

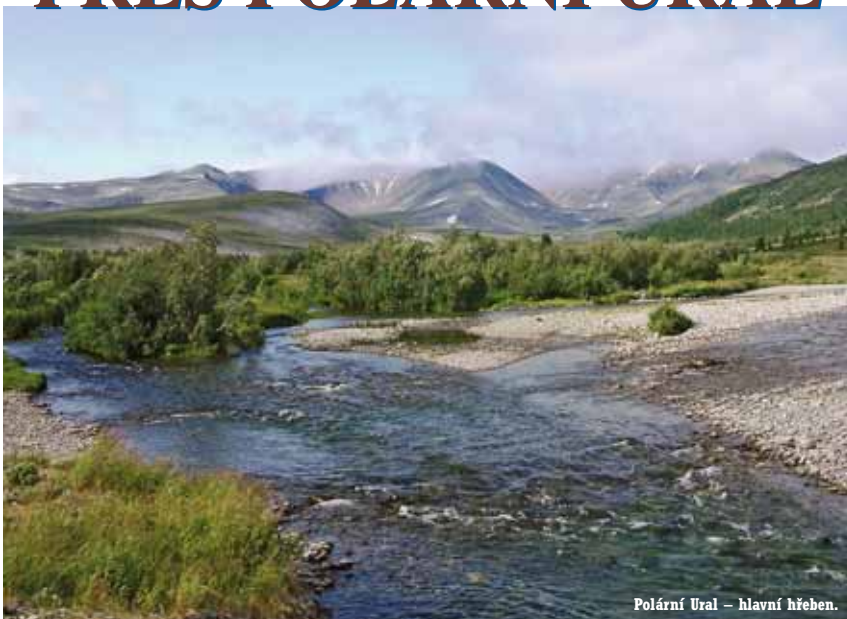
**OUTDOOROVÝ ČASOPIS S UNIKÁTNÍ DISTRIBUCÍ – ROZDÁVÁN ZDARMA VE 430 OUTDOOROVÝCH CENTRECH
KOMPLETNÍHO DOBRODRUHA NAJDETE ROVNĚŽ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH WWW.CASOPISDOBRODRUH.CZ**

3 2007 DOBRODRUH ZDARMA

Ročník XI.

MĚSÍČNÍK PRO AKTIVITY V PŘÍRODĚ

Jiří Havel: PŘES POLÁRNÍ URAL



Polární Ural – hlavní hřeben.

Brouzdat v chladných bažinách severu v době brouzdání po internetu a vesmírných rachejtli může snad člověk za trest, ve vyhnanství nebo v lágru, ale vzít si na to dovolenou? Leda,

že by ten tisícikilometrový kus cesty z Archangelska přes Polární Ural do Ázie chyběl do mozaiky poznání. Budou nám k tomu stačit bicykly, repelent a sandály?



MAPA VĚTŠINOU NELŽE

Pohled do mapy v oblasti polárního kruhu je fádni jako projev politika. Zná jen tři barvy. Skoro všechno je zelená tajga, nahore je bílá tundra a voda tradičně září modrou. Zeleznic poskrovnu a silnic ještě poskrovněji, osady nejisté, některé žilyje, jiné nežilyje, všechny dobrodružně lákavé. Díky ruským kartografům civilním i vojenským nelže nějak výrazně ani ruská mapa, pokud to ovšem nečiní kvůli utajení záměrně. Směr k východu ale spolehlivě ukazuje buzola, a tak můžeme bez obav šlapat po šedesáté rovnoběžce, než se z podmačené tajgy vynoří tmavé obrysy Uralu a za ním se zaleskné hladina Obu, nejzápadnějšího sibiřského veletoku.

KOLO NEUVEZE VÍC, NEŽ UVEZE

S touto úžasnou moudrostí a hlavou plnou zmatených zeměpisných informací a ještě zmatenějších prognóz dešťů, větrů, medvědů, komárů, nákupních možností a uprchlých trestanců doněkonečna ztenčíme hromady nejnútnejších potřeb. Když zbývá nezbytností asi čtvrtina, zůstává hlavní problém. Boty. Už jenom proto, že o neposlůných, sedmimilových, toulavých a prošoupaných

botách se mluví, píše a dokonce zpívá, zatímco čepice, goretexy a trenýrky jakoukoliv romantiku postrádají. Holínky a rozbahněný permafrost se jeví jako vynikající varianta. Osvědčené jsou také atomkecky. Jeďte v nich ale týden ve vlaku a na kole! Bez trekových bot se v kopcích nikam nedostaneme, ale kdo se s nimi má měsíc tahat? Rozhodnutí padlo dost překvapivě na sandály. Do vlaku se hodí určitě. Dá se v nich docela dobře brodit a přecházet bažinami a navíc se docela rychle vrací do původního stavu. Dobře se v nich také šlapa na kole. Optimisté dokonce tvrdili, že se hodí i do zimy, protože se v nich zima dlouho neudrží. Hlavně ale nezabírají moc místa, zvlášť, když je máte trvale obuté. Mohou se ovšem rozpadnout, ale takhle se uvažovat nedá. Rozpadnout se může skoro všechno, především bicykl. Je zajímavé, že tato eventualita nám vrásky nedělala.

SEVEROVÝCHODNÍ PRŮJEZD

Zůstalo něco z jeho historie? Jen louky plný paneláků... Klášter Cholmogory a starý archangelský přístav a ještě dřívější výbojná návštěva vikungů v období

► Pokračování na str. 2 a 3

HEDVÁBNOU STEZKOU NA MOTORCE YUKI

Někdy o to ani nemusíte usilovat a dobrodružství si vás najde samo. Že ne? Ale to víte, že ano. Přesně tak totiž vznikla má loňská motocyklová cesta od Pacifiku k Atlantiku. Expedice s názvem Yuki Silk Way Adventure 2006.

V létě 2005 jsem si řekl, že mám nejvyšší čas splnit si svůj celoživotní sen historika a sběratele veteránů a projet si trať někdejšího závodu Peking–Paříž, který se uskutečnil v roce 1907. Když se člověk podívá na mapu, je to docela slušný kousek cesty. Z Číny přes poušť Gobi, Mongolsko, kolem Bajkalu, pak Sibiří, Ruskem a přes pobaltské státy do Polska. A odtud ještě přes celé Německo, pak Belgie, a konečně do Francie.

Před prakticky sto lety se pět posádek vydalo na tuhle trať se čtyřmi otevřenými automobily a jednou tříkolkou. Já po jejich stopách vyrazil na motocyklu Kawasaki W 650 s tradiční českou sajdou Velorex. A abych to měl trochu těžší, dal jsem si tu legendární trasu dvakrát. Na místo startu, do Pekingu, jsem se totiž vydal z Českých Budějovic po vlastní ose. Znamenalo to zdolet za tři měsíce nějakých možná čtyřicet tisíc kilometrů.



Z budějovického náměstí jsem vyjel prvního června – a jednatřicátého srpna jsem, v pravé poledne, skutečně zastavil pod rozkročenou Eiffelovkou.

Fajn. Dokázal jsem to. A myslil v té chvíli, že jsem si užil dost. Že už dám pokoj. Takřikajíc „lehnu pod hadr“ a začnu zase ve své dílně, kde renovuji historické motocykly, dohánět, co jsem cestou zameškal. Ale omyl! Stačilo, abych mou cestovatelskou motorku vystavil na výstavě MOTOCYKL 2006 a další dobrodružství si mě našlo!

Expozici firmy Yuki, která dováží čínské motocykly, si na výstavu přijel prohlédnout pan Cao, jeden z manažerů firmy QINGQI MOTORS z Jinanu. Všimnul si mého motocyklu, samozřejmě i nálepky, ze které bylo zřejmé, kudy jsem projel, a večer, na společné večeři, pak prohlásil, že kdo se vydá na motorce přes poušť Gobi, toho u nich pokládají za hrdinu. Nebo za blázná. A když kouká na to, kolik mi je, tak že já jsem obojí!

Nezbylo mi, než mu s pousmáním říct, že miň už mi nebudu. Ale že na motorkách jezdim rád a věk mi nebrání, abych kdykoliv vzal za řídítka a vyrazil na pořádnou cestu znova. A tak pan Cao řekl, že jeho továrna by měla zájem ukázat světu, že nově enduro Qingqi-Yuki 200 je velmi kvalitní motocykl a žádný „čínský šunt“, jak si pořád ještě spousta motorkářů v Evropě myslí. Tak co kdybych s jejich motorkou absolvoval třeba legendární „hedvábnou stezku“?

► Pokračování na str. 7



Tolik písku u nás nemáme.



Taigo objevuje svět.

► kromých zásob čaj. Pokládáme ho za příjemný výrobek nejvyšší kvality, protože je přece jen trochu chladno.

POLÁRNÍ URAL

Už název vyvolával doma drkot zubů, ale nebylo to tak zlé. Jakási cesta, přerušovaná koryty řek a potoků se zakusuje do kamenitých svahů, prošívaných tolika chemickými prvky, že na ně nestačí ani Mendělejevova tabulka. Geolog samozřejmě přehání a přehání to i s rukodělným monstrem, na kterém se přitíhl odkudsi z tundry, jako snad jediný člověk v širokém okolí. Neskutečné předpotopní vozidlo s malým motocyklovým motorem, ale s koly snad z největšího nákladáku na světě, je ovšem bez ohledu na nedostatek krásy docela praktické a na rozdíl od nás hravě mizí na druhém břehu řeky Malá Pobjudina. Dokud je vody ke kolenům, nic se neděje, ale dál už je hodně studená. Hlubka zážitku samozřejmě souvisí s hloubkou ponoru. Bez sandálů se řeka přebrodit nedá, zvlášť když je potřeba ji kvůli bagáži přebrodit několikrát. Je neuvěřitelné, jak brzy se člověk zase zahřeje na provozní teplotu.

Zamíchat se nenápadně do třitísícihlavé stády sobů se sotva podaří bez bicyklů. Sobi pokládají řídítka horských kol s nástavci za soukmenovce. Dost možná se nám to podařilo proto, že jsou částečně domestikováni a patří rodině pastevců národa Chanti, kteří v čumech na úbočí Uralu vedou velice romantický, dobrodružný, ale strašlivě nepohodlný život. Čáry mlh, neúnavný vítr a prastatický déšť pilně omezují naše lačné pokusy o nějaký estetický výjem. Vlhké stany vytrvale plácají v mátožném světle severské letní noci a jen myšlenka na jejich mokré balení ve větru znepříjemňuje život i ve spáčku. Dolů z kopce to jde docela dobře, opuštěnou osadu Poljarnyj necháváme i my svému osudu. Cesta do Sibíře přes



Most občas spadne.

Charp-Severnoje Sijanije (polární zář) nabízí překvapivě víc naděje a pohodlí než strana evropská. Dobývání Sibíře mělo přece východní směr, ale v Rusku je všechno jinak. Příčinou je tentokrát poloostrov Jamal se svým plynem, ropou a minerály. Salechard a Labytnan-gi vystavují na obdiv svoje moderní upravené ulice s domy pastelových barev a vozový park západního typu, i když ani sem žádná silnice nevede. Nezápadnější sibiřský veletok Ob, dva kilometry široký, zdolává trajekt čtvrt hodiny a ani nám nepřipadá řeka nijak zvláštní. Je pozoruhodné, jak rychle si člověk zvyká na jiné rozměry, vzdálenosti, teploty, časová pásma a také na lidi a jejich diskusní argumenty.

POLÁRNÍ KOCOUR MĚNÍ OBČANSTVÍ

Převážně na polárním kruhu se místo medvěda vynořilo z tajgy rezavé kočičí dětáčko. Kocourek se rovněž právě tak do chlupaté dlaně. Jestli ho v tajze někdo schválně vysadil nebo naopak zapomněl, ví už dnes jen on sám. V každém případě skončil za řadry útlocitné

cyklistky. S každým společným dnem a intimní nocí ve stanu se vztah utužoval a bylo jisté, že při brzkém nástupu do vlaku, který nás měl dopravit ze Sibíře do Brna, budou emocionální problémy. Děžurná podle předpokladu transport zvlifetě Polární Sřtelou striktně zakázala. Bez jízdenky a veterinárního potvrzení je jisté takové cestování s několikačlenným přejezdem ostře sledovaných hranic jen s obtížemi uskutečnitelné. Snaha byla, ale pokladní nedokázala vystavit odpovídající jízdenku a žádný veterinař nebyl právě po ruce. Kocour mezitím obdržel i jméno, na počest místa nálezu nesklonné Taigo. Když zlobil, říkali jsme mu daleko tvrději Tundro. Žil v krabici s pískem a před přejezdem hranic dostal pod lékařským dohledem líznotu piva. Za pár měsíců je z něho už životaschopný dravec, podobný spíš tygru ussurijskému. A jaký osud stihl našeho polárního sandály? Ty dražší se bez vlastního zavaznění seškváříly u ohně, zatímco ty levnější se rozpadly. Stejně to ale byla dobrá volba.

JIRÍ HAVEL



novinky na rok 2007

LOWA ...simply more

NOVÝ KATALOG!



www.lowa.cz



2 roky servis ZDARMA!



EXPEDITION 8000 RD Nová expediční bota s vnitřní GTX botičkou a integrovanou kamaší, kterou používá i Radek Jaroš. Bota získala prestižní ISPO Outdoor Award! Svěsť vysoce odolná kevlarová Cordura®, podešev VIBRAM® TETON. Velikosti (jen celé čísla) 4 - 12 UK, DPC 20.990,- Kč

LADY GTX Špičková dámská trekingová bota. Svěsť hydrofobní nubuk, podšívka GTX, Klima systém, C4, podešev VIBRAM® MVS SPS. Velikosti jen dámské 3,5 - 9 (UK), DPC 5.390,- Kč



RENGADE GTX LO / RENGADE GTX LO Ls Moderní nízká bota pro outdoorové aktivity. Svěsť hydrofobní nubuk / Cordura®, podšívka GTX, podešev VIBRAM® VIALLA PRO, Klima systém. Velikosti 6,5 - 14, dámské 3,5 - 9 (UK), DPC 3.990,- Kč



prosport www.prosport.cz + www.lowa.cz
Oficiální zastoupení LOWA pro ČR + VLASTNÍ MALOOBCHOD: PROSPORT PRAHA s.r.o. Ke Mlýnu 1, 149 00 Praha 4 - Újezd, tel: 241 483 338, fax: 241 483 335, e-mail: prosport@prosport.cz

AUTORIZOVANÉ PRODEJNÍ: BENEŠOV SPORTCENTRUM Týrčovo 2076 BEROUN KOLA ŠTĚPÁN v Písecké bráně 1 BRNO DRAPA OC Olympia II Dálavce 777, GEMMA Mendlovo náměstí 156, HEVŘIS Galerii Velikáho Va Klobouky 1, U 100 SPORT Husova 80 ČESKÉ BUDOVOVICE KAMZIK SPORT Špinka 19 HRADCE KRÁLOVÉ ČS OÚ Čáslavská 84+ 5 K. Muzičova 725, DRAPA OC Centrum Bratříků 236, SENEC OUTDOOR Husova 680 JABLONEC NAD NISOU SPORT 2000 OC Čechů JIČÍN DOB Husova 102 JINDŘICHŮV HRADEC DRUŽINA Jendrychův 56 V KARLOVY VARY HEVŘIS Kpt. Jaroš KADNŮV HRADEC Trída T.G.M. 105 KOLÍN SPORTSERVIS MONTANA Kmochove 406 KUTNÁ HORA MIBI SPORT Rudič 675 LIBEREC SPORT 2000 Práská 13/19 - Hodočnická 16 - Doubi, WIND SPORT Zámečnická 4/561 NÁCHOD UPRAVŮN SPORT posazí Kománcova NOVÉ MĚSTO NA MORAVI K3 SPORT Caplovna 918 OLOMOUČ HEVŘIS OC Olympia, HOTEZ B. Ivčina 11 OPAVA GEXKO U Páso 2 OSTRAVA AIFSPORT Týrčovo 25, DRAPA OC Centrum Městečků 378/Ka. 381 CENTRUM MĚSTKA 28, Vípva 227 PARDUBICE TRITON Čáslava 1592 PÍSEK SPORT A VOLKY ČAS Nováckova náměstí 89, YETI Václav náměstí 4 PÍZEŇ HANÁK Americká 54, TEREŠKOV SPORT Mm. Repolický 21 PŮDEBRADY ČLUSO SPORTSERVIS Na Velech 54 PRAHA 1 ALPSPORT Na Florenci 35, BOUTER-SHOP Lidická 35, HOLLAN SPORT Kralovická 18, JB SPORT Dlážděná 1, OUTDOOR CENTRUM ROCK POINT Na Praze 10 - Hrozenkova 2, ZBANEČ STŘELIVO BRVINKA Stavenická náměstí 8 PRAHA 2 MARŠPAK Školní 6 PRAHA 4 HEVŘIS OC Chodov, PROSPORT Újezd Ke Mlýnu 1 PRAHA 5 DRAPA OC Centrum Na Vyšehradě Plátnická 117, ŽM SPORT Architektická 2256 PRAHA 6 SPORT KRAJČEK Václav II. Dvůrčák PRAHA 6 BOUTER-SHOP Sokolovská 146/359 MALLIE Hradčanská 6 PRAHA 10 HEVŘIS Europa Sokolovská, PEK SPORT Votavská 466, ŽPM SPORT Sokolovská 1391 (INTERSPORT) PRAHA 18 DRAPA OC Tesco Letňany PŘEBŘOV FACE SPORT Mestní 13 PŘÍBRAM AIF SPORT OUTDOOR Osvobození 306 RAKOVNIK PROCHÁZKA LUDOVCE POTŘEBY V Janova 79 ROZNOV FENI Palackého 2191 SPINBOŘOV MLYN M-SPORT DUNKOVÁ Smetanova Mlýns 159 TABOR AGAS Budvíčková 1020, BLAŽEK SPORT Husova 1901 ÚSTÍ NAD LABEM HEVŘIS OC Centrum VODNÁŘ PŮP CENTRUM Palackého VYKHLÁBĚL SPORT 2000 IT Centrum Křižkovičká 16 ZÁBRŮV GEMAL SPORT 28, Vípva 2 ZLÍN DRAPA OC Centrum 3, Ivčina 1170, HEVŘIS OC Exploz ZMLINO TOP SPORT Horní Čička 48 ŽDÁR NA SÁZAVCI K3 SPORT Husova 8

Proč funkční ponožky pro sport?

Hlavní funkcí ponožek, které doporučujeme používat při sportu, chůzi a jiné tělesné aktivitě je zajištění maximálně možného komfortu a pohodlí pro uživatele po celou dobu nošení. Základem je, aby jste měli z ponožek příjemný pocit již při prvním kontaktu s Vaší nohou. Jak dlouho si budete užívat maximálního komfortu ze suchých, pohodlných a funkčních ponožek je dáno hlavně použitím správné kombinace materiálů a technologií výroby. Důležitá je vhodná obuv a údržba.

Ponožky LASTING zabezpečují tepelnou izolaci a transport vlhkosti a potu od pokožky. Tím minimalizují riziko bujení bakterií a vzniku otlaků a puchýřů. Tímto nárzy, které působí na chodidla a ostatní namáhané oblasti. Zde je důležité inteligentní zesílení ochranných vrstev nejvíce namáhaných oblastí nohy. Kritické jsou např. holení kosti při lyžování, kotníky při hokeji, ale také horní šev špičky, např. u cyklistických ponožkách. Nesmíme opomenout, že při celodenních túrách jsou nohy vystavené velké zátěži. Funkční ponožky jsou společně s vhodnou obuví nejdůležitější výbavu pro trek a turistiku.

Při výrobě ponožek LASTING jsou používány jak přírodní, tak syntetické materiály. Podstatné však je, že jsou vybírány vždy ty nej kvalitnější. LASTING nabízí zákazníkům ponožky z materiálu X-static. Ten je odbornou veřejností i laboratorněmi ve světě považován za nejlepší antimikrobiální vlákno. Další předností je také, že tato ochrana nohou z ponožek LASTING „nevypřichá“, v tomto vlákne je totiž zapleteno čisté přírodní stříbro. Další novinkou jsou například trekingové ponožky TKO, které jsou vyrobeny z materiálu OUTLAST. Ten obsahuje milióny mikrokapslí, které jsou točeny kapalinou podobnou vosku. Tyto absorbují teplo, které vytváříte když se teplota v botě zvýší a později jej uvolňují když se teplota sníží. Teplo se tedy v tomto případě neuchovává pomocí zachyceného vzduchu, jak je obvyklé u většiny materiálů kontrolující změnu teplot, ale v mikrokapslích obsahující PCM. Při výrobě ponožek LASTING jsou použity další funkční materiály, LYCRA, která zabezpečí stabilní tvar (přetačení, sklouzávání), COOLMAX, čtyřkanálové polyesterové vlákno zabezpečující efektivní transport a odparení vlhkosti. COMTEX MX1, polypropylenové mikrovláknové zabezpečující ideální tepelné klima. THERMOLITE, duté polyesterové vlákno se vzduchovými kanálky pro zvýšení tepelně-izolačních vlastností.

Můžeme tedy říci, že široký sortiment ponožek pro různé druhy sportu je opodstatněný a z nabídky ponožek LASTING si vybere snad každý. Sortiment sportovních a trekingových ponožek LASTING je svou šíří ojedinělý. V nabídce jsou ponožky pro trek, turistiku, horolezectví, lyžování, hokej, fotbal, fitness a halové sporty, běh, tenis, cyklistiku, myslivost a rybaření. Celkově však více než 60 druhů ve více barvách a velikostech.

Jak pečovat o funkční ponožky?

Pro zajištění plné funkčnosti je důležité ponožky používat vždy pro druh sportu, pro které jsou vyvinuty. Je možné kombinovat podobné druhy sportů. Ponožky pereme v pračce nebo ručně, běžnými pracími prostředky, při teplotách do 40 °C. Výrobce doporučuje, aby ponožky během praní byly obráceny rubovou stranou navrch. Nebezpečí pro funkční ponožky vzniká při kontaktu se „suchým zipem“, kdy se poruší zábrana pleteniny. Není doporučováno ponožky sušit v horkovzdušných sušičkách.

Sportovní ponožky LASTING lze zakoupit ve sportovních prodejnách – ALPINUS, DRAPA SPORT, SPORT 2000, oddělení sportu HM TESCO, HYPERNOVA a MAKRO. Dále v běžných prodejnách se sportem v celé ČR a SR. Na internetových stránkách firmy LASTING lze také využít internetový obchod www.lasting.cz nebo www.lasting.eu

PAPUCHALCI NA RUNDE



Pohled na Malé Lofoty.



Severní pobřeží Runde je obydleno.

Jedíte-li rádi do zemí, které omývá severní Atlantik, pak jste jistě narazili na místní zvláštní mořské ptáky – papuchalky. Jejich vzhled – něco mezi papouškem a tučňákem – i jejich tiché neagresivní chování jim zařídily stálou popularitu mezi místními i turisty. Papuchalčí kolonie (papuchalk ploskozubý) najdete především na útesech příbřežních ostrovů v Norsku, Grónsku, Špicberkách a na Islandu, kde jich dle odhadů žije asi šest milionů.

Fotka papuchalka visí snad v každé severské cestovní kanceláři a výlety k papuchalčím koloniím patří do jejich pravidelné nabídky. Většinou se jedná o plavby loďkami k ostrovním či pobřežním útesům s tím, že papuchalky pozorujete z dálky dalekohledy. To má jistě také své kouzlo. Přijete však přitom o to, co lze zcela unikátně prožít při pěší návštěvě útesů, na nichž papuchalky sídlí. Tito ptáci totiž nejsou plaší a dovolí vám přiblížit se k nim i na vzdálenost několika desítek centimetrů. Pokud neděláte prudké pohyby a jste zticha, stejně jako oni, můžete s nimi prožít chvíle, při nichž máte pocit, že jste splnili se severskou přírodou.

Papuchalci se žijí lovem v moři a přinejmenším jsou schopni potápět se do hloubky až několik desítek metrů. Na moři tráví

celý den a do hnízdišť se vrací k večeru. V útesech mají vyhrabány dlouhé nory, ale po návratu z lovu sedí před nimi a hřejí se na slunci, které v létě na severu takřka nezapadá. V kolonii jsou jich stovky i tisíce, ale není to večerní sousedské povídání. Když procházíte kolem okolních útesů, kde sídlí terejové, kormoráni, alkouni, racci, bouřňáci a další druhy severských mořských ptáků, potřebujete skoro vycpávky do uší. V papuchalčím údolí je ticho.

Pokud našinec zatouží papuchalky vidět na vlastní oči, pak ideálním místem pro to je ostrůvek Runde v sousedství Malé Lofoty v Norsku (na některých mapách též Rundoy). Ideální hned z několika důvodů.

Runde (který leží jižně od „norských Benátek“ města Alessundu) je považováno za nejjižnější větší sídliště



Jižní pobřeží Runde.

papuchalků v Norsku. Od nás je tedy k němu nejbližší a s nejméně komplikovanou dopravou. Malé Lofoty, včetně Runde, jsou navíc propojeny mosty, takže pro návštěvu ostrova nepotřebujete využít trajekt. Přimo na ostrůvek je i ornitologicky zaměřený a na norské poměry levný kemp, v němž vám majitel podá podrobné informace, kde papuchalky uvidíte a v kolik hodin v tu kterou roční dobu přilétají (v červenci kolem deváté večer).

A je tu ještě jedno plus této lokality. Runde vystupuje příkrými stametrovými srázy z moře, takže kolonie papuchalků (i dalších ptáků) lze vidět pouze zvrchu. Cesta nahoru trvá asi hodinu, ale pokud máte štěstí na slunečné počasí, je to hodina vyplněná neuvěřitelnými pohledy na ostrovy a moře svítící barvami, které dokáže vykouzlit pouze severské slunce.

MILOŠ KUBÁNEK

Papuchalci přilétají po celodenním lovu.



Mapy, které **vydrží všechno, co vydržíte Vy!**

Nová edice cyklomap Z Prahy na kole! Právě vyšlo 5 cyklomap Prahy a pražského okolí v měřítku 1 : 65 000 na odolném vodovzdorném materiálu.

www.zaket.cz

VODOVZDORNÉ MAPY!

Zimní mapy Jizerek a Krkonoše máme také vodovzdorné!

Kartografické vydavatelství Zaket
Slánská 381/10, 163 00 Praha 6
tel.: 210 083 570
e-mail: objednavky@zaket.cz

Nízkonákladová samoobslužná dovolená za třetinovou cenu!

ALPY, JADRAN DOLOMITY KORSIKA SARDINIE RUMUNSKO

hory, bajkování, cykloturistika, plážování

ceny od 1600 – 4000 Kč

WWW.CAJENDA.CZ

tel.: 608 110 103

PROFIPLAST RAFTCENTRUM TROJA
obchod • půjčovna • ubytování • poradenství

rafting, divoká voda, turistika, seakayaking, vodní slalom, dračí lodě

Enervit - výživa pro sportovce

www.profiplast.cz

tel. fax: 233 542 825, 224 324 790, gsm: 603 964 776

Novinka Technologie GIT

Firma Profiplast vyvinula novou technologii výroby pádel pro divokou vodu GIT - Gas Injection Technology. Listy pádel nové generace jsou vyrobeny z termoplastu s uhlíkovými vlákny a jsou výrazně vylehčeny

Xena Ninja Traper Air

dutým žebrem vyfouknutým plynem pomocí technologie GIT. Žebro pádla s dvojitým profilem navazující na zesílení na konci listu zaručuje vysokou pevnost a materiál s uhlíkovými vlákny velkou houževnatost a odolnost proti otěru. V rámci technologie GIT firma Profiplast představuje modely kajakařských pádel Xena pro divokou vodu a extrémní sjezdy, model Ninja pro freestyle a model Trapper pro turistiku a kanoistického pádla Air pro freestyle. Nové tvary pádel jsou velmi efektivní v záběru dopředu i vzad. Žerdě k těmto pádlům dodáváme duralové nebo karbonové. Tvar nových typů GIT byl navržen ve spolupráci s odborníkem na divokou vodu a rodeo Kosatkou ze Sokola Troja a na kanoistickém pádle Air spolupracuje freestylelista Lukáš Červinka. Po podzimních zkouškách nové technologie GIT byly v praxi vyzkoušeny nové speciální materiály a upraveno žebro listu. Od 1. 4. 2007 budou vylepšená pádla nové technologie GIT opět v prodeji.

Novinka Pumpa Rafter

Velmi výkonná a snadno ovladatelná pumpa pro použití na rafty a veškerá nafukovací plavidla. Objem 5 litrů.

Ve chvíli, kdy bylo řečeno, že po absolvované cestě by mi motorka zůstala a mohla přijít do expozice mého Jihočeského motocyklového muzea v Českých Budějovicích, jsem bez váhání kývnul. Jedním z mých životních hesel je, že „motocykl není nikdy dost“ a když mi někdo nějaký ten další motocykl nabídne, jsem ochoten „udělat cokoli“...

Cestu jsem měl jet sám. Byla naplánována jako dobrodružství osamělého jezdce. V Pyramidě Průhonice, kde je sídlo firmy YUKI, mi zapůjčili tréninkovou motorku. Po pravdě řečeno, když mi pan Cao na výstavě ukázal, s čím ze bych tu hedvábnou stezku měl absolvovat, trochu mi to vzalo dech! Celoživotně jsem fanďa na těžké mašiny. Jako kluk jsem začínal na dvanáctistovce Harleye a tohle najednou bylo lehoučkou endurkou s pohyblivým dvěstěkubíkovým jednoválcem! A na tom tvrdém a úzkém



Nejstarší pevnost

HEDVÁBNOU STEZKOU NA MOTORCE YUKI

sedíků že mám absolvovat nějakých patnáct nebo kolik tisíc kilometrů?!

Jenže už první zkušební kilometry na půjčeném stroji byly velmi příjemným překvapením! Yuki, kterou jsem osobně vybaloval přímo z bedny, byla svižná i bez nějakého zabíhání a na tom obávaném úzkém sedle jsem se kupodivu cítil velice dobře. A už ve chvíli, kdy jsem měl za sebou první tři tisíce kilometrů, jsem instinktem starého motorkáře cítil, že tohle bude motorka bezproblémová.

Mezitím mi plán cesty trochu změnil. Továrna si uvědomila, že to dobrodružství by se dalo po reklamní stránce využít líp, a tak cestu změnila na mezinárodní expedici. Najednou mělo jet deset čínských jezdců a mezi nimi já jako „star“. Hvězda! No tak v téhle roli jsem v životě nikdy nevystupoval! Dělat „hvězdu“ neumím. Takže když jsem odletěl do Číny, se zabaleným plexisklem pod paží, třemi napakovanými motocyklovými kufry v rukou, fotákem na krku a notebookem přes rameno, byl jsem docela zvědav, jak to bude vypadat...

Už návštěva v továrně v Jinnanu byla pro mě nečekaným šokem. Všechny naše továrny znám odjakživa. V Jawě i ve strakonické ČZ jsem byl mnohokrát. V mládoboleslavské Škodovce jsem byl několik let zaměstnán, když jsem tam zakládal tovární muzeum. A v té době jsem jezdil každou chvíli i do kopřivnické Taty. Jak tyhle továrny vypadaly zevnitř, si pamatuji dodnes. V QINGQI MOTORS ale jsou všichni dělníci v bílém! Na linkách se dělá v průvzích rukavičkách a z podlahy by se snad dalo jít...

Expedice byla odstartována z Lianyungangu, přístavu na nejjužnější poloostrově Žlutého moře. Tedy od Pacifického oceánu. A já jsem slyšlem mělo být překonání asijsko-evropského kontinentu až k oceánu atlantickému. Cíl? V holandském Rotterdamu...

Mí čínští spolujezdci tvrdili, že podle jejich itineráře to má být asi jedenáct tisíc kilometrů. Ale to jsem okamžitě věděl, že to moc dobře organizace připravené nemají. Někde v tom museli mít chybu. Mně to i jen hrubým odhadem vycházelo na takových šestnáct tisíc, ani jsem to počítat neuměl...

První kilometry byly trochu ve znamení smůly. Už během slavnostního projevu před startem začalo pršet. A hned v první etapě jsme objížďeli mrtvého motorkáře, ležícího uprostřed křižovatky před městem Rizhao. Druhý den měl těžkou havárii jezdec, jedoucí za mnou. Protiudouci dodávka nám z ničeho nic zahнула přes cestu. Nedodržení pravidla přímého směru, situace, která je v Evropě zcela nemyšlitelná. V Číně je to ale na denním pořádku. Já ještě uhnout stačil. Startovní číslo šest, jedoucí za mnou, už ale ne, takže celní střet. Motorka úplně zničená a jeho, hodně potlučeného, odvezla sanitka. Těsně po havárii náhodou projížďela kolem. Takže vyloučila matku s dítětem, nejspíš to byl případ mého akutní, a naložila jeho, rozbitého a krvácejícího. Nás ostříhali okamžitě hnali pryč, co nejdál od místa střetu, protože nebylo nijak žádoucí, aby se propagační expedice, která měla

továrnu ukázat v příznivém světle, spojovala s nepřijemnostmi...

Normálně se Evropan s vlastní motorkou nebo autem do Číny nemá šanci dostat. Prostě ho nepustí přes hranice, v Číně cizinci se svými vozidly jezdit nesmí. Neplatí tu dokonce ani mezinárodní řídicí průkazy. A tak jsem byl rád, že jsem tuhle šanci dostal. Byla to jedinečná příležitost, jak nejlidnatější zem světa poznat a nejen s průvodcem a zpoza okna turistického autobusu.

Trasa, kterou jsme Čínou projížďeli, vedla z Lianyungangu přes Xian, někdejší historické sídelní město Číny, dále přes Bao Ji a Din Xi do obrovského města Lanzhou na Žluté řece, přes Hami do Turfanu a nakonec do obrovského města Urumqi, které už leží v oblasti Gobi. Z Urumqi už to znamenalo dojezd pouze asi šest set kilometrů do pohraničního městečka Alataw, kde jsme měli překročit hranice do Kazachstánu a pokračovat vstříc Rusku a Evropě.

Xian je bývalé sídelní město Číny,

Čl Rotterdam



nostní večeri, uspořádané na mou počest, se mi dostalo vylíkové projížďky nočním městem. Ještě nikdy a nikde jsem neviděl město takhle nasvětlené. Mosty přes Žlutou řeku, výškové domy i všechny křižící se nadjezdy na dálnicích křižovatkách, všechno je lemováno girlandami žárovek a svítících trubic. Jen hvězdy ten večer pro opar vidět nebyly.

Za městem Jia Yu Guan jsme navštívili nejstarší čínskou dochovanou pevnost a viděli část původní hliněné čínské zdi. Ta je trochu subtilnější, hlavně ale daleko starší, než ta zeď, která je dnes známá. A která se u Datongu obvykle ukazuje turistům...

Turfan, nebo Turpan, v Číně ale nejčastěji Tu Lu Fan, je legendární oáza hojnosti, skrz kterou v minulosti procházely všechny tři větve hedvábné stezky. Jižní, střední, i severní, po které jsme jeli my. V centru města je řada ulic, které vypadají jako lázeňské promenády a jsou překryté loubim, porostlým vínem. Ale ne psím, ozdobným. Skutečným! Hrozny visí, kam se podíváš, jen roku vztáhne a utrhnou. Bylo to, pro kočovníky trmácející se pouští Gobi, opravdu město zaslabené, oplyvající nejsladším a nejšťavnatějším ovocem. Dostalo se ho bohatě i nám...

Posledním opravdu velkým městem na naší trase bylo několikamilionové Urumqi. Naše expedice v průběhu cesty měla organizační problémy a nabírala zdržení. V den, kdy jsme do Urumqi dojezdi, už jsme podle původního itineráře měli být vlastně v cíli v Rotterdamu, o nějakých jedenáct tisíc kilometrů dál! Tim samozřejmě došlo k tomu, s čím jsem nepočítal: propadla mi má předem vyřízená víza do Kazachstánu, Ruska a Běloruska. A dokonce i mé vízum čínské. Takže jsem musel za pomoci kamarádů z našeho čínského týmu vyhledat tamní kazachskou ambasádu a vyřídit si vízum nově. Opustila nás i naše jediná dámská účastnice, sympatická mladá dáma, která to za řídky motocyklu uměla, ale která rovněž s tak podstatným prodloužením expedice nepočítala. Neměla už další dovolenou a musela se vrátit. A tady

Velkým a nečekaným problémem se ukázala hranice s Ruskem. Respektive mé čínské doklady k motocyklu. Rusové mi motocykl sebrali, vrátili ho do zóny nikoho, mezi kazachstánskou a ruskou hraniční závorou a požadovali oficiální překlad technického průkazu do ruštiny. S razítkem. A také to, že musím být v papírech uveden jako majitel motorky já!

V té chvíli jsem věděl, že je zle. Kvůli tomu, že jako cizinec jsem v Číně nesměl být uveden v dokladech jako majitel, byl můj motocykl napsán na pořádkující čínskou organizaci. Na hraničích velké ruské země jsem s velkou ruskou byrokracií bojoval víc než čtyři dny a mezitím se mi před očima rozplývalo moje tranzitní vízum, které mi v Astaně vystavili jen na pouhých deset dní. Nakonec nezbylo, než celou věc vyřešit poněkud nestandardně: Překlad jsem padělal, razítko coby zručný grafik namaloval, risknul, že si to nikdo nedokáže přečíst a do rubriky majitel uvedl sebe – a nakonec to celé podpořil způsobem, o kterém se nemluví.

Pátý den mě na rozloučenou ještě očuchali psem, jestli nemám v kufrech motorky drogy. Našel jenom přes pět dní starého buřta, kterého jsem mu, přes protesty psovůdů, věnoval. Protestovali, že jsem narušil jeho služební výcvik. Buřtem, i tím, že jsem se od něj nechal přátelsky olíznout po tváři. Ale to už mi bylo fuk. Byl jsem konečně za čarou a okamžitě pořádně vzal za plyn. Jediné, co mě v té chvíli zaváhalo, aby nepřivítivá hranice byla co nejdál za mnou. Zdržení jsem za ty čtyři dny nabral pořádně a změnilo se mezitím i počasí. Z horkého léta rovnou do nástupu ruské zimy. Po ránu jsem na motorce našel jinovatku na prst tlustou a děvčata v motorstuce o cestě mě informovala, že na Urale už padal první sníh. No nazdar! Právě tam jsem měl namířeno!

Ale i přes místy náledí jsem dokázal neuvěřitelně. Z Troicku přes Ural do Bělorodu jsem dojel za tři dny. Ukrajinskou hranici jsem stihnul dokonce ještě o den dřív, než mi skončila platnost tranzitního víza!

Start Lianyungang



jsem se teprve dozvěděl, že s naší expedicí to není nijak jednoduché. Že vlastně nikdo z jejich účastníků nemá v kapse pas a v něm příslušná víza pro cestu do evropských států!

Takže jsem dojezdi do posledního městečka na samé hranici a tady, uprostřed pouště, začalo nekonečné čekání, jestli čínské úřady pro účastníky potřebné doklady vyřídí. Po víc než čtrnácti dnech přišla zpráva, že ne a že tudíž expedice končí! A mě se zeptali, jestli v tom případě chci vůbec jet dál?

Jaké chci? Já přece musím!!! Jednou jsem řekl, že hedvábnou stezku na motocyklu absolvuji a doma, v Čechách, se o tom ví. Tak přece té motorce nemohu udělat ostudu tím, že bych s ní nedejel. Zvlášť, když až do téhle chvíle neměla jedinou závadu! No a sobě taky ne! Nemám zapotřebí, aby někdo řekl, že Hošťálkové těch pár tisíc kilometrů nevydrželi...

Dva a půl tisíce kilometrů Kazachstánem jsem po většinou prašných a kamenitých „gruntovkách“ ujel za dva dny a dva půldny. V tom bylo i vyřizování nového víza do Ruska, to jsem musel absolvovat v dnešním hlavním městě Astana (dřív jí jméno byla Alma-Ata). Kazachstán znamená převážně průjezd pouští. Nebylo tu ani co fotit, ani co obdivovat, a tak jsem za to „bral“ a ukořoval si denní průměry i přes sedm set kilometrů. Na dvoustovku je to hodně. A tak jsem musel vyzrát té malé motorky doopravdy obdivovat.

No a pak už to bylo snadné. Přes Karpaty hurá na hranici se Slovenskem. V přestávce doma přehlásil motorku na česká čísla a dojezd do Rotterdamu. Na pláži Atlantiku smočil kola ve slané vodě, vzpomenu-li na čínské kluky, kteří se na cestu se mnou do Evropy těšili, až brečeli, a pak už jen do Průhonice, kde mě v definitivním cíli čekalo slavnostní přivítání.

Lehoučká dvoustovka YUKI GY 200 se předvedla v nejlepší světle. Jako skvělý a hlavně spolehlivý motocykl, který svým výkonem stačí i na cestu kolem světa. Během cesty jsem vyměnil zadní pneumatiku, až na slovenské hranici řetěz a po pádu v Kazachstánu rozbité pravé zpětné zrcátko. Průměrná spotřeba byla 3,21 litru na sto kilometrů a motor ochotně baštil i benzín s oktanovým číslem pouhých 80. Olej se měnil po pětistovkových intervalech, tedy s první výměnou po 500 kilometrech celkem čtyřikrát. Ventilovou vůli stačilo zkontrolovat jednou. Jedinou údržbou byla pravidelná kontrola drátů v zadním kole.

Dnes můžete tenhle motocykl, jehož výkony i jízdní vlastnosti byly pro mě příjemným překvapením, vidět v expozici Jihočeského motocyklového muzea v Českých Budějovicích. A o cestě si přečíst v právě vydané knižce „Hedvábnou stezku na motorce Yuki“. Vyšla přesně rok poté, kdy mě tohle dobrodružství oslovilo.

PETR HOŠTÁLEK



Průvod mažoretkek

