



UKRAJINA NEOMRZÍ

PODZIM UŽ JE KRÁSNĚ BAREVNÝ, A TAK JE ČAS SE PROVĚTRAT. 9. ŘÍJNA VEČER VYRÁŽÍME SMĚR UKRAJINA V KOMBINOVANÉM SLOŽENÍ ČTYŘKOLKY A MOTORKY. LUKÁŠ A ALEŠ NA KTM ADVENTURE 950, DAVID S 250KOU A TOMÁŠ S 450KOU. NO A ČTYŘKOLKY: NOVÝ ČLEN TOMÁŠ S ACCESEM MAX 750 A ONDRA S KINQUADEM. MATY SE SUZUKI LTZ, KTERÝ S NÍ JEL UŽ LETOS ALBÁNII, A JÁ S VLADI TESTUJEME V PLNÉM ZATÍŽENÍ TGB BLADE 1000.

Výhodou cesty je, že najedeme na dálnici, která nás dovede až na ukrajinskou hranici. Potom už jen 150 km a jsme na hotelu. Celkem 1100 km, které se nechají zvládnout za 15 hodin. Hodinku si odpočineme na hranicích, než nás zapíší... Na Ukrajině nás překvapují nezvykle opravené cesty. Dokonce i místy nový asfalt. Odpoledne dorážíme na místo. Dáme pozdní oběd a nadrženi hned vyrážíme na malou projížďku okolím. Je po dešti a v okolí je pěkné bahýnko. Kluci na motorkách sebou pěkně plácají a některé výjezdy dávají s obtížemi

na několikátý pokus. Dobrá rozsvička před ostrými kilometry, co nás čekají.

2. den

Směr Koločava po hřebenech jsem ještě celou nikdy neprojel. Počasí bylo vždycky proti nám a i teď už od rána prší. Bereme na sebe pláštěnky a vyrážíme. Po cestě tankujeme. Benzín tu stojí 24 Kč. Za městečkem Dubová odbočuje do kopců. Brodíme říčku a šplháme na hřeben. Alešovi po pádu zlobí motorka, tak se vrací na základnu. Byla to jen svíčka. Po hodině a půl výjezdu jsme na hřebeni. Tady už neprší. Déšť se změnil v krupici, která nás s větrem bičuje. Vše je tu pokryté ledem, a dokonce i my. Helmy rozmrazujeme u výfuků a čekáme, až se sem vyškrábe poslední motorka. Před sebou máme po hřebeni ještě 50 km a 500 výškových metrů, kde bude ještě větší mráz a led. Mlha hustá tak, že by se dala krájet, mě nutí to vzdát. Viditelnost sotva 10 metrů. Jedno špatné odbočení a už se nenajdeme. GPS s trasou mám jen já. Po cestě zpět míjíme srub, kam se jdeme na chvilku schovat. Rozdělávám oheň v kamnech a vyndáváme zásoby jídla pro případ nouze. Vítr neustává a nikomu se nechce z vyhřátého srubu, ale musíme. Na hotel přijíždíme už za tmy.

3. den

Stále prší. Motorkáři jdou opravovat své stroje, tak vyrážíme na bádnání nových míst. Šplháme na vrchol Pecka, kde nás čeká opět hustá mlha. Za ním se spouštíme kamenitou cestou připomínající spíše dno řeky. Obroušené kulaté kameny, které se pod koly čtyřkolek dáva-



jí do pohybu. Využívám motorovou brzdu. Silný dvouvál brzdí tak, že není třeba brzdít. Ba naopak. Občas přidávám plyn, abych nejel šnečím tempem a nebrzdil kluky za mnou, ale pokud to necháte jen na motoru, víc jak 8 km/h se nerozjede a to je sjezd opravdu prudký. V údolí nás v dubovém lese čeká bahno. Terén je tu rozmanitý. Kromě pisku snad všechno. Na hřebeni odbočuji z trasy, co znám, na novou. Prudký sjezd v husté mlze podporován deštěm nevypadá moc bezpečně, tak to raději odkládám na jindy. Hřebenovou cestou potkáváme odbočku, kterou se po pastvínách spouštíme do zalesněného údolí. Bohužel končí u jednoho srázu. Hodiny neúprosně letí a už není času se někde zdržovat. Valíme zpět. Prudký výjezd Milan se sportkou dává až na druhý pokus.

Jeho galusky a absence předního náhonu ho sice v něčem limitují, ale jeho odhodlání a šikovnost ho na vrchol dostane. Přijíždíme k výjezdu v kamení. Mám obavy o kluky s krátkými čtyřkolkami. Stačí jedno nakopnutí, prohrábnutí a máme velký problém, ale kluci jsou šikovní a přistupují k tomu zodpovědně. Ví, že by se s čtyřkolkou mohli rozloučit a k tomu nedej bože stát ještě úraz... Jsme sice do 20 km od civilizace, ale pomoc se sem nedostane. Ještě opláchneme od bahna čtyřkolky i sebe v řece a opět za tmy dorážíme na hotel.

4. den

Vyrážíme opět na Kolčavu, ale tentokrát údolím, 30 km po silnici, kde je díra vedle díry. Některé jsou tak hluboké, že byste tam nechali i kolo. Tady dostali čtyřkolky na prdel víc než v terénu. Nejhorší byly ostré hrany asfaltu. Pomalu se to nedalo jet, jen přidat plyn a proletět. Na konci projíždíme německou vesnicí a jako poslední vesničku Konsomolsk. Tam odbočuje podle map červeně značená cesta, kterou už před 20 lety strhla voda a dodnes ji neopravili. Cesta teď vede potokem, což nám vůbec nevadí. Dokonce ji i vyčistili od padlých stromů. Naposledy jsme to tu s Tomem prořezávali a nakonec jsme museli za pomoci navijáku ven z potoka na břeh a kličkovat lesem. Tím jsem strašil motorkáře.

V potoce zkusím, co vydrží zadní diferák. Děravou cestu zvládal, a dokonce i v potoce jsem nepotřeboval ho zavírat, natož přidat 4x4. Teď už jen překonat hřeben, kde už to nepodceňuji, dávám 4x4 a jsme nad Koločavou. Brodíme se tu stádem ovcí a bahnitým úvo-





zem kloužeme do údolí. V četnické stanici nás už vítají. V kamnech se přikládá a sušíme, co se dá. Ptám se hostinského, kudy se dá dostat na hřeben, že bychom zpátky jeli po něm. Prý po červené turistické přes most řekou do kopců. Chvilku se zdržíme pomocí klukům motorkářům zdolat panelový vodopád. Za ním už výjezd rozmočeným hliněným úvozem s hlubokými kolejkami. Pomalu se škrábu bahnem až do míst, kde se nechám vyjet na pastvinu. Báľ jsem se o lemy blatníků, že je tam nechám, ale vydržely a moc bahna na nás nepustily. Tam čekáme na ostatní. Přijíždí jen Tomáš s Ondrou. Ostatní se sem nevyškrábou. Jen David na svém „pinckovi“, jak říká své 250ce, přijíždí odjinud. Chce nám předvést, jak se jezdí po zadním, ale oslík se mu splašil a končí na zádech a „pinček“ se od něj po zadním vzdaluje. Čas se nám krátí a do tmy jen dvě hodiny. Vracíme se na trasu, kterou znám. Luky s Alešem to berou oklikou po rozbité silnici a my přes hřeben a potokem rovnou na hotel, kde se všichni v pořádku v sauně scházíme.



5. den

Sluníčko nás tahá z postelí. Na to jsme čekali, abychom mohli dát



velký, 200km okruh po hřebenech na střed Evropě a zpět. Doplníme zásoby jídla, dotankujeme nádrže i kanystry a vyrážíme na hřebeny. Vybírám nejsnazší cestu na vrchol Apecka z městečka Dubová. Hned po pár kilometrech má Aleš defekt na motorce. Rozborka, sborka. Duše za pár minut vyměněna. Zřejmě chlupci doma poctivě trénovali. Cestou potkáváme neidentifikovatelný silniční motocykl čínské výroby, obložen matracemi. Jezdí sem už sedmým rokem sbírat jahody. Na vrcholu uděláme pár fotek a frčíme dál. Několik kilometrů sjezd v kamení máme natrénovaný a i kluci na motorkách to bez

pádů zvládají. Teď už je pro ně návrat nemožný. Těžké motorky by se už nahoru nevyškrábaly. V dubovém lese nás čekalo krásné bahýnko. Pastviny byly promočené a nad 1500 už umrzlé. V jednom výjezdu se nechám unést silným motorem a na půl plynu letím šedesátkou. V trávě schovaný hrb nás zvedá do vzduchu tak, že mi Vladí málem přeskočila zadní kufr. Začíná i místy sníh. Zapřáhám za sebe sportku a výjezdy po sněhu jí pomáhám zdolat. Posledních 100 výškových metrů už se zahrabu i já. V prudkém výjezdu Blada neotočím. Bud zcouvat, nebo se pokusit rozjet a otočit se na vrcholu. To je výzva.



Až s uzávkou se mi podařilo rozjet a vyhrabat na vrchol 1760 m. n.m. Dál už se jako celá parta nedostaneme. Vracíme se zpátky k motorkám pod kopec a jdeme bádat cestu kudy zpět. V dálce vidím po pastvině cestičku. Není čas na omyl. Za dvě hodiny je tma. Chvilku jedeme lesem, chvilku po pastvinách. Stále po hřebeni. Tráva, listí, hluboké louže plné bahna, tím vším se brodíme. Za soumraku se dostáváme na zpevněnou cestu, která nás dovede k hotelu. Krásných náročných 180 km!

6. den

Druhý pokus se dostat tam, kam jsme chtěli včera. Tentokrát jedeme po prašných nebo kamenitých zpevněných cestách přes několik hřebenů a vesnic. Pěkně svižné svezení a moc to ani nepráší, tak jedeme kolka

na kolce. Diferák mě do driftu moc nepustí, ale zato jedu zatáčky krásně plynule a čistě. Nad Kobyljeckou Polanou dáváme malou pauzu. Začínají se honit mraky. V dálce je vidět déšť. Nikdo z nás se nechce oblékat do pláštěnek. Spouštíme se strání do Kosovské Polany a z ní šplháme už přes poslední hřeben. Kdysi tu byl asfalt. Místa ještě pozůstatky jsou. Začíná krápat. Zastavuji a zavírám zadní diferenciál. Šlapeme mašinkám ještě víc na plyn a potřebuji si zatáčky otevřít. Do kopce doslova letíme. Kapkám se ale nevyhneme. Hřeben je dosti vysoký a mraky za ním zůstávají. Pod námi je už RACHYV, 15kilometrový sjezd a jsem na hlavní cestě do RACHYVA, ale my se dáváme opačným směrem na střed, kde už na nás čeká dobová teplá restaurace. Napucnuti dobrým jídlem vyrazíme ještě prozkoumat solná jezera a propadliny v městečku Solotvina. Hlubinné doly se místy propadly a v místech propadlin vznikla jezírka.



Sůl z dolů se do nich dostala, a tak je začali využívat k léčivým koupelím. Dokonce tu vyrostly lázně a ty slanou vodu berou z vrtů. Těžební budovy tu jsou zchátralé a propadlin je tu k vidění víc než dost. Tma nás zase dohání, ale na hotel přijíždíme za sucha.

7. den

Odpočinkový před cestou domů. Ráno jedeme na místní trhy, dá se tam koupit cokoli, od pračky, počítače až po prase, krávu či drůbež. Nic mi do oka nepadlo, jen jeden stařec prodával obří vlašské ořechy, tak je zkusím doma zasadit. Teď už jen umýt a naložit čtyřkolky a motorky. Blade mě velice příjemně překvapil. Nevěřil jsem, že bude takhle dobře fungovat zadní diferenciál v terénu. Najeli jsme celkem 750 km, z toho 300 km hlavně za deště a sněhu na 4x4. Silný dvouválec jsem za celou dobu nepoužil na plný plyn. Nebyl na to prostor a na rozmočených pastvinách nedokázaly pneumatiky přenést výkon motoru. Volil bych hrubší vzorek, ale ten zase nebude příjemný na silnicích, kde



dosahuje TGB bez problémů podle GPS i přes 120 km/h. Průměrnou spotřebou jsem měl 13,5 l. Při rychlejší jízdě přes rozmlácené silnice se podvozek choval velice klidně a byl skvěle ovladatelný. V prašném prostředí je skvěle přístupný vzduchový filtr k dennímu čištění. Jediné, co jsem postrádal, byl posilovač řízení. V Čechách mi nescházel, ale když sjíždíte hodi-

nu z kopce na mokřem podkladu či v kamení na 4x4 opění o řídítka a motor ukrutně brzdí, spolezdec opřený ještě o vás, tak bych jím nepohrdnul. U příplatkové verze je dokonce nastavitelný ve třech režimech. Bytelné nosiče jsou jako stvořené na expediční náklad. Spousta děr se závitů, kam se dají přidělat třeba držáky kanystrů na benzin a vodu či ha-

sící přístroj a jiné potřebné příslušenství. S TGB 550 jsem najezdil spoustu kilometrů po Ukrajině, Rumunsku, Albánii i v Maroku, kde mě vezl 200 km písečnou bouří. Říkal jsem o něm, že je to hodný medvídek, který mě všude doveze, ale má na to svůj čas. Teď s litrovým motorem brutálně narostl a posunul se dál mezi špičku silných čtyřkolek.