Budapest-Bamako Rally 2007

Szerzõ Majer Viktor

Budapest-Bamako Rally 2007 Aki már többé kevésbé átolvasta a honlapot észrevehette, hogy engem meglehetõsen vonz a távoli vidékek megismerésének vágya és ha ezt meg lehet tenni, akkor fõleg terepen teszem meg. Bár nem vagyok különösebben sportrajongó, de a Dakar és a tereprally igazán megmozgatja a fantáziámat. Ez a hóbort odáig fajult, hogy tavaly egy barátommal vállvetve és a Motorozz.hu fórumozók támogatásával beneveztünk a 2007-es Budapest-Bamako Rally-ra. A kezdeti bizonytalanság után találtunk egy szponzort, nevezetesen az Axiál kft-t, aki felkarolt bennünket, így egy harmadik társunkkal közösen megalakítottuk az Axial Rally Team-et. A folyamatos szponzorvadászat eredményeképp egy másik segítõkész cég, az RMC Motorosbolthálózat segítségével a csapatunkat egységes öltözékbe tudtuk bújtatni. A szeptemberi Budapest-Makó Rally-n belekóstolhattunk a bamakós szervezés sajátosságaiba, és megtapasztalhattuk, hogy a rendezõk, a kiíráshoz szigorúan ragaszkodva, szinte semmit nem szerveztek le elõre. Ez a szervezetlen szervezés adta meg azonban az igazi Budapest-Bamako élményt! Itt mindenki csak magára illetve a csapattársaira hagyatkozhatott, hacsak nem tört ki az emberbõl a társas lény és próbált más csapatokkal kapcsolatot létesíteni. A szeptemberi bemelegítés után gyorsan elszaladt a pár hónap, ami zömmel új szponzorok felkutatásával és a hiányzó felszerelés beszerzésével telt. A Formont Autóház kecskeméti divíziója ellátott bennünket BMW alkatrészekkel, a Nissin Foods kft-tõl pedig hatalmas szállítmány Smack tésztaétel vehettünk át. A Médiacenter Kft rendelkezésünkre bocsájtott egy webtárhelyet, ahol megindítottuk a www.axialrallyteam.hu oldalt. Itt valamelyest nyomon lehetett követni az eseményeket utunk során. Csapattársaimmal felváltva rádiókhoz és kisebb tévécsatornákhoz is eljutottunk, ahol röviden bemutattuk magunkat és az elõttünk álló feladatot. Felbéreltünk egy embert, aki vállalta a járműveink szállítását szükség esetén, illetve végig hozza nekünk a teljes távon a szükséges felszereléseket és az ellátmányt.

A rally rajtja Felvonulási téren volt és az összesereglett nézõközönség nagy száma sejtetni engedte, hogy idén ez az esemény jóval nagyobb közkíváncsiságnak fog majd örvendeni, mint az elõzõ évi elsõ futam. Izgalommal és büszkén gurultunk ki a hosszú emberoszlop között, hogy belevághassunk életünk egyik legnagyobb kalandjába. Utunk innen egy rövid darabig tartott csak, mivel a rossz idõtõl való félelmünk, valamint részben anyagi okok miatt úgy döntöttünk, hogy utunk egy részét repülõn tesszük meg, így Katona Gusztáv (BMW 1150GS), valamint Mezõ János (KTM 990 Adventure) barátommal a motorok utánfutóra pakolása után Barcelonába repültünk. Ott két napot vártunk, mire a motorok megérkeztek a harmadik csapattag Bartók György (KTM 640 Adventure) kíséretében. Gyuri és egy másik motoros társunk Boskó István (Yamaha XT660R) végigmotorozták a túra útvonalát, amiért külön elismerést érdemelnek. Barcelonában végre mi is csatlakozhattunk a mezõnyhöz, és megkezdõdött a kompig tartó meglehetõsen unalmas autópályázás. Itt engem kicsit lehangolt a táj kopársága, valahogy többet vártam Spanyolországtól, nem is beszélve az idegesítõ autópályakapukról és a beszedett magas autópályadíjról. Egy éjszakát egy autópálya parkolóban töltöttünk a motorok közé kifeszített ponyva alatt. A komphoz érve egyre izgatottabbá váltunk és vártuk, hogy végre ott lehessünk, Afrikában, ahova csak keveseknek adatik meg, hogy eljussanak. Az elsõ kompot lekéstük, de szerencsénk volt, mert találtunk egy olcsóbb és gyorsabb járatot, igaz nem Nadorba, hanem Melillába, ami már Afrika területén van, de Marokkóba beékelõdõ spanyol kis városka. Az éjszaka közepén szálltunk ki és találhattuk szembe magunkat elõször, de nem utoljára az afrikai bürokrácia útvesztõivel. Szerencsére az Ural oldalkocsival velünk tartó Hungarian Flying Gizi Team egyik tagja francia, itt nagy hasznát vehettük Thomas anyanyelvének (Marokkó és a Nyugat-afrikai országok egyik hivatalos nyelve a francia). Mire elértük a nadori célpontunkat bezártak a hotelek, így kénytelenek voltunk ismét a szabad ég alatt aludni, ha másnem, hát a Hotel parkolójában. Itt döntenünk kellett: megyünk a hosszabb úton a hegyeket kikerülve, vagy az Atlasz vonulatait átvágva ismeretlen minõségû hegyi utakon. A kalandvágy itt ez utóbbi mellett tette le a voksát, aminek eredménye az lett, hogy bár meglehetõsen jó tempóban haladtunk, egy szerencsétlan baleset miatt nem értük be estére az aznap estére kitûzött Merzouga oázist. A balesetet Guszti barátom szenvedte el, aki elé kiugrott egy rajongója egy kisvárosban. A gyerek valósággal lebontotta a nagy GS orr-részét. A rendõri intézkedés viszonylag gyors és barátságos volt, és miután a rendõrök megnyugtattak bennünket, hogy ez náluk mindennapos eset, és legyünk nyugodtak semmi baj nincs, felvették a jegyzõkönyvet és utunkra engedtek! A kamikaze gyerekrõl semmit nem tudunk, reméljük jól van, és legközelebb meggondolja, hogy mikor ugorjon ki a nagy sárga BMW-k elé. Aznap este Er Rachidiában szálltunk meg egy komfortos motelben, ami még európai szemmel nézve is hangulatos és barátságos volt. A megtett út, amitõl annyira tartottunk végig aszfaltozott volt, még a kõ minõsége sem volt vészes. Ugyanez a beton várt ránk az elkövetkezendõ napokban is. A következõ napi etap vége Tata városában volt, itt is a hegyi utat választottuk, és itt is végig aszfaltozott, bár egyre keskenyebb hegyi utakon és egyre mélyebb szakadékok mellett vezetett az utunk. Az elsõ nagy szakadás ezen a napon esett a mezõnyben, mivel a társaság egy része egy rosszabb utat választott, nekik egy kõsivatagon kellett átevickélniük, ami rengeteg idõt és energiát emésztett fel. Sokan csak késõ éjszaka érkeztek be Tatába, mûszaki hibák és defektek miatt. Itt egy olcsó kemping közösségi helyiségének teraszán aludtunk a drága hotel helyett. Guszti barátunk még Er Rachidiában elvált tõlünk õ is a kõsivatagot választotta. Tata városát elhagyva továbbra is betonon haladhattunk, amit azért emelek ki, mivel erre a térképeink szerint földutak, vagy alsórendû utak vezettek. Nyugati irányba haladva az óceán partjára értünk és innen gyakorlatilag már végig az mellett haladtunk. A hegyeket magunk mögött hagyva a domborzat egyre síkabb lett, és a kõsivatag is egyre inkább homokosra váltott. Az út ezen szakasza néhány dombos résztõl eltekintve meglehetõsen unalmas volt, bár ezt kicsit felborzolta egy-két kisebb homokvihar. Az óceán partján rengeteg halász keresi keservesen a napi betevõjét. Van, aki csónakkal megy ki a vízre, de a legtöbben a partról horgásznak. Zsákmányukat nem tudom kinek adják el, valószínûleg felvásárolják tõlük. Szakadt sátraik és viskóik párszáz méterenként a homokfalak tetején állnak. Környékükön szeméthalmok, és elpusztult halak tetemei. A szemét irtózatos mennyisége a fõutak mentén megdöbbentett.

Azon a tájon, ahol az ember csak homokra és kõre számít, iszonyatos mennyiségû hulladék van elszórva. Nejlonzacskók, flakonok, dobozok, gumik és minden, amit a modern civilizáció kitermel magából. Az esti célpontunk ebbõl a szempontból valóban egy darabka Európa volt. A Le Roi Beduin Camping a sivatag közepén egy kiszáradt sóstó partján található Nyugat-Szahara északi részén. A belga házaspár ott él és magunkfajta õrült sivatagturisták vendéglátásából él. A hangulatos kis kemping tele volt holland és francia nyugdíjasokkal, akik lakóautóikkal több nyugdíjas házaspárral közösen járják Afrikát. A magyar delegáció gyakorlatilag a környezõ dûnék egy részét is efoglalta, mivel nem jutott már hely a kerítés nélküli, kiépített kempingben. Az éjszakát egy beduin sátornak álcázott építményben töltöttük, amit pár Euróért béreltünk, cserébe nem kellett a sátorépítéssel bajlódnunk.

Az utunk másnap Dakhláig jószerével egyenes úton és sík terepen haladt. Megjelentek a tevék, és egyre ritkábban lehetett járművel találkozni. A benzinkutak egymástól pont olyan távolságokra voltak, hogy még motorral is gond nélkül el lehetett jutni a következõig. A 130-140-es tempó ellenére is csak sötétedésre értünk be Dakhlába. Itt a motorosok a korábban megbeszéltek szerint felpakolták pótgumijaikat, mert úgy terveztük, hogy a másnapi végcélnál lecseréljük az utcai enduro gumikat a bütykösökre. Voltak akik az est fénypontjai szerettek volna lenni, és ehhez minden eszközt felhasználtak. Az egyik kísérõautó meglehetõsen kapatos társasága sikeresen felgyújtotta saját utánfutójukat. Csak egy angol srác lélekjelenlétén múlt, hogy a pár liter elégett benzinen kívül nem lett nagyobb kár. Dakhla félszigetét elhagyva délnek fordultunk és a már megszokott egyhangú utakon bandukoltunk a Nyugat-Szahara - Mauritánia határát jelentõ senki földje felé. Az itiner figyelmeztetéseit betartva teletankoltuk kannáinkat és motorjainkat. A határ a már megismert sorbanállós papírkitöltögetõs rendszerrel mûködött itt is, viszont itt már rendesen fentebb kúszott a hõmérõ higanyszála. A pár órás ceremónia után valóban a senki földjére léptünk. Ezt azért fontos kimelni, mivel az ösvényekrõl letérni, csak erõs öngyilkos hajlamokkal rendelkezõknek szabad, a csapásokon kívül ugyanis a szétégett autók mögött, sûrû aknamezõ húzódik. A sivataggal már itt egy két autónak meggyûlt a baja, mi motorosok viszonylag gond nélkül átjutottunk. A határ túlsó felén autós társaink már mutogattak, hogy forduljunk vissza és látogassuk meg a sivatagban ácsorgó fekete Mercedest. Az autót körbellták már többen az autósok közül, mint késõbb kiderült az elõre befoglalt helyi biztosítást lehet itt megvásárolni késõbbi helyi vezetõnktõl. Miután ez megtörtént, szembesülnünk kellett Mauritánia szegénységével. A határátkelõ fabódéi magukért beszéltek. A kockásfüzetbe felvezetett útlevélszámok és személyes adatok szintén. Nouadhibou már igazi fekete város a maga mocskával tülekedésével együtt. Itt a város közepén egy kis kempingben húztuk meg magunkat. Én itt cseréltem le a kerekeimet, a többiek a város szélén kerestek gumismûhelyt és emiatt elég késõn is értek be.

Másnap reggel már mindenki kíváncsian várta az út egyik fénypontját a Banc D'Arguin Nemzeti Parkot. Az odavezetõ úton próbálgattuk a homokon haladást, ismerkedtünk az új közeggel. Az út mentén számos helyen tevetenyésztõ beduin családok sátrai álltak. Körülöttük tevecsrdák legelészték a szegényes növényzetet. A park bejáratánál kis bódéban két õr kérte a pénzt a belépõért. Kitõl mennyit. Úgy terveztük, hogy autósokhoz csatlakozunk és velük közelítjük meg az óceán partján kijelölt vadkemping helyszínét. Némi félreértés miatt azonban az autósok elhagytak bennünket, így csak magunkra számíthattunk. Elõzõ évi GPS pontok alapján haladtunk át a sivatagon. Az út rövidesen elfogyott, így nem maradt más hátra, dûnéken és tevefüves szakaszokon át értük el az óceán partját. Itt a semmi közepén több beduin tevetenyésztõ sátrat láttunk, ami hihetetlen volt európai szemmel nézve. A parton düledezõ viskókban halászok élnek. Több kisebb ilyen falun áthaladtunk. Az itt élõk életét a víz és az apály-dagály változásai határozzák meg. A szárazföldi közlekedés meghatározó módja, a tengerparton való autózás apály idején. Ezen kívül csak a teve az ami megbírkózik a terep sajátosságaival. A rövid parti szakasz után visszakényszerültünk a homokdûnék közé. Itt elõször a Motorrevü munkatársának Mezõ Janinak akadt gondja egy defekttel, majd Katona Guszti barátunk nagy GS-e maradt alul a homokkal szemben. Segítségért indultunk Király Lacával, útközben pedig megtaláltuk két elveszett motorosunkat is. Mire elértünk a táborba három hátramaradt emberünket kimentették a késõbb is õrangyalként ránk vigyázó Hummeres páros, Ördög és Ricky. A dagály azonban az õ beérésüket már keresztülhúzta, s bár a Hummer tényleg minden tereppel megbírkozott az éjszakai homokozás helyett inkább a letáborozást választották. A táborban este vidám hangulat uralkodott és elõkerültek az állítólagos szigorú (ez egyébként elmaradt) vámvizsgálaton átcsempészett szeszesitalkészletek. Az éjszaka számomra nagyon fura volt. A tenger pár méterre a fejünktõl morajlott, végig úgy hallottam, hogy viharos szél tépi a sátrat, pedig szélcsend volt. Mire felkeltem megérkeztek a többiek is. A mai nap jószerével egy tengerparti üdüléshez hasonlított, elõkerültek a quadok, a motoros sárkány, a snowboard és a kempingasztal. A helyi halászok garnélákat és cápákat hoztak, egy részüket megvásárolták és grillen megsütötték az ínyenc autósok. Sietnünk nem kellett, mivel a délutáni apályra vártunk. Mindenki gatyára vetkõzött, aminek meg is lett az eredménye, másnap már mindenki kenegette hátát és a vállát. Én az elsõk között húztam vissza a pólómat, mégis napokig szenvedtem, amikor le- és felvettem a páncélinget, vagy a hátizsákot. A szervezõk valahogyan benézték az apály-dagály idõpontokat, mert a várva várt apály nem akart megérkezni. A hullámok még mindig a dûnék széleit nyaldosták, majd nagysokára elkezdtek egyre visszább húzódni. Sajnos nem kaptunk idõben észbe, így csak az autósok nagy része után indultunk el. Ez eleinte eléggé megnehezítette a dolgunkat - késõbb azonban mikor azok sorra elásták magukat a nedves homokban - tudtunk rendes tempóban haladni. Rájöttünk, hogy a könnyebb motorokkal ott kell haladni, ahol a hullámok utolsó kis habcsíkjai elhalnak. Ez persze nem vonatkozott a nagy BMW-re, annál sajnos ismét a nagy súly hátránya érvényesült, így megint csak felkerült a bordó Hummerre. A tengerparti sztrádán ha jó ritmust sikerült elkapni, 90-100 Km/h-ás tempóban lehetett haladni. A kísérõautónk a vadkempingtõl délre várt bennünket. Sajnos a beigért ivóvíz nem volt sehol üzemanyagot pedig egészen egyszerûen elfelejtettem tankolni. Erre csak késõbb döbbentem rá, amikor Király Lacával párban már továbbindultunk a tengerparton a fõváros, Nouakchott felé. A többiek egy úton kimentek a betonútra és úgy közelítették meg a napi szakasz végét. Az a naplemente azonban amit mi a tengerparton éltünk meg maradandó élmény lett. Csodás volt ahogy a párás levegõben a sirály és pelikáncsapatok szárnyrakaptak, a kis rákok pedig ijedten rohantak a víz felé. Leszállt az est mire beértünk a hotel parkolójába, de meglepetésünkre hamarabb ott voltunk, mint a többiek akik az aszfalton jöttek. Igaz õk befelé jövet megálltak tankolni és vásárolni. A hotel néhány apartmanból állt, amik teljesen korrektül be voltak rendezve és volt melegvíz is! Végre meg tudtunk fürdeni és rendezni tudtuk ellátmánykészleteinket is. Innentõl úgy kellett számolnunk, hogy a kísérõautóval két-három napig nem fogunk találkozni. És ez sajnos be is jött. Az esti tevepörköltrõl sikeresen lamaradtunk, csak a bográcsalján találtunk némi tarhonyamaradékot, amit gyorsan ki is kanalaztunk. Szerettünk volna úgy beérni, hogy itt át tudjuk nézni a motorokat, felmérni az esetleges károkat, de az eddig egyik nap sem jött össze. Innen azonban majdnem mindenkinél jelentkezett valamilyen mûszaki probléma. Elsõként Boskó István Yamahája adta be a kulcsot. Minden igyekezet ellenére sem indult be. A problémát reggelig sem sikerült megoldani, ezért István úgy döntött marad és majd visszafelé felvesszük.

Másnap kiadós reggeli után (itt benne volt a szoba árában) elsõ utunk egy benzinkúthoz vezetett, ahol tudatosult bennem, hogy a motorommal már olyan távot mentem el, ahol már régen ki szokott fogyni az üzemanyag! Sajnos a mûszaki problémák itt is elõjöttek, A benzinkútról már Bartók György KTM-je nem tudott tovább gurulni, nála az egész biztosítéktábla összeolvadt. A kísérõautó után eredtünk, de nem találtuk õket, késõbb rádión jött a hír, hogy az visszament a két hátrahagyott motorosért. Itt kell megjegyeznem, hogy Mezõ Jani vállalta fel, hogy nem hagyja magára Gyurit. Késõbb Katona Guszti is csatlakozott hozzájuk, mi pedig Király Lászlóval folytattuk utunkat Mauritánia belseje felé. Útközben kigyulladt az olajnyomásjelzõ lámpám, de a kezdeti ijedség után semmi különösebb rendelenességet nem tapasztaltunk, így dupla vagy semmi alapon tovább indultunk. A többiek a problémájuk felszámolása után egy ideig azon az úton jöttek amin mi, majd mi délre fordultunk és hamarosan szembesülhettünk afrika földútjaival, õk pedig az északi aszfaltos kerülõúton haladtak Bamakó felé. A táj képe hamarosan megváltozott és pár száz kilóméter megtétele után szavannás, egyre inkább kötöttebb talajú környezetben találtuk magunkat. Minden figyelmünket azonban az út mentén legelészõ élõ és már elpusztult állatok látványa kötötte le. Elképzelhetetlen mennyiségû dög hevert az utak mentén. Volt hely, ahol például négy-öt döglött tehén, vagy kecske, szamár feküdt egy rakáson. Hogy ezek mindegyike gázolás áldozata-e, vagy leestek valamilyen súlyosan megrakott kamionról nem tudtam, és máig sem jöttem rá. Idõközben társamnak lett néhány defektje, amit javítóspray és helyi erõk segítségével sikerült megoldani. A legnehezebb feladat azonban a BMW fékpedál tartócsavarjának pótlása volt. Szorult helyzetünkben megálltunk az elsõ kisváros egyik lakatos mûhelyénél és a helyiek segítségét kértük. Kiszereltük az én motorom azonos alkatrészét és arról kértünk a mestersráctól egy másolatot. Kézzel lábbal mutogatás után nekiesett a munkának és rövidesen bemutatót kaphattunk az ottani leleményességrõl. A mûtét sikerült, a fék biztonságosan mûködött. A versenyútvonalon haladva egyszercsak elfogyott a kövesút és kezdetét vette a több száz kilóméterig tartó rázópad. A viszonylag egyenes, jól belátható utak nagyobb sebességre ösztönzik a jármûvek vezetõit, az út emiatt apró mosófaszerû bordák sorozatává alakul. Itt haladni motorral csak úgy kényelmes, ha megtaláljuk azt a sebességet amikor a kerekek úgy ugorják át a bordákat, hogy pontosan azok tetejére érkezzenek. Ezt elég nehéz kivitelezni, fõleg hogy a haladást számos vízmosás és hatalmas gödör akadályozza. Szerencsére a málhánkat ismét rábíztuk egy autósra, így minimális súllyal kellett ezekkel az akadályokkal megbírkóznunk. Néhány csapattal ellentétben mi az egyik választási lehetõségnél a Kankossa felé vezetõ utat választottuk. A másik út délre vezetett, arra az elõzõ évben is csak egy-két elvetemült autós tévedt. A GPS szerint az N2-es fõúton haladtunk, de egy kis falunál valahogy lekeveredtünk arról és egyre inkább eltávolodtunk a kijelzõ piros vonalától. A sík vidék hamarosan dimbes-dombossá vált, ahol már nagyobb kövek nehezítették meg a haladásunkat. Az aznapra kitûzött GPS koordinátákhoz érve meglepõdve tapasztaltuk, hogy az ígért beduin kempingnek híre hamva sincs! Feltünt, hogy egy ideje nem találkoztunk autósokkal sem, így gondolkodóba estünk, hogy vagy eltévedtünk, és mindkettõnk GPS-e bedöglött, vagy ismét a szervezésbe esett némi hiba. Miután visszamentünk az egyik nagyobb domb tetejére és az egyre erõsödõ szürületben a távolban tábortûz fényét vettem észre már tudtuk, hogy az utóbbiról van szó. A tábor jó két kilóméterrel a megjelölt ponttól volt. Itt is a beduin sátrat választottuk, ahol meglepetésünkre és örömünkre jégbe hûtött ital várta a megfáradt utazókat. Gyorsan pótoltuk az elvesztett folyadékmennyiséget és energiát néhány jéghideg gyümölcslé elfogyasztásával. Este a beduinok a tábortûznél teát kínáltak nekünk, és a tüzet körbeülve nézegették furcsa társaságunkat. A társadalmi hierarchia megmutatkozott a család ülésrendjében: a tûzhöz legközelebb ültek a férfiak, jobbra hátul a gyerekek balra hátul a nõk. Ha véletlenül valamelyik gyerek közénk, vagy a tûz és a férfiak közé keveredett, vagy irtózatosan leszidták, vagy jól elverték. A matracokon és a párnákon kényelmesen lehetett aludni, reggel a kecskék mekegésére és marhabõgésre ébredtünk.
A napi szakasz eleinte a szokásos rázópad volt, majd ismét sziklák jöttek, de még milyenek! Szabályos triálozást hajtottunk végre. Itt is egy idõ után letértünk a GPS által jelölt fõútról majd a sziklás részen ismét a helyes utat mutatta a mûszer. Nem tudom, hogy a térkép kidolgozatlansága adta az eltérést, vagy jó helyen mentünk, és tényleg az volt-e a fõút, de kövekrõl leérve hamarosan kamion jött velünk szembe! Hihetetlen, de valószínû, hogy az is ott fog végigmenni, ahol mi átjöttünk, mivel utána sem találtunk kerülõútra utaló nyomokat. A sziklás szakasz után egyre mélyebb laza homok nehezítette a haladásunkat, egyre mélyebb csapásokkal. A sivatag közepén meglepetésünkre egy tó mellett haladtunk el. Pár kilóméter múlva beértük az aznapi végpontot egy domb tetején , ahol a tábornak megint nyoma sem volt. Egy tüskés bokron egy fehér papírra lettünk figyelmesek, amin fel volt tüntetve az új táborhely koordinátája és a megközelítés iránya. Már lassan hozzászoktunk az efféle pontatlanságokhoz. A szervezõk azonban itt egy kicsit mellélõttek, mivel a tábort túl közel sikerült a közeli kisvároshoz, Kankossahoz telepíteni, így megérkezésünket már népes nézõsereg

várta. Ez kissé zavaró volt, mivel sem tisztálkodni, sem dolgunkat végezni nem tudtuk, hiszen minden irányban a tábor körül emberek botorkáltak. Ennek csak a milicia megjelenése vetett véget. Két rendõr gépfegyverrel a vállukon folyamatosan járõrözött a sátrak körül és elzavarták a helyieket. Itt ismét kaptunk valamilyen a rizseshúshoz hasonló ételt, ami benne volt a sátor árában, rágni azonban csak óvatosan lehetett, mert a homok rendesen ropogott a fogaink között. A fekete Mercedeses kisérõnk itt lenyúlt bennünket még tíz Euróval arra hivatkozva, hogy elhagyjuk az országot és hogy a határon ne legyen gond, elkéri a biztosítási szerzõdés számát. A szerzõdést megmutattam neki, õ bólogatott, és elkérte a pénzt.

Másnap Mauritánia és Mali között nem volt határ. A GPS szerint legalább négyszer léptük át a határvonalat, de néhány beduin és egy csomó szamáron kívül nem találkoztunk senkivel. Autósokkal sem, mert jó szokásunkhoz híven lefutottunk a fõútról és megintcsak ketten bolyongtunk célirányosan Kayes felé. Az elsõ nagyobb település maga Kayes volt Maliban, a város szélén két rendõr megállított, de szerintem csak a motorokat akarták megnézni, mert némi kérdezõsködés után tovább engedtek. Kayes poros mocskos város, mint errefelé mindegyik. Alig vártuk hogy megérkezzünk a célponthoz. Meleg volt, elfogyott a vizünk és nagyon jól esett volna már egy fürdõ. A szálloda meglehetõsen lepusztult volt, de nem ez volt a fõ probléma: nem volt víz! De volt légkondi, és TV! Ez utóbbiban mali rapzene- szerûség, vagy a mi fülünknek furcsának ható nyekergés szólt. Gyors helyzetjelentést kértünk a többiektõl, kijelentkeztünk a csodálatos szállodából és átmentünk egy másikba ahol legalább volt hideg víz. Egy harmadik szállodában, ahol állítólag még meleg víz is volt megvacsoráztunk. Nagy meglepetésünkre utolért bennünket Boskó István, aki a táv egy részét bátran egyedül tette meg a sivatagon át. Nouakchottban egy autós csapat segített neki megcsinálni a Yamaha benzinszivattyúját. Az éjszaka meleg volt és szúnyogokban gazdag. Ezzel a jelenséggel eddig még nem találkoztunk, de Kayest a Szenegál folyó szeli ketté, így itt már meglehetõsen sok szúnyog volt. Csak remélni merem, hogy egy sem volt maláriás azok közül amik megcsíptek! Sajnos itt értesültünk arról, hogy az egyik autós felborult és a bennülõk súlyosan megsérültek. Pont az az autó volt, amire felpakoltuk a málháinkat és a tartalék üzemanyagunkat. Késõbb bevontatták a kocsit, így a felszerelésünket sikerült majdnem épségben visszaszerezni. Az út további része innentõl kezdve számomra félelemmel kevert izgalomban telt. A megérkezésünkkor ugyanis észrevettem, hogy a motoromból erõsen csöpög az olaj. A hengertalp tömítésére gyanakodtam, mivel a blokk mögül kezdett megjelenni az olaj a motor beindítása után. Az olajtartályt kölcsönolajból feltöltöttem, szerencsére csak akkor csöpögött, ha járt a gép. Reggel induláskor ismét döntenünk kellett, hogy a hosszabb, de könyebb aszfaltutat, vagy a rövidebb, de nehezebb versenyútvonalat választjuk. Természetesen az utóbbi mellett döntöttünk. Utólag belegondolva ez inkább vakmerõség volt, mint átgondolt, ésszerû döntés. Ez a szakasz a krémek krémje volt. A leggyilkosabb nap az egész rally ideje alatt. A csupán háromszáz kilométeres távon minden volt, amiben az elmúlt két hétben részünk lehetett, csak ha lehet még durvább formában. A hõmérséklet itt már meglehetõsen magas volt, a terep pedig nem kímélt sem embert, sem technikát. A mély homokban a bozótosban, a sziklás kaptatókon és a púderszerû vörös poros rázópados szakaszokon bele kellett adnunk apait-anyait. Az én izgalmaimat fokozta, hogy száz kilométeren már egy liter olajat kellett a gépbe tölteni, így már dízel olajat is töltöttem a tartályba, csak be ne süljön a motor. Ahány csapattal találkoztunk az elsõ kérdésem a köszönés után az volt, hogy tudnak-e adni olajat. Végül már sötétben érkeztünk az esti célponthoz, amit mondanom sem kell ismét nem a leírt körülmények között találtunk. A sötétben a haladást nehezítette, hogy István XT-jén elment a világítás, ráadásul az úton elég erõs volt a teherjármû forgalom, egy-egy teherautót úgy tudtunk csak megelõzni, hogy méterekig vakon mentünk a kocsi mellett az átláthatatlan porban. Meglepetésünkre a táborhely néhány lakója között volt a kísérõautónk és motorostársaink is. Elmondásaik szerint utuk nagy részét kövesúton tették meg, csak a táborhelyre vezetõ 30-40 km volt az utolsó szakaszokra jellemzõ rázós poros út. Kicsit leöblítettük magunkat és tüzet raktunk.

Mivel a felszerelésünket a karambolos kocsiról egy másikba raktuk az éjszakát az utánfutón talált habszivacson és a motoros kabátom takarásában töltöttem, de egy idõ után ez kevésnek bizonyult, így éjszaka fát gyûjtöttem és felélesztettem a tüzet. Hangulatos volt a szavanna közepén a tûz mellett aludni. Ajánlom mindenkinek! Este még átnéztük lefekvés elõtt a motort, de lámpafénynél semmi okosságot nem tudtunk kitalálni.

Reggel fény derült az olajfolyás okára: az olajnyomásérzékelõ gomba meghibásodása okozta az olajfolyást. Többszöri nekifutás után betömtük az érzékelõ furatát, így a hibát elhárítottuk. A túra utolsó szakasza várt ránk. Eleinte a szokásos rázópad az elmaradhatatlan púderrel nehezítette a haladást, késõbb azonban egyre több helyen aszfaltot ért a kerék. Bamakóba haladva kis motoros csapatunk ismét szétszóródott, Gusztinak meg kellett állni újra összekötözni a marokkói kaland hagyatékát, két utitársa pedig megvárta. Mi hárman tovább indultunk, egyrészt a nagy meleg, másrészt a haladást akadályozó por miatt. A fõvárosba vezetõ utat folyamatosan építik, ahol nincs kész ott is jó tempót lehetett menni az út döngölt alapján. Számos kis falu mellett haladtunk el, amik már egészen mások, mint a mauritán viskók. Itt minden falunak azonos arculata van és mintha az építmények is valamiféle rendszerességet mutatnának. döbbenetes azonban a városok, fõleg a fõváros és az ilyen kis párházas települések közötti különbség. Mintha a legújabb kort állítanánk szembe a középkorral, sõt az ókorral. Bamako elõvárosai már elõrevetítették a fõváros utcaképét. Bûz, mocsok, tömeg és zaj. Nem egy megkapó, képeslapra illõ fotótéma, de úgy gondolom, aki ide eljut, másképp fogja látni a saját és környezete helyzetét. A fõvárosba érve megálltunk, hogy bevárjuk a többieket, de nem jöttek, így megcéloztuk a Célt, a Kempinski Hotelt. Szerettük volna ha a hat motoros egyszerre ér célba, reméltük, hogy vesznek majd bennünket a tévések, meg néhány fotós-újságíró, akik a mezõnnyel tartottak. Sajnos a célba érve ismét szembesültünk azzal a ténnyel, hogy aki nem két keréken teljesít egy ilyen túrát, fel sem tudja mérni mekkora teljesítmény van mögöttünk. Nem csak fizikailag, de szellemileg is rendkívül megerõltetõ feladat. Ezúton is gratulálok minden motorosnak, aki végigcsinálta! Néhány autós elismerõen gratulált a célban, bevallom jól esett, mert láttam rajtuk, hogy komolyan is gondolják Jól esett a frissítõ koktél is és a nedves törölközõ is, amit a célban, a hotel két csinos dolgozója szolgált fel. Némi pihenés után bejelentkeztünk a szállodába. Ez is a szokásos afrikai bürokratikus problémákkal volt megspékelve. Nehéz volt a recepciósoknak egyeztetni, hogy melyik szobába melyik ember kerül. A probléma fõ forrását az adta, hogy a keresztnevek alapján akartak beazaonosítani bennünket. Akkor jött a probléma, ha pl. két Lászlót találtak, attól meg hogyha volt két Tóth, vagy Katona kész lettek. Én már csak mosolyogtam az egészen. Nagy nehezen meglett mindenkinek a helye. Be is vettem magam a tusolóba és áztattam magam egy darabig. A szoba és maga a hotel egyébként teljesen rendben volt, bár nekem az öt csillagba belefért volna egy fürdõköntös és egy papucs. Nem azért mert egy sivatagi kalandtúra után ilyen igényes lettem, hanem mert a rajtam levõ összes ruhát elküldettem kimosatni és csak másnap kaptam vissza. Ez akkor tudatosult bennem, mikor tusolóból kijöttem! A recepcióra letelefonáltam és hozattam magamnak az imént említett kiegészítõkbõl egy szériát, hogy legalább valami legyen rajtam. Nagysokára befutottak a többiek is a kisérõautóval együtt. Utólag kiderült defektjük volt. Végre ruhát is tudtam vételezni magamnak. A nap hátralevõ részét alvással és beszélgetéssel töltöttük. Este egy bulival zártuk a túrát, ahol kiosztották a versenykategória díjait, valamint az egyéb kategóriadíjkat. Sajnos a motorosokról itt is megfeledkeztek. Kihasználtuk az ingyenital kuponjainkat, majd hazatértünk. Sajnos az éjszaka tartogatott még meglepetéseket, mert a szállodába érkezéskor az egyik taxiból kivettünk egy rendesen elázott kanadai srácot, akit aztán újra is kellett éleszteni. A hosszú nap után aludni tértem én is.