

ALBANIA RALLY

ALBÁNIÍ V OSTRÉM TEMPU



Do Albánie se můžete jet koupat k moři, jezdit offroad po horách, chodit po kopcích. Taky se tam můžete bát a raději sedět doma. Anebo můžete jet Albania Rally! Gooooo!



Albania rally je klasická cross-country rallye podle pravidel FIM a FIA. Jedou terénní auta, čtyřkolky a motocykly. Rallye trvá sedm dní a jednotlivé denní etapy jsou rozděleny na navigační úseky a rychlostní zkoušky. Celou trasu se musí navigovat podle

roadbooku. Navigační úseky se nejedou na čas, ale čas startu na další rychlostní zkoušku je pevně stanoven, vypočítává se z dojezdového času předchozí zkoušky a času na přejezd. Musí se odstartovat na minutu přesně a času na přejezd není nazbyt. Takže i na přejezdech se jede hodně

svízně a zbývá čas tak maximálně na tankování a sušenku.

PROLOG – STARTOVAL NAS PREMIER

Startovací ceremoniál byl velkolepý. I se stroji jsme nastoupili v centru Tirany před parlamentem, kde byla startovací rampa. Vlajkonošky s vlajkami všech zúčastněných zemí, zpěvák s barytonem jako Peter Dvorský za doprovodu bubeníka zpívá albánskou státní hymnu a už je tu. Kdo? Albánský premiér Sali Berisha. Sám premiér si udělal čas a přijel slavnostně odstartovat rallye. Po příchodu odmítne jít připraveným prostorem na tribunu a prodírá se přímo mezi nastoupenými závodníky a jejich stroji a se závodníky si podává ruku. Měl jsem štěstí, i mně s ním potřásl. Pak slavnostní projev v albánštině a závěrečná věta „Start your engines!“ a najíždíme na startovací rampu do přejezdu na prolog. Prolog se jel těsně vedle města na kopec, kde dříve stávala dělostřelecká protiletectká baterie. Trasa měla asi tři kilometry po kamenité cestě. Na prologu jsem měl z Čechů nejlepší čas, ale jak to tak bývá, první vyhrání z kapsy vyhání...

1. ETAPA – NA PLÁŽE. NA PLÁŽE

Vstáváme za svítání, start je v 5:45 hod. Přejezd městem do velkolepého kaňonu řeky Tiranë. Nad kaňonem start první časovky. První časovka byla



ve Skanderbergerově pohoří (osvoboditel od turecké nadvlády). Typické albánské kamenité stezky, které se klikatí vysoko v nedostupných horách. Sesuvy skal, trnitá křoví, osli a ovce na cestě. A také mávající domorodci, kteří nás povzbuzovali a fandili nám. Cesty byly tak úzké a klikaté, že se divím, jak tudy mohla projet auta. Navigace bez problému, všechna políčka v roadbooku seděla naprosto přesně na metry. Cíl po 25 km za hřebenem v krásném borovém lese. Následoval přejezd asi 150 km, na který byly tři hodiny. V domnění, že je času dost a pojedeme většinou po asfaltu, se flákám, tankuju a fotím si krajinu. Při průjezdu městem bloudím a sekám asi 15 min. Pak trasa odbočuje z asfaltu a jede se po cestičkách zemědělskou krajinou. Pořadatelé jsou velcí vtípáci, a tak nás na nejsevernějším bodě trasy vyvádějí na mořskou pláž. Ovšem plnou opalujících se lidí, natažených sítí na volejbal, lehátek. A do toho motorky, čtyřkolky a auta ženoucí se přesně podle roadbooku po čáře příboje. A vtípy nekončí. Cestu přehrazuje kanál, je potřeba zajet do vnitrozemí a najít přívoz. Teda přívoz – prám tak na dvě motorky, na kterém se samoobslužně přetáhneme na druhý břeh. Po cestě ještě pomáhám nějakému Italovi, co neměl lepenku a potřeboval přemotat roadbook. 45 km před startem časovky zjišťuji, že mám na svůj startovací čas asi 20 min. Na start přijíždím pozdě a navíc nemám namotanou druhou polovinu roadbooku, tak jej už odstartovaný namotávám, samozřejmě ve spěchu a v časovce se mi po pár km zamotává. Pak ještě přehlížím cihlovou věž, u které se má odbočit, a dělám si zajíždku. Aspoň mě potěšilo, že při návratu ze zajíždky sbírám Pepu Macháčka, který také špatně odbočil. Společně dojíždíme do cíle časovky, já ale s tragickým časem a penalizací.

Další přejezd nás přivádí na start třetí časovky, přímo do národního parku „Laguna e Karavastasë“. Borové lesy, laguna se vzácnými ptáky, písčité duny a do toho závodníci. Alespoň že tady nemusíme na pláži prorážet volejbalové sítě. Poprvé si ochutnávám, co to je jet s Italy. Předem mnou startovala skupinka, zabloudili hned po startu, a tak mě dojíždějí. Italové jezdí většinou mnohem lépe a rychleji než já, ale ta navigace, to je tragédie. Běžně se mi stávalo, že mě v časovkách i třikrát předjížděli. A hlavně dovedou strašně zmást. Přijedu na křižovatku, tam stojí čtyři Italové, vzrušeně diskutují a pak zběsile vyrazí. V žádném případě se jim nesmí věřit. Na časovce byl hezký most, u něj vlála česká vlajka a stála doprovodná Toyota – Low s Ivanem fotí. A je co, z mostu dolů je parádní seskok. Závěr časovky je strašlivá kamenitá cesta, snad ještě z dob Turků. Hotová jízda na sbíječce. Zbytek etapy je asi 200 km přejezd do Ghermi u Himare. Kdo by si ale myslel, že pojedeme po silnici, tak by se mýlil. Pravda, někteří jedinci přehlíží odbočku ze silnice a pokračují po hlavní s kamióny. Ale na svou chybu většinou



rychle přicházejí a vrací se na správnou cestu. Objíždíme hlavní silnici, kus se vezeme po stavbě dálnice, projíždíme skrz město Vlorë a tam se již musíme napojit na pobřežní silnici. Bylo super, jak nás organizátoři protáhli po cestičkách a mohli jsme si odpustit cestu po hlavní silnici s kamiony. Vystrašen z předchozí penalizace raději valím a valím bez zastavení. Netroufám si zastavit ani na nejvyšším sedle Albánie „Qafa e Llogorase“ 1 027 m n. m., které je přímo nad mořem s nádhernými výhledy. V cíli etapy jsem naštěstí v časovém limitu. Low nás poděluje chlazenými plechovkami a Honza si všimá, že sponzor, dovozce Karcher, má u cíle postavenou wapku. Najíždíme k ní s motorkami, jenže ve wapce je schovaný sud a ze wapky čouhá pípa – výtečné pivo Peja z Kosova. Motorky myjeme v potoce a do stanu s wapkou se stěhujeme na zbytek večera. Český Hummer Evo přijíždí až v noci, v první etapě odešla spojka, tak ji měnili. V celkovém pořadí jsem 52. – to je za dobrý skutek, že jsem Italovi půjčil lepicí pásku. Má to ale výhodu, že zbytek závodu už nemusím nic riskovat a vezu se na jistotu.



ALBANIA RALLY



2. ETAPA – KDO BRZDÍ, ZTRACÍ NA DĚJÍ

NAVÍTĚSTVI

Po včerejší etapě, která měla 430 km, je dnešek odpočinkový. Jen 130 km a z toho 55 km speciálky. Na startu speciálky se nestačím divit. Dva italské jezdce přede mnou se ztratili ještě na přejezdu, nechápu kde. Startujeme v Borsch pod hradem. A jede se po cestě, kterou jsem jel už mockrát. Cesta je plná drobného šterku a hned v první zatáčce je spousta stop, jak jezdci opouštěli cestu. Naštěstí tam byl prostor, v dalších zatáčkách už byly srázy do rokle. Dojíždím Němce na Rallye Replica, startoval v březnu v Dubaji. Jak má těžkou motorku, tak jede po klikaté a kluzké cestě skoro krokem a pohodlně ho předjíždím. Mě zase předjíždí jeden Ital, jede jak šílený, tady nepotřebuje navigaci. Cesta je fakt zrádná, nemá vůbec cenu sahat na brzdy, kola se okamžitě zablokují a motorka je jak na ledu. Cíl časovky je zase v Borsch, v údolí pod hradem. Hodně jezdců podcenilo sypký povrch, a tak jsou zle pošramoceni. Naštěstí nikdo neskočil ze skály. Vracíme se podél ponorkové základny, na silnici je přejetý asi 1,5m had – širohlavec východní, přezdívaný balkánská kobra. Odpolední osobní volno vyplňujeme návštěvou stanu s wapkou a aktivně vyčkáváme večerního briefingu. Low nás peskuje, že si vůbec nevšímáme ledničky a jejího obsahu, o který vzorně pečuje.

3. ETAPA – NEZAPOMENĚTE

SE NAMYDLIT

Zatraceně se mi nechce vstávat, vždyť je také pět ráno a vedle stanu celou noc svářeli albánské Mitsubishi. Dnes nás čeká zase dlouhá etapa, 420 km do Pogradce. První časovka je shodná s půlkou včerejší časovky. Včera jsme s Jindrou zajeli téměř shodný čas, startovali jsme po sobě,

a tak na něj v cíli čekám a jedeme spolu. Na další cestu bych vůbec nepotřeboval roadbook, vede přesně po trase Borsch – Tepelenë – Čorovode – Gjerbes, kterou jsem jel už mockrát. Za Kotě jede před námi parta Italů, první na SuperEnduru. Jede docela svižně, v zatáčce na něj vykoukla dodávka, lekl se, zabrzdil a na sypkých kamínkách dostal smyk. Motorka přímo do dodávky, zlomená noha. Ale jsou s ním kamarádi, tak raději s Jindrou jedeme dále. Na nejkamenitějším úseku cesty předjíždíme místní linkový autobus – prastarý Tranzit, nechápu, jak to může projet. Start další časovky je na cestě do kláštera Frasheri a hned odbočit na spojku přes hory do Čorovode. Časovka je děsně rychlá, cesta strašně klouže a při sjezdu do údolí řeky Kreshovës mám pocit, že jedu jak na sáňkách. V cíli časovky přemotávám roadbook,



v Čorovode беру бензин а купую си воду а до Gjerbes на start další časovky přijíždím dvě minuty před svým startovním časem. A to jsem to přes sedlo z Čorovode valil jak hovado. Naštěstí je start posunut o 30 min, a tak si na návsi dávám kafe a trénuju albánštinu. Další úsek bude lahůdka. Nikdy jsem jej zatím nejel, ale z vyprávění vím, že se jede téměř 30 km řekou. A už jsem odstartovaný, sypu si to dolů do údolí a hup do řeky. Řeka je koryto asi 200 m široké a plné oblázků. Proudnice meandruje ze strany na stranu a tak je to brod za brodem. Místy vyjeté koleje, místy nic. A aby to byla navigační zábava, tak občas je pokyn vyjet z řeky u padlého stromu, jet po vyjetých kolejích po břehu a zase zpátky do řeky. Roadbook se musí dodržovat, a tak nejde jen tak pálit po šutrech dolů. Na to doplácí skupinka Italů. Dojíždím je úplně nešťastné, neví, kde jsou, a neví, kde brodit řeku, která se postupně zvětšuje a nabývá na síle. Táhnou je kus za sebou. Jak jsem zpočátku do koryta řeky vjížděl opatrně, tak ke konci si zdálky vyhlédnu místo na brodění a pak prostě z vysokého břehu skočím do řeky. Italové, ač jezdí hodně dobře, tempu nestačí. Konečně výjezd z řeky, ještě





hluboký brod přes přítok, stojí u něj kamera, a tak co nejrychleji, až si zvednu vlnu a umyju se od hlavy až k patě. V cíli mi Italové skoro s plácem děkují, už si mysleli, že tam budou nocovat. Čekám na Jindru, startoval dvě minuty po mně, ale ani po 15 minutách nepřijíždí. Nedá se nic dělat, je mi to líto, ale mám strach z penalizace na přejezdu, a tak jedu sám. Zbytek cesty vede úžasným kaňonem Devoli do Pogradce a zase bych nepotřeboval roadbook, cestu dobře znám. V kaňonu je hodně vedro, a tak mi zase stávkuje motorka. Čidlo počítače od střikačky si myslí, že je přehřátá, a tak vypne zapalování. Přitom zdaleka nevaří. Do cíle v městském parku v Pogradci dojíždím včas. Hned za cílem stojí stan s wapkou a Honza s Igorem mi hned jedno točí. Bohužel se dozvídám, že Jindra utopil motorku. Prý přejel místo, kde se měla řeka opustit, a když se vracel, tak se ji pokusil přebrodit tam, kde už byla spojená s přítokem. Byla tam hloubka a měla sakra sílu, tak i s motorkou kus plaval. Místní mu ochotně pomohli z vody, ale do cíle dojel pozdě v noci na vleku. Pochvala Lowovi, který mu koupil grilované kuře a do noci na něj

čekal. Motorku kluci ráno za vydatné pomoci mechanika od Pogačara rozdýchali. Museli pětkrát vyměnit olej, než přestala téct emulze. Ale Jindra odstartoval do další etapy. Smůlu měli i kluci s Hummerem Evo, po startu druhé časovky začali vařit benzín v čerpadle a museli čekat na vychladnutí.

4. ETAPA – ITALOVÉ JSOU DIVERZANTI

Odpočinková etapa v okolí Pogradce, délka asi 150 km. Po snídani s Honzou mlsně obcházíme kolem dodávky Karcher, ale wapka je zamčena uvnitř. Nezbyvá, než se občerstvit z vlastních zásob. Bydlíme uprostřed městského parku na kolonádě u jezera. Každé ráno tady babky zahradnice zalévají stromy a trávnik a uklízejí. Místní lidé tudy chodí do práce, důchodci korzují, posedávají na lavičkách a sledují nás. Do toho tady na trávniku pod platany měníme olej v Jindrově motorce, převlékáme se, hádáme se, kdo nezavřel víko od ledničky a jestli je lepší pivo Tirana nebo Peja a tak. Prostě divadlo pro místní. Také vymotáváme roadbook od Honzy, včerejší etapu tam natočil celou, a tak ho měříme – 12 m.



A pak už je naštěstí start.

Pogačar na startu do přejezdu zjistil, že má měkké mousy, tak zajel k autu a za 10 min měli s mechanikem přezutá obě kola a ještě bez problémů stihl start do první časovky. Ten byl asi 10 km za Pogradcem.

První časovka byla jen pro motorky a trasa vedla po kožích stezkách křovinami. Startoval jsem asi jako sedmý, kousek za Macháčkem, včera jsem zajel dobrý výsledek, dlouhé a navigační etapy mi svědčí. Vidět, jak pár prvních projelo první zatáčku, to stálo za to, prostě smykem. V této časovce byl chyták, nad vesnicí se mělo odbočit

..:SPORT:..

inzerce

www.cestoffka.cz

Asistenční podpora při dálkových rallye vč. zajištění účasti
(Tuareg rallye, Albania rally, Tunisia, Grand erg rally apod) a trénincích
Zajištění doprovodného vozu včetně podpory v terénu
Možnost pojistit si řešení vzniklého problému na cestě (technického – doposlání
potřebného náhradního dílu, dohledání informací, zajištění přepravy)
Doprava motocyklu leteckou nebo námořní přepravou skoro po celém světě
Naplánování a zajištění samostatné cesty bez doprovodu
.....a mnohem více

e-mail: info@cestoffka.cz, tel.: +420 605 30 90 60,
tel./fax: +420 241 470 791, tel SK: +421 220 254 144, icq: 318 66 729



.:ALBANIA RALLY



do křoví a najít kozí stezku na vrchol kopce. Jak se pak Jindra večer vyjádřil, všichni Italové jsou diverzanti. Já se nechal strhnout italskou skupinkou do křoví na druhou stranu, až jsem přešel řeckou hranici. Jak jsem se vracel, tak bylo vedro a při popojždění v křoví na jedničku se opět čidlo teploty rozhodlo stávkovat. Musel jsem chvíli počkat, ale pak jsem cestu bez problémů našel a nevšímaje si Italů, jel jsem už jen podle své hlavy. Jindra pak vyprávěl, jak jemu zase vyjeli proti ze správné cesty s výkřiky „No! No!“, zmateně hledali jinou cestu, a když pak jeden zjistil, že správná je cesta, kterou jeho kamarádi označili za špatnou, tak se nad křovím nesly výkřiky „Kretýno, bastardo, idoto!“ Druhá časovka se startovala na břehu Prespanského jezera a začátek vedl mokřinami kolem jezera. Pár lidí se pěkně vykoupano, já si to očíhl na dálku předem a mokřiny jsem objel až k velkému smetišti za vesnicí. Třetí časovka byl nádherný výjezd klikatou cestou od tahání dřeva dubovým lesem do hor. Na přejezdu potkávám Honzu, jak si myje motorku, a tak si dáváme pivo. Tady pro změnu stávkuje Honzova stříkačka a po umytí odmítá nastartovat, musíme další pivo čekat, až vyschne. V cíli, který je zpět v parku, na nás už čeká Jindra s Igorem u stánku s wapkou. Během odpoledne všichni přezouváme, snažíme se dopít Lowovy zásoby v ledničce, zajíždíme s Pepou Macháčkem a jeho doprovodem na korbě Toyoty na pstruha „korana“ (místní

specialita z Ohridského jezera) a na závěr večera nás nějaký lump přezdil z Czech Desert Rally Team na Czech Beer Rally Team. Včetně přepsání názvu na logu na autě.

5. ETAPA – OMEZENÍ RYCHLOSTI VE

VE SNÍMČINĚ NENÍ NUTNÉ

Večer před briefingem fasujeme roadbook na další dlouhou etapu. Ale co to? Roadbook má jen dvě části a končí na 98. km. Na briefingu se dozvídáme, že etapa musí být zkrácena, protože včera při kontrole trati zjistili, že řeka strhla most. Škoda, etapa měla původně mít přes 400 km a měli jsme jet kolem úžasných Lurských jezer. Označili nám nový start časovky. Překvapilo nás, že uprostřed časovky byla vesnice a nebyl v ní vyznačený rychlostní limit. Tak se někdo ptá, proč tam není. „Tam není potřeba, tam je přírodní rychlostní limit.“ Ráno ve 4 hodiny vyráží Edvin (ředitel závodu) na motorce předělat trať. Vrací se kolem desáté, na tabuli nám kreslí asi 20 políček, která si obkresluje do čistého roadbooku. V 11 h start na přejezd.

Na přejezdové etapě bohužel Ital, co se držel na druhém místě, vyplašil koně a ten mu natáhl lano přes cestu. Pepa Macháček, co jel za ním, mu zavolal záchranku, Ital byl v bezvědomí. Ale večer už chodil po táboře a kouřil, tak to snad tak hrozné nebylo. Nicméně odstoupil ze závodu.

Časovka byla jen jedna, zato měla 60 km. Nejdříve velmi rychlá cesta do hor, pak přes malé sedlo a s trochou bloudění najít sjezd po oslí cestě do vesnice. Ano, do té vesnice, kde nebyl rychlostní limit. Cesta vesnicí, tak asi vypadá peklo. Úzká, klikatá, klesající, rozdupaná od dobytka a plná obrovských kamenů. To bylo horší než jízda na sbíječce. Po dvou kilometrech jsem měl ruce v jednom ohni. Pak výjezd kamenitou cestou zase do hor a po cestě s hlubokými vyjetými koleji na hřeben. Vyjeté koleje měly délku asi 12 km, potkávali jsme zde Liazy vezoucí údajně nelegálně těžené dřevo. Cesta byla kovárna – bahno, kameny, zarostlá v křoví. Předjel jsem Pogačara, který si někde dal do huby, narazil záda, sotva se plazil a večer odstoupil. A taky čtyřkolku sportku, která se nevešla mezi koleje a hrabala se bahnem jednou stranou v koleji a druhou na vysokém středu. Konečně se cesta vyhoupla na hřeben a tady byly naprosto úžasné výhledy a horská údolíčka. Škoda, že jsme jeli časovku, jinak bych určitě fotil. Igor a Pepa tam prý potkali bačů s ovci. Když jel Igor, tak měl pušku přes rameno, když jel Pepa, tak už nasraný řval a mířil puškou. Zřejmě mu někdo vjel do stáda ovcí a rozešel je. Když jsem jel já, tak už tam nebyl. Na hřebeni končil tištěný roadbook a pokračovali jsme podle svých čmáranic. Naštěstí to bylo jednoduché, pořád dolů do vesnice a tam cíl časovky. Tato etapa výrazně zamíchala s pořadím. Já si prima polepšil (mám rád dlouhé a navigační etapy), Robert zase pohoršil, neboť zabloudil. Obrovskou kliku měl

Pepa, ten jel celý závod ve čtyřkolkách jako druhý, tady sice také bloudil asi 20 min (a já měl lepší čas, jedinkrát za celý závod), ale Slovinc, co jel ve čtyřkolkách jako první, tak sletěl z cesty a dvě hodiny se navíjával zpátky. Honza, Igor a Jindra si podrželi svůj standardní slušný výsledek.

V obchodě u cíle jsme si dali pivo a pak jsme si odtrpěli 150 km přejezd po asfaltu do Tirany do cíle u stánku s wapkou. Kluci s Hummer Evo urazili rameno a definitivně skončili.

6. ETAPA – KDO DOJEDE, VÍTEŽ!

A start do poslední etapy. Přejezd Tiranou, pak kus zemědělskou krajinou a start do poslední časovky. A zase řeka. A zase velké kulaté kameny. A zase jízda na sbíječce. A zase hluboké tůně. Na jednu extra při rozpravě upozorňovali a stejně se v ní pár lidí ubýdlelo. Já zůstal viset za podvozek a musel motorku shodit z kamenů dolů. Pak rychlé cesty olivovými háji a šup do cíle. Máme to za sebou, byla to neuvěřitelná paráda.

Na zpátečním přejezdu slavnostní točené pivo v řecké restauraci, kam jsme chodili jíst a kde už nás znali. Pak cíl přejezdu a opět druhá zábava u stánku s wapkou. To vyvrcholilo exkurzí do prodejny Karcher. Na slavnostní ceremoniál na hlavní třídě jsme šli již značně povzneseni. A bylo to velkolepé. Nejprve projev a poděkování organizátorům, pak slavnostní přejezd místního motokářského klubu po hlavní třídě. Všechny týmy nastupovaly po zemích, na plátno promítali vlajku a hrála hymna. Pak slavnostní předávání cen. Pepa první, Igor třetí, Honza čtvrtý, Beba osmý, Robert také osmý a Jindra 24. ve svých kategoriích.

Finále večeru bylo v doprovodu Julie a Edvina, úžasných organizátorů, kteří nás provázeli celým závodem. Nejdříve že nás vezmou na diskotéku, tak se zeptali, kdo bude řídit, a Low nafsaval klíčky od pořadatelského Mitsubishi. Ale když viděli naše zděšení z diskotéky, tak nás vzali na velkolepý motokářský sraz. Byl jsem překvapen, že motokářský sraz může být také hezký a kultivovaný. Super muzika, žádní extra ožralí, všichni v pohodě a převaha holek.

Co bylo na rallye nejkrásnější? Asi všechno – nadšení místních lidí, každý večer byl 20min sestřih v televizi, všude nás vítali, pestrost trasy – každá etapa nás překvapila něčím novým, stále výborná nálada organizátorů – ať už Edvina a přípravařů tratě, tak i bulharského týmu, který zajišťoval časomíru a kontroly.

Zvláštní poděkování Lowovi a jeho Cestoffce za výtečnou péči, řízení doprovodné Toyoty a vždy pečlivě nachlazenou dostatečnou zásobu piva. A mojí ženě Zdeňce, že mě vypustila a zatím doma krotila našeho šestiměsíčního synka.

Autor článku je autorem Offroad průvodce Albánie.

Text: Beba

Foto: Edvin, Honza, Igor, Ivoš, Beba, Low