi? A może spodziewać się powinniśmy huraganów? To nie było proste zadanie, ale wszystko spokojnie się klarowało i układało w spójną całość - powstawał PLAN.

Kolejność była prosta. Był styczeń 2015 i należało najpierw pokonać Sylwii raka – generalnie do maja powinna ozdrowieć, choćby nie wiem co. Drań nie miał z nami żadnych szans. Nie będziemy się szczególnie cackać i bawić. Giń bestio! Sylwia musiała być zdrowa i nic innego się nie liczyło do momentu aż nadejdzie dzień w którym będziemy wiedzieli że złe minęło. Bez kobiety mojego życia wszystko po prostu traciło sens.

Potem musiałem przygotować auto do Złombola 2015. Wymagało na szczęście tylko odrobiny pracy – miał być dodany drugi zbiornik paliwa, dorobiony układ przełączania zbiorników, elektryczna pompa paliwa oraz poprawione wnętrze. Po pierwszym dużym wyjeździe wyszły pewne niedoróbki. Wydaje się, że to mało, ale powyższe zdania nie obejmują wszystkich możliwych wypadków losowych i problemów podczas prac. A tych zawsze jest sporo i nigdy nic nie idzie łatwo. Wszystko zaś ma swoją wymierną wartość mierzona poświęconym czasem. Jego nie da się dokupić więcej...

Następnie w sierpniu mieliśmy pojechać na Złombol – zaplanowany ambitnie na dwa tygodnie, z pętlą przez Bałkany, co miało dodatkowo dla nas być testem niektórych rozwiązań technicznych i nie tylko. Tutaj wszystko było już zaplanowane i ustalone. Ruszaliśmy z naszą stałą, sprawdzoną załogą – dwoma Piotrami i Łukaszem. Chcieliśmy powtórzyć zeszłoroczne doznania, znowu zaznać uczucia szczęścia i spokoju jakie towarzyszyło nam w rajdzie w 2014 roku. Zaprojektowany dystans był dłuższy, a droga sporo trudniejsza niż rok wcześniej. Bo apetyt rośnie w miarę jedzenia. To jest fakt.

Po powrocie ze Złombola – znowu miałem zająć się autem. Trzeba będzie naprawić to co się zepsuje podczas wyjazdu i wprowadzić zmiany niezbędne do zmierzenia się z Afryką. A wszystko to tak, aby 13 stycznia 2016 roku być gotowym wyruszyć do Budapesztu (konkretnie to wieczorem, tuż po kolacji)

Pozornie całość brzmiała bardzo prosto. Lubię mieć rozpisane wszystko w taki kalendarzowy sposób. Pozwala mi to działać zgodnie z planem i nie miotam się niepotrzebnie. Z tym, że plan to jedno, a jego realizacja drugie. Zazwyczaj to właśnie z realizacją są największe problemy – taka to złośliwość świata. Niby prostych kilka punktów, ale trzeba jeszcze mieć załogę na oba rajdy, oraz kupkę luźnej gotówki.

W przypadku załogi złombolowej problemu nie było – wspólny wyjazd na rajd w 2015 zaplanowaliśmy razem jeszcze pod koniec Złombola 2014. Ekipa sprawdzona w ogniu, zahartowana, gotowa do drogi. Dlatego też o chłopakach pomyślałem w pierwszej kolejności planując załogę na Budapeszt-Bamako. Drobnym problemem było tylko to, że w Złombolu jedziemy w piątkę, a w Budapeszt-Bamako mogła pojechać tylko czwórka – takie zasady. Ten kłopot szybko rozwiązał Łukasz w rozmowie telefonicznej, mówiąc że on się na Afrykę nie pisze. Żyrafy, surykatki i guźćce (taka świnia z Afryki) to nie dla niego, woli wołowinę, ostatecznie kurczaka, a poza tym za ciepło dla niego zdecydowanie. Ok, to zobaczmy co na to pozostała dwójka Piotrów.

W końcu stycznia zebraliśmy się w naszym warszawskim mieszkaniu, prawie kompletną załogą (bo już bez Łukasza). Przedstawiłem cały skomplikowany plan:

- Słuchajcie, jest taki rajd, bardzo trudny, bardzo długi, trochę też kosztuje, czy chcecie pojechać do Afryki Żukiem?

Obaj Piotrowie zastanawiali się przez kilka dni i obaj zrezygnowali z różnych powodów - wiadomo - praca, kredyty, zobowiązania, problemy z urlopem, nie ma z kim kota bezpiecznie zostawić – proza życia. Bowiem stawka szła o sześć tygodni wolnego w styczniu i lutym 2016. Nie miałem do chłopaków żadnych

pretensji, rozumiałem całkowicie, tym bardziej, że przecież byliśmy umówieni na Złombol 2015, a to też zużywało im urlopy (tak szaleni jak ja i Sylwia nie byli). Po tych rozmowach sytuacja się wyklarowała, miałem czyste pole i wiedziałem, że muszę znaleźć gdzieś dwóch załogantów – bo sam nie dam rady pokonać całej tej trasy za kierownicą.

Dokładnie jak przewidziałem - luty, marzec, kwiecień i spory kawałek maja to Sylwia i jej potrzeby. Wszystko kręciło się bardzo szybko, choć wtedy mieliśmy wrażenie że ciągnie się niemiłosiernie. Chemioterapie, operacja, rekonwalescencja, badania, rehabilitacja, naświetlania. Zupełny brak czasu na szykowanie auta do Złombola. Nasz Żuk nie wymagał wielkich nakładów, ale coś tam zawsze zrobić trzeba.

Staralem się nim jeździć jak najczęściej, testować i sprawdzać wszystko, aby jak najlepiej przygotować do rajdu. Musiałem to wszystko zrobić od razu tak, aby uwzględnić start w Budapeszt-Bamako 2016 już w przygotowaniach do Złombola 2015. Wszystkie zmiany i poprawki mają udoskonalić samochód również pod kątem radzenia sobie z afrykańskimi warunkami. Sierpniowe Alpy i późniejsze Bałkany będą testem i miejscem gdzie zbierzemy kolejne doświadczenia. Dopiero ich suma pozwoli nam wyruszyć na podbój Maroko, Sahary Zachodniej, Mauretanii i Mali. Wymyślam więc jak najlepiej tego dokonać, co jeszcze poprawić i przerobić, aby dało się Żukiem pokonać taki dystans. Bo nie ma się co oszukiwać – to nie jest wóz stworzony do pokonywania dalekich tras. Miał wozić warzywa i lekkie towary dla drobnego handlu w czasach PRL. To czego ja od niego oczekuję przekracza przecież wszelkie wyobrażenia – zarówno konstruktorów, jak i zwykłych ludzi. Dobitnie uświadamiają mi to ironiczne uśmiešky osób którym o tym opowiadam. Żukiem? Do Afryki? Zgłupiałeś?

Przychodzi czerwiec i wreszcie choroba to już przeszłość. Zła, męcząca, bolesna, ale tylko przeszłość - Sylwia jest jeszcze słaba, za to zdrowa i może w sierpniu jechać w daleką podróż. Oczywiście rehabilitacja, oczywiście wypoczynek, oczywiście inne cuda, ale nic tak nie stawia na nogi jak endorfiny w końskim stężeniu, a te

najlepiej produkują piękne widoki, atrakcje i rozmaite przygody w podróży.

Problem chorobowy rozwiązany, pora zająć się kolejnym pacjentem. Żuk wjechał na podnośnik i prace przy aucie ruszyły z kopyta. Rzuciłem się z całą, dotychczas kumulowaną energią na samochód. Usuwałem drobne wycieki, kasowałem luzy tu i ówdzie, usuwałem niedoróbki z zeszłego roku. Już wtedy odczułem braki w mocach przerobowych i niektóre rzeczy zrobiłem z konieczności na skróty. Znowu musiałem zdjąć skrzynię biegów żeby zajrzeć do sprzęgła – to moja z mora. Przed każdą z trzech długich podróży grzebałem przy skrzyni biegów. Z dwojga złego lepiej na podnośniku niż w terenie. Wprowadzałem zaplanowane uprzednio zmiany w wyposażeniu auta, słowem trochę atrakcji miałem. Lista rzeczy do zrobienia kurczyła się powoli ale systematycznie. Zawsze jednak coś dodatkowego pojawi się w trakcie prac, a czasu nie przybywa.

W trakcie przygotowań pojawił się duży problem z pompą wtryskową i z jednego z kilkudniowych wyjazdów testowo-wypoczynkowych Żuk wrócił niestety na lawecie. Dość irytujące doznanie, szczególnie tuż przed startem w rajdzie. Nie wróżyło to nic dobrego, a po wielu sprawdzeniach okazało się, że problem jest we wtrysku paliwa. Demontaż pompy wtryskowej, zawieszenie jej do serwisu, tam wyrok na jakieś 800 zł. Trzeba naprawić, nie ma wyjścia. Mija kilka dni - pompa zrobiona, montuję, reguluję - działa i jest chyba dobrze.

W międzyczasie Grzesiek (tak gdzieś w początkach lipca) zgłosił swojego Tarpana do startu na Budapeszt-Bamako 2016 i dostał akceptację startu w klasie Spirit. Chwilę potem zrobił to Marcin i jego Tarpan też jest zaakceptowany. Ja mam na głowie milion drobiazgów które staram się ogarnąć i zwyczajnie umyka mi konieczność potwierdzenia zgłoszenia. Za chwilę start kolejnego Złombola, wszystko podporządkowane temu wydarzeniu, brak czasu na cokolwiek, problemy z wtryskiem paliwa w aucie, trzeba przygotować zastępstwo w firmie, dopracować różne opcje na czas naszej nieobecności i sam nie wiem co jeszcze... Ale co tam, damy

radę, pełne ciśnienie, ogień na tłoki i 14 sierpnia w okolicach południa ruszamy do Katowic na start Złombola 2015.

Cztery dni później, już na mecie, we włoskich Alpach, siedzimy cali szczęśliwi bo zdobyliśmy Żukiem Passo dello Stelvio – wjechaliśmy na ponad 2750 metrów, wąską, krętą, bardzo trudną technicznie drogą. Jeremy Clarksson z Top Gear nazwał ją „najpiękniejszą drogą Europy”. Cała trasa super, bez awarii, wszystko jak po sznurku. Czuje się jak światowy mistrz planowania i realizacji. Lubię jak praca włożona w przygotowania przekłada się na idealne działanie w trasie i dlatego nigdy się nie oszczędzam przed imprezą. Działam na 110%. A teraz siedzimy, pijemy zimne piwo, słoneczko cudnie świeci – idealny dzień po prostu. Żuk stoi w cieniu sosen, patrzę na niego z radością i dumą. Nie dość że dał radę, to jeszcze naprawdę świetnie wygląda. Za dwa dni ruszymy nim na Bałkany, przeżyjemy kolejne przygody. Teraz zasłużenie odpoczywamy.

Nagle dzwoni mój telefon. Rzut okiem na wyświetlacz – Marcin. Odbieram:

- Potwierdziłeś swoje zgłoszenie do Budapeszt-Bamako?
- Nie, zapomniałem w tym całym chaosie, ale luz, było przecież dopiero pięć załóg na liście, potwierdzę jak wrócę do domu.
- No to sobie pojechałeś, właśnie skończyły się miejsca w klasie Spirit. Pisz do orga, może wrzuci Cię na rezerwową listę...

Napisałem natychmiast, przedstawiłem problem jaki sam sobie wygenerowałem, przez własne zaniedbanie. Marcin z Grześkiem napisali ze swojej strony, że chcieliśmy razem, w trzy załogi, stare polskie auta, wspólna wyprawa i przeżycia i takie tam marketingowe bajania. Organizator odpowiada - sorry chłopaki, ale miejsc brak, zasady takie same i jasne dla wszystkich.

No nie powiem, szczęśliwy nie byłem, ale zgodnie z zasadą co ma być to będzie - pogodziłem się właściwie z tym, że przez własne niedopatrzenie nie zobaczę Bamako. Nie można chyba mieć wszystkiego. Będę musiał się zadowolić Bałkanami, które przecież

planowałem też wcale nie tak krótko i mam je teraz, zaraz, na wyciągnięcie ręki. Afryka, Maroko, Mali, Sahara odjechały właśnie w pociągu ekspresowym w przeciwnym kierunku...

Trzeba jednak pamiętać, że nie wiadomo dlaczego, ale zazwyczaj mam szczęście. Tak po prostu już jest. Urodzony pod szczęśliwą gwiazdą, czy inne cuda – tłumaczcie to sobie jak chcecie. Ważne, że działa i tak też było tym razem. Moja żałoba po afrykańskiej wyprawie trwała dokładnie 12 godzin. Kiedy już zdążyłem się pogodzić ze stratą udziału w znakomitej imprezie o której tak przecież marzyłem - przyszedł rano mail od organizatora:

“Piotr, nie uwierzysz co się stało - jedna z załóg zrezygnowała ze startu w klasie Spirit. To bardzo dziwna i rzadka sytuacja, ale dzięki temu JEDZIECIE!”

Nieubłaganie nadciągał październik, a ja nadal nie miałem załogi. Złombol był już historią, cała para szła teraz w Budapeszt-Bamako, ale kompletnej załogi nadal jeszcze nie było. Część kosztów już poniesiona, jeśli nie znajdziemy ludzi którzy z nami pojedą to możemy mieć bardzo poważny problem finansowo-logistyczny. Zwyczajnie fizycznie nie dam rady prowadzić auta na całej trasie. Nie wyrobię choćby nie wiem co. Sylwia odpadała jako kierowca – była zbyt słaba aby prowadzić Żuka nawet tylko 100 kilometrów dziennie. Cały temat rozbijał się o pierwszy etap – 3700 kilometrów w trzy dni! To oznaczało po prostu jazdę bez przerwy i było niemożliwe do wykonania przez nas dwoje w żaden rozsądny sposób. Zresztą na dalszej trasie też mielibyśmy problem z jazdą – etapy miały po kilkaset kilometrów w różnych warunkach. Potrzebowaliśmy dobrej załogi!

Termin zamknięcia zgłoszeń załóg upływał 15 października 2015, kiedy to definitywnie należało przekazać do biura rajdu listę załogantów z datami urodzenia, numerami paszportów itp. Było to krytycznie ważne bowiem to organizator imprezy załatwiał wszelkie sprawy wizowe do Mauretanii i Mali. Sami nie mieliśmy na to szans, ze względu na przepisy, brak ambasad tych krajów w Polsce i kilka innych atrakcji o których nie warto tu wspominać.

Czas się kurczył a w załodze byłem tylko ja i Sylwia, przed nami trasa na 20 000 km i spory przedmuchi w portfelach (choroba pochłonęła dość sporo, a same przygotowania i koszty rajdu to kilka tysięcy euro od osoby). Rozpuściłem wici wśród znajomych, pytając kto jest na tyle szalony aby pojechać z nami.

W ten sposób pojawia się pierwszy (dokładnie to trzeci) załogant - Krzysztof - którego znam dobre 12 lat, ale nigdy jeszcze nie widziałem na oczy. Znamy się dobrze, rozmawiamy często na pewnej grupie dyskusyjnej, mamy do siebie zaufanie, ale nie wiemy czy w trakcie rajdu nie zarżniemy się nawzajem i to plastikowymi nożami. Kilka zamorskich telefonów i długich rozmów, bo Krzysiek mieszka w Glasgow – czujemy, że chyba to wypali. Jest szansa na wspólne działanie.

Drugim, a właściwie to czwartym (i automatycznie ostatnim) załogantem zostaje Tomasz, mieszkaniec dla odmiany północnego Londynu. Pojawia się trochę przypadkiem, bowiem pierwotnie chciał jechać Tarpanem z Marcinem, ale tam po prostu zabrakło miejsc. Dlatego też trafia do nas i jak się dużo później okazuje - bardzo dobrze pasuje do grupy. W przeciwieństwie do naszej rozgadanej trójki jest raczej małomówny, ale za to solidny i można na nim polegać. No i umie prowadzić Żuka. Te bezcenne zalety stanowią o dołączeniu Tomka do naszej załogi.

Chłopaki przysyłają mi swoje paszporty, wypełniamy wnioski wizowe, zdjęcia i cała paczka leci do Budapesztu, skąd ruszy w podróż po ambasadach, by na koniec powrócić do nas. Załatwić trzeba też szczepienia obowiązkowe oraz dodatkowe dla własnego, świętego spokoju. W końcu lepiej zapobiegać niż leczyć. Procedury zaczynamy na początku października, bo to wymaga też zwyczajnie czasu na nabranie odporności i właściwej kolejności zastrzyków.

Koszt kompletu szczepień dla jednej osoby, wraz z wizytami u lekarza medycyny tropikalnej to około 800 zł. Ja na szczęście byłem trochę tańszy – miałem jeszcze ważne szczepienia wojskowe które robiłem lecąc do Iraku w 2007 roku. Niestety NFZ nie kwapi się do refundacji wydatków na fanaberie swoich poddanych.

A co konkretnie trzeba zaszczepić? Standardem jest WZW A i B, do tego dur, błonica, tyfus i na naszym kierunku – żółta febra. Niektórzy w ramach zapobiegania zażywają jeszcze tężec (to warto mieć i tak) oraz cholere i wściekliznę. Generalnie lekarza zmartwieniem jest dobrać odpowiednio szczepionki do terenu. W internecie można znaleźć fajną mapę świata z zaznaczonymi, zalecanymi (lub obowiązkowymi) szczepieniami na dany kraj.

Do szczepień trzeba też dopisać profilaktykę przeciwmalaryczną. Po drobiazgowym badaniu tego zagadnienia okazuje się że potrzebować będziemy ok. 30 tabletek leku dla każdego załoganta. Koszt jednej to jakieś 15-18 złotych, co daje niemałą sumę. Na szczęście znajdujemy tzw. generyk w cenie poniżej sześciu złotych. Pigułki zażywa się codziennie, o stałej porze, podczas posiłku. To dla nas nowość, więc pilnie studiujemy zasady i będziemy się ich trzymać. Później, już w trasie nazwaliliśmy je pieszczotliwie „pigułkami samogwałtu” – łykaliśmy zgodnie z instrukcją, żadne z nas nie zdobyło malarii, chyba więc działają.

W połowie listopada seria zamachów terrorystycznych w Paryżu. Świat w szoku – jak to? Znowu? Skala wydarzeń jest bardzo duża, okrucieństwo sprawców wysokie. Europa ponownie przestaje być bezpieczna (jakby zresztą kiedykolwiek była). Islamiści, a raczej fanatyczni wyznawcy jakiegś jego skrzywionej postaci, dokonują kilku jednoczesnych ataków w stolicy Francji. Ginie 137 osób, sporo też jest rannych. W mieście panika, ludzie boją się wyjść na ulicę. Prasa i telewizja dostają fioła – zaczyna się medialny nekrofestiwal. Jak zwykle rozmaici eksperci opowiadają cuda o rzekomych niebezpieczeństwach naszych czasów. Jak to świat płonie i ugasić się go nie da. Przedstawiają różne scenariusze, strasząc ile wlezie. Ledwie tydzień później – terroryści zajmują hotel w Bamako – tym razem giną 22 osoby. Media nadal mają pożywkę, a my czujemy że świat zaczyna naprawdę szaleć. To przecież nasz cel – co teraz będzie? Może nigdzie nie pojedziemy?

Rajd w pierwszej chwili staje pod znakiem zapytania. A co jeśli go odwołają? Na szczęście organizator daje wyraźny głos – terroryzm nie może odnieść zwycięstwa – rajd się odbędzie zgodnie

z planem. Znajomi pytają czy się nie boimy i czy nadal jedziemy? Jasne że jedziemy – dlaczego mielibyśmy zrezygnować i czego mamy się bać? Przecież ledwie tydzień wcześniej Paryż dobitnie wykazał że nigdzie bezpiecznie w 100% nie jest i nie ma się co szczypać. Dać sobie odebrać taką wyprawę? W życiu! Nie damy się zastraszyć i ruszymy w naszą podróż bez względu na to. Tak naprawdę ryzykujemy przecież bez przerwy – może nas codziennie przejechać jakieś auto, możemy spaść ze schodów, ulec porażeniu prądem, wpaść pod tramwaj, poparzyć się wrzątkiem, utopić w jeziorze, zostać zarażeni nieuleczalnym wirusem przy zwykłej operacji w szpitalu, albo inny, dowolnie straszliwy scenariusz ze zwykłego życia jaki sobie wyobrazicie. Nie macie wyobraźni? Znajoma znajomego myła podłogę w łazience, pośliznęła się, uderzyła głową w obudowę wanny. Osierociła dwoje dzieci. Żadnego terrorysty w pobliżu nie było. Życie to po prostu nieustające ryzyko od chwili urodzenia – tyle że nasza cywilizacja je stale minimalizuje poprzez rozmaite zabezpieczenia i nowe pomysły na BHP. To powoduje że czujemy „bezpiecznie” w naszych domach i miastach. Zapominamy o czyhających zewsząd niebezpieczeństwach. Żyjemy tak naprawdę dzięki zwyczajnemu rachunkowi prawdopodobieństwa – po prostu udaje nam się przeżyć kolejny dzień w zdrowiu i sile, lawirując i omijając różne zagrożenia. Albo i nie...

Tymczasem równolegle z wszystkimi przygotowaniami papierowymi trwało szykowanie maszyny. Pompa wtryskowa spędzała mi sen z oczu – mimo jej naprawy przed Złombolem – okazało się że nadal nie działa ona poprawnie. Podawała paliwo, ale często nie schodziła z obrotów. Po puszczeniu gazu samochód nie zaczynał hamować silnikiem, tylko radośnie pruć przed siebie. Trzeba było wrzucić najwyższy bieg i delikatnie puszczając sprzęgło – zdusić go. Po takim manewrze obroty grzecznie spadały do poziomu jałowego. Ewidentnie coś się zacinało w pompie wtryskowej. W ten męczący sposób przejechaliśmy na Złombole prawie 7000 km. Nie wyobrażałem sobie jednak takiej jazdy przez Afrykę – za duża mordęga – coś trzeba było z tym zrobić.

Potrzebowałem stuprocentowo sprawnego pojazdu, bo dobre przygotowanie to przecież podstawa.

Po powrocie ze Złombola pompa miała zostać zdemonstrowana i wrócić na poprawki, ale sprawa odwlekała się w czasie – były inne, też ważne sprawy. Dopiero w listopadzie udaje się ją dostarczyć do serwisu. Panowie dokonują ponownego rozłożenia, oględzin i regulacji. Nic nie znajdują. Pompa perfekcyjnie udaje że jest sprawna. Na stole probierczym nie wykazuje żadnych problemów. Jednak po zamontowaniu, kiedy silnik jest jeszcze zimny - wszystko działa poprawnie, ale jak się rozgrzeje - po puszczeniu gazu problem powraca – obroty nie schodzą do poziomu jałowego.

Start w rajdzie tuż tuż, po drodze święta i sylwester, wiadomo - każdy chce odpocząć a nie pracować. Każdy test, każdy montaż i demontaż pompy w aucie to stracony czas- co najmniej dwa-trzy dni. Do tego zajmuje podnośnik, na którym w tym czasie nic innego nie można robić, bo Żuk nie ma jak z niego zjechać. Serwis pomp wtryskowych staje jednak na wysokości zadania - przygotowują drugą pompę:

-Jedź już Pan do tej Afryki, a jak Pan wrócisz to będziemy kombinować i się rozliczać.

Pompę odbieram trzeciego stycznia, wieczorem, montaż wykonuję dopiero piątego, do wyjazdu mamy tylko osiem dni! Ale wreszcie sukces – po założeniu i wyregulowaniu wydaje się działać poprawnie. Auto jak dawniej rwie przed siebie zupełnie poprawnie. Chętniej nawet wkręca się na obroty i bez problemu z nich schodzi. Nie mam czasu na zrobienie dłuższej trasy, muszę zaufać serwisowi, dodatkowo ile tylko mogę jeżdżę Żukiem i uważnie obserwuję każdy podzespół. To auto ma nas przetransportować na absurdalnym dla niego dystansie (jednorazowo) i muszę mieć absolutną pewność, że wszystko będzie ok.

Wadliwą pompę pakuję jako zapasową. To że nie schodzi z obrotów i trzeba ją „dusić wysokim biegiem” to trudno, ważne że poza tym poprawnie podaje paliwo i pozwoli awaryjnie dojechać dokądkolwiek. Z części zapasowych staram się zabrać jak najmniej.

Wszystko to co mogło zawieść w trasie - zostało teraz wymienione, wszystkie wycieki skasowane, pakuję więc tylko ową pompę wtryskową, jedną paliwową, uszczelkę pod głowicę i mnóstwo drobiazgów typu rurki, opaski, kabelki, paski itp. Oraz solidny zestaw rozmaitych narzędzi. Bardziej mi się przydadzą niż zapasowy Żuk w częściach w bagażniku.

W Żuku trzeba też było usunąć jeden fotel z tyłu i w to miejsce wstawić lodówkę, wymyśleć jak zrobić powierzchnię do spania dla dwójki osób i to bez ograniczania pojemności bagażnika, dodać snorkel, oraz wykonać całą masę drobnych spraw, które sumarycznie wymagały całkiem sporo pracy. Udało się zrealizować niemal cały plan – silnik i skrzynia zostały uszczelnione (i podczas podróży auto nie zostawiało ani plamki na ziemi), resory z tyłu zyskały dodatkowe pióro, dzięki czemu poprawił się udźwig – co było bardzo ważne z racji planowanego obciążenia pojazdu.

Po co było nam łóżko z tyłu Żuka? Pierwszy etap rajdu to supermaraton – zaczynał się w dniu startu, w Budapeszcie i kończył dopiero w Middelburgu w Maroku – w sumie 3700 km do pokonania w trzy pełne doby. Jako że prędkość przelotowa Żuka oscyluje w okolicach 80-90 km/h, a rzeczywista średnia wynosi mniej więcej 55 km/h – wiedzieliśmy, że czeka nas ciągła jazda na tym dystansie. Dwie osoby jadą, dwie śpią i tak aż do skutku. Taki mieliśmy plan, aby brak mocy i prędkości nadrobić uporem i konsekwencją.

Poza szykowaniem auta zbieraliśmy jeszcze dary dla malijskich dzieciaków. Zależało nam na zawiezieniu do Bamako jak największej ilości materiałów piśmiennych, aby pomóc w wykształceniu dzieciaków. Chcieliśmy zawieźć to sami, w naszych autach, do konkretnego, wybranego jeszcze w Polsce celu. Po to właśnie wzmacniałem resory. W końcu maszyna miała zabrać naprawdę dużo rzeczy...

Wykształcenie jest wędką, a nie rybą i dostawa zeszytów, książek, długopisów ma sens większy niż zawiezienie jedzenia, czy zabawek (co nie znaczy że fajnych upominków nie wzięliśmy).

Dzięki wykształceniu zdobytym w dobrze wyposażonych szkołach, malijskie dzieci będą miały większe szanse samodzielnie zarobić na swoje utrzymanie w przyszłości. Głęboko wierzymy, że tak właśnie powinien działać system pomocy i dlatego w ten sposób wspieraliśmy charytatywne cele rajdu.

Dzięki kontaktom polskiej załogi Attention Dangel, startującej w kategorii rajdowej na zabytkowym Peugeotzie 505 z napędem 4x4 (Dangel), udało się pozyskać pomoc fundacji Asante, która w ramach swojej działalności zbiera nieustająco kredki, zeszyty, ołówki i inne materiały piśmienne. Fundacja co jakiś czas wysyła te dary do Afryki, ale koszty takiej operacji są znaczące. To duże i ciężkie przecież paczki – papier swoje waży. Dlatego nasza chęć zawiezienia wszystkiego autami spotyka się z olbrzymim zainteresowaniem i zaangażowaniem.

Od fundacji Asante dostaliśmy też namiar na polskiego misjonarza, księdza Dariusza, który mieszka w Mali od kilkunastu lat. Prowadzi misję na południu tego kraju, ponad 500 kilometrów od stolicy. Po analizie sytuacji i wysłuchaniu różnych informacji na temat działania zorganizowanej pomocy charytatywnej w Afryce - podjęliśmy decyzję, że to właśnie on otrzyma od nas prawie całość wiezionych przedmiotów. Niewielką część zaplanowaliśmy do zostawienia w Mauretanii. Ksiądz Darek miał zjawić się w Bamako w dniu kiedy docieraliśmy na metę i przejąć nasz ładunek. Wszystko się idealnie zgrywało. Bardzo nam to odpowiadało – w końcu miło jest widzieć docelowego odbiorcę i mieć pewność, że nasz wysiłek zostanie jak najlepiej wykorzystany.

W grudniu, w bydgoskiej szkole spotykam się z chłopakami z Attention Dangel. Ja przyjechałem Żukiem z Warszawy, a Jędrzej, Grzesiek i Piotr Peugeotem 505 z Gdańska. Mamy odebrać grubo ponad 300 kilogramów tego co fundacja zebrała. Zaskakuje nas nieco część artystyczna wydarzenia. Jest sala, rzutnik, filmy, opowieści, jeszcze kilku zaproszonych specjalnie gości. Dzieciaki są żywo zainteresowane tym co robimy, widzą że efekt ich działań ma swój dalszy ciąg. One przyniosły kredki, czy długopisy, my to pakujemy do naszych maszyn i wieziemy taki kawał drogi, bo tam

naprawdę ktoś na to czeka. Nasze „pustynne” już przecież oklejone numerami startowymi i innymi dekoracjami samochody wzbudzają sporą sensację. Dzieciaki wsiadają, przymierzają się do foteli, pewnie też wyobrażają sobie siebie na Saharze. Mnóstwo pytań, odpowiadamy jak umiemy, staramy się zaspokoić ciekawość młodzieży. Świetnie się wtedy czuliśmy i wiedzieliśmy że ta przygoda zaczyna się już zaraz, za chwilę. Do startu pozostał już tylko niecały miesiąc...

Zaczyna się styczeń, nadal jeszcze próbujemy pozyskać sponsorów naszej wyprawy, ale jest to zadanie zasadniczo awykonalne. Jeśli marzycie o tym, że jakaś firma Was wspomůže choćby w najszczytniejszym celu – wybijcie to sobie z głowy ciężkim, gumowym młotkiem blacharskim. Wielkie firmy są zbyt wielkie, a małe zbyt biedne. Na patrona wyprawy który choćby powie – spoko – pokryję koszt paliwa w jedną stronę w zamian za to to i to – nie ma szans. Biznesu nie interesuje nasza wyprawa i Afryka – bo nie mogą na tym wprost od razu, w jakikolwiek sposób zarobić. Nie rozumieją jeszcze że czasem nie chodzi o bezpośrednio zarobioną kasę już za dwa tygodnie, a o własny, długofalowy wizerunek i prawdziwą pomoc. Że to właśnie jest ważne, a nie zwrot inwestycji w pięć minut. Mało jest w Polsce firm patrzących daleko do przodu. Taka jest brutalna rzeczywistość i kolejne wyprawy od tego czasu planuję już zupełnie inaczej – opierając się na własnej pracy. Szkoda mi czasu na szukanie wsparcia w biznesie – wolę sam zarobić niezbędne środki.

Najważniejsza jest pomoc od zwykłych ludzi, takich jak my – tej dostajemy bardzo dużo. Spontanicznie, z potrzeby serca. Samo zebranie darów dla Malińczyków nie udało by się, gdyby właśnie nie zwykli ludzie, dzieci ze szkół w Bydgoszczy i Warszawie, harcerze z ursynowskiego hufca ZHP, wielu naszych znajomych i przyjaciół. Dostajemy też sporo wsparcia w ramach naszej małej akcji pt. Zatankuj Le Żuka – niewielkie wpłacone przez chętnych kwoty pokryją nam w sumie koszt pokonania ponad 7 tysięcy kilometrów, znacznie odciążając napięty budżet.

Nie ma sponsorów, trudno. Żuk dostaje więc po drugiej stronie bagażnika naklejkę z reklamą firmy Janusza, bez którego całość przygotowań byłaby niemożliwa do zrealizowania. To w jego warsztacie mam dostęp do podnośnika mieszczącego Żuka, wszelkich narzędzi i jego osobistego wsparcia. Był ze mną kiedy kupowałem maszynę, tworzył ją wraz ze mną przez kolejne miesiące i wspomagał przez lata. I nigdy nie dał sobie za to zapłacić ani grosza. Jego naklejka jeździ od zawsze po jednej stronie bagażnika, teraz będzie po obu.

Dorzucamy też naklejki naszej firmy – w końcu sami się wspieramy i nawet nie musieliśmy się przekonywać że warto. A nasza reklama na naszym aucie to doskonała, długofalowa inwestycja. Na Żuku mamy jeszcze mnóstwo miejsca, więc poza naklejkami z numerami rajdowymi, ozdabiam auto specjalnie zaprojektowanymi wielbłędami i palmami. W końcu będziemy karawaną przez Saharę – takimi współczesnymi dromaderami.

Tuż przed samym startem, jeszcze w styczniu, odbieram to co zebrali harcerze z ursynowskiego hufca ZHP. Krzysztof wykorzystując swoje dawne kontakty z Polski – poprosił o pomoc kolegę, a ten zaangażował cały hufiec. A co tu się rozdrabniać. Mamy więc kolejnych prawie 150 kilogramów. I też zaskakuje mnie moment odebrania "towaru" - zostaje miło powitany, zaproszony na zbiórkę i zasypany całkiem ciekawymi pytaniami. Walczę dzielnie, mówię o przygotowaniach i obiecuję, że pojawię się z wieloma opowieściami po powrocie. Trochę niestety rozczarowałem wówczas harcerzy, nie przyjeżdżając Żukiem – stał biedak na podnośniku i czekał kolejny raz na pompę wtryskową.

Obietnicy dotrzymałem – niedługo po powrocie, wpadliśmy Żukiem razem z Sylwią i przez długie godziny opowiadaliśmy o dalekich krajach i tym co widzieliśmy. Harcerze mogli obejrzeć maszynę która dowiozła plon ich pracy dziesięć tysięcy kilometrów dalej. Harcerska zbiórka tego dnia była wyjątkowo długa.

Do tego dochodzą dary zebrane przez zaprzyjaźniony Camp 4x4 czyli miejsce w województwie świętokrzyskim, gdzie

offroadowcy z całego kraju często się spotykają i wspólnie świetnie bawią w istniejących i wymagających technicznie wozach. To tam uczyłem się Żukiem jeździć w terenie i radzić sobie z różnymi sytuacjami. Camp 4x4 podczas organizowanych przez siebie imprez w błocie – aktywnie zbierał dla nas dary. Powoli robiła się z tego kolejna, całkiem solidna paka. Dla miłośników terenówek sporym zaskoczeniem okazał się fakt, że to co przywożą w darze serca od siebie – pojedzie do Afryki, a całość zawiozą Żuk i Polonez, bo wezmą udział w tak trudnym rajdzie (częściowo terenowym). Trochę to zaskakuje i budzi zdziwienie. To nie można Nissanem Patrolem, czy innym Land Roverem? Jak normalny człowiek? Trzeba się tak męczyć na własne życzenie? No fakt – żadna polska załoga w terenówce nie bierze udziału w Budapeszt-Bamako, a tu proszę – Żuk z Polonezem, o Peugeotzie nie wspominając.

Na koniec jeszcze dary które odbieram dosłownie dwa dni przed wyjazdem, ze sklepu papierniczego Kubuś na warszawskiej Białoleśce - właściciela poznałem w ramach około motoryzacyjnego hobby i zadeklarował wsparcie kiedy usłyszał co robimy. Spotykaliśmy się regularnie na środowowych spotkaniach YoungTimer Warsaw No i tak zrobiła się wieeeelka kupa towaru do załadowania. Sylwia zastanawia się jak to wszystko upchnąć w aucie, bo w naszym mieszkaniu nie ma się już jak poruszać, pozostały tylko takie wąziutkie korytarze. Każde wolne miejsce zajmują kartony z darami (część i tak jest w garażu), oraz niezbędne do wyprawy wyposażenie. Koty nasze nieco zdezorientowane, ale wykorzystują nowe terytoria do leżenia. Jako dzieciak czytałem opisy wielu wypraw Amundsena – pamiętam do dziś jak wspominał przygotowania – no to mamy tak samo – niewyobrażalne ilości różnych rzeczy zajmujące mieszkanie. Niezliczone pudła a w każdym same niezbędne rzeczy bez których nie wolno nam ruszyć.

W sumie do zmieszczenia w autach mamy nieco ponad pół tony materiałów piśmiennych. Nieco nie wierzę że to da się upchnąć w samochodzie i jeszcze my w nim pojedziemy. Dopiero w tym momencie zaczynam się zastanawiać czy nam jakiś nadgorliwy, umundurowany matolek z odrobiną nadanej władzy nie walnie cła

na którejs z przekraczanych granic. Ale liczę na łut szczęścia i fakt że jedziemy jednak w największej charytatywnej karawanie na świecie. W razie czego będziemy kombinować.

Zaraz, zaraz – jaki Żuk i Polonez? Ktoś zauważył słowo Polonez dwa akapity wyżej? Nie? To dwója za spostrzegawczość, bo było dwa razy.

Cofnąć się trzeba na chwilę do końcówki listopada.

Jesień nie rozpieszczała pogodą, często padało, ale przygotowania szły pełną parą. Marcin i Grzesiek walczyli ze swoimi Tarpanami budując je według własnych, trochę odmiennych założeń. Miały mieć napęd 4x4, wzmocnioną nieco karoserię i inne drobne poprawki. Tarpan to chyba najgorsze auto jakie polska myśl techniczna kiedykolwiek stworzyła. Różne maszyny produkowaliśmy w siermiężnych czasach gospodarki rynkowej, ale Tarpan przebijał wszystkie. Mimo swej uniwersalności i pewnego nowatorstwa w bryle – jest autem zbudowanym w pośpiechu, na kolanie, z resztek tego co zostało z konstrukcji innych polskich samochodów. Silnik od Żuka, albo od Fiata, a i od ciągników też się zdarzały. Klamki z Malucha, prędkościomierz od Stara, tylny most z Nysy. Totalny, a do tego wiecznie rdzewiejący w każdym zakamarku ulepek. Dlatego też przygotowanie go do startu w takiej imprezie to wyzwanie o dwa rzędy wielkości potężniejsze niż Żuka. W sumie to poza jednym Tarpanem który objechał Krym w latach 80-tych XX wieku – nie słyszałem o innej, tak dalekiej podróży tym autem. Wyłączam tu pewnego, Złombolowego Tarpana – który zresztą miewał problemy z pokonaniem niecałych trzech tysięcy kilometrów.

Pierwszy poddał się Grzesiek. Uznał, że nie da rady przebudować maszyny tak jak by chciał, a nie chce jechać autem zrobionym połowicznie. Oceniał właściwie siły, czas i środki jakie miał do dyspozycji. Zapadła decyzja o wstrzymaniu prac nad Tarpanem. Po prostu nie miało to sensu, nie zdążyłby go zrobić, a

jego wóz miał być podobnie jak mój Żuk – pojazdem rekreacyjnym, obliczonym na dłuższe wykorzystanie. Ponadto z Afryki miał wrócić w kontenerze, statkiem, co znacząco podrażało całość kosztów wyprawy i komplikowało jej logistykę. Nadać auto można dopiero z Dakaru, a wjechanie do Senegalu to nie jest prosta i do tego tania sprawa. Trzeba było wymyśleć inny pojazd, możliwy do kupienia niedrogo, szybko i prosty w przygotowaniu do drogi.

Wyboru wielkiego nie było. Powinno być polskie i pakowne – na placu boju został po chwili analiz Polonez Truck. Dostawczak przecież jak się patrzy, maszyna z dieslem Citroëna pod maską spokojnie da radę, a napęd w tamtej części Afryki dość popularny, więc w razie awarii problemu nie będzie. Pozostało tylko takiego kupić, czasu na zakup i przerejestrowanie było dokładnie 16 godzin. Następnego dnia rano do organizatora musiały być definitywnie przekazane marki/modele/numery rejestracyjne startujących aut.

Szybkie badanie allegro, olx i co tam jeszcze w internecie publikuje ogłoszenia motoryzacyjne. Wybór mamy, a jakże – trzy jedyne sztuki w pożądanej konfiguracji do wzięcia tego wieczora. Jeden pod Bydgoszczą, drugi w Pabianicach, trzeci pod Wałbrzychem. Seria telefonów, Bydgoszcz odpada, auto sprzedane – szkoda, bo było w sumie najfajniejsze. Bierzymy lawetę i zasuujemy na pełnym gazie do Pabianic. Dojeżdżamy do celu, okazuje się, że sprzedający się na nas obraził i nie sprzedaje nam auta. Bo tak. Pies go trącał, mówi się trudno. Zostało ostatnie auto w puli. Telefon, ustalamy z właścicielem wszystko i ruszamy pod Wałbrzych. Docieramy po 23:00, za jakieś 2000 zł z niedużym hakiem, bez większych oględzin bierzemy wóz (bo i tak nie mamy już żadnego wyboru) i zawijamy się do Warszawy. Docieramy około 6:00 rano, Grzesiek zabiera tablice, biegiem do Wydziału Komunikacji, rejestruje maszynę i zgłasza dane do organizatora. Udało się!

Mija kilka tygodni, za kolejne 2000 zł Polonez przechodzi pełną obsługę w SPA dla aut – czyli oleje, paski, filtry, oraz niezbędne naprawy. Z tyłu zostaje stworzona zabudowa z profili

stalowych i płyty OSB, bo oryginalna laminatowa skorupa najlepsze chwile życia ma już za sobą i dojedzie góra do granicy Polski. Ponadto do Poloneza wiązane będą hamaki i musi on posiadać konstrukcję która to umożliwi. Przerobione zostaje zawieszenie, zmienione są też koła na jak największe. Wymaga to podcięcia wnek kół, ale Grzegorz nie takie rzeczy robił, więc to nie jest problem. Polonez musi zyskać jak najwięcej wysokości – aby być zdolnym przejechać odcinki nieco bardziej terenowe niż klasyczny asfalt.

Dorobiona zostaje też solidna osłona miski olejowej, jak się później okaże – uratuje ona kilka razy sytuację. Maszyna została zaplanowana do pokonania trasy tylko w jednym kierunku – ma zostać w Bamako, bowiem chłopaki mają tylko po niecałe trzy tygodnie urlopu i nie wyrobią się z powrotem na kołach. Ten Polonez pojedzie jako nasz skrzydłowy – przez całą trasę będziemy go mieli za nami, najczęściej oglądać będziemy w lusterkach właśnie jego mordkę. Kiedy po dwóch tygodniach zostanie na zawsze w Mali – poczujemy się osamotnieni w bezkresie Afryki. Ale teraz jeszcze tego nie wiedzieliśmy...

KONTROLA

Zielony Żuk powoli hamował przed kolejną kontrolą mauretańskich służb. Blisko, właściwie to tuż za nim, trzymał się dostawczy Polonez. Maszyny brały udział w rajdzie przez Saharę, co jasno i wyraźnie sygnalizowały duże naklejki na drzwiach. Takie auta stanowiły raczej rzadki widok w tej okolicy, by nie rzecz wyjątkowy. Żuki i Polonezy nie występują zazwyczaj w Afryce, to nie jest ich naturalne środowisko. Oba auta sprawnie wytracały prędkość. Krótka rozmowa między załogami przez CB radio. Znowu kontrola. Znowu. Kontrolami zaczęli odmierzać czas podróży. Tak było najłatwiej w kraju gdzie nie ma na czym oka zawiesić.

Jak zwykle nie do końca było wiadomo czy to Policja, Żandarmeria Narodowa, celnicy, czy inna wspañiała służba mundurowa władz mauretańskich. Wszyscy oni co jakiś czas robią coś na kształt bramki weselnej, dla rozweselenia podróżnych. Tak co dwadzieścia kilometrów na oko, co daje siedemdziesiąt kontroli tylko w tym jednym kraju. Dla unijnego obywatela, odzwyczajonego od pokonywania takich przeszkód to spora atrakcja. Przynajmniej do momentu w którym nie staje się to zwyczajnie wkurzające.

Dwie zardzewiałe beczki, kilka opon, czasem plastikowy pacholek. Profesjonalny szlaban to wielka rzadkość, ale tym razem pysznił się w poprzek drogi, świeżymi białymi i czerwonymi pasami. Do tego namiot zazwyczaj z losowo zebranych szmat, albo murowany posterunek przypominający altankę śmietnikową z bloczków betonowych. Nieśmiertelna Toyota J70 zaparkowana gdzieś z boku, nieraz z zainstalowanym działkiem za kabiną kierowcy. Całość robi dość nieprzyjemne wrażenie. Szczególnie jak się patrzy w wylot lufy o kalibrze 12,7 milimetra. Na jezdni zawsze stoi któryś arcyważny przedstawiciel władzy i zatrzymuje

nadjeżdżające auta. Żuk zaczął zwalniać i zatrzymał się przed człowiekiem w zakurzonej mundurze.

- Bonjour Monsieur¹ – zagaił kierowca.

- Bonjour, ça va?² – spytał żołnierz.

- Ça va, ça va bien³ – odpowiedział kierowca, i tak oto z grubsza wyczerpał swój zasób francuskich uprzejmości.

- Une fiche⁴?

- Oui, une fiche⁵

- Un petit cadeau ?⁶ – kontynuował dręczyciel

- S'il vous plaît⁷.

Do ręki oficera powędrowała kartka z danymi wszystkich uczestników, oraz smycz odblaskowa z długopisem. Niezbyt starannie zamaskowany uśmiech zadowolenia. Machnięcie ręką otworzyło szlaban i dało prawo dalszej jazdy w kierunku Mali. Kierowca z lekkim zgrzytnięciem wrzucił jedynkę i zwolnił sprzęgło. Żuk ruszył i zaczął nabierać prędkości, podnosząc niewielki obłok kurzu. Po kilku minutach zniknął na horyzoncie.

- Tak dłużej być nie może – wypaliła Sylwia – oni nas wyczyszczą ze wszystkiego zanim dojedziemy do Bamako. To jest po prostu nie do zniesienia. Ten się chociaż zadowolił duperelem, ale sami słyszeliście prośby o komórki i czy aparaty fotograficzne.

- Biali, bogaci podróżnicy z zachodu tak ich nauczili. Wszędzie się Europejczycy spieszy, gotów zapłacić, więc towarzystwo szybko się nauczyło jak to wykorzystać – Krzysztof wysunął logiczny wywód.

¹ Franc. Dzień dobry panu

² Franc. Dzień dobry, wszystko ok?

³ Franc. Wszystko bardzo dobrze.

⁴ Franc. Jest fiszka?

⁵ Franc. Tak, proszę fiszkę.

⁶ Franc. Mały prezent?

⁷ Franc. Oczywiście – proszę bardzo.

- Trzeba coś z tym zrobić, moim zdaniem niepotrzebnie męczymy się z tym francuskim – oni widzą naszą chęć porozumienia się i wykorzystują to. A gdybyśmy ich tak zupełnie nie rozumieli??? - padła propozycja od Tomka

Żuk i Polonez połykały kolejne kilometry. Koła obracały się z prędkością pozwalającą na spokojne podziwianie otoczenia. Wzniesienia i dolinki, droga wiodła aż po horyzont idealną prostą. Zakręty w tej części Mauretanii są czymś zupełnie nieznanym. Ostatni był gdzieś w okolicy stolicy, kiedy to trasa skręciła z południa na zachód. Następny miał być 800 km dalej, w prawo, do granicy malijskiej. Asfaltowa nitka była szara, długa i prosta, aż po horyzont. Podróżni delectowali się pięknem surowej przyrody i oburzali na wielkie hałdy śmieci, leżące gdzie popadnie. O martwych krowach i osłach nie wspominając. Taka to mauretańska kultura. Połączenie piękna świata i syfu jaki tworzy człowiek. Mauretańskie jing-jang, równowaga według człowieka który nie rozumie, że życie na wysypisku śmieci to nie jest coś fajnego. On po prostu nie zna innego życia, w jego świecie nigdy nie istniały kosze na śmieci i śmieciarki. Nie istniały też zresztą kiedyś nieorganiczne śmieci, nie miał się więc jak nauczyć czystości. Przecież do tej pory wszystko się samo rozkładało i znikało. O to dbało palące słońce, silny wiatr i pustynia.

Zza kolejnego pagórka wyłonił się następny, zdaje się ósmy tego dnia posterunek. Służbista już szykował się do ataku podnosząc rękę. Żuk zwalniał, Piotr kierował tak aby zatrzymać się idealnie przy mundurowym, nie najeżdżając mu jednak na wielkie stopy zapakowane w skórzane buciory z wysoką cholewą. Kiedy auto turlało się już nie szybciej niż pięć kilometrów na godzinę – wysunął przez okno rękę z fiszką i płynnie zakończył hamowanie. Jego dłoń była tuż przed twarzą kontrolera. Papier lekko powiewał na wietrze. Czarna ręka w mundurze chwyciła dokument. Spojrzeli sobie na krótką chwilę w oczy.

- Bonjour, ça va?⁸ – zaczął rytuał żołnierz i zajrzał na otrzymany świstek.

- Dzień dobry, tak jest, to w pytkę dobry i miły dzień zesłany przez bogów, człowieku z tego pustynnego kraju

Mina żołnierza była niesamowita. Spodziewał się kolejnego białasa próbującego dogadać się z nim po francusku, a dostał uśmiechniętego szeroko czubka nie mówiącego słowa po francusku, do tego w arcygłupiej, jasnoniebieskiej czapce z włóczki, niedbale, ledwo naciągniętej na głowę i spojrzeniem znad lekko opuszczonych, bardzo ciemnych okularów. Spojrzenie kierowcy było wręcz nasączone przyjaźnią, wolnością i wzajemną miłością. Ociekało sympatią, ale obserwował żołnierza czujnie jak bazyliszek. Nie spuszczał z niego oka. Reszta załogi siedziała w aucie, patrzyła wprost na niego szeroko otwartymi oczami z nieskrywanym zainteresowaniem i uśmiechała się jak głupi do sera.

Żołnierz jęknął i ponowił próbę nawiązania porozumienia:

- Esque tu comprends mois⁹?

No tak, wszystko jasne, gość na 100% nie kuma polskiego. Zabawmy się zatem. Piotr uwielbiał takie gry i czuł, że będzie fajnie:

- Z dalekiej zaiste krainy przybywamy do Ciebie, o Wielki Oficyjerze

- Vraiment, Je ne comprends pas, du tout¹⁰? – ostatnie podejście, może się uda – pomyślał żołnierz i przełknął głośno ślinę.

- Nie wiem co tam do mnie rozmawiasz dobry człowieku, ale dałem Ci przecież ten papirek bo wiem, że takie zbieracie. Przy okazji – te dziury w jezdniach to robicie od razu czy same powstają później? – Piotr wystrzelił to z siebie z arcy uprzejmym uśmiechem i tonacją pozwalającą podejrzewać że kontempluje co najwyżej niezwykłą urodę najbliższej kozy.

⁸ Franc. Dzień dobry, wszystko ok?

⁹ Franc. Rozumiesz mnie?

¹⁰ Franc. Naprawdę mnie nie rozumiecie?

Absolutnie żadnej pretensji czy negatywnego zabarwienia w głosie. Żołnierz miał nadal nieszczęśliwą minę, ale spróbował po francusku zapytać o ilość osób w pojeździe. Było to standardowe pytanie, do tego każdorazowo niemal zupełnie bez sensu bo fiszka którą dostał zawierała cztery fotki paszportów i wystarczyło na nią spojrzeć ze zrozumieniem i porównać z widoczną jak na dłoni zawartością Żuka.

- Combien de personnes¹¹?

- Nadal nie wiem czego tam chcesz, ale ciekawi mnie czy nie jest Ci gorąco w tych butach? Takie potężne, skórzane, muszą Ci się stopy pocić. Mi żona kupiła w tym roku sandały, wiesz, ja tak naprawdę nienawidzę sandałów, ale stopy mają przewiew. Pogadaj ze swoją żoną, może też Ci kupi – Piotr nie miał zamiaru być litościwy. Żołnierz jęknął i machnął ręką wyraźnie żegnając podróżnych:

- Merci, au revoir, bon voyage¹²

- Dzięki stary, oby trąba Twojego słonia nigdy nie trafiła w kaktusy – kierowca zadał jeszcze szybkim pchnięciem - „le coup de grâce¹³”. Żuk ruszył i zaczął się rozpędzać. Na środku drogi pozostał biedny żołnierz, który nawet nie miał jak poprosić o petit cadeau¹⁴. Bo jak gadać z takimi cudakami co to ani jednego słowa po francusku nie znają ??? Skąd oni się tu wzięli...

A tymczasem w Żuku, po odjechaniu na kilkaset metrów, eksplodowała salwa śmiechu. Cała załoga po prostu ryczała i płakała jednocześnie, wspominając sytuację, jeszcze bardziej nakręcając się wzajemnie do dalszego śmiania. System okazał się nad wyraz skuteczny i stosowany był konsekwentnie przez całą dalszą podróż. Żołnierze, Policjanci, Żandarmi i celnicy słyszeli wyłącznie język polski. Recytowane były poematy narodowe, zadawane najróżniejsze pytania, leciały teksty z filmów, albo góralszczyzna w stylu – „którędy panocku na Giewont bo nom się

¹¹ Franc. Ile osób?

¹² Franc. Dziękuję, do widzenia, szerokiej drogi.

¹³ Franc. Cios łaski.

¹⁴ Franc. Mały prezent.

pieruńsko spiesy”. Metoda zdała egzamin, skończyły się prośby o prezenty, a posterunki pokonywane były dzięki temu szybciej. Tego wieczora na biwaku rajdowym poznały ją wszystkie pozostałe polskie ekipy i wdrożyły z identycznym rezultatem.

LE ŻUK – czyli główny bohater

Pora przedstawić fantastyczny wehikuł jakim dokonaliśmy naszej szalonej podróży. To pocziwy, polski pojazd rolniczo-handlowy, który zmotoryzował Polską Rzeczpospolitą Ludową od strony zaopatrzeniowej, tak jak swego czasu maluch od strony ogólnospołecznej, turystycznej i towarzyskiej. Zaplanowany, zaprojektowany i produkowany dla polskiego, drobnego handlu i przedsiębiorstw państwowych. Nigdy nie doczekał się porządnej modernizacji, poza drobnym „pudrowaniem” konstrukcji tu i ówdzie, za to był naprawdę solidnym wołem roboczym. Zastąpił go dopiero Lublin, ale było już zbyt późno dla Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Padła niedługo po transformacji ustrojowej.



Auto tuż przed zakupem w 2014 roku.

Swojego Żuka kupiłem w styczniu 2014 roku, planując start w polskim rajdzie charytatywnym Złombol 2014 (do Hiszpanii i z powrotem). Trafiłem dość niezwykły egzemplarz – sto dziewiąty od samego końca produkcji – powstał jako jeden z ostatnich Żuków, w lutym 1998 roku. Produkcję zakończono dokładnie 13.02.1998 roku. Wyprodukowano niecałe 600 tys. egzemplarzy. Zasadniczo jest to więc nówka. No i jednak to była już wówczas małoseryjna produkcja manualna. Detale ręcznie montowane i dopieszczane. Jak w Rolls-Royce za ciężką kasę, a ten bolid kosztował mnie niecały 1000 zł, oraz mnóstwo godzin ciężkiej walki o dojazd na kołach do Warszawy i był w dość przeciętnym stanie technicznym.



Oryginalne wyposażenie– pierwsze co z niego wyleciało

No nie oszalałem – nie ukrywajmy tego. Nikt w niego nie inwestował, nikt szczególnie nie dbał. Miał jeździć, wozić towar i to wystarczało. A wóz pracował ciężko i nie klękał z byle powodu (mimo braku porządnego serwisu). Obrazu całości dopełniały lakier, tu i ówdzie ogniska korozji. Stan techniczny był mi zasadniczo obojętny – planowałem szeroki zakres prac – ważne było aby blacharsko trzymał się kupy. Szczególnie istotna była

kondycja ramy nośnej. Na szczęście, jak to się mówi w światku offroadu – Żuk nie był upalany w terenie, więc korozja ramy mu jeszcze nie groziła. Dokładnie takiej maszyny potrzebowałem, choć w dniu kiedy po pokonaniu ponad 400 kilometrów zobaczyłem go po raz pierwszy – mocno puknąłem się w głowę – czy ja aby na pewno naprawdę to wymyśliłem sam?

Bo może ktoś mi podpowiedział walnięcie takiej głupoty? A może kazał to zrobić? Hipnoza? Nie czułem się całkiem dobrze, tam, wtedy, podczas oględzin maszyny. Miałem obawy że przesadziłem tym razem ze swoimi pomysłami. No ale skoro dmuchnęliśmy 400 kilometrów aby odebrać wóz, to trzeba to zrobić (cały proces zakupu załatwiłem przez telefon kilka dni wcześniej). Początek przyjaźni z Żukiem był bardzo trudny. Dosłownie musiałem go okiełznać jak dzikiego mustanga z amerykańskiego stepu. Przez problemy z pompą paliwa wyjeżdżaliśmy z miasta zakupu przez 5 godzin, z niezliczonym grzebaniem przy układzie paliwowym. A do domu nadal były cztery setki kilometrów. Prowadziłem Żuka na całej tej trasie, dygocąc z zimna, bo styczeń nie był szczególnie ciepły, wiało wszystkimi dziurami naprawdę dobrze – a nagrzewnice po prostu nie dawały rady. Ja zaś nie zabrałem ze sobą szczególnie ciepłej odzieży. Do dziś nie wiem jak to przetrwałem, ale w końcu polubiłem taką pierwotną jazdę maksymalnie prostą maszyną. Cała operacja zakupu trwała w sumie dwadzieścia trzy godziny z transportem do nowego domu. Oj nie było łatwo...

Napędzany polskim, wolnossącym dieslem z Andrychowa - Andoria 4C90, mój Żuk dawał gwarancję, że dojadę nim wszędzie, a jak się coś zepsuje to sobie sam naprawię i to nawet dość szybko. Wiele osób nie rozumiało i nadal nie rozumie jak można chcieć jechać gdzieś Żukiem, bo przecież „to się psuje”, jest obciachowe, by nie rzec wprost – wieśniackie, czyli paskudnie niemodne, nie ma klimy, coś kapie, wspomaganie nie zainstalowano, automatu też, komfortu zero. Centralny zamek to mrzonka, szyby trzeba ręcznie przesuwac, bo nie są opuszczane. Przecież lepiej kupić kampera,

albo terenówkę. A najlepiej to polecieć do Egiptu na olinkluziwa i skwierczeć cicho na plaży, smarując się olejem kokosowym.

Nie, to się nie psuje, a potrzebuje co najwyżej regularnej obsługi. Jedzie, ale wymaga znajomości techniki i wiedzy mechanicznej. To nie jest auto dla współczesnego kierowcy. Takiego co to ma „Prawo Jazdy” z plastiku, ale jest tylko zwyczajnym kierowcą. Żuk potrzebuje kierowcy-mechanika. Dawniej kursy prawa jazdy kończyli właśnie tacy – bo taka była ówczesna motoryzacja. Bez wiedzy mechanicznej, narzędzi i odrobiny szczęścia - dystans 20 000 kilometrów (w kilka tygodni) jest raczej niemożliwy do pokonania w Żuku, czy innym aucie z tamtej epoki, a zaryzykuję stwierdzenie że współczesnym również.

Mówiąc krótko – żadne assistance nie pomoże, szkoda na nie zwyczajnie kasy, trzeba samemu wchłonąć dawkę wiedzy, zakasać rękawy i zadbać choćby o smarowanie podwozia co kilka tysięcy kilometrów. W aucie musimy mieć zestaw naprawczy i dobry kombinezon roboczy. Dopóki silnik definitywnie nie odmówi współpracy wystawiając korbówód z boku bloku – Żuk będzie jechał. Do tego na dosłownie byle czym, byle choć trochę oleiste. Jeśli więc nie znasz się na mechanice - nie pchaj się do Żuka i nie mów, że się psuje, bo nic o tym po prostu nie wiesz.

W zakupie i przygotowaniu auta czynnie uczestniczył mój mechanik - Janusz, człowiek który w życiu robił wiele różnych, zaskakujących rzeczy i fakt, że latał zawodowo odrzutowymi myśliwcami nie jest wcale najdziwniejszym wydarzeniem w jego życiu. To człowiek bez którego mój projekt nie miałby szans realizacji, a przynajmniej kosztowałby pięć razy więcej. Zaangażował się całym sobą, wymyślał i podpowiadał fajne rozwiązania, oraz po prostu wiele rzeczy zrobił własnymi rękoma. On też pomalował Żuka. Bez niego nie byłoby startu w żadnym rajdzie... Tutaj próbuję wyrazić moją wdzięczność, szacunek i radość z tego, że znam takiego człowieka i mogę go nazwać przyjacielem na którego mogę liczyć. Słabo mi to wychodzi – słowa to za mało...

Maszyna została przeze mnie wypatroszona z oryginalnego wyposażenia. Wyleciało z niej wszystko łącznie z tapicerką ścian, drzwi i deską rozdzielczą. Początkowo nie wiązałem z nim bardzo dalekosiężnych planów. Dobrze wtedy zarabiałem i miałem taki kaprys. Miał pojechać na Złombol, a potem się zobaczy. Jednakże spodobało mi się też jeżdżenie nim i posiadanie takiego youngtimera. Im bardziej przeistaczał się w wyprawówkę, tym większe zainteresowanie wzbudzał na ulicach i sprawiał mi tym przyjemność. Ot, próżność lechtało. Niestety mam też słabość do mechaniki, auto po prostu mnie urzekło swoją prostotą, a mogłem się dodatkowo wyżyć wymyślając, projektując i samodzielnie wykonując przeróbki ułatwiające taką podróż. Po ośmiu miesiącach pracy Żuk stał się Le Żukiem.

Zainteresowanie mechaniką i samodzielnym robieniem wielu rzeczy mam podobno po dziadku – Lucjanie, z którym spędzałem każdą niemal wolną chwilę wakacji jako dzieciak. Razem rozkręcaliśmy i skręcaliśmy rowery, budowaliśmy chlewik i komórki (takie domki, a nie telefony), serwisowaliśmy motorower „Komar”, budowaliśmy gołębniki, klatki dla królików i tworzyliśmy jeszcze setki innych rzeczy. To on nauczył mnie wszystko rozkręcać i skręcać tak aby nie zostawały jakieś śrubki i drobne elementy. Owszem, nie zawsze się udawało, ale byłem przecież dzieckiem. Zostało to jakoś we mnie i kiedy dorwałem się do mojego Żuka, mając do swobodnej dyspozycji zaplecze jakie oferował Janusz – mogłem kompletnie „popłynąć”. Szlifierka, spawarka, wiertarka – rżnąłem metal i krzesałem iskry. Prace manualne dają sporo radości i nawet wieczorna wizyta na ostrym dyżurze okulistycznym ze stalowym wiórem w oku nie była w stanie mnie oderwać od tych rozkoszy. Czasem nawet okulary ochronne nie zapewniają doskonałego zabezpieczenia.

Wszystkie te modernizacje, schowki, nowe półki, zabudowa wnętrza, poprawki w mechanice. Wymysleć, zaprojektować, obliczyć wytrzymałość, przetestować różne pomysły i na koniec wykonać postać finalną. Nabrałem takiego rozpędu, że w auto włożyłem zgrabną kwotę, za którą miałbym nienajgorszego,

wyprawowego Land Rovera Discovery II. No i polubiłem je straszliwie. A po pierwszym, testowym wyjeździe turystycznym, Żuk stał się pełnoprawnym członkiem rodziny. Wiecie ile razy za tą kasę miałbym tego olinkluziwa w Egipcie? Tylko co ja bym nieszczęsny robił na plaży?

Teraz lista tego co w Żuku zostało zrobione, bo wiem że wiele osób chciałoby wiedzieć co i jak przebudowałem. Tych których to nie interesuje – zapraszam od razu do kolejnego rozdziału.

Pierwszą czynnością było dokładne umycie auta, zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz, oraz od dołu. Usunąłem w ten sposób kilkadziesiąt kilogramów żyznej poznańskiej ziemi. Następnie zająłem się usunięciem ognisk korozji i zabezpieczeniem na przyszłość. Nie jest to prosta czynność, a jakość stali z której zrobiono nadwozie Żuka nie oszałamia i niestety po dwóch latach tu i ówdzie ruda znowu zaczęła wyłazić. Taki urok starych polskich aut.

Mając tak przygotowaną bazę – rozpoczęły się kolejne prace. Auto zostało bardzo dokładnie wygłuszone matami bitumicznymi. Zużyłem ich około 30 kilogramów, było to konieczne aby wyeliminować wszelkie drgania blach, bo to one powodują hałas. Specjalne pianki, maty typu poroso i inne cuda uzupełniły całość. Naklejane według pewnego schematu miały za zadanie maksymalnie zlikwidować wszelkie wibracje blach i innych elementów auta. Udało się ograniczyć hałaśliwość Andorii do poziomu który umożliwia normalną rozmowę przy 80-90 km/h. Nie jest to oczywiście poziom współczesnego auta osobowego, ale jak na Żuka wynik jest doskonały.

Maszyna została pomalowana na białe od dołu. Oryginalny lakier po wypolerowaniu był w przyzwoitym stanie i nie chciałem go tracić, a auto bezwzględnie wymagało pomalowania tylko dołu z racji różnych wykwitów korozji. Stąd pomysł na pryśnięcie białego pasa dookoła i całego tyłu – Żuk stał się optycznie nieco lżejszy i wyraźnie odciął od swoich roboczych korzeni. Zależało mi na tym,

żeby fajnie wyglądał, wyraźnie akcentując swój nowy charakter i przeznaczenie. Nie miał się już kojarzyć z siermiężnym dostawczakiem a jedynie z autem dającym radość.

W samochodzie oddzielona została całkowicie przestrzeń bagażowa od pasażerskiej. Wspawałem kratownicową ramę do której zakotwiczone zostały pasy bezpieczeństwa dla tylnych foteli. Jak już montować pasy to solidnie. O ramę została oparta pełna gródź dzięki czemu bagażnik z dobrym zamkiem stał się fortecą. W dalekich podróżach to niezwykle ważne, aby móc zabezpieczyć posiadany dobytek. W razie jego kradzieży zostajemy z niczym, tysiące kilometrów od domu. To nie jest fajne uczucie i na razie na szczęście nie mieliśmy takiego problemu. Zainstalowałem pięć identycznych przednich foteli od Citroëna BX, które idealnie niemal pasowały i są jednymi z najwygodniejszych foteli samochodowych jakie znam.

W bagażniku dla lepszego zorganizowania przestrzeni wbudowałem dwie półki, co pozwala załadować go po sam sufit bez zgniatania rzeczy leżących na dnie i konieczności wywalania wszystkiego, aby się do nich dostać. Drzwi bagażnika zostały przerobione, aby otwierały się w bok (a nie jak oryginalnie do góry). To była dość trudna, ale bardzo cenna przeróbka. Drzwi bowiem otwierały się zbyt nisko, regularnie waliłem w nie głową. Miały spora masę i ich otwieranie do góry nie było najwygodniejsze. Chciałem na nich mieć drugie koło zapasowe i trzeba było coś z tym zrobić. Stąd pomysł na taką zmianę. Drzwi zostały wzmocnione profilami stalowymi, zamontowałem na nich uchwyt do koła. Zawiasy i punkt ich montażu też został odpowiednio przygotowany i zabezpieczony. Jeszcze tylko drabinka, aby łatwiej wchodzić na dach i tył samochodu gotowy. Drugie koło zapasowe znajduje się pod podłogą – tak jak przewidział producent.

Na dachu wylądował lekki, stalowy bagażnik. Na nim znajduje się bateria LED oświetlająca doskonale drogę. Doskonale sprawdziła się w Afryce i był to jeden z najważniejszych zakupów. Wcześniej w tym miejscu były cztery zwykłe halogeny. Na bagażniku znajduje się ponadto czarny zbiornik na 90 litrów wody.

Wykorzystałem płaski zbiornik paliwa od Lublina. W sytuacji skrajnie awaryjnej – możemy do niego wlać olej napędowy, zwiększając zapas paliwa. Najwyżej się potem znowu pomęcę z domyciem go po ropie. Obok zbiornika znajduje się dwumetrowa „trumna”, czyli boks dachowy. Ponadto na bagażniku przynitowana jest płyta aluminiowa, zasłaniająca przednią kabinę. Jej rola jest dwojaka – zasłania szyberdach, dzięki czemu może pozostawać otwarty przez cały czas, oraz tworzy tzw. dach tropikalny – czyli słońce nie operuje bezpośrednio na oryginalnym dachu, co zmniejsza nieco temperaturę wewnątrz auta.

Z przodu usunięta została całkowicie fabryczna deska rozdzielcza, w jej miejsce weszła nowa, szeroka, zrobiona z wodoodpornej płyty MDF i oklejona czarnym skajem, aby nie odbijała się w przedniej szybie. W desce pojawiły się oryginalne wskaźniki i prędkościomierz z Żuka, oraz przełączniki. Dodatkowo dodałem panel kontrolny z Renault Twingo i 10” calowy ekran nawigacji. Nad szybą zainstalowałem półkę, a na niej włączniki halogenów dachowych, woltomierze, CB radio i radioodtwarzacz. Całości dopełniło lustro wewnętrzne zintegrowane z ekranem kamery cofania.

Odrobina komfortu to ważna rzecz w podróży, a darmowe podgrzanie wody przez słońce jest mile widziane. Po to właśnie mamy na dachu wspomniany wcześniej, czarny, plastikowy zbiornik od Lublina. Wystarczy rano zalać wodą i wieczorem jest ona przyjemnie ciepła, o ile słońce chce współpracować. Do prysznica dołączona jest pompa wody z szybkozłączką. Kiedy chcemy się kąpać – wystarczy podpiąć wąż prysznicowy ze „słuchawką”, rozstawić kabinę i włączyć zasilanie. Prysznic świetnie sprawdził się na Złombolach, a później w Afryce. Na jedno mycie zużywa się około 5-7 litrów wody, dla czterech osób mamy więc jakieś trzy kąpiele.

Od strony mechanicznej Żuk został zmieniony jak najmniej. Oryginalne przednie hamulce bębnowe zastąpiły tarcze z młodszego brata – Lublina. To po prostu kwestia wygody i bezpieczeństwa. Nie chcę być w sytuacji kiedy jakieś auto wciśnie

się przede mnie i stanie na hamulcu. Wówczas nie chcę mieć bębnow. Bezpieczeństwo to naprawdę podstawa.

Lublin był on też dawcą pięciobiegowej skrzyni biegów. Po prostu w Żukach tych skrzyń nie montowano, mimo że silnik identyczny. Dlatego transplantacja była stosunkowo łatwa. W miejscu oryginalnego układu wydechowego zainstalowany został drugi zbiornik paliwa o tej samej pojemności co oryginalny. W sumie pozwoliło to tankować jednorazowo 110 litrów ropy – co daje zasięg około 1000 kilometrów. Przy okazji zmodyfikowałem układ paliwowy zastępując oryginalne i długie przewody stalowe krótszymi, gumowymi, oraz dodałem drugi filtr paliwa z separatorem wody. Usunąłem też mechaniczną pompę paliwa i zainstalowałem elektryczną. Ułatwia to rozruch i pozwala np. wytankować na postoju zalane złe paliwo (co się w Mauretanii zdarzyło).

Przebudowany został też układ chłodzenia, aby podnieść jego wydajność w gorącym klimacie. Dodałem elektryczny wentylator, elektryczną pompę obiegową, która wspomaga chłodzenie przez nagrzewnice wnętrza, oraz specjalny tunel dzięki któremu powietrze przechodzi dokładnie przez całą powierzchnię chłodnicy. Rozwiązanie sprawdziło się rewelacyjnie. Auto nie miało problemów z przegrzewaniem, a dodany elektroniczny regulator temperatury ze sterownikiem dbał o automatyczne załączanie dodatkowego wentylatora. W razie zaś dalszego wzrostu temperatury – uruchamiał dźwiękowy alarm.

Samochód zyskał też drugi akumulator o dużej pojemności (zmieścił się obok podstawowego – pod fotelem pasażera) i spory kawał instalacji elektrycznej do nowych urządzeń. Ładowanie akumulatora odbywa się poprzez specjalny separator, dbający o to. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie muszę się rano martwić o rozruch silnika – nawet jeśli wieczorem była impreza, grała muzyka, świeciły lampy kempingowe itd. Zawsze akumulator podstawowy zawiera odpowiednią ilość prądu.

Bardzo ważną zmianą, zrealizowaną przed startem w Budapeszt-Bamako było przerobienie przedniego zderzaka. Oryginalny wykonany jest z cienkiej blachy, nie spełnia swojej roli w żadnym stopniu. To właściwie polakierowana ozdoba. Problemem stawało się bowiem miejsce gdzie podpina się linkę holowniczą w Żuku – oryginalnie jest to wózek przedniego zawieszenia – bałem się po prostu wyrwania go przy silnym szarpnięciu na linie kinetycznej terenówką. Widziałem na własne oczy jaka to siła i chciałem temu zdecydowanie zapobiec, spodziewając się, że czeka mnie na trasie taka atrakcja i to pewnie nie raz. Nie chciałem zostać gdzieś, pośrodku niczego, z wyrwanym całym zawieszeniem.

Nowy zderzak powstał z solidnego profilu stalowego 12x6 cm o grubości ścianki 3mm. Oryginalny zderzak został zdemontowany, a miejsce jego montażu wzmocnione dodatkowo. Profil stalowy przeistoczył się w zderzak z gniazdami do podnośnika typu hi-lift i uchwyty do szarpania. Wspawane tuleje dodatkowo go wzmocniły. Jak bardzo przydała się ta modyfikacja dowiedziałem się dopiero w Maroku – kiedy Żuk zakopał się w piachu na dnie suchego jeziora...

Ostatnią modyfikacją, tuż przed startem w Budapeszt-Bamako było dodanie snorkela, czyli cyklonowego filtra powietrza, instalowanego na szczycie rury przedłużającej dolot powietrza. To ważny drobiazg, wynaleziony właśnie do jeżdżenia po pustyniach i innych pylistych miejscach. Filtr pochodził z ciągnika Zetor i za pomocą ohydnych rurek kanalizacyjnych wykonałem snorkel po stronie pasażera. Czasu nie było, lepszego pomysłu nie miałem. Zrobiłem to w taki sposób, aby w razie potrzeby móc go odłączyć pod maską. Uszczelniłem cały układ dolotowy i dzięki temu mogłem zabrać mniej zapasowych filtrów powietrza. Jak się okazało w trasie – wcale nie mieliśmy potrzeby zmiany wkładu. Chwyt na wysokości ponad dwóch metrów powodował że w powietrzu było już dużo mniej ciężkich ziarenek piasku (grawitacja robi swoje), a cyklonowa nasadka na szczycie dodatkowo odrzucała piach do specjalnie wyprofilowanego pojemnika, który wystarczyło

co jakiś czas opróżnić. Główny filtr powietrza był praktycznie czyściutki po powrocie, a został założony nowy podczas oczekiwania na prom w Almerii, czyli pokonał całą naszą trasę przez Afrykę i Europę.

Podsumowując - w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy od zakupu wykonałem większość prac. Zmodyfikowane zostało całe wnętrze auta. Po pierwszym Złombolu dodałem drugi zbiornik paliwa i przebudowałem układ paliwowy. Po drugim pojawił się stalowy zderzak i snorkel, oraz łóżko z tyłu.

Za pomocą takich zabiegów auto zostało całkowicie zmodernizowane i przystosowane do pokonywania dalekich dystansów, w ciepłych warunkach klimatycznych, w tym również w subtropikalnych. Tak oto zwykły rolniczy pojazd, o którym nikt nigdy nie pomyślał że może robić coś więcej niż pracowite wożenie pietruszki lub jabłek – stał się rasową, przygotowaną do ciężkich wyzwań w tropikalnym klimacie wyprawówką.

A dlaczego Le Żuk? To żart powstały zupełnym przypadkiem, w jakiejś luźnej, niezobowiązującej rozmowie. W samochodzie pojawiło się mnóstwo części z aut francuskich (fotele, pasy bezpieczeństwa, panel kontrolek, układ wydechowy, schowki, podłokietniki, itd.), bo do takich rzeczy miałem nieograniczony i praktycznie darmowy dostęp. Ponadto zawsze jeździłem francuskimi autami – więc i Żuk musiał dostać jakiś wyraźny francuski akcent. Otrzymał przedrostek le, stając się Le Żukiem.

Tuż przed startem - 12 stycznia 2016 - wieczorem

Lotnisko w Modlinie znane większości polskich emigrantów. Umieszczono je nieco pod Warszawą, a raczej z punktu widzenia mapy, zorientowanej na północ – nad stolicą. Dojazd z Warszawy pochłania standardowo około 40-50 minut, ale trzeba się spieszyć, no i raczej nie powinno być wtedy korków. Z Modlina odbywa się większość ruchu lotniczego pomiędzy Polską a województwami londyńskim i szkockim. Jeden nowoczesny, długi i szary terminal zaprojektowany przez uznaną pracownię architektoniczną. Nic porywającego stylem, ale nie o kontakt ze sztuką architektoniczną tu chodzi, a o przepustowość, prostotę i wygodę. Z racji niskich cen biletów obsługują całkiem dużo lotów. Głównie korzystają na lotach irlandzkiego Ryanaira. To takie „powietrzne tramwaje” fruwające na stałych trasach co kilka godzin. Do tego jeszcze wielki, ale zazwyczaj zatłoczony parking samochodowy. To tutaj mam odebrać Krzyśka.

Jego samolot wylądował już jakiś czas temu, rozmawialiśmy przez telefon, ale ja nadal jadę Żukiem do Modlina. Przyjąłem odpowiedni zapas czasu, wyjechałem wcześniej, bo nie lubię się spóźniać, tyle że na wylocie z Warszawy był nieprzewidziany o tej porze korek i straciłem trochę cennego czasu.auta wlekły się w żółwym tempie na wysokości mostu Grota. Zawsze tak jest, jak człowiekowi najbardziej zależy. Im sprawa pilniejsza, tym więcej przeciwnieństw. Jutro ruszamy na rajd, a ja się z tak głupią sprawą nie mogę wyrobić? Z opóźnieniem około 40 minut wpadam na parking lotniskowy.

Mam równe 10 minut żeby zlokalizować i przejąć pasażera. Bo jak braknie czasu to potem czeka mnie cofka z bramki i spacer do terminala płaćniczego. Z fotek na Facebooku wiem jak wygląda, ale

słońce zaszło jakieś 5 godzin temu. To przecież ledwie pierwsza połowa stycznia. Raptem zima się zaczęła trzy tygodnie temu. Sytuację trochę ratują latarnie na parkingu. Na szczęście Krzysztof z daleka macha i filmuje komórką mój wjazd. Na jego twarzy jest jeden wielki banan. Gdyby nie uszy to by się śmiał dookoła – jak mawiają podobno górale. Zaczyna sobie zdawać sprawę z tego, że ten Żuk naprawdę istnieje, że to nie jest mrzonka z jakiegoś tam bloga i że nim już jutro ruszymy w trasę. Do tej pory była to taka trochę wirtualna wyprawa, auto oglądane na zdjęciach na Facebooku, rozmowy przez internet, ale teraz nareszcie cała wyprawa nabiera prawdziwych, wręcz namacalnych kształtów. Zaczyna dosłownie pachnieć. Dla niego to właśnie ten moment kiedy to naprawdę się zaczyna w rzeczywistości. Wsiadam, witamy się, klepnięcia po plecach, solidny, męski uścisk - pierwszy raz widzimy się na własne oczy. Mówię mu wprost:

- Cześć Krzysztof. Za sześć tygodni albo będziemy przyjaciółmi na śmierć i życie, albo będziemy się serdecznie nienawidzić. Wszystko tylko w naszych rękach.

Krzysiek uśmiecha się, ładuje swoje graty do Żuka i ruszamy do domu. Czeką nas ostatnia noc w normalnych łóżkach na długo...

13 stycznia

Dystans do pokonania - 720 km. Polska.

Poranek, ledwo co wstaliśmy po wieczornym, bardzo miniaturowym i kameralnym bankiecie powitalnym na cześć Krzyska. Naprawdę nie szaleliśmy. Dzwoni telefon. To Tomek - jest już na Okęciu, właśnie przyleciał z Londynu i wsiada w SKM aby dotrzeć na dworzec Wschodni. Tak ustaliliśmy, żeby od rana nie jeździć samochodem po Warszawie w korkach. Tam odbieram go czterdzieści minut później z wielką walizką, którą jeszcze trzeba przepakować w plecak i miękką torbę. Wieczorem mamy ruszać do Budapesztu, a tymczasem czeka nas jeszcze mnóstwo rzeczy do zrobienia. Niby co raz bliżej wyjazdu, wszystko powinno być podopinane na ostatni guzik, a tu niespodzianka – lista spraw do załatwienia wcale się nie skraca, mimo intensywnych wysiłków wszystkich. Pierwsza będzie wizyta w Grodzisku Mazowieckim, gdzie kończy się szykować Polonez, a potem małe i większe zakupy.

Chłopaki się poznają, próbują delikatnie wzajemnie wybadać. Wyczuć i zgrać poziom poczucia humoru. Mamy przejechać absurdalnie długi dystans, w niedużej przestrzeni auta. Noce spędzimy też blisko siebie. Będą się ścierać nasze osobowości i nasze zwykłe przyzwyczajenia i upierdliwości. Pewnie nie raz się pokłócimy i to może nawet głośno. Mam tylko nadzieję, że będziemy umieli nad tym zapanować. Przygotowuję się w myślach do poruszenia tego tematu i uprzedzenia, że wzajemne ścięcia są tylko kwestią czasu... To nie jest kwestia CZY, a wyłącznie KIEDY. Musimy być na to przygotowani i wiedzieć jak zareagować. To znacznie ułatwi nam życie i wspólną podróż. Przygotowanie się na tego typu okoliczność to podstawa bytowania w tak małym gronie, na miniaturowym wręcz terytorium. Każdy musi umieć wycofać się,

aby uniknąć w ten sposób eskalacji problemu. Kompromis to jedyny ratunek, ale musi to być kompromis sprawiedliwy. Inaczej zarżniemy się nożami do masła w trzecim dniu i to do południa.

Pakujemy się we trzech do Żuka i ruszamy do Grodziska. Po drodze tłumaczę obu chłopakom teoretycznie jak prowadzi się Żuka, pokazuję poszczególne wskaźniki, omawiam ich działanie. Mało tego nie jest, w przeciwieństwie do aut współczesnych. Popłynąłem przy projektowaniu i konstruowaniu mojego wahadłowca. Tutaj to kierowca monitoruje dwa akumulatory i ich ładowanie, pobór prądu, trzeba obserwować temperaturę silnika i poziom paliwa (bo kontrolki rezerwy nie ma), a zbiorniki są dwa i jeszcze przełączanie elektryczne między nimi. Na ciśnienie oleju też rzucać okiem wypada. Dochodzi całkiem sporo przełączników, które sterują rozmaitymi elementami pojazdu. Chłopaki trochę zdziwieni, ale wiedzą, że wszystkiego od razu zapamiętać nie muszą. To tylko wprawka, jeszcze żaden z nich Le Żuka nie prowadził. Zresztą z punktu widzenia obserwatora – lekkość z jaką ja prowadzę auto sugeruje, że jest to banalnie proste. To jednak zdradzieckie złudzenie.

Do Grodziska dotarliśmy dość sprawnie i przeładowaliśmy na Poloneza dużą część pudeł z darami od fundacji i harcerzy. Do tej pory leżały one w moim prywatnym magazynie, ale w końcu trzeba je rozłokować sensownie w samochodach. Każde pudełko dokładnie opakowane w folię samoprzylepającą, aby uchronić zawartość przed pyłem i wodą. Staramy się zadbać o to, aby towar dojechał bez najmniejszego uszczerbku na jakości - w końcu to najważniejsze co wieziemy, a papier przecież lubi wodę, z poważną stratą dla siebie samego. Polonez Truck to solidny dostawczak, chłopaki jadą we trzech, miejsca mają dość na pacy. Wszystkie znaki na niebie i ziemi mówią, że niestety Tarpan Marcina nie pojedzie, mimo wielkich wysiłków załogi. Jesteśmy w ciągłym kontakcie, dzisiaj powinni razem z nami ruszyć wieczorem w kierunku Budapesztu, ale raczej to się im nie uda. Auto nadal nie jest gotowe.

Spory to dla nas problem – nieco ponad pół tony towaru miało być rozłożone na trzy nasze auta i odrobina do Peugeota, bo w nim siłą rzeczy jest ciasniej. Teraz okazuje się, że cały charytatywny ładunek musimy zabrać sami. Zamiast czterech polskich załóg będą trzy... Problemem jest objętość pudeł i masa całości. Dwa tygodnie musimy dać radę jechać do celu wyładowani po dach. Z tego też powodu pozostawiamy w domu kilka worków z używanymi ciuchami, które miały stanowić naszą „walutę” do handlu wymiennego. A może i stać się nieraz dodatkową kartą przetargową.

Polonez przechodzi jeszcze ostatnie prace mechaniczne, jakaś walka z hamulcami, drobiazgi w elektryce, ale chłopaki mówią, że będą o 22:00 pod Stadionem Narodowym, gdzie ma się odbyć symboliczne pożegnanie naszych załóg. Zrobiliśmy wydarzenie na Facebooku, na naszym profilu Grzmiący Rydwan i nadspodziewanie dużo ludzi zapowiedziało swoją obecność. Bardzo nas to zaskoczyło – nie sądziliśmy, że aż tyle osób porusza nasza szalona wyprawa. Taka pozornie prosta, a jednak tak trudna i skomplikowana. Bardzo nas to cieszyło i nadawało dodatkowego sensu temu co właśnie robiliśmy.

Wracamy szybko do Warszawy, zrealizować następne punkty programu na dziś, czyli zakupy i pakowanie auta. Krzysiek po raz pierwszy prowadzi Żuka i jego mina nie jest szczególnie ubawiona. Jak się patrzyło to było przecież łatwiutkie. Każdy tak myśli, a on poczuł na własnej skórze, że to wcale nie takie proste. Szybko jednak wyczuwa narowy i niuanse pilotażu Żuka – w końcu doświadczony taksówkarz z Glasgow poradzi sobie z każdym stalowym rumakiem. Tuż przed Warszawą wywalam go jednak zza kierownicy – ja znam miasto i samochód - prościej będzie jak sam przez nie przejadę. Stolica Polski nie lubi powolnej jazdy nowicjuszy – tu trzeba jechać żwawo i sprawnie. Krzysiek jeszcze tego w Żuku nie umie. Jeszcze nim dotrzemy do Bamako – obaj poznają samochód jak własną kieszeń i nauczą się wyciskać dokładnie tyle ile potrzeba w danym momencie. W końcu na tej trasie zrobią nim po kilka tysięcy kilometrów w różnych warunkach.

W Lidlu dokonujemy napełnienia koszyka za ponad 800 zł - to nasza żelazna racja wyjazdowa. Pierwszy raz w życiu wydałem w tym sklepie taką sumę. Upychamy w skrzynkach makarony, ryż, kasze, sosy pomidorowe, niezliczone drobiazgi i kilka litrów wódki. Wódka jest bardzo istotnym elementem naszego wyposażenia. Żarty żartami, ale delikatna dezynfekcja procentami jeszcze nikomu na pustyni nie zaszkodziła, a wielu osobom pomogła. Skrzynki do tej wyprawy mamy już sprawdzone w ogniu Złombola. Prostokątne, szare i solidne. Na każdej naklejamy opis w postaci „Żelazna Racja”, „Makarony i zupy”, „Kuchnia” i tak dalej.

Tyle miesięcy przygotowań, marzeń, snucia planów i to ma się zacząć właśnie teraz, zaraz. Za chwilę wyjdziemy z naszego domu, zamkniemy drzwi i nie wrócimy do niego bardzo długo. Dwa koty i pies patrzą tak smutno. Czują że coś się dzieje niespotykanego. Ich życie zostaje zaburzone. Córka pociąga nosem, ale nie jest już małym dzieckiem. Poradzi sobie, nie pierwszy raz zostawiamy dom na jej głowie. Z tym że po raz pierwszy aż na sześć tygodni. Duża i mądra dziewczyna, można jej zaufać. Czas który dotychczas pędził jak szalony – na chwilę gwałtownie zwolnił, wręcz stanął w miejscu. Wskazówki zegarka przesuwają się bardzo powoli. Tak powoli. że dłużyzna stała się nie do wytrzymania. Żeby już jechać...

A co będzie jak nie dojedziemy do celu? Jak się definitywnie rozsypiemy po drodze? Jaki dystans „powinniśmy” przejechać, żeby mentalnie pogodzić się z ewentualną porażką i nie czuć wstydu? Nie mam pojęcia i przez całą trasę zupełnie nie brałem pod uwagę myśli o tym, że coś może się zepsuć w sposób unieruchamiający nas raz na zawsze. Nie martwiłem się tym zupełnie na zapas. Brałem trasę i doznania takimi jakimi były tam i wtedy. Po co to psuć sobie zabawę niepotrzebnym zamartwianiem? Oczywiście łatwo pisze się to teraz, z perspektywy czasu. Mózg to wspaniałe urządzenie z podsystemem samooczyszczania ze zbędnych i złych wspomnień. Prawda jest taka że martwiło mnie wtedy, a i później w podróży wiele rzeczy. Drobnych i poważnych, bez przerwy analizowałem mnóstwo spraw, abyśmy mogli dotrzeć do celu. Sam fakt bycia w podróży nie powoduje że nasze życie jest lepsze od tego

codziennego. To nieprawda – zawsze się czymś martwimy, po prostu kiedy odrywamy się od szarej rzeczywistości – odrywają się od niej również nasze zmartwienia. I mamy po prostu nowe, inne, ale znowu codzienne.

Pod Stadionem Narodowym zjawiamy się o czasie i z zaskoczeniem patrzymy na mały tłumek który mimo całkiem niesprzyjającej pogody (Warszawa żegna nas śniegiem i lodem, jakby wiedząc że jedziemy do gorącej Afryki) wpadł pomachać nam na pożegnanie. Są przyjaciele, kilka załóg poznanych w ramach Złomboli, trochę znajomych ze spotkań Youngtimer Warsaw i co najbardziej zaskakujące – ludzie którzy obserwują od roku nasz Facebookowy profil. Wpadli zobaczyć jak wygląda szaleństwo na żywo. Jest bardzo miło i sympatycznie – fajnie jest czuć, że ktoś wierzy w to co robisz i przyjeżdża pożegnać, życzyć wszystkiego najlepszego, dać drobiazg na szczęście. Dostajemy pięknego, afrykańskiego słonia z drewna, aby tylko pomógł. Całą drogę będzie uważnie obserwował drogę wisząc przy osłonie przeciwsłonecznej. Całe to spotkanie jest szalenie urocze i budujące. Daje dużego, bardzo solidnego i pozytywnego oczywiście kopa do działania. Wiemy że naprawdę jesteśmy tak gotowi, że już bardziej się nie da. I że to właśnie ten moment – musimy ruszyć, przygoda się naprawdę zaczyna.

Nadal nie ma Poloneza, czekamy i nagle dzwoni mój telefon - to Grzegorz - nie dojadą. Generalnie jest to pewna wróżba na temat tego jak spisywała się będzie ich maszyna w dalszej podróży. Ale wtedy jeszcze tego nie wiedzieliśmy. Polonez tyle co opuścił Grodzisk i padł na autostradzie z powodów okołoelektrycznych. Pokonał całych pięć i pół kilometra. Pompa wtryskowa nie dostaje paliwa.

- Ruszajcie na Katowice. Dogonimy Was, może koło Piotrkowa – mówi Grzegorz przez telefon – wiem w czym jest problem i go rozwiążę. Damy radę.

Żegnamy się serdecznie ze wszystkimi, wyściskani i odprowadzani przez Złombolowe auta ruszamy w trasę. Plan

zakłada dotarcie rano lub w okolicach południa do Budapesztu. Boleśnie się przekonamy już na początku tej podróży, że plan do rzeczywistości ma się nijak... To dopiero delikatne preludium...

14 stycznia

Dystans do pokonania ok. 376 km. Polska – Słowacja - Węgry.

Północ zastaje nas w okolicy Piotrkowa Trybunalskiego, zatrzymujemy się na mały posiłek w sprawdzonej wielokrotnie karczmie. Kontakt z Polonezem - problem opanowany, jadą za nami. Nie ma co czekać, startujemy dalej, a oni niech spokojnie gonią. Są od nas szybsi o jakieś 20 km/h. Mijamy Częstochowę, odbijamy na Bielsko-Białą i przez Zwardoń chcemy wjechać na Słowację. Planujemy nie kupować winiety i przemknąć bokami (jednak podczas faktycznej realizacji plan upadł zaraz za granicą i kupiliśmy winietę, bo podobno nie da się już przejechać darmowymi drogami tam gdzie chcieliśmy).

Kiedy docieramy do Zwardonia - stopujemy i grzecznie czekamy, mimo padającego śniegu, na dotarcie Poloneza do granicy. Mija jakaś godzina, może półtorej, powinni już być a tu cisza i spokój. Nie chcę jak upierdliwy półdebil wydzwaniać do nich co 10 minut, rozumiem, że jadą tak szybko jak to możliwe. Czekamy więc spokojnie, przecież jak będzie problem to sami zadzwonią. Powoli śnieg zasypuje całe przejście graniczne, a ich nadal nie ma. Nagle telefon - w Polonezie znowu awaria i to tym razem poważna - wysunęła się półoś i auto stoi nieco ponad sto kilometrów od nas.

Chłopaki sugerują żebyśmy jechali, oni będą ogarniać pomoc i nas gonić, bo nie poddadzą się tak łatwo. Jednak cały problem w tym, że na pokładzie Poloneza jest nasz podnośnik, wkrętarka i jeszcze kilka innych drobiazgów bez których nie odważę się jechać

poza Polskę. Zatem pora abym ja użył swoich supermocy. Jak Siara w Kilerze wyjmuję telefon i rozpoczynam zabawę w „memory fajf”.

Dzwonię do złombolowego znajomego, poloneziarza mieszkającego tu w okolicy, opisuję problem i słyszę tylko - nie martwcie się, zaraz załatwię wszystko co niezbędne i warsztat w okolicy. Fajnie mieć takich znajomych - dzięki Marku. Bez Twojej pomocy Polonez być może w tym miejscu zakończył by swoją wycieczkę. No i 200 kilogramów darów musiałoby zostać w Polsce – nie mieliśmy już fizycznie jak tego zabrać. Błyskiem załatwiono cały zapasowy most, kilkanaście różnych półosiek, łóżysk i czego tam jeszcze trzeba żeby szybko reanimować maszynę i zrobić to tak, aby spokojnie dotarła do celu.

Cóż było robić - zawracamy i prujemy tam gdzie to bydlę się zepsuło. Docieramy po półtorej godzinie, przejmujemy niezbędne rzeczy i ustalamy dalsze ewentualne scenariusze działania. Na tą chwilę plan jest prosty - mamy ruszać do Budapesztu, oni się naprawią i dojadą. Spotkamy się w zarezerwowanym wcześniej hotelu.

Tak też robimy. Ruszamy znowu do Zwardonia, przekraczamy granicę i powoli pokonujemy Słowację. Sprawy nie ułatwia padający śnieg, jakby pogoda postawiła sobie za punkt honoru pożegnać nas najpaskudniej jak się da. Afryki się zachciało? Tak? Krótki postój w Rajczy, w zaprzyjaźnionej knajpce. Jemy, a potem kierownicę Żuka przejmuje Krzysztof, który przejechał dopiero kilkanaście kilometrów za sterami Żuka i to tylko po autostradzie. Nie stanowi to wielkiego problemu – doświadczony taksówkarz opanowuje technikę jazdy szybko i sprawnie, uczy się na żywcą jak sobie radzić i przechodzi od razu chrzest bojowy w niezłej śnieżycy w górach, na niezbyt szerokiej drodze. Kierowca przyzwyczajony do auta z precyzyjnym układem kierowniczym, abs, kontrolą trakcji – w Żuku ma po prostu adrenalinę pompowaną do serca rurą o dużej średnicy. Tutaj wszystko zależy tylko od umiejętności kierującego i jego refleksu. Nie ma wspomagaczy. Trzeba czuć auto i drogę. Inaczej się nie uda.

Każdy manewr który jest banalny w nowoczesnym aucie, w Żuku staje się walką o utrzymanie auta na drodze. Jak do tego dojdą zmagania z koleinami i bocznym wiatrem, to nie raz i nie dwa włosy prostują się na całym ciele, a dupa sama zaciska jak nożyce do cięcia drutu. Emocji jest mnóstwo, ale Krzysiek daje spokojnie radę. Ja niestety padłem po całonocnej jeździe i powrocie do zepsutego Poloneza. Trochę żałuję, bo zależało mi na samodzielnym doprowadzeniu wozu na start w Budapeszcie, ale bezpieczeństwo nas wszystkich przede wszystkim. Nie ma się co zajeżdżać pierwszego dnia i to jeszcze przed oficjalnym startem. Dojeżdżamy w całości do Budapesztu - z tym, że z planu porannego dotarcia i spokojnego wypoczynku, może nawet z lekkim zwiedzaniem stolicy Węgier nic nie wyszło - jest godzina 21:00. Powoli się przyzwyczajamy, że plany będziemy rewidować już stale i rzadko który uda się zrealizować idealnie i o czasie.

Znalezienie hotelu okazuje się sporym wyzwaniem - w Budapeszcie są co najmniej trzy ulice o interesującym nas brzmieniu, ale których nazwa różni się tylko kreseczką nad jedną z liter adresu. Bardzo to dowcipne i pomysłowe ze strony braci Węgrów. Błądzimy z tego powodu jakieś pół godziny, nawigacja nie jest szczególnie pomocna, ale wreszcie trafiamy. To tylko piętnaście kilometrów dalej...

W hotelu muszę rozwiązać bardzo poważny problem, który ujawnił się w ciągu dnia. Otóż nasz tablet Samsunga, który wsuwany jest w deskę rozdzielczą, nie widzi poprawnie swojego modułu GPS. Do granicy Polski działał w miarę poprawnie, ale od Słowacji nie może określić pozycji. Testowałem go przed wyjazdem i wszystko było ok, a tu się uparł że satelit nie widzi i koniec. Gdzieś schrzałem sprawę przy aktualizacji oprogramowania i bardzo mi to przeszkadza. Nie lubię jak sprzęt elektroniczny nie działa poprawnie, a tablet jest naszym podstawowym sprzętem nawigacyjnym. Owszem, mam backup¹⁵ w postaci dwóch telefonów z Androidem i dwóch laptopów z GPS (oraz jakiegoś ręcznego odbiornika), ale zależy mi na poprawnym działaniu tabletu. Trzeba

¹⁵ Ang. Kopia. Tu użyte potocznie – coś zapasowego

go zrestartować i ponownie zainstalować całe niezbędne oprogramowanie. Pół nocy i niemal cały poranek spędzam na ściąganiu niezbędnych plików i naprawie tabletu - ale się udaje! Na szczęście łącze w hotelu było naprawdę szybkie. Bez tego tabletu byłoby nam sporo trudniej, bo jest on wbudowany w deskę rozdzielczą na prowadnicach. Dzięki temu każdy go doskonale widzi. Dlatego musiałem poświęcić swój sen na ołtarzu bezpieczeństwa i wygody podróży. Tyle, że ja jestem znowu niewyspany...

Koordynaty noclegu - [47.460437, 19.149263](#)

Hotel Sunshine

15 stycznia

Start w Budapeszcie, początek supermaratonu. Dystans do pokonania - 3600 km w trzy dni. Węgry – Austria.

Dzień startu. Kurczę, to się jednak dzieje naprawdę. Już, tutaj, teraz. Wstajemy, jemy śniadanie, widzimy za szybą hotelowej restauracji Poloneza. Stoi, ma wszystkie koła, nawet wygląda całkiem nieźle. Chyba nic więcej mu nie odpadło od ostatniego spotkania jeszcze w Polsce. Jak się później okazało – ekipa dotarła ledwie godzinę temu. Jechali całą noc. Chłopaki padają na twarz, decydują się dojechać na start rajdu ciut później niż my. Odpoczną w hotelu, w końcu zapłacony jest do południa. A my kończymy jedzenie i zwijamy swoje zabawki, które wczoraj pracownicy nosiliśmy po piętrach hotelu. Chcemy na starcie być jak najwcześniej, zależy nam bowiem na przepakowaniu auta. Wczoraj, jeszcze w Polsce, ładowaliśmy je w padającym śniegu z deszczem i chcieliśmy wówczas skrócić ten czas do niezbędnego minimum. Skutkiem takiego szybkiego działania jest obecnie brak ergonomicznego rozłożenia posiadanych przedmiotów. Stąd też konieczność wyrzucenia przynajmniej połowy gratów i ich ułożenia tak, aby przygotować wóz do supermaratonu - czekają nas przecież trzy dni jazdy bez dłuższej przerwy. To co niezbędne musi być pod ręką.

Na start docieramy całkiem łatwo i szybko. Budapeszt nie jest jakoś mocno zakorkowany, a to przecież poranne godziny szczytu. No i nie robi na nas oszałamiającego wrażenia. Tyle słyszeliśmy o jego pięknie od znajomych. Może centrum zapiera dech w piersiach, tam niestety nie byliśmy, ale obrzeża na których się znajdujemy to

nic specjalnego. Warszawa wygląda dużo lepiej. Organizatorzy wydarzenia dogadali się z jakimś dużym centrum handlowym i udostępniło ono prawie pół swojego parkingu na rajdowe potrzeby. Są wyznaczone miejsca dla klasy turystycznej i rajdowej i przygotowane pole startowe – jak w prawdziwym, najprawdziwszym rajdzie. Każde auto indywidualnie rusza z rampy, pod wielkim, dmuchanym banerem. Płomienie, konfetti i inne smakowitości. Rewelacja!

Faktycznie na miejscu jesteśmy jednymi z pierwszych. Nie ma jeszcze tłumów zainteresowanych i żadnych wrażeń rajdowych mieszkańców Budapesztu. Dzięki temu mamy mnóstwo terenu do dyspozycji i pożądaną teraz spokój. Wypakowujemy sporą ilość pudeł z Żuka i rozkładamy przygotowane w nim łóżko. Na długo przed startem wymyśliłem, że będziemy jechali przez Europę na zmianę, a dwie osoby miały z tyłu w tym czasie mieć możliwość wygodnie spać. Łóżko ma zostać złożone dopiero w Afryce. Zostało tak zaprojektowane, aby nie zajmowało zbyt dużo miejsca po złożeniu, a istniejące tylne fotele są jego częścią. Ponadto ma się łatwo rozkładać. Kosztowało mnie sporo kombinacji – teraz dowiem się czy było warto, bo na razie testy miały wymiar wyłącznie teoretyczny – seria eksperymentów myślowych i raz na nim usiadłem na pięć minut jak było gotowe. Niestety mamy bardzo dużo rzeczy z powodu braku trzeciego auta i zastanawiam się jak pogodzić składanie łóżka na dzień z towarem jaki wieziemy. Każdorazowo wymagać to będzie wyjęcia praktycznie wszystkiego z tylnej kabiny. To spora i niepotrzebna strata czasu i energii. Stwierdzam jednak, że to nie czas i miejsce na takie dywagacje, martwił się będę jak przyjdzie co do czego w trasie i faktycznie trzeba będzie działać.

Cały też czas, w skrytości ducha, liczymy na to, że Marcin przybędzie jednak swoim Tarpanem. Wiemy, że ciągle trwa walka z oporną materią, że przeliczyli trasę tak aby dogonić nas w okolicy Hiszpanii (regulamin dopuszcza udział w rajdzie bez obecności na ceremonii startu), ale czasu jest co raz mniej. Tak naprawdę to skończył się jakieś dwa, a nawet trzy tygodnie temu, ale oni nie

przyjmowali tego do wiadomości. Do ostatniej chwili próbowali poskładać wóz do stanu w którym może ruszyć w drogę. Nawet jeśli trzeba będzie po drodze coś w nim poprawić. Chcielibyśmy jechać w trzy zespoły, ale wiemy już wtedy, że szanse na to są praktycznie żadne i przyzwyczajamy się do ciasnoty w naszych autach.



Litewski VW Golf po naprawie oświetlenia.

W międzyczasie na starcie pojawia się VW Golf litewskiej załogi Ready-Steady-Golf. Chłopaki dojechali nim bez świateł mijania. Zepsuły się, kiedy spalił się włącznik świateł. Włączyli więc na stałe drogowe. Aby nie oślepiac jadących z naprzeciwka - po prostu zakleili połowę reflektorów a gąbką do szyb i taśmą izolacyjną spowodowali przyciągnięcie na stałe dźwignienki drogowych do kierownicy. Nie znają się na mechanice i elektryce, liczą na szczęście. No to właśnie je spotkali. Jak na Złombolu – wiecznie niesiemy pomoc i strasznie to lubię. Golf ma spalony całkowicie włącznik świateł mijania, co potwierdzam po krótkich oględzinach jego zwłok, dlatego po prostu przepinamy im kable w

kostkach żarówek, aby zasilanie z drogowych szło na włókno mijania. Jeden problem z głowy, ale w Afryce drogowe się im zdecydowanie przydadzą i to setki razy. Jak się okazuje - potężne dwa halogeny na zderzaku Golfa nie są do niczego podłączone. Służą wyłącznie za piękną ozdobę. Solidne, chromowane reflektory dalekosiężne – no aż się marzy mieć je sprawne. A tu za atrapę zakłócającą aerodynamikę tak doskonałej konstrukcji jak Volkswagen Golf Drugiej Generacji robią. I jeszcze takie śliczne.



Wysyłamy Litwinów na zakupy do marketu – mają kupić pięć metrów kabla do odkurzacza, nowe żarówki i włącznik do lampki - taki ścienny. Wywiązują się z zadania w kilkanaście minut, a ja z Krzyśkiem konstruujemy im niezbędny kawałek instalacji elektrycznej i podłączamy halogeny. Zatem chłopaki mają światła mijania jak być powinno i halogeny dalekosiężne zamiast świateł drogowych. Metoda Złombolowa, ale działa, i to jak! ([Zobacz film](#))

Powoli przybywa załóg i osób oglądających start. Momentami to nawet jest i mały tłum. W czasie kiedy zajmowaliśmy się Golfem – parking zaczął się intensywnie wypełniać. Spotykamy przypadkiem trochę Polaków, co jest szalenie miłe, a ich miny na widok Żuka i Poloneza Trucka są prze zabawne. Zjawiają się też nasi znajomi z Camp 4x4 którzy przyjechali specjalnie aby nas pożegnać

na starcie tej szalonej imprezy. Wręczają nam wielką polską flagę na plastikowym „drzewcu” - będzie z nami w wielu momentach tej podróży i dumnie załopocze w Bamako - ale to na razie jest jeszcze dla nas tajemnicą. Powiem więcej – wraz z naszymi flagami z auta wróci do właścicieli i stanie się jedną z wielu ozdób ich niesamowitego obiektu off-roadowego.

Dociera też na start Polonez i zaczynamy go malować sprayem w różne ciekawe teksty. Z jednej strony pojawia się napis Grzechotnik, z drugiej „Jedzie z nami Król Julian”, a z tyłu „Follow us to Afrika”. Chłopaki nakleją na niego jeszcze spory napis "Samochód zastępczy" co dokładnie odpowiada rzeczywistości, bo przecież zastąpił ich Tarpana. Po wszystkich zabiegach auto wygląda raczej na pojazd porzucony przez zdegrustowanego właściciela w krzakach nad Wisłą, niż gotowy do morderczej trasy dziewięciu tysięcy kilometrów wóz wyprawowy. Ponadto Polonez, a raczej auto wraz z załogą zyskuje nową nazwę – Grzechotnik (stąd właśnie wspomniany napis). Powstała spontanicznie, od grzechotania różnych rzeczy w samochodzie podczas jazdy. Nic w nim nie jest bowiem ułożone – panuje jeden chaos. Sylwia po krótkim obejrzeniu Poloneza wewnątrz stwierdza, że nie pojechałaby nim nawet po bułki do sklepu i zadowolona pakuje się do Żuka. Tutaj ma jednak przyzwoity komfort.

Polonez to wersja niby pięcioosobowa, ale ze skróconą kabiną. Taki dziwoląg trochę, ale FSO nie takie cuda robiło dla polskich przedsiębiorców. Z tyłu jest tylko coś w rodzaju ławki. Siedzisko jest normalne, od wersji osobowej, ale oparcie to obita materiałem prostokątna decha przykręcona do płaskiej, tylnej ściany kabiny. Robert, zwany Małym, spędzi na tym miejscu prawie całą trasę. Na szczęście jego ksywa potwierdza fakt że jest ciut niższy od nas, więc mieści się tam całkiem nieźle. I tak nikt mu nie zazdrości – wszyscy raczej podziwiają. Ławeczka owa nie daje jednak komfortu snu na każde życzenie – kabina Poloneza jest nieźle zagracona milionem niezbędnych rzeczy i nie posiada szczególnie skutecznego wygłuszenia.



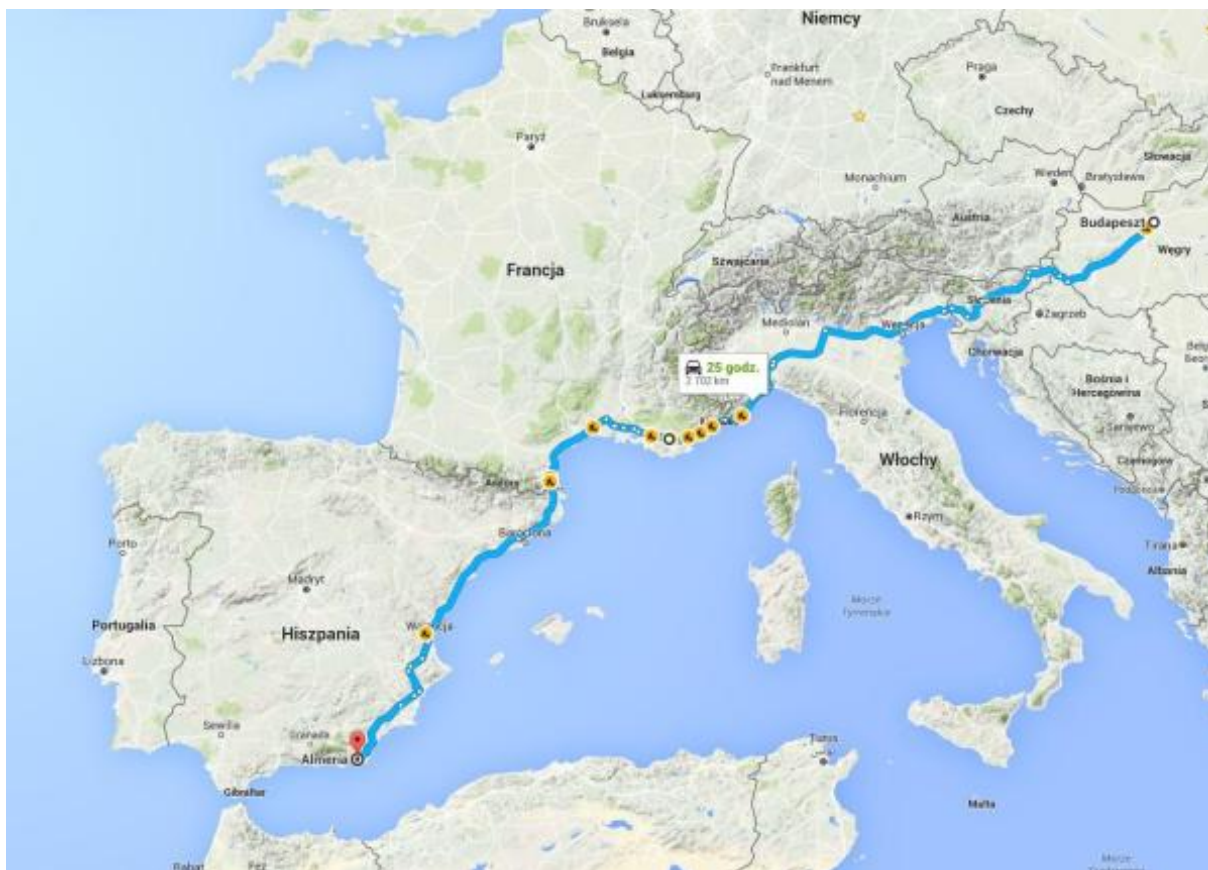
Rozmawiamy też telefonicznie z Marcinem z załogi drugiego Tarpana – definitywnie rezygnują z rajdu. Trudno, tracą poniesione już koszty wyjazdu, ale nie zdążyli przygotować wozu, nie ma więc takiej opcji żeby pojechali autem które jest skrecone byle było, pospinane trytytkami i drutem, bez testów, bez przygotowania. Zatem nici ze wspólnej jazdy na trzy samochody. Szkoda, ale jak wspominałem – plan pierwotny to zazwyczaj nierealne marzenie. W pewnym sensie miejsce Tarpana zajmuje Peugeot 505 Dangel polskiej załogi z którą wspólnie wieziemy dary. Jednak Peugeota nie będziemy mieć stale przy nas – chłopaki jadą w klasie rajdowej i chcą się ścigać, walczyć o punktację. Wycisnąć ze swojego, trzydziestoletniego z górką staruszka ostatnie soki, jeśli tylko będzie taka konieczność. Jest to zdaje się jedyny egzemplarz tej wersji Peugeota w Polsce, jeden z kilkuset wyprodukowanych, a Jędrzej zupełnie się tym nie przejmuje. Z jednej strony bałbym się o wóz, a z drugiej rozumiem go – lepiej mieć auto które daje radę w trasie i sprawia przyjemność, niż gnieje od bezsensownego stania w ogrzewanym garażu. To tylko przedmiot – ma dać radość również z

jazdy, a nie tylko mycia i samego faktu posiadania. Nie raz później spotkamy się z załogą Peugeota na campingach, zamieszkamy razem u celu i w drodze powrotnej też będziemy się kilkakrotnie spotykać. Wspólna zabawa zintegruje nas dość mocno.



Około 14:00 wreszcie rozpoczyna się oficjalna ceremonia startowa. Gapie i zwiedzający zostają delikatnie wyproszeni poza park samochodowy, a my powoli ustawiamy się w alejce, gdzie formuje się kolejka. Najpierw klasa rajdowa, potem podobne do nas czubki z klasy Spirit i na końcu reszta turystów. Każda załoga wjeżdża na rampę i po krótkiej zapowiedzi prowadzącego, salwach konfetti i solidnych słupach ognia, oraz chwili dla prasy - rusza na trasę. Część załóg chce się wykazać czymś zabawnym, często są więc przebrani za różne postacie. My wpadamy z kolei na pomysł przeciągnięcia Krzyśka na rolkach (które specjalnie ze sobą jako zapalony rolnik zabrał) na linie holowniczej za Żukiem przez linię startu. Pomysł okazuje się bardzo oryginalny i powoduje, że zapadamy w pamięć organizatora i innych załóg. Krzysztof z wielką polską flagą bryluje na rolkach, wywija figury i pokazuje solidną klasę sprawnego i doświadczonego rolnika. Słyszymy brawa i z głośników nieco koślawo, ale bardzo sympatycznie wypowiedziane – „Polak, Węgier dwa bratanki”. Dwumetrowe płomienie, salwy

konfetti i teraz to naprawdę już ruszamy do Bamako. Start jest szalenie fajny, a sympatię Węgrów do nas dodatkowo wzmacniają polskie i węgierskie nieduże flagi na dachu Żuka - będą tam przez całą drogę w obie strony. Ciągły wiatr na trasie zje po pół długości każdej z nich. ([Zobacz film](#))



Po przejechaniu linii startu czekamy jeszcze chwilę na Grzechotnika i wspólnie ruszamy w kierunku Austrii. Dowiadujemy się też, że most napędowy z Poloneza został w Polsce rozebrany, sprawdzony, nowe łożyska nałożono na półosie i zablokowano punktowymi spawami. Teraz się nie rozleci. I faktycznie - od tego momentu Polonez już się nie psuje w sposób uniemożliwiający definitywnie jazdę. Za to nie raz spektakularnie coś drobniejszego się w nim rozsypie. Na drugie imię dostanie Biodegradacja... Regularnie coś się w nim zużyje, albo samodzielnie odpadnie, a i sami chłopcy przysporzą mu dodatkowych uszkodzeń. Za to spisze się naprawdę znakomicie.

Węgry przelatujemy całkiem sprawnie, w końcu zbudowali trochę autostrad w ostatnich czasach od wejścia do Unii Europejskiej. Mamy winietę, więc bez stresu pokonujemy kolejne kilometry. Do Austrii docieramy już po zmroku, zjeżdżamy na pierwszą stację benzynową i kupujemy kolejną winietę za 8 euro. Austria chyba jako jeden z ostatnich krajów w Europie wydaje jeszcze winiety w postaci naklejki. Starą trzeba pod groźbą mandatu usunąć. Może być tylko jedna. A my już tą trasą ze trzy razy jechaliśmy i naklejka nieaktualna oczywiście jest na szybie. Trochę pracy nożykiem, zmiana nalepki i ruszamy w kierunku Włoch. Tutaj bez zaskoczenia, drogę znam, jechałem nią już nie raz na Złombole. Ciągłe wygodne autostrady, zero problemów, po drodze trochę gór i tuneli. Luzik. Chcemy najpóźniej wczesnym rankiem minąć Wenecję i kontynuować jazdę w kierunku Genui. Moglibyśmy jechać przez Słowenię, bo trasa austriacka jest nieco dłuższa, ale finalnie szybsza i tańsza. Słoweńska winieta kosztuje bowiem dla Żuka ponad 40 euro. Austriacka jest o trzy czwarte tańsza.

Nadchodzi czas kiedy i Tomek wreszcie po raz pierwszy prowadzi Żuka. Ponieważ miał okazję kiedyś takim autem jeździć - przychodzi mu to z naturalną łatwością. Jak z jazdą na rowerze – jazdy Żukiem się nigdy nie zapomina. Lekkim problemem jest tylko przyzwyczajenie się ponownie do ruchu prawostronnego, ale i to mija. Od tego momentu mamy trzech kierowców (Sylwia też ma prawo jazdy, ale Żuk jest zbyt wymagającą maszyną dla jej organizmu po chorobie, dlatego poza krótką jazdą po dnie wyschniętego jeziora – nie prowadziła Żuka w tej trasie)

16 stycznia

Dalszy ciąg supermaratonu przez Europę. Austria – Włochy – Francja.

Plan opracowany kilka miesięcy temu sprawdza się bez zarzutu. Przygotowałem sobie specjalny arkusz kalkulacyjny w tablecie. Wystarczyło w nim wpisać godzinę startu, a on sam przeliczał o której godzinie, którego dnia powinniśmy mijać kolejne, wybrane na trasie miasta. To były nasze punkty orientacyjne. Dzięki temu wiedziałem czy trzymamy się harmonogramu. Co jakiś czas przełączałem się na rzeczony arkusz i sprawdzałem poprawność obliczeń. Było to krytycznie ważne, jeśli chcieliśmy zdążyć na prom z Almerii do Melilli. Gdybyśmy się nie wyrobili – czekało nas kolejne 400 kilometrów jazdy do Gibraltaru. Mieliśmy tylko 5 godzin zapasu, każda grubsza zwłoka mogła rozłożyć nas na łopatki. To jest rajd, precyzyjne planowanie to podstawa. Oczywiście idealnie jest tylko wtedy kiedy realizacja idzie bez przeszkód, ale muszę przyznać, że mieliśmy szczęście.

Prom z Almerii pływał w tym okresie raz na dobę. Dziwne, ale jak się później okazało - niewiele załóg zdecydowało się skorzystać z tej przeprawy – większość jechała do Gibraltaru. Niepotrzebnie nakładali 400 km w Hiszpanii i później 100 km w Maroko. Prom z Almerii płynie osiem godzin, w nocy, jest to więc idealny czas na odpoczynek i podjęcie następnego dnia jazdy będąc lepiej wypoczętym. Cena za prom praktycznie identyczna jak w Gibraltarze.

Około północy faktycznie osiągamy Włochy, mijamy ukochaną Wenecję, żałuję, ale tym razem nie mamy absolutnie

szansy aby się w niej zagłębić. Podczas planowania rajdu brałem pod uwagę opcję na kilka godzin w niej, ale matematyka brutalnie udowodniła że nic z tego nie będzie. Trudno – wodne miasto będzie musiało poczekać. Zajmuję miejsce za kierownicą. Tomek idzie na tył, miejsce pilota obejmuje Krzysiek. Tak będzie w sumie przez większość jazdy – ja z Krzyśkiem w jednym zespole a Tomek zazwyczaj z Sylwią. Nie jest to sztywny podział, ale przeważnie tak się dobieraliśmy. Przez całe Włochy prowadzę Żuka, mijam Weronę i kieruję się potem autostradą E70 na Genuę. Zaplanowana trasa prowadzi przez południe Francji, do Barcelony i dalej wybrzeżem hiszpańskim. O świcie, kawaleczek za Genuą, oddaję kierownicę Krzyśkowi. Sylwia wskakuje na miejsce pilota, a ja idę do tyłu i po chwili razem z Tomkiem zasypiamy. Prowadziliśmy przez niemal 1000 kilometrów we dwóch. Niestety sen wiąże się z utratą widoków na jednej z najpiękniejszych autostrad Europy – nad Lazurowym Wybrzeżem. Przebiega ona naprzemiennie tunelami i wiaduktami w łańcuchu górskim. Widoki zapierają dech w piersiach. No nic, nie można mieć wszystkiego – jechałem nią już i w dzień i w nocy, trochę tylko żałuję że Tomek to przespał.

Do Francji wjeżdżamy w okolicy godziny 14:00. Przejazd przez Włochy, oprócz bardzo drogiego paliwa przy drogach, pochłoniął dodatkowo ok. 70 euro za autostrady. Nadal ważny jest czas. Absolutnie nie wolno nam zmarnować nawet minuty ponad to co konieczne. Zatrzymujemy się na dłuższy postój na stacji z prysznicami i jedzeniem. Jest wreszcie miłe dla spragnionych wiosny ciał ciepło (to nadal styczeń!), zrzucamy beztrząsowo kurtki i polary, a Tomek z Krzyśkiem zakładają krótkie spodenki, których właściwie nie zdejmą aż do powrotu do Warszawy. Żadna zmiana pogody, żaden wiatr nie zmusi ich do ponownego założenia długich spodni!

Odpoczywamy, szybki prysznic, dzięki czemu regenerujemy nieco siły. Odpoczynek jest cholernie ważny. W uszach ciągle huczy nam dźwięk silnika, czujemy się nim nieco oszołomieni. Chyba nawet Tomek z Krzyśkiem bardziej to odczuwają – ja z Sylwią wiemy czego spodziewać się po jeździe w Żuku. Do tego dochodzi

świadomość, że wreszcie to się dzieje naprawdę. Że naprawdę jedziemy do Afryki. To nie jest takie proste do zaakceptowania. W czasie tej drogi mamy niezły ubaw rozmawiając przez CB z polskimi kierowcami ciężarówek. Kiedy słyszą odpowiedź na standardowe pytanie (jakie zadaje każdy kierowca) – dokąd to śmigacie tym Żuczką? – padamy ze śmiechu. Odpowiedź: Do Afryki – jest dość zaskakująca dla dosłownie każdego pytającego. Niektórzy tracą mowę, inni się śmieją koleżeńsko, spora część zadaje dalsze pytania o silnik, przeróbki itp. Aż wreszcie raz słyszymy coś takiego:

- Kurczę, Żuk to było moje pierwsze auto w karierze zawodowego kierowcy! W życiu bym nie uwierzył że można nim tak daleko zajechać. Ja się nieraz bałem na wybrzeże z Bydgoszczy jechać. Ale go fajnie przerobiliście. Szacun i powodzenia.

Po czym ciężarówka wyprzedziła nas, oddając salut honorowy ze swojego klaksonu, a my poczuliliśmy się tacy dumni i ubawieni.

Odpoczynek wykorzystaliśmy, nadchodzi jednak moment kiedy kończy się przerwa. Krzysiek wsiada za kierownicę i ruszamy w kierunku Hiszpanii. Znowu niekończąca się autostrada. Całe szczęście że nasze organizmy składają się głównie z ekscytacji, bo droga jest bardzo monotonna, ale dajemy radę. Żuk średnio nadaje się do jazdy po nowoczesnych trasach, ze względu na swoją niewielką prędkość przelotową i spory hałas, mimo solidnego wygłuszenia. ([Zobacz film](#))

Francuska autostrada, podobnie jak włoska, co jakiś czas przerywana jest kolejnym punktem poboru opłat. Ich idiotyczne oznakowanie gubi Krzyśka i podjeżdża do niewłaściwej bramki. Za nami staje TIR, tracimy możliwość wycofania. Kierowca ciężarówki orientuje się, że mamy problem i z uśmiechem i pozdrowieniem wycofuje swoją wielką dżdżownicą – a my wzdychamy z podziwu. Mniej więcej w tej właśnie chwili (o czym jeszcze wtedy nie wiedzieliśmy) załoga Peugeota przeżywała jedno z najbardziej dramatycznych momentów swojej podróży. Koło pasowe osadzone na wale korbowym silnika, po prostu się odkręciło i wypadło,

roztrzaskując na drobne kawałki. Piątek, Francja, trzydziestoletnie auto, autostrada. Sami możecie sobie wyobrazić jakie mieli opcje.

Francuzi po godzinach pracy zainteresowani są tylko odpoczynkiem. Wszystko zamknięte na głucho do poniedziałku. Choćby nie wiem co – każdy Francuz powie: nie wiem, nie znam się, odpoczywam. Peugeot unieruchomiony, szanse na dobrą klasyfikację pogrzebane. Dwa dni w plecy. Pech. Ale chłopaki nie z tych co noszą rurki, do tego z krokiem w kolanach i zaraz się poddadzą. Podejmują rękawicę. Nieważne, że wydają kupę kasy na lawetę, nieważne, że swoimi telefonami obdzwanialią pół Francji, zmuszając wypoczywających Francuzów do wysiłku znalezienia koła pasowego do ich auta. W ostateczności ktoś nawet przywiezie takie z Polski. Wszystko, byle ruszyć i pojechać dalej.



W okolicy granicy dojeżdżamy około 21:00 i robimy krótki popas w ostatnim czynnym we Francji McDonaldzie w Perpignan. Długo nie było nam dane raczyć się internetem i kawą, bowiem po 22:00 Francuzi wywiesili białe flagi i musieliśmy się zwijać. Po prostu wystawili nas za drzwi. Zajmuję więc miejsce za kierownicą i wyjeżdżam z Perpignan na hiszpańską Barcelonę.

Dosłownie kilka kilometrów przed granicą, kiedy droga lekko wspina się pod górę, naciskam hamulec. Pedał płynnie i bez oporu wpada w podłogę, nie ma żadnej reakcji na kołach, więc zaczynam natychmiast hamowanie silnikiem. Zatrzymanie nie jest wielkim problemem, prędkość nie była duża, jechaliśmy pod górę a i miejsce bezpieczne, bo to autostrada z pasem awaryjnym. Zjeżdżamy na pobocze, światła awaryjne, Krzysiek w kamizelce odblaskowej zabezpiecza teren postoj trójkątem odblaskowym, a ja badam co jest przyczyną problemu z hamulcami. Sprawa w sumie banalna - odkręcił się jakimś cudem elastyczny przewód hamulcowy od lewego zacisku. Podejrzywałem raczej problemy z prawym, bo to już raz było, a tu taka „miła niespodzianka”.

Niby to tylko chwila pracy, ale wymaga wypakowania kawałka auta aby dostać się do narzędzi. Żuk się nie psuje – nie muszą być na wierzchu, dlatego jadą na najniższej półce, za przyborami kuchennymi i stołem. Biorę odpowiedni klucz, dokręcam solidnie przewód w zacisku hamulcowym, uzupełniam płyn w zbiorniczku, odpowietrzam hamulce przy wydatnej pomocy Tomka i ruszamy dalej. Przy okazji - Francja kosztowała nas kolejne 60 euro za autostrady. Ciężki los podróżnika – w sumie już ponad 140 euro wydaliśmy na autostrady w Europie – za to mielibyśmy tankowanie Żuka raz do pełna i 1400 km jazdy!

17 stycznia

Przedostatni dzień europejskiego supermaratonu. Francja – Hiszpania.

Północ zastaje nas już w Hiszpanii. Dosłownie chwilę po przekroczeniu granicy. Mkniemy doskonałymi ale płatnymi autostradami. Liczy się czas, trudno, zapłacimy, musimy przecież zdążyć na prom. Przynajmniej taki mamy plan w północnej Hiszpanii. Na południu jest więcej darmowych dróg o sensownej prędkości ruchu. Chcemy dojechać najpóźniej do godziny dwudziestej do Almerii, gdzie planujemy wsiąść na odpływający tuż przed północą prom do Melilli. To jeszcze jakieś prawie tysiąc kilometrów. Celowo nie kupowaliśmy biletu przez internet, żeby nie mieć dodatkowego ciśnienia, bowiem w razie nie dotarcia na czas - kasa bezpowrotnie przepada. W tym wypadku cena online za cztery osoby i wysokiego przecież Żuka wynosiła ok. 370 euro.

Kawałek za Barceloną zaczyna kosmicznie wręcz wiać boczny wiatr i mam poważne obawy o utrzymanie auta na drodze. Zastanawiam się nawet czy nie próbować go gdzieś przeczekać, ale boję się, że to będzie strata czasu. Po prostu w tak silnym bocznym wietrze jeszcze w życiu nie jechałem. Nawet w ubiegłym roku w Chorwacji aż tak mocno nie wiało. Czuję jak samochód dosłownie nosi po pasie, na szczęście to autostrada, więc przynajmniej czołowe zderzenie nam nie grozi. Żuk jest niestety bardzo wrażliwy na takie atrakcje i trzeba zredukować znacznie prędkość. Krótki postój na stacji benzynowej. Samo tankowanie stanowi naprawdę duże wyzwanie i jest dość nieprzyjemne z racji bardzo mocnych podmuchów. Obiekt nie oferuje żadnej osłony przed wichurą. Po uzupełnieniu obu zbiorników Tomek zajmuje miejsce za kierownicą. Walczy z wiatrem bardzo dzielnie, na szczęście jakieś 80 km dalej złe wiatrzysko jest już przeszłością. Żuk spokojnie nawija na koła kolejne kilometry.

Powoli szarzeje linia horyzontu i nadchodzący świt odkrywa przed nami głębokie terytorium Hiszpanii. Widoki bardzo piękne, jeszcze nie wiemy że prawie tak samo będzie wyglądało Maroko, które po prostu nas urzeknie. Surowe góry, mało roślinności, praktycznie nie widać drzew, duże, puste przestrzenie. Tak daleko jeszcze w naszych wyprawach nie byliśmy, wkraczamy na terra incognita¹⁶, a przecież nie przejechaliśmy jeszcze nawet jednej piątej obecnej trasy (w jednym kierunku).

Nadchodzi moment w którym Tomek ma dość, kierował prawie 400 km i do tego w naprawdę trudnych, nocnych warunkach. Zjeżdżamy na stację, znowu tankujemy, chwila na rozprostowanie kości i zmianę za kierownicą. Wyspany Krzysiek obejmuje kierownicze stanowisko, Sylwia pomaga jako pilot, a ja z Tomkiem oddajemy się w objęcia Orfeusza z tyłu auta. Podczas nocnej jazdy okazało się, że ubywa nam płynu z chłodnicy - około jednego litra na każde dwieście kilometrów. Nieco mnie to martwi, podejrzewam problem z pompą wody, ale na razie tylko obserwuję cyfrowy odczyt temperatury silnika i uzupełniam stan chłodziwa. Niestety układ chłodzenia i ogrzewania w Żuku jest tak zaprojektowany, że nieduży ubytek płynu wyłącza od razu ogrzewanie, przez co w nocy trochę cierpieliśmy z powodu zimna. Momentami aż szczękaliśmy zębami. Afryki się zachciało. Z drugiej strony - brak ogrzewania to cenna i natychmiast dostarczona informacja o zbliżających się kłopotach z chłodzeniem silnika...

Do [Almerii](#) docieramy wyjątkowo wcześnie – jest dopiero wczesne popołudnie. Około czternastej jesteśmy w porcie. Sporo godzin przed zaplanowanym czasem i bardzo mnie to cieszy. Chwila obliczeń i okazuje się że Żuk ustanowił nowy rekord – średnia prędkość wyniosła 65 km/h – a zakładałem o dziesięć kilometrów niższą w przygotowaniach. Wyliczyłem ją na podstawie pewnego przejazdu na Złombolu, jest więc fajna niespodzianka. Za 305 euro kupujemy bilet. Opłacało się wstrzymać z zakupem internetowym! Oczywiście na wypadek gdyby się okazało, że prom jest pełny/odwołany/zatonął/lub nie zdążyliśmy - mieliśmy plan B -

¹⁶ Łac. Ziemia Nieznana

jazda do Gibraltaru i promowanie krótkim promem stamtąd. Prom z Almerii płynie 8 godzin, a te przez cieśninę Gibraltarską około godzinki. Przy okazji podróży przez Almerię jest krótsza o dobre 500 kilometrów. Zaletą ostatnią jest fakt, że wjeżdża się od razu do „dzikiego” Maroko, a nie do jego bardzo zeuropeizowanej części.



Parking przed terminalem promowym w Almerii

Wjeżdżamy na prawie pusty, olbrzymi parking i wyładujemy do zera zarówno Żuka, jak i Poloneza. Obok nas to samo robią Węgrzy w swoim Mitsubishi L300 (zresztą zaraz się z nimi mocno zaprzyjaźniliśmy). Stoimy i dziwimy się dwóm rzeczom – po pierwsze jak to wszystko tam weszło i jeszcze dało się jechać, a po drugie – jak wsadzić ten majdan z powrotem i do tego z sensem? To naprawdę wielka kupa kartonów, toreb, skrzynek, stolików, krzeseł, namiotów, hamaków, śpiworów i czego tam jeszcze nabraliśmy. Mam nadzieję że na żadnej granicy nie będziemy musieli ładunku wyładowywać do kontroli. Na samą myśl o takiej sytuacji robi mi się słabo. Teraz jednak możemy sobie to wszystko spokojnie ułożyć i zoptymalizować w ten sposób cały transport. Czasu mnóstwo, prom przecież dopiero tuż przed północą.

Decydujemy się też ostatecznie na pozostawienie rozłożonego na stałe łóżka, bo okazało się bardzo wygodne również w dzień. Jazda z tyłu odbywa się w dowolnej pozycji, spać można w każdej chwili – jak komu wygodnie. Odpadnie problem składania – opłacało się jak zwykle nie martwić na zapas. Pod łóżkiem mamy sporą przestrzeń bagażową, ale z racji słabego do niej dostępu – układamy tam głównie dary charytatywne które wieziemy do Mali i część zapasów żywnościowych Grzechotnika. Takich o absurdalnie długim terminie przydatności do spożycia. A właściwie to ten produkt nie psuje się nigdy. Nie musimy przecież codziennie do tego ładunku zaglądać. Po przepakowaniu aut zyskujemy na miejscu, wygodzie i logicznym ułożeniu niezbędnych rzeczy. Chowamy też głęboko odzież wybitnie zimową. Nie będzie nam potrzebna przez jakiś czas. Na wierzchu mamy tylko lekkie kurtki puchowe – te przydadzą się niemal codziennie rano i wieczorem – kiedy słońca nie ma. Wówczas temperatura nie rozpieszcza.

Po zakończeniu wszystkich czynności reorganizacyjnych, aby skrócić czas oczekiwania na promowanie, ruszamy Żukiem na poszukiwanie jedzenia w Almerii. Niestety mamy pecha - trafiamy na czas sjeisty i poza pokręceniem się po malowniczych i wąziutkich uliczkach - nic nie zyskujemy. Wszystko zamknięte na głucho. Rozumiem sjęstę jak są upały, ale tu jest nadal styczeń i temperatura powietrza wynosi ledwie 18-20 stopni Celsjusza. Czym się tak zmęczyli Hiszpanie? Za to Żuk spotyka się z wyrazami uznania ze strony mieszkańców Almerii. Polonez jadący za nami też budzi niemałe emocje. Rajdowe naklejki z numerami powodują sporo komentarzy i spojrzeń lokalnej ludności - w końcu rzadko widzi się takie starożytne i dziwne stalowe rumaki jak nasze i to jeszcze pchające się do Afryki. Samobójcy...

Wracamy do portu, rozkładamy kuchnię i tworzymy szybką obiadokolację z posiadanych w bagażnikach zapasów. Naruszamy żelazną rację, ale w końcu po to ją wieziemy. Uzupełnimy po drugiej stronie morza Śródziemnego, w enklawie. Właśnie na takie chwile jesteśmy przygotowani. Lubię jak przegrywa sytuacja a nie ja, bo jestem gotowy. W tym czasie zjeżdżają się inne auta z naszego rajdu

i tak poznajemy Krystynę, jadącą z Dirkiem w mieszanej polsko-belgijskiej załodze na Toyocie Land Cruiser. Mamy zatem kolejną załogę z polskimi rejestracjami! Jadą w grupie turystycznej, ale trasą dla klasy rajdowej, więc poza biwakami nie będziemy się zbyt często spotykać w trasie (ale jak już się spotkamy to...). Rajdówki mają część trasy na zupełnie innych odcinkach niż klasa turystyczna, bardziej trudne i wymagające napędu 4x4.

Nagle Krzysiek zauważył, że wylewa nam się paliwo z lewego zbiornika. Zrobiło się jakieś zwarcie w sterowaniu zaworami i oto skutek. Pompa tłoczy paliwo z lewego do prawie pełnego, prawego baku. Na szczęście nie ma tu mowy o rozlanych litrach. Bystre oko uratowało sytuację. Musiałem niestety wejść pod auto i odłączyć elektryczne sterowanie zaworami. Taki pech zaraz na początku w sumie podróży. Układ przełączania elektrycznego projektowałem sam, w oparciu o dostępne w handlu elektrozawory i niestety po raz drugi padł. Na Złombolu przestał poprawnie działać pod koniec trasy, a teraz umarł po trzech tysiącach kilometrów. Niestety zastosowane elektrozawory okazały się bardzo zawodne. No cóż – trzeba będzie przełączać ręcznie i tyle. Jedyna niedogodność to konieczność wpełzania pod auto żeby tego dokonać. Zrobię to naprawę dużo razy po drodze i serdecznie znienawidzę... Jeszcze tylko wymieniam filtr powietrza na nowiutki i podłączam na stałe snorkel. Od tej chwili jedziemy z dodatkowym filtrem powietrza.

Około 23:00 rozpoczyna się okrętowanie, przechodzimy pożegnalne kontrole, papierek tu, pieczątkę tam i wjeżdżamy na naprawdę duży prom. Wszystko odbywa się prosto, sprawnie i bez większych problemów. Dla mnie to pierwszy taki rejs w życiu, nie zamierzam więc zbyt szybko iść spać. Ciekawi mnie dosłownie wszystko w zasięgu wzroku i słuchu. Z zainteresowaniem oglądam zamykanie ramp ładunkowych i podziwiam wyladowane po dach (a niektóre razem z dachem) auta marokańskie. Z obserwacji wynika że obywatele tego kraju zwożą do siebie dosłownie wszystko - w jednym z aut widzę nawet kieliszki do wina wciśnięte między inne rzeczy. Tak po prostu luźno wrzucone, bez żadnego zabezpieczenia. Inny jest tak obciążony, że właściciel podłożył mu pod hak

holowniczy lewarek i uniósł na nim lekko auto – aby podczas kołysania statku nie pracowało zawieszenie tak przesadnie obciążonego auta. A lewarek do owego haka przypiął łańcuchem z kłódką. No bo przecież ktoś mógłby ukraść. Auta wyglądają jakby brały udział w zapakowaniu do nich całego, kompletnego mieszkania. I to na czas.

Załoga Poloneza jako bardziej zmęczona (odczuli co to jest brak wygodnego łóżka w aucie i spali przez całą Europę w warunkach dramatycznie niewygodnych) wykupuje dodatkową kabinę i znika, a my we czwórkę spokojnie jemy, zwiedzamy prom, rozmawiamy z Węgrami przy buteleczce preparatu bakteriobójczego i zasypiamy na siedząco. Tymczasem prom gładko i szybko przecina dość wzburzone wody morza Śródziemnego. I nawet nie mamy żadnych sensacji żołądkowych – prawdziwe z nas wilki morskie.

18 stycznia

Ostatni dzień supermaratonu. Hiszpania - Maroko.

Dystans do pokonania – 415 km. Z Melilli do Mideltu

Jeszcze ciemno, jeszcze na promie. Czas lądowania zbliża się wielkimi krokami, ale nadal panuje ciemna noc. Kiedy z naszych obliczeń wynika że już prawie powinniśmy widzieć Afrykę – wychodzimy na pokład. Wieje nieziemsko, po prostu łeb chce urwać, jest bardzo zimno. Dobrze, że przytomnie zabraliśmy ze sobą z auta cieplejsze ubrania. W czasie rejsu pokład samochodowy jest niedostępny, dlatego trzeba dobrze przewidzieć co będzie potrzebne na pokładzie promu i wziąć to z wozu. Inaczej przez prawie osiem godzin będziemy cierpieć. Staramy się nieco zabezpieczyć przed wiejącym wiatrem, szukając naturalnych osłon na pokładzie. Próbujemy wypatrzyć brzeg Afryki, w końcu to jest ta historyczna chwila, jesteście odkrywcami, zwiadowcami cywilizacji białych ludzi – zaraz ujrzymy ląd czarnych ludzi po raz pierwszy w życiu. Jeszcze kompletnie nie wiemy jaka Ona będzie. Czy nam się naprawdę spodoba? A może znienawidzimy ją od pierwszego dnia? Teraz widzimy jedynie trochę światełek na „horyzoncie” czy też domniemanym brzegu i nic poza tym. Mały chwilę myśli i nagle wypala:

- Aha, więc to dlatego nazywają Afrykę „czarnym lądem”.

Nie sposób się z nim nie zgodzić...

Dzisiaj mamy dotrzeć do marokańskiego Mideltu i to jeszcze przed północą. Daleko nie jest – jakieś 400 kilometrów. Tam kończy się etap zwany supermaratonem. Następnego dnia startujemy w

pierwszym odcinku afrykańskim. Z promu zjeżdżamy o 8:00 czasu lokalnego (o godzinę cofnięty względem polskiego czasu zimą, wszystkie czasy będę podawał w lokalnym). Prom cumuje spokojnie w porcie, my tymczasem siedzimy już w Żuku i czekamy na otwarcie rampy wyjazdowej. Mijają minuty, nic się nie dzieje i nagle świdrujący uszy dźwięk. To syrena ostrzegawcza. W pierwszej sekundzie współczuję pracownikom na promie – słuchanie tego każdorazowo musi powodować fizyczny ból. Rozglądam się i widzę że wszyscy oni mają nauszники ochronne. Cwana ekipa. Wreszcie rampa zaczyna się opuszczać, przeraźliwa syrena milknie tak samo nagle jak się włączyła. Silniki wszystkich aut odpalone od kilku minut, w powietrzu unosi się już mocno duszący zapach spalin. Ruszamy powoli i zjeżdżamy jako chyba trzecie auto na ląd. Koła Żuka po raz pierwszy dotykają afrykańskiej ziemi. I pomyśleć że jeszcze dwa lata temu woził pieczarki pod Poznaniem. Dziś podbija Afrykę!

Szybka kontrola dokumentów, bez czepiania i zaglądania do bagażników, bo jesteśmy w dalszym ciągu w Unii Europejskiej, a do tego w Hiszpanii - [Melilla](#) to bowiem hiszpańska enklawa na terenie Maroko (drugim takim miejscem jest Ceuta). Zaszłość po czasach kiedy to spory kawał północno-zachodniej Afryki należał do Hiszpanów. Do dziś pozostawili sobie takie dwie nieduże enklawy. Rząd Marokański co prawda coś tam co jakiś czas mamrocze o zwrocie ziemi, ale kto by się tym przejmował. Saharą Zachodnią i jej okupacją przez Maroko też nikt się nie przejmuje.

Robimy szybkie i ostatnie w europejskiej cywilizacji zakupy w markecie, trzeba uzupełnić naruszoną żelazną rację, zrobić zapas bekonu i hiszpańskich oliwek marynowanych. Kupujemy też sporo czosnku, mimo że Krzysiek go nienawidzi, to Sylwia przemycza czosnek w potrawach tak, że zbytnio tego nie zauważa. Tankujemy jeszcze dość tanie paliwo do Poloneza (prawa enklawy – nie ma VAT) i jedziemy na przejście graniczne do [Nadoru](#). Tam czeka na nas nieznane – prawdziwa Afryka. Niby już jesteśmy na jej ziemi ale przez europejskość Melilli tego nie odczuwamy aż tak wyraźnie. Chcemy i jesteśmy bardzo głodni doznań. Pożądamy emocji,

widoków. Chcemy być jak Tomek Wilmowski¹⁷ – odkryć swoją Afrykę. Po to tu przecież jechaliśmy. Teraz naprawdę przygoda się zaczyna!

Kolejka na granicy jest kosmiczna, ale jak się okazuje - mamy wjechać na otwarty dla nas specjalnie pas, co czynimy szybko i sprawnie. Później już bez oporów będziemy na siłę pakować się w różne kolejki, byle bliżej celu. Wychowani w nowoczesnym świecie swobodnego przemieszczania się i otwartości – takie przejście graniczne widzimy po raz pierwszy. Nagle odkrywamy, że właściwie skoro to nam zależy żeby tam wjechać, to ONI mogą zajrzeć nam nawet w dupy, skoro tego zechcą. Że to takie kontrole graniczne, o jakich opowiadali mi rodzice podczas podróży na wschód Europy w latach 80-tych XX wieku. Że jesteśmy w miejscu gdzie współczesny europejski takt, kultura i szacunek dla drugiego człowieka tak do końca nie obowiązują. Że nasz wjazd do tego kraju zależy zasadniczo od widzimisie jakiegoś pogranicznika z kawałkiem nadanej władzy. Niesamowite uczucie po prostu. No ale skoro już tyle przejechaliśmy – to atakujemy...

Hiszpańscy pogranicznicy rzucają okiem w nasze unijne paszporty, rajdowe wozy są dla nich pewnym urozmaicheniem codziennej rutyny. Ile można patrzeć na Mercedesy i Renaulty wyładowane po dach, wyjeżdżające z Melilli? Za to kolorowe auta z rajdu budzą zainteresowanie i są pewnym wyłomem w codzienności. Bez problemów i obojętnie raczej wypuszczają nas na pożarcie przez marokańskie służby:

- Jedźcie głupcy, sami nie wiecie w co się pchacie. Zobaczycie jak wygląda dzicz. Nie będziemy się nad Wami znęcać, jedźcie sobie. Pogadamy dopiero jak będziecie wracać – zdają się mówić ich twarze.

Wjeżdżamy na pas ziemi niczyjej, długi może na 150 metrów i zaczynamy mocno się dziwić wszystkiemu co widzimy. Dosłownie kłębi się armia "mrówek" noszących wszystko, a do tego w każdym kierunku - to najczęściej mocno objuczone tobołami kobiety. Do

¹⁷ Bohater książek podróżniczych dla młodzieży napisanych przez Alfreda Szklarskiego

tego pasy ruchu wyznaczone solidnymi betonowymi murkami typu „t-wall”, dobrze znanymi z baz wojskowych, przez które co jakiś czas ktoś skacze i próbuje uciekać, ale chyba nikomu nie udało się to z sukcesem. Widzimy ludzi pracowicie przenoszących samochód w kawałkach do Maroko, a potem z powrotem. Dosłownie niosą koło za kołem, siedzenia, tylną półkę, itd. Dopiero później zrozumiemy o co chodziło - otóż zarejestrowane w Maroko auto może wjechać/wyjechać z kraju tylko w kompletnym, fabrycznym wyposażeniu. Takie są lokalne przepisy. Na promie widzieliśmy marokańskie samochody zapakowane czymkolwiek w niewyobrażalny wręcz sposób. Auto takie przekracza bez problemu posterunki hiszpańskie, na ziemi niczyjej jest błyskawicznie opróżniane przez "mrówki", które przenoszą ładunek przez marokańską granicę po kawałku i uzupełniane o tylną kanapę, półkę, koło zapasowe i co tam jeszcze z niego wyjęto w celu zwiększenia ładowności. Następnie już bez problemu przekracza posterunki marokańskie i to po pasie „Nic do oczenia”. I mówi się że "Polak potrafi". No cóż - Marokańczyk mu spokojnie dorównuje...

Wiemy że potrzebujemy specjalne formularze, które musimy pracowicie wypełnić. Osobne dla każdego pasażera i osobne (tym razem w trzech kopiach) dla naszego Żuka. Zdobycie ich nie jest takie proste. Na przejściu panuje chaos do kwadratu, różni ludzie próbują nam te kwity sprzedać (różna jakość kserówek), ale grzecznie odmawiamy – w końcu to marokańskie przepisy i zasady, więc musimy dostać to za darmo od pograniczników. Tak podpowiada przecież logika. Jak je wypełnić na szczęście wiemy sami. Wreszcie od jednego z urzędników udaje się wydębic to co jest potrzebne, wpisać co potrzeba w odpowiednie rubryki, obejść kilka okienek i budek, gdzie ważni panowie i panie przybijają pieczęcie, wpisują nasze dane do systemów komputerowych i wielkich ksiąg. Każde z nas dostaje marokański PESEL, czyli specjalny numer CIN. Jest on niezbędny dla obcokrajowca przy meldunku w hotelach i różnych innych codziennych sprawach w Maroko. Jest on z tego co wiem nadawany raz na całe życie – przy kolejnej wizycie w Maroko posługujemy się tym nadanym po raz pierwszy kodem. Dzięki niemu marokańskie służby doskonale

wiedzą gdzie i kiedy dany turysta się pojawił na terenie kraju. Taka analogowa lokalizacja. Marokańczycy uważnie pilnują gdzie obcokrajowcy się pętają – bardzo zależy im na trzymaniu dziennikarzy z daleka od Sahary Zachodniej i związanych z nią niezbyt wygodnych kwestii. To ich poważny problem. Dobrze o tym wiemy, dlatego każde z nas wpisało jakieś proste zawody – kierowca, mechanik, elektryk itp.

Rejestrujemy jeszcze Żuka i Poloneza w tutejszym systemie celnym, abyśmy nie mogli ich sprzedać na terenie Maroko. Do tego służy specjalny kwit w trzech egzemplarzach. Jedną kopię od razu zabierają na granicy, my dostajemy dwie pozostałe. Kolejna zostanie zabrana dopiero przy wyjeździe z kraju i lepiej jej nie zgubić. Komputery, system i inne cuda owszem, ale papier musi być. Ostatnia zostaje dla nas na pamiątkę. Na deser musimy jeszcze uiścić niedużą łapóweczkę w kwocie 2 euro panu urzędnikowi który znacząco przyspieszył procedury i zbliżamy się wreszcie do ostatniej bramki dzielącej nas od terytorium Maroko. Wprawdzie planowałem przekroczenie granicy bez tego rodzaju zabiegów, ale przyznam, że byłem totalnie zaskoczony kiedy okazało się że moim fixerem¹⁸ był oficer po cywilnemu. Przeprowadził całą procedurę bardzo sprawnie, stąd miałem wrażenie, że skoro jest on przedstawicielem władzy to robi to w ramach swoich obowiązków. Ależ byłem jeszcze wtedy naiwny. Po prostu idiota. Koleś zrobił nas jak małe dzieci. Wszystko szybko i sprawnie, ale zapłać po wszystkim. Geniusz. No nic, tylko 2 euro...

No i kiedy to wszystko już było za nami i mieliśmy wjechać na terytorium Maroka – pojawił się nadgorliwy policjant zainteresowany tym czy mamy papierowe mapy Maroko. Musiał się bardzo nudzić w pracy. Nie znając jeszcze lokalnych uwarunkowań, zasad i zwyczajów - przyznajemy się do faktu ich posiadania i to jest nasz błąd. Wpadamy w pułapkę i nie wiemy do końca czy chodzi o kolejną łapówkę czy też policjant naprawdę jest tak przejęty swoją rolą. Tracimy 20 minut na oglądanie naszych map

¹⁸ Ang. Fix – załatwić, naprawić. Fixer – potocznie człowiek od załatwiania wszystkiego co niezbędne na granicy. Są ich całe hordy.

przez policjanta i tłumaczenie mu, że wierzymy bezgranicznie w to że Sahara Zachodnia to pradawna część Maroko, wręcz ziemia ojców, a może nawet matek, wujów i bratanków, ale jest przedstawiona na mapie z boku, bo ma inną skalę. Ten upiera się, że powinna być dorysowana pod Maroko (ale wówczas ta płachta miałaby rozmiar boiska do squasha). Na szczęście trafia się drugi policjant, mądrzejszy i uniemożliwia koledze skonfiskowanie nam naszej mapy. Mamy jechać i dobrze się bawić. Dziękujemy więc i ruszamy. Całe szczęście że nie interesowały ich nasze pliki cyfrowe, bo na radzieckich mapach które mieliśmy w tablecie chyba nawet jeszcze terytorium Sahary Zachodniej było hiszpańską kolonią.



Nic wtedy jeszcze o Saharze Zachodniej i jej nielegalnej okupacji przez Maroko nie wiedzieliśmy. Zresztą samo słowo „okupacja” wyklucza legalność takich działań. Nie mieliśmy wówczas pojęcia, że Sahara Zachodnia to ostatnie państwo postkolonialnej Afryki, które nigdy nie odzyskało wolności i

niepodległości. Mało tego – Maroko dopuszczało się zbrodni wojennych walcząc z partyzantką Saharyjską, której zresztą nie uznawało za regularną armię przeciwnika i nie przestrzegało konwencji międzynarodowych o prowadzeniu działań wojennych. Do dziś dzieją się tam rzeczy niehumanitarne i urągające wszelkim zasadom humanitaryzmu. A o wszystkim wie, ale woli udawać że zupełnie nie ma pojęcia – cały świat z ONZ na czele.

Kraje europejskie po prostu bezczelnie okradają Saharyjczyków z ich bogactw naturalnych, w tym również z ryb oceanicznych. Marokański rząd to przykrywką dla takiego działania – w razie czego odpowiedź brzmi – kupujemy od Maroko. Wszystkim taka sytuacja jest na rękę. Maroko corocznie dotowane jest przez Unię Europejską jako kraj, który poprawia standardy demokratyczne, prawa człowieka i takie tam górnołotne duperele dla uspokojenia sumień możnych władców tego świata. Jeżeli kogoś z Was zainteresowała historia Sahary Zachodniej to polecam książkę Bartka Sabeli „Wszystkie ziarna piasku”. Ona najlepiej wytłumaczy Wam z jakim skurwysyństwem mamy do czynienia i nic o nim nie wiemy... Dziś, po powrocie z wyprawy – traktuję Saharę Zachodnią jako odrębny kraj jaki odwiedziłem. To nie jest prowincja marokańska. Ja uznałem niepodległość tego kraju i ją szanuję. Dlatego też w tekście wyraźnie podkreślam nasz pobyt na terytorium Sahary Zachodniej.

W Nadorze mamy jeszcze dwa zadania do zrealizowania - po pierwsze wymienić walutę na dirhamy (w tekście będę posługiwał się określeniem tiurliki, bez względu na kraj w którym jesteśmy - takie określenie lokalnych walut dla wygody) i kupić karty SIM do internetu. Pierwsze zadanie to błahostka - Krzysiek wyrusza pieszo na zwiady i dość szybko lokalizuje kantor. Wymienia sporą pulę euro i zgłasza, że salon Maroc Telecom jest obok. Podjeżdżamy, miła pani w lot łapie czego chcemy i rozpoczyna procedurę sprzedaży, aktywacji, kserowania paszportu na stronie z numerem CIN. Sama karta to ok. 4 euro a 4 gigabajty internetu ważne miesiąc kosztują 10 euro. Załatwia nam to temat dostępu do globalnej sieci podczas jazdy w obie strony. Kupujemy dwie karty,

załoga Poloneza też zaopatruje się w dobrodziejstwo nowoczesności. Niestety procedura jest bardzo powolna, ponadto okazuje się, że trzeba ręcznie konfigurować APN, ale wszystko szczęśliwie się udaje. Z tym że jest już godzina prawie 15:00 a nas czeka jeszcze jakieś 400 km do Mideltu. No to ruszamy...

Podróż przez marokański interior okazuje się bardzo ciekawa. Interesuje nas dosłownie wszystko. Drogi równe, raczej bez dziur, poza sporymi szczelinami przy wjazdach na mosty. Jedzie się bardzo przyzwoicie i od razu podziwiamy dziką część kraju. Autostrada skończyła się jakoś po około 100 kilometrach i zjechaliśmy na klasyczną jednojezdniówkę. Tak będzie już zawsze, przez kolejne tysiące kilometrów, dopóki nie zbliżymy się w drodze powrotnej do stolicy Maroko. Poza krótkimi odcinkami dwupasmówek w okolicach dużych miast – wszędzie czeka nas pojedyncza wstążka drogi. Za to zazwyczaj zupełnie prostej, z rzadka tylko pojawi się możliwość skrócenia kierownicy o więcej niż kilka stopni.

Zatrzymujemy się na poboczu aby zrobić szybki obiad i odkrywamy na własnej skórze to o czym nie tak dawno tylko czytaliśmy - budzimy duże zainteresowanie. Jesteśmy ciekawostką lokalną. Jak spod ziemi wyrastają bacznie nas obserwujący ludzie i dzieci. Trochę to dziwne, nie próbują podejść zbyt blisko, jeden odważa się odezwać i po chwili rozmowy znika. Na razie nie bardzo wiemy co o takim zachowaniu myśleć, jest to dla nas spore zaskoczenie (mimo iż mieliśmy świadomość, że tego typu zachowania zobaczymy).

Kończąc posiłek widzimy autolawetę wiozącą rajdową terenówkę. To chyba pierwsza maszyna z rajdu, która odpadła definitywnie na afrykańskim terytorium. Z tego co się później dowiedzieliśmy – ukrećili półoś. Kończymy jedzenie, sprzątamy, a potem ruszamy i jedziemy w głąb kraju. Droga trochę się nam już dłuży, chcielibyśmy odpocząć, ale trzeba odpokutować zmarudzone rano w Nadorze godziny. Zaczyna się powoli ściemniać. Roadbook¹⁹

¹⁹ Ang. Dosłownie - Książka drogi. Tutaj w znaczeniu książka rajdu, opisująca zasady i podająca niezbędne informacje o trasie. Kompendium wiedzy dla każdej załogi.

rajdowy wyraźnie ostrzega aby nie jeździć po zmroku, nie mamy jednak innego wyjścia. Już od pierwszego dnia na nowym kontynencie łamiemy to zalecenie. Tak będzie zresztą na całej trasie. Nauczymy się tak dobrze jeździć i nawigować po ciemku, że już nigdy nie uwierzymy w taki zapis.



Ciśniemy ile się da, na szczęście asfalt całkiem zacny, z wyjątkiem wszelkich mostków i wiaduktów. Błyskawicznie nauczyliśmy się zwalniać przed nimi niemal do zera – poprzeczna szczelina dylatacyjna w drodze działa jak najlepszy „leżący policjant”. Nieuwaga to huk zawieszenia, jęk traktowanych brutalnie opon i soczysta „kurwa” z ust kierowcy a nieraz i całej załogi chórem.

Fascynujące okazują się lokalne ciężarówki. Zazwyczaj to maszyny ze stajni Isuzu, zupełnie prawie nie znanej w naszej części Europy. W pewnym sensie przypominają hinduskie i pakistańskie, bogato zdobione maszyny. Widać że kierowcy kochają swoje wozy bo mają mnóstwo ozdób, w tym szalenie wymyślne tylne światła. Składają się one często z sześciu identycznych lamp, po trzy na

stronę. W momencie naciśnięcia hamulca zapala się mrugająca szachownica, albo inny fikuśny układ. Zazwyczaj mijamy i wyprzedzamy bardzo podobne do siebie ciężarówki – z płaskim czołem, ale absurdalnie wysuniętym do przodu zderzakiem.

Okolo dziewiętnastej definitywnie zachodzi słońce, robi się całkiem ciemno, zjeżdżamy na tankowanie, dolanie wody do chłodnicy i krótką przerwę. Postanawiam jednak przy okazji załatwić problem wycieku płynu z układu chłodzenia. Tak dłużej być nie może. Nie dość że znowu jest zimno w aucie, to mam dość jednak obserwacji i myślenia o problemie. Uzyskałem już pewność że z pompą wody wszystko jest ok, wyraźnie bowiem widać lekkie pocenie się chłodnicy od przodu. Ze skrzynki żywnościowej wydaję pyszną musztardę Kamisa i łyżkę stołową. Otwieram maskę, korek chłodnicy i aplikuję cztery solidne łychy musztardy do środka. Uzupełniam stan wody i na oczach pana z obsługi oblizuję łyżkę ze smakiem. Później żałowałem, że nie oblizyłem na jego oczach również bagnetu od oleju. Był tak fajnie zdziwiony...

Po dwudziestu kilometrach i ponownym rozgrzaniu auta - musztarda zaczyna działać. Układ sam się uszczelnia, utrzymuje ciśnienie i wreszcie mamy ogrzewanie kabiny! Jest super a musztarda wytrzyma w sumie 13 000 kilometrów. Recepta stosowania dla potomności – na silniki do 2 litrów – 3 łyżki musztardy, silniki do 4 litrów – 4 łyżki, powyżej 4 litrów – 8 łyżek. Białko w musztardzie się ścina, tworząc barierę dla wycieku. Proste i skuteczne.

Jedziemy, ale jest już ciemno jak u murzyna w dupie. Tutaj, w Afryce, to żartobliwe powiedzenie ma nagle drugi, głęboki sens i szalenie nas bawi. Nie ma w nim nic rasistowskiego, od tego jesteśmy bardzo dalecy, po prostu jest nagle takie „świeże”.

Droga po której jedziemy jest wąska, jednakże przyzwyczajona. Prosta, pusta, można pędzić przed siebie. Jako, że ruchu praktycznie zero – odpalamy LEDbar na dachu – potężną listwę złożoną z kilkadziesiątu superjasnych diód LED, z których część świeci daleko i wąsko, a część blisko i szeroko – maksymalnie

oświetlając teren przed autem. Po prostu staje się widno jak w dzień. Testowaliśmy ją już na autostradach w Europie, ale na krótko, bo ciągle coś z przeciwka jechało. Tutaj nie ma tego problemu, ruch właściwie znikomy. Z takim światłem można jechać bez obaw o dziury i inne atrakcje. Kiedy z naprzeciwka nadjeżdża auto – na chwilę go gasimy i to sporo zanim wejdzie w zasięg. Zdarza się jednak, że kierowca radośnie jedzie na swoich światłach drogowych i nie reaguje na nasze uprzejme błysnięcia światłami z prośbą o zmianę na mijania. Jeden krótki strzał z dachowego LEDbara działa jednak niezawodnie i skutecznie wymusza wyłączenie oślepiającego nas oświetlenia. Niszcząca psychikę przeciwnika moc promieni świetlnych z dachu Żuka. Jak w Sokole Millenium prawie.

Godzina 23:00 - osiągamy Midelt docierając do wskazanego w roadbooku hotelu. Dokładnie w tym momencie oficjalnie kończymy supermaraton, mieszcząc się w wyznaczonym przez organizatora terminie, na godzinę przed jego upływem. Nie ma to dla nas większego znaczenia, bo nie jedziemy przecież w klasie rajdowej, ale symbolicznie pewną jednak wagę posiada. Żuk bowiem pokonał 3700 kilometrów w jednym, absurdalnie długim skoku. Zrobił o 1200 km więcej, w czasie o jeden dzień krótszym, niż wynosi zwykły dystans Złombola. To powód do dumy – nikt poza nami nigdy tego nie dokonał na takiej maszynie! Mamy pierwszy poważny wyczyn. Jeszcze kilka takich sukcesów przed nami w tej wyprawie. I pomyśleć, że na pierwszym Złombolu skok do Wenecji z Katowic (1100 km) wydawał mi się całkowicie absurdalny jak na jeden dzień. Wręcz bałem się że to może zabić maszynę.

Hotel z zewnątrz wygląda bajkowo – jest bardzo marokańsko i okazale. Czujemy, że to już nie Europa, że mamy namacalną egzotykę jak w Baśniach z Tysiąca i Jednej Nocy (tak, wiemy że to nie ten teren). Widzimy Krystynę i Dirka, nigdzie jednak nie dostrzegamy załogi Attention Dangel – wtedy jeszcze nie wiedzieliśmy o ich poważnej awarii we Francji. Hotel nie jest niestety niedrogim i zacnym obiektem noclegowym, jakiego można by się w tańszym przeciwieństwie niż większość Europy Maroko. Roadbook

podaje cenę około 30 euro od osoby – co wydaje się nam zdecydowaną przesadą. Wypuszczony do walki o cenę Krzysiek atakuje najpierw recepcjonistę, a potem managera i ostro negocjuje. W czasie całej naszej podróży, jeszcze nie raz będzie miał okazję się wykazać jako najlepszy negocjator na świecie, a jest w tym naprawdę świetny. Z 30 euro bez śniadania robi się 16 euro ze śniadaniem. W końcu jest nas siedem osób, więc pozycja do wypracowania porozumienia bardzo dobra, a w Midelcie hoteli nie brakuje. Warto było przeczekać te dwadzieścia minut skomplikowanych negocjacji. Cena wyszła jak w hotelu w Budapeszcie.

Rozlokowujemy się w największym „salonie” jaki w życiu swoim w hotelu widziałem. Składa się z trzech połączonych łukami pokoi, dwóch łazienek i ma siedem podwójnych, małżeńskich łóżek. Materace są prawdopodobnie wypełnione pustynnym piaskiem, tak przynajmniej podejrzewamy po ich twardości sądząc. Krótki bankiet, połączony z delikatną dezynfekcją organizmów i idziemy spać. Rano zaczynamy pierwszy afrykański etap.

Koordynaty noclegu: [32.681691, -4.713330](#)

Hotel Kasbat Asmaa na wjeździe do Mideltu.

19 stycznia

Dystans do pokonania 260 km. Maroko.

Z Mideltu do Merzougi.

Hotel okazał się bardzo przyzwoity, sen na piaskowych materacach całkiem zaś miły. Budzimy się, bo Afryka przecież czekać na nas nie będzie. Powtórny prysznic z ciepłą wodą jest luksusem po trzech dobach w aucie i skwapliwie, bez ociągania z niego korzystamy. Odświeżeni i wypoczęci atakujemy śniadanie w systemie szwedzkiego stołu (a właściwie to marokański stół).



Hotel w Midelcie

Nieco nas ono zaskakuje - to pierwszy kontakt z pysznym, marokańskim chlebem. Ma postać dość pulchnych placków, są wersje słodkie i bardziej „wytrawne”. Zajadamy się nim, pożerając kolejne "kanapki" z owocami i serkami. Wstaliśmy dość późno, zbieramy więc nasze rzeczy i szykujemy się do wyjazdu. Trzeba przenieść wszystkie bambetle z pokoju, zapakować auto, upewnić się, że wszystko jest ok. Na parkingu po raz pierwszy widzimy afrykańskie psy. W tym klimacie i religii nie mają szczególnie łatwego życia. Widziałem to już wcześniej w Iraku czy Albanii. Nikt nie traktuje ich jako przyjaciela i pomocnika człowieka. Raczej to po prostu zwierzę nieczyste jak świnia. Szczeniaki są przesłodkie, aż chciałoby się je ze sobą zabrać, ale musimy myśleć logicznie i trzeźwo. Psiaki głaszczemy, tarmosimy ich futerka, karmimy małe brzuszki i ruszamy w drogę. Strasznie nam ich żal.

Niby dystans dzisiaj krótki, ale już wiemy, że drogi w marokańskim interiorze to nie europejskie autostrady. Po raz pierwszy widzimy takie dzikie nieco Maroko w dzień, od samego rana. Nie możemy sobie po prostu odmówić i co kilkanaście kilometrów zatrzymujemy się w wielu miejscach, podziwiamy widoki, robimy zdjęcia, słowem – wakacje, tylko że w styczniu. Zachowujemy się jakby nigdzie nam się nie spieszyło, ale to tylko pozory bo zegar nieubłaganie tyka. Wiem o tym i pilnuję harmonogramu i załogi. Bezlitośnie poganiam jeśli trzeba. O spanie jesteśmy spokojni, jeszcze w Polsce zarezerwowaliśmy na dziś nieduży hotelik w [Hasilabied](#) (zaraz obok Merzougi).

Nadal nie zdajemy sobie do końca sprawy z tego jak wielkim kontynentem jest Afryka. Nasze umysły jeszcze nie ogarniają olbrzymich przestrzeni jakie mamy przemierzyć. Nie umiemy sobie wyobrazić odległości i rozpiętości terenu. Teoretycznie przygotowaliśmy się świetnie – wiemy i cały czas pamiętamy że Google Maps „kłamie” i nie pokazuje właściwych rozmiarów poszczególnych kontynentów, a jedynie ich uproszczony obraz. Europa (z wyłączeniem części wschodniej) ma w rzeczywistości jakieś pięć milionów kilometrów kwadratowych. Dostępnych ot tak, bez wizy. Wsiadamy, jedziemy, granic przecież nie ma.

Powierzchnia Afryki to 30 milionów kilometrów kwadratowych! Jest sześć razy większa! A tymczasem w Google Maps – jak się spojrzy – różnica wydaje się góra trzykrotna. Samo Maroko z Saharą Zachodnią jest dwa razy większe od Polski, a Mali cztery razy! To nadal nie mieści nam się w głowach. Nie raz jeszcze będziemy zaskoczeni ogromem, odległościami, czasem potrzebnym na pokonanie poszczególnych odcinków.

Jedziemy więc do celu, po drodze zahaczamy nieduży bazarek w kolejnym miasteczku gdzie budzimy niedużą sensację. Robimy jeszcze jakieś zakupy, rozmowa z kimś przygodnym kogo interesują nasze auta i wyprawa – jak to? Po co? Skąd i dokąd Allah prowadzi? Używamy angielskiego, niemieckiego (o dziwo dość tu znany) i szczątków francuskiego którymi dysponujemy. Ale mimo tego nie ma problemów z porozumieniem się. Jak brakuje słów to są gesty i piach pod nogami w którym można coś narysować. Utwierdzamy się też w przekonaniu, że w Afryce nigdzie i nigdy nie jesteś sam. Gdziekolwiek się zatrzymasz, mimo, że wydaje się że pusto wokół zupełnie - zaraz ktoś do Ciebie podejdzie. Nie wiemy jak to działa, ale tak jest. Na największym pustkowiu, gdzie przekonani jesteśmy, że w okolicy żywej duszy brak – spod ziemi wyjdą ludzie. To wielka tajemnica Afryki, której nikt jeszcze nie zbadał dogłębnie. My też sromotnie przegraliśmy próbując odkryć jak to się dzieje...

Przez nieuwagę mamy poważny problem. Krzysiek ruszając nie spuścił do końca ręcznego hamulca, a szczęki w tylnych bębnach ustawione są dość ciasno. Skutkiem jest przypalenie cylinderka hamulcowego i wyciek płynu. Kiedy to zauważyliśmy – było już za późno. Krzysiek wykonał kilka jazd Żukiem żeby schłodzić bęben hamulcowy, a ja siedząc na krawężniku zastanawiałem się co z tym zrobić. Miałem do wyboru – wymienić cylinderek, lub odciąć od układu hamulcowego tylne prawe koło. Mogłem też nic nie robić, jeśli okaże się, że po ostudzeniu płyn nie wycieka a hamulce się nie zapowietrzają. Tak też się na szczęście stało. Fart.

Degustujemy po raz pierwszy prawdziwe daktyle – takie hodowane w oazie przy drodze i kupione na przydrożnym straganie.

Są bardzo słodkie, pyszne po prostu. Mandarynki także budzą nasz zachwyty i zostają obowiązkową pozycją w Żukowym menu. Do końca drogi zjemy ich ponad pięćdziesiąt kilogramów. O dwudziestu niemal kilogramach orzeszków ziemnych w kilku wersjach smakowych nie wspominam.

Klasycznym naszym pożywieniem staje się też marokański chleb w postaci placków. Kosztuje grosze, dostępny wszędzie, w wersji słodkiej również. Placek rozrywa się na kilka trójkątnych kawałków, te z kolei rozdzielamy i smarujemy wewnątrz Nutellą. Jak mamy banany – dokładamy po kilka plasterków. Niebo w gębie. Przepis w prezencie dla czytelników. Z braku chleba marokańskiego pod ręką – spróbujcie użyć tzw. bułki maślanej. Polecam serdecznie!



Tradycyjny tadżin na palenisku z węglem.

Dzień nieubłaganie się kończy, docieramy w okolice naszego noclegu, ale nie możemy go za nic znaleźć. Mamy fizyczny adres, ale nie mamy koordynatów GPS. Nie pomyśleliśmy żeby o nie poprosić podczas załatwiania rezerwacji przez internet. To nie

Warszawa, nie ma idealnego oznakowania. Błąkamy się w tę i z powrotem, usiłując trafić jakimś cudem do celu. Metoda „koniec języka za przewodnika” nie działa – każdy mówi co innego i sępi prezencik za swoją nieskuteczną pomoc. W momencie kiedy definitywnie zapada zmrok poddajemy się. Stajemy na pobliskiej stacji paliw i dzwoniemy do naszego hoteliku. Po kilkunastu minutach przyjeżdża właściciel i każe jechać za sobą. Krzysztof pewnie prowadzi Żuka po świetnym szutrze i tak docieramy wreszcie do hotelu. Malowniczy, w stylu dawnych budowli marokańskich, za całe 6 euro od osoby ze śniadaniem. Niezła przepaść w stosunku do tego w Midelcie. No ale to już inna część Maroko i stąd niższe ceny. Jak się rano okazało – hotelik jest zupełnie nowy, budowany z bloczków betonowych i tylko stylizowany na tradycyjną budowlę. Ma po prostu ściany wykończone ręcznie wykonanymi tynkami glinianymi, przez co idealnie udaje stary budynek.

Zamawiamy na kolację tadżin z kozy i zajmujemy się studiowaniem map i trasy na jutro. Czekają nas spory dystans i mamy spać po raz pierwszy pośród wydmy na pustyni. Tak, na najprawdziwszej Saharze! Jak wspomniałem wcześniej, trochę zaskoczyły nas warunki lokalne, odległości na mapach i kilka innych drobiazgów w tym zupełnie nowym dla nas świecie. Mamy świadomość, że to właśnie teraz zaczyna się najcięższa część wyprawy. Wreszcie prawdziwie dziki teren przed nami. Po raz pierwszy będziemy używać w terenie nawigacji opartej na konkretnych współrzędnych GPS, a nie wpisując kod pocztowy i nazwę ulicy. Tutaj przyda się zainstalowany na tablecie Androzic – program do nawigowania za pomocą zeskanowanych (i nie tylko) map. Musimy go nieco ośwoić – nigdy wcześniej nie używaliśmy takiego oprogramowania. Ot mieszcuchy na wyprawie życia... Nie mamy się jednak czego wstydzić – każdy kiedyś miał swój pierwszy raz, a my nie jesteśmy takimi do końca żółtodziobami bez przygotowania.

Jeszcze przed wyjazdem ściągnąłem solidny zestaw zeskanowanych i wykalibrowanych map tego kawałka Afryki,

dostosowanych do pracy z Androzicem. Załadowałem je do naszego tabletu nawigacyjnego. Posty na kilku forach podróżniczych wyraźnie ostrzegały przed ufaniem Google Maps i nawigacjom samochodowym w Afryce. Już w Maroku stało się to dla nas jasne, ale im niżej zjeżdżaliśmy, tym więcej polegaliśmy właśnie na starych radzieckich mapach. To właśnie one okazywały się niezawodne i precyzyjne.

Po kolacji czujemy się naprawdę szczęśliwi. Koza była nad wyraz smaczna, do tego klimat hoteliku, szisza, kilka kieliszków zdaje się whisky, długie rozmowy i możemy spokojnie pójść spać. Rano wstanie nowy, ciężki dla nas dzień.

Koordynaty noclegu: [31.144518, -4.027759](#)

Hotel TAMARISTE

20 stycznia

Dystans do pokonania 482 km. Maroko.

Z Merzougi do Erg Chigaga.

Pobudka przed świtem, słyhać tylko nawoływania lokalnego muezina²⁰ do porannej modlitwy. W każdej, najmniejszej nawet wiosce jest przynajmniej jeden meczet. Wierni modlą się pięć razy dziennie – za każdym razem przypomina o tym właśnie muezin nawołujący z minaretu²¹ – taka jego rola. Wstajemy, szybka kąpiel bo to ostatni cywilizowany prysznic na kilka najbliższych dni i lekkostrawne śniadanie. Do śniadania obowiązkowa, bardzo słodka herbata, parzona w specjalnym czajniczku, zgodnie z wielowiekowym rytuałem wielokrotnego przelewania do szklaneczek z grubego szkła. Widzieliśmy ten rytuał już wczoraj, w wykonaniu właściciela hotelu, ale rano nadal wydaje się urzekający. Sylwia nieco się irytuje bo lubi gorzką herbatę, a nie ma szans takowej w żadnej restauracji i hotelu otrzymać. Wszędzie podawana jest ta „rytualna” i słodka jak burak cukrowy. Gorzką ma tylko wtedy kiedy sama sobie ją robi na naszym sprzęcie kuchennym.

Słońce jeszcze nie wyszło ponad horyzont, ale już jest widno. Auta zapakowane, odpalamy silniki i rozgrzewamy je przed drogą. Powoli wytaczamy się z bramy i kierujemy w kierunku przepięknej, olbrzymiej wydmy. W tym miejscu jest ich kilka i dlatego Hassilabied jest miejscowością turystyczną na samym początku marokańskiej Sahary. Sporo ludzi przyjeżdża tutaj skorzystać z

²⁰ Arab. Mężczyzna wołający do modlitwy pięć razy dziennie z minaretu

²¹ Arab. Wieża przy meczecie. W pewnym sensie odpowiednik dzwonnicy w kościołach katolickich.

atrakcji takich jak jazda terenówkami, quadami, czy wielbłędami po pustyni. Przejeżdżamy kawałek szutrami, przyglądamy się słońcu wstającemu z nad wielkiej wydmy i wracamy do asfaltowej drogi. Czeką nas kilkaset kilometrów po asfalcie, a potem bardzo wymagający odcinek kamienistej drogi.

Ruszamy z kopyta. Podziwiamy widoki które są naprawdę imponujące - Maroko od razu urzeka kolorami, dzikością przyrody, rozległością terenu, którą tak ciężko dostrzec w naszej płaskiej jak plecy Polsce. W Maroko znacznie łatwiej czuje się i dosłownie widzi na duże odległości, bo ziemia nie zlewa się z niebem na płasko na horyzoncie, przez co wydaje się że horyzont jest dużo bardziej daleko. Tutaj wielką odległość się namacalnie wręcz czuje - zaznacza swoją obecność wieloma górkami w różnej odległości od obserwatora. Jedziemy długimi, prostymi odcinkami, czasem wspinając się serpentynami w górę. Co chwilę nowy widok, nowe zachwyty, ciągle „patrzcie w lewo”, „patrzcie w prawo”, „o dżizas”, i tak dalej. Właściwie to nigdy się nie przyzwyczailiśmy i zawsze ładny widoczek pobudzał nasze zmysły. Ochom i achom często nie było końca. Nawet jak myśleliśmy że już nic nas nie ruszy, bo wokół było przecież nudno i płasko, a każdy możliwy fajny widok mieliśmy już przynajmniej pięć razy.

Wjeżdżamy też na pierwszy, dłuższy marokański szuter. Podoba nam się bardzo, można jechać 60-70 km/h, momentami tylko trzeba zwolnić w wioskach. Nigdy nie wiadomo co wyskoczyć może pod koła. Po drodze robimy specjalny przystanek, aby pozyskać drewno na wieczorne ognisko - mamy w końcu spać na pustyni, a tam drzewa raczej niekoniecznie są dostępne. Oczywiście postój zaskakuje nas natychmiastowym zjawieniem się obserwatorów. Tradycyjnie wyszli spod ziemi. Dopiero po chwili dostrzegamy ich chatkę zbudowaną z byle czego, w niedalekiej odległości od nas. Idealnie zlewa się z otoczeniem i jest praktycznie niewidoczna.

Ścinamy wyschnięty i cholerycznie kolczasty krzak. Zresztą do końca naszej podróży tylko z takimi będziemy mieć do czynienia - nasz agrest czy róże przy tym okazie lokalnej flory to po prostu

nie mają żadnych spiczastych, kłujących zakończeń. Roślinność lokalna stanowi spore zaskoczenie dla europejskich mieszkańców. Każdy krzaczek na swój sposób broni się przed pożarciem przez wszystkożerne kozy – albo kolcami, albo obrzydliwym smakiem. Jakoś trzeba sobie radzić. Dla nas bardzo zaskakująca jest też wyraźna, zewnętrzna suchość roślin. Wydają się wręcz martwe, a po przełamaniu okazuje się że w środku są zielone i wilgotne. Nadal żyją.

Po południu wreszcie dojeżdżamy do miejsca gdzie zjeżdża się z asfaltu w miejscowości Foum Zguid. Użyjemy właśnie w tym miejscu, po raz pierwszy - Androzica, kończąc na dziś używanie klasycznej nawigacji samochodowej. Roadbook informuje nas, że dojazd do celu – Erg Chigaga od samego Foum Zguid to ok. 40-50 km kamienistej drogi. Na jej pokonanie poświęcić trzeba ok. 2h, z tym, że czas dotyczy raczej nowoczesnej, wysoko zawieszanej terenówki a nie Żuka i Poloneza. Zachód słońca tuż przed 18:00, więc musimy cisnąć ile wlezie. Szanse, że zdążymy są, ale jeszcze nie wiemy jak ta droga naprawdę będzie wyglądać. Ostatnie zakupy niezbędnych na wieczór rzeczy, potem nie będzie gdzie się zaopatrzyć. Udajemy się bowiem na dno wyschniętego jeziora, podobno bardzo znanego, ale dla nas to zupełna nowość. Musimy mieć zapas paliwa, wody, i jedzenia ze sobą.



Początek drogi do Erg Chigaga

Widzimy drogę, która nas czeka - na pierwszy rzut oka niezły, nieco kamienisty szuter. Coś ten roadbook nas po prostu straszył, przecież droga jest jak stół, szuterek to przyjemna nawierzchnia. Jest godzina prawie 16:00, mamy jakieś dwie godziny do zachodu słońca. Ruszamy. Jeszcze nie mamy pojęcia co nas czeka...

Droga już po ok. 2 km zamienia się w najgorszy, nocny koszmar. Kamienie co raz większe, prędkość spada momentami do 4-6 km/h. Do tego zdarza się konieczność objechania różnych dziur w „jezdni”. Każdy taki objazd wymaga aby pilot wysiadł z wozu i sprawdził na własnych nogach możliwości przejazdu. To zabiera sporo czasu. Ale jakoś ciągle jedziemy. Co chwila słyszę jak uderzam belką przedniego zawieszenia o co większe kamulce. Każde takie spotkanie to solidny huk, próbuję nie kłać za każdym razem, ale nie zawsze się udaje. Aby oszczędzić maszynę i zwiększyć nieco prędkość - staram się jechać nieco okrakiem, aby mieć większy prześwit pod samochodem. Nie zawsze się udaje, stąd regularne uderzenia o wybitnie duże kamienie. Polonez wcale nie ma łatwiej. Chłopaki przed wyjazdem podnieśli go w górę ile się dało, podcięli błotniki, założyli duże koła, ale i tak ratuje ich głównie dorobiona solidna osłona miski olejowej. Bez niej już dawno staliby z rozbitą w drobny mak.

Po przejechaniu ok. 10 km droga robi się ciut lepsza i w nasze serca wstępuje nadzieja. A może teraz jest czas na to żeby się wycofać? Żadna to ujma na honorze, a jedynie trzeźwa ocena możliwości i szans. W końcu nie chodzi o to żeby zarżnąć siebie i auta i to nawet nie w połowie całego wyzwania rajdowego. Zawrócimy, walniemy się spać tuż przy asfalcie i rano zyskamy sporo czasu. Neeeeeee, jedziemy dalej. No bo jak – my nie damy rady? Niestety słońce wcale nie ma zamiaru na nas czekać i mamy swoisty wyścig z nim. Przegrywamy z kretelem i tuż po osiemnastej złocista tarcza definitywnie znika, robi się szybko ciemno, a my

kontynuujemy naszą podróż w świetle reflektorów i potężnego LEDbara na dachu Żuka. W opcji jest rozbicie obozu gdzieś tutaj, na wypadek gdybyśmy jednak odpuścili dalszy wysiłek. Wystarczy uprzątnąć z kamieni kawałek terenu i można rozstawić namioty, a między autami rozwiesić hamaki. Jednak jeszcze się obawiamy trochę dzikości terenu – nie znamy przecież wcale tego miejsca, nie wiemy czego się spodziewać. Nie czujemy się jeszcze dość pewnie w Maroko. Później nam to minie.

Droga raz jest trochę lepsza, a raz gorsza. Nie jest równo, nie ma chwili wytchnienia od ciągłego wypatrywania potencjalnie niebezpiecznych miejsc. Przekraczamy koryta wyschniętych strumieni, wspinamy pod góry, zjeżdżamy z nich, omijamy wielkie głazy. Jest cholernie trudno, bołą mnie ręce, kierownica nie raz się z nich wyrzywa i błyskawicznie skręca w jedno ze skrajnych położań. Przy okazji za każdym takim razem pojawia się ryzyko wybicia palców ze stawów, a już szczególnie kciuka. Nie wiem jakim cudem daję radę ja i wóz, ale jedziemy tak przed siebie, kilometr za kilometrem w tempie starego żółwia, umierającego na suchoty. Ciągłe kołacze się po głowie myśl – „czy to na pewno mądre?”. A czy cały ten wyjazd jest aby „mądry”?

Nagle z mroku wyłania się kilku żołnierzy. Ubrani raczej dość luźno, mundury niespecjalnie paradne. No nawet tutaj kontrola? Taki kawał drogi od jakiegokolwiek cywilizacji? Kilka razy już kontrole były, ale to na asfalcie – po drodze. Dawaliśmy policjantom, czy też żołnierzom fiszkę, czyli przygotowany jeszcze w Polsce spis załogi z kserami paszportów i dane auta. Mamy tego chyba 150 kopii, bo na każdym forum pisano, że koniecznie trzeba mieć. No i ci tutaj też proszą o fiszkę. Dostają, wskazują kierunek do Erg Chigaga i machają na pożegnanie. Przynajmniej mamy pewność, że jesteśmy we właściwym miejscu. Szkoda tylko, że w niewłaściwym czasie. Wolelibyśmy już być w obozie.

Ruszamy dalej i po około 2-3 kilometrach i niezliczonych zakrętach kończy się wreszcie ten kamienisty koszmar. Dzisiaj pamiętamy już niewiele, ale to naprawdę mocno dało nam w kość. Dobre czterdzieści kilometrów męczyliśmy się naprawdę mocno i

każde z nas ma kamieni po dziurki w nosie. Teraz droga na dystansie zaledwie kilkuset metrów robi się płaska jak stół, twarda jak beton, tyle że szeroka jak lotnisko. Ślady kół po których dotychczas jechaliśmy po prostu rozjeżdżają się na prawo i lewo, widać że dziesiątki aut w tym miejscu po prostu pomknęły jak chciały. Nie bardzo wiemy za którymi podążać.

Na szczęście uprzednio zaprogramowany Androzic bezbłędnie wskazuje właściwy kierunek jazdy. Musimy dotrzeć w bardzo konkretny punkt, ściśle określony w roadbooku – to jedyne miejsce gdzie możemy przeskoczyć wydmnę i wjechać do obozu. Obóz otoczony jest wysokimi bardzo wydmmami z trzech stron. Z daleka widzimy „latarnię morską” – organizator ustawił silny reflektor który idealnie pokrywa się ze wskazaniem Androzica. Dobra nasza, dojedziemy spokojnie. Ruszamy idealnie prosto, kierując się najkrótszą drogą do celu. Ale najkrótsza nie znaczy nigdy najszybsza i najprostsza...

Po resztkach roślinności i radzieckiej mapie sztabowej według której właśnie jedziemy – wiemy, że jesteśmy już na dnie wyschniętego jeziora. Rozpędzamy się więc do prawie 100 km/h pędząc przed siebie po idealnie równej powierzchni dna. Auto leci jak na skrzydłach, Polonez trzyma się naszego tyłu. Nagle pojawia się jedna mała, poprzeczna, piaszczysta łacha, przeskakujemy rozpędzeni, potem druga, też dajemy radę i wjeżdżamy na третią, licząc, że i tę z rozpędu weźmiemy. Niestety okazała się sporo większa – Żuk po kilkudziesięciu metrach dosłownie wrył się po osie, a Polonez wcale nie był gorszy. Oba auta stoją a my mamy głupie miny. A miało być tak pięknie przecież. Obóz na wydmach, kolacja, wywiady z dzielnymi zdobywcami pustyni i takie tam. Powoli zbliża się dwudziesta, a nas czeka wydobycie aut z pułapki i to zanim coś zjemy.

Chwila medytacji, do obozu jest jeszcze spory kawałek, więc iść z buta po pomoc nie ma sensu – za daleko. Za długo by to potrwało no i diabli wiedzą co tutaj żyje i może wszamać człowieka w ramach własnej kolacji. Trzeba wypchnąć jedno z aut z piachu i pojechać po wsparcie. Okazuje się, że Żukowi zabrakło jakieś 70

metrów z przodu do pokonania piasku, więc prościej będzie wypchnąć Poloneza do tyłu - tylko 30 metrów. Spuszczamy mu powietrze z kół do jednej atmosfery, co zdecydowanie poprawi trakcję na sypkim podłożu, łopatami odgarniamy piach i wspólnymi siłami wypychamy z piaszczystego więzienia. Chłopaki zabierają jedno radio PMR i ruszają do obozu. Mamy tylko nadzieję że nie zakopią się gdzieś kawalek dalej. Obserwujemy oddalające się światła Poloneza z nadzieją na rychłą pomoc.

Nie warto jednak tracić czasu na samo gapienie się. Spróbujemy ruszyć w ten sam sposób Żuka, ale musimy uwzględnić że on waży prawie 3 tony i nie jest to takie proste. Kotwice pasowe na które bardzo liczyłem niestety przegrywają z piaskiem - zbyt drobny, dosłownie mąka. To fajny wynalazek, zastępujący wyciągarke, której linę nie zawsze jest do czego zaczepić. Ale tutaj nie sprawdziły się zupełnie. Zatem bierzemy się za spuszczenie powietrza z kół, łopaty w dłonie, trochę kopania i podobnie jak Poloneza - udaje się Żuka wypchnąć do tyłu. W momencie kiedy skończyliśmy i składaliśmy sprzęt - zjawia się kawaleria w postaci Nissana Patrola. Drogę do nas bezbłędnie wskazywał świecący bez przerwy nasz dachowy LEDbar.

Chłopaki czują się nieco zawiedzeni, że nie czekaliśmy na nich. Tak bardzo chcieli się wykazać. Za to machają żebyśmy jechali za nimi, co zdejmuje nam z głowy problem nawigacyjny. Ruszamy. Pędzimy, aby nadażyć na radośnie mknącą terenówką, która zupełnie nie ma pojęcia o starożytniej konstrukcji naszego wehikułu. Muszę ostro deptać gaz, jednocześnie usiłując nie zniszczyć sobie zawieszenia na jakiejś wysokiej kępie lokalnego zielska, czy niewidocznej na pierwszy rzut oka dziurze. Niestety przed samym obozem ponownie zakopujemy się w piachu po osie. Dojazd do obozowiska wymaga bowiem przeskoczenia przez niską wydmnę, wiedzieliśmy o niej z roadbooka, ale nie przewidziałem, że to już, teraz, w tym miejscu i zwyczajnie brakło mi prędkości. Mrugam bezradnie LEDbarem.

Nissan od razu nawraca, gęby się chłopakom cieszą, wyskakują z liną kinetyczną i nadchodzi chwila prawdy. Przed tą

wyprawą Żuk dostał zupełnie nowy zderzak, zrobiony z profilu stalowego, ze wzmocnieniami. Wzmocniona została też rama auta i zderzak mocowany jest do niej w czterech punktach. Na zderzaku zaś znalazły się solidne uchwyty do szarpania. Z tym, że nie zostało to jeszcze przetestowane, bo i jak? No cóż - zatem test będzie teraz! Zapinam kinetyka, ustalamy, że chłopaki ruszą, wyciągną Żuka z piaskowej pułapki a następnie wykonamy koło o dużym promieniu i wciągną nas przez wydnię do biwaku. Widzę jak ruszają, lina się napina, rozciąga i nagle czuję na własnej skórze co to jest "strzał z kinetyka" - Żuk w ciągu krótkiej chwili ciągnięty jest z ogromną, płynnie narastającą siłą, która wyrwa go dosłownie z piasku. Gdyby nie ten zderzak - lina zostałaby zaczepiona do belki przedniego zawieszenia w oryginalnym uchwycie holowniczym, a siła kinetyka zapewne wyrwałaby nam całe zawieszenie. Nowy zderzak przyjął całe to wydarzenie z absolutnie angielską obojętnością - śladu na nim nie ma, auto wyjechało z piachu...

Rano okazało się, że Żuk i Polonez to jedyne auta z napędem na jedną tylko oś, które tam tego dnia wjechały... Żadna inna załoga jadąca w klasie Spirit nie zdecydowała się na taki ruch. Chyba dokładniej czytali roadbook, albo mieli więcej rozsądku niż my. Ale dzięki temu znowu zostajemy dostrzeżeni i chyba ocenieni jako szaleńcy. W każdym razie wszyscy nas serdecznie pozdrawiają i gratulują odwagi.

Czujemy się kompletnie wypruci z sił, ten dojazd ostro dał nam w kość. Mam świadomość, że jutro powtórka z rozrywki, bo innej drogi powrotnej po prostu nie ma. Musimy wrócić po swoich śladach. Trzeba wypocząć najlepiej jak się da. Rozkładamy obóz, szykujemy jedzenie, wieszamy hamaki i szykujemy się do spania w jednym z najpiękniejszych miejsc na Ziemi - pośród wydmi, bez wiatru, z absolutnie genialnym widokiem na wszystkie gwiazdy. W pobliżu nie ma żadnego miasta lub fabryki, która generowała by tak zwany smog świetlny. Mamy idealną ciemność i perfekcyjną widoczność.

Zanim pójdziemy jednak spać – najpierw z wysiłkiem wchodzimy na wydnię. Myśleliśmy że to nic trudnego, a tymczasem

solidnie nas zmęczyło. Leżymy na jej szczycie z Sylwią, trzymając się za ręce przez dobre dwadzieścia minut. Piasek jest jeszcze trochę ciepły, cisza, oczy skierowane prosto w niebo. A tam gwiazdy w niezwyklej ilości. Droga Mleczna jakby ktoś śmietanę rozlał w poprzek nieba. Jest po prostu cudownie i niesamowicie. Taka integracja z naturą i to przecież w wymarzonej i wyśnionej Afryce. Znowu mi się „Tomek na Czarnym Łądzie” przypomina.

Koordynaty noclegu: [29.898584, -6.419418](#)

Bardzo trudny dojazd

21 stycznia

Dystans do pokonania 435 km. Maroko.

Z Erg Chigaga do Assy.

Pobudka tradycyjnie przed świtem, czyli 5:30. Zmarzłem trochę w hamaku - nie chciało mi się zakładać cieplejszej bielizny to mam za swoje. Nic to, można się przyzwyczaić i do zimna. Za to nie ma zupełnie potrzeby rozpinania zadaszania nad hamakiem, bo ryzyko deszczu nie zachodzi w tym obszarze. Tu po prostu nie pada deszcz z definicji. Miałem dzięki temu wspaniały widok na bezchmurne idealnie niebo. Z braku latającego robactwa użyłem też hamaka bez moskitiery – widok był naprawdę wspaniały i wart zmarznięcia. Sylwia dzisiaj jeszcze nie zdecydowała się na spanie w swoim hamaku i wybrała tył Żuka. Sama, na tym łóżku ma naprawdę komfortowo, no i lubi jak jest ciepło. Wysypia się bardzo dobrze. Niestety w całej podróży chyba tylko raz prześpi się w hamaku – Tomek z Krzyśkiem tak pokochali nasze zabawki, że nie mamy serca im odmówić skoro chcą w nich spać. A zabraliśmy tylko trzy i tyle da się powiesić z jednej strony auta.

Zaczynam mieć wrażenie, że reszta ekipy zaczyna mnie nienawidzić. Nie rozumiem dlaczego, skoro nie zrobiłem im nic złego. Jeszcze nawet nie krzyczałem na nikogo. Czemu więc czuję chłodne sztylety nienawiści wbijane w moje plecy? Codziennie rano mam to wrażenie jak bezlitośnie budzę ich o 5:30. To bardzo dziwne i wręcz namacalne uczucie. Nazwałbym je żądzą mordy. No niestety ktoś to budzenie codziennie musiał robić i jak zwykle padło na moje poczucie obowiązku...

Powoli do życia budzi się cały biwak. Załogi szykują się do startu w kolejnym etapie. Mały zdejmuję z Poloneza deskę snowboardową którą wioził z Polski. Wchodzi z nią na wydnię i wykonuje pierwszy zjazd. Potem zabawa trwa w najlepsze, każdy

chętny próbuje swoich sił, a nie jest to najprostsza sprawa i nie pomaga wcale doświadczenie zdobyte kiedyś na śniegu. Zupełnie inne tarcie. Nie jeden zalicza klasycznego orła w połowie wydmy.



Fotka zbiorowa w Erg Chigaga

Zwijamy nasz mały obóz po śniadaniu i szykujemy się do wyjazdu. Słońce jeszcze nie podniosło się ponad wydmy, więc go nie widzimy z dołu, ale jest już bardzo widno. Afrykański świt jak zwykle zaskakuje swoją prędkością. W jednej chwili ciemność znika i robi się jasno. Wsiadam za kierownicę, odpalam, robię rozgrzewające maszynę kółko. Zatrzymuję się, całe towarzystwo sprawnie wskakuje do środka. Rozpędzam Żuka i przeskakuje płynnie piasek w którym wczoraj utknąłem na wjeździe do biwaku. Polonez też nie ma problemu z pokonaniem tej przeszkody - oba auta mają nadal upuszczone powietrze z kół, co zdecydowanie poprawia możliwości jezdne na piachu.

Wyjeżdżamy na jezioro i tym razem w świetle dnia ścigamy się po jego suchym dnie. Żuk niestety nie ma szans z Polonezem jeśli chodzi o prędkość, ale w zakresie przyśpieszenia nie ma się czego wstydzić. Wzbijamy mnóstwo kurzu, bawimy wręcz doskonale. Filmujemy, fotografujemy, w końcu nie co dzień trafia się taka okazja. Krzysiek wyciąga rolki i bawi na swój ulubiony sposób.

Przecież nie każdy może jeździć na rolkach po dnie wyschniętego jeziora. Będzie się czym pochwalić w opowieściach wśród znajomych rolkarzy.



Sylwia bierze się za jazdę Żukiem. Nie musząc uważać na innych uczestników ruchu i mogąc pojechać w dowolnym dosłownie kierunku – korzysta w pełni. Podłoże idealnie równe i gładkie – zero stresu. Bawi się kręceniem kółek, podnoszeniem kurzu, panowaniem nad maszyną. To jedyny raz kiedy wsiadła za kierownicę – jeszcze nie wydobrzała tak całkiem i walka z utrzymaniem Żuka na drodze z bocznym wiatrem nie jest na jej siły. Nie chce aby się nadwyreżała. Musi być przede wszystkim zdrowa. Ale teraz bawi się w najlepsze i wcale nie ma ochoty szybko przestać.

Wiemy że tracimy czas, ale nie umiemy sobie odmówić tej zabawy. Rajd rajdem, ale to nasze styczniowo-lutowe wakacje! Wreszcie jednak wzywa nas droga, którą mamy pokonać i świadomość, że czeka nas dojazd tą samą trasą do asfaltu. Zajmie to nam jakieś trzy ciężkie godziny. Koniec odwlekania tego wyzwania. Pompujemy koła do nominalnych wartości i ruszamy. Po dotarciu do posterunku, który mijaliśmy wczoraj, żołnierze absolutnie zakazują nam jazdy naszymi autami drogą którą

przyjechaliśmy, twierdząc że nie damy rady. Musi być 4x4, a my nie mamy, więc nie pojedziemy jak byśmy chcieli.

Nie będziemy się kłócić, mimo że radę byśmy dali, bo ledwie wczoraj ją przejechaliśmy. Jak się okazało - wskazują nieco dłuższą, ale dużo lepszą drogę. Skorzystaliśmy więc z tej podpowiedzi.

W sumie droga zajęła nam dwie i pół godziny mimo, że dystans był dłuższy, ale za to prędkość mieliśmy sporo większą i widokowo też było dużo lepiej. Docieramy do asfaltu w miejscu gdzie go wczoraj opuściliśmy. Polonez wymaga szybkiej interwencji elektrycznej - pali się włącznik wentylatorów chłodnicy - za duży prąd przezeń płynie. Dorabiamy przełącznik wprost z akumulatora co rozwiązuje problem i możemy kontynuować jazdę. Nadal mamy ponad jeszcze jakieś 340 km przed sobą.

Kiedy Polonez przechodzi serwis – ja w tym czasie dokonuję małej inspekcji Żuka i okazuje się, że nad podziw dobrze zniósł przejazd ponad sto kilometrów po kamienistym terenie. Poza obitą solidnie belką przedniego zawieszenia, ale bez zniszczeń - nie ma na nim śladu takiego przejazdu. Kompletnie żadnego. Usprawniam tylko jedno mocowanie bagażnika dachowego. Po powrocie powinienem go zdjąć i poprawić system montażu – odkrywam w nim pewien problem. Na szczęście nic w czasie podróży się złego z bagażnikiem nie wydarzyło.



Wielka dziura w ziemi

Korci nas nieco trasa przez góry, która na mapie wygląda bardzo obiecująco. Kręta, przez dziki teren, wysoka wspinaczka autem – no aż czujemy zapach przygody. Obawiamy się jednak słabej jakości drogi i niedużej prędkości, więc decydujemy się na okrężną trasę, ale po dobrej nawierzchni. Dziś liczy się przede wszystkim czas, bo kilometrów niewiele nam ubyło, a słońce już wysoko. Żałujemy, ale tak trzeba. Niestety w drodze powrotnej jechaliśmy inną trasą i też nie udało nam się zbadać tego skrót. Ale mam go nadal zaznaczonego na papierowej mapie Maroka. Jeszcze tam wrócę...

Czuję się solidnie zmęczony po dwóch dniach prowadzenia Żuka przez bezdroża, mimo że to w sumie było tylko sto kilometrów, za to po kamieniach i oddaję kierownicę Krzyškowi i Tomkowi. Sam padam z tyłu auta i kołysany łagodnie zasypiam odzyskując powoli część sił. Po drodze robimy tylko w sumie jeden postój - przy bardzo głębokim kanionie - spotykamy tam Krystynę i Dirka z polsko-belgijskiej załogi. Chwila rozmowy, wspólne fotki, oględziny terenu i w dalszą drogę - bo znowu do celu dojedziemy po ciemku.

Oczywiście, tradycyjnie po zmroku docieramy do kolejnego biwaku - tym razem to koryto wyschniętej rzeki, całkiem solidnie kamieniste. Dojazd ma jakieś 8 km z tym, że jest jednak sporo łatwiej niż ubiegłego wieczora. Do tego biwaku dotarło już wiele aut 4x2 z turystycznej grupy. Najbardziej ubawili nas zdaje się Czesi. Wpadli swoją czerwoną terenówką dość raźnie, zatrzymali się obok nas, wyjęli błyskawicznie stolik, dwa krzesła i nieduży, ale ładnie grający przenośny odtwarzacz. Do tego dwa czeskie piwa i dwa szklane kufle. Odpalili [U2 – „Beautiful Day”](#) i wypili browary wznosząc wzajemnie do siebie toast. Promieniowali szczęściem i prostą, fajną radością. A jak się piwo i piosenka skończyły – spokojnie rozłożyli swój biwak. Podobno ten rytuał odprawiali co wieczór.

Rozkładamy obóz i korzystamy z naszego prysznica - ciepło nie jest, ale czujemy potrzebę odświeżenia się po dwóch, pełnych kurzu dniach. Dlatego mimo niesprzyjających warunków, kąpiemy się po kolei w zimnej wodzie, głośno wrzeszcząc. Jeszcze tylko kolacja, odrobina dezynfekcji i powoli idziemy spać. Tym razem do hamaka ubieram się nieco cieplej, dzięki czemu rano nie wyglądam jak hibernatus. To bardzo hamakowa noc. Załoga Grzechotnika też uwielbia spanie w ten sposób (to my ich zaraziliśmy) i każdy ma swój wyprawowy sprzęt ze sobą. Polonez ma specjalnie dospawaną galeryjkę na dachu zabudowy bagażnika, aby było do czego zapinać hamaki. Bo na drzewa niestety nie ma co liczyć. Niestety między dwoma autami da się po jednej stronie powiesić tylko trzy hamaki. Zawsze więc musimy dokonać wyboru kto i gdzie dziś śpi. Tym razem Sylwia nadal stawia na Żuka, więc mam hamak bez moskitiery dla siebie. Jest tak rześkie powietrze, że aż mi zęby latają, ale nie zamieniłbym tej nocy nawet na podgrzewane łóżko wodne, sziszę i trzy wyuzdane hurysy bez żadnych zahamowań.

Koordynaty noclegu: [28.424909, -9.435743](#)

22 stycznia

Dystans do pokonania 560 km. Maroko – Sahara Zachodnia.

Od Assy do Laayaoune.

W nocy mamy wspaniałą niespodziankę - dociera opóźniony przez awarię podczas supermaratonu we Francji Peugeot 505 polskiej załogi z Gdańska. Chłopaki mieli koncertowego pecha ale się nie poddali. Zdobyli koło pasowe, wymienili i ruszyli w pościg głównej stawki. Jechali dzień i noc, nie patrząc na nic, na zmianę – byle dogonić. Oprócz sporej kupki pieniędzy kosztowało ich to opóźnienie niestety poważną stratę punktów w klasyfikacji rajdowej. Tego już nie nadrobią ale i tak zajmą całkiem dobre miejsce oraz zostaną dodatkowo wyróżnieni przez organizatora. Teraz jest tylko ważne że dali radę i są znowu z nami. Zmęczeni, ale bardzo szczęśliwi...

Wstajemy skoro świt, jedzenie, ogarnianie obozu i jak tylko zrobiło się widno - w drogę. Dziś mamy dotrzeć do Sahary Zachodniej i zobaczyć na własne oczy ocean. Prawdziwy, taki całkiem mokry ocean. Dotychczas widziałem tylko Morze Śródziemne, Adriatyckie, Bałtyckie i Północne. Teraz wreszcie ocean. Strasznie mnie to cieszy i po prostu jak dziecko nie mogę się doczekać. Wyobrażam sobie jak to może wyglądać tyle wody na raz, ale rzeczywistość i tak przebiję wszystko.

Trasa jest teoretycznie prosta – jedzie się całkiem przyjemnie - żadnych pułapek i niespodzianek, ruch słaby, asfalt dobrej jakości, sporo podjazdów i zjazdów z gór i wreszcie za miastem Tantan docieramy do oceanu.

Klifowe, wysokie wybrzeże, bardzo malownicze. Pierwszy raz takie widzę na własne oczy. Nie możemy przez jakiś czas znaleźć sensownego zjazdu, żeby podturlać się aż do krawędzi urwiska. Strasznie mnie to korci, a tu jak na złość. Wreszcie stwierdzam, że nie ma się co patyczkować, wbijam prawy kierunkowskaz, zjeżdżam z asfaltu w przypadkowym miejscu i jadę na przełaj – jakoś to będzie, teren na oko wygląda na całkiem równy i twardy. No i sukces – udaje mi się dojechać na sam skraj wysokiego klifu. Delektujemy się wiatrem z mgłą słonej wody, widzimy jak fale biją o klif, czujemy na wargach sól oceaniczną, robimy pamiątkowe zdjęcia, oglądamy nowy dla nas wygląd wybrzeża - w końcu to nie są piaszczyste plaże Bałtyku...



Le Żuk po raz pierwszy widzi Ocean Atlantycki

Fascynujący jest widok ludzi łowiących ryby z klifu. Do wody jest na oko minimum 70 metrów. Nie mam pojęcia jak to robią i jakiego sprzętu używają, oraz co można w ten sposób złowić. Gdyby jednak ryby nie brały, to by przecież nie łowili – proste jak drut. Prawdę mówiąc to chętnie bym poobserwował ich działania, mimo

że sam nie wędkuję, ale zainteresowało mnie tak po inżyniersku – jak oni to robią? Niestety ograniczony czas nie umożliwia rozwiązania tej zagadki. Jechać trzeba dalej.

Jeszcze kilka razy tego dnia staniemy na podziwianie oceanu, w tym raz, w miejscu gdzie do wody można po prostu dojść, a gdybym się uparł to i dojechać Żukiem.

Nasyчени widokami z wysokości klifu, kontynuujemy naszą mozolną podróż na południe Afryki. Przed nami już w całej okazałości zaczyna się Sahara – tak naprawdę to wjeżdżamy właśnie na okupowane terytorium Sahary Zachodniej, o której już wspominałem i jeszcze napomknę kilka razy. Zdecydowanie zmieniają się widoki. Ruszaliśmy rano z gór, a teraz teren się wypłaszczył, zniknęły drzewa i większe krzaki. Zaczyna robić się po prostu pustynnie. Dziwnie obserwuje się taką zmianę otoczenia, do tego w ciągu jednego praktycznie dnia. Niby jesteśmy na to przygotowani, ale i tak zaskakuje.



W Tarfaya odwiedzamy urokliwy deptaczek gdzie stoi coś co miało w założeniach być pomnikiem ku czci Antoine de Saint-

Exupéry, ale jest niestety niezbyt ładnym dwupłatowym samolocikiem zespawanym z dość przypadkowo znalezionej blachy i pomalowanym na zielono. Nie bardzo wiem czemu stoi to właśnie tutaj, no ale widocznie chcieli mieć jakiś fajny pomnik.

Kilka kilometrów dalej znajdujemy porzucony wrak statku, całkiem duży, tuż przy plaży - oczywiście obowiązkowe fotki Żuka, Poloneza, Żuka z Polonezem, nas z Żukiem i bez Żuka i kto co tam jeszcze na tle owego wraku wymyślił. W Mauretanii do niedawna było więcej takich porzuconych statków, była nawet zatoka gdzie celowo wbijano takie jednostki w brzeg, ale zostały one stopniowo rozebrane i wywiezione. Ten w Tarfaya jest „bezpieczny” – wryty w płytkie dno w sporej odległości od brzegu. To nie ułatwia eksploracji i stopniowej likwidacji obiektu przez okoliczną ludność, podejrzewam że statek długo jeszcze tak „postoi”.

Robi się powoli ciemno, mamy dojechać do El-Aaiun (Laayoune), zostało może z 60 kilometrów, gdy w Polonezie zaczyna się poważny problem - prawdopodobnie awarii uległ regulator napięcia i jeden akumulator został z tego powodu dosłownie ugotowany. Kwas wylewa się z jego pęknięć na zewnątrz a cały akumulator jest bardzo gorący. Dobrze że popękał sobie po cichu, a nie eksplodował radośnie, rozpryskując kwas siarkowy po całej komorze silnika. Grzesiek wymontowuje go spod maski, wkłada tam drugi akumulator który służył do zasilania lodówki i reszty zabudowy auta. Na szczęście był odcięty wyłącznikiem od instalacji auta, bo inaczej też by się ugotował. Fart jest ważny w podróży.

Halogeny dachowe Poloneza zostają skierowane pionowo w niebo i w ten sposób pomagają wytracić zbyt wysokie napięcie ładowania. Chłopaki odpalają też wszystkie inne odbiorniki prądu jakie tylko mają w aucie, aby zbić skutecznie napięcie w instalacji do bezpiecznego poziomu. Ruszamy w kierunku celu, ale rezygnujemy z dojazdu do El-Aaiun (Laayaoune). Decydujemy się zatrzymać jakieś 30 km wcześniej, na campingu Le Bedouin na pustyni. No bo to w końcu już jest Sahara.

Camping miałem wcześniej wyszukany i zanotowany, dlatego też zdecydowaliśmy się skorzystać. Zdziwiłem się tylko że ta informacja przydała się już w tę stronę - raczej brałem pod uwagę nocleg w drodze powrotnej. Przygotowania do wyprawy zaczynają procentować. Docieramy dobrze oznakowaną drogą przez pustynię. Na miejscu są do wynajęcia beduińskie namioty, każdy jest w stanie pomieścić nawet osiem osób, ale zalecają maksymalnie cztery. Wynajmujemy dwa takie i zabieramy się za pitraszenie kolacji.

Grzesiek w tym czasie walczy z instalacją w Polonezie i po testach definitywnie potwierdza awarię regulatora napięcia w alternatorze. Zapasowego oczywiście nie mamy, więc jutro czeka nas wizyta w El-Aaiun (Laayaoune) i znalezienie tam elektromechanika, oraz niezbędnej części. Mamy tylko nadzieję że to będzie łatwe zadanie, bo inaczej stracimy masę czasu. Polonez nie może jechać wiecznie na halogenach walących w niebo...



Beduińskie namioty okazują się nowoczesnym tworem z betonu, jedynie obłożonym tradycyjnymi tkaninami od zewnątrz i wewnątrz. Fakt ten wychodzi na jaw przy próbie otwarcia

zakupionego na tym kempingu marokańskiego wina po 15 euro za flaszkę (cel był szczytny - chodziło o bezstronną ocenę jakości, nawet powołaliśmy komisję - protokół z posiedzenia niestety zaginął), a kupienie alkoholu w Maroko to nie taka prosta sprawa). Jako, że nie mamy korkociągu - Tomek zdejmuje buta, a ja wkładam doń butelkę i do skutku walę w ścianę. Sukces, że tak powiem, murowany. Wino pyszne.

Jemy, pijemy i zasypiamy...

Koordynaty noclegu: [27.461126, -13.051635](#)

Zjazd z drogi w tym miejscu: [27.440370, -13.023071](#)

23 stycznia

Dystans do pokonania 529 km. Sahara Zachodnia.

Przejazd od Laayaoune do Dakhli.

Cholera - jest człowiek na urlopie a wstaje o 5:30 dzień w dzień. Takie to życie w tej Afryce - słońce zachodzi dość szybko, im bliżej równika tym intensywniej dzień w walce z nocą dąży do dwunastogodzinnej równowagi, więc musimy wstawać wcześnie, aby jak najmniej jeździć po ciemku. Trochę to dziwi ludzi zachodu, przyzwyczajonych do całorocznych zmagania dnia z nocą. Dla nas wczesny zachód słońca to oznaka zimy, tymczasem tutaj to po prostu normalne zjawisko. Ten sam problem miałem parę lat temu w Iraku a na Saharze jesteśmy zdecydowanie bliżej równika. Ciężko się przyzwyczaić do tej zmiany, dlatego co wieczór kontroluję ustawienie budzika i pilnuję, aby mieć go przy sobie. Bez tego już dawno posypałby się cały harmonogram.

Budzimy się, jest jeszcze ciemno. Wcinamy lekkie śniadanie, pakujemy auta i zanim słońce wyszło wysoko nad horyzont - ruszamy. Mamy w sumie do odrobienia ok. 40 km do El-Aaiun (Laayaoune) z wczorajszego etapu, musimy tam naprawić Poloneza a później zrobić dzisiejszy, niemały przecież dystans. Trochę pociesza nas roadbook²² mówiący, że nie będzie offroadu na tej trasie. Zasadniczo miał rację... Są jednak rzeczy jakie się filozofom nie śniły i to właśnie będzie taka rzecz, ale nie uprzedzajmy faktów.

Z włączonymi wszystkim światłami i halogenami dachowymi nadal walącymi szerokim strumieniem światła w niebo - Polonez dumnie wjeżdża do El-Aaiun (Laayaoune). Na wjeździe dość

²² Ang. Dosłownie – Drogowa książka. Tutaj w znaczeniu książka rajdu, opisująca zasady i podająca informacje o trasie. Niezbędne kompendium wiedzy dla każdej załogi.

staranna kontrola i oczywiście trzeba dać fiszkę. Szpaler czerwonych, marokańskich flag z zieloną gwiazdą zdaje się być zainstalowany specjalnie dla naszych maszyn, aby podkreślić doniosły fakt naszego przybycia. Jeszcze nie wiedzieliśmy czemu służą te flagi i dekoracje w barwach narodowych.

Chłopaki z Poloneza bez problemu dowiadują się od przechodnia, że wzdłuż ogrodzenia lotniska są najróżniejsi mechanicy. Jedziemy tam. Trzeba przejechać prawie całe, niemałe o dziwo miasto. Nie sprawia ono jakiegoś wielkiego wrażenia. Jest zabudowane tą samą, nudną, paskudną architekturą jaką spotkać można w całym Maroko. Ktoś może nazwać to oczywiście orientem, ale litości – budowle są słabej jakości, zrobione z tanich betonowych bloczków, bez polotu i finezji, często stylizowane na starsze niż w rzeczywistości. Do tego jeszcze pomalowane zazwyczaj na różne odcienie czegoś w okolicy majtkowego różu. Jeśli więc ktoś ostrzy sobie zęby na podziwianie marokańskiej architektury – srogo się rozczaruje. Równie dobrze może jechać obejrzeć Licheń. Taka sama wartość poznawcza. W drodze powrotnej napatrzyliśmy się tych marokańskich szkaradztw naprawdę dużo. Co ciekawe – dopiero po powrocie dowiedziałem się, że zanim Maroko zajęło Saharę Zachodnią domy na jej terytorium malowano głównie na białą. Musiało to wyglądać przynajmniej dziesięć razy lepiej.

Okazuje się, że płot lotniska ma 6 kilometrów i na całej jego długości, miejscami nawet po obu stronach ulicy, są wszelkie serwisy i sklepy motoryzacyjne jakie tylko sobie można by wymarzyć. Widzieliśmy lakierników, speców od zawiesznień, blacharzy, nawet firmę zajmującą się precyzyjną obróbką głowic i wałów korbowych, a do tego sklepy z wszelkimi częściami motoryzacyjnymi. Znalezienie elektromechanika w takim miejscu to banał, sami pchają się, aby móc naprawić auto podróżnikom. Nasze, oklejone przecież numerami, rajdówki budzą niemałe zainteresowanie dzieci i dorosłych. Widać już na nich kurz drogi, czuje się że mają za sobą ciężkie doświadczenia. Stajemy się małą, lokalną sensacją. Czujemy się jak kosmici na obcej planecie.

Polonez ma silnik z Citroëna, alternator też jest z tego auta - więc w kraju francuskojęzycznym, gdzie Peugeotów i Citroënów jeżdżą całe hordy, wymiana regulatora jest właściwie kwestią chwili i zagadnieniem niewartym większej uwagi. Ustalono cenę usługi po lekkich targach (dobrym zwyczajem jest zrobić to zawsze przed rozpoczęciem prac, żeby potem nie być zdziwionym), panowie przynieśli ze sklepu pasujący regulator napięcia i wzięli się do roboty. W czasie kiedy trwała naprawa, my zajmowaliśmy się zakupami na drogę, nudzeniem się w aucie i rozmyślaniem o czerwonych flagach które tutaj są obecne na każdym kroku.

Maroko zajęło i okupuje tereny Sahary Zachodniej w wyniku tzw. zielonego marszu. Sahara Zachodnia to jedyne terytorium postkolonialne w Afryce które nigdy nie odzyskało niepodległości. Po drugiej wojnie światowej system kolonialny prowadzony przez kilka europejskich mocarstw zaczął się mocno chwiać i powoli rozpadać. Kolejne afrykańskie kolonie odzyskiwały niepodległość, choć nie zawsze odbywało się to sprawnie, szybko i bezkrwawo. Sahara Zachodnia była jałowa, słabo zaludniona, raczej mało wartościowa (jeszcze nie wiadomo co pod jej piaskami leży) nic więc nie wskazywało na to, że będzie jakiś problem. Już, już Hiszpanie mieli się wycofać i oddać Saharyjczykom ich kraj, kiedy 300 000 obywateli Maroko dosłownie weszło na terytorium Sahary i postanowiło tam zamieszkać. Domyślcie się zapewne, że nie był to przypadek. Maroko zgłosiło swoje roszczenia, jakoby tereny Sahary Zachodniej były odwiecznym marokańskim terytorium, co nie jest wcale prawdą, bo ten kraj istnieje naprawdę od niedawna. Jednak nigdy już nie wycofało się z zajętego terenu. Z partyzantką saharyjską stoczyło wiele przegranych i wygranych potyczek, do dziś więzi i niejednokrotnie torturuje Saharyjczyków, naruszając w ten sposób międzynarodowe konwencje humanitarne. A świat zupełnie się tym nie przejmuje. Nie wierzycie? To poszukajcie w internecie informacji samodzielnie. Tylko potem proszę nie mieć do mnie pretensji, że pokazałem coś naprawdę strasznego i wręcz obrzydliwego moralnie.



Marokańczycy bardzo wyraźnie akcentują swoje rzekome prawa do terytorium saharyjskiego, nazywając je Prowincją Południową. Dlatego też, do naszych map przyczepił się policjant na wjeździe do kraju. Od momentu dojechania w okolice Tarfaya wszędzie, dosłownie wszędzie wiszą marokańskie flagi. Uwierzcie mi - na każdej latarni, na wielu specjalnych masztach, lub w wymyślnych stojakach. Są wszechobecne. Wszystkie są nowe, nie wystrzępione a wiatr który tam wieje, dość szybko niszczy tkaninę na brzegach. Dużo plakatów z królem lub innymi oficjelami na tle czerwono-zielonej mapy Maroko z terytorium Sahary Zachodniej dołączonym na stałe, albo innym, równie fikuśnym wypełniaczem. Plakaty słabo zaprojektowane, prezentowany przywódca wygląda jak detektyw Rutkowski bez okularów, czyli gorzej chyba już się nie da. Kolorystyka też słaba, ja wiem, że to barwy flagi, ale litości – europejski grafik na widok tych dzieł miałby eksplozję gałek ocznych. Propaganda, demonstracja siły, tacy jesteście zajebiście! Widok ostentacyjnie udekorowanych miejsc jest dość upiorny, szczególnie dla nas, wychowanych za socjalizmu polskich obywateli - bowiem jak tylko przestaniemy zauważać na tych flagach zieloną gwiazdę - to jakbyśmy na pochodzie pierwszomajowym byli, tylko

ludzi zbyt wielu nie ma... My wiemy co to pełnowymiarowa propaganda.



Polonez ogarnięty, jest 13:00, przed nami nadal pełny dystans odcinka dnia dzisiejszego. Znowu będzie dojazd po ciemku - trudno... Tuż przed 16:00 kolejna kontrola drogowa. Jest ich tu całkiem sporo. Marokańczycy bardzo starannie strzegą bezpieczeństwa turystów na tym terenie, aczkolwiek podejrzewamy, że znacznie ważniejsze jest pilnowanie ruchów ewentualnych wrogów. Hamuję żeby wręczyć stosowne kwity i odpowiedzieć na standardowe pytania. Odrobinę się zagapiłem, zagadał mnie Krzysiek i mijam policjanta o dobre dwie długości Żuka. Postanawiam cofnąć, wbijam wsteczny i nagle okazuje się, że Polonez którego chwilę temu widziałem w lusterku daleko za mną od dwóch sekund stał tuż za Żukiem - idealnie za nim schowany. Kosztem jest lewy reflektor, rozbity kołem zapasowym na tylnych drzwiach mojej maszyny.

Policjant poinformowany prostym:

- No problem, this is a friend's car ²³ - odchodzi uśmiechnięty zająć się kolejnym autem, które właśnie stopuje przed kontrolą.

Biore pięciolitrową butlę po wodzie, wycinam z niej nożem płaski kawałek i szarą, zbrojoną taśmą 3M przyklejam do auta aby jak najlepiej osłonić odbłyśnik i żarówkę, która nadal jest sprawna. Metoda czysto Złombolowa – byle ochronić, zabezpieczyć, umożliwić dalszą jazdę w jak najprostszym sposobie. Dlatego też umiejętność improwizacji w takich wyprawach przydaje się bardziej niż najlepszy zestaw narzędzi. Plastik z PET dostępny jest bez ograniczeń a jak się zabrudzi lub zmatowieje – można wymienić nawet dwa razy dziennie. Niestety reflektora na podmiankę do Poloneza nie mamy, nikomu nie przyszło to do głowy. Do Żuka zapakowałem jeden (ale w Żuku oba są identyczne), oraz mam nawet siatkowe osłony, przygotowane przewidując na wypadek dłuższych jazd po szutrach za kimś.

Po chwili podjeżdża do nas Peugeot 505 z załogą Attention Dangel, trochę żartujemy z całej sytuacji, robimy zdjęcia, ale policjant dostrzega że mój obiektyw wycelowany był przez króciutką chwilę w jego posterunek i wzywa mnie do siebie. Muszę pokazać na ekranie aparatu kolejne zdjęcia. Służbista nakazuje skasowanie tego z posterunkiem, co też skwapliwie czynię. Nie mam ochoty na dyskusję, zresztą gdybym chciał, to odzyskanie tej fotografii z karty to banał. Na laptopie w Żuku mam nawet odpowiednie oprogramowanie, na wypadek uszkodzenia któregoś nośnika. Gdyby jeszcze zrobione zdjęcie było tego warte...

Po całym tym popasie ruszamy sprawnie dalej. Dobra nasza, nie tylko my jesteśmy w plecy z czasem, Peugeot też od rana nie poszalał z trasą. Droga staje się co raz bardziej nużąca, zaczynają się bardzo długie proste odcinki z kompletną pustynią po obu stronach. Nawet ocean się schował za klifem. Nie ma na czym oka zawiesić, na czym się skupić i dlatego prowadzenie staje się powoli udręką. Ale jechać trzeba. Boczny, ciepły wiatr też nie ułatwia tego zadania.

²³ Ang. Nie ma problemu, to auto przyjaciela.

Zmieniamy się tego dnia za kółkiem dość często. O 19:00 robi się całkiem ciemno a my do celu mamy jeszcze spory kawałek. Biwak zaplanowany przez organizatora na dzisiaj umiejscowiony jest na skraju plaży przy zatoce Dakhla.



Chwilę po wybiciu reflektora w Polonezie

Dojazd do obozowiska to znowu szuter, odcinek ma w sumie może ze 4 kilometry na przełaj. Zjeżdżamy trochę na wycucie z asfaltu (niezawodna nawigacja na azymut, wbity punktem GPS w Androzic) i ruszamy do celu po wyjeżdżonych przez inne załogi śladach. One zdecydowanie ułatwiają nam dotarcie do celu. Mimo że jedziemy po sporym łuku, widząc obozowisko na lewo od nas, nie kombinuję i trzymam się wyznaczonej bieżnikami poprzedzających aut ścieżki. Dochodzi dwudziesta druga i nie mamy ochoty na żadne niespodzianki tego wieczora. Doskonale jeszcze pamiętamy co działo się na suchym jeziorze dwa dni temu i ile nas to kosztowało czasu i wysiłku. Grzechotnikowi jednak wyraźnie przeszkadza fakt, że jedziemy dookoła skoro obóz wyraźnie widać po lewej stronie, nad brzegiem zatoki Dakhla. Stoi tam już sporo załóg rozstawiających swoje wieczorne zestawy

turystyczne. Postanawiają więc polecieć na skróty - prosto jak w morde strzelił.

To nie był wcale taki zły pomysł. Ba, nawet bardzo dobry, pozwalał bowiem zaoszczędzić jakieś osiemset, do dziewięciuset metrów i może cztery minuty. Ale jednak pod drobnym warunkiem - że Polonez byłby zbudowany ze styropianu, lub przynajmniej wypełniony po dach rozdrobnionym korkiem, a nie ciężkim ładunkiem. Chłopaki nie uwzględnili bowiem faktu że wody zatoki czasem zalewają obszar po którym jedziemy. Przelewa się po prostu przez plażę, zapewne w dniach kiedy przyływ jest najwyższy. Woda nie ma jak powrócić, więc powoli odparowuje, aż do kolejnego zalania. To zdarza się pewnie kilkanaście razy w roku i jakoś niedawno musiało mieć miejsce. Kiedy więc wjechali na najniższej położoną, środkową część wyschniętego już „jeziora”, zupełnie nie spodziewali się, że jest tam jeszcze resztką wody w postaci błota. I była. Czekala cierpliwie na takich gierojów właśnie.

Solidnie rozpędzony Polonez wpadł z impetem na powierzchnię, która w świetle reflektorów wydawała się idealnie twarda i równa. Nic nie wskazywało na to co wydarzy się dosłownie za kilka sekund. Auto leciało przed siebie szybko, jak na skrzydłach, a ja pomyślałem nawet że może niepotrzebnie pojechałem dookoła. Jednak grawitacja zrobiła swoje - po kilkudziesięciu metrach z chrupnięciem pękła wysuszona, zewnętrzna warstwa i auto błyskawicznie wkleiło się w błotnistą i gęstą maź po osie. Koniec jazdy.

W tym czasie Żukiem kontynuowałem spokojnie objazd i obserwowałem poczynania Grzechotnika. Kiedy ten gwałtownie stanął, przez CB zapytałem co się stało. Chłopcy stwierdzili, że zdecydowanie potrzebują czegoś 4x4 co ich wyciągnie. Żuk nie miał tu szans, ale w obozie obok stało sporo terenówek. Zaproponowałem, że jakby jednak potrzebowali naszej pomocy to jesteśmy do dyspozycji i podjechałem na biwak ustawić się do nocnego obozowania. Było już dość późno, czuliśmy się zmęczeni, ale zdecydowanie nie zazdrościliśmy atrakcji załodze Grzechotnika.

Rozłożyliśmy nasz stolik i namiot. Z braku Poloneza obok nas hamaki odpadały, zajęliśmy się też przygotowaniem kolacji. Co jakiś czas rzut okiem na oddalonego o dobre 500 metrów Poloneza. Obok niego stopniowo przybywało aut i wzrastał poziom oświetlenia okolicy LEDami z terenówek. Okazało się że wydobyć auta z błota i to takiego na piaskowych oponach, z napędem na jedną oś to nie jest wcale prosta sprawa. Ponadto ciężki ładunek też nie sprzyjał sukcesowi operacji. Jako że nasza pomoc była zbędna - poszliśmy spać po kolacji i to raczej bez wyrzutów sumienia. My jechaliśmy grzecznie po śladach. A teraz w każdej chwili mogli nas zawołać. Byliśmy gotowi nieść pomoc...

Koordynaty noclegu: [23.792157, -15.739701](#)

24 stycznia

Dystans do pokonania 440 km. Sahara Zachodnia – Mauretania.

Przejazd z Dakhli do Bou Lanoar

Wczorajszy dzień to nie był zdecydowanie dzień Poloneza. Najpierw zniszczony akumulator, zepsuty regulator napięcia, potem jego wymiana. Rozbity reflektor, mandat za to, że jest rozbity (dwa posterunki po wypadku - 30 euro musiałem oczywiście chłopakom oddać) i nocne kopanie w glinie. Okazało się, że do drugiej w nocy trwało wykopywanie wszystkich aut, bo poza Polonezem wkleiły się jeszcze cztery maszyny 4x4 które miały go wyciągać. Najpierw wydobyto terenówki, Poloneza na końcu, w błocie spędził więc najwięcej czasu. Biedaczek ma zmasakrowany, prawie wyrwany tylny pas, a na nim trzymają się tylne światła i kilka innych istotnych dupereli. Cud, że auta na pół nie rozerwali, bo mimo, że to Truck – rama jest tylko połowiczna i spawana do przedniej, samonośnej części nadwozia. Chłopaki mocują tylny pas do auta za pomocą drutu, trytytek i taśmy transportowej z grzechotką. Jakoś to będzie, radosna twórczość w pełnej krasie. Owszem, będzie jakoś, do momentu w którym, za jakieś dwa tysiące kilometrów ujawni się jeszcze jeden efekt tej upojnej, błotnistej nocy.

Wstaliśmy tradycyjnie o 5:30. Moja załoga to rozumie, kiwa głowami, że owszem, tak trzeba, bo to ważne, bo to rajd, nasza misja charytatywna i zupełnie gratis - serdecznie mnie nienawidzi. Nadal czuję te wirtualne, ale lodowate kindżały wbijane w moje plecy, jak tylko się odwrócę... Zwijamy obozik i szykujemy się do przekroczenia granicy mauretańskiej.

Mamy wszyscy ponad 10 litrów wódki którą chcemy (a nawet musimy) wwieźć do prawie stuprocentowo islamskiego kraju. To co chcemy zrobić jest całkowicie zakazane i bardzo niebezpieczne - sama próba przejechania granicy z takim ładunkiem już jest lokalnym przestępstwem i grozi za to chłosta z więzieniem i inne islamskie atrakcje penitencjarne. To naprawdę nie jest dowcip. Poważnie ryzykujemy.

Jesteśmy jednak Polakami i bez wódki nigdzie nie jedziemy (żarty żartami, ale to ważna sprawa - wódka jest nam potrzebna do dezynfekcji organizmów). Przygotowaliśmy się na ten moment przed wyjazdem (tak jak na wiele innych sytuacji). Wyciągamy więc z bagażników zakupione nowiutkie bańki pięciolitrowe - identyczne jak te na płyn do spryskiwaczy. Są sterylne, z zakrętkami zrywalnymi, które po zakręceniu będą świadczyły o fabrycznym zamknięciu zawartości.

Ja kupiłem bańki, a Grzesiek niebieski barwnik spożywczy. I tutaj popełnił w pośpiechu mały błąd - wlał całą zawartość fiolki do bańki i zalał pierwszym 0,7 litra wódki. Zapomniał o mojej skromnej osobie, więc kiedy to zobaczyłem po prostu poprosiłem o odlanie mi 200 ml tej absolutnie nieprzeniknionej cieczy do mojej banieczki. Skutek był taki, że ja po rozcieńczeniu uzyskałem pięć litrów czegoś co przypominało klarownością denaturat (ale było niebieskie a nie fioletowe), a Greg miał całkowicie nieprzeźroczystą, granatową wręcz wódeczkę.

Zakręciliśmy bańki i markerami permanentnymi wypisaliśmy na nich "Antifreeze Coolant Concetrat 1/10²⁴", "Danger, Attention, Achtung, Uwaga - Poison, Trucizna²⁵" i domalowaliśmy śliczne trupie główki. Tak, żeby z daleka było widać że to nie dla ludzi. Bańki wstawiliśmy do aut, razem z innymi płynami typu olej. Pozostało dopełnić układy chłodzenia wodą prawie pod korek. To na wypadek gdyby jakiś gorliwiec chciał abyśmy udowodnili, że to

²⁴ Ang. Koncentrat niezamarzającego płynu chłodzącego. Rozcieńczać 1:10

²⁵ Ang. Uwaga. Franc. Uwaga. Niem. Uwaga. Ang. Trucizna.

naprawdę płyn niezamarzający do chłodziń na bazie alkoholu metylowego.

Nie jestem wybitnym znawcą tropików, dotychczas byłem tylko w Iraku, gdzie panują porównywalne warunki klimatyczne i nauczono mnie, że dwa-trzy kieliszki wódki wieczorem są bardzo dobrym pomysłem dla europejskiego organizmu w takim klimacie. Upał, inna operacja słoneczna, obca flora bakteryjna – to wszystko są pułapki zastawione na białego człowieka przez lokalną przyrodę. Wykształcenia medycznego nie mam, ale teraz już ze swojego doświadczenia wiem, że warto zabrać ze sobą mocny alkohol i z głową używać w podróży. Nie mieliśmy żadnych sensacji żołądkowych (poza Krzyśkiem, ale to inna bajka), nie wiem czy to tylko dzięki wódce, ale cieszę się że ją mieliśmy. Tym bardziej, że ja jej zwyczajnie nie lubię, a tu proszę – jednak lekarstwo.



Tak przygotowani - ruszyliśmy na trasę. Tym razem Grzechotnik grzecznie trzymał się Żukowego tyłu i nie miał już pomysłów na skrócenie sobie drogi. Posłusznie, za nami, objechał

dookoła miejsce swojej wieczornej wtopy. Wyjechaliśmy na asfalt i dosłownie po kilkudziesięciu chyba kilometrach dojechaliśmy do zwrótnika Raka. Stało tu już trochę załóg. Zrobiliśmy obowiązkowe zdjęcia nas i Żuka przy tablicy. Tam naprawdę nie ma nic więcej do oglądania, to tylko takie oznaczone miejsce...

Dla mnie i Sylwii miało jednak pewne znaczenie symboliczne. W końcu to zwrótnik Raka. Sylwia jest Rakiem i miała Raka. Teraz oboje mamy zwrótnik, a Raka w naszym życiu już nie ma. Zostały po nim jakieś rany, ale on sam zginął i nigdy nie wróci. A rok temu tak ciężko było nam obojgu uwierzyć że postawimy tu nasze stopy i odbijemy też bieżnik Żukowych kół w saharyjskim piasku. Tymczasem jesteśmy na miejscu, przygoda nadal trwa, przed nami kolejny dzień oglądania świata szeroko otwartymi oczami. Miły nastrój jest jednak skutecznie psuty przez silny wiatr i kolejne, docierające do tablicy załogi. W końcu każdy chce mieć fotkę ze swoim autem w takim miejscu. Rozumiemy to doskonale, ruszamy więc dalej.

Jazda do granicy była zupełną kalką dnia poprzedniego - pustynia, długa prosta i nuda. Nuda koszmarna. Kto tego nie przeżył ten nie zrozumie. Cała Polska w poprzek ma 660 kilometrów po nowoczesnych autostradach. Można to przejechać w 4 godziny jak się ktoś uprze, ma współczesne auto i nawet bardzo nie pędzi. My jedziemy w sumie ponad 1000 km przez Saharę Zachodnią z prędkością ok. 50-60 km/h widząc tylko piasek i kamienie, a czasem mignie ocean po prawej. Po wąskiej drodze, nieraz z uszkodzeniami, przy bardzo silnym wietrze wiejącym w kierunku oceanu na całym dystansie. Taka sytuacja bardzo męczy i odbiera siły. Na szczęście możemy się zmieniać za kierownicą we trójkę i to trochę ratuje sytuację. ([Zobacz film](#))

Dojeżdżamy do marokańsko-mauretańskiej granicy. Ostatnie tankowanie na terenie Sahary Zachodniej po niecałe dwa złote za litr. Maroko bardzo mocno dotuje życie na tym obszarze, aby obywatele chcieli mieszkać w tak niesprzyjających warunkach. Stacja dosłownie przy granicznym murze. W Europie dawniej na takich przygranicznych było najdrożej, a tu proszę – nadal taniutko

– zapewne cena regulowana urzędowo. Zalewamy do pełna oba zbiorniki i kanistry, Polonez robi to samo, plus zapas. W Mauretanii niestety ropa będzie już po euro za litr, więc drożej niż w tym czasie w Polsce. Dlatego każda pusta bańka po wodzie zostaje napełniona olejem napędowym z dystrybutora na stacji. Specjalnie zbieraliśmy je przez ostatnich kilka dni. Nikt nie zabrania nam wiania paliwa w co tylko zechcemy – to nie Europa i jej wyszukane przepisy.



Żuk na przejściu granicznym w drodze do Mauretanii.

W tle posterunki marokańskie.

Wjeżdżamy na przejście marokańskie, aby legalnie opuścić ten kraj. Zdecydowanie lepiej to zorganizowane niż w Nadorze (rany, jak to dawno temu było, a minęło raptem pięć dni). Przejście graniczne jest zamykane solidną bramą, z przesuwanymi skrzydłami. Stoi przy nim kilku żołnierzy i od razu, na wjeździe dostajemy od jednego z nich te same co w Nadorze papierki do wypełnienia. Trochę spacerów po okienkach, raz wpisują nas w komputer, raz podbijają jakiś kwit na auto, zabierają kopię z dokumentu wjazdowego a na koniec specjalny pan wpisuje nasze

dane do olbrzymiej księgi. Wszyscy raczej poważni, choć u celników udaje nam się ich nieco rozbawić i zobaczyć uśmiech. Wreszcie otwierają się wrota wyjazdowe i możemy opuścić Maroko. Przed nami najdziwniejsza ziemia niczyja na świecie - zaminowany, trzykilometrowy odcinek z wyjeżdżonymi śladami i masą porzuconych aut. Jedno, jedyne takie przejście na świecie. Skąd wzięła się ta strefa?

Wspominałem już jak Maroko zajęło Saharę Zachodnią. Wcześniej, wraz z Mauretanią i Hiszpanią, administrowało tym terenem a po wycofaniu Hiszpanów zajęło dla siebie organizując "zielony marsz". Mauretania nie chciała być gorsza i ośmielona przykładem Maroko - też najechała ziemie saharyjskie, aby zbrojnie urwać Saharyjczykom kawałek ich państwa. Nie przewidzieli tylko, że teren ma właścicieli, którzy upomną się o swoje – może i niezbyt licznych, ale bardzo dzielnych i wojowniczych.

Walki z partyzantką saharyjską trwały dwa lata i skończyły się sromotną klęską Mauretanii. Partyzantka wykonała szereg tak śmiałych i niezwykłych akcji, że do dziś uczą o nich w amerykańskich szkołach wojskowych. Między innymi zaatakowali i ostrzelali z ciężkich działek Pałac Prezydencki w stolicy Mauretanii, co wiązało się z rajdem na dystansie ponad 1000 kilometrów w jedną stronę! Oczywiście nie po drogach. I nie był to jedyny taki wyczyn – technika prowadzenia wojen za pomocą rajdów sprawdzała się na tym terenie przez długie lata, przeciwko obu agresorom. Regularnie też niszczyli Mauretańczykom ich ważne gospodarczo obiekty, co powodowało że kraj ten nie miał po prostu pieniędzy na dalszą wojnę. Saharyjczycy skupili się po prostu w pewnym momencie na walce tylko z jednym, słabszym przeciwnikiem, aby go skutecznie wyeliminować z dalszej wojny. Inaczej ciągle walczyliby na dwa fronty, a tego nie byli by w stanie znieść.



Długa, saharyjska prosta droga

Ostatecznie Mauretania zrezygnowała ze swoich roszczeń i wycofała armię. Ponieważ dosłownie tuż pod granicą przebiega jedyna w Mauretanii linia kolejowa którą wożony jest urobek z kopalń w głębi pustyni, do portu w Nouadhibou (Nawazibu), cały pas granicy został bardzo starannie zaminowany, na szerokość około trzech kilometrów! Bano się bowiem odwetu ze strony saharyjskiej partyzantki i nie do końca ufano armii marokańskiej, że nie zechce wpaść z wizytą skoro ma już prawie całe terytorium Sahary Zachodniej we władaniu.

Maroko dzisiaj niespecjalnie lubi się z Mauretanią, bowiem ta, po wycofaniu się z pomysłu urwania dla siebie kawałka Sahary Zachodniej niedługo potem uznała oficjalnie fakt istnienia Saharyjskiej Arabskiej Republiki Demokratycznej na tym terytorium, jako niepodległego kraju. A to Marokańczykom nie było szczególnie na rękę i dlatego właśnie ten przedziwny status quo trwa już w sumie kilkadziesiąt lat. Marokańczycy zresztą nie lubią się również ze swoim ostatnim sąsiadem – Algierią. Ona też wspiera Saharę Zachodnią w walce o niepodległość i to chyba najmocniej ze wszystkich krajów na świecie. Na jej terytorium znajdują się do dziś obozy uchodźców saharyjskich, Algieria dostarcza im zaopatrzenie,

a wcześniej broń i wyposażenie wojskowe. Zresztą armia algierska stoczyła kilka otwartych bitew z marokańską – podczas walk o niepodległość Sahary Zachodniej. Skutkiem jest zupełny brak lądowych przejść granicznych między Marokiem i Algierią.

Pokonanie terenu Ziemi Niczyjej daje solidny dreszczyk emocji ale nie jest szczególnie wysokim wyzwaniem. Ot, zwykły przejazd po wietrzejącej powoli skale. Nie ma tam żadnej drogi w klasycznym tego słowa znaczeniu. Są tylko ślady kół i wyjeżdżone różne przejazdy. W pierwszej chwili ogarnia człowieka lekkie przerażenie, ale po chwili mija. Ta trasa to ważny szlak – jedyny transportowy nerw zachodniej Afryki. Nie ma szans żeby na tym przejezdny odcinku przetrwała jakakolwiek mina. Ale faktycznie poza wyjeżdżonymi odcinkami raczej wolałbym się nie znaleźć. Tam już na 100% są miny. Podczas jazdy trzeba wybierać twarde podłoże, warto wzrokowo ustalić gdzie jest mniej więcej mauretańska strażnica, można wbić w nawigację koordynaty dla poprawy poczucia własnego bezpieczeństwa i ułatwienia orientacji co do kierunku jazdy – bowiem ruszając spod jednej strażnicy – drugiej od razu nie widać.

I tak sobie jedziemy, unikając zjazdu z wyjeżdżonych śladów. Podziwiamy dziesiątki, jeśli nie setki porzuconych aut. Stoją nieraz ustawione jak na parkingu, a czasem zupełnie chaotycznie. Część z nich jest mocno zdekompletowana, ale wypatrzyliśmy też nowe Porsche Panamera. Kto wpadł na pomysł że to auto ma sens w Afryce? Nie mamy pojęcia. Z tego co wiemy nie należy się zatrzymywać, próbować zwiedzać i kombinować. Dopóki auto jedzie – jest bezpiecznie. Tam działają różni ludzie, mający swoje sprawy i nie należy się zbytnio interesować.

Można wlec się za dużą ciężarówką - one wiedzą jak przejechać, bo robią to dość często. Cała Mauretania pełna jest marokańskich mandarynek, daktyli i innych produktów – w tym Coca-Coli rozlewanej też w Maroko. Ten towar trzeba przecież przewieźć. My zdecydowaliśmy się na jazdę lewą stroną (to był dobry pomysł, z powrotem się potwierdziło) ale chłopaki w Polonezie nie byliby sobą. Po co to jeździć dookoła i kilometry

trzaskać? Nauczka z nocy wyparowała jak widać dość szybko, błoto po kolana było tylko wspomnieniem. Ruszyli więc lekko w prawo. Zapytałem przez CB czy tam gdzie jadą droga jest twarda i przejezdna? Odpowiedź - jest ok. Postanowiłem chwilę poczekać, zanim za nimi ruszymy, miałem pewne obawy, więc dla uspokojenia zapytałem raz jeszcze o jakość drogi i usłyszałem:

- Stoimy w piachu po osie.

- Czy mamy podjechać Was wyciągnąć, czy dacie radę sami? - spytałem przez radio, ale odpowiedziała mi już tylko całkowita cisza. Ponowiłem pytanie kilka razy, bezskutecznie. Użyłem więc radia PMR i z tym samym pytaniem zaatakowałem Poloneza. Nadal uparta cisza.

Po chwili minął nas rozpedzony, nieco zdezelowany Peugeot 406 wypełniony tajemniczymi dżentelmenami w lokalnych wdziankach. Czulem przez skórę, że to jest ta słynna pomoc drogowa za 30 euro, o której pisują wszystkie fora podróżnicze. Jak tylko się zakopiesz na tym terenie – ona już jest obok Ciebie. Podobno zjawia się zawsze nieproszona. Zresztą jak ktoś ma obawy co do przejazdu – to na Ziemi Niczyjej jest dostępna usługa przeprowadzenia pojazdu bez ryzyka zakopania się – płatna właśnie około 30 euro. Tak czy tak – cena ta sama...

Nie chciałem się pchać za Polonezem z racji masy Żuka, ale z odległości około 300 metrów obserwowaliśmy ich uważnie, gotowi w każdej chwili ruszyć w pomocą. Jednak to co widzieliśmy nie wyglądało niepokojąco, a wręcz sielankowo, kiedy więc kilka minut później Polonez ruszył w dalszą drogę - my objechaliśmy ten odcinek po twardej skale i razem dotarliśmy do mauretańskiej strażnicy granicznej. Tam chłopaki z Poloneza zaczęli czynić nam wyrzuty, że im nie pomogliśmy. Jak się okazało ich CB umarło dokładnie w momencie kiedy Grzesiek powiedział że stoją. Był to najprawdopodobniej skutek wcześniejszego uszkodzenia regulatora napięcia – radio CB się usmażyło i teraz, w upale, definitywnie dokonało żywota. Oni nie słyszeli nas, a my ich. Z kolei radio PMR mieli wyłączone i nie wpadli na to aby je uruchomić. Od

tej pory łączność między autami była już tylko za pomocą radiostacji PMR.

Dowiedzieliśmy się, że panowie z Peugeota od razu rzucili się do wypychania i upuszczania powietrza z kół i nie dało się ich odwieść od tej koncepcji za żadne skarby. Grzesiek został zaproszony w okolice bagażnika Peugeota, gdzie pan łamana, ale zrozumiała angielszczyzną orzekł "No Morocco, no Mauritania, it is no man's land²⁶" i zaprezentował leżącą na dnie bagażnika całkiem sporych rozmiarów maczetę. To dlatego z daleka wszystko wyglądało przyjacielsko i normalnie. Widać profesjonalizm i szeroką praktykę w niewzbudzającym podejrzeń wyłudzeniu kasy. Usługa miała kosztować 100 euro, jednak po pokojowych targach stanęło na dziesięciu. Nauka kosztuje... Za to po raz kolejny widzimy wyraźnie że cena wyjściowa zazwyczaj jest dziesięciokrotnie zawyżona.

Zostaliśmy całkowicie rozgrzeszeni, kiedy wyjaśniliśmy, że obserwowaliśmy sytuację i byliśmy gotowi ruszyć na pierwszą oznakę kłopotów, ale takich wskazówek po prostu nie było. No cóż - takiego finezyjnego rozegrania sytuacji się nie spodziewaliśmy ze strony tajemniczych ludzi pustyni...

Na granicy mauretańskiej nikogo nie interesowała zawartość naszych bagażników i bańki z wódką. Mieli to naprawdę gdzieś. Tyle się naczytałem, nasłuchałem, jakie to kontrole i inne cuda, a tu cisza i spokój. Nie wykluczam oczywiście że duża w tym zasługa naszych rajdowych naklejek. Zapewne w straźnicy leżał wyraźny rozkaz z jakiegoś ważnego urzędu jak się z nami obchodzić, bo organizatorzy rajdu mają dobry kontakt z lokalnymi władzami. Obywatel podróżujący indywidualnie mógłby nie mieć tak łatwo i przyjemnie.

Sprawność obsługi to również zasługa tzw. fixera – czyli „Pana Załatwacza”. Był on wynajęty przez organizatora i bardzo sprawnie przepychał rajdowe załogi we wszystkich kolejkach, we wszystkich okienkach i pokojach. Miał pod sobą kilku ludzi, którzy wypełniali

²⁶ Ang. Nie Maroko, nie Mauretania – to jest ziemia niczyja.

nasze kwity i nosili dokumenty. Co ciekawe i zaskakujące – żaden nie brał od nas pieniędzy, nawet kiedy chcieliśmy im dać jeden, czy dwa euro. Mieli zapłacone z góry i koniec. Obsługa więc na najwyższym poziomie, a jak może być dokładnie odwrotnie – dowiedzieliśmy się w drodze powrotnej. Oj się zdziwiliśmy...

Žuka wpisali mi do paszportu. Wbili specjalną pieczęć, na niej zaś wypisali dane auta. Numer rejestracyjny, końcówkę VIN i markę z modelem. Prosty i skuteczny sposób na zabezpieczenie się przed zdobyciem zaszczytnego tytułu „motoryzacyjnego śmietnika Europy”. Zdecydowanie najwygodniejszy również dla nas – w innym wypadku musielibyśmy pewnie mieć karnet CDP²⁷, co podniosło by koszty całej imprezy do granic absurdu.

Jeszcze wizyta w budyneczku po lewej, a tam nowoczesność – bateria akumulatorów z której zasilane były komputery, do tego panele słoneczne na dachu. I szok do kwadratu kiedy wraz z Sylwią poproszono nas do jednego z pokoi, gdzie zeskanowane dane biometryczne z naszych paszportów i następnie sprawdzono nasze odciski palców na czytniku. Pan obsługujący sprzęt był całkiem sprawny w swych czynnościach, lecz niestety strasznie ponury. Na szczęście to była końcowa czynność, oddano dokumenty i pożegnano.

Przejechaliśmy ostatni szlaban i stanęliśmy po raz pierwszy na mauretańskiej ziemi. To był już zupełnie inny od marokańskiego świat. Uczucie bezpieczeństwa i spokoju jakoś zostało lekko stłumione. Wokół prawie same ciemne twarze, niekompletne mundury, brak karność i dyscypliny wśród żołnierzy, wyraźnie czuliśmy panujący chaos. Wszędzie kręcą się rozmaici handlarze, oferujący cuda na kiju.

Na granicy wymieniliśmy trochę pieniędzy na lokalne tiurliki - kurs w okolicy 385 jednostek za jedno euro i po mniej więcej tyle był olej napędowy na stacjach. Tutaj wpadliśmy w pułapkę europejskiego myślenia. Wymieniliśmy za mało pieniędzy, licząc w

²⁷ Specjalny dokument celny. W przypadku naszego Žuka wymaga on wpłacenia kaucji w wysokości około 30 tys. zł.

swej naiwności na to, że w banku w mieście będzie lepszy kurs. Zupełnie nie pomyśleliśmy o tym że najbliższe miasto z jakimkolwiek bankiem było o dwa dni drogi jazdy przed nami. To nie jest zdecydowanie nasza ciasna Europa. Karty SIM do internetu nie kupiliśmy zresztą z identycznego powodu. Na szczęście załoga Poloneza jedną nabyła. To był nasz poważny błąd, ale człowiek się uczy całe życie.

Maroko zostało za nami, ze swoją jaką taką cywilizacją. Wjechaliśmy do prawdziwej, czarnej Afryki. Nauczka na później – wymienić kasy tyle ile trzeba na całą drogę plus spory zapas na wszelki wypadek. To nie są czasy drapieżnego kapitalizmu – tutaj po prostu nie bardzo jest gdzie wymienić walutę taniej niż na samym przejściu. Kto tego nie rozumie, tak jak my wówczas - ten traci potem czas na szukanie kantoru, albo banku – co kosztowało nas w sumie kilka straconych godzin w kolejnych dniach. O drobiazgach jak zużyte dodatkowo paliwo, czy niepotrzebne nerwy – nawet nie wspominam.

Ruszyliśmy na biwak, odległość nie była wielka - może 70 km. Po drodze przecięliśmy jedyną mauretańską linię kolejową. Służy ona do przewozu urobku z kopalń leżących w głębi kraju. Codziennie, prawie trzykilometrowy pociąg pokonuje trasę liczącą niemal sześćset pięćdziesiąt kilometrów, wioząc rudę żelaza do portu w Nouadhibou (Nawazibu). Mauretania nie dysponuje własnymi możliwościami przetwarzania rudy na miejscu i dlatego całość urobku ładowana jest na statki i w tej postaci sprzedawana na światowych rynkach. To ważne źródło przychodów dla mauretańskiego budżetu. Linia kolejowa wykorzystywana jest dość intensywnie, a jeżdżące po niej składy są najdłuższymi i najcięższymi na świecie. Niestety tego dnia nie udało nam się zobaczyć tego rekordowego. Dopiero w drodze powrotnej.

Biwak znajdował się na pustyni, ponad 2 kilometry w bok od głównej drogi, na szczęście na bardzo twardym podłożu. Piach po prostu jak beton. Był to chyba jedyny biwak na całej trasie, gdzie dotarliśmy za dnia i to całkiem wczesnego. Szybko i sprawnie rozbiliśmy obóz, zażyliśmy kąpieli pod naszym prysznicem,

zjedliśmy i zajęliśmy się nieśpiesznym odpoczywaniem. I tak sobie odpoczywaliśmy i odpoczywaliśmy. A kiedy zrobiło się już lekko ciemno (a była raptem dopiero 19:00) zaczęła się jedna wielka impreza. Ognisko, Beduini, lokalne wyroby jubilerskie, wspólny handel, długie targowanie, dziwne wymiany towarowe, pełna integracja, zabawa i radość. Myny Węgrów kiedy widzieli jak rozlewamy do kieliszków nasz niebieski płyn do chłodnic były po prostu bezcenne. Jeszcze lepsze były jak już się z nami tej niebieskiej wódki napili. A później zasnęliśmy sprawiedliwym snem...

Koordynaty noclegu: [21.113563, -16.354378](#)

Granica marokańsko-mauretańska:

Strażnica marokańska: [21.361813, -16.960478](#)

Strażnica mauretańska: [21.333894, -16.946862](#)

25 stycznia

Dystans do pokonania 295 km. Mauretania.

Przejazd od Bou Lanoar do plaży B2.

To jest dzień na który czekałem bardzo długo i nie powiem, że bez obaw - mamy przejechać Żukiem po plaży w czasie odpływu. Bardzo ekscytujące wyzwanie, szczególnie kiedy uważnie przeczyta się roadbook. A w nim mamy jasne informacje - przejazd możliwy tylko w czasie trwania odpływu, o konkretnej godzinie i trzeba jechać po pasie piasku który jeszcze niedawno był pod wodą. Ma szerokość około dziesięciu metrów i cały czas się „przesuwa” za uchodzącą wodą. Trzeba też zmniejszyć ciśnienie w oponach do absolutnego minimum. Inaczej się zakopimy, stracimy czas i nie zdążymy uciec przed przypiływem, bo z plaży wyjechać się da tylko w konkretnych miejscach. Dreszczyk emocji całkiem spory... Później dowiedzieliśmy się, że jeszcze jakieś trzydzieści lat temu jechało się w ten sposób do stolicy, bo asfaltowej drogi po prostu nie było i po plaży było najłatwiej i najszybciej. Szosę zbudowano stosunkowo niedawno. Dodatkowej pikanterii dodawał fakt, że z lektury różnych relacji rajdowych z lat poprzednich wiedziałem, że kilka załóg straciło swoje auta w ten właśnie sposób - spektakularnie zalane przez ocean. Mało to było budujące, no ale skoro się powiedziało A i wystartowało, to trzeba być konsekwentnym i umieć powiedzieć coś więcej niż nadal jedynie przeciągle Aaaaaa.

Wstaliśmy trochę później niż dotychczas, słońce stało już nad horyzontem. Zwinęliśmy spokojnie obóz, czas nas dziś mniej gonił, bo dystans krótszy, no i w okienko czasowe musimy trafić - a zapas

czasu potężny. Przeanalizowaliśmy mapy i możliwości i okazało się, że mamy do wyboru tak naprawdę dwa przejazdy przez plażę - od południa lub od północy. Trasa północna niesie większy dreszczyk emocji - przejazd plażą jest dłuższy i przez to bardziej ekstremalny. Południową mamy tylko 18 kilometrów po plaży. Obie te trasy prowadzą do biwaku - wyznaczonego właśnie na plaży, poza zasięgiem fal. Nie da się do niego dojechać inaczej, niż tylko we wspomnianym okienku czasowym. To samo dotyczy porannego wyjazdu z biwaku - da się tylko o określonej godzinie. Inaczej zostajemy do kolejnego odpływu, czyli jakieś 12,5 godziny.



Decydujemy się na wariant północny i ruszamy w drogę. Przed nami około dwustu kilometrów. Asfalt bez szaleństw, ale równy - prędkość rzędu 60-70 km/h. Do tego dzień raczej bez słońca - w powietrzu unosi się mnóstwo pyłu, który skutecznie izoluje przed bezpośrednią operacją słoneczną. Nie jest bardzo gorąco, słońce nie razi, widzimy je w postaci świecącej, ale nie niszczącej oczu kuli. Dzięki temu dzień nie jest bardzo męczący, choć wiejący jak zwykle silny wiatr nie uprzyjemnia życia. To z czym mamy do czynienia to

nie jest jeszcze klasyczna burza piaskowa, raczej odpowiednik polskiego dnia z lekkim zachmurzeniem.



Jedziemy zatem jedyną drogą która przecina Mauretanię z północy na południe. To ta zbudowana jakieś 30 lat temu. Wcześniej po prostu nie było asfaltowej drogi. Wąska, w miarę równa (koleiny są tu nieznane), czasem jakaś dziura. Po drodze trafiają się przedziwne wioski. Robią dość upiorne wrażenie - zabudowa chaotyczna, często z byle czego (dosłownie), standardowy dom wielorodzinny przypomina polską altankę śmietnikową z osiedla z czasów PRL. Zbudowany z bloczków betonowych, bez okien, z dwoma lub trzema otworami drzwiowymi. W roli drzwi - coś co powstało zapewne z blachy odzyskanej z oceanicznego kontenera sadząc po "falistości". I takich budynków są tutaj setki, tysiące - jak kraj długi i szeroki. Smutne to, bo nie ma w nich grama finezji, wszystkie wyklepane na jedną modłę. Czasem któryś pomalowany w jakiś wyrazisty kolor, czasem tylko drzwi uzyskały powłokę lakierniczą. Nie da się mówić o wspaniałej architekturze mauretańskiej. Jest raczej nędzna po prostu...

Docieramy wreszcie do pierwszego większego miasta. Metropolia nazywa się [Dachlat](#) i nie zna jej chyba nawet Google. Miasto jest małe, nowe i sprawia dziwne wrażenie. Idealny, szeroki asfalt, wysokie krawężniki przy których nawiana jest masa nieuprzątniętego piachu, nowoczesne latarnie z panelami solarnymi. Trochę budynków bardziej okazałych (większe wille) i standardowe mauretańskie lepianki o których przed chwilą wspominałem. Wygląda to bardzo dziwnie i nienaturalnie. Miasto jest zbyt nowocześnie wyposażone jak na te warunki, a jednocześnie puste – nic się tu nie dzieje. Jest stacja paliw, zatrzymujemy się aby uzupełnić zapasy i kupić wreszcie karty SIM. Nauczka na przyszłość – kupować zawsze na granicy i nie kombinować. Karty można podobno kupić u krawca – taką dostajemy informację od pracownika stacji. No cóż, co kraj to obyczaj – w Wielkiej Brytanii odzież i obuwie robocze kupuje się w sklepie sportowym a zdjęcia do paszportu robi w aptece, w Polsce rajstopy bywają na poczcie, więc nie będziemy się szczególnie dziwić tutejszym obyczajom.

U celu objawiają się naszym oczom półki z towarami. Regularny sklep na zapleczu warsztatu krawieckiego. Pan próbuje zrozumieć naszą potrzebę posiadania kart SIM z transmisją danych. Jest niestety wyraźny problem komunikacyjny. Oni po francusku, a my ani trochę. Krzysztof wpada na znakomity pomysł użycia tłumacza w telefonie. Wpisuje do niego: „poproszę o karty SIM do internetu” i klika Przetłumacz. Pokazuje wynik na ekranie, w języku podobno francuskim. Pan dość długo się temu przygląda, mrużąc oczy i przechylając głowę, ale bez wyraźnego zrozumienia. Zgłaszam Krzyśkowi że to być może jest analfabeta, na co ten bez zastanowienia odpala syntezytor mowy. No to teraz staliśmy się właśnie kosmitami. Nasze głośno gadające po francusku pudełeczko wywołuje zachwyt na twarzy właściciela i jego syna. Niestety nie przybliży nas to do oczekiwanego sukcesu. Dopiero kiedy pokazuję kartę wyjętą z mojego portfela – sprzedawca orientuje się czego chcemy. Spod lady wyjmuje etui zawierające

zmęczone nieco życiem kawałki plastiku i wyciąga jeden z nich. Po krótkich targach płacimy chyba ze 4 euro za kartę co do której nie mamy żadnej pewności że zadziała poprawnie (jak się później okazało – karta wcale nie służyła do internetu). Znikamy od krawca, pakujemy się do Żuka i w drogę.

Połykając kolejne kilometry docieramy do skrzyżowania gdzie odbijała w prawo droga do oceanu i okazuje się, że to park narodowy, zdaje się jedyny w Mauretanii. Droga przez park jest płatna i to słono - 3 euro od osoby. W świetnym parku Lovcen w Czarnogórze płaciliśmy taniej za naprawdę oszałamiające widoki! Tymczasem tutaj wykosztowaliśmy się na oglądanie piachu, choć dokładnie ten sam widok mieliśmy wcześniej za darmo. Nic się nie zmieniło, nie pojawiły się egzotyczne zwierzęta, czy wspaniałe widoki. Pusto, nudno, piasek, kamienie, kępki suchej trawy... Szału nie ma... No może śmieci brak.

Jedziemy absolutnie pustą drogą, jakieś 55 kilometrów do oceanu. Bawimy się jazdą na dachu, filmujemy wzajemnie nasze auta, trochę się jak zwykle ścigamy. Luz, wygłupy, zabawa - słowem sielanka, jest bezpiecznie. Od czasu do czasu jakieś auto rajdowe nas wyprzedzi i pomknie przed siebie. Nie możemy się po prostu doczekać wjazdu na plażę, czas mamy doskonały, więc wszystko wydaje się takie proste i europejsko uporządkowane. No ale zasada TIA daje o sobie znać - This Is Africa²⁸.

²⁸ Ang. To jest Afryka. Potocznie – tu czas płynie inaczej i nie dziw się temu biały podróżnik.



Przejazd przez mauretański park narodowy.

Lekka piaskowa burza.

Na plaży spotykamy wojsko które kategorycznie zakazuje wjazdu na nią. Inne załogi próbują negocjować, wręczyć jakiś gift²⁹, ale nic z tego - nie i nie. Widocznie mają bardzo wyraźny rozkaz z góry i nie ma siły która przekonała by ich do zmiany zdania. Czujemy się rozczarowani, jak dziecko któremu ktoś prawie wręczył świetną zabawkę i schował w ostatniej chwili... Jechaliśmy taki kawał drogi i nie przejeździemy plażą?

Chwilę kombinujemy, rozglądamy się czy nie da się żołnierzy jakoś sprytnie ominąć, ale kopny piasek wyraźnie sugeruje, że raczej nie damy rady przeciąć go naszym Żukiem. Jest zbyt ciężki, skończy się zakopaniem po osie. Poza tym hordy dzieciaków z pobliskiej wioski bardzo utrudniają taki manewr, oblepiając nasz samochód swoimi ciałami i tradycyjnie domagając się wszelakich prezentów.

²⁹ Ang. Prezent.

Nie pozostaje nam nic innego jak zawrócić, dojechać do głównej drogi i spróbować wjechać na plażę od południa - innej opcji nie ma. Niestety po przeliczeniu czasu i dystansu - nie zdążymy. Nie ma nawet cienia szansy. Sam powrót przez park to znowu 55 km, do tego w sumie w przeciwnym kierunku. Potem od skrzyżowania, do południowego wjazdu jest około 60 kilometrów. Niewykonalne, bo nie zdążymy przed przyływem, nie ma co ryzykować.

Pojawia się więc problem z noclegiem - musimy coś wymyśleć. Od momentu wjazdu do Mauretanii mamy wyraźnie ostrzeżenie przed spaniem poza wyznaczonymi przez organizatora miejscami. Musimy się odmeldowywać za pomocą SMS w specjalnym systemie i potwierdzać że jesteśmy cali, zdrowi i bezpieczni. Zorganizowane w ramach rajdu biwaki i hotele są po prostu ochraniane przez lokalne wojsko – efekt świetnej współpracy organizatora z lokalnymi władzami. Trochę martwi nas droga powrotna, gdzie nie będzie takiego wsparcia, ale staramy się jeszcze nią nie przejmować. Tak naprawdę to jesteśmy pełni obaw, nie znamy warunków, roadbook jednoznacznie informuje, że spanie na dziko jest wysoce niezalecane ze względów bezpieczeństwa. Zatem co tu robić?

Na następny dzień zaplanowany jest krótki etap z plaży do stolicy Mauretanii - Nouakchott (Nawakszut). Dystans nieduży, raptem 160 km, więc damy radę zrobić go dzisiaj przed zmrokiem, skoczmy do wskazanego przez organizatora campingu i spędzimy w stolicy cały jutrzejszy dzień - to też w sumie pewna korzyść. Odpocznimy jeden dzień od jazdy, zrobimy zakupy, może pranie i takie tam duperele. Ogień na tłoki i jedziemy...

Wracamy sprawnie do skrzyżowania na wjeździe do parku i kierujemy się na stolicę. Zabłądzić nie sposób - innej drogi i tak nie ma. Asfalt momentami słabszy, ale jechać się daje. Wokół nas pustkowia, czyli jak zwykle. Co ciekawe jednak – co jakiś czas przy drodze jest coś w rodzaju miasteczka namiotowego. Namioty oczywiście z czego popadnie i co wiatr przywiał. Robią bardzo nędzne, biedne wrażenie. Czuć że nie mieszka w nich raczej nikt

bardziej majątny. Takie trochę koczowiska bezdomnych i bezrobotnych przypominają te „wioski”. Przy nich widać niesamowicie przekopaną okolicę, jakby ktoś złota szukał lub skarbu piratów przy pomocy odręcznie narysowanej mapy. Chaotycznie przeryty piach w losowych miejscach. Co jakiś czas obserwujemy ludzi przesiewających pustynię przez wielkie, prostokątne sita ustawione ukośnie do ziemi. Jak dawniej na budowach kiedy przesiewało się piasek przed wrzuceniem do betoniarki.

Początkowo nie rozumieliśmy o co chodzi. Dopiero później poznaliśmy prawdę – to niewolnicy odsiewali muszle. W tym miejscu miliony lat temu było dno morza i w piasku są miliardy muszli. Grubych, pancernych wręcz. Takich jeszcze nigdy wcześniej nie widzieliśmy. Służą one jako kruszywo do budowy dróg, budynków, domieszka do asfaltu – pewnie wykorzystują je jeszcze do wielu innych zastosowań. Idealne źródło solidnego, naturalnego wapienia. W stolicy natkniemy się później na całe hałdy przywiezionego z pustyni kruszywa z pustynnych muszli.

Mauretania zaskakuje jeszcze jednym drobiazgiem – ciężarówkami Mercedesami. Są ich tutaj chyba setki, a mówię o ciężarówkach, jakich w Europie nigdy nie widziałem, nawet będąc jeszcze interesującym się motoryzacją światową pacholęciem. Po prostu one, kiedy byłem młodzianem - już wtedy były zbyt stare na trasy na naszym kontynencie. Nie wiem od ilu lat jeżdżą po mauretańskich drogach, ale pojeżdżą jeszcze dłuuuugo – konstrukcja prosta jak budowa cepa, albo naszego Żuka. Silnik z rzędową pompą wtryskową, wszystko mechaniczne, wlać cokolwiek tłustego i jazda. Żadnej elektroniki, żadnych czujników. Mercedesów tych widać całe mnóstwo, w różnym stanie technicznym i różnych rolach, a co ciekawe – raczej wszystkie są ciemnozielone. Praktycznie również wszystkie są przeładowane do granic absurdu. W jednym z miasteczek na naszych oczach ciężarówka taka zerwała przeciągnięty w poprzek drogi kabel energetyczny. Te maszyny naprawdę robią wrażenie. Trzeba tylko uważać przy ich wyprzedzaniu – zazwyczaj wskazane jest seryjne

trąbienie podczas manewru, bo auto nie zawsze ma jakieś lusterka. W ten sposób informujemy kierowcę aby chwilowo zaniechał omijania dziur w jezdni.



Na pół godziny przed zachodem słońca widzimy rogatki mauretańskiej stolicy. Szeroka, całkiem ładna dwupasmówka, w oddali majaczy wiadukt (jak się później okazało - jedyny w Mauretanii), zaczyna się cywilizacja.

Wjechanie do Nouakchott (Nawakszut) zapamiętamy wszyscy na długo. Tomek prowadził, ja go wspomagałem swoimi oczyma i nawigowałem a Sylwia z Krzyśkiem filmowali ile wlezie wszystko wokół nas. Coś po prostu niesamowitego. Całkowicie chaotyczna zabudowa, wszechogarniający pył i piasek, dwupasmowa ulica z pasem rozdzielającym w formie szarego klepiska, przez który auta przejeżdżają po prostu zupełnie dowolnie, a do tego ciężki zapach spalin. Cały ruch uliczny to jeden wielki (ale pozorny) chaos. Po kilku minutach obserwacji już rozumiemy wszystkie trzy zasady:

1. Większy fizycznie ma pierwszeństwo (nasz Żuk dzięki temu ustępował tylko ciężarówkom)
2. Pieszy jest nikim i nie warto na niego zwracać uwagi. Skoro wlaź na jezdnię to sobie musi sam poradzić.

3. Kierujący interesuje się tylko strefą w zakresie przednich 180 stopni własnego pojazdu. Tył naszego wozu jest przecież w przedniej strefie auta jadącego za nami, więc to jego problem.

Wszystkie światła na skrzyżowaniach nie były nawet sugestią. Jedynie ozdobą. Po rondach jazda odbywała się w dowolnym kierunku, liczba pasów na jezdniach była dynamicznie zmienna, a skręt w prawo ze skrajnego lewego pasa, z objechaniem wszystkich tam stojących aut - nie był niczym dziwnym. Co ciekawe - nie było korków, wszyscy jechali ok. 30 km/h i nie widzieliśmy żadnej stłuczki czy wypadku.

Osobną kwestią jest sam park samochodowy jaki można spotkać w Mauretanii. Średnia wieku oscyluje w okolicy 30 lat, nie są rzadkością auta mające po 40 lat i nadal jeżdżące. Dużo starych Mercedesów, a ja naiwny sądziłem, że wszystkie są w



Klasyczny widok – Mercedes „Kaczka” jako autobus miejski.

Albanii. Przeciwwagą dla Merców są Renault 21 w każdej wersji nadwoziowej. Jest ich tu najwięcej chyba. Mauretańczycy przeładowują je do granic możliwości, a mimo to one nadal działają. Zaobserwowaliśmy bardzo duże zapotrzebowanie na pick-upy. Wiele aut po prostu zostało przerobionych tak, aby w tej roli móc służyć. Przestały nas szybko dziwić obcięte Renault 21 kombi, Mercedesy "kaczki", Mercedesy G-klase, Land Rovery. Jest potrzeba, więc trzeba ją zaspokoić. Dla sprawnego w obsłudze nożyc do blachy i szlifierki kątovej człowieka to żaden problem.

Co do samych "kaczek" (to taki mikrobus Mercedes) - jest ich tutaj zatrzęsienie, mają niejednokrotnie usunięte całkiem drzwi, wycięte otwory wentylacyjne i służą za małe mikrobusy miejskie. Zazwyczaj wyglądają jakby miały się zaraz rozpaść tylko, że nie mają na to czasu – ciężko i nieprzerwanie pracują...



Tak obserwując przedziwny świat ruchu miejskiego w Mauretanii dotarliśmy do kempingu, wskazanego w roadbooku na następny dzień. Tam okazało się, że nie tylko my mieliśmy pomysł dotarcia do Nouakchott (Nawakszut) już dziś. Były tam już dwa auta rajdowe, a w nich zbulwersowane załogi - kemping zażyczył

sobie po 100 euro od auta za noc. Dobrze wiedzieli, że nie bardzo mamy wybór i że zależy nam na bezpieczeństwie. Wtedy jeszcze uważaliśmy to za mauretańską bezczelność, dziś już wiemy że to po prostu próba zrobienia interesu. Jako, że w sumie potrzebowaliśmy dwóch nocy, to nie uśmiechało nam się wyskoczyć z 200 euro ot tak, więc zrezygnowaliśmy z noclegu w tym obiekcie. Przez moment rozważaliśmy sen nad oceanem, na jakimś parkingu, ale obawy o bezpieczeństwo zwyciężyły.

Wycofaliśmy się z kempingu i zdecydowaliśmy jechać do małego hotelu na uboczu, do którego namiar dostaliśmy od ekipy jadącej czarną, londyńską taksówką. Koordynaty w Androzica i jazda na wyczucie, bo żadnego planu miasta nie mamy. Tylko duża strzałka na ekranie pokazuje kierunek i widzimy jak daleko mamy do celu w linii prostej. Do tego jedziemy przez miasto w którym jest już ciemno. Doznania z wjazdu do stolicy należy pomnożyć przez trzy. Doszły bowiem auta bez świateł lub świecące wszystkim co na pokładzie mają. Do tego motorowery i motocykle również bez oświetlenia, widoczne tylko w snopie świateł innych pojazdów. Przetrenowaliśmy przejazd na czerwonym świetle i to nie raz, do tego kilka razy pod prąd, jakiś kosmiczny jeden korek z powodu zdaje się drobnej stłuczki. Horror.

Do hotelu dotarliśmy nie zabijając nikogo i rozpoczęliśmy negocjacje cenowe. Właściwie to próbowaliśmy negocjować, bo w Mauretanii to nie takie proste w obiektach noclegowych. Wszystko inne da się negocjować, a w hotelach jest wyraźny opór. Pan na recepcji też się uparł, że nie i nie. Krzysiek rozwinął cały swój czar i zdolności, ale nadal nie i już. Próba z giftem nie działała. Jacyś dziwni ludzie. Przecież tutaj wszystko można, a wręcz należy negocjować. No to pozostało wykasać po 30 euro za dwójkę, za to z ciepłą wodą. Auta stanęły na parkingu przed hotelem, po chwili pojawił się zatrudniony na tą okazję Pan który miał ich całą noc uczciwie dopilnować. Umościł się na krzeselku i zadowolony rozpoczął swoją wartę.

Mieliśmy zatem w perspektywie spędzenie jutrzejszego dnia w stolicy, co miało dać nam chwile wytchnienia w rajdzie, a okazało

się całkiem męczącym kolejnym dniem w podróży. Nie uprzedzajmy jednak faktów...

Koordynaty noclegu: [18.092195, -15.966400](#)

Hotel Holiday

26 stycznia

Dystans do pokonania 0 km. Mauretania.

Dzień w stolicy – Nouakchott (Nawakszut)

Pobudka nieco później niż zwykle, śniadanie na 7:30. Schodzimy do hotelowej stołówki, zjadamy nieduży i lekki posiłek na słodko - taki mauretański zwyczaj - dżemik, miód, słodkie pieczywo. Szwedzki stół w lokalnej wersji. Siedzimy, jemy, donoszą nam wszystko to co byśmy chcieli, ale pod warunkiem że akurat mają. Niewiele jednak mają poza podstawowymi produktami. Wykorzystując że jesteśmy wszyscy razem przy jednym stole - ustalamy plan na dziś, a trochę do załatwienia mamy.

Po pierwsze trzeba w Polonezie zmienić oponę. Jedna dokonała żywota i tutaj trzeba pozyskać podobną. Biorąc pod uwagę ilość punktów wulkanizacyjnych, które już wczoraj widzieliśmy – z tym nie będzie raczej najmniejszego problemu. Po drugie pojechać do misji katolickiej po adres przedszkola, gdzie planujemy oddać część darów prowadzącym je siostram. Po trzecie trzeba do tego przedszkola dotrzeć. Po czwarte kupić wreszcie karty SIM z dostępem do internetu, bo ileż można jak zwierzęta – bez niego (karta kupiona po drodze w sklepiku okazała się martwa). Po piąte kupić mandarynki i inne owoce. A na koniec - znaleźć tani nocleg, bo kolejny raz w tym hoteliku spać nie chcemy - cena zupełnie nieadekwatna do oferty. Za 10 euro, byłoby ok, ale 30 to gruba przesada. To nie był mauretański Hilton.

Zatem pakujemy maszyny i ruszamy zrealizować pierwszy cel. Warsztat pierwszy z brzegu, zresztą w Mauretanii każda

wulkanizacja i tak nazywa się Michelin. Odjechaliśmy raptem kawałek od hotelu i już mamy interesujący nas obiekt. Zakład o dziwo, nawet wyposażony w profesjonalny, europejski sprzęt do montażu/demontażu opon z felgi i wyważarkę. Jest się czym pochwalić, naprawdę to jedyny, tak świetnie wyposażony warsztat wulkanizacyjny jaki odwiedziliśmy. A w sumie byliśmy w kilkunastu na całej tej trasie. Jednak wrażenie i efekt „wow” byłoby większe gdyby to działało i było używane, lub chociaż tylko podłączone do jakiegoś zasilania... Niestety było wyłącznie dekoracją.

Panowie za pomocą ręcznej prasy "łamią" oponę, skaczą po niej, łyżkami zdejmują, nie zważając przy tym na stan brutalnie traktowanej felgi, zakładają (zgodnie z naszym przewidywaniem) banalnie łatwo zdobytą odpowiednią oponę, pompują i rzutem oka oceniają wyważenie - jest ok, można montować na auto. To pierwszy raz kiedy widzimy takie wykonanie usługi. Zanim podróż się skończy odwiedzimy jeszcze ok. dziesięciu takich firm i w każdej doświadczymy ręcznej obsługi bez wyważania.

Jedziemy do misji katolickiej. Mamy jej adres, ale nie możemy znaleźć. Spodziewamy się jakiegoś drogowskazu w postaci krzyża, czy innej formy informacji, a tu kompletnie nic. Tajne przez poufne. Pytamy o drogę w bibliotece która jest dosłownie obok misji, ale też nikt nic nie wie. Dopiero jeden z tubylców wskazuje tą właściwą bramę w wysokim murze. Trzy razy dookoła tego przejechaliśmy...

Wchodzimy przez furtkę i znajdujemy się w zupełnie innym świecie. Ciszej, spokojniej, w cieniu. Miłe wrażenie zatrzymania czasu, który tam za murem pędzi jak wściekły. Tutaj nawet smród miasta i spalin wydaje się znacząco mniejszy i tak nie dusi. Pokryty piachem i kurzem plac przed misją służy bowiem za dworzec autobusowy zmiksowany z myjnią samochodową. Z tym, że cała woda pochodzi z baniaków noszonych przez pomagierów. Rozgardiasz kosmiczny. Plac w centrum prawie miasta, pełen żywego chaosu. Wieczorami zaś zamienia się w wielką noclegownię.

Spotykamy księdza Josepha, witamy się, przedstawiamy i wyjaśniamy cel wizyty. Ksiądz uśmiecha się szeroko, cieszy się z naszej inicjatywy, wypytuje o szczegóły i zaprasza do przybycia wieczorem - aby spać na terenie misji. Bardzo nas to cieszy bo liczyliśmy mocno na ten drobny przywilej. Rozmowa bardzo miła, moglibyśmy tak jeszcze długo, ale reszta załóg czeka za murem. Oczywiście dostajemy też pożądany adres przedszkola.

W przedszkolu siostry już wiedzą o naszym przybyciu (jest XXI wiek, tam-tamów się już tutaj nie używa, obstawiamy że ksiądz wykonał szybki telefon) i witają radośnie. Wypakowujemy około 150 kilogramów naszego charytatywnego ładunku i odciążamy w ten sposób Poloneza, który po wyciąganiu z błota lekko niedomaga z zawieszeniem, i dlatego też konieczne jest wyładowanie z niego części pakunków. Rozmawiamy z siostrami o przedszkolu, o jego potrzebach, działaniu itp. Okazuje się, że wielu Mauretańczyków (tych zamożniejszych) bardzo chętnie oddaje tam swoje dzieci, płacąc za to dość dużo, dzięki czemu siostry stać na darmową opiekę nad biednymi dziećmi. Poznajemy ojca jednego z dzieci, władającego perfekcyjnie angielskim. Jak się okazało - to lektor angielskiego, szkolony na Uniwersytecie San Diego w USA i ów pan bardzo chce nam pomóc załatwić nasze potrzeby. Jedziemy więc za nim do miejsca gdzie pracuje, tam zwiedzamy nieźle wyposażony ośrodek nauki języka angielskiego, poznajemy samego najwyższego dyrektora i dostajemy do pomocy człowieka który ma jechać z nami i we wszystkim nam pomóc. Szalenie to miłe...

Zaliczamy lokalnego operatora telekomunikacyjnego Mauritel, kupujemy bez problemu dwie karty SIM (problem był później z ich aktywacją), jedziemy na najbardziej obskurny bazar jaki w życiu widzieliśmy. To było bardzo straszne miejsce. Zrobiło piorunujące wrażenie na nas wszystkich i już widzieliśmy się oczyma wyobraźni w śmiertelnych konwulsjach od tych wszystkich obecnych tu bakterii, rozhasanych w naszych przewodach pokarmowych. Tymczasem Krzysiek jak zawsze udał się z misją zwiadowczo-zaopatrzeniową. Tym razem bezpiecznie, miał przecież lokalnego zwiadowcę i przewodnika. Długo ich nie było. Czas włókł

nam się niemiłosiernie, okolica nie pachniała przyjemnie, a słońce przygrzewało radośnie. Wreszcie powrócili, dumnie niosąc całą skrzynkę mandarynek, prawie 30 kg. Kupione dosłownie za grosze w porównaniu z cenami na mieście i w przydrożnych sklepikach.

Następny przystanek to jakaś jadłodajnia, gdzie degustujemy mauretańskie hamburgery. Po prostu nie udało nam się znaleźć nic lokalnego - w takim mieście nie było to najprostsze, a nie chcieliśmy ryzykować. Hamburgery nawet smaczne, dają się zjeść i na jakiś czas zapełniają żołądki, choć frytki to raczej parodia i przestroga pod tytułem – „czego nigdy nie powinienesz zrobić swojemu ziemniakowi, o ile go kochasz”.

Tymczasem okazuje się, że Żuk też wymaga wizyty w wulkanizacji. Trzeba przełożyć oponę między felgami bo tylna prawa opona dostała wyraźnego bąbla na boku i tenże powoli się powiększa. Lepiej zapobiegać niż doczekać eksplozji, szczególnie poza miastem. Szukamy więc pierwszego z brzegu „Michelin”. Znajdujemy, pan rzuca całkowicie absurdalną cenę 20 000 tiurlików, udajemy że odjeżdżamy, on udaje, że go to nie interesuje. Ale z Krzyśkiem łatwo nie ma. Targuje się do upadłego, prawie zrzuca Żuka z podnośnika. Darcie szat, machanie łapami i wrzaski. Normalnie jak to w książkach podróżniczych drzewiej pisali. W końcu staje na 5000 turlików, co i tak jest sporym przepłaceniem, ale nie chce nam się dalej z nim dochodzić, zależy nam na zrobieniu przekładki i powrocie do misji na nocleg, bo jest już godzina 17:00. Usługa zrealizowana jak przy Polonezie - czyli ręcznie, łyżkami, skacząc po oponie, bez wyważenia. Miałem ochotę udusić tego człowieka gołymi rękami, bo kolejny problem jest przy zapłacie za usługę. Nie podoba mu się któryś banknot i zaczyna się cyrk. Wreszcie udaje nam się wyrwać z jego objęć. Odjeżdżamy. Zbierający się tłumek przyjaciół „pana pompki” nie wróżył nic dobrego dla nas.

Mauretańska stolica solidnie nas zmęczyła. Chaotyczny ruch, w którym czujemy się naprawdę dobrze, ale mimo to jest wyczerpujący psychicznie. Do tego problemy z oddychaniem, bo w powietrzu mamy niezwykłą mieszaninę pyłu, piasku, spalin z

tysięcy rur wydechowych, smrodu gnijących śmieci i diabli wiedzą czego jeszcze. Płuca odczuwają fizyczny ból przy każdym głębszym oddechu. Zaczynamy doceniać wynalazki europejskie jak normy spalin Euro, kontrole jakości paliw, Inspekcję Ochrony Środowiska, ekologów i wiele innych elementów, dzięki którym w naszych, zdecydowanie większych miastach – jest świeże i czyste powietrze. Tutaj bolą nas już trochę głowy, a do kompletu temperatura powietrza też nie jest sprzyjająca dla białego podróżnika. Suma tych wszystkich doznań powoduje że marzymy tylko o wyjechaniu znowu na pustynię. Tam przynajmniej jest czym oddychać.

Do misji docieramy przed zachodem słońca, około 18:30. W kościele kończy się msza, a ja po wstępnym przygotowaniu naszego mini obozu siadam i obserwuję okolicę. Moją uwagę zwraca czarnoskóry portier, który zajmuje się głównie otwieraniem bramy wyjazdowej. W rękę ma różaniec i niespiesznie go odmawia, nie przerywając swojej codziennej krzataniny. Spokojnie coś zamiata, porządkuje teren który ma pod opieką. Krótco po zmroku, kiedy msza się skończyła i wierni opuścili teren misji, zamknął furtkę w murze, dokończył różaniec i schował go do kieszeni. A kiedy nagle około 19:30 rozbrzmiał głos muezina nawołującego do ostatniej modlitwy - portier dokonał rytualnych ablucji, rozłożył dywanik i pomodlił się do Allaha. Ot, pokorne ciele...

Załoga Grzechotnika uderzyła na miasto, szukać mocnych wrażeń, a my zostaliśmy w misji przy autach. Nigdzie nam się nie spieszyło, Grzechotniki jechały tylko w jedną stronę, więc ciśnienie mieli nieco większe na wrażenia. Zajęliśmy się zaległym praniem, ogarnięciem Żuka, rozmyślaniem o trasie na dzień następny – a ta miała być wybitnie długa. Prawie siedemset kilometrów na raz. Takiego dystansu dobowego jeszcze nie mieliśmy w naszej karierze (pomijając oczywiście supermaraton. Powoli wygaszamy aktywność i zasypiamy w hamakach pod drzewami misji w samym sercu islamskiego kraju...

Koordynaty noclegu – nie mamy upoważnienia do podania lokalizacji misji.

27 stycznia

Dystans do pokonania 695 km. Mauretania.

Przejazd od Nouakchott (Nawakszut) do Tidjikja (Tidżikdża)

Pobudka tradycyjnie przed świtem. Szybko zwijamy nasz minioсіб i szykujemy się do drogi. Wiemy, że dziś będzie ciężko, bo dystans potężny, nie ma więc czasu na drobiazgi. Czekają nas jeszcze tankowanie na wyjeździe ze stolicy i tutaj popełniamy błąd i to pierwszy z serii. Tankujemy na stacji która wygląda w miarę normalnie, ale niestety sprzedaje wyrób paliwopodobny. Tankujemy suchutki prawy zbiornik po sam korek. Żuk przejeżdża na tym jakieś 20 kilometrów i tuż za rogatkami miasta staje. Filtr paliwa zabity wodą, która jest istotnym składnikiem tego preparatu. Co ciekawe auto jechało zupełnie normalnie. Nie było słabsze, czy mniej chętne do rozpędzania się. Diagnostyka chwilę zajmuje, ale czas ucieka. Filtr zostaje wymieniony i popełniamy drugi błąd - zamiast jechać na lewym zbiorniku, decyduję się zrzucić felerne paliwo z prawego do baniek. Plan zakłada stopniowe mieszanie tego czegoś z każdym kolejnym, pełnym bakiem dobrej ropy. W końcu za ten zajzajer zapłaciliśmy po euro za litr.

Cała ta strata czasu powoduje, że odpuszczamy dotarcie do mety dzisiejszego odcinka. Po analizie mapy okazuje się, że prościej będzie nam jechać do mety jutrzejszego etapu - Kiffy. Dzisiejszy etap jest bowiem "sztucznie" wydłużony przez trasę na północ, a nasz finalny cel jest na południu. Całość przypomina trójkąt równoboczny.

W międzyczasie pojawia się załoga Attention Dangel - oni jak zwykle spóźnieni, ale poświęcają trochę czasu dla nas, bo mają identyczny plan - odpuścić dzisiejszy etap. Ruszamy w trzy załogi przed siebie, jednak Peugeot po pewnym czasie znika nam z oczu - w końcu jednak jadą w rajdzie i potrzebują punktów.

Z powodu opóźnienia i zmęczenia panującym upałem widzimy, że Kiffa nie zostanie dziś osiągnięta za żadne skarby. Czeka nas nocleg po drodze i w miejscowości Aleg (Alak) entuzjazm budzą wielkie i wyraźne tablice z napisem HOTEL. To duża rzadkość w Mauretanii, taka przydrożna reklama, więc dajemy się prowadzić kolejnym tablicom do celu. Po niedużym kluczeniu trafiamy do miejsca dla którego wzorcem zapewne była siedziba Carringtonów z amerykańskiego serialu „Dynastia”. Obiekt w porównaniu z otaczającymi go klasycznymi mauretańskimi altankami śmietnikowymi po prostu zapiera dech w piersiach. No pałac normalnie.

Czar pryska już w recepcji. Ciekawy jestem co w tej sekundzie przeleciało Wam przez głowy? Jak sobie wyobrażacie recepcję w takim mauretańskim hotelu? Pomyślcie chwilę, a potem czytajcie dalej.

JUŻ?

Duże pomieszczenie w którym nie ma prawie nic, poza dwoma cytatami z Koranu, bardzo ozdobnymi, kaligrafowanymi na jakimś złotym podłożu i to oprawione w piękne ramy. Obok wisi zaś tablica ze sklejki, w którą ktoś wkręcił kilkanaście najtańszych druczianych haczyków (nie przejmując się symetrią i liniami prostymi), a następnie koślawo ponumerował. Na haczykach wiszą klucze do salonów jakie niewątpliwie ten obiekt zawiera. Każdy klucz ma inną przywieszkę. Tworzy to potworny wręcz dysonans optyczny. Na podłodze zaś znajduje się barłóg na którym spoczywa recepcjonista - czarny jak węgiel. Ściany widziały farbę pewnie zaraz po wybudowaniu tego przybytku, ze 20 lat temu. Są po prostu zmęczone życiem, by nie rzec - solidnie i uczciwie upierdolone... Nie ma klasycznego dla hotelowych recepcji kontuaru z uśmiechniętą blond dupencją. Nie ma też skrytek na listy dla gości, komputera z rezerwacjami i terminala płatniczego. Niczego poza tą tablicą i cytatami z Koranu tam nie ma.

Na nasz widok recepcjonista zrywa się, a ja postanawiam zrealizować całość rozmowy po polsku - niech on się męczy a nie ja. Zatem witam go serdecznie, barwnie opowiadając o naszej dalekiej podróży i spotkanych dzikich zwierzętach, Reksiu i co mi tam jeszcze do głowy przychodzi. Zapewniam go również o wieczystej i tradycyjnej przecież przyjaźni narodów polskiego i mauretańskiego i na odwrót oczywiście też, co potwierdzam uściśnięciem jego nieco spłoszonej prawicy. Kiedy miła atmosfera jest już zbudowana za pomocą mojego ciepłego i uspokajającego głosu – przechodzę do sedna zagadnienia. Zgłaszam temu miłemu dżentelmenowi naszą potrzebę snu – po prostu pokazując złożone dłonie przytknięte do policzka. Potem wskazuję na swoje oczy i jego hotel. Pan w lot chwyta o co chodzi, bierze kilka kluczy i każe iść za sobą. Oglądamy wspaniałości wnętrza pałacowego, przechodzimy przez oszałamiającą kolumnadę, delektując się kolejnymi kunsztownie zdobionymi, kapiącymi od złota cytatami z Koranu, które wiszą dosłownie wszędzie.

W każdym pokoju na drzwiach jest cennik, więc kwestia finansowa staje się zasadniczo prosta. Negocjacji nie ma, płatność

w lokalnych tiurlikach których zresztą aktualnie przy sobie i tak nie mamy, ale pan godzi się na zapłatę jutro, po wizycie w istniejącym w miasteczku bankomacie (to naprawdę rzadkość w tamtym świecie i świadczy co najmniej o metropolitalnych zapędach miejsciny). Wynajmujemy więc 3 pokoje i rozładowujemy auta.

Pałac po bliskich oględzinach okazuje się niezłą norą. Niby czysto, niby jest klimatyzacja, niby w toalecie nawet europejska muszla klozetowa, ale to wszystko jest takie lepkie, nieprzyjemne, z klimy cuchnie starymi dywanami. Zdecydowanie Carringtonowie by tu nie chcieli mieszkać. Sylwia stanowczo protestuje przeciwko spaniu w zastanej pościeli, ja też mam obawy czy nie zostanę przez nią spożyty we śnie, lub przynajmniej nie złożę we mnie jaj. Przynoszę nasze śpiwory z auta - oboje dzięki temu czujemy się lepiej i zdecydowanie bezpieczniej.

W hotelu żadna ściana nie trzyma kąta, to samo zresztą dotyczy podłóg i sufitów. Całość tworzy wrażenie obiektu zbudowanego kompletnie bez planu i całościowego pomysłu. A jednak jest w nim prąd, woda, klimatyzacja. Na uwagę zasługuje też glazura i terakota - położona zapewne przez niewidomych i początkujących dopiero adeptów tej sztuki. Może nawet pierwsze zlecenie w życiu. Ogólnie - jedna gwiazdka, a i to za dobre chęci. Jednak jak napisałem na początku tego opisu - na tle tego co stoi wokół to jest pałac prawdziwy...

Jemy na zewnątrz, pod gwiazdami, delektując się ciszą i spokojem. Jest ciepło, może minimalnie duszno, ale nie przeszkadza temperatura. Leciutki wiaterek pomaga znieść warunki. Potem załogi idą spać a ja siadam z laptopem i zgrywam dane z aparatów i kamer. W tym czasie obserwuję też wpadające co jakiś czas kolejne parki na szybki numerek. A przypominam - znajdujemy się w islamskim, bardzo ortodoksyjnym kraju. Zakaz wwozu alkoholu, pod groźbą więzienia, to samo dotyczy mięsa wieprzowego. Seks pozamałżeński to zbrodnia i ukamienowanko w promocji. A do tego w hotelu wszędzie te cytaty z Koranu. Czy zatem

się nie pomyliłem? To nadal islamska Mauretania? Naprawdę wpadają tu pobawić się w męża i żonę i do tego dosłownie stadami?

Ano tak. Jest to możliwe dlatego, że ludzie na całym świecie, bez względu na religię i społeczne zasady uwielbiają dwie rzeczy - seks i alkohol. Tak po prostu jest na tym łez padole i żadne zaklinanie rzeczywistości religią, zasadami społecznymi czy przepisami prawa tego nie zmieni, bo taka jest ludzka natura. Parzyć się do upojenia i popijać piwko jak się zmęczysz i w ustach zaschnie. Po to po prostu są obie płcie – aby razem sprawić sobie rozkosz. Więc w każdym systemie istnieją furtki którymi oficjalne zakazy się dyskretnie obchodzi. W tym wypadku mamy do czynienia z czasowym kontraktem małżeńskim. Zostaje zawarte małżeństwo na powiedzmy 3-5 godzin, albo do wschodu słońca, czy jak tam sobie ustalą i w tym czasie seks z partnerką nie jest już pozamałżeński i nie jest zagrożony karą z ukamienowaniem publicznym włącznie. Ot co kraj to obyczaj. Generalnie pamiętajcie, że jeśli nigdy nie weźmiecie ślubu – to Wasz seks nigdy nie jest pozamałżeński. Nie jest też zresztą seksem przedmałżeńskim – więc grzechu i w tym wypadku nie ma.

Wreszcie i ja padam. Następny dzień to już właściwie jest, więc spać powinienem od dawna, ale musiałem zabezpieczyć materiały audio-video. To krytycznie dla mnie ważne i niestety dość czasochłonne zajęcie. Ale dobrze się do niego przygotowałem i konsekwentnie pracuję. Zasypiam wreszcie około pierwszej w nocy. Pobudka raaaaaano...

Aha – tak, dla porządku to nie dotarliśmy nigdzie gdzie zamierzaliśmy. I kilometrów zrobiliśmy niewiele. Tyle wyszło z ambitnych założeń. Nie pierwszy raz zresztą...

Koordynaty noclegu: [17.057135, -13.898169](#)

Hotel Jakiś tam. Nie ma go w Google, czyli nie istnieje. Naprawdę spanie tam tylko w krytycznej ostateczności, wręcz akcie desperacji.

28 stycznia

Dystans do pokonania 345 km. Mauretania.

Przejazd z Aleg (Alak) do Kifa

Budzimy się w hoteliku w Aleg (Alak) i szykujemy aby dojechać do Kiffy. Mamy do zrobienia 345 km, co z jednej strony nie jest dużym dystansem, ale z drugiej to całkiem długa jazda przed nami. Wstaliśmy ciut później niż zazwyczaj, więc moje plecy odpoczywają od „mentalnych sztyletów o lodowatych ostrzach”. Teoretycznie wszystko powinno się sprawnie udać, dystans mamy nieduży przed sobą i tylko po asfalcie. No ale nadal czeka nas rozwiązanie problemu zapłaty za hotel. Ten dzień dał nam solidną nauczkę w zakresie wymiany waluty. W sumie do miasteczka musieliśmy pojechać trzy razy. Za pierwszym okazało się, że bank nie chce euro. Za drugim, że bankomat nie wyda nic z karty, skontaktuj się ze swoim bankiem. Połączenie z Mauretanią do UK tanie nie było, konsultant zapewnił, że teraz da się wypłacić kasę. Zatem trzecia wycieczka do miasteczka, gdzie bankomat oczywiście nie wypłacił nic. Bo tak. Pozostało pozyskać lokalną walutę innym sposobem i tak kolejno odwiedziliśmy kilka sklepów, stację benzynową i zdaje się operatora telefonicznego. Udało się po dość słabym kursie wymienić dokładnie tyle tiurlików ile potrzebowaliśmy. Obiecaliśmy też sobie, że na granicy malijskiej wymienimy od razu kilkaset euro, a nie stówę...

Straciliśmy w ten sposób jakieś dwie i pół godziny zanim udało nam się rozliczyć w hotelu (teraz zrozumieliśmy dlaczego recepcjonista nie chciał w euro - co by biedak z nimi zrobił?) i ruszyć w podróż. Daleko jednak nie ujechaliśmy. Grzechotnik od

wczoraj zdradzał pewien nowy objaw niedomagania i należało sprawdzić co mu jest. Okazało się, że pękła główna ląga lewego resoru. To bardzo poważny problem, praktycznie stawiający pod znakiem zapytania dalszą trasę Poloneza. Bez poprawnie pracującego resoru maszyna będzie niestabilna i trudna, jeśli nie niemożliwa do prowadzenia. Wyleci z drogi w najmniej spodziewanym momencie.

Chłopaki nie wyglądają na szczególnie szczęśliwych. Powinniśmy ich odciążyć ale nie możemy – w Żuku zaczynają siadać sprężyny przedniego zawieszenia. Są spracowane i został nam tak mały skok, że ostre hamowanie powoduje dobijanie koła i tarcie opony o nadkole. Im bliżej celu będziemy – tym bardziej problem u nas będzie się jeszcze nasilał. Zupełnie tego nie przewidziałem szykując auto i teraz pluję sobie w brodę. To jedna z kilku rzeczy przy których kompletnie nic nie robiłem. Sądziłem bowiem że sprężyny są w całkiem dobrym stanie. Nie uwzględniłem tylko obciążenia auta w tej trasie.

Rozłożyliśmy więc obozowisko techniczne na poboczu i zwołaliśmy konsylium inżynierskie. Po oględzinach i analizie zagadnienia pojawiło się kilka pomysłów. Przede wszystkim potrzebne było jarzmo którym będzie można resor ścisnąć. Idealne były by dwa kawałki płaskownika stalowego, z otworami na śruby. Solidny płaskownik mieliśmy, śruby o wysokiej wytrzymałości też, wiertła do metalu i wkrętarke także, ale nie było czym uciąć stosownych kawałków. Ale co tam, Polak potrafi, choć nieduży tzw. diax (flex) byłby na pewno doceniony w tym momencie.

Pół godziny później resor był spięty i solidnie związany za pomocą pasa transportowego z grzechotką. Aby pas się nie przecierał o pracujący resor - z leżącej na poboczu opony pobrany został szeroki pasek gumy, którym resor został najpierw owinięty. Na mauretańskich poboczach leżą tysiące opon w dowolnym stanie. Wystarczy sobie wybrać, nawet można zimowe znaleźć. To naprawdę duże ułatwienie w razie awarii w podróży i bardzo to doceniliśmy. To oczywiście smutny żart z niesamowitego mauretańskiego syfu.

Naprawa okazała się bardzo dobra, początkowo zredukowaliśmy nieco prędkość, bowiem Grzesiek próbował wyczuć zachowanie auta, ale potem, poza ciaśniejszymi zakrętami można było jechać z normalną dotychczasową prędkością.

Ten postój to kolejna strata czasu, jednak częściowo wykorzystałem ją do przesmarowania zawieszenia w Żuku i kontroli luzów na przednich kołach. Wszystko było wręcz podręcznikowo. Maszyna nie zdradzała żadnych objawów zmęczenia, czy zużycia, a ja co raz bardziej doceniałem niezawodność prostej konstrukcji. Jak się nie ma co popsuć, to co się ma psuć? Logiczne przecież, no nie?

Kontynuowaliśmy podróż przez koszmarnie nudną Mauretanię. Kraj jest naprawdę dosłownie pusty. Niczego w nim nie ma. Czasem na horyzoncie majaczy górką, czasem mała wioska z obowiązkowym meczetem i wysypiskiem śmieci wokół. Pod hasłem „meczeta” nie wyobrażajcie sobie przypadkiem Hagi Sofii z Istambułu. To raczej nieco większa szopka z bloczków betonowych, z małą wieżyczką z której smętnie zwisają dwa megafony przez które pięć razy dziennie produkuje się muezin o imieniu mp3. W niektórych wioskach to jedyny pomalowany na jakiś kolor budynek. Słowo „jakiś” jest poprawne. Widzieliśmy dowolne kolory, w tym meczet jaskrawozielony w dwóch odcieniach i z cytrynowymi drzwiami.

Mamy za sobą już kilkadziesiąt kontroli dokumentów. To jedno z niewielu specyficznych urozmaiceń monotonii jazdy. Jak one wyglądają przeczytaliście już w miniopowiadaniu na początku tej książki. Zazwyczaj wszystkie są podobne, ale czasem zdarza się próba zapisania „żmijkami” modelu naszego auta. Wówczas pojawiają się pytania dodatkowe w stylu:

- Mercedes, Toyota, Land Rover?

To chyba jedyne marki jakie znają. Żuk i Polonez są dla nich sporym problemem. Mimo że na fiszce mają zapisane co to za auto, to zupełnie nie zwracają na to uwagi – po prostu nie rozumieją naszego alfabetu i dlatego ignorują zapis. Uparcie więc szukają na

samochodzie oznaczeń modelowych, ale zazwyczaj sromotnie przegrywają, bo usunąłem je z przodu Żuka. W tym miejscu znajduje się reklama naszego profilu na Facebooku – jest logo fejsa i drukowane GRZMIACY RYDWAN (tak, celowo bez polskich znaków). Panowie zatem nieraz zapisują sobie marka – GRZMIACY, model – RYDWAN, lub właśnie pytają. Z tym że zadanie pytania nie ratuje sytuacji bo odpowiedź którą słyszą:

- Marka FS Lublin, model ŻUK A07, wersja Towos

niestety nie poprawia niczego - nie są w stanie tego zapisać. Pytają kilka razy, wreszcie machają ręką i zabierają się za przepisanie GRZMIACY RYDWAN. Polonez zresztą też miał sporo radości z prób zapisania swojej marki i modelu.

Wzdłuż drogi ciągną się pojedyncze krzaczki, Sahara tutaj nie jest piaszczysta, raczej kamienista, ale zdarzają się przepiękne wydmy i to nieraz tuż przy drodze. Piasek na nich jest po prostu pomarańczowy. Czasem pojawia się osiołek, albo kilka, czasem stadko wielbłądów. Kozy też nie należą do rzadkości. Do tego sporo padłych zwierząt, wprost przy drodze. Nikt ich tutaj nie sprząta, wysychają na słońcu na wiór, resztę załatwia natura. Początkowo jeszcze nas to jakoś dziwiło, ale po chyba trzydziestym truchle przestało. I to z grubsza wszystko – tak przez 1400 kilometrów. To naprawdę nie jest kraj turystyczny...

W jednej z wiosek zjechaliśmy do "Michelin" bo w Żuku, w kole które zrobił fachura z Nouakchott (Nawakszut), zniknęło powietrze. Lokalny mistrz wulkanizacji nie dysponował kluczem 22 aby odkręcić koło w Żuku, ani podnośnikiem - musieliśmy więc użyć własnych narzędzi. Za to okazał się bardzo inteligentnym i dociekliwym człowiekiem, bowiem za pomocą mydlin ustalił, że problem nie jest w oponie, tylko w pękniętej lekko na spawie czoła feldze. No to pierwsza felga poszła. Do końca trasy załatwimy w sumie trzy felgi i dwie opony.

Z naprawy chwilowo nici, zainstalowaliśmy koło zapasowe, co wcale łatwe nie było, bo jak zwykle staliśmy się małą sensacją i nieduży tłumek włączący pod nogi zebrał się sprawnie. Sytuacja

może byłaby zabawna, gdyby nie wyczuwalna dziwna "niechęć" obserwatorów do naszej grupy. Próbowali zajrzeć do wnętrza auta, zacieśniali krąg, czuliśmy się dość nieprzyjemnie, dlatego staraliśmy się jak najszybciej spakować wszystko i zniknąć im z oczu.

Dopiero wieczorem dowiedzieliśmy się co się stało - otóż załoga Poloneza spokojnie czekała przy swoim aucie aż skończymy z kołem, raptem 20 metrów od nas i też trochę oganiała się od ciekawskich. W pewnym momencie chłopaki wyjęli coś do jedzenia i zaczęli spożywać. Jeden z tubylców chciał koniecznie spróbować, ale nie chcieli zrobić mu krzywdy religijnej i powiedzieli że to nie jest "halal" (było bowiem spore ryzyko, że to wieprzowa puszka). Delikwent zaczął dociekać czy jesteśmy przypadkiem krzyżowcami i po chwili szepnął kilku innym coś po swojemu. Dlatego właśnie cała ta sytuacja była taka dziwna i poczuliśmy niechęć. Poszło po prostu o kwestie religijne.

Teraz patrząc z perspektywy czasu łatwiej mi to zrozumieć - ludzie Ci żyli pośrodku praktycznie niczego, w nędznym "miasteczku", niewykształceni, a jedyne co mieli to meczet i medresę (szkołę religijną) przy nim. Religia to jedyne co znają lepiej niż inne rzeczy i dlatego jest to tak ważny dla nich aspekt życia. Gdyby w medresach uczono zamiast Koranu np. wyłącznie fizyki kwantowej – znali by się na niej lepiej niż ktokolwiek inny i pewnie rozprawiali o niej przy ogniskach.

Poznali świat w promieniu powiedzmy 20 kilometrów od swojego domu. Wiedzieli, że gdzieś za morzami i oceanami żyją ci którzy produkują te rzeczy które wysyłają do Afryki (samochody, komórki, kuchenki itd.) i czasem tu zaglądają. W takim wypadku my naprawdę jesteśmy dla takich ludzi przybyszami z obcej planety. Nie jest im łatwo ogarnąć rozmiar świata – nie chodzili do szkoły, nie są tytanami intelektu. Dlatego właśnie trzeba się miło i wyraźnie uśmiechać. Komunikat musi być prosty – nie jestem niebezpieczny. To jedyna broń jaką tak naprawdę mamy. Za to bardzo skuteczna.

Dojechaliśmy do Kiffy po zmroku (na szczęście wieczór jeszcze młody), było około 19:30. Spanie wskazane w roadbooku to, uwaga, „Camping”. Jedyny chyba w całej Mauretanii. Na wielu kempingach byliśmy, wiele w życiu widzieliśmy, ale czegoś takiego jeszcze nie. Podjeżdżamy Żukiem, Polonez tradycyjnie trzyma się z tyłu. Dwóch chłopaków podeszło do nas z pytaniem:

- Hello, how many persons³⁰?

- Hello, how much per person³¹?

- Ten euro per person³²

Przetarłem ucho. Najpierw lewe, potem prawe. Coś mi nie pasowało. Nie ruszając się zza kierownicy wypaliłem:

- Seven person, forty euro - ok³³?

Widziałem jak mózg zaczął mu pracować, czoło się zmarszczyło, synapsy próbowały się zetknąć i zaiskrzyć, ale niestety minęły się chyba w sporej odległości, bo po chwili jak zacięta katarynka wydusił ponownie:

- Ten euro per person³⁴

Pomyślałem dobrotliwie, że to po prostu lokalny idiota, no bo jak tu się nie targować? Czemu chce mnie obrazić? Jeszcze rozumiem hotel w mieście, ze sztywnymi cenami, ale nie jakiś kemping na kompletnym pustkowiu. Chciałem litościwie zaproponować jakieś rozwiązanie łączone typu gotówka i fajny gift³⁵ w rodzaju czapki czy koszulki, zazwyczaj to poprawiało chęci negocjacyjne, ale ten się uparł, że BOSS nakazał „TEN JURO³⁶” i inaczej się nie da. No to zobaczymy czy się nie da...

³⁰ Ang. Cześć, ile osób?

³¹ Ang. Cześć, ile za osobę?

³² Ang. Dziesięć euro za osobę.

³³ Ang. Siedem osób, czterdzieści euro – ok?

³⁴ Ang. Dziesięć euro za osobę.

³⁵ Ang. Prezent.

³⁶ Ang. Dziesięć euro (zapis fonetyczny).

Zgłosiliśmy zatem bezczelnie, że w każdym aucie są tylko dwie osoby. Zapłaciliśmy 40 euro za oba auta. I teraz wiem co myślicie - Polaczki, cebulaczki, oszuści, cwaniaczki, wydymali biednych Mauretańczyków i jeszcze są z siebie dumni. Owszem, dumni jesteśmy i tylko broniliśmy się przed bezczelnym wydymaniem nas przez Mauretańczyków. Po pierwsze tam wszystko można negocjować. Jeśli ktoś nie chce negocjować to okazuje Ci w ten sposób brak szacunku. Zwyczajnie ma Cię gdzieś, a dokładnie to głęboko w dupie. Po drugie - ręka w górę kto zapłaci 10 euro od osoby na "campingu" który na co dzień jest łąką do wypasu kóz i jest przez nie precyzyjnie zasrany miejsce koło miejsca? Po trzecie - widzieliście kemping bez sensownej infrastruktury? Bez prysznic pod który nie strach wejść? Bez toalety gdzie smród nie zabije zanim do niej wskoczysz? To było ostatecznie pole namiotowe ale na pewno nie kemping. Dlatego zapłacenie 5 euro od łebka uznaliśmy za kwotę adekwatną (i tak baaaaardzo na wyrost) do oferowanego standardu. Moim zdaniem nocleg wart był góra 2 euro od osoby.

Załoga Peugeota zaszalała i zamiast zapłacić 40 euro za swoją czwórkę, dorzucili dychę i za 50 euro wynajęli na bogato "bungalow". Po jego obejrzeniu spuszczaamy zasłonę milczenia na standard tej budowli i jej wyposażenie. Idealnie pasowała do reszty "campingu". Pozostało jedynie nasrać i węża wpuścić aby całości obrazu dopełnić...

Wieczorem, przy bungalowie Attention Dangel zajęliśmy się dezynfekcją i wspólnym gotowaniem w warunkach polowych. Zrobiliśmy żywnościową zrzutę i wyprodukowaliśmy dużo fajnego jedzenia. Bawiliśmy się znakomicie pichcąc różne cuda. Wspólnie biesiadowaliśmy aż nadszedł czas spoczynku, bowiem dzień jutrzejszy miał być niezwykle ciężki. I był tak ciężki jak nam się nawet nie wydawało w najśmielszych marzeniach.

Koordynaty noclegu: [16.645930, -11.447594](#)

Tylko dla desperatów lubiących marnować kasę.

29 stycznia

Dystans do pokonania 698 km. Mauretania – Mali.

Przejazd z Kifa do Gouina Falls

Pobudka. Zgadnijcie o której? Oczywiście 5:30, przed świtem. Nienawisć mogę dzisiaj siekać w bloki i pakować na wynos. Zwijamy hamaki (bo namiotu na tak starannie zasranym terenie nie stawialiśmy), pijemy herbatę i szykujemy się do drogi. Czeka nas tankowanie maszyn do pełna - nauczeni doświadczeniem teraz grzecznie robimy to wyłącznie na Totalu, oraz przekroczenie granicy mauretańsko-malijskiej. Czuję się zmęczony po wczorajszym wieczorze i dość mocno zdezynfekowany, dlatego Krzysztof z Tomkiem zajmują przednią kabinę a ja odsypiam z tyłu. Droga do granicy przebiega mniej więcej spokojnie, bez bonusowych przygód, więc budzą mnie tylko kolejne kontrole, gdzie chłopaki wesoło zagadują po polsku zgodnie z wypracowaną techniką i wręczają fiszki kolejnym kontrolującym.

Nadchodzi moment, że kolejny pan fiszki wcale nie chce, tylko żąda dokumentów auta. No to się muszę obudzić. Wkurzony jak osa pytam o co chodzi. Pan twarzą, że dokumenty auta, ubezpieczenie i kwit celny który dostaliśmy na wjeździe do Mauretanii. Oświadczam, że do łapy nic nie dostanie i ma mnie prowadzić do swojego wodza. Drepczemy więc do budynku, który okazuje się siedzibą urzędu celnego. Kolejny pan zabiera mi kwit celny i wykreśla z paszportu Żuka. Dopiero teraz się w pełni budzę. No tak, to już za chwilę granica.

Podjeżdżamy do kolejnych domków i po kolei odfajkowujemy rytuał opuszczenia kraju. Skanowanie odcisków palców i twarzy

tym razem dotyczy Tomka i Krzyśka. Nam darowano. Jeszcze tylko ręczne przepisanie naszych danych do papierowej księgi i możemy wjechać na pas ziemi niczyjej.

Granica malijska pojawia się nagle i wcale nie wygląda na granicę. Ot, zwykłe chatki z gliny z dachem z liścia palmy. Dopiero gdzieś z tyłu majaczy ciut lepszy budynek. Lepszy, czyli nowocześniejszy z naszego europejskiego punktu widzenia.

Kolejne oglądanie paszportów, odczyt chipów w nich zawartych (mimo chatek z gliny mają komputery i całkiem sprawnie z nich korzystają), gryzmolenie papierów i okazuje się, że zanim dostaniemy pieczątki wjazdowe do paszportów - trzeba przejść badanie pod kątem eboli. Już widzimy się w jakimś sterylnym laboratorium gdzie duży, niechybnie czarny jak smoła Pan, naciągając gumową rękawiczkę, każe nam się schylić i kaszlnąć ale rzeczywistość jest bardziej prozaiczna.

Przed kolejną chatką na ławce siedzi człowiek z kajecikiem A4, w którym wyrysowana jest dwukolumnowa tabelka. W pierwszej kolumnie imię i nazwisko, a w drugiej temperatura ciała. Tą mierzy rzeczony obywatel za pomocą bezstykowego termometru, wprost z naszego czoła, w momencie kiedy wpisujemy swoje imię i nazwisko do jego zeszytu. Tak, sami wpisujemy. Pan nie przepada zapewne za alfabetem łacińskim i w ten sposób ułatwia sobie życie. Możliwe też, że jest po prostu analfabeta, co wcale nie jest w afrykańskich krajach rzadkością. Klient sam wpisuje wszystko, łącznie z pokazaną na wyświetlaczu temperaturą. Co ciekawe – jak termometr pokazuje np. 31 stopni – na panu nie robi to wrażenia – każe wpisać w rubryczkę. Z taką temperaturą zazwyczaj zmienia się imię na Denat, ale widać tu można żyć. Reakcja żywsza pojawiłaby się zapewne tylko przy gorączce, ale na szczęście nikt z nas jej nie ma. Dobrze, że rozkalibrowane urządzenie zdecydowanie zaniża wynik.

Jako że paszporty przy tej czynności sprawdzane nie są - wpisujemy Wieńczysława Nieszczególnego, Adama Niezgódkę, Grzegorza Brzęczyszczkiewicza i Ulricha von Jungingena. Panu

zupełnie to nie przeszkadza, dobrotliwie kiwa głową i macha, że można wbić pieczątki w paszport, co policjant skwapliwie czyni. Łelkam tu Mali, maj friends³⁷.

Na granicy kupiliśmy od razu malijską kartę SIM od lokalnego Orange, ale okazuje się w drodze, że wymaga ona doładowania. Jakieś 50 km dalej, w Nioro, udaje nam się kupić doładowanie i odpalamy internet. Nawet nieźle działa, z tym że tylko czasami. Zasięg komórkowy dający internet to nie jest w tym kraju jeszcze priorytet. Tymczasem ekipa Attention Dangel ustala, że tu obok jest urząd celny i musimy w nim zgłosić nasze auta. Bowiem w Mali, tak jak w Mauretanii i Maroko, obowiązuje zakaz sprzedaży aut starszych niż 5 lat. Dlatego auto trzeba zgłosić i podpisać deklarację, że się go nie sprzedaje na terenie kraju. Bez tego papierka nie wyjedziemy autem, nawet jeśli będziemy nim stali na posterunku granicznym i to przodem do szlabanu. Taka logika czarnego człowieka. This Is Africa.

Dziś, po powrocie, zaczerpnięciu wiedzy i przemysłeniu wielu tego typu drobnych spraw wiem już, że to specjalnie zrobiona furtka, bo zakaz zbycia aut starszych niż 5-8 lat spowodował, że w Mali jest totalny skansen motoryzacyjny - nie ma dopływu nowszych samochodów, więc w całym kraju królują przynajmniej dwudziestoletnie bryki. Remontują i utrzymują przy życiu do upojenia to co jest w stanie jeździć. Dlatego w przeciwieństwie do Mauretańczyków - Malijczycy nie wpisują auta do paszportu wprost na granicy. Liczą, że wjeżdżający sam je zgłosi w urzędzie. Lub też wcale tego nie robi i dyskretnie opchnie chętnemu. Bardzo nam to ułatwiło sprawę.

Zgłosiliśmy Żuka i Peugeota malijskim służbom celnym. O Polonezie zupełnie "przypadkiem" zapomnieliśmy, bo gdyby został zarejestrowany – Grzesiek nie mógłby odlecieć z Bamako do domu. Dochodziła godzina 17:00 kiedy zakończyliśmy wszystkie czynności i czekało nas jeszcze jakieś 350 km jazdy. Już po chwili okazało się, że tak naprawdę to stówkę więcej, bo musimy nadłożyć

³⁷ Ang. Zapis fonetyczny – Witaj w Mali, moi przyjaciele.

drogi aby uniknąć wyjątkowo zniszczonego odcinka. No nic, jak trzeba to trzeba...

Wjeżdżamy więc na drogę i po chwili mamy następny szlaban. Okazuje się, że to płatny odcinek. Pan wystawia nam bilecik za 1000 tiurlików, czyli około 1,3 euro. Dziwimy się co tak drogo, Peugeot przed nami zapłacił 500. Chłopaki zdążyli nam szepnąć przez CB o tym drobnym fakcie. Okazuje się, że Pan wzrokowo ocenił pojemność naszego auta i dał bilecik na wóz zdolny przewieźć 13 osób na raz. Pokazujemy mu, że jesteśmy we czwórkę, że mamy tylko 4 siedzenia i cena spada do poziomu Peugeota. Po chwili dotarło do nas jak bardzo marnujemy miejsce w aucie. Trzynaście osób! Zresztą po kilku minutach wyprzedza nas Renault Scenic wiozący na dachu bagaże i jeszcze dwie osoby. W pierwszej chwili to dla nas duże zdziwienie, ale potem się przyzwyczajamy. A w kolejnych dniach wręcz przestaje robić jakiekolwiek wrażenie.

Płatna droga na bramce w Mali to nie jest coś co mieści się w kategoriach jakimi operuje przeciętny Europejczyk. Skoro jest bramka, szlabanik, budka i wydają bileciki z hologramem – to pewnie wpadamy na piękną dwupasmówkę, zbudowaną za unijną kasę. Tymczasem w malijskiej rzeczywistości opłata nie jest równoznaczna z wjazdem na autostradę ze stacjami benzynowymi, wypasionymi postojami, placami zabaw dla dzieci. Nie oznacza też, z automatu, drogi dwujezdniowej, z jakimś fikuśnym pasem rozdzielającym. Ba, nie mówi nawet, że w ogóle będzie jakiś asfalt. Droga jest płatna i już. To wystarczy. I nikogo tutaj raczej nie dziwi.

Jedziemy więc sobie spokojnie, wjeżdżamy do pierwszej wioski i przecieramy oczy - znak Uwaga Próg Zwalniający. Zaraz, zaraz, w poprzek płatnej drogi zbudowali próg? Czy ktoś tu na głowę upadł? Po czym widzimy ten próg. A raczej Próg. A właściwie to PRÓG. Konstrukcja tak potężna, że rozpędzony Rosomak miałby poważny problem. Do tego w żaden sposób nie do ominięcia bo jest dwa razy szersza od drogi, właśnie po to aby nie dało się czmychnąć bokiem. Moment kiedy widzimy to po raz pierwszy - szokujący. Powoli pokonujemy przeszkodę, ciesząc się, że było w miarę widno i że był znak ostrzegawczy przed "hopką", bo jak się w dalszej drodze

okazało – ostrzeżenie nie jest takie oczywiste. Czasem znak jest dopiero za progiem, a czasem całkiem go nie ma. Na odblaskowe oznakowanie samego progu nie ma co liczyć – prędzej zauważa się jego przedłużenia poza drogą. Jedno jedyne niedopatrzenie, przeoczmy próg i nasza podróż skończy się na takim potężnym spowalniaczu, z kompletnie zdewastowanym zawieszeniem.

W każdej wiosce znajdują się minimum trzy takie poprzeczne dekoracje, a w większych nawet pięć do siedmiu. Co ciekawe - praktycznie nie ma ich w miastach. Oczywiście przyczyną ich powstania była wysoka śmiertelność pieszych z powodu nadmiernej prędkości aut przelatujących przez wioski. Na podstawie naszej obserwacji – to było genialne posunięcie – auta przez teren zabudowany jadą wolniej niż w Europie. Szkoda się rozpędzać, skoro można za chwilę nadzieć się na takie nieoznaczone w żaden sposób bydlę.

Nadchodzi noc i droga staje się prawdziwym, dosłownie najczarniejszym z czarnych koszmarem. Prowadzę bardziej na wyczucie niż rzeczywiście coś widząc. Przyczyną jest ścielący się niemal wszędzie, duszący dym. Normalnie jakby całą sawannę wypalali właśnie teraz. Jednak najgorzej jest w wioskach, bo to w nich palą się setki niedużych, bardzo kopcących ognisk. Gorzej niż przez mgłę. Przy każdym siedzi kilka osób i nierzadko stoi telewizor na którym coś oglądają. Piją herbatę, gotują jedzenie - taki folklor i życie społeczne. Ogniska te, to sport narodowy Malijczyków. Paliwo do nich stanowią pozyskane w buszu gałęzie, która można po prostu kupić przy drodze w workach, jak u nas grzyby w sezonie. Pełno takich stoisk mijamy później codziennie.

Z naprzeciwka zaczyna się bardzo duży ruch ciężarówek, w różnym, najczęściej słabym stanie technicznym. Jeżdżą głównie w nocy bo jest chłodniej, a klimy raczej nie mają. Do tego oczywiście dochodzi też kwestia chłodzenia mocno obciążonego silnika. Kopcą straszliwie, wzmagając zadymienie z ognisk. Nie jest zbyt fajnie kiedy taki załadowany kolos toczy się z przeciwka, jeszcze dobre dwieście metrów po minięciu się z nim czuję smród spalonego byle czego. Kłęby dymu ścielą się tuż nad asfaltem, najgorzej jest kiedy

taka ciężarówka wspina się pod jakieś wzniesienie. Wówczas kopci jak radziecki czołg. Zapewne paliwo tej samej klasy jak to co zatankowaliśmy w stolicy Mauretanii. Bardzo nieprzyjemne doświadczenie – czuję się zmęczony całym dniem i hałasem silnika i ten smród z dymem wcale nie poprawiają mojego samopoczucia.

Drugi problem to światła. Wszystko co nadciąga w naszym kierunku - zazwyczaj mocno oślepia mnie swoimi reflektorami, bo zwyczaj przełączania świateł z drogowych na mijania jest tu mało rozpowszechniony. A jeśli już ktoś zmieni, to będąc już dość blisko Żuka – wykonuje radosne błysnięcie swoimi drogowymi, na potwierdzenie że przecież zmienił. Bardzo mnie to irytuje.

Początkowo grzecznie proszę o wyłączenie drogowych kilkakrotnie mrugając swoimi światłami, ale po pewnym czasie ograniczam się do jednego mrugnięcia i jeśli ono nie przynosi oczekiwanego rezultatu - włączam dachową baterię LED. To daje natychmiastowy skutek - część przeciwników potrafi zgasić zupełnie swoje światła na chwilę, a następnie włączyć ponownie, aby przekonać mnie w ten sposób, że to są ich światła mijania a nie drogowe, zaś walą w niebo bo auto obciążone do granic absurdu.

Nasz dachowy LEDbar okazuje się jednym z najtrafniejszych zakupów przed tą trasą. Zastąpił cztery dalekosiężne halogeny, które świeciły nie najgorzej (notabene jadą na Polonezie), ale w porównaniu z tym LEDem miały wyjątkowo słaby stosunek jasności do zużycia prądu. Wszędzie tam gdzie z naprzeciwka nie jedzie nic - włączam oświetlenie dachowe i tak kilometr za kilometrem posuwamy się w głąb Mali. Organizator w roadbooku zakazywał wyraźnie jazdy nocą, ale jak mówiłem wcześniej - brak mocy i prędkości nadrabiamy uporem i konsekwencją w działaniu.

Po kilku godzinach ruch na drodze się uspokaja i staje na szczęście dość rzadki. Znikają też śmierdzące ogniska, w końcu zbliża się północ. Oni też kiedyś śpią. Po poboczach przestają też chodzić piesi, którzy w tych warunkach są prawdziwą zmorą. Mimo, że prawie nadzy to niewidzialni w nocy, z powodu koloru

skóry. To było dość dużym dla mnie zaskoczeniem, europejskie przyzwyczajenia robią swoje, oko szuka białego pieszego, którego po prostu wcześniej widać... Spać poszły też zwierzęta, więc ryzyko spotkania osła czy wielbłąda spada do zera.

Około drugiej w nocy Polonez zgłasza, że mają dość i muszą odpocząć, a do tego całkiem pilnie. Rozglądam się za miejscem gdzie moglibyśmy się bezpiecznie zatrzymać. Przy okazji czeka nas kolejne „dmuchnięcie w oponkę” – tylne lewe koło traci powietrze, wszystko wskazuje na to że kolejna felga pękła na tych dziurach. Jednak kółka od lżejszego Suzuki nie sprawdzają się zbyt dobrze w załadowanym Żuku. Szkoda, bo uwielbiam ich wygląd. Będę musiał rozejrzeć się za felgami od Honkera – ten sam rozmiar, a jednak mocniejsze. Teraz co około 40-60 kilometrów musimy dobijać w koło dwie atmosfery. Sytuacji nie poprawia pianka uszczelniająca – co potwierdza diagnozę pękniętej felgi.

Wreszcie wypatruję zaciszną zatoczkę przy przekazniku telefonii komórkowej. Zjeżdżamy więc w bok, na prawo od drogi i po kilku chwilach obie załogi pogrążają się we śnie. Ja nie mogę jakoś zasnąć dłużej niż na pół godziny. Czuję się naładowany energią, mimo że niedawno sam padałem na twarz. To takie wrażenie że muszę dojechać do celu i dlatego nie jestem w stanie przełączyć się w tryb odpoczynku. Dojadę, to będę odpoczywał. Teraz muszę zadbać o bezpieczeństwo pozostałych śpiących. Czuję się za nich odpowiedzialny. W końcu to mój głupi pomysł nas tu ściągnął. Jestem w szoku, właśnie sobie uświadamiam że to już rok od momentu jak powiedziałem – JADĘ! Jestem tu i teraz, pod afrykańskim niebem, bo kiedyś tam powiedziałem sobie – JADĘ! Sylwia śpi, razem z nią cała reszta. To z Sylwią powiedzieliśmy razem – JEDZIEMY! Bez niej przecież bym tu nie dotarł. Nawet nie wyszedłbym z domu. To właśnie Ona jest tym paliwem które mnie napędza. Marchewką na kijku przed pyszczkiem osiołka. Jednocześnie Górą na którą zawsze się wspinam i Morzem przez które ciągle płynę. Najważniejszą Inspiracją mojego życia. Osobą bez której połowa mnie po prostu nie istnieje. Bez niej ograniczyłbym się do zwykłego odżywiania i przeżywania kolejnych

dni w jakiś nudny sposób... Dobra, dość rozważań, trzeba się ruszyć, rozejrzeć wokół – sprawdzić sytuację.

Wychodzę z Żuka, rozkładam kawałek kuchni, robię sobie kawę, siadam na krzeselku przy aucie i oddaję obserwacjom przepięknego, nie zakłóconego światłem miasta rozgwieżdżonego nieba. Jest bardzo piękne, gwiazd miliardy, żałuję że nie mam znowu dwudziestu lat i sokolego wzroku, aby w pełni to docenić.

Sącząc kawę analizuję problem który w Mali bezlitośnie się wzmógł na tutejszych, monstrualnych "leżących policjantach". Strasznie dobijamy przodem na wybojach. Właściwie każde mocniejsze hamowanie kończy się chrobotem opony dartej o nadkole. Problem wyraźnie się nasilił od czasu jazdy przez Ziemię Niczyją między Maroko a Mauretanią (straciliśmy tam kawałek lewego nadkola), a minęło raptem jakieś 2000 km. Decyduję się maksymalnie odciążyć auto i wylewam 90 litrów wody z prysznica, oraz opróżniam jeden z dodatkowych zbiorników wody - kolejne 20 litrów. Pozostawiam niezbędną rezerwę - około 25 litrów. Brzmi może dość dramatycznie, ale bez przesady. Nie nazywam się doktor Livingstone i nie prowadzę wyprawy badawczej po nieznanym nikomu z nas Afryce – czysta woda jest dostępna w najbliższej wiosce bez większego problemu. Po prostu usuwam to bez czego możemy się w tej chwili obejść. To już nie Sahara, no i nie jesteśmy 1000 km od cywilizacji...

Drugim krokiem jest wywalenie Tomka z roli pilota i zastąpienie go sporo lżejszą Sylwią na przednim fotelu. Taka roszada tylko odrobinę ratuje sytuację, ale lepsze to niż nic. Budzę Grzechotniki i około 4:00 rano ruszamy w dalszą podróż. Jest nadal ciemno, prowadzę Żuka dość ostrożnie i niezbyt szybko, aby bez darcia oponą o nadkole móc zwalniać przed przeszkodami. Powyżej 60 km/h nie jestem w stanie normalnie wyhamować jeśli widzę np. wyrwę w jezdni w snopie moich świateł. Bardzo przydaje się druga para oczu – razem z Sylwią wypatrujemy wszelkich możliwych dziur i innych atrakcji na drodze.

Nawigacja doprowadza nas do miejscowości Kayes. Tankujemy maszyny na stacji Shell. To trochę nas zaskakuje – nie spodziewaliśmy się po prostu tej firmy tutaj – raczej jak zwykle wypatrywaliśmy Totala. Jeśli sobie wyobraziliście polską stację Shella przeniesioną w malijskie realia, to bardzo byście się rozczarowali. To naprawdę nie było nic niesamowitego – zwykła stacja jakich pełno w Mali – pan co kasę pobiera i nic poza tym. Nie było hot-dogów, wylizanej do czysta łazienki i darmowego internetu. Nie pytali o punkty, nie proponowali energetyka w promocji. Tylko to wielkie logo z muszlą. Zalewamy samochody pod korki, bo cena całkiem dobra i podjeżdżamy do bułanżerki³⁸ po świeże bagietki. Tam słyszę pięknie i melodyjnie powiedziane po rosyjsku:

- Wy russkije czieławieki, da?³⁹

Rozglądam się za jakimś Rosjaninem, ale widzę tylko czarnego jak smoła, lekko wstawionego jegomościa, który ponawia pytanie tym samym tonem. Uśmiecham się i mówię do niego:

- Niet, my nie russkije, my Paliaki, iz Polski.⁴⁰

- Nu kak Paliaki, eta ruskaja maszina.⁴¹

- Żuk, ruskaja maszina? A paszoł w pizdiec, eta polskije awto!⁴² – wypalam bez zastanowienia, ale szeroko się uśmiecham. Przekaz okazuje się jasny i zrozumiały. Radość na jego twarzy - niesamowita. To szkolony w rosyjskich szkołach oficer armii malijskiej po cywilnemu. Cieszył się jak dziecko, że może pogadać ze mną po rosyjsku, bo dawno nie miał okazji, więc dałem mu sporo tej przyjemności moim szkolnym rosyjskim. I nawet dużo pamiętałem.

Ruszyliśmy do Diamou, gdzie przeprogramowałem Androzica na nawigację azymutową, według wbitych uprzednio koordynatów

³⁸ Spolszczone francuskie słowo Boulangerie - piekarnia

³⁹ Ros. Zapis fonetyczny - Wy Rosjanie, tak?

⁴⁰ Ros. Zapis fonetyczny - Nie, my nie Rosjanie, my Polacy, z Polski.

⁴¹ Ros. Zapis fonetyczny - No jak Polacy, to rosyjski samochód

⁴² Ros. Zapis fonetyczny - Żuk, rosyjski samochód? A poszedł w diabły, to polskie auto!

z roadbooka. Tego wymagał dojazd do celu – w zupełnie dzikim miejscu. Zjechaliśmy z asfaltu i zagłębiliśmy się w busz. Słońce szykowało się do wzejścia, zwierzęta dzienne do rozpoczęcia swojej aktywności, nocne właśnie zakładały piżamki i mościły się w norkach, a my mieliśmy jeszcze 16 kilometrów do biwaku na którym powinniśmy być od dobrych dziesięciu godzin i donośnie chrapać.

Żuk sunął spokojnie szutrową drogą między drzewami, robiło się co raz jaśniej, wyłączyłem reflektory i zgasilem LEDbar na dachu. Delektowałem się początkiem dnia, odsunąłem szybę mimo porannego chłodu, słuchałem tego co się dzieje wokół. Czułem, że wreszcie dojechałem do tej czarnej Afryki, tej takiej prawdziwej, wymarzonej i wyśnionej, o której od dziecka marzyłem, że znowu jestem jak Tomek Wilmowski, że zaraz odkryję nieznaną gatunek małpki, albo innej afrykańskiej świni - no po prostu uskrzydłony. I wtedy nagle pojawiła się rzeka.

Szeroka, z przejazdem po kamieniach, mostu brak. Maszyna STOP. Wsiadam, idę na zwiad. Podłoże nieco trudne, częściowo naturalny układ kamieni miejscami uzupełniono wylanym chaotycznie betonem, który zresztą bez zbrojenia zaraz popękał. Nie powinno być problemu z przejazdem, choć trzeba to zrobić powolutku. W tym momencie wschodzi słońce i zalewa rzekę światłem. Idealne wyczucie czasu. Zawsze tutaj zaskakuje mnie ten szybki świt i zmierzch. Nadal nie mogę się do tego przyzwyczaić. Choćbym najbarwniejszymi epitetami próbował oddać czar chwili i nawet w strofy nadobne swe uczucia ubrał - to się po prostu nie da. Piękno niewypowiedziane człowieczymi ustami. Z zachwytem patrzyłem na parującą wodę, czułem każdym zmysłem piękno tej chwili i jej wyjątkowość. Doceniałem widok mojego Żuka nad tą rzeką. Cieszyła mnie dosłownie każda sekunda tej, tak bardzo niestety ulotnej chwili. Delektowałem się powietrzem i ciszą, bez kłopotu ukochanej Andorii. Naprawdę wspaniały moment.

Przeprawa przez rzekę wymagała obudzenia całego towarzystwa i wypędzenia z auta, aby je odciążyć. Łatwo nie było, ale jakoś się udało. Powoli, metr za metrem pokonaliśmy uskoki

płyt i kamieni i znaleźliśmy się po drugiej stronie. Rzut oka w nawigację, punkty się zgadzają, jazda w prawo. Koncepcja aby reszta biegła do obozu za autem upadła. Szkoda, bo znacząco mniej dobijało by zawieszenie. Załoga okazała się mało chętna do wsparcia moich wysiłków zorientowanych przecież na wspólne dotarcie do celu za wszelką cenę... Kompletne niezrozumienie i czarna niewdzięczność.

Kolejnych osiem kilometrów szutrem przez zagajniki nieznanych nam drzew, obserwując przyrodę. Nikt już nie spał, każde z nas czuło, że to wyjątkowa chwila. W kolejnym lasku, z pomiędzy drzew wyszedł człowiek i pomachał do nas. Miał w ręku dwururkę. Tak jak my rano idziemy np. do Lidla po zakupy na obiad – on z dubeltówką robił to samo. Tylko jego jedzenie nie było mrożone. I wtedy nagle dojechaliśmy do celu.

Biwak pojawił się zupełnie znienacka, pomiędzy drzewami stały auta i namioty. Ponieważ było już widno - wszyscy widzieli nasz wjazd, bo sami szykowali się do wyjazdu. Zmęczeni, pokryci toną pyłu i kurzu, z podkrążonymi oczami, ale dotarliśmy. Znowu i jak zwykle. Bo tak. Wystawiona wielka polska flaga dumnie łopotała nad Żukiem.

Koordynaty „noclegu”: [14.012091, -11.103692](#)

30 stycznia

Dystans do pokonania 335 km. Mali.

Przejazd z Gouina Falls do Tambagi

Podsumowując dzień wczorajszy i kawałek dzisiejszej nocy - najgorszy odcinek. Długi koszmarne trudny i męczący. Czułem się kompletnie wypruty, organizator chyba przesadził z dystansem na ten dzień. Spory kawałek po stronie mauretańskiej, czas zużyty na granicy, to się nie mogło udać. W mojej opinii ten etap powinien być podzielony na dwa dni. Byłoby znacznie lepiej. A tak to jechaliśmy dosłownie pełne dwadzieścia cztery godziny. Trzasnęliśmy jakieś osiemset kilometrów. Na całe szczęście rajd powoli się kończył i była perspektywa dłuższego odpoczynku. Gdyby potrwał ciut dłużej – moglibyśmy kondycyjnie nie dać rady utrzymać się za resztą. To było niesamowicie wyczerpujące doznanie i nawet łóżko z tyłu nie dawało już pełnego odpoczynku i regeneracji. Dwa tygodnie w aucie – to naprawdę jest specyficzne życie. Wyobraźcie sobie, siebie samych w autobusie lub tramwaju, a nawet własnym samochodzie, przez dwa tygodnie w drodze do pracy. Obciąża psychikę?

Liczy się jednak że dotarliśmy, a przecież Gouina Falls to przepiękne wodospady, niecałe dwieście metrów od nas. Poszliśmy je zobaczyć, zresztą nie byliśmy sami, bo sporo załóg dotarło po ciemku i też jeszcze nic nie widzieli. Strasznie żałowałem, że nie dojechaliśmy wczoraj, za dnia, ale cóż - nie ma co płakać nad tym co by było jakby się udało. Ważne jest tylko tu i teraz. Wodospady wspaniałe, malownicze, choć niezbyt duże. Jak się ktoś nastawił na Niagarę – rozczarowanie musiało zboleć. Dlatego zawsze

najlepiej po prostu chłonać to co jest, bez wydziwiania i porównywania.



Zaspokojony widokowo i fotograficznie powiesiłem hamak między dwoma drzewami z zamiarem przespania się choć kilku godzin z wyprostowanymi nogami. Co tam, dzisiaj tylko 335 kilometrów, odpocznę i się to trzaśnie na luzie i będzie ok. O ja naiwny - This Is Africa - znowu zapomniałem o tym...

Obudzono mnie po jakiejś może godzinie.

- Musimy się zwijać, wojsko nas wygania - powiedziała Sylwia. Ona nie spała – mimo że razem ze mną prowadziła Żuka w nocy. Ja byłem kompletnie wypruty, to była tylko godzina snu. Organizm po prostu domagał się porządnej regeneracji, a nie słabej namiastki.

Armia malijska ochraniała biwak rajdowy i miała w głębokim poważaniu nasze zmęczenie. Wszyscy wyjeżdżali, to my też musieliśmy, bo żołnierze również ruszali, a ich rozkazy były jasne – nikt nie zostaje. I dlatego tuż przed 12:00 wyruszyliśmy w drogę. Obozowy ruch spowodował że senność nieco mi minęła podczas zwijania naszych drobiazgów. No i krótki prysznic też nieco pomógł.

Wyjechaliśmy na asfalt i zaczął się cyrk z ustaleniem kierunku jazdy. Dwie mapy papierowe, radziecka sztabówka

cyfrowa, program nawigacyjny, mapa od orga i na każdej co innego. Mamy dotrzeć do promu, ale nie bardzo wiemy gdzie on jest. Do tego Krzysiek upiera się, że jesteśmy gdzie indziej niż w rzeczywistości, mimo że GPS wskazuje prawdę. Skutek jest taki, że trzy razy przejeżdżamy przez rzekę Senegal, po wąskim, ledwo trzymającym się kupy, moście. Doznanie jedyne w swoim rodzaju. Jak strzeliła któraś pokrywa stalowa pod kołem Żuka, to pomyślałem że most chyba się rozpada. Huk jak przy solidnym wystrzale.

Wreszcie sukces! Po kilkakrotnym jeżdżeniu przez rzekę ustalamy że drogi na którą tak liczyliśmy po prostu nie ma na ziemi. Mimo, że zaznaczona dokładnie na mapach. Zwyczajnie nie istnieje fizycznie. Zapewne nie została jeszcze wybudowana. Stoimy w punkcie gdzie powinna się na malijskiej mapie odchylić w prawo i pomknąć w pożądanym przez nas kierunku. A w rzeczywistości droga zasuwa łukiem w lewo jak na naszej mapie radzieckiej, a nie papierowej malijskiej. Jednak stare mapy od braci zza Bugu rządzą. Podejrzewamy że mapa malijska była propagandową produkcją pt. Mali w 2040 roku.

Faktem jest że Związek Radziecki to nie był kraj rządzony przez normalnych ludzi. Szykowali plany na każdą ewentualność i jednym z nich było kartograficzne wyzwanie sporządzenia map całej ziemi. Ot, tak na wypadek jakby gdzieś trzeba było demokrację socjalistyczną zaprowadzić. Pamiętajcie że mówię o czasach gdy nie było Google Maps i dronów z kamerami. A radzieckie mapy są niezwykle dokładne. Wyciekły z armii radzieckiej po upadku komunizmu. Dziś można je bez problemu znaleźć w internecie. W miejscach takich jak afrykańskie bezdroża – skoro drogę wytyczono po najmniejszej linii oporu, np. między wzgórzami – to nikt nie będzie tam budował teraz nowych wiaduktów dla żab i dbał o jakieś normy środowiskowe. To nie Unia Europejska i jej przepisy ekologiczne. Ta droga jest tam nadal i tak samo przebiega jak przed laty. Owszem, mogła powstać inna, nowa trasa w pobliżu, ale stare sztabówki to tylko jedna z opcji

nawigacyjnych. W tamtym terenie trzeba było nie raz wnioskować z kilku map jednocześnie. Kolejna nauczka dla mieszczuchów.

Jedziemy więc drogą, która istnieje naprawdę, bo ją na własne oczy widzimy i z ładnie pokrywa się w radziecką sztabówką. Niestety straciliśmy z półtorej godziny próbując zrozumieć gdzie jesteśmy. Prowadzę, ale czuję zmęczenie, pół nocy kierowania Żukiem w bardzo trudnych warunkach zrobiło swoje i krótki odpoczynek nad wodospadami nie pozwolił na pełną regenerację sił. Staram się jednak dojechać do promu, który jest już tutaj, gdzieś całkiem blisko. Takie dziwne poczucie obowiązku. Ale nie daję rady - nagle opada mi głowa i na króciutką chwilę zasypiam. Dosłownie może dwie sekundy. Krzysiek to zauważa i krzyczy "Stój, zmiana". Budzę się w okamgnieniu i odzyskuję świadomość – jest już jednak za późno. Widzę przeszkodę, zaczynam ostro hamować, nagle puszczam hamulec, ale wtedy lewe koło i tak wpada w potężną dziurę której nie mogłem już ominąć. Rozlega się naprawdę solidny huk, koło wyskakuje, toczymy się z rozpędu dalej. Znowu depczę hamulec i łagodnie zatrzymuję Żuka. Niby nic się nie stało, silnik pracuje normalnie, ale świeci się kontrolka ładowania akumulatora i kompletnie martwa jest listwa wskaźników. Mamy poważną awarię.

Zatrzymuję auto i zaczynam mozolne poszukiwania źródła problemu. Sen wyparowuje jak ręką odjął, zaczynam się irytować nie mogąc odgadnąć co się stało. Znaleźć przyczyny się nie udaje, wertuję schemat elektryczny ale mózg nie pracuje na pełnych obrotach. Za krótko spałem i jestem zbyt zmęczony żeby logicznie myśleć. Schemat po prostu lata mi przed oczami. Nie mam szans go zrozumieć, mimo że jest przecież zupełnie prosty, by nie rzec trywialny. Aby nie tracić czasu decyduję że jedziemy dalej. Trudno, potem się posprawdza, damy radę jechać bez wskazań poziomu paliwa i ciśnienia oleju. Będziemy po prostu zliczać kilometry i tankować na każdym napotkanym Totalu (stacje Totala są czasem co 100 a czasem co 500 kilometrów, bo to nie Europa) - z pełnymi zbiornikami zrobimy spokojnie tysiąc kilometrów, więc mając już tutaj pełne oba baki – spokojnie dotrzemy do Bamako. Ręcznie

wzbudzam alternator aby ładował akumulatory i ruszamy. Prowadzi Krzysiek, ale niezbyt długo bo dosłownie po czterech czy pięciu kilometrach docieramy do promu. Prom to w sumie dość pojemne słowo, ale w tym wypadku sporo na wyrost, bo to co widzimy nijak nie przypomina statku z Hiszpanii do Afryki, ani nawet tego ze Świnoujścia, ale też wozi samochody przez dużą wodę.

Jesteśmy w bardzo ciekawym miejscu ([13.814731](#), - [10.824788](#)) – tutaj właśnie zaczyna się rzeka Senegal. Powstaje z połączenia dwóch, całkiem sporych rzek – Bakoye i Bafing i dalej płynie już pod nazwą Senegal. Jej długość to 1080 kilometrów. Co ciekawe – rzeki łączą się pod kątem prostym. My stoimy na prawym brzegu Bakoye, a potrzebujemy przepłynąć na prawy brzeg Bafing, aby móc kontynuować podróż. Rzeka mocno się tutaj rozlewa, jest szeroka ale ma całkiem wartki nurt. Odkrywam że promy są dwa – każdy pływa na inną stronę tego „skrzyżowania rzek” i trzeba wsiąść na właściwy.

Czekać trzeba będzie około godziny, a jak coś nawali to nie wiadomo jak długo. Może dwie godziny, może dzień – nikt tego nie wie – This is Africa. Ja nadal nie mam ochoty na sen, więc mimo zmęczenia chodzę po całej przystani i chłonę folklor pełną piersią. W pewnym momencie słyszymy:

- Wy z Polski? Dzień Dobry, witajcie.

No Polak jak z kuriera wycięty tylko czarny bardzo. Ani chybi „syn kuminiarza spod Sandomierza”⁴³. A to Malińczyk, ma żonę Polkę, studiował w Polsce, wpadł do rodziny z wizytą... Niestety więcej nie pogadaliśmy, raptem parę zdań, bo pojawił się ten cholerny prom. Akurat jak byśmy woleli jeszcze postać i pogadać. Nie poznaliśmy niestety bliżej "rodaka", rozpoczęliśmy okrętowanie i przeprawę.

Doznanie dość ciekawe, raczej traumatyczne dla większości europejskich kierowców, szczególnie tych autostradowych. Trzeba

⁴³ Żart z Czterech Pancernych i psa. Jak ktoś nie zrozumiał to jego problem.

na styk, na wycucie i z pewną dozą szczęścia wcisnąć się na starożytną barkę, po nie wzbudzających zaufania pomostach, z których łatwo całkiem wjechać prosto do rzeki. Łajba pamięta zapewne czasy wikingów, być może nawet na niej pokonali Atlantyk, a potem trafiła tutaj. Dreszczyk emocji całkiem solidny, ale udało mi się to zrobić tak, że obsługa biła brawo. Wjechałem Żukiem dosłownie na grubość żyłki. Miałem tylko nadzieję, że nasz prom nie zatoni podczas przeprawy, bo na wspólną kąpiel z krokodylami zdecydowanie nie reflektowałem.

Po drugiej stronie rzeki Krzysztof obejmuje ster Żuka, a ja idę spać. Jak się później okazało - cała droga do celu, która na mapie zaznaczona jako highway⁴⁴ pierwszej kategorii odśnieżania i w ogóle „aj waj” szosowy - zrobiona była z szutru z afrykańską tarką w promocji. Jak nigdy nie jechaliście po tarce, a zakładam że jednak nie, to wyobraźcie sobie drogę z poprzecznymi, miniaturowymi „leżącymi policjantami”. Jest dosłownie pocięta w poprzecznie ułożone wzgórza i dolinki – takie drobniotki. Jakby ktoś specjalnymi grabiami ją poradelkował. Powstają samoczynnie, potrafią ciągnąć się setkami kilometrów na gruntowych drogach. Trzeba dobrać prędkość auta tak, aby lecieć po wierzchołkach, bo inaczej straszliwie trzęsie. W przypadku Żuka to około 65 kilometrów na godzinę i tyle trzeba było utrzymywać, jednocześnie pilnie obserwując czy w drodze nie ma dziur zdolnych zniszczyć zawieszenie.

Krzysiek pokonał po takiej trasie jakieś 100 kilometrów, a następnie droga sama postanowiła się zdegradować z pierwszej kategorii, gdzieś w okolicy szóstej. Zwężyła się, zamieniając w wąską polną dróżkę, nadal jednak krajową, z jadącymi z naprzeciwka ciężarówkami. Jazda była ciężka, znacząco spadła prędkość, kilometry do celu ubywały zbyt powoli. Próba znalezienia lepszej drogi spelzła na niczym. Niby mapa mówiła że dwa kilometry od nas, równolegle biegnie solidna droga, ale nauczeni porannym doświadczeniem nie próbowaliśmy tego sprawdzić. Może byśmy

⁴⁴ Ang. Amerykańska autostrada.

nawet zaryzykowali, ale nie było żadnej dróżki odchodzącej w bok, w którą moglibyśmy skręcić.

Załogi rajdowe tego dnia, zamiast płynąć promem jak my – miały do pokonania tą samą rzekę ale w innym miejscu i do tego mostem. Niby nic dziwnego, w końcu do tego służą mosty nad rzekami, ale ten konkretny powstał dla pociągów. Posiadał tylko jeden tor z podkładami i był bardzo wąski. Załoga Attention Dangel miała mnóstwo radości forsując go okrakiem nad szynami swoją maszyną. Prawdę mówiąc w razie nadjeżdżającego pociągu z przeciwnika – pozostało by im tylko skakanie do rzeki. Na szczęście, akurat InterCity do Gdańska nie leciał.

Dotarliśmy do biwaku w okolicach mniej więcej 22:00, czyli całkiem wcześnie jak na nasze dotychczasowe dokonania. Droga przed samym obozowiskiem uzyskiwała momentami namiastkę asfaltu, ale trzeba było uważać bo lubił się nagle skończyć i zamienić w duże kamienie, które nazwaliśmy „wielbłądzimi łbami” z racji imponujących rozmiarów.

Jesteśmy po prostu wykończeni. Jedyne chyba co trzymało nas w kupie przez cały ten dzień, to świadomość, że jutro koniec rajdu. Koniec definitywny i odpoczniemy. Naprawdę mamy dość, to wyzwanie okazało się wręcz mordercze. Cieszy nas przygoda, ale czujemy wyraźne i ciągle już zmęczenie spowodowane przez brak snu, ciśnienie czasu, milion wrażeń na godzinę – to wszystko bardzo obciążające. Rozwieszamy hamaki, stawiamy namiot, jedzenie, krótkie mycie i zasypiamy błyskawicznie.

Koordynaty noclegu: [13.033614, -9.874536](#)

31 stycznia

Dystans do pokonania 237 km. Mali.

Przejazd z Tambagi do Bamako

Pobudka, obóz w buszu. Nieduże drzewa, trawa, rajdowe auta. Słońce jeszcze nie wzeszło, ale już robi się widno. Zwierzęta zaczynają poranne darcie swoich małych pyszczków – pewnie przez noc im zaschło i ruszają do wodopoju. Rzut oka na zegarek – no tak, 5:30. Czemu mnie to nie dziwi? Ale zaraz, gdzie ja dzisiaj jestem? Kompletnie nie mogę sobie przypomnieć gdzie się znajduję. Nie wiem czy nadal śni mi się to co widzę, czy jednak jestem naprawdę w hamaku? I nagle olśnienie – jestem na rajdzie o którym tak marzyłam i dziś ostatni etap przed nami. Ale mi się nie chce wstać, czuję się przeżuty i wypluty przez olbrzyma. Zmęczony koszmarne, wczoraj nie odespałem w aucie z powodu nieustającej trzęsawki, a noc była znowu za krótka. Mózg pracuje jakby mi ktoś pozostawił tylko 30% jego objętości. Całe moje szczęście, że spałem w hamaku, inaczej byłbym znacznie słabiej wypoczęty. Możliwość wieszania hamaków między autami to była znakomita koncepcja i sprawdziła się już z milion razy. Ale wstać jednak muszę.

Muszę wykopać całe to nasze towarzystwo z ich ciepłutkich i miękkich śpiworów. Wiem, będą mnie nienawidzić. Tak jak robią to codziennie od dwóch tygodni, no ale mają już w tym sporą praktykę. Rozpinam moskitierę mojego hamaka i zaczynam skomplikowaną procedurę wypelzania ze śpiwora, aby nie spaść przy tym na ziemię z hukiem. Szczytem byłoby teraz wypadnięcie i np. złamanie obojczyka.

Rozkładałam kuchenkę, nastawiam wodę na kawę/herbatę i zaczynam budzenie ekipy. Wiem, że łatwiej wstają jak już jest wrzątek. Słyszę jak skrzypią im wszystkim stawy, wiem, że podobnie jak ja są zmęczeni, czuję tradycyjnie sztylety mentalne w plecach. No cóż - ktoś nadal musi to robić.

Rozbudzamy się powoli, dowcipkujemy, szykujemy proste śniadanie. Krzysiek postanowił się ogolić z okazji mety, więc nie chcąc być gorszy robię to samo. W końcu na mecie trzeba jakoś wyglądać. Wykonujemy podstawowe ablucje, zakładamy świeże koszulki, wiezione specjalnie na ten dzień i czekamy z wyruszeniem w drogę do ósmej. O tej godzinie Andrew Szabo - główny organizator, sprężyna i pomysłodawca rajdu wygłasza płomienne przemówienie. Takie prywatne i osobiste od siebie do nas, samych uczestników. Specjalnie przyleciał dzień wcześniej i był z nami tej nocy. Dziękuje za jazdę, za walkę z przeciwnościami oraz z samymi sobą, gratuluje osiągnięcia prawie mety. Prosi też załogi aby beczelnie nie sprzedawały swoich aut od razu na mecie, jak to się często niestety zdarzało. Mają zaczekać aż ważne osobistości się wygadają na części oficjalnej i odjadą. Miłe to przemówienie i bardzo sympatyczne. Robimy sobie z wodzem fotkę zbiorczą polskich załóg i ruszamy.



Andrew to ten w pomarańczowej czapce

Na wyjeździe z dojazdu do naszego biwaku jest wioska, gdzie chętni mogą zostawić część darów. Nie zatrzymujemy się, bowiem raz, że chodzi o czas (musimy dotrzeć do Bamako do 13:30) a dwa, że to co wieziemy mamy dostarczyć do misji katolickiej w stolicy. Stąd zabierze nasz towar polski misjonarz - ksiądz Darek, który na co dzień jest w misji oddalonej o kolejne 600 km na południe od stolicy Mali. Taki przecież jest nasz plan od samego początku i nie widzimy powodu aby go po dwóch tygodniach upartej realizacji – nagle zmienić.

W pobliskim miasteczku tankujemy paliwo na Totalu. Jest bardzo kolorowo, nieco chaotycznie, ale to typowe dla malijskich miast i wsi. Ludzie tutaj są znacznie bardziej przyjacielscy i otwarci niż w Mauretanii. Praktycznie nie widać kobiet zawiniętych od stóp do głów w ubrania zgodne z prawem muzułmańskim. Zresztą w jednej z wiosek zdarzyło mi się zobaczyć piękną, młodą kobietę wieszającą przy drodze pranie. Nie było by w tym nic może dziwnego, ale była naga od pasa w górę i jej brązowe piersi pięknie się prezentowały w słońcu. W kraju czysto islamskim byłoby to nie do pomyślenia. Malijskie kobiety kochają wyraziste i jaskrawe kolory – ich ubrania to feeria przeróżnych wzorów – aż biją w oczy. Nie da się spotkać praktycznie dwóch identycznie ubranych kobiet. Z tego co udało się nam dowiedzieć – kupują one po prostu kupon materiału i z niego wykonują swoje arcykolorowe suknie. Nie ma gotowych ubrań, stąd taka różnorodność.

Zatankowani - startujemy do Bamako. Droga idealna po prostu - gładki asfalt, brak dziur i tylko te potężne progi zwalniające w wioskach. Tradycyjnie trzy do pięciu na każdą. Przednie zawieszenie cierpi, dobija już na każdym progu, na szczęście podczas przejeżdżania przez nie prędkość jest dosłownie minimalna. Jakoś dajemy radę, liczę na to, że na mecie wymyślę rozwiązanie problemu, bo wrócić w takim stanie nie damy fizycznie rady. Nie wytrzymają tego opony – zostaną po prostu rozdarte prędzej czy później. Drugim problemem jest konieczna w takiej

sytuacji redukcja prędkości. Do Polski jechalibyśmy chyba dwa miesiące.

Przed trzynastą jesteśmy tuż przed Bamako i utykamy w co raz większym ruchu ulicznym. Miasto jest duże i bardzo ruchliwe, w końcu stolica – do 13:10 posunęliśmy się nieduży kawałek. Za nami Polonez, a za nim Toyota Krystyny i Dirka. Peugeota nigdzie nie widzimy, są gdzieś przed nami, bo wyprzedzili nas tuż przed wjazdem do miasta. Jest już 13:20, przedmieścia Bamako, nadal wlecemy się jak ślimaki. Wkurzeni, za chwilę zacznie się ceremonia zakończenia rajdu a my mamy jeszcze dobre dwanaście kilometrów. Nagle z naprzeciwka nadciąga policjant na motocyklu i macha do nas. „No jeszcze Ciebie mi tu brakowało przyjacielu” - jestem przekonany, że skończy się mandatem za jakieś wymyślane przewinienie. Tymczasem słyszę wykrzyczane:

- Follow me!⁴⁵

I zawraca praktycznie w miejscu, jakby konia spiał ostrogami i zmusił do zwrotu na tylnych nogach tylko – widać, że to mistrz jazdy motocyklem - już czuję, że będzie ciekawie. Odpala solidnie wyjąca syrenę, staje na wyprostowanych nogach i machaniem lewej ręki nakazuje wszystkim zjechać na boki. Włączamy światła awaryjne, oraz wszystkie inne jakie mamy na pokładzie i ruszamy pełnym gazem. Przestaję się przejmować dobijaniem przednich sprężyn i rozwaloną oponą z tyłu dzięki której koło zachowuje się jak kwadratowe. Byle tylko dojechać!

Dwanaście kilometrów przed metą nic nie jest ważne - tylko utrzymać się za policyjnym motocyklem. Ależ on zasuwa w tym ruchu! I tak pędzimy, trąbiąc, spychając inne pojazdy z drogi. Po chwili kończą się przedmieścia, wpadamy na trzypasmową trasę, rozpędzamy się do prawie stu kilometrów na godzinę. Mkniemy przez miasto jak szaleni. Krzysiek filmuje zawzięcie, ja stapiam się z kierownicą w jedność. Czuję każdy ruch tłoka w silniku, wiem dokładnie teraz jak pracuje skrzynia biegów i jakiego kręćka ma wał napędowy. Najważniejsze to utrzymać się za tym motocyklem.

⁴⁵ Ang. Za mną!

Na szczęście policjant idealnie steruje prędkością swojej maszyny, dostosowując się do naszych możliwości. Zakręt, prosta, rondo, prosta, zakręt, skrzyżowanie, prosta, rondo i wjeżdżamy na parking obiektu gdzie jest meta. Widzimy żółtą dmuchaną „bramkę”, identyczną jak dwa tygodnie temu na starcie w Budapeszcie. Tylko i aż dwa tygodnie temu!

Hamuję, widzę Peugeota, już są za linią mety. Wjechali chwilę dosłownie przed nami. Ustawiamy maszyny w jednej linii, tuż przy żółtej bramce, aby dobrze ją było widać i pora na fotki. Witają i fotografują nas Polacy z grupy turystycznej Extrek z którą mieliśmy cały czas kontakt i wpadli nas powitać na mecie. To strasznie miłe, słyszymy polski język w samym centrum malijskiej stolicy. Pytają o doznania, wrażenia, ekscytują się tak jak my – w końcu razem stoimy w centrum Bamako na początku lutego. Fotka z tego kąta, teraz z tego, może jeszcze inny obiektyw. Bliżej, a może dalej. Wreszcie trzeba zniknąć z linii mety, nie jesteśmy tu przecież sami. Inne załogi też chcą mieć fotki na mecie.

Dojechaliśmy mniej więcej w połowie stawki. Jak pisałem wcześniej – miejsce na mecie nie ma żadnego znaczenia, ale miło trochę nie być ostatnim i zjawić się w doskonałym momencie. Później dowiedzieliśmy się że kilku policjantów na motocyklach patrolowało wlot do miasta i miało rozkaz doprowadzać załogi do celu na sygnale. Zatem nie my jedni mieliśmy niewątpliwą i rzadką przyjemność być VIPem⁴⁶ i pędzić przez stolicę w eskortowanej kolumnie. Naprawdę świetne doznanie.

Dopiero teraz napięcie powoli opada, przejeżdżamy na parking z boku Centrum Konferencyjnego gdzie przygotowana jest cała uroczystość. Ustawiamy obok siebie, w równym rzędzie samochody i czujemy, że to już. Skończyło się. Cały ten wielki wysiłek za nami. Dostaliśmy dyplomy, zdobyliśmy metę. Czujemy dumę ale po chwili również żal, że to już, że minęło. Człowiekowi to jednak trudno dogodzić – sam nie wie z czego ma się cieszyć. Mamy świadomość, że tak naprawdę czeka nas jeszcze nieco dłuższy czasowo powrót,

⁴⁶ Ang. Skrót. Very Important Person – Bardzo Ważna Osoba

ale wiemy, że jesteśmy na półmetku. Symboliczny moment połowy wyprawy. Taka trochę smutna świadomość że to początek powrotu, bo gdzieś tam, tysiące kilometrów stąd jest nasz dom. I na nas czeka...



Ruszamy na oficjalną część imprezy - w końcu po to tak gnaliśmy. Występy artystyczne specjalnej grupy, bardzo długie i kwieciste przemówienia oficjeli malijskich i samego organizatora. Wszystko po francusku. Na szczęście niektóre wypowiedzi tłumaczone są na angielski, więc coś z tego nawet rozumiemy. Dużo podziękowań od rządu dla nas – uczestników, za to że byliśmy tacy dzielni, że jechaliśmy, że Mali od zawsze wspiera takie inicjatywy i takie tam miłe bajania. No i podziękowania od naszego organizatora, dla strony rządowej za wsparcie naszego rajdu na terytorium Mali, oraz wspinałą oprawę na mecie. Jest dużo ludzi, wystawiono sporo krzeseł, nie ma problemu ze zdobyciem miejsc siedzących. Lokalna telewizja filmuje całe to wydarzenie.

Wreszcie wypijamy piwo - dostępne na miejscu. Rozkosz po prostu, bo ostatnie piliśmy jeszcze w Europie. Zimne, pieniste, cudownie chłodzi gardło i resztę przewodu pokarmowego. Ale fajnie. Szkoda tylko że jeszcze miałem prowadzić auto. Krzysiek zakłada rolki i z polską flagą na maszcie jeździ po placu kręcąc całkiem ciekawe figury. Urzekł tym grupę artystyczną która dawała kolejny popis ze swoim „szamanem” i chwilę z nimi "potańczył". Propozycji zbycia rolek dostał od razu kilkanaście i to za całkiem zgrabne sumy. Nie skusił się jednak.

Tymczasem na parkingu trwa gigantyczny targ. Normalnie Stadion X-lecia po malijsku. Sprzedawane są samochody i wyposażenie które załogom jest już zbędne. Litwini mają prawie licytację swojego Golfa, po chwili dobijają targu z najlepszym oferentem. Widzimy też Malińczyków pędzących z namiotami dwusekundowymi, torbami, lodówkami - wszystko to właśnie odkupili. Polonez również znajduje napalonego nabywcę, ale transakcja zostanie zawarta dopiero następnego dnia, bo na razie jest nam jeszcze potrzebny, a dokładnie to jego ciężka zawartość.

Sporo załóg jedzie tylko w jedną stronę. Mają różne pomysły na swoją wersję rajdu i je realizują. Dla zaprzyjaźnionych litewskich studentów był to szalony wygłup – Golfa dostali, o mechanice pojęcia nie mieli, kasę odłożyli i ruszyli na pałę. Jakoś to przecież będzie. Dwóch Australijczyków z kolei kupiło zdalnie, w Wielkiej Brytanii Mitsubishi Pajero, zlecili jego zarejestrowanie i przygotowanie do podróży. Potem wsiedli w samolot, przylecieli do Londynu, odebrali auto i ruszyli na rajd. Planowali sprzedać wóz w Bamako i wrócić samolotem, ale niestety trzydzieści kilometrów przed metą zerwał się rozrząd i silnik został dosłownie zmielony. Dojechali na metę na lince, wciągnięci przez inną załogę. Ale nie rozpaczali z tego powodu jakoś bardzo – przecież dotarli i zdobyli metę, a auto to tylko rekwizyt, trudno, po prostu zwiększył się koszt udziału w rajdzie o te kilka tysięcy euro jakie by za niego dostali – to tylko pieniądze. Byli też ludzie którzy prowadzili samochody szalone – jak np. Trabant kombi, czy autobus szkolny – oni też mieli w planach odlecieć samolotem do domu. Teraz właśnie takie załogi

wyprzedawały cały zbędny dobytek, bo inaczej i tak musieliby sporo rzeczy po prostu wyrzucić.

My też zajmujemy się handlem, ale takim drobnym. Wymieniamy zbędne nam ubrania i inne drobiazgi na naszyjniki, bransoletki i broszki. Przydadzą się jako prezenty. Handlujących jest dosłownie cała horda. Część chce się wymieniać, część oczekuje kasy. Co kto lubi. Generalnie gdyby nie nasz zdrowy rozsądek, oraz świadomość że jeszcze mamy tym autem wrócić – to spokojnie bylibyśmy w stanie sprzedać i wymienić dosłownie wszystko co posiadaliśmy. Nic nie było bezwartościowe dla malijskich handlowców.

Pojawia się ksiądz Darek i uzgadniamy dalszą część dnia. Czekają na nas w katolickiej misji Ojców Białych. Po skończeniu tutejszej uroczystości tam pojedziemy i wypakujemy auta z przywiezionego ładunku. Czekają też na nas pokoje w których mamy wreszcie odpocząć. Wspólne fotki, rozmowy, umawiamy się z Krystyną i Dirkiem na wieczorną imprezę w klubie nocnym, gdzie ma nastąpić mniej oficjalna część mety. Dostajemy eskortę policyjną w postaci tego samego szalonego oficera z motocyklem i ruszamy przez Bamako na pełnym gazie.

Ruch tym razem nieco zgęstniał, a dodatkowo w naszej uprzywilejowanej kolumnie aut pojawił się poważny błąd. W takim szyku auta powinny jechać od najwolniejszego do najszybszego, ale niestety nie ma czasu na fachowe formowanie – jedziemy dokładnie odwrotnie. Pierwszy Peugeot, potem Polonez i dopiero Żuk. Skutek taki że muszę jechać na pełnym gazie żeby utrzymać się w kolumnie i nie zgubić. A kompletnie nie wiem dokąd jedziemy, bo koordynatów GPS nie sposób było się doprosić. W gęstym ruchu takie pędzenie nie jest wcale łatwe, a na dodatek nadal dobijamy przednimi sprężynami i mamy kwadratową tylną oponę, ale jechać trzeba. Do misji jest spory kawałek, cała karkołomna jazda trwa około dwudziestu minut, a ja mam wrażenie że to jakaś wieczność. Jestem skupiony wyłącznie na kierownicy, pedałach, dźwigni

biegów i najbliższym otoczeniu pojazdu. Nie pamiętam żadnego charakterystycznego widoku z tego przejazdu – to dowodzi jak wielkim stresem była taka jazda. Docieramy jednak cali i zdrowi i wreszcie wiem, że nigdzie dalej jechać nie muszę. Że to koniec kręcenia kółkiem na kilka dni. Że odpocznę...

Wyładowujemy dary, układamy, okazuje się że jest tego gigantyczna kupa - jakieś 350 kilogramów. Mnóstwo pudeł, worków, tornistrów, sporo piłek do futbolu – jechały wszystkie w Peugeocie. Czujemy prawdziwą dumę z faktu, że udało nam się to dostarczyć do celu, tym bardziej, że musieliśmy zmieścić się w trzy a nie jak pierwotnie miało być - cztery auta. Wieźliśmy to na tak olbrzymim dystansie – pokonaliśmy z Warszawy prawie dziesięć tysięcy kilometrów. Nie raz narzekaliśmy że przeszkadza, że zajmuje miejsce, że trudno przez ładunek charytatywny zapakować się z naszymi gratami, ale mimo to wiedzieliśmy jak bardzo ważny



był ten transport. Teraz to wszystko dotarło do wyznaczonego celu. Wspólne fotki przed misją i zanosimy towar do budynku.

Odbieramy klucze od pokoi, wreszcie kąpiel, suszenie, przebranie w czyste ciuchy. Każde z nas zachowało jeszcze w swoich torbach jakiś czysty zestaw na taką chwilę. Jemy pieczoną kozę, którą zorganizował ksiądz Darek. To tutejsze kultowe wręcz danie. Wcinamy z zaciekawieniem i smakiem, a poza tym to oczywiście gadamy i gadamy. Paszcze się nie zamykają – przecież to tyle wrażeń na raz. Darek nas uważnie słucha, w końcu nie często ma okazję gościć Polaków. Rozmawiamy z nim o misji, o problemach, potrzebach, interesuje nas wszystko w tym świecie, tak innym od tego który znamy. Czas płynie bardzo przyjemnie i najchętniej byśmy zostali, ale to nie koniec atrakcji na dzisiejszy wieczór.

Powoli zbliża się godzina kiedy powinniśmy udać się do klubu, zbieramy więc całą ekipę i maszerujemy na postój taksówek. Od Darka wiemy już jaka cena jest adekwatna na tym dystansie i negocjujemy z taksówkarzami. Podstawa to orientacja w lokalnych zasadach i cenach – inaczej można zdrowo przepłacić. Nie powinno się podtrzymywać mitu o bogatych, białych podróżnikach z Europy bo to bardzo psuje lokalną ekonomię – ceny dla kolejnych podróżnych po prostu rosną. Wsiadamy do dwóch aut i ruszamy do klubu. Jazda starym Mercedesem przez stolicę Mali wieczorem to historia sama w sobie. Przeciskanie się w gęstym ruchu, gwałtowne zmiany pasa, unikanie wszechobecnych motorowerów - tego się nie da prosto opisać. Mercedes ma za sobą najlepsze chwile życia, ale tutaj jeszcze wiele lat pojeździ. Próbuję sobie wyobrazić minę pierwszego właściciela, tego który siedział w nim, takim pachnącym i nowiutkim, jeszcze kiedy trzymał nigdy nie użyte przez niego kluczyki w ręku – gdyby tylko dowiedział się co obecnie robi „jego” auto.



Po kilkunastu minutach docieramy do klubu nocnego, gdzie zostajemy wpuszczeni bez sekundy zwłoki po okazaniu naszych identyfikatorów rajdowych. Są jak magiczny klucz otwierający bajkowy sezam. Wchodzimy w idealnym momencie - właśnie wywołują nas przez głośniki, w celu wręczenia nagrody specjalnej. Nie jechaliśmy dla nagród, nie jechaliśmy w żadnej klasyfikacji, dla nas była to turystyczna wycieczka a mimo to Węgrzy postanowili docenić naszą załogę za fantazję i za stałe podtrzymywanie przy życiu starego przysłowia „Magyar, Lengyel ket jo barat”⁴⁷. Dostajemy grawerowany stalowy "talerzyk" z napisem „Bush Bus of the Year 2016”. Szalenie miłe, stoimy pośrodku sceny, przyjmujemy gratulacje i brawa. Załoga Attention Dangel również dostaje swój talerzyk. Tylko Polonez nie został wyróżniony – a szkoda, bo naszym zdaniem też mu się należało. Za poskromienie

⁴⁷ Węg. Węgier, Polak dwa bratanki

procesu samoistnej degradacji. Dotarł przecież na własnych kołach, mimo tylu przeciwności i awarii.

Później siedzimy, pijemy piwo, palimy sziszę i znowu gadamy o tym co właśnie się skończyło. To aktualnie nasz jedyny temat, wszystko inne nie istnieje. Trajkoczemy o naszych odczuciach, przeżyciach, chwilach fajnych i trudnych. O tym co zapadło najgłębiej w pamięć, gdzie chcielibyśmy wrócić, i tak dalej. Same przyjemne rzeczy. Grzechotniki mają w sobie nutkę smutku – dla nich ta przygoda właśnie się kończy – za dwa dni odlecą samolotem z Bamako do Casablanki i potem dalej, do Wielkiej Brytanii. Przeżyli całą podróż, stała się zamkniętą całością. My na szczęście mamy przed sobą jeszcze mnóstwo niesamowitych doznań. A teraz nie przeszkadza nam głośna muzyka, nie przeszkadza dym z papierosów - jest to bowiem chwila którą każde z nas chłonie na swój sposób. Jest super...

Dotarliśmy do celu. Poświęciliśmy temu mnóstwo czasu, energii i wysiłku. Z jednej strony mamy poczucie końca pewnej przygody, pewnego czasu. Wiem, że nie będziemy już co wieczór spotykać się z innymi załogami na biwakach, że nie pogadamy, nie pośmiejemy się razem. Nie opowiemy sobie wzajemnie przygód z kolejnego dnia. To się definitywnie skończyło. Z drugiej strony, mimo świadomości końca rajdu wiemy, że mamy przed sobą jeszcze prawie miesiąc przygód. Całość wyprawy zaplanowaliśmy przecież na sześć tygodni, minęły ledwie dwa a nam wydaje się, że to nie wiadomo ile czasu już za nami. Pół roku najmarniej. Było ciężko, ale dojechaliśmy. Cieszymy się tym...

Powrót z klubu do misji w Bamako, taksówkami. Zabawa, radość, napięcie które ciągle w nas jest. Tak naprawdę w tym momencie jeszcze psychicznie siedzimy w naszym Żuku i jedziemy po drogach Afryki. Jest ciepła, malijska noc, czujemy się zdobywcami i panami świata. Duma po prostu nas rozrywa. Udało się, udało! Ciągłe o tym myślimy. Dla mnie to szczególnie ważne. Równo rok wcześniej kiedy to był tylko pomysł, nie wiedziałem czy wszystko się uda, czy dotrzemy do celu. Planowałem, działałem, walczyłem, ale cel był przecież tak odległy wtedy. Teraz świadomość

sukcesu po prostu napełnia mnie nieopisaną radością, wręcz orgazmiczną rozkoszą. Zdaję sobie sprawę z tego, jak bardzo za sprawą Żuka zmieniło się życie moje i Sylwii. Posiadamy go raptem dwa lata i jeden tydzień, a już przejechaliśmy nim 30 krajów! Tak, tak, na jego bocznej szybie jest naklejonych trzydzieści różnych, małych flag. A teraz mamy dodatkowo świadomość, że nikt przed nami, nigdy, nie zrobił tak długiej trasy Żukiem w tak krótkim czasie. NIKT. To my jesteśmy pierwszymi. Ustanowiliśmy pewien rekord. I raczej pozostanie niepobity już na zawsze.

Koordynaty noclegu – brak upoważnienia ze strony braci do wskazania dokładnej lokalizacji misji.

1 lutego

Dystans do pokonania - 0 km. Mali.

Odpoczynek w Bamako

Wreszcie można się wyspać. Łóżka w misji to może nie pięciogwiazdkowy hotel, ale po dwóch tygodniach sypiania w różnych miejscach i pozycjach śpi się po prostu wybornie. Nie ma trującej pościeli, dziwnego zapachu, podłego standardu. No i nie trzeba wstać o 5:30 – a to bezcenna zaleta w tej sytuacji. Staramy się obudzić wypoczęci najlepiej jak się da. Wczoraj wieczorem, z Bamako odleciał do kraju Maciej, z załogi Peugeota. On pierwszy dotknie stopą polskiej ziemi i roztrąbi nasz wspólny sukces wszem i wobec. Ubije teren pod nasz powrót, abyśmy mogli w glorii chwały i takie tam... Wywiady będą i wycieczki do zakładów pracy też...

Rano mam olśnienie. Wiem już co było przyczyną wyłączenia się listwy wskaźników w Żuku – wyskoczył jeden malutki kabelek ze skrzynki bezpieczników. Oto żywy dowód na to, że zmęczony umysł nie funkcjonuje poprawnie. Ostatnich ponad sześćset kilometrów zrobiliśmy bez pracujących wskaźników, a teraz, w kilka minut zlokalizowałem usterkę i ją usunąłem. Przynajmniej jeden problem mniej.

Dziś następuje techniczny podział grupy – ja z Krzyśkiem i Jędrzejem z załogi Peugeota zabieramy się za serwis samochodów. Maszyny mają za sobą połowę dystansu, dużo od nich wymagaliśmy, a muszą przecież dowieźć nas do kraju. Peugeot z racji startu w klasie rajdowej dostał szczególnie mocno w kość. Chłopaki go nie oszczędzali, więc teraz wymaga wielu zabiegów, niektórych całkiem specjalistycznych. Stracił bieg wsteczny (w tych

warunkach to i tak nienaprawialne), ma wyciek oleju, huczy tylny most, siadły też tylne amortyzatory, przetarty jest wlew paliwa (opona o niego ocierała przy dużych dobiciach zawieszenia) i nie działa rozrusznik.

Z Żukiem nieco prościej – trzeba coś zrobić z przednim zawieszeniem, które dobija praktycznie na najmniejszym już wyboju. Niszczy nam to co raz bardziej obie opony, a chciałbym aby udało się na nich wrócić do Polski w jakiej takiej całości, bo zostaniemy bez żadnego zapasu, a zdobycie tutaj pasujących opon AT to nie taka prosta sprawa. Na zwykłych oponach z osobówki nie chcę jechać, są za delikatne. Bracia z misji polecają nam zakład mechaniki pojazdowej gdzie serwisują swoje auta. Dosłownie 00 metrów dalej. Podobno robią niedrogo, dobrze i uczciwie. Szkoda, że jeszcze nie szybko i sprawnie, ale w tym momencie o tym nie wiemy.

Jędrzej odprowadza Peugeota i ustala z właścicielem zakres prac (Jędrzej jako jedyny z nas włada biegle francuskim). W samochodzie trzeba wymienić łożyska w tylnym moście, zmienić filtr i olej w silniku i jeszcze kilka dupereli. Ja z Żukiem pojawiając się w tym samym warsztacie jakąś godzinę później. Okazuje się, że zasadniczo wystarczy u nas wyjąć przednie sprężyny i dorobić dystanse z twardej gumy, aby podnieść całe zawieszenie. Sprawa prosta, na dwie godziny roboty. Ustalamy dokładny zakres i cenę usługi, właściciel serwisu przybija prawicę aby zatwierdzić układ i patrząc na niebo dodaje Insz'allah⁴⁸.

Siedzimy sobie zadowoleni, zajadamy zimne mandarynki, obserwujemy funkcjonowanie tego przedziwnego, malijskiego serwisu samochodowego i nudzimy kosmicznie. Auta naprawiane są wprost na ziemi, nikt nie korzysta z podnośników, podstawowym narzędziem jest klucz płaski i rurka żeby go przedłużyć, a w roli kobyłek zabezpieczających auto przed wyrżnięciem w „podłogę” - są stare bloki silników. Na dwóch takich spoczywa właśnie tył niebieskiej pięćset piątki Jędrzeja. Nikt też nie zawraca sobie głowy

⁴⁸ Arab. Jak Bóg da.

ekologią – podłoże to klasyczny „czarnoziem mechanika”, czyli gleba nasączona już chyba hektolitrami starych olei silnikowych i przekładniowych. Kawałek dalej jest wybetonowany kawał placu, na nim pracowałoby się dużo łatwiej, ale tam akurat składują samochody. Przedziwna logika. Mijają kolejne godziny a przy Żuku nic się nie dzieje. Przy Peugeocie też zresztą nie ma większego ruchu. Normalnie zamarło.

Nieco zaniepokojeni pytamy za pośrednictwem Jędrzeja kiedy panowie zaatakują Żuka, skoro się nudzą i dowiadujemy się, że już, zaraz. No dosłownie zaraz - jak tylko skończą Peugeota. A przy Peugeocie niewiele się dzieje, bo części porozwożono do różnych zakładów które wykonują częściowe usługi typu nabicie nowych łożysk na półosie. Ale ponieważ auto rozgrzebane, to nie zaczynają następnego. Pewnie żeby im się części nie pomyliły...

I tu właśnie mamy dowód na to, że warto się uczyć języków obcych, a przynajmniej obyczajów. Insz'allah to tutaj słowo klucz. Umawiasz się z kimś na coś konkretnego. Ustalacie precyzyjnie wszystko, cały harmonogram rozpisany i narysowany, kasa już czeka, a gość na koniec przy klepnięciu umowy patrzy w niebo i dodaje Insz'allah. I już możesz ją sobie zwinąć w ciasny rulonik i wetknąć gdzie słońce nie dochodzi. Bo to słowo załatwia wszystko. Jest najwyższą i najdoskonalszą formą ubezpieczenia. Jak cokolwiek z umowy nie wyjdzie – to Bóg tak chciał i koniec tematu. Człowiek nic tu nie poradzi i nie ma co drażnić tematu.

Jako osoby z pewnym doświadczeniem w mechanice, wraz z Krzyśkiem i Jędrzejem dobrze wiemy, że nie ma najmniejszych szans aby Peugeota skończyli najwcześniej do jutra w południe i to ostro zasuważąc (mimo że spokojnie obiecują zrobić to dzisiaj), więc zmieniamy strategię i pytamy szefa czy jak sami wyjmemy przednie sprężyny z Żuka, to czy dorobi dystanse dzisiaj? Tak, nie ma problemu. Tym razem bez Insz'allah, więc jest szansa.

Przebieram się w strój roboczy i wypakowuję mój mini warsztat czym wzbudzam zachwyt mechaników lokalnych. Zestaw nasadowych kluczy z grzechotką oglądają jakby był ze złota.

Miniaturowa wkrętarka akumulatorowa to dla nich niemal cud. W warsztacie nie ma wcale prądu (jak bardzo potrzebują to odpalają generator), a np. spawarka przyjeżdża taksówką tylko jak jest konkretnie do wykonania zadania niezbędna. Niestety okazuje się, że ściągacza wewnętrznego do sprężyn zawieszenia też nie mają (no ja go ze sobą nie wożę) i proponują ściśnięcie ich pasami transportowymi. Dostajemy dwa, niewiarygodnie zmęczone życiem pasy z grzechotkami. Są tak sędziwe, że aż boję się je dotknąć. Ubrudzone w smarach, w wielu miejscach uszkodzone. Oczyma wyobraźni widzę jak taki pas pęka, sprężyna się prostuje i urywa głowę któremuś z tych nieszczęśników. Niiieee...

W międzyczasie przybywa załoga Grzechotnika, już taksówką. Polonezem cieszy się nowy właściciel – za całe 500 euro (w tamtym momencie – około 2000 zł, czyli tyle ile kosztował w Polsce). Byłoby więcej, na mecie słyszałem siedemset, ale tutejsi biznesmeni dobrze wiedzą, że załogi rajdowe mają już bilety na samoloty i codziennie cena za auto jest niższa. Grzesiek sugeruje podniesienie Żuka do góry aby odprężyć zawieszenie i wplecenie pomiędzy zwoje obu sprężyn pociętych pasków rozrządu. Naprzemiennie i dookoła każdej z nich. To da pożądany odstęp pomiędzy zwojami, zapewni amortyzację na gumie i uniemożliwi dobijanie. Pomysł wygląda na bardzo dobry, no i nie trzeba rozbierać zawieszenia i wyciągać sprężyn do tego celu. Zawsze wożę na takie wyprawy ze sobą dwa-trzy stare paski rozrządu, bo można z nich zrobić wiele rzeczy – jak widać wynaleźliśmy kolejne zastosowanie.

Robiłem już z nich wieszaki do tłumika – świetnie się w tej roli sprawdzają. Guma z paska jest odporna na wysokie temperatury, wystarczy odciąć kawałek, złożyć tak aby zęby się ze sobą zeszły i spiąć opaską typu trytytka. Zresztą zgodnie z hasłem ze prowizorki trwają najdłużej – na całej trasie wydech wisiał właśnie na wieszakach skonstruowanych dawno temu z pasków rozrządu. Skoro działa wyśmienicie, to po co zmieniać? Wydech w Żuku i tak mam dorabiany z innego auta, więc żadnych oryginalnych wieszaków nie udało mi się dopasować.

Sprawa zatem prosta. W zestawie mam dwie rozkładane kobyłki i solidny podnośnik typu hi-lift. Takie wozi się w terenówkach. Żuk został przystosowany do używania tego typu urządzenia. Wspominałem że robiłem nowy zderzak – są w nim trzy otwory będące gniazdami do podnośnika hi-lift. Zatem kilka ruchów dźwignią, auto w powietrzu, kobyłki podstawione. Można działać...

Panowie mechanicy zapraszają nas na obiad. Pierwszy raz będziemy jeść rękoma z wielkiej miednicy pełnej ryżu. Najpierw wszyscy starannie myją dłonie za pomocą odrobiny proszku i wody z plastikowego czajniczka. Dopiero potem kucają wokół wspomnianego naczynia. Właściciel serwisu zaczyna przygotowanie posiłku dla pracowników. Do ryżu wlany zostaje bardzo zawiesisty sos na bazie orzeszków ziemnych, przygotowany zresztą przez jego żonę. Z tego co się dowiedzieliśmy – postępuje tak wiele lokalnych firm – szef przy pomocy własnej małżonki karmi zatrudniony personel. Tutaj to po prostu składnik wynagrodzenia.

Grzesiek wrzuca do tego spory kawał pieczonej kozy z przyprawami, którą dostał od nabywcy Poloneza (taki lokalny zwyczaj). Gest ten wywołuje serię zachwyconych mlaśnieć i cmoknięć aprobaty. Panowie informują nas, że nie będzie żadnym faux pas⁴⁹ jeśli ktoś chce jeść łyżką. Kilku z nas się na takie rozwiązanie decyduje, reszta wcina gołymi rękami. Jedzenie proste, ale bardzo smaczne, warunki niezwykle, całość stanowi kolejne ciekawe doświadczenie. Jestem zachwycony.

⁴⁹ Franc. Nietakt.



Później zrozumiałem z jak ciekawym zjawiskiem mieliśmy do czynienia. Z jednej strony – podzielono się z nami tym co sami mieli – to wspaniały gest. Z drugiej strony – nasza obecność i uczestniczenie w posiłku była pewną formą nobilitacji dla szefa. To on zaprosił i zaproszenie zostało przyjęte. Zapewne jeszcze przez jakiś czas miał co opowiadać o naprawie dwóch europejskich rajdówek. To nie było co w tamtejszej rzeczywistości. W podzięk za wspólny posiłek – wygrzebuje jeszcze z Żuka kilka zeszytów, kolorowych długopisów itp. drobiazgów i wręcza właścicielowi firmy. Zostawiliśmy sobie niewielki zapas na wszelki wypadek obdarowania kogoś po drodze. I oczywiście po chwili, jak z pod ziemi zjawiają się jego dzieci, które on tym drobnym moim upominkiem sprawiedliwie obdziela.

Wracam do Żuka. Pasków które wiozłem w skrzyni co prawda mi brakło, ale pozyskanie ich w zakładzie mechaniki pojazdowej to przecież banał. Cała operacja zajęła niecałe dwie godziny, pomijając stracony wcześniej czas na zbędnym oczekiwaniu na cokolwiek bądź. W sumie mamy zrobione (zespawane) koło, zawieszenie zabezpieczone przed dobijaniem, sprawdzone luzy w zawieszeniu. Auto jest gotowe do drogi powrotnej.

Tymczasem Peugeot nadal w proszku, Jędrzej jednocześnie wkurwiony i zrezygnowany. Pocieszam go jak mogę, staram się pomóc – a ponieważ nadal jestem w kombinezonie, więc angażuję się w złożenie mostu w niebieskim demonie przestrzeni. Na szczęście mam silikon uszczelniający i odtłuszczacz do hamulców, bo panowie próbują złożyć most na uszczelki wycięte pracownice z papieru. Jędrzej mało nie dostał apopleksji jak to zobaczył. Powoli się ściemnia, w warsztacie jak już wcześniej wspominałem prądu brak. Panowie odpalają ekraniki swoich komórek i tak przyświecając sobie – składają dalej Peugeota.

Litościwy jestem z natury. Odpalam więc Żuka, cofam dobre 10 metrów, ustawiam idealnie za Peugeotem i odpalam LEDbar na dachu. Natychmiast staje się dzień. Mechanicy w ułamku sekundy znikają. Tak na wszelki wypadek, bo nie wiedzą co się stało. Może to kara boska? Koniec świata? Tu przecież nigdy tak widno o tej porze nie było. Na szczęście po chwili uspokojeni wracają i kontynuują pracę.

Do misji wracamy około 19:00 – spotykamy resztę naszej załogi. Sylwia z chłopakami z Peugeota i księdzem Darkiem wybrała się na wycieczkę po Bamako. Odwiedzili misję, którą prowadzą Siostry Białe a najwięcej czasu spędzili w Centrum Rozwoju Kobiet. Siostry prowadzą tu zajęcia, w trakcie których uczą młode dziewczyny i samotne matki gotowania, szycia i haftowania, prowadzą kursy produkcji batików a także uczą podstaw języka francuskiego, bo analfabetyzm jest jeszcze niestety zjawiskiem powszechnym. Zaopatrzeni w regionalne rękodzieła, zadowoleni i szczęśliwi, że w taki sposób też mogą pomóc potrzebującym, chwalą się po powrocie jakie to mają cudeńka.

Kolacja, wspólne picie piwa, wina, rumu i co tam jeszcze udało się nam dowieźć z Polski lub zdobyć na miejscu. Flaszka rumu, który mamy ze sobą, spotyka się ze sporym uznaniem. A przebył on długą drogę, bo pochodzi bowiem ze strefy wolnocłowej we włoskim Livigno. Zakupiła go tam zaprzyjaźniona załoga podczas Złombola 2015, dowiozła do domu w Gdyni, potem dostarczyła do Warszawy i wręczyła nam na drogę. A my wieźliśmy ją kolejnych

prawie 10 000 kilometrów. W tym przez kraj gdzie za jej posiadanie grożą naprawdę niemiłe sankcje. Taka to butelka-podróżniczka. Teraz definitywnie staje się przeszłością.

Podczas rozmowy z księdzem Darkiem ustalamy, że zostaniemy w Bamako jeszcze jeden dzień, w końcu ja i Krzysiek niewiele widzieliśmy z tego miasta. Załoga Grzechotnika ma lot pojutrze, więc wszystko dobrze się składa, razem od rana uderzymy w miasto. Część Peugeota też do nas dołączy. Tylko Jędrzej uda się do warsztatu na dalsze pilnowanie prac przy aucie. Twierdzi, że poradzi sobie sam, a nam nie pozostaje nic innego jak mu uwierzyć.

2 lutego

Dystans do pokonania – 0 km. Mali.

Odpooczynek w Bamako

Wstajemy wyspani całkiem dobrze. Kolejna noc regeneracji sił. Spokojne śniadanie, ustalamy co chcemy (i co warto) zobaczyć w Bamako. Planujemy podróż taksówkami do centrum, następnie łożenie, zwiedzanie tego co się nawinie, chłonięcie atmosfery miejsca, obserwacja wszystkiego wokół. Taka turystyczna klasyka – co ma być to będzie, popłyniemy na fali. Spontan zazwyczaj wychodzi bardzo fajnie.



Taksówki w Bamako to najczęściej Mercedesy 190, lub Renault 21, ale udaje się nam zdobyć jedno Renault Safrane – niegdyś to była luksusowa limuzyna (miałem nawet takie dwie), ale

tutaj nikt takim szczegółami się nie przejmuję. Auta są w zasadniczo opłakanym stanie. Brudne, szyby popękane, wewnątrz pełno kurzu, ale taki jest lokalny koloryt. Innych nie ma. Pozostaje zaakceptować, albo nie ruszać się z Polski. My na szczęście nie mamy z tym problemów.

Przez miasto nasi kierowcy przebijają się sprawnie, w gęstym ruchu pełnym skuterów. Motorowerów jest zatrzęsienie po prostu. Wszechobecne, wciskają się bez najmniejszego zażenowania ze strony kierowców i kierowniczek, pomiędzy auta. Zdarzają się egzemplarze z trójką, a nawet czwórką pasażerów. Ja się po prostu pocę ze strachu widząc co robią i cieszę się że tym razem jestem tylko pasażerem. Kaski są zasadniczo nieznane, a co szczególnie ciekawe – wszystkie skutery są IDENTYCZNE, pochodzą z tej samej fabryki, to ten sam, jeden model. Różnią się wyłącznie kolorem (niebieski, albo zielony), pokrowcem na siedzeniu i ozdobami dodanymi przez użytkownika. Nie mają obowiązku rejestracji, więc nie da się rozróżnić ich choćby po tym elemencie.

Docieramy pod katolicką katedrę w centrum miasta. Poza obejrzeniem jej z zewnątrz nie mamy nic więcej do roboty – zamknięta na cztery spusty i nie wiadomo kto i kiedy ją otwiera. Żadnej informacji. Trochę szkoda, bo uwielbiam stare kościoły. Lubię czuć ten nieco stęchły, chłodny powiew z murów które ludzkie ręce wzniosły trzysta czy siedemset lat temu i to bez użycia wymyślnych prefabrykatów, betonu i dźwigów. Fascynuje mnie to jak dochodzi do budowy tak wysokich budynków, skoro wszędzie dookoła stały ledwie nędzne lepianki. Jakich technik używali, aby wznieść dom gdzie wielbić będą swego boga? Niestety tym razem nie będzie mi dane delektować się architektonicznymi smaczkami.

Ruszamy pieszo na pobliską pocztę. Chłopaki mają pomysł na wysłanie kartek do domu i znajomych. Wybór pocztówek taki sobie, do tego drogie i bez negocjacji bo to porządny sklepik murowany, ze sztywnymi cenami, a nie jakiś tam stragan jakich pełno wokół. Jak pamiętam to jedna pocztówka miała kosztować około jednego euro. Ja podziękowałem za takie atrakcje, wolałem pooglądać właśnie te pozostałe stragany. A było na co popatrzeć. Szwarc,

mydło i powidło na nich leżało. Rzeczy nowe i używane, równo obok siebie. I tak przez kilkanaście ulic – wszędzie gdzie się da – przyklejone stragany pomiędzy małymi sklepikami w budynkach. Sylwia chciała koniecznie naklejkę z konturem Afryki w barwach malijskiej flagi. Nigdzie nie mogliśmy jej wypatrzyć, a była naklejona na co drugi skuter. Zapytaliśmy jednego z właścicieli pobliskiego straganu i oto stał się cud.

Po pierwsze uważnie wysłuchano czego nam potrzeba. Pokiwano głowami, przeprowadzono szybką naradę w lokalnym narzeczu, z wyrazistą gestykulacją. Po drugie zaprowadzono do jednego ze sklepów, do którego byśmy w życiu sami nie trafili, nawet z nawigacją Garmina w wersji: „Po mordowniach i zaułkach Bamako” – wejście długą bramą, przez podwórka, po schodach do góry. A tam raj – hurtownia i fabryka pamiątek w jednym. Dosłownie. Zabraliśmy się więc do wybierania krokodyli z hebanu, mosiężnych czarowników, tkanych i malowanych makatek, dużych toreb w żyrafy i co tam jeszcze wypatrzyliśmy. Każdy wybrał dla siebie przedmioty których pożądał i do nich, zgodnie z zaleceniem samego mistrza negocjacji – Krzysztofa, dobraliśmy to co nie jest nam wcale potrzebne do życia, a tylko do negocjacji. Wcale tego kupować nie będziemy.

Po zebraniu wszystkich elementów, w przemiłej atmosferze rozpoczęliśmy targi z załogą sklepu. Pytając najpierw o ceny poszczególnych drobiazgów – słyszeliśmy cenę przez nich oczekiwaną za każdy z nich. Ta nas zupełnie nie interesowała, zawyżona kosmicznie, ale notowaliśmy w pamięci (można i na papierze). Potem pytaliśmy o cenę całego zestawu jaki dana osoba zebrała dla siebie. Ta cena była dopiero bazą do dalszego ruchu, mimo że też była astronomiczna. Dowcip tkwił w odrzuceniu jakiegoś drobiazgu i ponowne zapytanie o cenę całości. Wówczas o dziwo cena spadała bardzo niewiele. Ale proste odejmowanie ujawniało nam prawdziwą wartość tego konkretnego przedmiotu. Zналиśmy przecież oczekiwania cenowe - teraz wiedzieliśmy ile to naprawdę jest warte. Kilka takich manewrów i jasne stało się że chłopcy jadą na dziesięciokrotnej przebitce.

Nie jesteśmy jednak okrutni. Raz że nas stać na kupienie tych drobiazgów, dwa że chcemy też w ten sposób pomóc. Trzy że przygoda naprawdę świetna. Dlatego targujemy się tylko do 1/6 pierwotnej ceny, powoli odrzucamy to co nam zbędne, uzyskujemy satysfakcjonującą nas wartość i płacimy. To uczciwa zapłata za rzeczy które wybraliśmy, orznięcie turystów z dalekiej Bolandy jest przecież takie nieetyczne, więc nie ułatwiamy chłopakom tego zadania... Do tego mamy mnóstwo radości z atmosfery targowania się, w pomieszczeniu pełnym pięknych przedmiotów „Made in Africa”, z gry na bębenku – w której mierzymy się z Malijczykami. Jest fantastycznie.

Kiedy już wszystko skończyliśmy – zdaliśmy sobie sprawę, że właściwie to naklejki z Afryką nadal nie mamy. Hmmm, to po co my tu właściwie weszliśmy i wydaliśmy sporo euro?

Okazało się, że wszystko w Mali ma swój sens, cel i czas. Wychodząc z zakupami zostaliśmy zagadnięci przez Pana który na nas od dwóch godzin czekał, gotowy zaprowadzić nas do sklepu z pożądanymi uprzednio naklejkami. Po prostu w czasie kiedy dokonywaliśmy zakupów – właściciel straganu którego na początku zagadnęliśmy dokonał ustalenia gdzie takie naklejki są dostępne. Zorganizował umyślnego który miał nas doprowadzić do celu. Dam sobie też uciąć rękę, że dostał słuszną działkę z naszych zakupów od sklepu do którego nas skierował podczas gdy ustalał gdzie są naklejki. Nie muszę oczywiście dodawać, że naklejki najtańsze nie były – w końcu Pan Przewodnik też swój procent dostać musiał, ale co tam, targowaliśmy się znowu do skutku.

Nieco oszołomieni ruchem, gwarem, ogłuszeni hałasem i otępieni wszechobecnym zapachem spalin postanowiliśmy wrócić do misji i zająć pakowaniem przed jutrzejszym, porannym startem do granicy mauretańskiej. Bamako jest bardzo kolorowe, chyba głównie przez kobiece stroje tak je postrzegamy, ale również pojazdy, budynki – malowane są na różne pstrokate kolory. Ludzie się uśmiechają, każdy drecze w swoją stronę, załatwiać swoje sprawy. Jest gwarno, tłoczno, ale nie niebezpiecznie. Sylwii udało się poznać młodą Malijkę, na poczcie. Poszła szukać toalety i

spotkała się z jej bezinteresowną pomocą – nie było nigdzie w okolicy publicznego przybytku – udostępniła więc służbowy. Niby niewielki gest, a jak bardzo ludzki i po prostu potrzebny. A potem była rozmowa, okazało się że dziewczyna zna angielski bo pracowała w Wielkiej Brytanii, ale wróciła aby pomóc rodzinie tutaj na miejscu. Jak to się można nieraz fajnie zdziwić...

Doszliśmy do postoju, wyszukaliśmy znowu dwie taksówki, uzgodniliśmy cenę przed kursem i zajęliśmy miejsca. Było niesamowicie gorąco a z tyłu szyby ledwie uchylone i bez korbek. Widziałem, że Tomasz też cierpi, wyjąłem więc multitoola i kilkoma ruchami opuściłem swoją. Tomek wyraźnie się ożywił, wziął ode mnie narzędzie i zrobił to samo po swojej stronie. Niestety był to nasz błąd, a jak bardzo poważny – odkryliśmy na najbliższym skrzyżowaniu gdzie Mercedes utknał w korku – po prostu w pełni opuszczone tylne szyby pozwoliły wszystkim żebrakom bez skrupowania włożyć głowy i ręce do wnętrza auta i znacznie dosadniej domagać się wsparcia. Jeszcze w życiu tak szybko nie podnosiłem szyb z powrotem (multitoolem oczywiście). Nie będę opisywał jak to towarzystwo wyglądało, ale nie budziło sympatii, współczucia i miłości...

Niestety biedoty w Bamako (i nie tylko tam) jest bardzo dużo. Widzieliśmy ludzi których naprawdę wolelibyśmy nigdy nie ujrzeć. Ze źle zrosniętymi po różnych wypadkach nogami, czy rękoma. Zdeformowani w wyniku najprzeróżniejszych życiowych przygód. Do tego wielu bezdomnych, śpiących wprost na ulicy. Mają kilka cegieł z których robią palenisko do swojego czajniczka, w którym parzą herbatę – właściwie w ten sam sposób w jaki robią to Mauretańczycy czy Marokańczycy. Nędzne posłanie, gdzieś przy krawężniku, kilka szmat, wspomniane palenisko i to jest cały „dom”. Bardzo to przygnębiające, ale nie jesteśmy w stanie wszystkim skutecznie pomóc – w szybkim tempie musimy się uodpornić na takie widoki, inaczej zabije nas własna empatia. Aby oglądać takie miejsca na ziemi trzeba mieć nieco grubszą skórę, a raczej coś w rodzaju tarczy, którą się ochrania. Bardzo trudno jest zaakceptować fakt że nie wszyscy mają na świecie tak fajnie

jak my w Europie. Owszem, czyta się o tym, widzi w telewizji, ale książka czy gazeta kiedyś się kończy, telewizor można wyłączyć. A tutaj to nas po prostu otacza i jest bardzo, ale to bardzo wyraźne i prawdziwe. Świat to nie jest bezpieczne i miłe miejsce jak się nam powszechnie wydaje. Znacząco zmienia się jednak optyka kiedy jest się na miejscu i widzi na własne oczy jak bardzo źle może być na ziemi.

Po powrocie do misji okazało się, że musimy mocno przytulić i pocieszyć Jędrzeja. Peugeot nadal był w proszku, światelko w tunelu zaś powoli gasło. Auto niby było zrobione, ale tak nie do końca. Ciągłe czegoś jeszcze brakowało. Jędrzej naładowany przez nas pozytywnymi emocjami poleciał do warsztatu i sam się wziął do roboty żeby dokończyć auto. Nie potrzebował pomocy fizycznej. Wreszcie około 22:00 triumfalnie wjechał na podwórko misji. Maszyna była gotowa do drogi powrotnej. Usługa wykonana z grubsza byle jak, tak po „murzyńsku”, ale auto miało wrócić do Polski na kołach i nie bardzo było jak wybrzydzać. Tym bardziej, że urlop Jędrzeja i Grzegorza nie był nieograniczony.

Wieczorne rozmowy, tradycyjna dbałość o wybicie lokalnych bakterii w naszych przewodach pokarmowych, ciągle wspomnienia z rajdu, plany na drogę powrotną. Peugeot miał jechać do Senegalu, gdzie Piotr odlatywał z Dakaru samolotem. Bilet kupił chyba jeszcze w Polsce. Następnie Grzesiek z Jędrzejem przez przejście w Rosso mieli wrócić do Mauretanii (nie ma innej drogi powrotnej do znanej nam cywilizacji, niż przez ten wspaniały kraj) i mieliśmy się spotkać w Nouakchott (Nawakszut) z nimi. Załoga Grzechotnika odlatywała z Bamako jutro wieczorem, a my ruszaliśmy na przejście graniczne w Gogui. Mieliśmy wracać prawie po własnych śladach. Z jednej strony korcił nas Senegal, ale nie mieliśmy carnet de passage (CDP) - specjalnego kwitu celnego, niemożliwego do zdobycia w drodze – bez niego wjazd do Senegalu jest awykonalny. To taka trochę kolonialna zaszłość, ale jeszcze sporo krajów na świecie z niego korzysta. Zdobycie jest bardzo proste – trzeba wpłacić 30 000 zł depozytu i 600 zł opłaty i już. Jak maszyna

polegnie po drodze i nie wyniesiemy jej na własnych plecach z Senegalu – to kasa z depozytu poooooszła.

Sprawdzałem to jeszcze przed startem i wiedząc o kosztach – zupełnie sobie darowałem. CDP to taka celnicza zaszłość. Kiedyś miało sens, ale w XXI wieku, kiedy ludzie chcą podróżować na różne sposoby jest to zupełnie bzdurny wymóg. No ale skoro ktoś może na tym zarabiać – to po co z tego rezygnować? System mauretański, z prostym wpisaniem samochodu do paszportu uznałem za chyba najdoskonalszy. Z powyższego powodu zrezygnowaliśmy z próby dotarcia do senegalskiej granicy.

Braliśmy też pod uwagę opcję szerszego zwiedzania Mali, zamiast pchać się do Senegalu. Marzyło się nam wpadnięcie do Timbaktu, pojechanie w okolice Gao, spotkanie słynnego plemienia Dogonów które podobno miało kontakt z „obcymi”, o co spiera się wielu całkiem poważnych naukowców i wiele innych, ciekawych do obejrzenia miejsc. Mali kusilo swoim bogactwem kulturowym i wspaniałą różnorodnością – próbkę mieliśmy od kilku dni przecież. Niestety tereny te od kilku lat są praktycznie niedostępne turystycznie z powodu toczących się tam walk. Najpierw lud zwany Tuaregami chciał wywalczyć niepodległość od Mali i nawet im się to udało, ale chwilę potem tereny zajęli radykalni islamiści i zaczęli tam wprowadzać kalifat i prawo szariatu. Więc Tuaredzy przeprosili się z władzami malijskimi, jako wsparcie dołączyli Francuzi i Nigryjczycy i wspólnie zaatakowali wroga. Udało im się całkiem sprawnie odbić sporne terytorium i nawet porozumieć z rządem, jednak długo sielanka nie trwała i znowu na tym terenie jest niebezpiecznie. Pchanie się w paszczę wojny to jednak ewidentna głupota i dlatego sobie darujemy.

Te wszystkie rzeczy powodowały że nasz plan powrotny był maksymalnie prosty – jak najszybciej dotrzeć do granicy Sahary Zachodniej. Na terytorium kontrolowanym przez Maroko poczuujemy się po prostu bezpieczniej. Mali i Mauretania nie były aktualnie szczególnie bezpieczne dla białych eksploratorów. Spokojnie zwiedzimy sobie za to Maroko – tam będziemy mogli

znowu spać na dziko gdzie popadnie i nie mieć psychicznego dyskomfortu.

3 lutego

Dystans do pokonania – 437 km. Mali.

Przejazd z Bamako do Nioro.

Pobudka jest po prostu magiczna. Klasycznie, o piątej trzydzieści. Jest zupełnie ciemno, całe Bamako właściwie jeszcze śpi. Wstaję do toalety, idę ciemnym korytarzem. Nie jest on częścią budynku, jest półotwarty – to taka raczej galeryjka, długi taras. Nagle do moich uszu dociera pierwszy zaśpiew muezina wzywającego do modlitwy. Słucham tego, oczywiście nic nie rozumiejąc, ale podoba mi się melodia języka. To jak dźwięk rozchodzi się w powietrzu, nie tłamszony innymi zwykłymi odgłosami żyjącego miasta. Nagle z innego kierunku dobiega mnie wołanie kolejnego muezina, z bliżej położonego meczetu. Po chwili pojawia się jeszcze jeden głos. Siadam na schodach i słucham. Znowu cieszę się tym, że tu jestem, że tak namacalnie czuję ten kraj. Śpiew nie pochodzi z megafonów, nie jest przez nie charakterystycznie spłaszczony, czuję że to żywi ludzie wołają innych wiernych na poranną modlitwę. Niesamowite wrażenie. Mam ochotę tak siedzieć i słuchać przez przynajmniej godzinę, ale niestety wszystko co dobre kończy się zbyt szybko.

Budzę pozostałych, zbieramy swoje rzeczy, szykujemy śniadanie. Staramy się nie zburzyć ciszy jaka panuje jeszcze wokół, mimo że tak naprawdę nikt w misji już nie śpi. Ojcowie wstają bardzo wcześnie – tutaj życie toczy się zgodnie z rytmem słońca. Poranna modlitwa, śniadanie i praca dopóki widno. Kiedy zrobiło się widniej – odpalamy silniki, aby je wstępnie zagrzać przed ruszeniem. Żuk zapakowany znowu po dach, bo wieziemy część gratów ekipy Grzechotnika do Polski, ale wszystko gotowe do drogi.

Żegnamy się z Peugeotem i chłopakami z Poloneza. Obiecujemy sobie przyjechać tutaj znowu za dwa lata. Jak się uda to w identycznym składzie. Dziękujemy braciom za gościnę i ruszamy w trasę.

Żuk powoli wytacza się z bramy, pokonuje pierwsze dziury w jezdni. Uważnie obserwuję jego zachowanie. Po przedwczorajszym wpleceniu pociętych pasków w sprężyny – to pierwszy test pod pełnym obciążeniem, ale wydaje się że wszystko jest w najlepszym porządku. Skończyło się dobijanie zawieszenia, nie kaleczymy już opon, możemy dzięki temu jechać znowu szybciej. Mam tylko pewne obawy czy za powiedzmy tysiąc kilometrów nie będę musiał tego powtórzyć z powodu zużycia materiału. Uprzedzając fakty powiem tylko, że metoda naprawy okazała się nad wyraz skuteczna. Auto bez problemu wróciło do Warszawy i trafiło do kowala który dokonał przekucia sprężyn, aby odzyskały dawną sprawność. Wplecione paski wyglądały prawie jak nowe, a masa auta gniotła je przecież na każdym, najmniejszym wyboju.

Toczymy się powoli, przez budzące do życia Bamako. Widzimy jak rozkładane są niezliczone stragany, jak narasta ruch drogowy, jak wszystko wokół zaczyna wręcz pulsować i tętnić życiem. Mijamy ogród zoologiczny i zastanawiamy się co oni w nim trzymają za gadziny? W europejskich ogrodach są przeważnie afrykańskie zwierzęta, więc co będzie w afrykańskim ogrodzie? Nasze wiewiórki i lisy? Niestety nie wiemy i strasznie nad tym ubolewamy. Za dwa lata na pewno go odwiedzimy, bo po prostu lubimy zwiedzać takie miejsca. Niestety w tej chwili definitywnie opuszczamy kolorową stolicę i kierujemy się do Nioro, gdzie musimy wyrejestrować Żuka z malijskiego systemu celnego. To tylko formalność, ale bardzo ważna.

Droga przebiega bez większych zakłóceń, poza klasycznymi, malijskimi spowalniającymi ruch o których już tyle razy wspominałem. No więc one nadal są w poprzek drogi, do momentu w którym nie opuścimy terytorium Mali będziemy musieli o nich pamiętać. Zatrzymujemy się na jedzenie, robimy fotki przy kolejnym baobabie. Szukamy Nel, bo jak wiadomo z lekcji polskiego

– w każdym dużym baobabie żyje mała blondyneczka. Niestety w naszym drzewie jej nie ma, pewnie skoczyła na zakupy.

Nioro osiągamy późnym popołudniem, urząd czynny, sprawę załatwiamy szybko. Analizujemy pozostały do zmroku czas i wychodzi nam, że nie warto już ruszać dalej. Do granicy niecałe 80 km, dojedziemy jak będzie ciemno, przejście graniczne może być zamknięte. To nie Europa z całodobowymi, oświetlonymi pawilonami. Nawet jeśli przekroczymy sprawnie granicę - to spanie w Mauretanii na dziko jest wybitnie niezalecane i doskonale zdajemy sobie sprawę z powagi sytuacji. W skrajnym przypadku możemy zostać nawet porwani przez miłośników Al-Kaidy, czy innych terrorystów próbujących ugrać jakieś swoje tajemne cele. Jako że kompletnie nie mam ochoty być gwiazdą filmu na YouTube, gdzie będę opowiadał jaki to islam jest fajny, a na końcu amputują mi głowę tępą maczetą - załatwiamy spanie za murem, na parkingu urzędu celnego. Trochę nie jesteśmy pewni czy się uda, ale widocznie nasza prośba nie jest niczym dziwnym, bo na nikim nie robi ona wrażenia i uzyskanie zgody zajmuje nam 20 sekund.

Obozujemy bezpieczni odgrodzeni od świata murem, na parkingu celnym, pomiędzy różnymi samochodami. Obok mamy duży autobus, doskonale chroniący przed ciągle wiejącym wiatrem. Dzięki temu możemy spokojnie zająć się gotowaniem, bez obaw że zjemy potrawy z lokalnym piaskiem i pyłem. Nasz wyprawowy czajnik w którym można napalić dosłownie łajnem i patyczkami niestety nie spotyka się z uznaniem ochroniarza. Nie pomaga tłumaczenie że nie jestem dzieckiem i umiem się tym posługiwać, nie spopielając przy okazji okolicy. Pan jest niewzruszony i oczekuje że przestanę w nim gotować wodę, ale postanawiam zagrać głupka i udaję że nie rozumiem źródła problemu. Ochroniarz wreszcie się poddaje, przynosi wielkie stalowe wiadro i pokazuje że mam do niego wstawić czajnik. Pomysł niby dobry, ale wówczas to przestanie poprawnie działać, bo potrzebna jest odrobina wiatru dająca tlen. Na szczęście z grubsza ugotowałem już tyle wody ile potrzebowaliśmy i na tym cała operacja się zakończyła.

Po mniej więcej godzinie dołącza do naszej wesołej gromadki pewien Chilijczyk, który jedzie chorwackim samochodem z tego samego rajdu. Duża, solidna i świetnie zaopatrzona terenówka. Widzieliśmy ją kilkakrotnie na trasie. Okazuje się, że ciężko pracował, zarobił w życiu wystarczająco dużo kasy i dwa lata temu „pieprzył wszystko i wyjechał w Bieszczady” - zajął się odpoczynkiem, fotografią i podróżami. Aż poczułem malutkie ukłucie zazdrości, ale szybko zniknęło. Też tak chcę i do tego właściwie dążę.

W rajdzie wystartował ze znajomymi Chorwatami, którzy odlecieli z Bamako samolotem, a on ma zamiar w ciągu dwóch miesięcy odprowadzić im auto pod dom. Nie będzie się nigdzie spieszył, planuje spokojne zwiedzanie Afryki i potem kawałka Europy. Spędzamy wspólnie całkiem ciekawy wieczór, wspominając rajd i rozmawiając o planach na przyszłość. Jemy kolację, rozkładamy sprzęt noclegowy i zasypiamy spokojnie.

Koordynaty noclegu: [15.236824, -9.567737](#)

4 lutego

Dystans do pokonania – ok. 400 km. Mali – Mauretania.

Zaplanowany przejazd z Nioro w okolice Kify.

Tradycyjna pobudka o 5:30. Mimo że to już nie czas rajdu – jeśli chcemy utrzymać się w pewnym założonym planie – to dziennie musimy przejechać kilkaset kilometrów i to zdecydowanie przy świetle słonecznym. Jazdy w nocy naprawdę teraz unikamy, jeśli nie musimy. Chcemy pokonać dość szybko Mauretanię i skupić się na odkrywaniu Maroko. Mauretania ma w sobie sporo wspaniałej surowości, ale krajobraz ten jest trudny do zniesienia na dłuższą metę, dla osób przyzwyczajonych do zupełnie innych widoków. Czujemy że pustynia to nie jest po prostu miejsce dla nas. Tęsknimy za odrobiną choćby zieleni. Nie chodzi o wielkie puszcze i zielone wzgórza, albo chociaż warszawski Skaryszak, ale troszkę by nie zaszkodziło. A tutaj tylko żółto i żółto. Piasek i kamienie. Stąd pobudki nadal o barbarzyńskiej porze, z tym, że powoli się przyzwyczailiśmy do tego, no i spać też idziemy wcześniej niż w czasie rajdu. Nie mamy już problemu z dotrzymaniem tempa, bo sami je sobie ustalamy opierając się na potrzebach i aktualnych możliwościach.

Zwijamy obóz, oddajemy wiaderko, żegnamy się z miłymi Malijczykami i ruszamy do granicy w Gogui. Na miejsce docieramy po niespełna godzinie, bez problemu przekraczamy malijskie przejście graniczne i docieramy do mauretańskiego. A tam duża niespodzianka. Oj jaka duża. Obóz rajdowy Budapeszt-Bamako 2016 w drodze do domu. Wczoraj około południa nas wyprzedzali i lecieli szybko przed siebie, by jak najwcześniej osiągnąć granicę. Nawet jakbyśmy chcieli – nie mieliśmy niestety szans nadążyć, bez

zameczania naszego rumaka. A tu proszę – nieoczekiwany w najśmielszych snach widok. Kilkanaście załóg w najlepsze obozuje PRZED szlabanem mauretańskim. Rozłożone stoliczki, krzeselka, sielanka, muzyczka i imprezka. Tylko piwka brakuje.

Okazało się, że Mauretania wczoraj anulowała nasze wizy wielokrotnego wjazdu, za które zapłaciliśmy niemało i na których przecież już raz Mauretanię przejechaliśmy. Ot taki lokalny żarcik. Załogi dotarły na przejście wczoraj, około 18:00, odbiły się od granicy i spędziły noc na ziemi niczyjej. No to jest fajnie...

Najpierw podejrzewamy, że lokalny wódz posterunku granicznego chce w ten sposób dorobić do pensji – winszuje sobie bowiem po 150 euro od głowy za wizę jednokrotnego przekroczenia granicy. Kasę mamy, ale 600 euro za cztery osoby to sześć tysięcy kilometrów jazdy w przeliczeniu na paliwo. Ani nam się śni płacić za wizy, za które już raz płaciliśmy. Na szczęście jesteśmy tuż przy samej granicy, jest zasięg mauretańskich sieci komórkowych. Wkładamy więc lokalne karty SIM i kontaktujemy się z polskim konsulem honorowym w Nouakchott (Nawakszut). Wyjaśniamy problem, przesyłamy emailiem fotkę naszych wiz, konsul obiecuje pomoc i rusza do boju. Jednak dostęp do łączności i internet to jest potężna broń.

Przekazujemy te informacje pozostałym załogom, każda wykonuje telefon do swojego konsula lub ambasadora. My wysyłamy jeszcze sms-y do znajomych w Polsce, którzy mogą znać kogoś w naszym Ministerstwie Spraw Zagranicznych, aby nacisnęli kogo tylko się da. Na szczęście to nie jest sobota czy niedziela, więc wszystkie służby normalnie pracują. Podejmujemy decyzję, że czekamy pełne 24 godziny i jeśli nas do tego czasu nie wpuszczą – trudno, płacimy. My mamy zegarki, a Afrykańczycy mają czas. Taki świat.

Co jakiś czas idziemy dużą grupą wkurzać mauretańskich pograniczników. Machamy paszportami, pokazujemy wizy, drzemy się przekrzykując wzajemnie, robimy taki arabski bazar. Jednym słowem nie dajemy spokojnie pracować. Staramy się być dużym

wrzodem na ich dupie. Jak największym. Obozujemy tuż przy samej strażnicy, głośno słuchając muzyki, grillując, huśtając w hamakach itd. Wyglądamy na maksymalnie wyluzowanych, choć niepewność sytuacji i konieczność bytowania w upale pośród śmieci nie skłaniają nas do szczególnego i wyrafinowanego optymizmu.

Trochę jak w filmie Terminal z Tomem Hanksem – jesteśmy na ziemi niczyjej, zawieszeni między dwoma państwami. Jedno już nas pożegnało a drugie nie chce przywitać. Nasza wiza wjazdowa jest nieważna, a inaczej niż przez Mauretanię nie uda nam się wrócić na kołach. Nie ma żadnej innej drogi, nie istnieje. To po prostu niesamowite – kontynent tak wielki, kraje skłócone ze sobą, wizy, odległości, czas, brak dróg – nie da się inaczej. Znowu stykamy się z czymś co trudno objąć umysłem. Jeżeli z jakiegoś powodu Mauretania się uprze – to nas nie wpuści. Wówczas pozostanie nam powrót do Bamako, na szczęście mamy wizy wielokrotnego wjazdu i ubezpieczenie jeszcze działa. W stolicy trzeba by załatwić gdzieś opiekę dla Żuka (lub w skrajnej sytuacji sprzedać wraz z wyposażeniem, lub nawet porzucić) i odlot do Polski samolotem. Innego wyjścia ze względu na niemałe koszty po prostu nie będzie.

Co jakiś czas kontrolny telefon do konsula, z pytaniem jaka sytuacja. On zapewnia nas, że wszystko na dobrej drodze. Nieoficjalnie od sekretarki dowiadujemy się, że chodzi oczywiście o kasę. Tyle że na znacznie wyższym szczeblu niż zakładaliśmy. Podobno biuro które załatwiało wizy dla całego rajdu – nie przelało gotówki na konto mauretańskiego MSZ i ten wpadł na taki znakomity pomysł, żeby wyciągnąć kasę wprost od nas – po raz drugi. No to się chłopaki przeliczyli – numer przeszedłby może z jedną załogą, z jednego kraju, ale kiedy na mauretański MSZ wsiedli dyplomaci z Polski, Serbii, Węgier, Słowacji i Austrii – komuś rura zmiękła i około 16:00 zmieniono zdanie. Panowie ze strażnicy poprosili o paszporty i z nieukrywaną ulgą wbili pieczętki wjazdowe. Na bank mieli nas po dziurki w nosie, jestem pewien, że życie obrzydziliśmy im tego dnia całkowicie. W planach mieliśmy

jeszcze pieczenie świniaka nad ogniskiem i ostrą imprezę z alkoholem do rana. Tacy wredni mieliśmy być, a co!

Mauretania powitała nas jeszcze serią biurokratycznych konieczności, z kolejnym wpisaniem Żuka do paszportu na czele. Jednak po atrakcjach wcześniejszych, te znieśliśmy spokojnie. Dzień jednak był już z grubsza dla nas stracony. Z zaplanowanych ponad 400 kilometrów zrobiliśmy dopiero 80, a tu powoli wieczór się zbliża. Dodatkowym problemem jest „zemsta faraona” która dopadła Krzysztofa. Jego organizm jest czyszczony w obu kierunkach. Współczujemy mu i oczywiście również robimy sobie z niego jaja – zachciało mu się loda w Bamako i wymigał się od jednej dezynfekcji... Nie zmienia to faktu że zasadniczo wygląda i zachowuje się jak trup.

Problemem był też głód. W upale i kurzu przy granicy nie mieliśmy ochoty na jedzenie, a teraz nas zaatakował podstępnie. Pojawiła się luźna koncepcja zaryzykowania jednak noclegu na dziko, ale podchodziliśmy do tego nieco sceptycznie. Zjechałem z drogi, jakieś 400 metrów od drogi, aby się schować przed ciekawskimi oczami. Niestety dobry kilometr przed nami była jakaś malutka wioska. Wstępnie planowaliśmy zjeść kolację i w jej trakcie zbadać jaka jest sytuacja lokalna. Nie chciało mi się szukać kolejnego miejsca, byliśmy głodni, pał to diabli, jakoś będzie.

Nie zdążyliśmy za wiele uczynić, kiedy zjawili się pierwsi zwiadowcy. Obserwowali nas z pewnego dystansu, ale nie zachowywali się prowokująco czy wrogo, raczej po prostu byli ciekawi takich cudaków jak my. Nasze auto interesowało ich dość mocno – obserwowali jak wyciągamy i rozkładamy cały nasz sprzęt biwakowo-kuchenny. No i nie zapominajmy o Sylwii – to jednak kobieta i to nie owinięta w czarny dywan. Ba, nawet sama mówi i siedzi z mężczyznami przy stole. Niezwykłe zjawisko w tej okolicy.

Zaryzykowałem i podszedłem powoli do chłopaków, z szerokim uśmiechem, przywitałem się, wskazałem na siebie, wypowiedziałem swoje imię. Normalnie jak Kolumb, albo kosmonauta na obcej planecie. Pierwsze spotkanie z inną

cywilizacją. O rany, jak to będzie? Co powiedzą? Jak najwyraźniej okazać sympatię niewerbalnie i zostać dobrze zrozumianym? Czy wypada wbić polską flagę i objąć terytorium jako kolonię we władanie?

Byli przyjaźni i tak jak podejrzewałem - po prostu ciekawi. Po paru minutach zjawiał się osobnik starszy, chyba nieco po trzydziestce. On nie obserwował z odległości, tylko podszedł do nas dość pewnym krokiem i wyciągnął sam rękę. Próbowaliśmy się chwilę dogadać, łatwo nie było. On po francusku, ja po polsku. Po kilku uśmiechniętych wymianach zdań człowiek ów rzucił coś bardzo krótko w swoim języku do zebranej w tym czasie już dość sporej grupy młodzieży. Oni natychmiast zrobili w tył zwrot i zaczęli karnie odchodzić. Mój rozmówca skłonił się i chciał rozpocząć odwrót. Zatrzymałem go i z Żuka wyciągnąłem piłkę do nogi. Szybkie dmuchanie ręczną pompką i wręczyłem temu człowiekowi.

Została przyjęta z bardzo dużym zadowoleniem. Miło było patrzeć na taką prostą radość, sprawioną za pomocą zwykłej piłki do nogi. A miny dzieciaków po prostu niesamowite. Rzucił im nasz prezent, a oni dosłownie wyparowali. Przestaliśmy być ważni – tylko piłka się liczyła i wspaniała zabawa. Starannie zapamiętaliśmy że na kolejne wyprawy warto zabrać trochę futbolówek – to idealny, niedrogi, a bardzo uniwersalny prezent, bo daje obdarowanym natychmiastowe zajęcie, a nam święty spokój. No i nie napompowany praktycznie nie zajmuje miejsca w aucie.

Po tym wydarzeniu podejmujemy decyzję, że jedziemy dokąd damy radę, potem szukamy posterunku kontrolnego (a tych tu jest przecież masa) i idziemy przy takim spać. Informację o takiej możliwości mamy od ekipy Extrek która witała nas w Bamako. To doświadczeni, afrykańscy podróżnicy i bardzo sobie cenimy uzyskane od nich przydatne wskazówki. Okazuje się oczywiście, że warto słuchać praktyków. Kiedy zrobiło się ciemno i dalsza jazda była proszeniem się o poważne kłopoty ze względu na bardzo kiepski stan drogi – zatrzymaliśmy się bez problemu przy posterunku wojskowym i rozłożyliśmy obozowisko. Warunki nieco

spartańskie, przy samej drodze, ale za to bezpiecznie. Obok nas spały jeszcze trzy inne załogi rajdowe.

Aby jednak móc udać się na nocny spoczynek – trzeba było najpierw przygotować bezpieczne spanie. Sylwia wypatrzyła na ziemi małego skorpiona, więc Tomek zdecydowanie zrezygnował ze spania w namiocie. Krzyśkowi w jego stanie było z grubsza wszystko jedno jak umrze. Może i jad skorpiona nie byłby taki zły i skróciłby cierpienia gastryczne. Jednak to nam zależało na jego dalszym towarzystwie w tej podróży, więc obciąłem kilka niesamowicie kolczastych gałęzi w drzewie obok Żuka. Pozwoliło to powiesić hamaki w których chłopcy poszli spać, a ja z Sylwią położyliśmy się na łóżku w aucie.

Koordynaty noclegu: [16.371541, -10.189396](#)

5 lutego

Zaplanowany dystans do pokonania – ok. 500 km. Mauretania.

Poranek niezbyt radosny, z dwóch powodów. Pierwszy to standardowo 5:30 a drugi to miejsce gdzie spaliśmy. Spory śmietnik z racji bliskości wioski, do tego muchy obudziły się już i pilnie obsiadają co się da, a na deser - rosnący od rana ruch na drodze. Rośnie hałas, ilość kurzu w powietrzu i nie nastraja nas to optymistycznie. Postanawiamy szybko się zwinąć bez śniadania, a zatrzymać później w upatrzonym po drodze malowniczym miejscu i coś upichcić. W naszym wypadku śniadaniowe coś to standardowo jajecznicza na boczku. Mamy go całkiem zacny zapas w lodówce, na bieżąco dokupujemy tylko jajka. Raz, jeszcze w Mali, trafiliśmy unijne, z kodem. Śmiechu mieliśmy z tego całkiem sporo.



Zwijamy obóz i znikamy z okolic posterunku, zanim do kompletu doznań zejdzie się pół wioski po prezenty. Jedziemy jakiś czas, dziś nie jestem nawet w stanie ocenić pokonanej wówczas odległości. Zatrzymujemy się 300 metrów od drogi, za górką, żeby zniknąć z oczu ludzkich i nawet nam się to udaje. To jeden z tych rzadkich momentów kiedy nikt nas nie obserwuje z bliska i naprawdę jesteśmy sami. Udało nam się znaleźć bezludny kawałek tego kraju. Krzysztof cały czas jest umierający i nie ma ochoty na nic. Ordynuję mu więc 1/3 szklanki wódki. Nie chciał się dezynfekować małymi porcjami, to niech wali z grubej rury. Wódeczka w jego organizmie utrzymuje się jakieś dwie minuty. Potem Krzysiek długo zwiedza okoliczne krzaki, wyrzucając z siebie resztki zatruwającej jego organizm substancji. Ale za to jest już tylko lepiej – wraca do żywych z każdą chwilą, po południu odzyskuje humor i kolory, a jutro będzie zupełnie zdrowy. Mówiłem że bez wódki to zginiemy...

Ten dzień nie zapisał się niczym szczególnym w naszej pamięci. Krowa próbowała nam zjeść krzesło turystyczne z Decathlonu, ale zadowolila się tylko jego pyszną metką. Na naszych oczach wszamała ją z apetytem i poszła do koleżanek. Co to biedna i uboga przyroda robi ze zwierzęciem... Poza tym po prostu jechaliśmy kolejne setki kilometrów, starając się znaleźć sobie konstruktywne zajęcie w naszej miniaturowej przestrzeni. Widzieliśmy jak powoli pustynnieje okolica, znikają stopniowo drzewa, krzaki, nieduże jeziora. Po prostu Sahara się zaczyna. Znowu mieliśmy spędzić 2500 kilometrów w aucie jadącym przez obszar na którym nic z grubsza nie ma i każdy kilometr wygląda prawie tak samo. Dłużyzna Panie.

Minęliśmy miejscowość Aleg (Alak) i jej cudowny hotelik w którym już raz spaliśmy. Tym razem nie mieliśmy ochoty wyrzucić prawie 70 euro za dwa byle pokoiki w tak słabym miejscu. Ponadto mieliśmy jeszcze kilka godzin dnia i szkoda byłoby nie jechać. Woleliśmy jak najszybciej przejechać to obrzydliwe miasteczko i spać gdzieś dalej, jak najdalej od lokalnej cywilizacji i jej wytworów. Nie chcieliśmy tym razem spędzać czasu w miastach i wioseczkach.

Chcieliśmy dzikości, biwaków, radości z patrzenia na gwiazdy. Czuć wiatr i zapachy przez niego niesione. Integrować się z otoczeniem. Być sam na sam z Matką Ziemią.

Wieczorem kiedy słońce chyliło się powoli ku zachodowi – znaleźliśmy nocleg przy kolejnym posterunku. Panowie oczywiście najpierw zażyczyli sobie fiszek z danymi, popatrzyli na nas badawczo, ale nie robili problemu ze spaniem przy ich kwaterze. Z początku miejsce wydawało się całkiem fajne, bo od drogi dzieliło nas jakieś 400 metrów i mieliśmy dzięki odległości sporą prywatność, ale niestety dość szybko odkryliśmy, że szykujemy się do spania na czymś, co przypomina sypki cement. Każdy ruch podnosił do góry tumany kurzu. Nie było to najprzyjemniejsze doznanie, więc ograniczyliśmy aktywność do minimum i poszliśmy spać.

Tymczasem w nocy mieliśmy gości. Załoga Peugeot'a dogoniła nas i przegoniła. Podjechali pod nasz obóz bo skierowało ich tam wojsko z punktu kontrolnego. Ale uznali, że chcą jechać dalej, więc zostawili nam kartkę za wycieraczką i to przezabawną. A ponieważ zachowała się w archiwum wyprawy, to niech stanie się sławna. Pisali to w środku nocy, przy latarce.

„Kochane Żuczki!

Sen Was zmorzył
Nim dojechaliśmy
Choć chabetę Żem batożył
Smutek wielki z załamaniem
Mnie ogarnął
Bowiem z Wami wieczór spędzić chciałem
Trud podróży więc na barki
Znowu nakładamy
Kilometry nawijamy, jeden, drugi, jak od miarki
Chcemy popołudniem wczesnym
Nouadhibou ujrzyć
Skąpane w oceanie bezkresnym
Pożreć zrazu u Lucyny
Znaleźć spanie
Anonsować dwie drużyny?

Jedźcie z Bogiem lub Allahem
W dalszą drogę
Spotkamy się pod dalszym nieba dachem
Poślijcie jednak esesmana
Neta niet
Gdy wyklarujecie plany z rana

Kurdupel i Grubas”

Tego dnia zrobiliśmy 530 kilometrów.

Koordynaty noclegu: [17.207933, -14.198316](#)

Tylko w ostateczności.

6 lutego

Zaplanowany dystans do pokonania – ok. 500 km. Mauretania.

Wstajemy, ale przypominamy sobie natychmiast w jak syfiastym terenie śpimy, bo wspańiałe podłoże podnosi się przy byle ruchu. Delikatnie zwijamy hamaki, starając się frunąć przy tym na paluszkach. Pakujemy Żuka jak najczulej i wsiadamy do środka. Dopiero wtedy odpalam silnik. Nie chciałem tego zrobić wcześniej bo rura wydechowa naszego rumaka kończy się tuż przed tylnym mostem i pod kątem dziewięćdziesięciu stopni skierowana jest dół! Zapłon i natychmiast wokół samochodu robi się szaro. Dwa i pół litra pojemności diesla to naprawdę solidne ciśnienie wydechowe. Na każdym szutrze podnosimy nadprogramową osłonę – bardzo z tego powodu cierpiały Grzechotniki – jadące przecież zawsze za nami (ale to dawno było). Teraz ruszam jak najszybciej, aby tylko ten kurz został z tyłu. Dojeżdżamy do asfaltu, macham żołnierzom i ruszamy dalej. Planujemy zjeść coś w ciut lepszym miejscu.

Zanim ruszyliśmy znalazłem kartkę od załogi Peugeota i teraz ją analizuję. Wychodzi mi na to, że nie wjechali do Senegalu jak planowali, tylko musieli się wrócić do granicy malijsko-mauretańskiej (później okazuje się, że miałem rację). Bo w żadnym innym przypadku nie mogliby tu być. A teraz są gdzieś przed nami. Mamy ich numer mauretański, zadzwonimy później. Komórki to jednak jest cywilizacyjny wynalazek stulecia.

Plan na dziś jak zwykle prosty – nadal cisnąć prostą drogą ile realnie możemy, żeby dotrzeć jak najszybciej do Maroko i móc przestać oglądać mauretański bałagan. I realizujemy go konsekwentnie. Nie tracimy czasu już kompletnie na nic, poza kupieniem kolejnej skrzynki mandarynek, którymi się po prostu

zażeramy. Mamy ze sobą lodówkę kompresorową, która to okazała się nieocenionym meblem w tej podróży. Zużywa relatywnie niedużo prądu, naprawdę chłodzi i robi to bardzo szybko oraz wydajnie. Ładujemy do niej co rano mandarynki i przez cały dzień wyciągamy pyszne, schłodzone, co daje sporą ulgę w upale. Najsmaczniejsza klimatyzacja na świecie.

Stolicę Mauretanii – Nouakchott (Nawakszut), tylko przelatujemy bez zatrzymywania się. Ruch jak poprzednio chaotyczny do kwadratu, trochę się z tego śmiejemy, a trochę im zazdrościmy (bo korków dzięki temu nie ma). Śmierdzi jak poprzednio, w tym zakresie też się nic nie zmieniło. Trochę szkoda mi tego kraju i jego zacofania. Przemykamy więc, wyskakujemy na jedyny kawałek mauretańskiej autostrady, z jedynym w Mauretanii (nieskończonym, ale jednak) węzłem z wiaduktem. Po prostu w pewnym momencie nad autostradą jest budowany wiadukt, ale nie prowadzą do niego żadne drogi znikąd. To on jest symbolicznym początkiem nowej, poprzecznej autostrady i powstania w ten sposób pierwszego węzła autostradowego w kraju. A drogę może kiedyś zbudują. Mkniemy twardo przed siebie. Zapominając niestety o zatankowaniu maszyny na Totalu w stolicy.

Na jednym z posterunków kontrolnych spotykamy niezwyklego podróżnika. To Kanadyjczyk, na spacerze do Cape Town w Republice Południowej Afryki. Ma jeszcze przed sobą szesnaście tysięcy kilometrów. Obrazowo mówiąc – z Warszawy do Paryża i z powrotem. Jakieś sześć razy! Lubi w ten sposób zwiedzać świat i zupełnie się z tym nie śpieszy. Jest dobrze po sześćdziesiątce, ale rześkości zazdrościmy mu wszyscy. Pcha przed sobą lekki, trójkołowy wózek, podobny nieco do przyczepki rowerowych dla dzieci. W nim ma cały swój dobytek, niestety dobrodziejstw cywilizacji takich jak lodówka nie posiada. Tak więc nasze schłodzone mandarynki są dla niego idealnym prezentem. Wspomina, że odwiedził kiedyś Polskę, wymienia Poznań i Wrocław, niestety Warszawy nie widział. Podziwiamy upór i wytrwałość. Przy jego wyczynie nasz mocno blednie. Gratulujemy

odwagi, życzymy dobrej kondycji i każdy rusza w swoją stronę Afryki.



Rozmawiamy przez telefon z załogą Peugeota. Tak jak przypuszczałem nie wpuszczono ich do Senegalu – też nie mieli tego specjalnego kwitu celnego, o którym wspominałem wcześniej. Dlatego zostawili Piotra na granicy, a ten przekroczył ją pieszo i odjechał do Dakaru autobusem. Jędrzej z Grzegorzem zawrócili i najkrótszą możliwą drogą dotarli do granicy z Mauretanią, a następnie gonili nas, aż przegonili. Dostajemy info, że lecą teraz do Nouadhibou (Nawazibu), do „cioci Lucyny”. To Polka mieszkająca od ponad 30-tu lat w tym kraju i zawsze chętnie goszcząca Polaków u siebie. Dogadujemy się, że chłopaki nas zapowiedzą i zapewnią miejsca noclegowe również dla nas. Perspektywa takiego noclegu bardzo nas cieszy – odpada problem samodzielnego szukania, a poza tym ostrzemy sobie zęby na rozmowę. Wiemy że dowiemy się mnóstwa ciekawych rzeczy, które postawią ten kraj w innym świetle. W końcu rozmowa z kimś kto tu mieszka od tak dawna to nieoceniony sposób poznawania lokalnego świata.

Droga tego dnia dłuży nam się bardzo, mimo nienajgorszej jakości. Drobnym problemem staje się też kończące się paliwo. Nie dociągniemy do celu na pozostałych w zbiornikach litrach, a wiemy już z doświadczenia, że na tym odcinku nie ma żadnej stacji. Dolewamy resztkę z kanistrów, ale to tylko jakieś pięć litrów. Trochę wściekam się na samego siebie – mam zbiorniki zdolne pomieścić 110 litrów i mieć 1000 kilometrów zasięgu, a teraz mi brakuje, bo zapomniałem zatankować w stolicy. Nie ma innego wyjścia - musimy kupić paliwo w przydrożnym punkcie, gdzie sprzedają ropę do kutrów rybackich w bańkach. Taka jedna dwudziestka uratuje nam sytuację. Tym razem nie walnę do pełna.

Wjeżdżamy do czegoś w rodzaju wioski – przypomina trochę polskie wsie – czyli domki tuż przy drodze – jeden za drugim. Nie spodziewajcie się jednak wierzb płaczących i zielonych pól. Płotów też nie ma. Tylko to przyklejenie kolejnych chałupek do wstęgi drogi nasuwa to skojarzenie. Właściwie to nawet nie wiemy z czego tutaj ludzie żyją – zapewne handel paliwem stanowi ważną gałąź lokalnej gospodarki. Jedziemy powoli i wypatrujemy przed którym domem stoi żółty kanister symbolizujący chęć zbycia paliwa. Jako że praktycznie co trzeci domek jest swoistą „stacją benzynową”, wybieramy dość losowo jeden z nich, na bank wszyscy ropę mają z tego samego źródła, więc nie ma co wybrzydzać. Chcemy ocenić ją wzrokowo i sprzedawca odlewa odrobinę do zakrętki. Wygląda i pachnie nieźle – czuję się jak sommelier. Normalnie ubolewam że zakrętka nie jest kieliszkiem i nie mogę ocenić klarowności. Zaczynamy negocjacje cenowe, idą nad wyraz sprawnie i szybko osiągamy satysfakcjonującą obie strony cenę

Pan bardzo zręcznie, za pomocą dość wymyślnego lejka i dodatkowego filtra z delikatnej siateczki, tankuje nam auto. Cały czas jestem niespokojny i uważnie obserwuję to co płynie do baku, ale paliwo nie budzi wizualnie żadnych zastrzeżeń. Nie ma się do czego przyczepić. Przełączam zbiorniki i ruszamy dalej. Mam cały czas dziwne przeczucie, że wlanie tej ropy to nie był najlepszy pomysł, ale i tak nie mieliśmy wyjścia.

Żuk początkowo jedzie całkiem nieźle, ale po kilkudziesięciu kilometrach zaczyna przerywać i szarpać. Ta sama sytuacja co poprzednim razem, czyli paliwo z domieszaną wodą. Woda bardzo sprawnie zatyka włókninę filtrującą we wkładzie filtra paliwa i taki jest skutek. Część wody wytracana jest w odstojniku, ale niestety nie wszystko. Nie wiem jak długo trzeba mieszać olej napędowy z wodą, aby uzyskać tak doskonałe połączenie że nie pomaga nawet odstojnik paliwa w dodatkowym filtrze. Woda przedostaje się niestety aż do drugiego filtra i szybko go wykańcza. Zapewne lokalne diesle nie mają tak wymyślnych filtrów jak nasz i jakoś sobie radzą.

Mimo problemów Żuk nadal jedzie, czasem tylko poszarpując, a nieraz nawet gasnąc. Jednak udaje się nam dociągnąć do celu. Liczę na to, że nie będę musiał wymieniać filtra teraz, bo nie chciałbym zapchać od razu nowego wkładu, a nie mamy czystego paliwa żeby rozrzedzić nim to co mamy w baku. Najpierw muszę zatankować w mieście. Chcę wlać tylko trochę paliwa, bo jutro wjeżdżamy do Sahary Zachodniej gdzie ropa jest ponad połowę tańsza. Dwadzieścia litrów to maksymalna potrzebna nam ilość.

Zeszło nam sporo czasu, ale tuż po zmroku docieramy do Nouadhibou (Nawazibu). Z zaplanowanych 500 kilometrów zrobiliśmy aż siedemset. Jeszcze tylko trzy kontrole na wjeździe do miasta, bo to strategiczne bardzo ważne miejsce i mocno pilnowane. To tu rozładowywane są pociągi z rudą żelaza – przez morskie wrota tego właśnie miasta płynie kasa dla całego kraju. Na nabrzeżach znajdują się też fabryki przetwarzające efekty połowów w falach oceanu. Mauretania nie ma zbyt wielkiego przemysłu i dużych fabryk, więc szczególnie strzeże tego miasta. Jedziemy do restauracji którą prowadzi „ciocia”. Dostaliśmy od chłopaków z Peugeota informację, że mamy się z nią serdecznie przywitać, tytułując wyraźnie Ciocią. Będziemy udawać rodzinę. To muzułmański kraj i niestety obowiązują inne zasady. Musimy tak postąpić aby ochronić Ciocię przed „złymi językami”.

W restauracji zajadamy się owocami morza i innymi pysznymi cudami lokalnej kuchni. Ciocia opowiada mnóstwo ciekawostek i

po prostu czujemy się jak w raju. Mijają godziny a nam nie chce się wychodzić. Siedzimy w sali w stylu mauretańskim, więc na podłodze, na poduszkach i jemy z niskiego stolika. Czad po prostu. Moglibyśmy tak przez całą noc, bez snu, ale nadchodzi czas zamknięcia restauracji. Pakujemy się do aut i jedziemy z Ciocią do jej domu. Tam kontynuujemy rozmowy, zasypujemy „krewniaczkę” milionem pytań, na które ona dzielnie odpowiada. Dowiadujemy się więcej o niewolnictwie w Mauretanii, o stosunkach mąż-żona i wielu innych rzeczach toczących się w tym społeczeństwie – tak innym od naszego. Zaskakuje nas ten świat, ale zaczynamy go też lepiej rozumieć. Taka rozmowa dała nam więcej niż spora kupka książek, którą przestudiowaliśmy przed wyjazdem.

Mauretania to ostatni kraj na świecie który zniósł niewolnictwo. Dokonano tego dopiero w 1982 roku, z tym, że „zniesienie niewolnictwa” oznaczało tylko nie zdobywanie nowych niewolników. Nie uwolniono automatycznie starych. Pod naciskiem opinii międzynarodowej w roku 2014 wprowadzono prawo umożliwiające niewolnikowi samodzielne wyzwolenie. Wystarczy, że wystąpi na piśmie do sądu i z automatu zostanie wolnym człowiekiem. No, ale najpierw musi umieć czytać i pisać. Nam niewolnictwo wydaje się czymś niewyobrażalnie złym, a w Mauretanii to nadal codzienność, choć już nieco bardziej skrywana. Niewolnicy nie bardzo mają pomysł na to co mieliby robić jako ludzie wolni – z czego i jak się utrzymać, skoro od urodzenia komuś służą. Nigdy nie chodzili do szkoły, nie dysponowali swoim czasem, nie zaznali nieraz nawet zwykłej czyjejś sympatii. Ale za to zawsze mieli co na siebie włożyć, co do gęby wsunąć i coś do roboty. Po co to zmieniać? Ludzie bez wykształcenia nie mają zazwyczaj pomysłu na życie z jakimiś ambicjami. Wystarcza im to co mają tu i teraz. Nie rozumieją wyższych potrzeb, bo ich nie odczuwają. Przyszłości nie planują, żyją dniem dzisiejszym, starając się mieć coś do zjedzenia od swojego pana. To zajmuje ich cały czas.

Dlatego tak powoli trwa proces znoszenia tego starożytnego zwyczaju. Są specjalne infolinie, działa kilka organizacji mających pomagać byłym niewolnikom, ale proces odejścia od

zorganizowanego w ten sposób społeczeństwa potrwa jeszcze bardzo długie lata. Muszą się zmienić pokolenia. Inaczej, w pięć minut, to się po prostu nie ma prawa udać. Szkoda że tak rzadko rozumieją to rozmaite mądre głowy w telewizji – proponując różne złote recepty na bolączki świata, zupełnie nie biorąc pod uwagę lokalnych warunków, zasad i tradycji. To wcale nie oznacza że popieram niewolnictwo, jest zupełnie odwrotnie, ale mam świadomość że jego rzeczywista (w odróżnieniu od polityczno-ustawowej) likwidacja to proces bardzo długotrwały i skomplikowany.

Obecnie właściciele niewolników mówią o sobie „byli właściciele” a o swoich podopiecznych – „moi byli niewolnicy”. Oficjalnie wygląda to tak, że niby są uwolnieni, ale nie mieli dokąd pójść i tak już zostali. Właściciel musi dbać o posiadanych przez siebie ludzi – np. kupować im nowe ubrania, aby go godnie reprezentowali. Podobno nadal jednak dochodzi do nadmiernego wykorzystywania niewolników i zdarzają się głośne procesy sądowe gdzie sądzi się takich ludzi i nawet skazuje na dość wysokie kary. Jednak jak mówiłem – jeszcze długie lata ten zwyczaj będzie obecny w Mauretanii.

Koordynaty noclegu – brak upoważnienia ze strony Cioci.

7 lutego

Dystans do pokonania – 410 km. Mauretania – Sahara Zachodnia.

Zaplanowany przejazd z Nouadhibou (Nawazibu) do Dakhli

Noc długa była i obfita w rozmowy, więc wstajemy słabo wyspani. Zanim się ogarniemy, zanim zjemy, zanim zwiniemy wszystkie nasze zabawki – mijają kolejne godziny. Zjadamy śniadanie, ze znakomitym, świeżutkim lokalnym pieczywem. Oczywiście smarując je Nutellą. Dziś mamy pokonać przejście graniczne z Maroko i dotrzeć do Dakhli, co już uważamy za mocno nierealne. Dystans niemały, a czas przepuszczamy całkiem sprawnie. Nie możemy jednak wyjechać zbyt wcześnie, jeszcze tyle rzeczy do omówienia z Ciocią, tyle pytań do zadania i odpowiedzi do usłyszenia. Nocna rozmowa tylko rozbudziła nasze apetyty. Nadal nie możemy się nadziwić temu że w muzułmańskim i to bardzo ortodoksyjnym kraju – tak łatwo jest dostać alkohol i że tyle ludzi go tu spożywa. Ale skoro oficjalnie ten specyfik tu nie istnieje – nie ma też kontroli drogowych pod tym kątem. Taki paradoks, bo w piątki wielu jeździ pijanych jak smoki.

Alkohol jest dostępny głównie na dwa sposoby. Po pierwsze przemysł – zajmują się tym różne grupy, a zyski są naprawdę znakomite. Flaszka popularnej whisky, o pojemności 0,7 litra, kosztująca na Gibraltarze coś około 12 euro – tu osiąga sto pięćdziesiąt. Przebitka jedenastokrotna. Biznes musi się świetnie kręcić, skoro towar ma taką marżę. Jak znam życie – trzeba opłacić różnych urzędników aby przemykali oczy, ale i tak zarobek jest godziwy. Oczywiście kwestia dystrybucji jest nieco skomplikowana, ale wtajemniczeni na pewno wiedzą gdzie zapukać po wodę ognistą. Zresztą – czy w Polsce jest problem z kupieniem marihuany, mimo

że jest zakazana? Nie ma najmniejszego. Druga metoda to oczywiście samodzielne pędzenie w domowym zaciszu i wiele osób z tego rozwiązania korzysta. Albowiem islam ma sporo furtek umożliwiających spożywanie alkoholu, mimo oficjalnego potępienia. Jedną z nich jest zasada że Allah nie widzi przez sufity. I już można w domu robić co się chce. Tak ten świat jest już urządzony, że to co fajne i przyjemne jest niemoralne i nielegalne. Dotyczy to oczywiście zarówno seksu jaki i alkoholu. O seksie pisałem zresztą już wcześniej.

Mauretania okazuje się znacznie bardziej złożona niż nam się początkowo wydawało. To nie takie proste do wyłapania na pierwszy rzut oka, ale mają tutaj rasizm w jak najbardziej aktywnej postaci. Tak jak Indie mają kasty – tak tu są ściśle przestrzegane poziomy społeczne. Zazwyczaj podstawowym wyróżnikiem przynależności do danej warstwy jest odcień skóry. Ci najjaśniejsi mówią o sobie – „My, biali Mauretańczycy”. To nie jest jednorodne, wzajemnie się szanujące i demokratyczne społeczeństwo. Tutaj nie obowiązują zachodnie zwyczaje, mimo że tak bardzo staramy się je narzucić wszystkim innym krajom. Tutaj „demokracja” ma wykrzywioną nieco postać – zależy od koloru skóry. Od jednej z tych niewielu rzeczy na którą nikt nie ma zwyczajnie wpływu. Z wyjątkiem Majkela, ale on już nie żyje.

W Mauretanii wyraźnie też widać że brak wykształcenia, możliwości intelektualnego rozwoju powoduje, że ten świat stoi w miejscu gdzie Europa była ze dwieście lat temu. Liczy się brutalna siła, kolor skóry, majątek rodzinny i jej powiązania, a także klan i warstwa społeczna w jakiej się urodziłeś. W naszym kręgu kulturowym już tego nie ma. Każdy może być kim zechce – to tylko kwestia uporu i walki o sukces. Mamy równe mniej więcej szanse. Nasze możliwości są niewyobrażalnie większe od tego czym dysponują ludzie mieszkający tej części Afryki.

Wreszcie około południa ruszamy. Wlewamy trochę czystego paliwa do Żuka, tak aby dojechał do granicy oddalonej o jakieś 30-40 kilometrów. Za nią jest już Maroko, a dokładnie to okupowana przez nie Sahara Zachodnia i wyczekiwanie przez nas mocno - dobre

i tanie paliwo. Niestety nie ma lekko – Żuk na wyjeździe z Nouadhibou (Nawazibu) gaśnie definitywnie i stajemy na poboczu. No nie ominie mnie wymiana tego pieprzonego filtra. Z dwojga złego to wolę teraz niż za godzinę na Ziemi Niczyjej. Wyciągam zapasowy wkład, rozkręcam obudowę i wyjmuję zużyty. Porównanie go z nowym jest szokujące. Obliczam że przejechaliśmy na nim około 6000 kilometrów. Całkowicie czarny i zapchany. Taka to afrykańska jakość paliwa, a tankowaliśmy wyłącznie na Totalu, z wyjątkiem dwudziestu litrów paliwa do kutrów (które na oko wyglądało bardzo czysto i klarownie).



Docieramy do przejścia granicznego, krótkie użeranie się z papierami, wykreślenie Żuka z paszportu, kilkakrotne oględziny dokumentów i auta i wreszcie dostajemy pieczątki wyjazdowe. Na całe szczęście chyba znowu działa magia naszych naklejek rajdowych. Nie ma szczególnego czepialstwa i upierdliwości. Ostatnia mauretańska próba wysepiania „petit cadeau”⁵⁰ (zresztą oczywiście nieudana) i wjeżdżamy na dawno niewidzianą ziemię niczyją. Jak do tej pory to nigdzie nie oglądali nam jeszcze bagaży.

⁵⁰ Franc. Mały prezent.

Trochę mnie to dziwi, ale nie ubolewam zbytnio, nie podnieca mnie myśl o rozładowaniu i ponownym załadowaniu auta dla jakiegoś nadgorliwego urzędnika.

Tej ekscytacji która towarzyszyła nam przy pierwszym przejeździe przez to pole minowe już nie ma, ale lekki dreszczyk emocji nas nie zostawia samotnymi. To przecież naprawdę jest pole minowe. Miny leżą tu od wielu lat, to jest nadal terytorium gdzie trwa wojna, obecnie tylko w zawieszeniu. Owszem, my jedziemy rozminowanym kawałkiem, ale ma on raptem z pięćset metrów szerokości. W Bamako wieczorem miałem chwilę czasu aby poczytać co nieco o konflikcie i tym terytorium. Odbieram je teraz nieco inaczej niż poprzednio. Obawy o przejazd mamy mniejsze - wiemy już jak jechać i mamy orientację której za pierwszym razem nam brakowało. Ustawiamy się na prawą stronę i w ciągu około 15 minut pokonujemy teren po twardej skale. Bez przygód docieramy do strażnicy marokańskiej. Widzimy ją z prawdziwą ulgą – wracamy do znanego nam świata. Takiego choć trochę bardziej uporządkowanego.

Razem z załogą Peugeota przechodzimy wszystkie procedury celne. Znowu ganiecie od okienka do budynku, od drzwi do okienka. Papier na to, na tamto i na coś jeszcze. Okazuje się że gdzieś zawieruszył im się kwit wyjazdowy Żuka (zostawiliśmy go na przejściu wyjeżdżając poprzednio), trwa więc jego poszukiwanie w wielkim archiwum. Po jakiego diabła oni to trzymają? Na szczęście miałem nadal swoją kopię, dzięki temu łatwiej zażegnano problem biurokratyczny. Co ciekawe – w komputerze wszystko było ok, problem był z fizycznym dokumentem. Taka dualna biurokracja. Komputer komputerem, papier się liczy. Nie raz to obserwowaliśmy na przejściach granicznych w tej podróży. Standardem w Maroku jest np. pracowite wpisywanie wszystkich danych z paszportów do wielkiego zeszytu, formatu chyba A2. Jeszcze tylko skanowanie naszych aut wielkim, samobieżnym skanerem zabudowanym na ciężarówce i możemy wjechać do Sahary Zachodniej.

Jest późno, chrzanić Dakhłę, śpimy nad oceanem – pojawia się szybki pomysł. To dobry plan, ale jeszcze nie wiemy że zupełnie

nierealny niestety. Bowiem wzdłuż całego wybrzeża, co około 800 metrów, do maksymalnie dwóch kilometrów stoją „domki”. Dystans uwzględnia fakt fizycznej, wzajemnej widoczności. To takie namioty zrobione ze wszystkiego co pod ręką było, ale im bardziej na północ – tym lepszej jakości, aż wreszcie pojawiają się domki zamiast namiotów. Każdy jest niemal identyczny, zbudowany według tego samego planu. Sądziliśmy że mieszkają w nich rybacy, ale okazuje się że to posterunki wojskowe. Całe wybrzeże jest strzeżone w ten sposób. A ma ono kilka tysięcy kilometrów! Na pierwszych 100 kilometrach od granicy mauretańskiej w ogóle nie można się dostać do samej plaży. Próbowaliśmy, ale właśnie się dowiedzieliśmy od żołnierzy z jednego z posterunków że to tutaj zabronione.

Ledwo się ściemniało, była więc zapewne jakaś 18:30. Kombinujemy czy jechać kawałek dalej i przebijać się do oceanu, czy lecieć prosto na Dakhłę – dobre 350 kilometrów? Kawałek dalej to powiedzmy jakieś kolejne sto kilometrów – więc dojazdu do plaży będziemy szukać po ciemku. Wolę nie ryzykować konieczności wykopywania się z jakiegoś piasku, połączonej ze spuszczeniem i później dopompowaniem powietrza w kołach. Nasz piękny kompresor który dzielnie sobie radził tyle razy – nie jest w stanie nabić więcej niż 4 atmosfery, a w tylnych kołach potrzebujemy mieć cztery i pół. Inaczej nadmiernie grzeją się opony. Niestety urządzenie okazało się zawodne. Dlatego też stawiam na roztropność i ostrożność. Zapada decyzja że nie oglądamy się na nic i ciśniemy prościutko do Dakhli.

Droga w nocy, do tego już się przyzwyczailiśmy. W Maroko asfalt lepszy i bezpieczniejszy, wiosek po drodze nie ma, po ciemku trochę mniej wieje, więc łatwiej jechać. Ruch z przeciwka nieduży, właściwie to prawie żaden. Ja czuję się dość zmęczony całym dniem i oddaję fajerkę kolegom. Sam biorę się za zgrywanie danych z kart aparatów i kamer. W sumie mamy jakieś pięć kamer i cztery aparaty – to całkiem sporo danych, które zapisuję równolegle na dwóch zewnętrznych, odpornych na wstrząsy dyskach. Bardzo starannie pilnuję tego zadania i regularnie zabezpieczam nasze dzieła.

W tym czasie Krzysiek prowadzi Żuka do celu. Wspomaga się LEDbarem, dzięki czemu jedzie się zdecydowanie bezpieczniej. Naprawdę nie wyobrażamy sobie tej drogi bez niego. Absolutnie najlepsza inwestycja w auto, jeśli chodzi o bezpieczeństwo podróży.

Docieramy dobrze po północy na początek półwyspu, na końcu którego dopiero leży Dakhla. Wiemy jednak, że właśnie tam gdzie wjechaliśmy, jest „dzikie pole” gdzie stoi przynajmniej setka kamperów z całej Europy. Planowaliśmy spędzić w tym miejscu dzień lub dwa na odpoczynku po trudach wyprawy. Słodkie nicnierobienie, leżenie, opcjonalnie łożenie po plaży. Ani grama wysiłku fizycznego powyżej tego co niezbędne do przeżycia. Plan doskonały, wszyscy przyklasnęli. No dobra, mnie to nudzi, ale wiedziałem, że sobie zajęcie znajdę.

Bez większego trudu dotarliśmy do kamperowiska, w oparciu o znalezione przed wyjazdem w internecie koordynaty. To dość słynne miejsce wśród miłośników karawaningu. Wyszukujemy miejsce gdzie możemy przycupnąć Żukiem i serdecznie żegnamy się z załogą Peugeota. Jędrzej z Grzegorzem ruszają dalej, ich urlopowy czas zdecydowanie się kończy i muszą przycisnąć. My spokojnie rozkładamy szybki obóz i starając się nie obudzić zbyt wielu niemieckich emerytów – szybko coś jemy i idziemy spać.

Koordynaty noclegu: [23.902499, -15.787330](#)

8-9 lutego

Dystans do pokonania – 0 km. Sahara Zachodnia.

Odpoczynek w okolicy Dakhli.

To zdecydowanie ten moment, kiedy najlepiej jest po prostu odpoczywać. Dwa dni zlały się w jeden. Nie robiliśmy nic konstruktywnego. Podziwialiśmy kampery których jest tutaj cała masa. Rejestracje z całej Europy, ale prym wiodą Francuzi i Włosi. Niemców o dziwo niewielu. Maszyny niektóre po prostu zaskakują komfortem i wyposażeniem. Z tego co widzimy nikt raczej nie wpada tu na dwa, trzy dni. Odległość od Morza Śródziemnego jest tak duża, że ludzie przybywają tu na całe miesiące.



Pogoda dopisuje, nie jest upalnie, a ciepło. Raj dla każdego prawie. Kampery często mają podpięte z tyłu autolawety, na których jadą małe auta, do poruszania się u celu podróży. Sam pałacyk na kółkach zostaje postawiony w wybranym miejscu, wypoziomowany, otoczony płótkami przeciw nawiewanemu piaskowi, leżakami i innymi cudami nowoczesnego kempingowania. Trafiają się całkiem solidne anteny satelitarne, internet jest z kolei nieźle dostępny z gsm – niedrogi i szybki. Prąd czerpią z ogniw solarnych – te obecne są na dachu praktycznie każdego auta i zapewniają pełną autonomię. Wodę dostarcza rząd marokański – w pobliżu jest rurociąg z punktem poboru wody dla całego obozowiska. Można brać ile się chce, ale co ciekawe – miejsce jest tak przygotowane, aby nie dało się podjechać dużym i ciężkim kamperem. Trzeba wodę brać do pięciolitrowych baniak i nosić do auta. Taka celowa, drobna niedogodność, być może po to aby zbyt wielu chętnych na długie obozowanie nie było. W końcu dla miłośników ekstremalnego komfortu są wyposażone po uszy kempingi w Europie. Tutaj tylko dla twardzieli... Za to absolutnie za darmo.

Wyobrażacie to sobie? Mieszkacie przez np. pół roku praktycznie na plaży, w idealnym klimacie, macie telewizję i internet i kosztuje to Was zero złotych. Do sklepu 20 kilometrów w jedną stronę, ceny niższe niż w Polsce. Wspaniałe. Koszt dojazdu traktuję jako wycieczkę – a każdemu się wycieczka dwa razy do roku należy.

Obserwujemy jak w zatoce wyżywają się miłośnicy kite, wind i zwykłego surfingu. Dziesiątki kolorowych żagielków i deski mkną w poprzek zatoki. Doskonały punkt widokowy mamy na szczycie solidnego pagórka który osłania przed wiatrem całe kamperowisko. Na jego szczycie wieje jakby głowę chciało urwać. Da się wytrzymać maksymalnie 10 minut, ale potem trzeba się schronić za szczytem. Przy okazji zauważamy bardzo dyskretnie ukryte wśród skał posterunki wojska, które cały czas strzeże Europejczyków. Wtedy jeszcze nie wiedzieliśmy jak bardzo ciężkie walki toczyły się pomiędzy armią marokańską a saharyjską partyzantką. Generalnie

Sahara Zachodnia to beczka prochu i może dojść do eksplozji konfliktu w każdej chwili. Maroko chcąc być krajem otwartym turystycznie i jednocześnie udając nowoczesną monarchię o demokratycznym zabarwieniu – nie może jednocześnie zakazać turystom wjazdu na tereny Sahary Zachodniej, którą oficjalnie nazywa swoją Prowincją Południową. Przecież oni nic nie ukradli i nic nie okupują w tej okolicy. Taka pułapka na samych siebie im wyszła.

W czasie tego wypoczynku dwukrotnie pojechaliśmy do samej Dakhli na zakupy. Mieliśmy okazję zobaczyć przygotowania do przyjęcia jakiegoś ważnego oficjela, sądząc po Boeingu 747 który stał na pasie lotniska – mógł być to nawet sam król Muhammad VI. Jako osoby wychowane jeszcze za komuny w Polsce – wiemy jak wygląda propaganda i demonstracja siły i wiemy też czemu ma ona służyć. Mamy świadomość tego, że zachowania takie nie są potrzebne w krajach gdzie ludzie są naprawdę wolni i gdzie nie ma żadnych tłących się konfliktów. Tylko słabi demonstrują siłę. Takie są fakty.

Cała, dwudziestopięciokilometrowa droga od kamperowiska do samej Dakhli była udekorowana marokańskimi flagami. Czerwona płachta z zieloną, pięcioramienną gwiazdą pośrodku. Moim skromnym zdaniem to bardzo niefortunne zestawienie kolorów, ale to nie mój problem. Flagi są na masztach, przymocowanych do KAŻDEGO słupka kilometrowego. Po obu stronach drogi. Jedziemy tym szpalerem, czując się jak na pochodzie pierwszomajowym w Związku Radzieckim. Zielona gwiazda przy minimalnym wysiłku umysłowym przestaje być widoczna i widzimy wyłącznie czerwień flag. Wjazd do Dakhli potęguje wrażenie. Jak w większości tamtejszych miast, na jego początku, jest coś w rodzaju łuku triumfalnego - my nazywaliśmy to drzwiami do lasu. Konstrukcja mająca uświetnić doniosły moment wjechania do miasta, zbudowana z cegieł, otynkowana i pomalowana w tradycyjny, majtkowy róż, naszym zdaniem kompletnie bez szachu architektonicznego, ale taki mają tu obyczaj.

Od momentu przekroczenia owego arcydzieła – ilość flag rośnie w postępie geometrycznym. Stoją też w specjalnych stojakach na chodnikach, a co dosłownie 50 metrów przy krawężniku stoi naprzemiennie policjant, żołnierz, żandarm. Państwo policyjne w najczystszej postaci. Wtedy jeszcze nie wszystko wiedzieliśmy i rozumieliśmy, nie wszystko było jasne, ale czuliśmy, że coś tu mocno śmierdzi. Dzisiaj po zapoznaniu się z różnymi materiałami (w tym zdecydowanie raz jeszcze polecę Bartka Sabełę – „Wszystkie ziarna piasku”) rozumiemy dużo lepiej, to co wtedy widzieliśmy.

Zagłębiaamy się w Dakhłę, chcąc uciec od tego przedstawienia. Nie czujemy się dobrze widząc atakującą zewsząd propagandę sukcesu. Cała sytuacja była naprawdę przerażająca. Chwila obserwacji jest w porządku, ale nie mam ochoty patrzeć na tą szopkę ani chwili dłużej. Przejeżdżamy więc na drugi koniec miasta, blisko oceanu i tutaj faktycznie jest trochę lepiej, zdecydowanie mniej flag i wojska. Ludzie zajmują się swoimi sprawami, nie jesteśmy więc gorsi. Zakupy w kilku sklepach, uzupełniamy nasze zapasy. Kupujemy też kolejny wielki słój Nutelli, która tak idealnie pasuje do marokańskiego chleba. Cieszy nas napis na słoiku – Wyprodukowano w Polsce...

Kiedy akurat nie jesteśmy w Dakhli, albo nie jeździmy Żukiem wzdłuż wybrzeża po idealnie gładkim szczycie klifu – zajmujemy się tak wyczerpującymi sprawami jak np. obserwacja zjawiska odpływu i przyływu. Wiemy, że jest ono najlepiej widoczne właśnie w zatokach i tutaj mamy tego znakomity przykład. W czasie odpływu możemy suchą stopą, po twardym, bo mokrym piasku przejść do wyspy która w czasie przyływu jest całkowicie niedostępna. Pierwszy raz tak wyraźnie możemy zobaczyć zjawisko, o którym dotychczas tylko czytaliśmy w książkach. No ale tak to jest jak się mieszka w Polsce i ma się Bałtyk do dyspozycji jako obiekt badawczy.

Nasz bolid budzi małą sensację w lokalnym środowisku karawaningowym. Jest mały (w stosunku do stojących tam kamperowych mastodontów), jedzie nim czwórka chyba nie do

końca normalnych ludzi, mamy za sobą wizytę w Mauretanii i Mali, co z kolei jest powodem pewnego szacunku jakim nas darzą. Oni wszyscy dojeżdżają tylko do tego miejsca, to co dalej jest dla nich nieznane. A my byliśmy w paszczy smoka, widzieliśmy to i owo. No i przeżyliśmy. Co jakiś czas zjawia się kolejna zainteresowana nami osoba. Dzielimy się chętnie wspomnieniami i informacjami o tym co jest jeszcze niżej na mapie, ale prawdę mówiąc nie liczę na to, że ktokolwiek ze słuchaczy się tam wybierze. My nie widzieliśmy ani jednego kampera poniżej Dakhli. Wszystkie dojeżdżają najdalej do Zwrotnika Raka – raptem kawałek drogi od tego miejsca.



Wieczorem jak zwykle zamykamy się we czwórkę z tyłu Żuka. Jest fantastycznie ciasno, siedzimy w kucki, gramy w różne gry słowne, opowiadamy sobie o odczuciach z tej podróży i ogólnie życiowo rozmawiamy. Sączymy różne napoje, cieszymy się swoim towarzystwem, mając świadomość nieuchronnego i zbliżającego się powoli końca tej wspaniałej przygody. Jeszcze każde z nas nie chce się tym martwić, ale wszyscy dobrze wiemy że zabawa nie może trwać wiecznie. Żuk zapewnia nam naprawdę mnóstwo rozrywek i po prostu chcielibyśmy tak bez końca.

10 lutego

Dystans do pokonania – ok. 500 km. Sahara Zachodnia.

Zaplanowany przejazd z Dakhli do El-Aaiun (Laayaoune)

Wypoczynek od kierownicy też się kiedyś kończy. W planach mamy powrót do tej pięknej i dzikiej części Maroko, która tak nas urzekła w czasie rajdu - na trasie z Merzougi do Tarfaya. Wydaje nam się że to tak dawno temu, a tu ledwie dwa tygodnie z małym hakiem minęły. Nie chcemy bowiem oglądać turystycznych cudów z serii „koniecznie musisz odwiedzić, bo tak mówi każdy przewodnik i Twój znajomi już tam byli i mieli takie slit focie na swoim fejsbuczku”. Prawdę mówiąc mamy je gdzieś, chyba że spotkamy przypadkiem. Interesuje nas dzika przyroda, kontakt bezpośredni ze zwykłymi ludźmi, małe miasteczka, cisza i spokój. Jeść żarcie z ogniska, spać pod gwiazdami, patrzeć na miejsca nietknięte stopą człowieka. Takie mamy oczekiwania i chcemy je zaspokoić w Antyatlasy i Atlasie. Czeka na nas kilka przełęczy na które będziemy starać się wjechać, kilka wąwozów wartych zobaczenia i piękne widoki górskie.

Pakujemy się sprawnie i opuszczamy kamperowisko. Krzysiek jest nieco spalony słońcem na plecach i cierpi. Najpierw zemsta faraona, teraz poparzone przez własną nieuwagę plecy. Pechowiec. Planujemy dotrzeć dzisiaj do El-Aaiun (Laayaoune), to około pięćset kilometrów stąd. Paliwo na Saharze Zachodniej dotowane jest przez marokański rząd i w czasie naszego pobytu kosztowało poniżej 2 zł za litr. Mamy na dachu dodatkowe zbiorniki o pojemności 60-ciu litrów, które dostaliśmy od Grzechotnika. Zaplanowaliśmy zabranie ze sobą na zapas paliwa z Sahary. W sumie możemy zatankować

teraz prawie 200 litrów ropy. To daje dwa tysiące kilometrów za mniej niż połowę ceny.

Powoli przemierzamy skraj Sahary drogą wzdłuż oceanu. To ta sama, bo jedyna, droga którą jechaliśmy trzy tygodnie temu. Wtedy wiatr spychał nas w kierunku oceanu, a więc wypychał z drogi, a teraz jedziemy w drugą stronę, więc spychani jesteśmy na przeciwny pas (wiatr się nie zmienił, wieje cały czas tak samo). Trzeba bardzo uważać, bo z przeciwka jadą dość duże ciężarówki i głupio byłoby zaliczyć czołówkę definitywnie kończąc wszelkie podróże po tym jakże pięknym, ale jednak łez padole. Prowadzenie jest bardzo męczące, staramy się więc regularnie zmieniać za kierownicą.

Po drodze chcemy coś zjeść, ale to jest zupełnie niemożliwe. Po pierwsze dlatego, że nie ma przydrożnych knajpek. Trudno sobie to wyobrazić, ale tak właśnie tutaj jest. To nie polska droga międzymiastowa z licznymi „Chłopskimi Jadłodajniami”. Jedziesz czterysta kilometrów i nie ma nic. Kompletnie. Jak czegoś potrzebujesz to musisz to posiadać w bagażniku. Inaczej się nie da.

Po drugie zaś wiatr uniemożliwia jakiegokolwiek gotowanie. Na pustyni wieje z tego co wiem – bez przerwy. W Warszawie przyzwyczajony byłem do tego że owszem, czasem jest jakiś wietrzyk, ale zasadniczo lekki i miły. Dla obszaru Sahary wiatr jest czymś stałym. Na tym terenie jest po prostu płasko i pusto i nic nie hamuje przemieszczających się, potężnych mas powietrza. Dlatego człowiek czuje się w dzień jak kurczak w piekarniku z włączonym termoobiegiem. Ciepło jest z każdej strony. Tak jak w Polsce wiatr wychładza organizm, tak tutaj go dogrzewa. Przykładowa prognoza mogłaby wyglądać tak: „Dzisiaj silny wiatr. Temperatura 40 stopni, odczuwalna 60”. I jak byśmy się wtedy czuli? Wiatr irytuje momentami bardzo mocno. Podobno latem jest silniejszy i jeszcze bardziej męczący. Na szczęście w naszych wspomnieniach się już w większości zatarł.

Wpadamy na pomysł zjechania z drogi w jakieś osłonięte miejsce, ale łatwo powiedzieć, a trudniej zrobić. Tu po prostu

setkami kilometrów nie ma gdzie zjechać. Nie ma bocznych drózek prowadzących do wsi, nie mający w bliskiej odległości od drogi żadna kępka drzew. Przystanków PKS z wiatą też nie ma. Po prostu jest droga i nic więcej. Zjechać z niej choćby o kilkaset metrów w bok może się skończyć wielogodzinnym wykopywaniem i wyciąganiem auta. I to własnoręcznie, bo pomocy też nie ma skąd wziąć. No i wtedy nie wiedzieliśmy jeszcze, że w pustyni mogą być miny. A nawet nie tyle mogą, co po prostu są, z tym że nie wiadomo dokładnie gdzie. Skutek wieloletniej wojny z saharyjską partyzantką.

Pewnym ratunkiem są stacje bazowe telefonii komórkowej i innych bezprzewodowych linii teletransmisyjnych). Jest tu tego całkiem sporo, każda otoczona solidnym murem o wysokości nieraz i ponad dwóch metrów. Stoją w bezpośredniej bliskości drogi, każda ma zrobiony utwardzony krótki dojazd. Wpadam na pomysł podjechania pod taką stację i wykorzystania auta i jej płotu jako osłony od wiatru. Pomysł trafiony w dziesiątkę, spokojnie możemy odpocząć, zjeść coś ciepłego, zregenerować nieco siły. Potem ruszamy i znowu nakręcamy kolejne dziesiątki kilometrów...

Słońce powoli szykuje się do ucieczki za horyzont. Docieramy do El-Aaiun, ale decydujemy, że śpimy jednak nad brzegiem oceanu i wyjeżdżamy. Kawalek za miastem znajdujemy niewysoki klif z łatwym dojazdem z drogi. Zjeżdżamy i szykujemy obóz. Wieje tak mocno, że Żuka ustawiamy bokiem do wiatru, aby stał się osłoną dla namiotu w którym śpią chłopaki. Pod auto wkładamy skrzynki z bagażnika, aby utrudnić wiatrowi przepływ pod samochodem. Z posterunku (taki namiocik ze szmat o którym pisałem wcześniej) przychodzi dwóch młodych żołnierzy. Nie ma problemu ze spaniem tutaj, są mili i uprzejmi (Marokańczycy nie proszą o prezenty), jedyne czego od nas chcą to fiszka z danymi. Dostają ją oczywiście i zadowoleni odchodzą. A my tradycyjnie po przyrządzonej na szalejącym wietrze kolacji – zamykamy się z tyłu Żuka i świetnie razem bawimy.

Koordynaty noclegu: [27.257276, -13.349370](#)

11 lutego

Dystans do pokonania – ok. 500 km. Sahara Zachodnia – Maroko.

Zaplanowany przejazd z El-Aaiun (Laayaoune) do Sidi Ifni.

Całą noc wiało, ranek nie jest wcale lepszy. Wiatr wyciska z nas całą ochotę do życia. Dopiero co wkurzał nas gorący, a teraz był lodowaty. Do kompletu pogoda się nieco zepsuła – słońca nie ma, wiatrzysko więc dzisiaj nas mocno wychłodzi. Czujemy się nieco przemarznięci i mamy po dziurki w nosie oceanu. Nawet piękny widok niskiego klifu, o który biją oceaniczne fale nie jest w stanie wykrzesać z nas entuzjazmu. Głodni i zziębnięci marzymy o jak najszybszym ruszeniu. Włączymy ogrzewanie, zrobi się cieplej, odzyskamy chęci do życia i zatrzymamy się gdzieś na jedzenie. Mamy problem z jednym tylnym kołem, prawdopodobnie znowu pękła felga i schodzi nam delikatnie powietrze. Mamy jeszcze tylko jedną sprawną felgę na zapasie, ale musimy przełożyć oponę. Sami tego nie zrobimy, potrzebujemy zajrzeć do któregoś z „Michelin”. Teraz co kilkadziesiąt kilometrów musimy pompować koło i problem narasta, co powoduje, że pompujemy co raz częściej. A do tego mamy problem z kompresorem.

Docieramy sprawnie do Tarfaya i tam znajdujemy warsztat, gdzie przy pomocy słów „pneu⁵¹” i „transfer⁵²” i pokazując rękoma o co nam chodzi – bez problemu uzgadniamy wykonanie usługi. Cena jest normalna, czyli w okolicy 20 złotych i jej uzyskanie nie zaczęło się od zbijania z dwudziestu tysięcy.) Tarfaya to praktycznie ostatnie miasto Sahary Zachodniej. Żegnamy ją tutaj ostatecznie.

⁵¹ Franc. Opona.

⁵² Franc. Zamiana.

Jeszcze tylko uzupełniamy paliwo w atrakcyjnych cenach i ruszamy w kierunku Sidi Ifni.

W miejscu do którego się udajemy są niesamowite formacje skalne i prawie stumetrowy klif. Chcemy to zobaczyć, zanim definitywnie rozstaniemy się z towarzystwem oceanu i wjedziemy w tereny górskie. Póki co, jechaliśmy teraz na wysokości do ok. 150 m. n.p.m., czyli nawet nieco niżej niż w Warszawie. W Maroko czeka nas jazda zazwyczaj na wysokości minimalnej nawet 1000 metrów. Skutkiem będzie wyraźny spadek temperatury również w dzień, a o nocy boimy się myśleć.



Dzisiaj dzień wreszcie nieco urozmaicony widokowo. Sahara się powoli kończy, mamy więcej miasteczek i wiosek przez które przejeżdżamy. Jest gdzie uzupełnić zapasy, kupić niedrogo świeże owoce i warzywa. Zajadamy się orzeszkami ziemnymi, mandarynkami, daktylami. To pożywienie cieszy nas za każdym razem niezmiernie.

Docieramy wreszcie za Guelmim do pierwszych, od tak dawna, niewidzianych gór. Nie są wielkie, nie są trudne, ale są.

Ponieważ dzień się powoli kończy, szukamy sobie miejsca do spania. Staramy się robić to jeszcze kiedy jest widno – po ciemku sprawa robi się bowiem wielokrotnie trudniejsza. Zjeżdżamy z głównej drogi, będąc stosunkowo niedaleko od Sidi Ifni i badamy gdzie by się tu bezpiecznie i dyskretnie rozbić. Nie jest to łatwe, jesteśmy w jakimś opuszczonym miasteczku, ale nie bardzo wiemy czy da się tu przenocować w oczekiwanych przez nas warunkach. Mijamy miasteczko i kawałek dalej natrafiamy na coś w rodzaju sekty. Żyją tam ludzie skupieni wokół jakiegoś lokalnego bóstwa. Trochę jak zamknięty zbór świadków Jehowy. Nie pozwalają nam rozbić się w pobliżu, zresztą co raz mniejszą mamy na to ochotę. Wolimy jednak dyskretnie i na uboczu. Dlatego zawracamy i w pobliżu głównej drogi ustawiamy Żuka na puściutkim parkingu. Jest on położony nieco powyżej drogi, więc nie przeszkadzają nam światła aut i hałas – chroni nas przed tym skarpa.

Spokojnie i bez pośpiechu rozkładamy nasze codzienne obozowisko. To czynność która powoli zaczyna nas nudzić, ale nikt tego za nas nie robi. Każdy gdzieś tam głęboko w sobie tęskni już trochę za wygodnym łóżkiem, spokojnym snem we własnym domu i innymi cudami zachodniej cywilizacji. Tymczasem nadal do dyspozycji mamy niezbyt duże łóżko w Żuku (tutaj najczęściej ja i Sylwia), dwuosobowy materac z którego powoli schodzi powietrze, namiot dwusekundowy i trzy hamaki. Tym dysponujemy i w zależności od możliwości terenowych i pogody dobieramy sobie zestaw i opcje spania. Teraz znowu pada na namiot i materac dla chłopaków.

Szykujemy smaczną kolację, jak tylko możemy, staramy się żeby była ona obfita i pożywna, bo po zakończeniu jazdy mamy dopiero dość czasu na spokojne gotowanie. Na postojach podczas jazdy zawsze jednak jest ciśnienie z tyłu głowy. Posiłkujemy się skrzynką z żelaznym zapasem. Są w niej makarony, sosy, ryż i kasze kupione jeszcze w Polsce. Ratują sytuację w takich chwilach, kiedy mamy ochotę poczuć się bardziej domowo. Dzisiaj jednak mamy pewien plan zrobienia kuchni Fusion.



Jako że gotowanie jest modne, a moja książka musi przecież odnieść komercyjny sukces – nie może zabraknąć w niej przepisu na jakieś fikuśne danie. Podczas jazdy w jednym ze sklepów dokonaliśmy bardzo ważnego zakupu. Otóż Krzysztof został wysłany do rzeźnika po wielbłądzi udziec. Z zadania próbował się wywiązać jak zawsze znakomicie, więc dziarskim krokiem wszedł do jatki, przed którą wisiały rozmaite zwierzęta na hakach – różnie już poobcinane.

Planował zagadnąć sprzedawcę o wielbłądzinę, ale problemem bywa wyłuszczenie co ma się na myśli, jak się francuskiego nie zna, a nie wie się jak robi wielbłąd. Ani meee, ani beee, ani hau, ani miauu. Nie zawodzi też jak kojot. W przedszkolu nie uczyli jak robi wielbłądzik? No jak do cholery robi wielbłąd? Krzysiek spróbował się więc zgarbić w dromadera i wskazując na swoje plecy zasugerować w ten sposób o co mu chodzi. Nie pomogło. Nie umiał po prostu stać się wielbłądem ani na chwilę. Lekko ucałił więc rzeźnika za mankiet i wyciągnął delikatnie przed stoisko – pokazując palcem na jego własny sztyld i pyszniącego się tam WIELBŁĄDA. Pan się uśmiechnął, parsknął jak rasowy garbus czworonożny i urznął z wiszącego nieopodal zwierzaka stosowny kawał pięknego, czerwonego mięsiwa. Krzysiek jednak nie skończył jeszcze:

- A teraz poproszę to ZMIELONE – wypalił po polsku, ale kręcąc przytomnie młynka rękoma. Pan zrozumiał w lot i mięso wylądowało w maszynie, a po chwili w woreczku. Zapłacone, zdobyte, a teraz będzie zjedzone. Przygotowaliśmy więc wspaniałe, marokańskie spaghetti Bolognese. Sylwia utoczyła z wielbłądziny

niewielkie kulki, które po usmażeniu wydatnie poprawiły bogactwo smakowe dania. Pewnie jednak spytacie jak smakuje wielbłąd – no cóż, po prostu jak smaczne mięso.

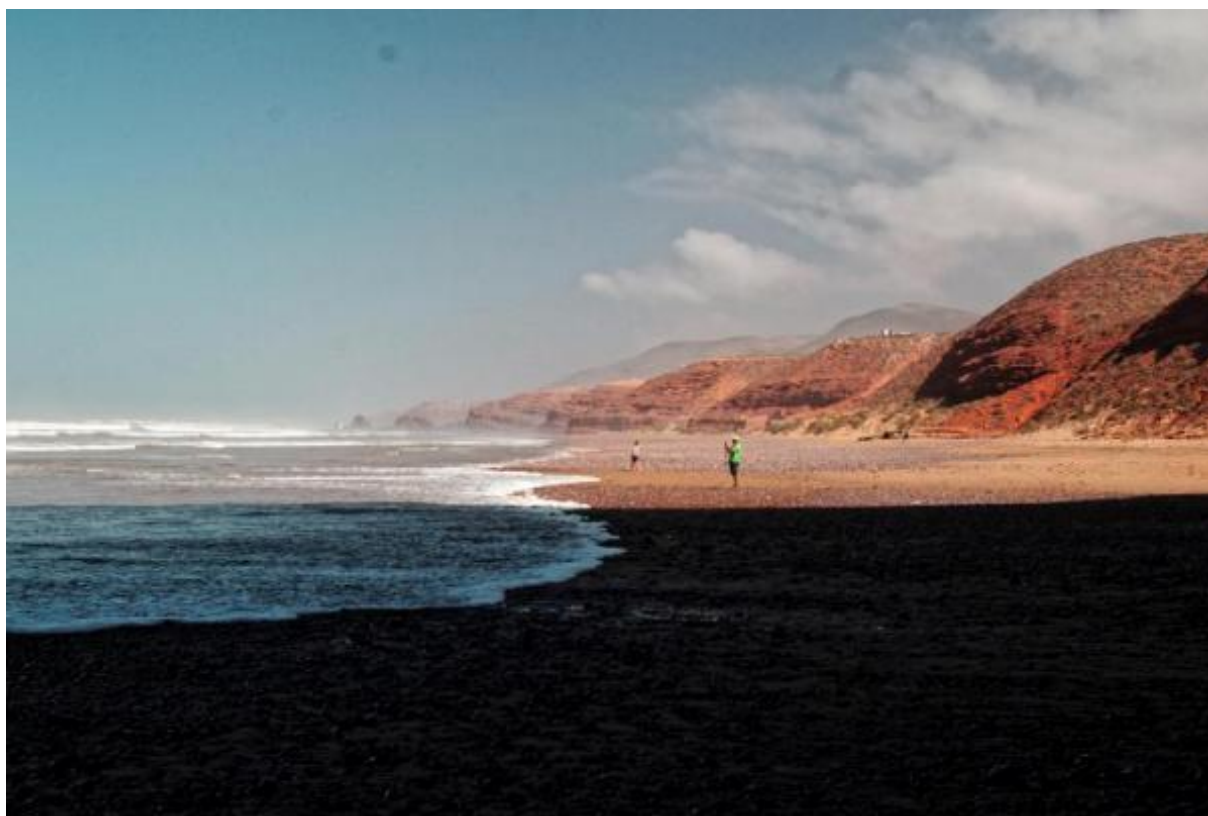
Wieczorem jeszcze chwilę imprezujemy, ustalamy strategię na jutro i idziemy spać. Przejechaliśmy około 440 kilometrów z zakładanych pięciuset.

Koordynaty noclegu: [29.157622, -10.086669](#)

12 lutego

Poranek gdzieś w Maroko.

Pobudka w świetnych nastrojach, chcemy wjechać do Sidi Ifni, obejrzeć wspomniane wcześniej formacje skalne i zwijać się w kierunku Atlasu. Planujemy przeciąć Maroko nieco w poprzek, dotrzeć pod Ouarzazat (Warzazat) i stamtąd zagłębić się w górach Atlas, odwiedzając niesamowite podobno kaniony rzeki Dades i Toudra. Oglądałem je na zdjęciach i bardzo mi się podobały. Teraz chcę zobaczyć je na żywo. Załoga najczęściej lubi oglądać to co ja, a jak nie to głosujemy. Tym razem sprzeciwów nie ma. Dystans jaki nas dzieli to jakieś 550 kilometrów, więc realnie możliwy do wykonania w jednym dniu. Z tym, że od tego dnia przestaliśmy mieć jakiegokolwiek ciśnienie na planowanie i robienie dziennie po kilkaset kilometrów.



Znajdowaliśmy się już bowiem w odległości około 4500 kilometrów od domu, z czego ostatnie trzy tysiące mieliśmy zrobić znowu metodą supermaratonu. Mieliśmy świadomość, że jak się bardzo zepniemy (gdyby zaszła taka konieczność) – Warszawę zobaczymy za 5-6 dni. To bardzo uspokajająca wiedza. Dlatego też, od dzisiejszego dnia w tytułach nie podaję już zaplanowanego dystansu i celu. Jechaliśmy na pełnym luzie, odpoczywając i ciesząc się życiem i światem i nami samymi. Stawaliśmy gdzie mieliśmy ochotę, robiliśmy głupie zdjęcia i głupie miny do nich. Chłoniliśmy krajobrazy, delektowaliśmy się spokojem.

Zwinęliśmy nasz obóz i przejechaliśmy dosłownie sześćdziesiąt kilometrów do Legziry (zaraz za Sidi Ifni). Tam na wysokim klifie postaviliśmy Żuka wśród kilku zaparkowanych kamperów. Poprosiliśmy sympatycznych Holendrów o rzut oka na naszą maszynę i poszliśmy wąską ścieżką w dół – spotkać się z oceanem. Płaska plaża, piaszczysta, ale pokryta tu i ówdzie kamieniami, ocean w czasie powolnego przyływu i niesamowite ziemno-skalne „pomosty” wychodzące z klifu w głąb oceanu.

Widoki nieprawdopodobne. Bawiliśmy się jak dzieci – kąpiel w oceanie, mimo że zimnym to jednak bardzo dla nas ważna i symboliczna. Wreszcie wprost w oceanie, a nie jak w Dakhli – w zatoce. Wielkie fale, które były o brzeg z siłą jakiej wcześniej nie czuliśmy nigdy. Fajne uczucie.

Zmęczeni nieco zabawami wodnymi, postanowiliśmy coś zjeść. Pierwotnie chcieliśmy jechać dalej, ale uznaliśmy, że zostajemy tutaj do jutra. Jest zbyt pięknie, nie wieje taki wiatr jak podczas poprzedniej nocy nad oceanem, więc chcemy się dalej nim delektować. Tym bardziej, że to nasze ostatnie spojrzenie na niego, przed wyjazdem w góry. Na plaży, kilkaset metrów dalej, znajdujemy ukryte mini miasteczko. Malownicze kamieniczki wbudowane wprost w skałę klifu, z ogródkami restauracyjnymi niemal obmywanymi falami przyływu. I jeszcze pokoje do wynajęcia. Ale mamy farta, w życiu się nie spodziewaliśmy czegoś tak fajnego i to na plaży. Takie właśnie miejsca uwielbiam odkrywać zamiast oglądać to samo co wszyscy – z cyklu „musisz zobaczyć koniecznie zanim umrzesz bo już my widzieliśmy i będziecie się cieszyć jak nie zobaczysz sam”. Siadamy w jednym z ogródków i zamawiamy jak zwykle tadżin. Ja decyduję się na owoce morza – idealnie świeże, pochodzące z lokalnych połowów – pycha.



Tak spędzamy kolejne dwie godziny. Najedzeni, ociężali, kontemplujemy ocean, skały i niebo. Zamawiamy wino które oczywiście oficjalnie nie jest dostępne, ale słyszymy odpalany silnik skutera którym umyślny udaje się wypełnić nasze życzenie. Pół godziny później dostajemy dyskretnie kilka butelek wina i trochę puszek piwa. Niestety wyboru żadnego, tak to jest, jak się żyje w kraju gdzie alkohol nie jest mile widziany z powodów religijnych. Niby w Maroko nie zakazali, ale kupić łatwo nie jest. Tyle dobrego że faktycznie tu za posiadanie nie karzą.

Wspinamy się na klif, aby przygotować obóz i spanie. Na górze czeka na nas niespodzianka. Kamper z Polski, z parą Polaków. Do tego jeszcze prawie ziomkowie – pochodzą z miejscowości obok rodzinnej naszej. No góra z górą się nie zejdzie, a człowiek z człowiekiem zawsze. Jak się okazuje jechali sobie spokojnie i jak zobaczyli Żuka to przysięgli, że nie odjadą dopóki nie zobaczą kto jest na tyle szalony żeby się takim bolidem wypuścić do Maroko. A jak jeszcze zobaczyli nasze naklejki i zrozumieli gdzie byliśmy – czekali naprawdę dzielnie. Szybko przypadliśmy sobie do gustu, więc zaraz zrobiliśmy imprezę i trwała ona dłuuuugo w noc. Polacy lubią się spotykać daleko od domu. Wymienialiśmy się

doświadczeniami, informacjami, opowiadaliśmy o sobie,
słuchaliśmy ich opowieści. To strasznie fajne i miłe.

Koordynaty noclegu: [29.443617, -10.116509](#)

13 lutego

Wybrzeże oceanu w Maroko

Po wieczornych ekscesach wstajemy oczywiście z małym opóźnieniem. Seria fotek pożegnalnych, szybko sprawdzam Żuka czy wszystko w nim ok i żegnamy się z załogą kamperka. Oni jeszcze zostają w Maroko i mają plan powoli przemieszczać się przez góry – podobnie jak my. Odpalamy wóz, wytaczamy się na drogę i kontynuujemy naszą podróż w kierunku Ouarzazate. Chcielibyśmy dzisiaj do niego dojechać i jutro zaliczyć pierwszy planowany wawóz. Jednak jak zwykle życie płata niespodzianki.

Po drodze wjeżdżamy na płaskowyż, na wysokości około 2000 metrów i jedziemy nim dobre sto kilometrów. Niesamowite wrażenie – powietrze bardzo przejrzyste, słońce wali w ziemię bez żadnego skrzępowania, wydaje się, że na zewnątrz ciepłutko i milutko, a w rzeczywistości wiatr wieje straszliwy i jest dość zimno. Maksymalna temperatura w okolicy 8-10 stopni, obniżana odczuwalnie wiatrem.

W pewnym momencie zauważamy po lewej stronie, dobre dwa kilometry od drogi, małą, białą kropeczkę. Jakiś dostawczak stoi pośrodku niczego. Ciekawi nas jak tam wjechał, a najprościej sprawdzić pchając się samodzielnie w to samo miejsce. Zjeżdżam z asfaltu na świetny szuter i jadę w kierunku białej kropki. Dojazd w pobliżu auta staje się co raz trudniejszy, ale Żuk dzielnie drapie się pod górę i nawet nie muszę jedyńki wbijać. Biała kropka okazuje się fajnym Iveco Daily 4x4 przebudowanym podobnie jak nasza maszyna - na wyprawówkę. Niemieckie rejestracje, mała reklama

na boku i nikogo w pobliżu. Pewnie zwiedzają jaskinie pasterzy, bo jak się okazało – cały szczyt góry jest wydrążony jak ser szwajcarski. A obok stoi drugi, identycznie zagospodarowany. W środku nikogo obecnego. Tak oto przypadkiem zupełnym odkryliśmy całkiem ciekawe miejsce. Dla ewentualnych naśladowców – koordynaty GPS - 30.474059, -7.624825. Zrobiliśmy trochę zdjęć, rozprostowaliśmy nieco kości i ruszyliśmy dalej – Ouarzazate czekało na nas.



Nie dane nam było jednak dotrzeć do zaplanowanego miasta. Ouarzazate będzie w sumie przez 3 dni naszym nieosiągalnym celem, mimo relatywnie niedużej odległości. Nie stanowi to dla nas problemu – w końcu jesteśmy na wakacjach i chłoniemy jak się tylko da, a to wymaga poświęcenia czasu na kolekcjonowanie doznań. Dlatego też zatrzymujemy się w pierwszym handlowym „miasteczku” do jakiego docieramy. Kilkanaście fajnych sklepików, wypełnionych rozmaitym rękodziełem. Ja wypalam się w fotografowaniu detali, a Krzysiek z Tomkiem rzucają się w wir zakupów. Sylwia z kolei naocznie przekonuje się, że danie czegoś

jednemu dziecku ściaga ich całą chmarę. Nikt z nas nie wie jak one to robią bez komórek i głośnych wrzasków. Po prostu po dosłownie minucie od wręczenia jakiegokolwiek prezenciku zaczyna się niezwykle, magnetyczne oddziaływanie i gawieź zbiega się zewsząd. Niestety jak już raz przyjdą, to nie odejdą.



Wiedzieliśmy przed wyjazdem że wszelkie dary należy zawsze wręczyć najstarszemu, lub największemu. Takiemu co to jest szefem. Robi się pakiet, daje mu i on rozdaje reszcie wedle własnego uważania. Bo tylko to gwarantuje że nikt nie ucierpi. Sprawiedliwy podział dóbr wedle prawideł białego człowieka nie ma tu żadnego zastosowania. Wielokrotnie słyszeliśmy o przypadkach kiedy ludzie nie rozumieją powyższej zasady i próbują po swojemu ulepszyć świat. Raz zresztą widzieliśmy to na własne oczy. Na którejś ze stacji benzynowych załoga Attention Dangel chciała dać grupie chłopaków futbolówkę. No i jak to bywa – dali ją temu najbardziej uroczemu, czyli jakiemuś słabeuszowi i popychadle grupowemu, bo wzbudzał największą litość. I to jest właśnie największy błąd zwykłego turysty. W tamtym świecie danie komuś czegoś do ręki –

to jest obdarowanie go. Oni nie zrozumieli że piłka jest dla nich wszystkich do grania, a dostał ją ten melepeta, bo podobnie jak sześciotygodniowy szczeniaczek jamnika milutko wyglądał. W mniemaniu całej grupy - ona była dla niego i to on ją na wyłączność dostał. Jest od tej chwili jej właścicielem i decyduje kto będzie grał. A świat prostych ludzi też jest prosty i bezwzględny – tam odbieranie czegoś siłą jest po prostu normą. I tak oto obdarowany nieszczęśnik nie dość że piłki pięć sekund później nie miał, to wzbogacił się o parę solidnych kopów. Dobrze że jeszcze mleczaków nie stracił w promocji. Taka to niedźwiedzia przysługa była.

Sylwia wiedziała o tym, ale niestety popełniła podobny błąd. Przygotowała dla każdego identyczny zestaw zeszytu i długopisu i próbowała sama rozdać grupie. Rzucili się jak sępy, wrywali sobie nawzajem, jeden cwaniaczek złapał dwa zestawy i pobiegł przed siebie. Nie umiem tego do dziś jakoś jednoznacznie ocenić. Mówię o zachowaniu tych dzieci. Nawet zresztą nie analizuję jakoś za bardzo. Była to tylko dla nas kolejna nauczka że zasada zrobienia pakietu i dania najsilniejszemu lub najstarszemu naprawdę ma sens. Przed nim czują respekt i dostaną tyle ile im się należy w jego mniemaniu. Trudno jeśli w naszym odczuciu nie zostanie to rozdzielone sprawiedliwie – tutaj tak po prostu to wygląda. Nietutejszy człowiek nie powinien próbować tej zasady zmieniać. My już zapamiętaliśmy i w żadnej innej podróży w żadne miejsce – nie popełnimy błędu dania komukolwiek czegoś indywidualnie, na oczach innych. O nie...

Tymczasem tutaj zaczyna się zbiegowisko wyższego poziomu. Dzieci są co raz bardziej natarczywe, tłoczą się, przekrzykują, zaczyna się pooszarpywanie za ubranie, a tego nie znoszę. Chłopaki na szczęście kończą już zakupy, więc ładujemy się sprawnie do Żuka i ruszamy jak najdalej stąd.

Znowu niezbyt śpiesznie przemieszczamy się świetną, asfaltową drogą. Maroko pokryte jest idealnie równymi drogami, fakt, że niezbyt szerokimi, ale dziura w jezdni to naprawdę rzadkość. Nie ma też kolein – nigdzie. Inna konstrukcja drogi, inna mieszanka asfaltowa i zupełnie odmienne od naszych warunki

klimatyczne. Tylko przed wjazdami na mosty i wiadukty trzeba zwalniać. Kolejne kilometry mijają powoli, po takim dystansie nauczyliśmy już radzić sobie z nudą podróży. Czasem rozmawiamy, czasem każdy zatapia się w swoich myślach, czasem wspólnie się wygłupiamy. Słuchamy głośno muzyki, wyjąc wniebogłosy ulubione kawałki. Kto ma ochotę to śpi i regeneruje siły z tyłu. Leżanka nadal sprawdza się doskonale, jej jedyną wadą jest utrudnione wsiadanie i wysiadanie, no ale nie można mieć wszystkiego.

Słońce powoli przymierza się do zniknięcia, mityczne Ouarzazate daleko jeszcze przed nami, decydujemy się więc poszukać campingu z prysznicem, lub niedrogiego hoteliku. Potrzebujemy po prostu kąpieli i odświeżenia. Od dwóch tygodni nie korzystaliśmy z prysznica w jakimkolwiek budynku – tylko nasz dachowy prysznic ratował sytuację, a nie zawsze możemy z niego skorzystać (kombinacja temperatury powietrza, siły wiatru, ilości wody i naszego zmęczenia). Szybko wybieramy jeden z drogowskazów na okoliczną kasbę, czyli właśnie lokalny hotel.

Obiekt lata świetności miał już za sobą i to dobre 20 lat temu – bardzo wyraźnie sygnalizował to swoim wyglądem. Wyschnięty basen, odpadająca tu i ówdzie farba – szalu nie ma. No ale w środku zdecydowanie czysto i fajnie. Płacimy w sumie 35 euro za całą czwórkę (dwa pokoje i śniadanie), cena niewygórowana. Spokojnie też sami tworzymy kolację i szykujemy się do spania.

Koordynaty noclegu: [30.551137, -7.968029](#)

14 lutego

Maroko, gdzieś w górach Atlas

Pobudka około 7:00, wzywa nas przecież Ouarzazate – oddalone od nas raptem o 180 kilometrów. No dziś to na pewno tam dojedziemy. Na bank, to tak blisko. Ano daleko nie jest, ale jeszcze nie wiemy co przecież nas dziś czeka. Jemy śniadanie w hotelu, popijamy lokalną, bardzo słodką, parzoną w specjalnym dzbanku, herbatą. Za każdym razem mam ubaw jak Sylwia i Tomek próbują gdzieś dostać herbatę bez cukru. Tutaj to po prostu niezrozumiałe kompletnie żądanie, bo wszyscy piją z cukrem.

Prawie pękam ze śmiechu jak pod nieobecność naszego mistrza ceremonii nalewają sobie jeszcze gorzki napar do szklaneczek. Marzą żeby się go napić, ale jest wrzący. Czekają aż ostygnie i będą mogli wreszcie napić się całkiem gorzkiej herbaty. Niestety Pan pojawia się po chwili i zanim zdążyli choćby jęknąć – łapie ich szklaneczki, bardzo sprawnym i elegancko płynnym ruchem wlewa ich zawartość z powrotem do czajniczka, pakuje tam wielką kulę cukru i rozpoczyna misterium nalewania i przelewania herbaty do szklaneczek, aby wydobyć pełnię zapachu i grubą piankę. Rozbawia mnie do łez – już prawie mieli w ręku wymarzoną herbatę bez cukru i znowu się nie udało.

Zbliżając się do Atlasu sprawdzamy w internecie jaka jest najwyższa przełęcz w Maroko i gdzie się znajduje. Okazuje się, że będziemy dosłownie obok niej – w drodze do Ouarzazate wbijemy na trasę N9, która prowadzi do naszego celu. Ale skręcając w przeciwnym kierunku – to po ok. 50 kilometrach osiągniemy przełęcz. Jako, że nie mamy wcale w planach wizyty w Marrakeszu – ta przełęcz by nas ominęła. Decydujemy się więc na nią wjechać i zjechać tą samą drogą. Nadłożymy w ten sposób ok. 100

kilometrów, ale zdobędziemy przełęcz i dojedziemy nieco później do Ouarzazate. Pozornie to nie najmądrzejsze rozwiązanie, ale jak się później okazało – warto było podwójnie.



Po zdobyciu ledwie pół roku wcześniej, przełęcz Stelvio we włoskich Alpach – ta wydaje się dziecinną igraszką. Nic wielkiego, nic potężnego, marne 2260 metrów nad poziomem morza. Marne podwójnie – bo tzw. „atak szczytowy” przeprowadza się z poziomu ponad 1300 metrów. Afryka jest kontynentem wyżynnym, średnia wysokość nad poziomem morza to 900 metrów. Dlatego też pokonanie przewyższenia od 1300 do 2260 metrów nie uważam za żaden wyczyn. Droga też bardzo dobra, bez ostrych serpentyn i wąskich zakrętów. Słowem nuda, ale liczy się, że zdobyte.

Po wjechaniu na przełęcz, zobaczyliśmy stragany (widoczne na fotce), nawet tutaj na szczycie takiej atrakcji turystycznej znajdują się „mini krupówki”. Niestety dla właścicieli sklepików – totalnie zero klientów. Po prostu brak. Rozejrzeliśmy się przez dwie minuty, zauważyliśmy, że ze sklepików powoli zaczynają wypelzać

sprzedawcy, gotowi rzucić się na nas i wcisnąć nam cały swój towar. Czułem niesamowity niedosyt wysokości i szukałem jakiejś możliwości wjechania wyżej. Dostrzegłem przekaźnik sieci komórkowej w niedalekiej odległości, wyżej od nas o dobre 300 metrów i zarządziłem natychmiastową ewakuację.

Podjazd do przekaźnika wreszcie dał radość. Szuter, wąski, trudny, osypujący się żwirek, Żuk z zapiętą jedynką powoli pihuje pod górę. Na całe szczęście Żuk to dostawczak i ma bardzo mocną jedynkę – prawie jak reduktor w terenówce. Stworzona do ruszania pod górę z pełnym ładunkiem i tutaj pokazuje do czego ją zaprojektowano. Powolutku, metr za metrem, wspinaliśmy się pod górę. Sytuację dodatkowo komplikował bardzo silny wiatr i momentami bałem się dalszej jazdy, ale coś pchało mnie w górę. Samego przekaźnika nie udało nam się zdobyć, z powodu paskudnej tablicy z zakazem wjazdu, kiedy już byliśmy tylko 100 metrów od niego. No, ale wjechaliśmy na ten sam poziom wysokości. I popatrzyłem tęsknie na odgałęziającą się nitkę drogi która bez zakazu prowadziła jeszcze wyżej. Czułem że mam wielką ochotę nią pojechać, wbić się kolejnych 300-500 metrów wyżej. Czyn szalony, poważylbym się, ale gdybym jednak miał reduktor a nie tylko silną jedynkę. Obawiałem się bowiem, że utknę, a cofanie w takich warunkach to nie jest najprostsza sprawa. Trzeba wiedzieć kiedy odpuścić.

Zrobiliśmy sobie zatem kilka fotek, zmierzaliśmy wysokość GPS (2550 metrów) i wyganiani przez silny i zimny wiatr zjechaliśmy znowu do punktu ze straganami. Tym razem pozwoliliśmy się zaatakować i po dwóch godzinach targów dokonaliśmy całej masy „zakupów”. Dlaczego cudzysłów? Bo po raz pierwszy w życiu uprawialiśmy tzw. barter – czyli wymianę towarową bez udziału pieniędzy. Ludzie żyjący na takiej wysokości, gdzie w okolicy nie ma żadnego sklepu – nie bardzo potrzebują tylko gotówki. Paczki makaronu, ryżu, nasze ubrania – to doskonała waluta wymienna.

Zaspokoiliśmy wszelkie potrzeby prezentowe i mogliśmy wreszcie udać się do Ouarzazate. Zjazd z przełęczy to była

przyjemność – Żuk po prostu turlał się w dół po świetnej drodze, my cieszyliśmy się życiem i podróżą. Było super, aż do momentu kiedy zatrzymała nas marokańska drogówka. Jako że to ja prowadziłem – na mnie padł obowiązek rozmowy z policjantem. Poszło oczywiście o prędkość – a że z górki było, to trzymałem Żuka w okolicy 85 km/h, tymczasem na całkowicie pustej, minimalnie tylko nachylonej drodze, ktoś postawił ograniczenie do 50-ciu. Oczywiście je zignorowałem, zwalniać zacząłem dopiero kawałek dalej, kiedy to znak był powtórzony przy budynkach (tam właśnie stała drogówka). Złapali nas na 78/50 co gwarantowało słony mandat.



Próba wyłgania się, że to nie nasz pomiar – nie wchodziła w grę. Policjant miał w rękę laserowy radar, z pięciocalowym, kolorowym ekranem a na nim Żuk jak żywy, czas pomiaru, czas od pomiaru, prędkość. Zero dyskusji...

Zagrałem metodą mauretańską, czyli ja nic nie rozumiem, umiem tylko po polsku. Z uśmiechem zacząłem tłumaczyć policjantowi, że jestem oczywiście niewinny, bo ten pierwszy znak to przecież zupełnie bez sensu i że on to na pewno rozumie.

Policjant zapytał czy znam Lewandowskiego (naszą narodowość poznał już z dokumentów które chwilę wcześniej dostał do ręki), potwierdziłem żarliwie, zostaliśmy więc poproszeni o zwolnienie nieco, życzone nam szerokiej drogi i oddano wszystkie papiery. Bez płacenia ani grosza.

Już przed wyjazdem do Maroko wiedziałem, że tutejsza policja bardzo chętnie poluje radarowo i to nawet widzieliśmy sami, ale nam mandaty nie groziły z racji prędkości maszyny. Dopiero w tym miejscu zaliczyliśmy wpadkę. Na forach internetowych znalazłem informację, że król zarządził, aby policja zbytnio się obcokrajowców nie czepiała (o ile nie przesadzają ewidentnie) i zapewne stąd takie potraktowanie. Płakać nie będziemy, kilkadziesiąt euro w kieszeni.

Nie przepadam za piłką nożną, ledwo odróżniam ją od ręcznej i siatkówki. Nie znam żadnych nazwisk polskich piłkarzy (obcych zresztą też nie). Nie wiem też co to „spalony” i dobrze mi z tym. Zafascynowało mnie jednak jak często pytani jesteśmy o Lewandowskiego – jaką jest on ikoną polskiego sportu i wręcz ambasadorem polskości. Zajrzałem więc do Wikipedii i okazało się, że nie trzeba być starym obalaczem komunizmu, śpiącym na styropianie lub skończyć seminarium, przejść całą kościelną karierę i zostać papieżem, ani mieć wielkiego bagażu doświadczeń. Wystarczy umiejętnie „haratać w gałę” i jest się rozpoznawalnym nawet na takich zadupiach w Afryce, i to nie mając nawet trzydziestu lat. Niesamowite...

Do Ouarzazate jak zwykle nie dojechaliśmy. Trzeci dzień tam jedziemy i słabo nam wychodzi. Ciągłe jakieś dziwne przypadki i wypadki losowe. Za to tuż przed samym miastem znaleźliśmy świetny, niedrogi i dobrze wyposażony kemping, prowadzony zdaje się przez Europejkę. Z rozkoszą się na nim rozlokowaliśmy i odpoczęliśmy przed dniem kolejnym.

Koordynaty noclegu: [30.975231, -7.097638](#)

Camping L'Escale de Ouarzazate

15 lutego

Maroko, okolice Ouarzazate (Warzazat)

Spieszyć się nie ma gdzie. To w końcu nasze wakacje i nie szkodzi, że w lutym. Ciepło nie jest, znajdujemy się nadal dość wysoko, dobre 1300 metrów nad poziomem morza. Podobnie jak wczoraj słońce bardzo mocne, powietrze klarowne. Oglądając teraz zdjęcia ciągle mam wrażenie, że było wówczas także bardzo ciepło – tak są ostre i wyraźne. Rzeczywistość jednak była odmienna, wyraźnie zimna. Praktycznie codziennie rano używamy znowu naszych sprytnych kurtek puchowych, zakupionych właśnie na ten wyjazd. W Mauretanii i Mali nie były raczej potrzebne w dzień, a tutaj stają się koniecznością. Niedrogie, a bardzo dobrze izolują od przenikliwego zimna. Dodatkowo dają się upchnąć do niewielkiego woreczka, co jest bardzo poważną zaletą przy naszym ograniczonym miejscu w aucie. Z Europy ruszaliśmy w styczniu (wrócimy na koniec lutego), była przecież regularna zima – gdybyśmy mieli wieść ciężkie kurtki zimowe – to nie byłoby najwygodniejsze rozwiązanie. Bardzo doceniamy nowoczesną technologię.

Wykorzystaliśmy nasz pobyt na kempingu do umycia się pod prysznicem, bo niestety nasz dachowy już nie daje rady – słońce po prostu nie grzeje, a mycie się w zimnej wodzie, przy niskiej temperaturze i silnym wietrze zdecydowanie nas nie pociąga. Powoli zwinęliśmy nasz obóz i ruszyliśmy do drogi R704. Przebiega ona kanionem wyrzeźbionym przez rzekę Dades. Jest niezwykle malownicza, kręta, zapewnia świetne widoki. Z tym, że jest dość długa – 125 kilometrów, które pokonuje się z prędkością około 40

km/h. Podróż zajmuje więc kilka godzin. Jeszcze nie wiemy, że ten dzień będzie jednym z najdłuższych dni z całej naszej wyprawy...



Zaplanowałem, że przejedziemy drogą R704, do skrzyżowania z R703, na nią skrećimy i taką dużą pętlą (odcinek od skrzyżowania z R703 to kolejne 137 kilometrów), przez wąwóz rzeki Toudra wrócimy w okolice Ouarzazate. A jak wszystko super pójdzie to może nawet spędzimy noc na tym samym, fajnym campingu. Na wszelki jednak wypadek spakowaliśmy wszystko do auta i wylogowaliśmy się z noclegu regulując należność.

Jakieś drobne zakupy, rzut oka na Ouarzazate – wreszcie zdobyte. Miasto całkiem ładne, malownicze i jak się po chwili okazało – to marokańska Łódź, czyli lokalne Hollywood. Na każdym rondzie znajduje się instalacja artystyczna, nawiązująca do filmu. Czasem to rolka taśmy, czasem kamera, każde rondo inne, a jest ich sporo. Całość robi dobre wrażenie, jest to harmonijna informacja dla takich turystów jak my. W piekarni za dosłownie 10 złotych kupujemy mnóstwo świeżego i pysznego chleba i rozmaitych ciastek. Jak zwykle pożeramy go bez litości w towarzystwie Nutelli. W planach mamy później klasyczne śniadanie

w terenie, ale czymś musimy zadowolić się teraz. Mamy taką praktykę, że często kanapki z Nutellą szykujemy nie przerywając jazdy. Byle ten genialny chlebek był w aucie. Ma on jednak jedną, paskudną wadę – następnego dnia traci dobre 80% smaku niestety. Trzeba go kupować jak najświeższy i ciągle uzupełniać zapasy.



Podjeżdżamy pod wytwórnię filmową, bardzo rozbawia nas jej stylizacja i koniecznie musimy mieć fotkę Żuka na tle tego kuriozum. Gigantyczne egipskie figury pasują tu jak pięść do nosa, ale to właśnie jest zabawne. Robimy więc całą serię głupich fotek, znakomicie się przy tym bawiąc. Często dopada nas tak zwana głupawka i wtedy bawi nas dosłownie cokolwiek.

Nareszcie wszystkie sprawy zaopatrzeniowe i rozrywkowe są już za nami. Żuk zatankowany po korki zbiorników, powietrze w kołach jest, napoje dla załogi też – można więc ruszać do pierwszego wąwozu. Słońce idealne, zdjęcia wychodzą ostre – jest zupełnie jak wczoraj. Czyli przy okazji również nadal jest zimno.

Po dwóch mniej więcej godzinach docieramy do skrzyżowania z R704 i rozpoczynamy podjazd w miejscowości Boumalne Dades.

Droga właściwie cały czas się wspina, z poziomu ok. 1200 metrów na którym leży Ouarzazat wjeżdżamy co raz wyżej. Widoki niesamowite, konstrukcja drogi, momentami przyklejonej do skały – zapiera dech w piersiach.

Spotykamy parkę rowerzystów. On z Nowej Zelandii, dwa lata w drodze, ona z Londynu – rok pedałuje razem z nim. Na oko sądząc są po pięćdziesiątce. Podziwiamy ich, że tak uparcie cisną pod górę, w wiejącym, przenikliwie zimnym wietrze. Śmieją się, są przyzwyczajeni. Sporo sam jeździłem na rowerze i wiem jaką trzeba mieć kondycję żeby podjąć się takiego wyzwania. Gratulujemy im wytrwałości, wymieniamy się ważnymi w podróży informacjami i ruszamy dalej.



Turlamy się godzina za godziną, nawigacja podaje dystans do skrzyżowania z R703, nasza prędkość oscyluje wokół 40 km/h, przez co niestety wszystko dzieje się bardzo powoli. Do tego zaczyna nawalać pogoda. Widzimy śnieg leżący już ciut wyżej na szczytach okolicznych gór i powoli zaczyna też sypać na naszej wysokości.

Słońce znika za chmurami. Z klarownej, pięknej pogody nie pozostało nic. Jesteśmy na płaskowyżu, dobre 2200 metrów nad poziomem morza, to nic dziwnego, że pogoda zmienna – w końcu to przecież góry.



Pełzniemy uparcie nadal, mijamy kilka wiosek, przeprawiamy się przez chybrotliwe mostki. Robi się znacznie ciekawiej i bardziej wymagająco. Warunki drogowe i pogodowe co raz gorsze, ale do celu już tylko 28 kilometrów. Asfalt się kończy, śnieg sypie co raz mocniej, jedziemy dalej przed siebie. Dwadzieścia pięć kilometrów, dwadzieścia trzy. Wspinamy się, wysokościomierz pokazuje ponad 2400 metrów. Chyba zaraz pobijemy rekord z wczoraj. Droga zasypana śniegiem na wysokość już dobrych piętnastu centymetrów. Widzę jednak, że ten śnieg jest całkiem świeży, a są w nim odcisnięte ślady kół. Dwadzieścia jeden. Ktoś jechał tędy, niedawno temu, więc powinno nam się udać.

Tak właściwie to jest już bardzo ekstremalnie. Na jedyńce, pod górę, po szutrze, serpentynie, z boku przepaść. Trawersujemy zbocze całkiem solidnej góry – dokładnie tak jak prowadziła nas droga – przepaść mieliśmy raz z lewej, a raz z prawej. Każda kolejna agrafka na końcu prostej przyspieszała bicie naszych serc. Zmieszczenie się Żukiem w ciasnym zakręciu na takiej górze, w śniegu, to nie jest prosta sprawa. Było znacznie trudniej niż pół roku wcześniej na włoskim Stelvio przy świetnej pogodzie i na asfalcie. Krzysiek wolał nie patrzeć, leżąc spokojnie z tyłu auta i czekał aż złe chwile miną same. Tomek za to miał ubaw po pachy i z bananem na twarzy siedział z przodu i delektował się szczątkowym widokiem (śnieg pracowicie ograniczał widoczność do niezbędnego minimum). Sylwia, jak zwykle pełna zaufania siedziała sobie spokojnie z tyłu i wyglądała zza zasłonki na drogę.

No to jedziemy dalej. Dwadzieścia kilometrów i wchodzę w zakręt obiegający wierzchołek góry. Z lewej strony mam ośnieżone zbocze, a z prawej przepaść bez żadnej barierki, czy choćby słupków zabezpieczających. Jeszcze nigdy po czymś takim nie jechałem. Trzymam mocno kierownicę, delikatnie operuję gazem, kontroluję sytuację najlepiej jak umiem. Objechanie wierzchołka trwa dłuższą chwilę i nagle zakręt się kończy i widzimy jak z naprzeciwka powoli w śniegu brnie w miarę nowa Dacia. Światła zapalone, wyraźnie widzimy z jakim wysiłkiem przebija się do nas.

Razem z Tomkiem cieszymy się z tego widoku – skoro jedzie, to pewnie od drogi R703, więc jest przejazd, dobra nasza, warto było, nie będziemy musieli się cofać. Tego nienawidzimy a dystans do cofki to ponad 100 kilometrów. Dacia toczy się w naszym kierunku, ustawiam Żuka tak, żeby mogła nas minąć nie spadając w przepaść, której nawet dobrze nie widać, bo ciągle sypie śnieg. Mamy jednak świadomość, że ona tam jest i czeka na najmniejszy błąd. Jest wąsko.

Dacia dojeżdża do nas wreszcie, staje, otwiera się szyba i widzimy czwórkę młodych Anglików, którzy mieli dokładnie ten sam pomysł co my. Słyszymy od nich:

- The road buried, passage impossible⁵³

Teraz wszystko staje się jasne – to ich ślady widzieliśmy w śniegu. Może dosłownie pół godziny przed nami próbowali pokonać tę trasę. Z rozmowy dowiadujemy się, że jeszcze kilka kilometrów da się przejechać, ale dalej koniec definitywny. Chyba tylko ratrak dałby radę. Dziękujemy za informacje i zaczynam szykować się do zawrócenia w tym miejscu. To najszerszy fragment „drogi” po którym powiedzmy w ciągu ostatniego kilometra jechaliśmy i tu muszę zawrócić, bo cofanie jest bez sensu w takich warunkach. Ostrożnie manewrując, na chyba sześć razy, udaje mi się odwrócić auto. Rozpoczynamy zjazd po własnych śladach.



Tak, to jest fotka zrobiona w Afryce, w górach Atlas, już po częściowym zjechaniu z przełęczy, dlatego śniegu mniej.

Śnieg nie zamierza przestać sypać, a my ciągle mamy wrażenie, że jak zjedziemy z tych ponad 2000 metrów niżej, to wróci słońce które było rano takie piękne, że to tylko problem naszej wysokości. Niestety, kiedy mijamy kolejne słupki kilometrowe i

⁵³ Droga jest zasypana, przejazd niemożliwy

zjeżdżamy niżej i niżej – pogoda się nie zmienia. Wreszcie pojawia się internet i możemy sprawdzić prognozę. Okazuje się, że właśnie dzisiaj pogoda się załamała. Miejsce w którym jesteśmy to jedyny obszar w całym Maroku gdzie aktualnie jest tak zła pogoda. Rzut oka w prognozę na dzień następny dużo bardziej psuje nam humor. Całe Maroko północne ma tak wyglądać. No to nie jest fajnie.

Tak oto zupełnie niechcący i przypadkiem przeżyliśmy w Afryce śnieżycę. Tak, to brzmi dziwnie, ale ten fakt miał miejsce. Śnieżycą całkiem solidną, do tego te przepaście, szutry i wiatry. Same atrakcje i emocje. Zresztą była to pierwsza śnieżycą jaką w ogóle zaliczyliśmy od kilku lat. Uczucie arcyciekawe i ta satysfakcja kiedy to można podczas pogawędki zagać – „A przeżyłeś kiedyś śnieżycę w Afryce?”. Przecież każdemu „Afryka równa się upał”, a jeśli już jakiś afrykański śnieg istnieje to kojarzy się wyłącznie z Kilimandżaro, a ta góra jest duuuużo dalej na południe.

Zbliża się wieczór, słońce już się chowa, kiedy docieramy do Ouarzazate. Jest zimno, bardzo zimno. Nasze humory zdecydowanie zostały zepsute. Co prawda śnieg został w górach, tutaj go już nie ma, ale jest już ciemno i znacznie bardziej zimno. Z tego powodu nie czujemy się za bardzo szczęśliwi. Żuk niespecjalnie lubi jak jest zimno – muszę znowu tekturą przesłonić chłodnicę, na szczęście mam zapas odpowiednich kartonów. Auto stworzone jest przeze mnie na zdecydowanie bardziej tropikalny klimat. Powoli też daje o sobie znać zmęczenie – w końcu to już ponad miesiąc w aucie. Śpimy gdzie i jak popadnie, nie mamy prywatności, żyjemy w grupie, ciągle się przemieszczamy. Czujemy wyraźną potrzebę odpoczynku. Zastanawiamy się co zrobić i postanawiamy, że zwijamy się z Maroko. Wystarczy nam wrażeń tutaj, odpocznijemy sobie w ciepłej Hiszpanii. Wymyślamy, że ruszamy do Tangeru na prom. Blisko nie jest – to dystans ok. 800 kilometrów, ale mamy zamiar wykonać go jednym skokiem. W aucie jest już ciepło, kto chce to śpi, więc ruszamy.

Dojeżdżamy do skrzyżowania z drogą N10, to nią przyjechaliśmy z Sidi Ifni. Chcemy jechać N9, przez najwyższą przełęcz (tą którą zdobywaliśmy wczoraj) do Marrakeszu i potem

dalej, na Rabat i Tanger. I pojawia się problem, droga N9 jest od tego właśnie miejsca zamknięta. Policja kieruje ruch na objazd. Nad przełęczą jest dokładnie ta sama pogoda, którą dopiero co opuściliśmy w wąwozie rzeki Dades. Policjant mówi, że jutro od 10:00 otworzą drogę. No tak, ale dzisiaj jest dopiero 19:00, to co – mamy stać tu i czekać? Jak ten cieć przy hałdzie żwiru? A jeśli nie otworzą? A może jednak jechać dookoła?

Sprawdzamy więc objazd proponowany przez policję i miny nam rzedną. W Polsce człowiek przyzwyczajony jest, że objazd to może mieć góra 20 kilometrów. Fiu, przez wioski i objechane. A my jesteśmy w miejscu gdzie zamkniętą drogą do pokonania mielibyśmy 180 km, a objazd ma, uwaga – sześćset kilometrów!!! Musimy pojechać do Agadiru i dopiero z niego autostradą do Marrakeszu. Przecieramy oczy ze zdumienia, ale to są góry na wielkim kontynencie, w wielkim, ale słabo zaludnionym kraju. Nie ma skrótu przez miasteczko, czy innej opcji przemknięcia przez lasy. Po prostu znowu zderzamy się z czymś czego do tej pory nie byliśmy sobie w stanie wyobrazić. Tutaj każdy skrawek ziemi nie należy do kogoś i nie jest od razu zagospodarowany. Tu są bezkresne, zupełnie puste przestrzenie. Można spokojnie, jak w amerykańskim filmie, zakopać sobie jakieś zwłoki na pustkowiu i nikt, nigdy ich nie znajdzie. W Polsce to zaraz sensacja jest jak tylko ktoś jakieś kości gdzieś wygrzebie. Prokurator, dochodzenie i takie tam... A tu spokój i luzik. Bezkres to jest dobre słowo, ale bez skali porównawczej jednak puste. My już teraz słysząc słowo bezkres – wiemy jak on naprawdę wygląda. Kurwa, sześćset kilometrów? Naprawdę?

Decyzja prosta – ruszamy tym nieszczęsnym objazdem. Czekać nie ma co, zanim otworzą drogę to już pewnie dotrzemy do Rabatu. Poza tym nawet jak ją otworzą – to nadal mamy prawie dwieście kilometrów do samego Marrakeszu. No i wspomagani prognozą pogody – wcale nie mamy pewności że faktycznie jutro rano będzie ona przejezdna. Dziękujemy policjantom za wskazówki, oddaję kierownicę Krzyśkowi i ruszamy w drogę. Nocna jazda,

pustą marokańską drogą, włączony LEDbar, równo pracujący silnik. Nic więcej. Nic do opisania. Trzeba walczyć, żeby nie zasnąć.

No i przy okazji – opłaciło się wczoraj nadłożyć drogi i wbić na najwyższą przejezdną marokańską przełęcz. Dziś się to nam nie udało z powodu pogody, a nawet jakby była dobra – z racji późnej pory pewnie nie pohandlowalibyśmy tak skutecznie na szczycie. Całą tę historię przypominam sobie w domu kiedy Sylwia stawia na stole jedzenie, przyrządzone w kupionym właśnie na tej przełęczy oryginalnym, glinianym tadżinie ;)

Koordynaty noclegu – brak. Noc w jadącym aucie.

16 lutego

Gdzieś w Maroko, wewnątrz Żuka.

Ranek zastaje nas nadal w drodze. Minęliśmy Agadir i od tego momentu możemy wjechać na autostradę, z czego korzystamy, bo tak po prostu szybciej. Chcemy odrobić stratę czasu spowodowaną wczorajszym objazdem. Zależy nam na jak najszybszym dotarciu do Tangeru. Marokańskie autostrady są bardzo równe, dobrze zaprojektowane i wykonane. Jedzie się jak po stole, stacje paliw i punkty obsługi pasażera są rzadziej niż w Polsce czy Niemczech, ale nie można narzekać, na ich jakość i wyposażenie. Zatrzymujemy się na jednym z nich i korzystamy z dobrodziejstwa łazienki przy meczecie. Zrobiliśmy też śniadanie z nieśmiertelną jajecznicą na boczku. Wtedy też odkryliśmy drobny problem – jesteśmy na płatnej autostradzie, jedziemy dużym, na pewno droższym niż osobowe autem, mamy tylko 80 tiurlików i nie wiemy czy na zjeździe da się zapłacić kartą. Internet twierdzi, że nie, ale nie raz się mylił. W końcu nowoczesność pojawia się znienacka, nawet w najdalszych krainach.

Ruszamy z parkingu i postanawiamy jak najszybciej wyjechać z autostrady. Zjazdy nie są zbyt często, jeden celowo pomijamy i niedaleko przed Casablanką wbijamy się na bramkę wyjazdową. Oczywiście okazuje się, że faktycznie nie da się zapłacić kartą. Staje się jednak może nie cud, ale coś niesamowitego. Krzysiek (bo to on prowadzi) opowiada panu z obsługi, że podjedziemy do bankomatu, wypłacimy, wrócimy i zapłacimy. I nie ma problemu – dostajemy wydruk z kwotą, szlaban się otwiera. Szok.

Oczywiście jak obiecaliśmy, tak zrobiliśmy – wróciliśmy zapłacić za przejazd. Kosztowało nas to nieco dodatkowo zużytego

czasu – trzeba było udać się do miasteczka w pobliżu zjazdu i tam zlokalizować bank lub bankomat. W Maroku na szczęście z tym nie ma większego problemu nigdzie. Dalszą drogę postanowiliśmy wykonać poza płatnymi odcinkami – raz, że więcej zobaczymy prawdziwego Maroka, a dwa, że taniej (bo opłata za autostradę dość słona była, niestety rachunek zaginął). Jedziemy więc spokojnie w kierunku Casablanki pokonując kolejne skrzyżowania.



Maroko na tym obszarze jest zupełnie inne niż to do którego przyzwyczailiśmy się do tej pory. Całe zachodnie wybrzeże, powyżej Sahary Zachodniej to co raz bardziej zurbanizowany i nowocześniejszy obszar. Im bliżej Gibraltaru – tym bardziej. Autostrady jak już pisałem – europejskie, do tego różne fabryczki, wytwórnie diabli wiedzą czego, pola uprawne, ogrodzone działki. Tego wszystkiego wcześniej po prostu nie było zupełnie. Dziesiątki tysięcy hektarów leżącej odłogiem ziemi (bo co i jak na niej robić?), a tutaj każdy spłachetek czymś zajęty i trwa uprawa żywności. Nie można się nawet na przerwę higieniczną zatrzymać bo zwyczajnie nie ma gdzie – jak na niemieckiej autobahn⁵⁴. Odkąd zresztą

⁵⁴ Niem. Autostrada.

przerzuciliśmy się na darmowe drogi lokalne – co chwila jakaś wioska, jakieś dzieci w drodze ze szkoły, słowem – duży ruch. Tłok w tym Maroko.

Docieramy do Rabatu, stolicy kraju i rozglądamy się oszołomieni. Widzimy przedziwny miks tradycji z nowoczesnością. Za wysokim murem mamy starą część miasta – wyglądającą bardzo autentycznie, ciasno, uroczo. Po drugiej jego stronie – nowoczesna „architektura” marokańska – ta nudna i brzydka, ale nowa. Potężne i imponujące długością estakady, szerokie ulice, duże skrzyżowania. Ruch uliczny nawet jako tako zorganizowany, jest mniej chaotycznie niż w mniejszych miasteczkach. No i wisienka na torcie – mają tramwaje niskopodłogowe – równie nowoczesne jak Warszawa, ale dwa razy dłuższe! Przystanki oczywiście przystosowane do obsługi takich dżdżownic. Całość robi duże wrażenie na nas. Dobrze że nie od tej strony zaczynaliśmy zwiedzanie kraju. Gratulujemy sobie pomysłu z promowaniem do Melilli a nie do Tangeru. Nowoczesność jest fajna, ale wówczas pożąдалиśmy dzikości i to ona miała wartość. Dzięki tej kolejności – chyba bardziej teraz doceniamy to drugie oblicze kraju jakie właśnie obserwujemy.

Z prostych obliczeń czasu wychodzi nam, że dziś jeszcze przeprawimy się do Hiszpanii. Niestety obliczenia to jedno a życie drugie. Kilka kilometrów za Rabatem, jeszcze na jego przedmieściach, Krzysiek zgłasza całkowity brak ładowania akumulatorów. Mamy problem z alternatorem. W Żuku sprawa jest prosta jak budowa cepa – dostęp doskonały, więc zakładam w kilka minut zapasowy regulator napięcia, bo tylko to mogę od ręki wymienić. Wiem, że jest sprawny, bo go testowałem przed wyjazdem. Staram się nie zabierać niesprawnych części zapasowych. Niestety regulator jest innego zdania na temat swojej kondycji i alternator nie wzbudza się. Nie mamy ładowania. Gdyby to był ranek – moglibyśmy jechać bez ładowania, bo diesel nie potrzebuje prądu do pracy. Niestety to wieczór i potrzebować będziemy oświetlenia szosowego a ono jest prądożerne. Na samym akumulatorze zrobimy może 150 kilometrów a do celu sporo więcej.

Na razie wyłączam wszystkie zbędne odbiorniki typu przetwornica, radio, lodówka. Każdy amper się liczy. Ruszam i po dosłownie kilometrze mamy po lewej elektromechanika. Tradycyjnie działa moje szczęście (jest niestety nieco ograniczone i nie działa w Lotto i innych grach z wysokimi wygranymi pieniężnymi). Zjeżdżamy pod garaż, zatrzymuję auto. Elektromechanik mówi niestety tylko po francusku, ale od czego uśmiech i wskazanie palcem o co chodzi. Prowadzę go do auta, pokazuję woltomierze, kontrolkę wzbudzenia. Widzi, że jest 12,5 wolta. Odpalam silnik, przegazowuję lekko, napięcie powinno wzrosnąć a kontrolka zgasnąć, pokazuję znowu woltomierze i kontrolkę – na nich nic się nie zmieniło. Elektromechanik kiwa głową ze zrozumieniem i rzuca się wypruć alternator z Żuka. W duchu go podziwiam, bo zrobił to w jakieś 8 minut, a mi zajmuje przeciętnie dwadzieścia i to się jeszcze obficie naklnę pod adresem konstruktorów.

Alternator został rozebrany do zera, sprawdzony miernikiem – uzwojenia sprawne, mostek prostowniczy też, a więc potwierdzona została przyczyna awarii – regulator napięcia. Ten zapasowy którego byłem pewien okazał się zdecydowanie trupem. No to jesteśmy w głębokiej dupie. Do Poloneza regulator był, bo silnik i alternator były francuskie, a my mamy krajowy nasz wynalazek. Tutaj na bank nie kupimy nowego. Zaczynam jak zawsze analizować opcje. Mogę skontaktować się z naszym wsparciem w Polsce i poprosić o wysłanie regulatora, a nawet całego alternatora na Gibraltar. Jeśli gdzieś tutaj się prześpimy, to rano do Europy spokojnie dociągniemy na akumulatorach i poczekamy na dostawę części.

To tylko jeden z pomysłów oczywiście. Okazało się na całe nasze szczęście, że pan elektromechanik, mimo że wyposażenie warsztatu i jego otoczenie na to nie wskazywało – to człowiek bardzo bystry i naprawdę myślący. Postanawia dopasować regulator od innego alternatora. Padło na Renault 19. Kilka minut kombinacji jak go podłączyć, gdzie się wpiąć i gotowe. Jeszcze tylko montaż i test na aucie – mamy ładowanie. Cena za usługę – 35

euro, razem z częściami, a więc bardzo przyzwoicie. Obdarowujemy go jeszcze czapeczką, smyczą i kilkoma innymi drobiazgami – uratował nam zdecydowanie sytuację. Nasz bohater.

Jeszcze kawałek przejeżdżam sam, sprawdzam czy wszystko na pewno jest dobrze i oddaję kierownicę ponownie Krzyškowi. Na pewno wiemy już, że dziś z promowania nici, nie zdążymy za żadne skarby. Chcemy jednak dojechać do Tangeru, spędzić noc gdzie się da i załapać się na pierwszy prom rano. Potem ruszymy w lewo, wzdłuż granicy portugalskiej, na północ Hiszpanii. Przejedziemy przez Pireneje po ich lewej stronie, przez kraj Basków i przetniemy Francję, aby wjechać do Niemiec najniżej jak tylko to możliwe, bez zahaczania o Szwajcarię i darmowymi autostradami wrócimy przez Norymbergę do Polski. Oczywiście nadal planujemy dłuższy popas w Hiszpanii w celu regeneracji sił przed maratonem. Nęci też kraj Basków – tam jeszcze nas nie było. A i może Portugalii kawałeczek załapiemy? Zawsze to kolejna naklejka z flagą na Żuka.

Jeśli powyższy akapit potraktujemy jako plan pierwotny dla danego odcinka i zapiszemy w kajeciku – po sprawdzeniu realizacji jak zwykle odkryjemy że zupełnie nic z tego nie wyszło. Pisałem o tym na początku książki. Dokładnie tak też jest teraz. Do portugalskiej granicy nawet się nie zbliżyliśmy. Wierzcie mi – warto zapisać lub zapamiętać to co pierwsze wymyślicie i próbowacie wdrożyć – a potem porównać z tym co naprawdę zrobiliście.

Zasypiam zmęczony i kołysany z tyłu Żuka. Mój sen niestety jest zakłócony dziwnymi dźwiękami które dobiegają chyba z tylnego mostu. Proszę Krzyśka żeby zatrzymał się w jakimś bezpiecznym miejscu. Most oglądałem z zewnątrz kilkanaście razy wcześniej i widziałem drobny wyciek jaki się pojawił w miejscu gdzie wchodził napędowy. Wyciek nie był duży, ale ciągle był odświeżany, co sugerowało zbliżającą się konieczność dolania oleju.

Nieszczególnie to fajna czynność, w nocy, na słabo oświetlonej i ciasnej stacji benzynowej. Do tego jestem zmęczony, rozespany, gotowy eksplodować. Słowem - chodząca irytacja. Wpełzam z kluczem pod samochód i odkręcam korek inspekcyjny. Faktycznie

brakuje, dolewam jakieś 400ml. Łatwo nie jest, bo miejsca mało, ale jakoś się udaje. Zakręcam inspekcję, składam narzędzia i możemy jechać dalej. Od tego momentu męczący dźwięk zniknął, mogłem spokojniej spać. Trafiłem przyczynę bezbłędnie.

Koordynaty noclegu – brak. Noc w jadącym aucie.

17 i 18 lutego

Maroko – Gibraltar - Hiszpania. Odpoczynek.

Świt zastaje nas na parkingu w porcie. Jest bardzo zimno, Żuk stoi od dobrych 3 godzin, zdążył wystygnać, więc trochę wszyscy jesteśmy przemarznięci. Krzysiek z Sylwią jechali w nocy, teraz próbują spać z przodu. Krzysiek jest zły bo nie może się niczego dowiedzieć. Niby mamy już bilety (jakieś 310 euro), ale nie możemy dokonać odprawy i nie wiadomo gdzie jest ten człowiek który ma coś tam dla nas zrobić, żebyśmy mogli odpłynąć. Nie wiadomo też o której jest prom, bo od trzech dni wszystko jest opóźnione. Nic nie wiadomo, bałagan koncertowy, mam tylko nadzieję, że to jest ostatnie TIA. Chcę znowu być na terenie Unii Europejskiej i strefy Schengen i zapomnieć o tych wszystkich granicach, przepisach, opłatach, straconym czasie. Wierście lub nie – ale układ z Schengen to jest naprawdę niesamowite osiągnięcie człowieka. Pozwala nam zwiedzać spory kawał świata bez potrzeby poddawania się co kawałek różnym, dziwnym nieraz procedurom. To znakomicie działa i bardzo ułatwia podróżowanie. Jednak takie udogodnienia docenia się dopiero kiedy znikają. Nie zrozumie tego nikt kto nie był poza Unią Europejską. To trzeba przeżyć, aby objąć rozumem.

Krzysiek z Sylwią opowiadają nam co widzieli kiedy spaliśmy – wielkie, pięciopasmowe ulice i ronda, w pełni oświetlone, na których praktycznie nie było żadnego ruchu. Dyskutujemy chwilę czy to demonstracja możliwości i pokazanie – „takie rzeczy umiemy robić i jest to MIŚ na miarę naszych możliwości”, czy też faktycznie potrzebują tak szerokiej drogi z racji potężnego ruchu w dzień. Jako że nie mamy żadnych wartościowych danych na ten temat pod ręką

– dysputa umiera po chwili śmiercią naturalną. Tym niemniej to kolejny obrazek do albumu z nowoczesnym Maroko.

Wreszcie około szóstej coś się powoli zaczyna dziać. Zostajemy skierowani do odpowiedniego terminalu, ruszamy. Znowu skanowanie urządzeniem zamontowanym na wielkiej ciężarówce, potem sporo meandrowania po gigantycznym parkingu, pomiędzy rozstawionymi betonowymi szykanami i wjeżdżamy na prom. Zasadniczo to było wszędzie pusto, praktycznie brak ruchu, ale wnioskując po rozmiarach całego tego obiektu – jest on w stanie zapewnić niezłe moce przeładunkowe. Skaner nas nieco zafascynował. Taki sam był na granicy z Mauretanią, ale skanowali nas tylko w drodze powrotnej. Podobno jest w stanie wykryć uchodźców, materiały rozszczepialne, broń, amunicję i jeszcze x innych rzeczy. Powiedziałbym, że to zdecydowanie UE inwestuje sporą kasę w marokańskie przejścia graniczne, aby mieli taki sprzęt, bo nie sędzę żeby Marokańczycy sami to kupili. Zawsze to prościej wylapywać ewentualne problemy po marokańskiej jeszcze stronie – odpadają atrakcje i koszty deportacji z Europy.



Prom z Tangeru płynie tylko około 70 minut, bo pokonuje jedynie cieśninę Gibraltarską w najwęższym miejscu. W drodze do Afryki płynęliśmy z Almerii, osiem godzin przez Morze Śródziemne. Mamy więc nowe doświadczenie, kolejne w tej niesamowitej podróży. Prom mniejszy, ale za to szybszy. Staliśmy z Sylwią na rufie i obserwowaliśmy sprawność załogi i maszyny podczas odbijania. Kiedy tylko zdjęto cumy, windy błyskawicznie je nawinęły, a prom ruszył przed siebie jak odrzutowiec. Jak stoi to nie zarabia – podobnie jak samoloty pasażerskie.

Patrzyliśmy razem na Afrykę która zostawała za nami. To już zamknięty zupełnie rozdział przygody. W tym momencie kończył się cały nasz afrykański etap. Czuliśmy żal rozstania. Naprawdę nam się podobało. Afryka uwiodła podstępnie chyba całą naszą czwórkę. Wszystko co o niej czytaliśmy przez lata – zostało po prostu przebite. Ogrom tego kontynentu jest niesamowity. Olbrzymie przestrzenie, odległości, pustkowia. Magnetyzm jałowej przyrody. A widzieliśmy ledwie cząstkę. Jeszcze tam wrócę i wiem że Sylwia podaży za mną bez zmrużenia oka.

Sam rajd wydawał się już bardzo odległym wydarzeniem. Skończył się ponad trzy tygodnie temu – dla nas to już wieczność, dawno temu i nieprawda. Cała ta powolna podróż powrotna. Oglądanie gór, wschody i zachody słońca, przełęcz, płaskowyż. Wszystko było już tylko wspomnieniem. Nigdy nie byliśmy jeszcze tak długo w drodze i sama ilość wrażeń zupełnie oszałamiała. Wspaniałe uczucie po prostu. Moglibyśmy tak stać i patrzeć i myśleć całą drogę do Gibraltaru, ale wredny, zimny wiatr wygonił nas z pokładu.

Zjazd na europejską ziemię nie odznaczył się jakoś szczególnie w naszej pamięci. Nikt nas nie kontrolował, nie szukał nie wiadomo czego. Żuk uderzył kołami o kontynent europejski po pięciu tygodniach nieobecności na nim. Unijne paszporty, wjazd na terytorium Unii, więc o co się czepiać? Opuściliśmy terminal i skierowaliśmy się do Gibraltaru. Być tak blisko i nie skoczyć to tego miejsca – to byłoby głupie. Po raz pierwszy ja i Sylwia wkraczamy na teren Zjednoczonego Królestwa. Tomek i Krzysiek mieszkają

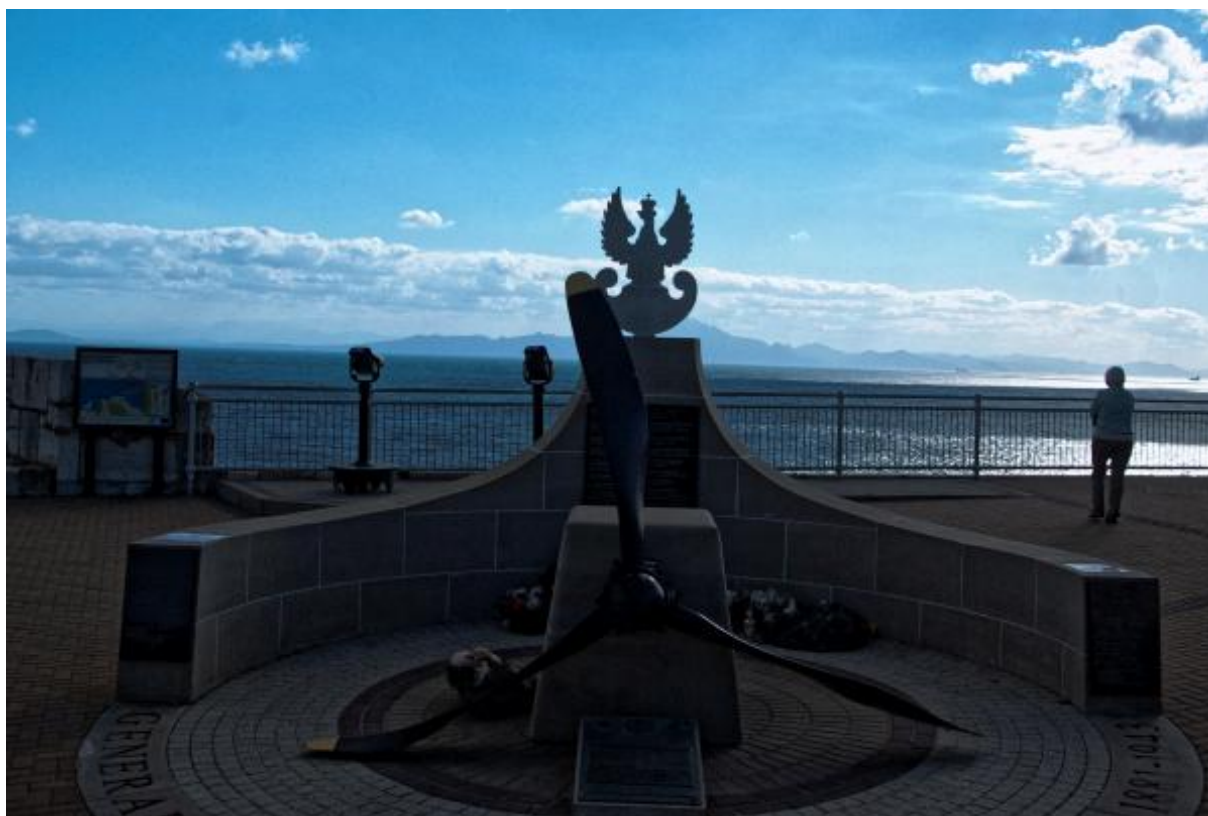
przecież w nim na co dzień. Sam Gibraltar jest uroczo miniaturowy. Ma raptem niecałe 30 tysięcy mieszkańców. To brytyjskie terytorium zamorskie, na prawach enklawy. Skutkuje to oczywiście brakiem VAT i niższymi znacząco cenami w sklepach, szczególnie na alkohol wysokoprocentowy i papierosy. Paliwo też tanio, więc nie żałujemy Żukowi porządnego zasilenia zbiorników.



Zajadamy się pełnym brytyjskim śniadaniem, dla mnie i Sylwii to pierwsze takie doświadczenie i nie jesteśmy nim szczególnie zachwyceni. Później, mieszkając już w Londynie, nie zjem tego dania przez długie miesiące. Dziwna mieszanka fasolki w sosie pomidorowym, jajek sadzonych, grillowanego na beton boczku, czarna kaszanka. Zupełnie nie mój typ pożywienia. Raczymy się też wybornym Guinnessem z nalewaka. To jest coś. Wreszcie mam szansę napić się legendarnego piwa w prawdziwym brytyjskim pubie. Miesiąc później będę miał takich pubów na pięćki...

Zaliczamy jeszcze Europa Point, czyli najdalej wysunięty na południe koniec Europy. Tam nasz Żuk budzi małą sensację wśród spotkanych Polaków, oraz Niemców. Sensacja robi się większa

kiedy dowiadują się, że my właśnie wracamy z głębokiej Afryki! Nasi rozmówcy nie mogą w to uwierzyć. Jak to – tym autem? Dało radę? Długa rozmowa, wymiana informacji, życzenia szczęścia w podróży. Szalenie to miłe i za każdym razem nas cieszy. Oglądamy pomnik ofiar słynnej katastrofy gibraltarskiej z czasów drugiej wojny światowej. To tutaj zginął generał Sikorski i jego świta. To dość okazały obiekt, a do tego zbudowany zupełnie niedawno i ozdobiony bardzo dobrze oddającym hołd napisem.



Gibraltar opuszczamy po południu, czując się usatysfakcjonowanymi z pobytu na tym jedynym skrawku Zjednoczonego Królestwa, gdzie obowiązuje ruch prawostronny. Co prawda nie udało nam się wjechać na szczyt gibraltarskiej skały, bo akurat kolejka linowa tego dnia nie jeździła. Przez to nie zobaczyliśmy też słynnych na cały świat, beczelnych małpek które kradną wszystko co się da. Nie można jednak mieć wszystkiego, a Gibraltar jeszcze mamy zamiar odwiedzić w przyszłości. Przecinamy pas startowy gibraltarskiego lotniska i przejeżdżamy przez przejście graniczne. Wielka Brytania nie należy do strefy

Schengen i taki tego efekt. Na szczęście kolejek wielkich nie ma, ruch odbywa się płynnie.

Ruszamy na północ Hiszpanii, ale nie jak planowaliśmy lewą stroną kraju – niestety tutaj, podobnie jak w Maroko - też pogoda się zepsuła i musimy uciec przed deszczem (coś ostatnio wspominałem o planie pierwotnym?). Dlatego wracać będziemy po swoich śladach – prawą stroną kraju, na Barcelonę. Chcemy jeszcze dzisiaj znaleźć jakiś fajny kemping i móc odespać w prawdziwych łóżkach nasze zmęczenie. Jak wszystko dobrze pójdzie to może zatrzymamy się na jeden dzień w Barcelonie – nadal mamy kilka dni zapasu, ale staramy się jechać już do domu bez zbędnej straty czasu. Wyprawa wyprawą, zmęczenie materiału ludzkiego powoli robi swoje.

Kemping lokalizujemy przez internet – szukając takiego który ma bungalowy do wynajęcia, basen, internet i nie kosztuje majątku. I bez problemu trafiamy idealny obiekt stosunkowo niedaleko. Obsługa jest sympatyczna, dostajemy bungalow dla dziesięciu osób w cenie czteroosobowego, ale pod warunkiem, że weźmiemy na dwie noce. Bungalow przylega do basenu z ciepłą wodą, więc nie namyślałyśmy się długo – pal diabli Barcelonę, odpoczniemy jak ludzie. Takie targowanie to lubimy – my coś zyskujemy i sprzedawca też zadowolony.

Splądrowaliśmy pobliski sklep i zajęliśmy się piciem piwa, którego bardzo nam brakowało w drodze (ile można pić wódkę?) gotowaniem potraw na które mieliśmy ochotę, kąpielami w basenie i rozmowami bez towarzystwa pracującej radośnie Andorii. Życie powoli w nas wracało. Mieliśmy świadomość, że dokonaliśmy czegoś wielkiego ale zmęczenie było adekwatne do wysiłku. W tym momencie marzyliśmy o teleportacji. Żuk, mimo że dzielny i fajny, napawał nas powoli obrzydzeniem. Lubiliśmy jazdę, ale ile można? Prosta matematyka, parę obliczeń i wiemy, że średnio robiliśmy prawie 500 kilometrów dziennie. Dni odpoczynku były okupione dniami intensywnej jazdy – to w czasie supermaratonu „zaoszczędziliśmy” sporo czasu i mogliśmy zużyć na przerwę w Bamako. Teraz planowaliśmy identycznie wykonać skok do Polski.

Pogoda pogarszała się wyraźnie, bo to w końcu był jednak luty, nie było więc co szukać mokrych kempingów w Europie, tylko jechać. Tym bardziej, że we Francji znaleźć kemping który jest otwarty nawet latem i nikt na nim nie robi turystom pod górkę to i tak spore wyzwanie.

Zmęczenie zmieszane z radością, przyjemność ze słodkiego nicnierobienia, świadomość, że mamy wreszcie upragnioną przerwę. To cieszyło wówczas bardzo i następny dzień spędziliśmy leżąc i pachnąc. No czasem w coś pograliśmy, popluskaliśmy się w basenie, pospacerowaliśmy po plaży (jak akurat nie wiało i nie padało). Potem uzupełniliśmy zapas piwa i wina i kontynuowaliśmy wypoczywanie.

Koordynaty noclegu: [36.454028, -5.080779](#)

19, 20 i 21 lutego

Supermaraton po raz drugi. Zaplanowany dystans 3445 km.

Hiszpania – Francja – Niemcy. W drodze do domu.

Wszystko ma swój początek i koniec. Rano czuliśmy, że to jest ta właśnie chwila kiedy się mówi głośno „wracamy do domu”. Oznacza ona definitywne zamknięcie pewnego etapu i rozpoczęcie taktycznego odwrotu. Tego poranka chyba każde z nas powiedziało samo do siebie, że wraca do domu. Bez znaczenia jest barwa tej wypowiedzi, tam, w momencie wypowiedzenia. Czasem jest w niej ulga, czasem złość, czasem żal. Nie mają jednak znaczenia negatywne odczucia. Ważne jest, że coś zostaje zamknięte. Taki mentalny kamień milowy.

Zapakowaliśmy naszego wiernego Żuka posiadanymi gratami, które przecież pracowicie dwa dni temu przenosiliśmy do domku. Twardziel nie poddawał się na całej trasie i nie przewidywałem problemów również teraz. Solidna maszyna. Dokonałem kontroli przedstartowej, wydawało się, że wszystko jest ok. I prawie było. Żegnani przez przemiłych współmieszkańców z kempingu i jego personel, ruszyliśmy na Barcelonę. Jako, że na zewnątrz było całkiem chłodno, a Żuk przystosowany jest do jazdy w tropikach – musiałem mu nieco pomóc i jeszcze w Maroko zasłoniłem część chłodnicy kartonem. Co jakiś czas zaglądałem i poprawiałem izolację. Nasz termostat bowiem nie zawsze poprawnie się zamykał i czasem silnik był niedogrzany a to skutkowało słabszym ogrzewaniem wnętrza. Przesłanianie części chłodnicy redukowało ten problem.

Teraz „wyregulowałem” karton i radośnie prulem kolejne kilometry. Wypoczęty, zadowolony, auto idzie jak złoto – czerpałem więc dużą przyjemność z jazdy. Niestety po przejechaniu około pięćdziesięciu kolejnych kilometrów załączył się alarm przegrzania silnika. Wykonałem więc standardową procedurę schładzania – noga z gazu, obie nagrzewnice włączone na maksa, odpalenie elektrycznej pompy obiegowej i kontrola czy na pewno włączył się przedni wiatrak. Niestety tym razem temperatura silnika spadała tylko odrobinę, wszystko wskazywało na to, że termostat jak na złość postanowił zamknąć się na zawsze i skonać w tym stanie. Przerabiałem to już kiedyś w innym aucie, to dość poważna ale banalnie prosta do usunięcia awaria.

Jechałem więc z wyczuciem, starając się pędem powietrza przez nagrzewnice (bo chłodnica w takiej sytuacji zostaje odłączona przez nieoczekiwanie zmarły termostat), zbić temperaturę do około 88-90 stopni. Dopiero wtedy mogłem się bezpiecznie zatrzymać i zgasić silnik. Gdybym to zrobił przy wyższej temperaturze motoru – mogłoby dojść do uszkodzenia głowicy silnika. A to mi się wybitnie nie uśmiechało. Nie przy tej odległości od domu. Na szczęście całe to zajście miało miejsce przy około 12 stopniach temperatury zewnętrznej, więc spokojnie udało mi się opanować sytuację i płynnie zjechać na upatrzony chwilę wcześniej przydrożny „parking”. Zgasilem silnik.

Po otwarciu maski niestety okazało się, że dosłownie w tym momencie pękła chłodnica. Rozsadziło ją zwiększone pod wpływem temperatury ciśnienie płynu chłodzącego (a raczej wody). Puściło nasze wspaniałe, musztardowe uszczelnienie. Jak obliczyliśmy, przejechaliśmy na niej trzynaście tysięcy kilometrów. Warto inwestować w dobrą musztardę, zatem raz jeszcze pełen szacunek dla Sarepskiej od Kamisa. Ten sam numer niestety nie miał teraz szans – dziurę widziałem gołym okiem. Puściło lutowanie od frontu chłodnicy i odgiął się kawałek blachy. Miło, że od tej strony bo nie musiałem dzięki temu jej wyciągać. Wystarczyło zrzucić nieco wody z chłodnicy (dziurka była prawie na górze), doklepać blaszkę, oczyścić wszystko i zwyczajnie zalutować jak stary garnek. W

narzędziowym zestawie miałem zgrabny palnik gazowy, cynę i topnik, więc sytuacja była tylko rozpatrywana w kategorii straty czasu a nie awarii. Dopingowała nas cała załoga pobliskiej budowy, obserwując jak zmagamy się z problemem i używając nam wody. Chłopaki byli pod wrażeniem widząc nasz wehikuł i to jak sobie z nim radzimy – wiedząc skąd/dokąd jedziemy.

Po usunięciu źródła pierwszego problemu, zająłem się drugim. Od pewnego czasu powoli wyciekał nam olej z przekładni kierowniczej, puściło dolne uszczelnienie. Niestety zaczynała się lekko zacinać z braku odpowiedniej ilości oleju. Trzeba było pokonywać jej opór zanim rozpoczynało się skręcanie kół. Trudno to opisać, niby nic wielkiego, ale męczący drobiazg. Niestety tutaj polegliśmy – brak kwadratowego klucza uniemożliwił dolanie oleju. W końcu machnąłem na to ręką, jakoś dojedziemy, w Polsce na warsztacie wyjmę przekładnię i dospawam lepszy łeb do śruby.

Poskładaliśmy warsztat i ruszyliśmy dalej w kierunku Barcelony. Jechaliśmy cały czas darmowymi hiszpańskimi autostradami. Przebiegają one przez miasta, często przecinając je na pół. Jedzie się momentami ciężko bo spory jest ruch lokalny, zdarza się też nagle znak koniec autostrady, skrzyżowanie ze światłami, za jakiś czas znak informujący że znowu jesteśmy na drodze szybkiego ruchu. No ale taki urok darmówki. Można oczywiście pojechać płatnymi, nowoczesnymi hajejami zbudowanymi za kasę z Unii, ale zdecydowanie nadal oszczędzamy środki i cieszymy się oglądaniem kraju, a nie tylko pustych przestrzeni.

Jeszcze podczas naprawy samochodu zaczął siąpić drobny deszczyk i towarzyszył nam aż pod dom. Przez 3000 kilometrów. Znikał tylko na niedługie momenty i powracał uparcie. Do Francji wjeżdżamy rano, dwudziestego lutego. Są fajne, ciepłe i słoneczne chwile, ale tylko do południa, potem wraca deszcz. Uparcie jedziemy drogami narodowymi, nie wydając kasy na autostrady jeśli nie musimy. Czasem przypomina taka droga naszą „gierkówkę” a czasem to zwykła jednojezdniówka. Za to jest szalenie malowniczo.

Przypadkiem udaje nam się zaliczyć przejazd wiaduktem Millau. Nie planowaliśmy tego zupełnie, półtora roku temu bardzo ubolewałem podczas powrotu ze Złombola, że nie udało mi się go zdobyć, a tu proszę - niespodzianka. To najwyższy wiadukt w Europie i przejazd nim robi niezwykle wrażenie. Konstrukcja przypomina nieco most Świętokrzyski w Warszawie, tylko taki wielokrotnie przewymiarowany. Potężne pylony i wanty dźwigają wstążkę dwóch jezdni na wysokości ponad 300 metrów nad dnem głębokiego wąwozu. Długi na dwa i pół kilometra – arcydzieło inżynieryjne. Budowano go przez trzy lata i znacząco skrócił czas przejazdu nad doliną rzeki Tarn. Dotychczas trzeba było zjeżdżać krętą drogą do wiecznie zakorkowanego miasteczka Millau, a następnie znowu wspinać serpentynami. Mogło to zająć nawet kilka godzin. Jako że autostrada A75 na której ten wiadukt budowano, jest bardzo popularna i mocno przez to obciążona – problem był bardzo poważny i wymagał rozwiązania. Wiadukt jest wyższy od wieży Eiffla i do jego budowy zużyto pięć razy więcej stali. Osoby o słabszych nerwach podobno miewają na nim problemy. Naprawdę ładne cacko.



Potem znowu zjechaliśmy na wąskie dróżki lokalne i przedzieraliśmy się powoli do Niemiec. Mineliśmy Lyon, skierowaliśmy się na Besancon, aby dotrzeć do granicy już nad

terytorium Szwajcarii. Nie chcemy wjeżdżać Żukiem do tego kraju ze względu na słono płatną winietę. Dlatego wolimy nawet chwilę dłużej jechać przez Francję. Wreszcie osiągamy Miluzę i kawałek dalej kierujemy się na niemiecki Fryburg. Od tej chwili mamy do dyspozycji znakomite, darmowe, niemieckie autostrady. Lecz kolejne dziesiątki kilometrów. Tomek prowadzi, ja pilotuję, reszta śpi. Ranek, 21 lutego, zastaje nas pod Norymbergą. Do domu mamy ostatni tysiąc kilometrów i silną wolę aby dziś dotrzeć. Kiedyś zrobiłem tą trasę w dwanaście godzin, ale jechałem wtedy nowoczesnym autem. Miałem więc świadomość, że nawet jeśli dziś dojedziemy, to raczej w okolicy północy.

Zjechaliśmy do Norymbergi. Razem z Sylwią chcieliśmy pokazać Krzyśkowi i Tomkowi obiekty wzniesione dla NSDAP w tym mieście. Zwiedzaliśmy je razem dwa lata wcześniej, podczas wizyty na targach outdoorowych. Adolf Hitler wraz ze swoim architektem Albertem Speerem planował wzniesienie prawdziwie monumentalnych budowli w wielu miejscach swojego imperium, ale Norymberga zajmowała miejsce szczególne – to tutaj tak naprawdę NSDAP urosło w siłę jakiej później nie dało się łatwo zatrzymać – dopiero wojna światowa zdmuchnęła niemiecki narodowy socjalizm. Tutaj miały powstać obiekty pozwalające na organizację milionowych pochodów poparcia, wieców, spotkań partyjnych delegatów, rozmaitych obchodów ważnych rocznic i innych tego typu wydarzeń. Jak każda dyktatura – ta też musiała być „wspaniała”, „potężna” i prężyć muskuły.



Dziś niewiele pozostało z mrzonek i marzeń Adolfa – skończono tylko kilka z planowanych obiektów, w tym aleję defilad, co ciekawe – nigdy żadna parada wojskowa się na niej nie odbyła. W roku 1939 zaprzestano jakiegokolwiek rozwoju poszczególnych budowli – pieniądze potrzebne były na wojsko i wojnę. Po wojnie nie było pomysłu co zrobić z rozpoczętymi budowlami, na długi czas pozostawiono je samym sobie i powoli niszczały. Czas leczy rany i po wielu latach wpisano część obiektów do ewidencji zabytków – w końcu były wyrazistymi symbolami swoich czasów.

Największe wrażenie robi Hala Kongresowa – nigdy nie skończona, wzorowana na rzymskim Koloseum, tylko jest jakieś trzy razy większa. Budynek nawet nie osiągnął zakładanej wysokości, nie został przykryty dachem i wyposażony w trybuny – a miał mieścić jednorazowo 50 tys. delegatów i to na siedząco! Obecnie w jednym ze skrzydeł mieści się Centrum Dokumentacyjne, ze stałą wystawą „Fascynacja i Terror”, którą naprawdę warto obejrzeć jeśli kogoś interesuje historia (jest nawet polski lektor w audioprzewodniku). Drugie skrzydło zajmuje Filharmonia Norymberska. Mimo że budynek nie jest skończony – wewnątrz, na „dziedzińcu” jest doskonała akustyka. Kiedy poprzednim razem go zwiedzaliśmy – autokary z turystami

wjeżdżały do środka i wykonywały rundkę. Też tak chciałem i nie zamierzałem łatwo zrezygnować.

Chcieć to naprawdę móc. Wjazd do Hali jest oczywiście mocno ograniczony koniecznością sforsowania zamkniętego szlabanu, ale nasze uczciwe i ubawione mordki, plus doskonały niemiecki Krzyśka i przedziwne auto po którym widać było długą drogę dokonały cudu. Pan się uśmiechnął, otworzył szlaban i mogliśmy mimo wyraźnego znaku zakazu dokonać triumfalnego przejazdu. Ma się tego farta. Obiekt zrobił na chłopakach niesamowite wrażenie a i ja z przyjemnością obejrzałem go ponownie i przypominałem sobie ten budowlany rozmach. Przetestowaliśmy akustykę – Tomek z Krzyśkiem byli naprawdę zdziwieni że głos niesie się tak doskonale. Fantastycznie słuchało się echa po głośniejszym krzyku, a i zwykła rozmowa spokojnie słyszana była z 40-50 metrów.

Niestety pogoda nie zachęcała do oddania się głębszemu zwiedzaniu, a i jak pisałem już wcześniej – chcieliśmy dziś zobaczyć Warszawę. Dlatego też opuściliśmy Norymbergę i skierowaliśmy się na Wrocław. Mijały kilometry, deszcz ciągle siąpił, Żuk mruczał równiutko. Kilka krótkich przerw, raz jakiś McDonald. Szybka pauza, jedzenie, toaleta i jazda dalej. Wreszcie granica. Orzeł na słupie, czytelne wreszcie napisy na tablicach. Zjeżdżamy na tankowanie. Żuk budzi niemалą sensację. Ludzie patrzą na nas trochę jak na kosmitów – nie dość że auto zaskakuje, respekt budzą naklejki z flagami, my jesteśmy dobrze opaleni i to w końcówce lutego, a jeszcze Tomek z Krzyśkiem nadal uparcie w krótkich spodenkach. A jest może z pięć stopni i nadal siąpi deszcz. Ruszamy dalej, czas nie stoi przecież w miejscu. I znowu kilkadziesiąt kolejnych kilometrów za nami.

Przed Bolesławcem zjedliśmy pyszną zupę, złapaliśmy chwilę odpoczynku i nadal kontynuowaliśmy jazdę. Zmieniłem Krzyśka za kierownicą jak minęliśmy Oleśnicę. Potem Łask, przejazd bokami pod Piotrków i wjazd na „gierkówkę”. Jedziemy do domu i naprawdę jest już bardzo blisko. Niczego już nie zapamiętujemy, tą drogę znamy na pamięć. Nic nie ma już teraz znaczenia – zaraz będziemy

w domu. Doprowadziłem Żuka do Warszawy, przemknąłem przez wymarłe miasto dobrze zapamiętanymi a tak dawno nie widzianymi ulicami. Pięć minut przed północą stanąłem pod bramą osiedla. Podróż dobiegła końca. Tym razem naprawdę. Silnik zgasł...

Podsumowanie i nieco informacji dodatkowych

Wyprawa się skończyła pięć minut temu i była dla nas już tylko wspomnieniem. Wróciliśmy do punktu startu po czterdziestu dniach. Byliśmy tacy sami, a jednak inni, zaopatrzeni w bagaż doświadczeń do przetrwania. Dlatego też nie poszliśmy wcale tak szybko spać. Musieliśmy ochłonać, jeszcze porozmawiać. Polubiliśmy się. Nieliczne spięcia były już dawno zapomniane, mieliśmy tylko świadomość, że kiedyś tam się wydarzyły, ale nie spowodowały wzajemnej nienawiści. Po prostu scementowały początek przyjaźni. Bo po takiej drodze i takich wyzwaniach nie ma opcji pośrednich, albo przyjaźń, albo nienawiść. Dzieliliśmy się wszystkim po równo – prawie jak Czterej Pancerni. Tylko psa nie zabraliśmy.

Życie o nas nie zapomniało, wezwało i oczekiwało, że ostro weźmiemy się za siebie i swoje sprawy bieżące. Krzysiek i Tomek odlecieli dzień później do Wielkiej Brytanii, ja rozpakowałem auto i zacząłem je badać pod kątem ewentualnych napraw oraz kolejnych udoskonaleń. Maszyna zniosła podróż nadspodziewanie dzielnie. Wymieniłem simmering w tylnym moście, usunąłem nieco druciarstwa którego dokonałem doraźnie w podróży, sprężyny zawieszenia przedniego zostały przekute, felgi pospawane. Zdemonstowałem i uszczelniłem przekładnię kierowniczą. Teraz można do niej bez problemu wlać olej w trasie. Wymienione też zostały łączniki wahaczy przednich, dostały w trasie najbardziej – aż się wygięły powodując rozjazd kół na zewnątrz.

Trzeba było też dokręcić sporo poluzowanych śrub, ale poza tym nie znalazłem niczego co byłoby ewidentnie zniszczone podczas podróży. Pozostało zmienić dwie opony, wstawić moduł przełączania zbiorników z Land Rovera (bo moje hand made

rozwiązanie się nie sprawdziło już po raz drugi, a trzeciego testu zwyczajnie nie będzie) i auto gotowe do drogi. Numer z paskami rozrządu wplecionymi w sprężyny okazał się doskonały – przetrwały całą drogę bez zarzutu, zapewniając amortyzację na całkiem dobrym poziomie.

Patrząc z perspektywy czasu i decydując się na start w Żuku – owszem, porwałem się na słońce. Ale Żuk to zdecydowanie nie jest jakaś tam, przysłowiowa motyka. Dał radę jak rasowa wyprawówka, którą zresztą przecież jest. Nie miał i nadal nie ma powodów aby się czegoś wstydzić. Nigdy nie odczuwaliśmy potrzeby posiadania napędu 4x4, poza jedną chwilą na wyschniętym jeziorze, ale i tak poradziliśmy sobie bez niego. Owszem, gdyby przyszło nam jechać w błocie – sprawa byłaby diametralnie inna i bez prawdziwie terenowego wypasu nie dalibyśmy rady. Na szczęście na Saharze błoto to rzadkość. No dobra, Polonez jakoś je znalazł. Tym niemniej nie mogę powiedzieć, że dokonałem złego wyboru. Wiedziałem, że ja dam radę i Żuk też da. W końcu dwa Złombole zaprocentowały doświadczeniem a ono przydało się w takiej trasie. Na pewno zaś nie odważyłbym się pojechać do Afryki autem nowoczesnym, naszpikowanym elektroniką i komputerami.

Niewyobrażalna jest dla mnie sytuacja w której w pełni sprawne mechanicznie urządzenie nie może działać bo jakiś czujnik elektryczny (lub elektroniczny) mówi NIE. Silnik spalinowy to czysta mechanika – musi działać bez prądu i kontroli komputerów. To nie jest wahadłowiec, a my nie lecimy na orbitę. Dlatego właśnie bezpieczniej się czuję jadąc Żukiem, gdzie znam każdy podzespół (a wiele ich nie ma) i umiem sobie poradzić z ich awariami. Nie zabierałem dużo części zamiennych, raczej tylko te które są niedostępne w trasie. Po powrocie postanowiłem dorzucić do zestawu jeszcze cztery wtryskiwacze – tak na wszelki wypadek – te które są w silniku nie były przeze mnie wymieniane, a tylko serwisowane. Nigdy nie wiem jakie paliwo zaleję, a z doświadczeń afrykańskich wiem już, że może ono być różnej jakości. To jeden z ważnych wniosków powyprawowych. Dzięki takim właśnie

obserwacjom – nie boję się pojechać Żukiem na koniec świata. I kiedyś tam też dojadę.

Wyprawa okazała się dla nas wszystkich czymś wspaniałym i magicznym. Wróciliśmy z niej szczęśliwi, uśmiechnięci, upojeni widokami i doznaniem, zadowoleni z sukcesu. Owszem, kosztowała nas niemało czasu i pieniędzy, ale przecież po to właśnie zarabiamy – aby wydawać na przyjemności i nabijać życiowe baterie do pełna. Zgromadzić w sobie moc do mierzenia się z dniem codziennym i zawsze zwyciężać. Nawet przebrzydłego raka. A czy pojechalibyśmy ponownie? Pada takie pytanie nieraz, zadawane przez znajomych i ludzi których widzimy po raz pierwszy. Odpowiedź zawsze brzmi tak samo – „jesteśmy już spakowani”.

Sprawianie sobie wspaniałych przyjemności – czy może być lepszy cel w życiu? Naszym sposobem na największą radość jest właśnie podróż w nieznane. Jeszcze w trakcie jazdy powrotnej przeanalizowaliśmy fajne kierunki i przegadaliśmy plany na przyszłość. Jeśli wszystko pójdzie tak jak zaplanowaliśmy – niebawem znowu wsiądziemy do naszej maszyny i Żuk wyruszy w mongolskie stepy. Ale to już materiał na następną książkę...

Bamako-Warszawa-Londyn

styczeń-czerwiec 2016 (jakoś wieczorami)

Statystyka wyprawy

Nie prowadziliśmy szczególnych zapisków, ale coś tam udało się policzyć. Poniżej zestaw danych:

- Dystans – 19 200 kilometrów
- Średnie zużycie paliwa na całej trasie – 10.9 l/100 km
- Dwa filtry paliwa i jeden filtr powietrza
- Dwa tysiące litrów oleju napędowego
- Średnia prędkość na całej trasie, liczona bez zatrzymywania auta – 20 km/h
- Średnia prędkość w czasie supermaratonu, liczona z uwzględnieniem przerw – 64 km/h
- Średni dystans dobowy – 480 kilometrów
- Dni bez jazdy – 6
- Średni dystans dobowy po odjęciu dni bez jazdy – 565 kilometrów
- Zjedliśmy około 55 kilogramów mandarynek
- Zjedliśmy około 20 kilogramów orzeszków ziemnych
- Wypiliśmy około siedmiu litrów wódki
- Na terenie Mauretanii, w jedną stronę mieliśmy 72 kontrole drogowe. Daje to posterunek co ok. 20 kilometrów
- Siedem godzin na mauretańskim przejściu granicznym.

Wyposażenie campingowe

Do Żuka zapakowaliśmy sprzęt który wymienilem na liście poniżej. Część rzeczy się dublowała, ale to zamierzone działanie. Dzięki temu mam mniej obaw w podróży.

1. Rozkładany stolik turystyczny ze zintegrowanymi siedziskami
2. Mały, niski stoliczek kuchenny
3. Cztery, składane w słupek, krzesła turystyczne
4. Mały, łatwo składany stołeczek
5. Namiot dwuosobowy, dwusekundowy, z serii Quechua AIR – dedykowany właśnie w cieplejsze miejsca.
6. Mały, dwuosobowy namiot Trimm, z aluminiowym stelażem, można go rozkładać jako samonośną moskitierę
7. Dwa hamaki z moskitierami DDHammocks
8. Jeden hamak Duch – polska firma Lesovik
9. Jeden tarp (płachta biwakowa) 3x3m DDHammocks
10. Jeden tarp 3x4,5m DDHammocks
11. Dwa maszty teleskopowe do tarpów.
12. Dwuosobowy, dmuchany materac i pompka elektryczna
13. Jedna mata samopompująca i jedna karimata
14. Sześć śpiworów (dwa dodatkowe na niższe temperatury)
15. Dwa worki bivi armii brytyjskiej z GoreTex
16. Jedna kuchenka typu camp bistro z płytą do grillowania
17. Jedna kuchenka na nakręcane kartusze

18. Jedna składana kuchenka survivalowa
19. Jeden stalowy czajnik do stawiania na gazie
20. Jeden czajnik survivalowy na byle co – bardzo się przydał
21. Jeden duży, stalowy garnek z pokrywką i patelnia
22. Siekiera, piła z japońskimi zębami, saperka
23. Dwie składane łopaty do piasku
24. Zestaw kotwic pasowych dla aut powyżej 2,5 tony
25. Filtr do wody Life-Saver na 10 tys. litrów. Kanister o pojemności 20 litrów.
26. Dwa zbiorniki na wodę po 20 litrów
27. Skrzynka z drobiazgiem kuchennym typu plastikowe sztucze wielorazowe, takie same naczynia, pojemniki na drobnicę.
28. Zapas jednorazowych talerzy – oszczędzają zmywanie
29. 10 metrów węża ogrodowego – służy jako wąż do prysznica i do napełniania zbiornika na dachu. Może się przydać do wielu różnych rzeczy.
30. Zestaw narzędzi i rozmaitych „przydasiów”

Poza tym zestawem zabraliśmy oczywiście mnóstwo innych rzeczy, typu kamery video (postawiliśmy na GoPro Hero 4), aparaty fotograficzne, Krzyśka rolki, czy laptopy. Do tego jedzenie, picie. Było czym zawalić auto po dach. Na dachu mieliśmy jeszcze podnośnik typu hi-lift.

Jednorazowe napełnienie wszystkich naszych zbiorników dawało następujący wynik:

- Woda – 2x20 litrów w zbiornikach, 20 litrów w filtrze, 90 litrów na dachu, do prysznica. Razem 150 litrów.

- Paliwo – 2x55 litrów w zbiornikach, 10 litrów w kanistrach w bagażniku i 2x30 litrów w zbiornikach od Grzechotnika. Razem 180 litrów

Jak widać masa auta rosła całkiem nieźle. Do tego doliczmy masę innych płynów w pojeździe. A było tego trochę. Sumarycznie oceniam że Żuk ważył powyżej swojej masy dopuszczalnej równej dwóm i pół tony. Dopiero rozładowanie w Bamako nieco nas odciążyło z wiezionych dziesiątków kilogramów papieru, w postaci zeszytów i książek.

Zasady pakowania

Po kilku dłuższych podróżach wiemy już jak optymalnie zapakować Żuka. Do dachowej trumny wędruje wszystko co nie jest potrzebne w dzień – czyli sprzęt do spania. Śpiwory, hamaki, materac, worki bivi i maty. To objętościowe rzeczy, przewożenie ich właśnie na dachu jest najwygodniejsze. Jedyne z nocnych rzeczy co się tam nie mieści to nasz namiot. Quechua jest okrągła i duża i dlatego jeździ w miejscu jakby dla niej stworzonym, a powstało przez przypadek. Idealnie bowiem daje się umieścić pod sufitem bagażnika – rozpięta się o gródź i krawędź nad tylnymi drzwiami.

Bagażnik ma trzy poziomy. Na najniższym, przy samej grodzi jego powierzchnia ograniczona jest częściowo wnękami kół. Tam jadą oleje i inne preparaty związane z autem. Podnośnik, składane kobyłki, część narzędzi. Bliżej stawiamy po lewej stronie zbiornik z wodą (z kranikiem, wystarczy zbiornik nieco wysunąć i można myć ręce lub pobierać wodę), obok niego filtr do wody (kanister 20 litrowy). Następnie leży złożony stół, a na nim stawiam obok siebie trzy szare skrzynki. Każda zawiera rzeczy około kuchenne.

Dzięki temu podczas krótkich przerw w podróży łatwiej szybko rozstawić i zwinać część kuchenno-jadalną. Wszystko jest po prostu w jednym miejscu. Na tej półce mieści się też mały stolik kuchenny i zwinięta podłoga do prysznicza.

Piętro wyżej jest miejsce na wsunięcie złożonych w słupek krzeseł. Są idealne na głębokość bagażnika. Mniej więcej połowę poziomu zajmują skrzynki w których są zapasy i inne niezbędne rzeczy. Wolną przestrzeń zajmują torby pasażerów. Preferujemy cienkie i tanie torby stylonowe z Ikea. Wypełnione miękką zawartością dają się dowolnie upychać w bagażniku. Z twardymi torbami sportowymi, czy plecakami nie ma tak łatwo. Opcjonalnie ta półka może być cała zajęta skrzynkami z zapasami.

Poziom najwyższy zajęty jest cały bagażami pozostałych pasażerów, jeśli wszystkie zapasy jada na środkowym. W przeciwnym wypadku część zapasów jedzie na tym poziomie. Wszystko zależy od ilości bagażu i sposobów jego zapakowania.

W kabinie mamy lodówkę. Jeśli jedziemy tak jak w Budapeszt-Bamako, to z tyłu są dwa fotele i lodówka zamiast trzeciego. Jeśli rozłożymy leżankę – to cały tył zyskuje dodatkowy, całkiem pojemny bagażnik pod leżanką.

Co się sprawdziło?

Na pewno lodówka kompresorowa. Wcześniej używaliśmy takiej taniej, tylko schładzającej. To była porażka. Akumulator rozładowywała w niecałe 8 godzin. Niestety kompresorowa jest znacząco droższa – nasza kosztowała ponad 1600 zł. Ale jest warta każdej złotówki – potrafi mrozić i zużywa ułamek tego prądu co tania lodówka. Przetestowaliśmy ją już na Złombolu i wiedzieliśmy co potrafi. W Mali dosłownie ratowała sytuację.

Sprawdził się też filtr do wody. Zależało mi na braku tzw. „zemsty faraona”, czyli sraczki wszechpotężnej. Nikt przecież tego nie lubi. Chciałem więc uniknąć problemu. Bałem się, że nawet kupowana tam na miejscu woda będzie raczej niewiadomego pochodzenia. Nie miałem ochoty gotować każdego litra wody przed spożyciem. Dlatego pomyślałem o przyzwyczajeniu naszych organizmów do wody przepuszczanej zawsze przez ten sam filtr. Za ok. 1200 złotych kupiliśmy Life Saver zdolny uzdatnić 10 tysięcy litrów. Ma on postać kanistra o pojemności 20 litrów. Wyposażony w pompkę, którą wytwarzamy ciśnienie powietrza, ono zaś przepycha wodę przez filtr. Proste. Pomysł się sprawdził – z wyjątkiem Krzysztofa, który zjadł loda w Bamako, nikt z nas nie miał nieprzyjemnej choroby.

Łóżko z tyłu auta. Udało mi się je tak zrobić, że powierzchnia foteli jest jego częścią. Dzięki temu w dzień zupełnie

fajnie „pólleżało” się w fotelach i to mając zapięte pasy. Możliwy był też sen podczas jazdy, mimo, że był problem z rozprostowaniem nóg w każdej pozycji. Po prostu łóżko ma dwa metry, ale po przekątnej. Jednak bez niego nie dalibyśmy absolutnie rady wypoczywać tak dobrze podczas jazdy.

Łopaty do piasku, lekkie, składane. Nie zajmowały miejsca, są leciutkie, aluminiowe. No i świetnie się nimi odgarniało piasek. Co jeszcze można powiedzieć o łopacie do piasku?

To chyba wszystko, z nowego wyposażenia, dostosowanego do tej wyprawy.

Co się nie sprawdziło?

Kotwice pasowe. Niestety piasek w którym się zaryliśmy był tak sypki i mialki, że nie było szans wyjechać za ich pomocą. Dopiero odgarnięcie piachu spod kół na dłuższym dystansie, aż do twardej warstwy pozwoliło wypchnąć Żuka. Jednak nadal będę je ze sobą woził, liczę, że jeszcze się wykażą przydatnością.

Dwutłokowy kompresor samochodowy. Mniej więcej w połowie drogi przestał być w stanie wtłoczyć powyżej czterech atmosfer do koła. Żywy dowód na to że pewne rzeczy muszą kosztować, jeśli mają być trwałe i solidne. Ponadto nie grzeszył szczególnie wydajnością – pompowanie jednego koła trwało kilka minut, a grzał się przy tym dość mocno.

Post scriptum

Skoro doczytałeś aż dotąd drogi Czytelniku – to znaczy że Ci się chyba podobało. A może tylko szukałeś cennych informacji dla swojej wyprawy i moja narracja wybitnie Cię znudziła? To naprawdę bez znaczenia. Ważne jest tylko to, żebyś sam pojechał gdzie tego tylko pragniesz. Dla tego uczucia warto żyć...

Na samo zakończenie – jeśli masz ochotę – obejrzyj film z naszej wyprawy.

<https://www.youtube.com/watch?v=THFlaHC63Sw>

Nasz profil na FB:

<https://www.facebook.com/grzmiacyrydwan>

Nasz blog:

<http://www.lezuk.pl>

<http://grzmiacyrydwan.blogspot.com>