

sm

PODRÓŻE

ENDUROMANIA

TYLKO GÓRY, G

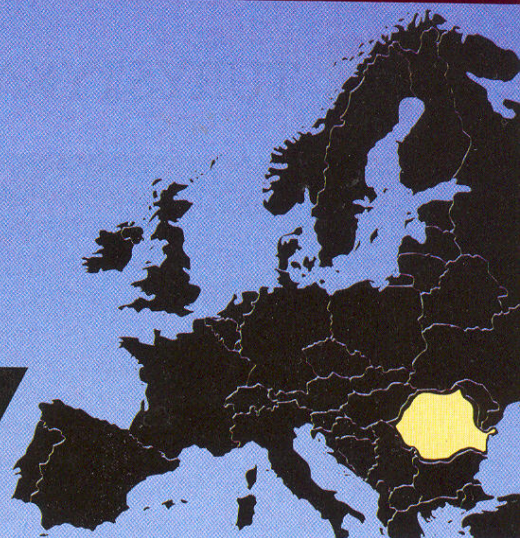


W POLSCE WSZYSCY, KTÓRZY JEŹDŹĄ MOTOCYKLAMI CZY QUADAMI PO GÓRACH I LASACH, W ZASADZIE ŁAMIĄ PRAWO I WSZYSTKIM PRZESZKADZAJĄ. LECZ NIE WSZĘDZIE TAK JEST. PRZEKONAŁEM SIĘ O TYM W OSTOI OFF-ROADU, W RUMUŃSKICH KARPATACH.

Tekst:
BOLESŁAW HYLEA
Zdjęcia:
BOLESŁAW HYLEA,
MACIEJ TRZCIŃSKI



ÓRY I GÓRY



Jedziesz motocyklem w góry. Kamienie, błoto, korzenie, a dookoła same pustkowia. Po kilkudziesięciu kilometrach wjeżdżasz do małej wioski. Wszyscy pozdrawiają cię przyjaźnie. Nawet lokalny policjant pyta, czy wszystko w porządku. Wspinasz się na wysokość ponad tysiąca metrów, skąd roztacza się wspaniały widok na całe pasmo górskie. Parę zdjęć, jedziesz dalej. Przed tobą jeszcze wiele kilometrów terenowej jazdy...

„Tak, tak... A później się budzisz. To był piękny sen” – mogłoby powiedzieć wielu pasjonatów terenowej jazdy. Producenci wprawdzie oferują coraz lepsze motocykle terenowe, ale w ekologicznej i zurbanizowanej Europie jest coraz mniej miejsc, gdzie można na nich pojeździć.

Pomysł z Peru

Są jeszcze w Europie miejsca, które można nazwać ostoją off-roadu, w których jest gdzie jeździć i moż-

na robić to legalnie. Od wielu lat takim miejscem jest rumuńska wioska Brebou Nou, która od 1995 roku stanowi bazę EnduRomanii, jednej z ciekawszych, amatorskich imprez przeznaczonych dla fanów off-roadu. Zasady EnduRomanii są proste. W południowo-zachodniej części Karpat, obejmującej dzikie i niedostępne góry, w promieniu około 150 kilometrów od bazy, wyznaczono 80 punktów. Należy do nich dotrzeć w ciągu pięciu dni. Organizator dostarcza notatki, koordynaty

GPS oraz naklejkę, która uprawnia do wjazdu motocyklem czy quadem do lasu.

Pomysł przywędrował aż z... Peru. Założyciel EnduRomanii budował elektrownie wodne w Andach, a w weekendy z kolegami jeździł na motocyklach po bezdrożach. Po powrocie do Rumunii postanowił stworzyć miejsce przyjazne pasjonatom off-roadu. Takich jak on. Karpaty to idealne miejsce dla kogoś, kto uwielbia turystykę off-roadową, czyli terenowy motocykl, plecak, rozległe



i trudne technicznie góry oraz wiele, wiele przejechanych kilometrów.

Jeździć tak, by móc wrócić

Przed startem – omówienie zasad. Ze względów bezpieczeństwa nie wolno jeździć samemu. Minimalny team – dwie osoby. Równie ważne są zasady terenowej kultury: jadąc przez wioskę trzeba zwolnić, gdy pasterze idą ze zwierzętami – zjechać na bok i zgasić silnik, nie używać głośnych wydechów, nie przecinać pól czy upraw, omijać rezerваты. Stosowanie się do nich jest tak oczywiste, że każdy terenowiec powinien mieć je we krwi. Sergio Morariu, twórca EnduRomanii, mówi wprost: „Jeden wypadek, protesty i będzie to koniec imprezy. Należy jeździć tak, aby za rok znów móc tutaj wrócić...”. Szkoda, że tak oczywiste rzeczy nie są oczywiste dla niektórych, naszych endurowców...

Dzień 1: wizyta u górnika

Ruszamy. Część ekip wraca na każdą noc do bazy, do wygodnego noclegu na polu namiotowym czy w kwaterach. Moim zdaniem ciekawsze jest szukanie noclegu po drodze, dlatego w plecakach ładują – oprócz podstawowych narzędzi – również jakieś ubrania. Na pięć dni twardy motocyklista nie potrzebuje ich wiele...

Jedziemy na północ. W terenie można spotkać w zasadzie tylko pasterzy i robotników leśnych. Są pozytywnie nastawieni. Przydaje się paczka papierosów: poczęstowanie „fajką” jest mile widziane i od razu ułatwia kontakt. Uważać trzeba tylko na wielkie, kudłate psy pasterskie, które bywają agresywne. Poza tym pustkowia, pustkowia i jeszcze raz pustkowia.

Niektóre szczyty spowijają chmury, mgła. Bez GPS nawigacja byłaby bar-

BRAK CYWILIZACJI I LUDZI TO ZAŁĘTA RUMUŃSKICH GÓR. DOCENIĄ KAŻDY, KTO ZNA REALIA TERENOWEJ JAZDY W POLSCE.

Punkty, które należy odnaleźć, doskonale oddają walory terenu, pomysłowość i dowcip organizatora. Może to być drzewo na skraju połoniny, skała, szalás czy szczyt w górach, z którego rozciąga się piękny widok. Każdy z punktów dokładnie opisany jest w notatkach. Na kartę drogową czasem trzeba przerysować tabliczkę przybitą do drzewa, naskicować krzyż stojący na szczycie, czasem podbić pieczętkę czy uzyskać podpis mnicha w klasztorze. Punkty rozmieszczone są w taki sposób, by dojazd do nich wymagał sporych umiejętności. I to zarówno jazdy na motocyklu, jak logistyki i nawigacji. Organizator nie narzuca trasy, każdy zespół ma na nią swój pomysł. Rywalizacja to jedno, nie mniej ważna jest sama jazda w terenie, w zasadzie bez żadnych ograniczeń.

dzo trudna czy wręcz niemożliwa. Nawet wspomagając się dokładnymi mapami oraz notatkami jazdy w takich warunkach jest bardzo czasochłonna. Często trzeba się zatrzymać, sprawdzać współrzędne, korygować trasę. To też ma swój smak. Tankowanie w mieście Resita i dalej w góry. Z paliwem trzeba uważać. Odległości są duże, w górach można się pogubić, a stacje są zazwyczaj przy głównych drogach. Najlepszy jest duży, kilkunastolitrowy zbiornik. Na niektóre etapy można zabrać dodatkowe litry w małym kanistrze, upchniętym w plecaku.

Obejrzenie punktów na trasie może zająć chwilę. Najlepszym przykładem jest Ocna de Fier. To dom górnika, który w baraku ma kolekcję skał, jakiej nie powstydziłoby się wielkie muzeum geologiczne. I zna

Drogi często przecinają się z górskimi rzekami.



Umiejętność nawigacji w terenie to połowa sukcesu na EnduRomanii.





W rozległych i nieskażonych
cywilizacją rumuńskich górach,
GPS jest nieocenioną pomocą.



Zdobycie wpisu na karcie
wymaga odnalezienia wielu
niezwykłych miejsc.



Spotkanie z grupą Czechów,
w pięknie odrestaurowanych
Willysach.

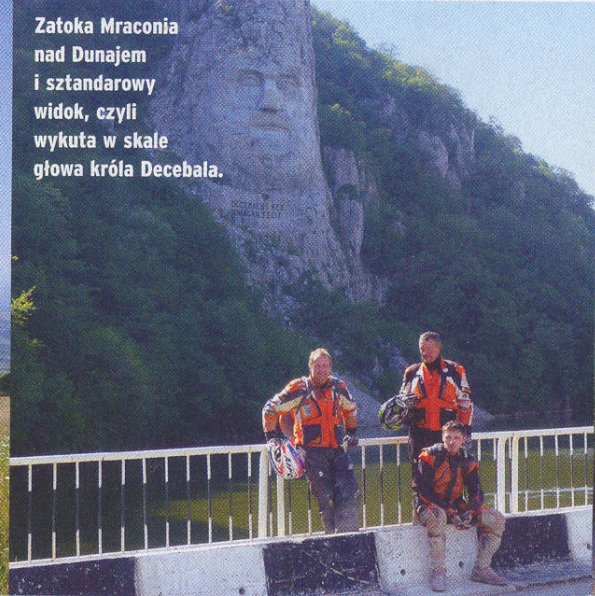


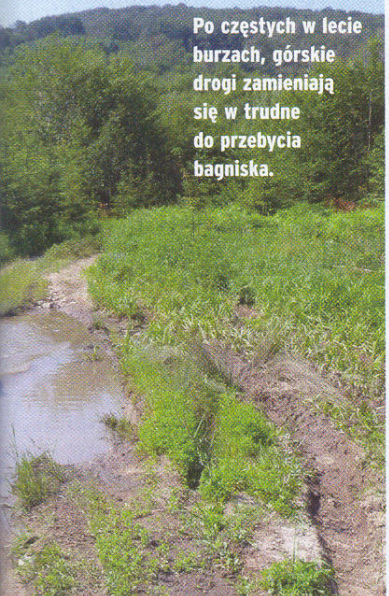
TURYSTYKA **EnduRomania**

Samotny krzyż
na szczycie
z widokiem
na dziesiątki
kilometrów
gór.




Zatoka Mraconia
nad Dunajem
i sztandarowy
widok, czyli
wykuta w skale
głowa króla Decebala.





Po częstych w lecie burzach, górskie drogi zamieniają się w trudne do przebycia bagniska.



W drodze przez góry Almajului do kolejnego punktu.

wszystkie minerały, jakie można znaleźć w Rumunii. Dla fana mineralogii miejsce bezcenne. Wieczorem zaliczamy jezioro Secu, robiąc mu zdjęcia z gór. Przyda się do pokazania kolegom. Piękne. Nocujemy w hotelu nad jeziorem, w którym jesteśmy jedynymi gośćmi.

DZIEŃ 2: jak w Gorcach i Bieszczadach

Motocykle ubłocone, ręce już czują przejechane kilometry – rozgrzewka się skończyła. Pora na ambitniejszy plan – przebiecie się górami aż do głównej szosy E70 Caransebes – Orsova. Punktów po drodze jest blisko dwadzieścia: opuszczone szalasy w górach, samotne drzewa, skrzyżowania leśnych dróg. Znalezienie każdego to ostra praca zarówno prawym nadgarstkiem, jak i GPS-em. Pod względem widoków – rewelacja. Porównanie do najpiękniejszych fragmentów Gorców czy Bieszczad od razu przychodzi na myśl. Już na światłach,

w nocy, zaliczamy ostatni punkt – Poarta Orientala. To stary tunel kolejowy, częściowo zrujnowany i zalany wodą. Jego przejazd nocą, kilkaset metrów w wodzie po osie, robi wrażenie, aż ciarki przechodzą. Na kolację chyba najbardziej typowe jedzenie w Rumunii – ciorba de burta, czyli flaki, podawane ze śmietaną i piekielnie ostrą, zieloną papryką. Po prostu pyszne. Nocujemy w hotelu dla tirowców. Losujemy, kto będzie miał pokój z mniejszym grzybem na ścianie, ale po 250 kilometrach terenu zasypia się nawet na stojąco, a za 20 złotych od osoby nie ma co oczekiwać superstandardu...

DZIEŃ 3: klimat z Władcy Pierścieni

Szybki serwis: odskrobanie patykiem kilku kilogramów błota, smarowanie łańcuchów, kontrola oleju

i wody w chłodnicy. Motocykle w górach łatwo mogą się zagotować, walcząc na ostrym podjeździe po korzeniach.

Lasami, wzdłuż szosy E70, jedziemy w kierunku miasta Orsova nad Dunajem. Punkty znajdują się w dolinach. Próby dostania się do nich górami nie zawsze się udają. Strome stoki, drzewo przy drzewie, skaliste urwiska. Kilkadziesiąt metrów można jeszcze motocykle przynieść, ale kilka kilometrów? Za duże ryzyko. Można znaleźć się w miejscu, z którego później nie będzie wyjazdu. Lepiej szukać innej drogi szlakami do zwózki drewna.

Po południu docieramy do Orsovei. To kurort nad szeroko rozlanym Dunajem, wstrzymywany przez zapórę parę kilometrów niżej. Brudni i ubłoceni, wśród eleganckich czasosowiczów, wyglądamy jak z innej bajki. Zaliczamy klasztor Sfanta Ana,

NIGDY NIE WIDZIAŁEM PIESZEGO TURYSTY TAK SZCZĘŚLIWEGO ZE SPOTKANIA MOTOCYKLISTÓW W GÓRACH.

z którego idealnie widać rozlewiska Dunaju, tankujemy i w drogę.

Trasa 57 wzdłuż Dunaju jest jedną z najpiękniejszych w Rumunii. Warto kawałek podjechać asfaltem, przemieszonym z szutrowymi odcinkami, by zrobić zdjęcia urwisk i tuneli po serbskiej stronie, pięknych zatok, jak Mraconia, czy sztandarowemu widokowi w tym rejonie – wykutej w skale, ogromnej głowie króla Decébala (który dzielnie walczył z Imperium Rzymskim na początku II w.). Klimaty rodem z Władcy Pierścieni. Nie zapominamy o punktach. Kilkanaście kilometrów pięknego szutru prowadzi do wioski Eibenthal w górach Almajului. Warto mieć na tę okazję puszkę piwa w plecaku. Czech, na którego domu znajduje się blaszka z numerem 803 (potomek osadników czeskich z XIX wieku), jest wielkim fanem tego trunku. Dalej, kolejna czeska wioska Bigar. Wbicie się w góry do punktu Frasin, to kawał off-roadowej przygody:

trudne drogi, błota, podjazdy. Wszystko w potężnym upale i na odludziu. To zdecydowanie najbardziej dzika i odludna część trasy. Duża część dróg, szczególnie daleko w górach, jest zarośnięta, zablokowana pozwalającymi drzewami. Dodatkowo góry Almajului to wiele pasm poprzecinanych strumieniami, ze stromymi jarami, zarośniętymi gęstym lasem. Nawigacja jest bardzo trudna, nie mówiąc o jeździe. Średnia prędkość nie przekracza czasem 5 – 10 km/h. Powrót nad Dunaj to wiele kilometrów jazdy. Ale tylko tam można znaleźć jakieś miejsce do spania i – co najważniejsze – stację benzynową.

DZIEŃ 4: padamy ze zmęczenia

Motocyklom na szczęście nic się nie dzieje, tylko bieżnik opon zrobił się tak o połowę niższy. Pogoda piękna, przyczepność na kamieniach doskonała, więc dalej eksplorujemy góry Almajului. Duże odleg-

łości, trudna trasa, wymagająca maksimum uwagi. Twarze i gogle robią się czarne od pyłu, o filtrach powietrza lepiej nie myśleć.

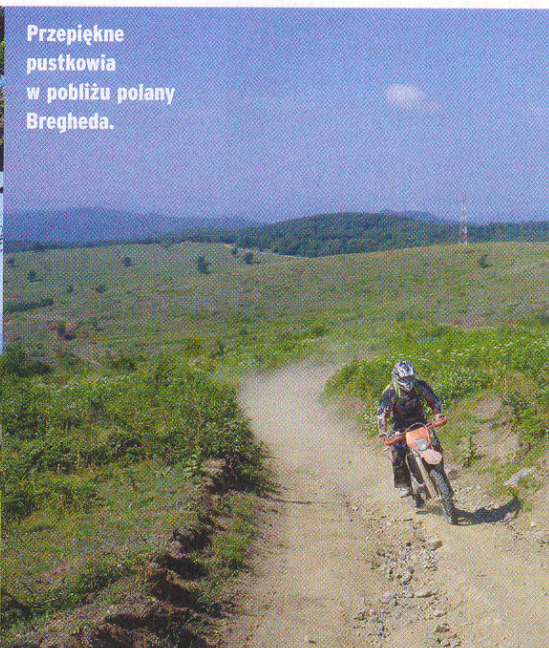
Daleko w górach spotykamy zagubionego i lekko przestraszonego turystę. Wspólna narada nawigacyjna: okazało się, że szedł w przeciwną stronę, niż zamierzał. Zupełnie stracił orientację. Nigdy nie widziałem pasjonata pieszej turystyki tak szczęśliwego ze spotkania motocyklistów w górach. Wyściskaliśmy się, jak najlepsi przyjaciele.

Niemalże na oparach paliwa docieramy z powrotem do Dunaju. Tankowanie i czas ruszać na przepiękne szutry prowadzące do wioski Garnic i Sasca Montana. Spotykamy ekipę Czechów jadących Willysamami, w kurtkach US Army, obwieszonych bagnetami, z radiostacjami, łopatami, replikami karabinów. Pełen profesjonalizm. Wszyscy popijają lokalną śliwovicę i „zwiedzają” tutejsze szutrówki. Pamiętkowa fot-

Znak na drzewie, namalowany odbłaskowym sprayem oznacza, że dotarliśmy do kolejnego punktu.



Przepiękne pustkowiec w pobliżu polany Bregheđa.



Specyfika jazdy w wysokich górach: w ciągu kilku minut upalny dzień może zmienić się w lodowatą mgłę, z niemalże zerową widocznością.



Widoki warte każdych pieniędzy. Tylko czasem trzeba mocno odkręcić gaz, by uciec przed psami pasterzy.



ka – zawsze cieszy spotkanie zakręconej ekipy.

Jeszcze prawosławny monaster Calugara, tuż obok miasta Oravita. Braciszki sprawiają wrażenie wyjątkowo wyluzowanych. Jeżdżą autem z wypolerowanymi na błysk, chyba 20-calowymi felgami, z ciemnymi szybami i okazałą anteną CB-radia na dachu. Przybijają nam na karcie wielką pieczęć. Dajemy im parę lei na kościół (paliwo do wozu).

Spać chcemy w zagubionej w górach wiosce Ravensca, do której, szczególnie nocą, nie jest łatwo trafić. Polne drogi wiją się po kolejnych szczytach, raz się zbliżamy, raz oddalamy od celu. Grubo po dwudziestej trzeciej lądujemy pod sklepem z piwem, kulturalnym centrum wioski. Pierwszy spotkany tam człowiek daje mi klucze od swojego domu i pokazuje drogę Jeepem: „Rano zostaw klu-

cze w drzwiach”. Padamy ze zmęczenia.

DZIEŃ 5: żeby oddać kartę

O 14 trzeba w bazie oddać kartę. Czasu niewiele, odwrotnie niż kilo-

ni nas burza. Po czterech dniach idealnej pogody całe niebo nad górami czernieje. Obieramy kierunek na góry Semenice, mijamy się z burzą. Pioruny uderzają po sąsiednich szczytach. Za chwilę jedziemy przez nie, a przy drodze płoną rozłupane drzewa. W górach

PO PIĘCIU DNIACH JAZDY WYPEŁNIONA KARTA DROGOWA DAJE OGROMNĄ SATYSFAKCJĘ CAŁEMU ZESPOŁOWI.

metrów do przejechania. W dolinie rzeki Rudaria obok Eftimie Murgu mijamy zabytkowe młyny wodne. Górskie drogi, kamienie, woda – widoki warte każdych pieniędzy. Czasem trzeba ostro odkręcić gaz, by uciec przed psami pasterzy. Trzeba odbijać jak najszybciej na Brebou Nou. Tym bardziej że go-

nie ma żartów z takimi rzeczami, ale nam się udaje. Ostatni odcinek Semenice – Brebou Nou jest bardzo szybki: korzenie, koleiny, kamienie, rozjeżdżona przez motocykle ścieżka. Goni nas czas i burza. Wpadamy do Brebou Nou. Pięć minut później zaczyna się oberwanie chmury.

Ogromna satysfakcja

Magia EnduRomanii przyciąga od kilkunastu lat fanów ekstremalnej turystyki off-roadowej. Po pięciu dniach jazdy wypełniona karta drogowa daje ogromną satysfakcję całemu zespołowi. Każdy ze zdobytych punktów związany jest z poznaniem fragmentu pięknej i wciąż jeszcze dzikiej Rumunii. Fragmentu, do którego dostęp umożliwia właśnie terenowy motocykl czy quad.

Po pięciu dniach jazdy na licznikach przybyło nam 1150 kilometrów, z czego może tylko pięćdziesiąt po asfalcie. Reszta to góry, góry i góry. ■ *Bliższe informacje, opisy, nowości oraz ogromną kolekcję zdjęć i filmów z wielu ubiegłych edycji tej imprezy można znaleźć na stronie www.enduromania.net oraz profilu www.facebook.com/enduromania.*