



# Rowerem przez Czarny Ląd

Cztery identyczne rowery z przyczepkami? Czterech kolarzy w identycznych trykotach? To w Libii widok bardzo niecodzienny. Ta sytuacja w pewnym sensie nam pomaga. Skupiamy uwagę otoczenia i łatwiej nam wtedy głosić „nowakową wiarę”.

**Piotr Sudoł**  
Zdjęcia **Dominik Szmajda**

**D**zięki staraniom olbrzymiej rzeszy ludzi, dzięki pomocy sponsorów i przy olbrzymim zainteresowaniu mediów stajemy na starcie dwuletniego projektu Afrykanowaka. pl. Ma on na celu popularyzację postaci Kazimierza Nowaka – podróżnika, reportera, fotografa. Prawdopodobnie pierwszego człowieka, który przemierzył Afrykę na rowerze z północy na południe i z powrotem, pokonując w ciągu pięciu lat samotnie dystans 40 000 kilometrów. Chcemy możliwie wiernie odtworzyć trasę, którą w latach 1931-1936 pokonał nasz bohater. Wyprawa jest zorganizowana w formie sztafety, podczas której zespoły trzy-, czteroosobowe na miesięcznych etapach pokonywać będą odcinki o długości 1500-1800 kilometrów. Pierwszy etap pod nazwą Uadi Tour rozpoczynamy w Trypolisie w stolicy Libii. Nasz zespół tworzą: Zbyszek Sas, Dominik Szmajda, Elfa-del Dahi i ja (autor tego artykułu). Będziemy podróżować na rowerach, za-

projektowanych specjalnie dla potrzeb wyprawy. Dzięki naszemu doświadczeniu wyprawowemu i stworzonej na jego podstawie specyfikacji technicznej roweru oraz dzięki wysiłkowi produkcyjnemu i materialnemu wsparciu firmy Brennabor powstaje supernowa – model nazwany „Casimiro Bike”. Jednośląd, który ma wytrzymać dwuletnią eksploatację w skrajnie trudnych i różnorodnych afrykańskich warunkach terenowych oraz klimatycznych. Kazimierz Nowak przed laty wybrał markę roweru, który go nie zawiodł. Jak powiedział: „wygranego składu się nie zmienia”.

**Pod wiatr przez krainę Berberów**  
**Trypolis – Nalut (350 km)**  
**5-11 listopada**

Zanim jeszcze zdążymy po raz pierwszy nacisnąć na pedały naszych nowych „Brenna-rowerów”, spędzamy cztery bardzo intensywne dni w stolicy Libii. Na dzień ►

Afryka Nowaka na kamiennym bezkresie hamady (pustyni skalistej)

dobry dowiadujemy się, że terminal łączności satelitarnej, który wwieźliśmy do Libii, to rzecz nawet bardziej niepożądana przez miejscowe władze od zakazanych Koranem alkoholu i wieprzowiny. Od tej pory każdy, z licznie w Trypolisie eksponowanych, billboardów i plakatów Muammara Kaddafiego, patrzy na nas srogim wzrokiem wodza rewolucji. Chcąc jakoś wybrnąć z tej sytuacji i poprawić nieświadomie nadszarpnięte stosunki naszych krajów udajemy się do antykwariatu i kupujemy „Zieloną Książeczkę”. Pozycję wydaną w polskiej wersji językowej czytamy dogłębnie i ze zrozumieniem. Nie możemy się nadziwić, że książka ta na półkach dostępna jest również w 53 innych wersjach językowych. Antykwariat, jedyny jak się okazuje w Libii, wydaje się być tak frapującym miejscem, że proponujemy jego właścicielowi – Mohammedowi Ali powieszenie, pierwszej w Afryce, tabliczki, poświęconej Kazimierzowi Nowakowi. Spotykamy się z dużym zrozumieniem i zainteresowaniem tematem, więc oficjalnie, wkręcając cztery drewnowkręty w wewnętrzną stronę drzwi sklepu inicjujemy afrykański szlak imienia Kazimierza Nowaka, znaczony tablicami pamiątkowymi. Widok mieniącej się złotej tabliczki napawa nas dumą, a kupione w pobliskiej cukierni cieknące miodem ciasteczka jeszcze bardziej po-

prawiają nasze nastroje. Wieczorem spacerując ulicami miasta, obserwujemy ciekawą dysproporcję w ilości samochodów do ilości kobiet. Tych pierwszych jest zatrzęsienie, tych drugich ledwie garstka, z której w dodatku prawie połowa ma zasłonięte twarze. Cóż, co kraj to obyczaj, tłumaczymy sobie wymieniając euro na dinary w pierwszym lepszym sklepie spożywczym po kursie 1 euro = 1,8 dinara.

Wreszcie siadamy na siodełkach naszych żółtych maszyn bojowych, wyposażeni w kowbojskie kapelusze pustynne. Jedziemy! W początkowej fazie opuszczania Trypolisu nieco kluczymy, chcąc uniknąć konfrontacji z trzypasmową autostradą wyprowadzoną z miasta w tym samym kierunku co nasza trasa – na południe. Każdy z rowerów ciągnie przyczepkę, czyli dodatkowe koło wraz z sakwami, chorągiewki łopoczą radośnie, liczniki prędkości pokazują przyzwoite dwadzieścia kilka kilometrów na godzinę, aż tu nagle klops. Fadel nie czuje się najlepiej. Mleko mu zaszkodziło – stwierdza – i mimo kolejnych niestrawności walczy do upadłego... Wreszcie daje się namówić na opcję: kolarz i rower do samochodu, więc szczęśliwie dojeżdżamy na pierwszy biwak.

Kolejne dni naszej wyprawy pokazują, że łatwo nie będzie. Wieje silny, przeciwny wiatr, próbując zła-

mać naszą motywację i ducha walki. Prędkość tego wiatru wynosi od 30 do 50 kilometrów na godzinę! Dopingujemy Fadela, ustawiamy go zawsze w korytarzu aerodynamicznym naszego kolarskiego wachlarza i odciążamy z dwóch sakw. Walczy ze zmiennym szczęściem, choć udowadnia, że tanio skóry nie sprzeda... Na jednym z postojów na stacji benzynowej kupuję i naklejam na żółtą sakwę informację o treści „Inszallah”, czyli „Jeśli Allah pozwoli”. Może pomoże? Nie zadziałało, wprost przeciwnie. Sypnęło nam porządnie piachem w twarz. Jedziemy w chustkach na twarzy. Teraz już wyglądamy jak stuprocentowi kowboje. Od czasu do czasu zatrzymujemy się w przydrożnych knajpkach. Można je łatwo poznać po ryczących na maksymalnej głośności telewizorach i zapachu mielonego mięsa z harisą (pikantną pastą z pepperoni), które jest nieodłącznym elementem serwowanych tu podłużnych kanapek. Charakterystyczny jest też wybór napojów chłodzących. W lodóweczkach, a jakże, schłodzone piwko firmy Beck's lub Holsten – bezalkoholowe, a do tego liczne smaki puszkowanych ultrasłodkich napojów owocowych. Wybieramy te o smaku gruszkowym, mango i ananasowym, mniejszym powodzeniem cieszą się natomiast te o smaku szamponu oraz płynu do mycia naczyń.

Oprócz wśluchiwania się w szum gum, wieczorami obozujemy. Relaksujemy się pod oliwką, w uadi – wyschniętym korycie rzeki porośniętym kolczastymi krzakami akacji. Pierwszorządne wrażenie robi na nas obóz na terenie trawiastej posesji, której pilnował Sudańczyk na osiołku. Tam swój kulinarny talent objawił Fadel, ugniatając ziemniaczane puree słoikiem oliwek oraz grillując rozplaszczonego kurczaka nad ogniskiem. Tam wchodziliśmy po metalowej drabinie do głębokiego, betonowego zbiornika wody, służącego do podlewania trawy, aby zażyć kąpieli pod gwiazdami. Tam o poranku z pordzewiałego stalowego rumowiska kierowca eskortującego nas samochodu Hamid wygrzebał skorpiona, które-



Niekończące się połacie piasku libijskiej Sahary...

go puszczamy wolno, zamiast rozdeptać zgodnie z obowiązującym tu zwyczajem. Tu wreszcie nadajemy pierwszą i ostatnią w Libii transmisję z terminala satelitarnego.

Będąc już prawie tydzień w Libii, nigdzie nie widzimy rowerów. Ani w stolicy, ani w jej okolicy. Brak rowerów jest łatwy do wytłumaczenia. Niskie ceny samochodów i benzyny spowodowały nagły rozwój motoryzacji. W rezultacie nastąpił statystyczny spadek poziomu umiejętności kierowców, a co z tym związane zwiększyło się niebezpieczeństwo przemieszczania się po drogach rowerem. Przykładowo nowy pickup marki Deer, chiński odpowiednik Toyoty, kosztuje równowartość 24 000 złotych. Za litr benzyny płacimy 50 groszy, co pozwala zatankować do pełna 70-litrowy zbiornik za równowartość 35 złotych. Jedyny rowerowy ślad to znaleziona w ruinach berberyjskiego miasta pordzewiała rama dziecięcego rowerka z dwoma kierownicami. To chyba też jakiś lokalny zwyczaj. W Libii samochód do nauki jazdy też ma dwie kierownice!

Permanentny brak rowerów w Libii dodatkowo eksponuje naszą wyprawę. Skupiamy uwagę publiki i łatwiej nam głosić „nowakową wiarę”. Tak jak chociażby w Nalut, gdzie przypadkowy przechodzień krzyczał do nas: – How are you? Bolanda! Osiem, osiem. Toruń. Warszawa. Dzień dobry. Koleżanka! Dyskoteka! Osiem, osiem! Okrzyki te chyba były swego rodzaju nagrodą za 300-metrowy podjazd na równinę płaskowyzu Dżabel Nafuza, który właśnie pokonaliśmy. Na pokonanym polu pozostawiliśmy również olbrzymią ciężarówkę z przyczepą, załadowaną kilkutonowym ładunkiem, którą wyprzedziliśmy w połowie wysokości podjazdu. Nagrodą była również wieczorna kolacja u goszczącego nas Berbera i interesujące opowieści o relacjach arabsko-berberskich, z których dowiadujemy się, że Berberowie, rdzenni mieszkańcy tych ziem podbici przez Arabów, nie do końca czują się Libijczykami. Jest ich w Libii podobno 2 500 000, mają swój język i tożsamość narodową.

## Betonową wstęgą Nalut – Ghadames (358 km) 12-14 listopada

Po wstępnej aklimatyzacji na ziemi libijskiej kolejny odcinek trasy przejeżdżamy w tempie dość sportowym. Codziennie pokonujemy ponad sto kilometrów (140-kilometrowy dzienny odcinek zostanie potem rekordem pierwszego etapu). Każdego dnia jedziemy z bagażami z zawrotną średnią prędkością ponad 20 kilometrów na godzinę i codziennie zmagamy się z wiatrem, który w najlepszym wariancie wieje z boku. Siłę czerpiemy z mieszanych w bidonach odżywek i z energetycznych batonów oraz ze starego jak świat rowerowego patentu – wody mieszanej z miodem. Rowery spisują się świetnie. Drobne regulacje nacągów linek tylnych przerzutek, wynikające z docierania się nowych przecież łańcuchów, to żaden problem techniczny. Jedziemy po niekończącej się betonowej wstędze. Widoki stają się coraz bardziej pustynne. Dokoła nas pola żwiru, łupków skalnych i kamieni. Krajobraz kamiennego płaskowyzu regularnie ozdabiają maszty linii wysokiego napięcia i sieci telefonii komórkowych. Długie, monotonne, kilkukilometrowe proste próbują działać wyniszczająco na naszą psychikę. Wiemy jednak, że tę betonówkę już za kilka dni wspominać będziemy z rozrzewnieniem. Przed nami przecież off-roadowy atak na pustynię.

Atrakcją na tym odcinku są z rzadka ustawione przy drodze pomarańczowe budki telefoniczne. Żadna z nich nie ma słuchawki. Mijamy też trójkątne znaki ostrzegawcze: „Uwaga! Wielbłąd na drodze”. Faktycznie, gdzieś blisko już Ghadamesu asfalt dostojnie przekracza stado kilkudziesięciu wielbłądów wraz z dwoma pilnującymi ich, odzianymi w czarne gandury i niebieskie szesze Tuaregami. Widok potęguje pokazyanych rozmiarów wydma piaskowa – jedna z pierwszych, które pojawiły się w otaczającym nas krajobrazie.

## Perła pustynni

Ghadames 15-17 listopada



Trzy dni ciężkiej walki na trasie poprzedzającej dojazd do Ghadamesu i trzy dni bajecznego w nim pobytu. Tak przeznaczenie zaplanowało tę część naszej wyprawy. I mimo nerwowości, związanej z chęcią wcześniejszego opuszczenia miasta, zwanego Wrotami Sahary, czas jaki tam spędziliśmy ani przez sekundę nie był stracony. Przede wszystkim medina, czyli stare miasto, będące na liście światowego dziedzictwa UNESCO zrobiło na nas kolosalne wrażenie. Na powierzchni dziesięciu hektarów, otoczone gajem palmowym, swoje pradawne uroki otwarcie roztaczało miasto-labirynt. Obecnie nie jest już ono zamieszka- ne, pozostało nietknięte żadną niszczyielską siłą i pozwala wytrwałemu turyście przenieść się w zamierzchłe czasy zatrzymujących się tu karawan kupieckich, w czasy świetności miasta. Korytarzami, w których jesteśmy osłonięci od słońca, w kojącym półmroku, jeździmy rowerami. Czasem zaś, chcąc otrzeć się namacalnie o historię tego miejsca, zostawiamy rowery i wchodzimy z czołówkami w mroczne, boczne, wąskie korytarze. Otwieramy przykurzone drzwi z pni palmowych i wchodzimy do mieszkań zbudowanych z białkowanych kładą glinianych cegieł. Ich wnętrza wyglądają jak wyryte w skale groty ozdabiane prostymi malunkami, kolorowymi drzwiczkami i resztkami tkanin oraz przedmiotów domowego użytku.

Pustynia przybiera czasem zupełnie nieoczekiwane monumentalne oblicze

Gdyby zadano nam pytanie, które miejsce zrobiło na nas największe wrażenie podczas pobytu w Libii – to właśnie Ghadames bez wątpienia znalazłby się w pierwszej trójce. W pamięci pozostanie gościnność i zainteresowanie tematem podróży Kazimierza Nowaka, przejawiane przez dyrekcję schroniska młodzieżowego (gdzie zawisła już druga tabliczka poświęcona jego pamięci). W uszach dźwięczą nam dźwięki zamary (arabskiej piszczałki) i tabli (tamburyny) z wieczornej, odbywającej się wyłącznie w męskim gronie bezalkoholowej imprezy, zorganizowanej w klimatycznej sali spotkań schroniska młodzieżowego przez starszyzną harcerską odwiedzającej Ghadames komendy hufca z Benghazi. Wciąż z niedowierzaniem oglądamy w internecie (www.afrykanowaka.pl, w zakładce: media o nas) dziesięciominutowy reportaż,

nakręcony w Ghadamesie przez TV Libya El-Shababiyah, poświęcony naszej wyprawie. Z rozrzewnieniem również wspominamy strzeliste wieże minaretów nowego, przepięknego meczetu stojącego w centrum miasta oraz wizytę u miejscowego golibrody.

Musieliśmy jednak jechać dalej, a pamiętając o genezie słowotwórczej nazwy Ghadames, czyli „miejsce, gdzie jedliśmy po raz ostatni” do naszej off-roadowej, planowanej na dwa tygodnie, przeprawy przez pustynię przygotowaliśmy się solidnie (patrz tabelka).

Magiczna pustynna ekstrema Ghadames – Awaynat (678 km) 18-30 listopada

Ktoś powiedział, że „Sahary nie da się opisać, da się ją przeżyć” i jakże trafne było to spostrzeżenie. Najciekawszym odkryciem naszej drogi

przez pustynny interior stała się różnorodność i wielość form skalnych oraz piaskowych tu występujących. Mimo faktu, że nazwa największej pustyni świata (22 razy powierzchnia Polski) oznacza w języku arabskim sahra, czyli płowa, to paleta kolorów krajobrazu, który roztaczał się przed naszymi oczyma była praktycznie niewyczerpana. Spieraliśmy się więc, dosłownie osłepieni feerią barw czy ten odcień piasków to kolor soczystej ochry, czy też nie? A czy tamten to zgaszony amarant lub może po prostu karmazyn? A tamto zbocze wzgórza to może rozbielony cy- nober lub zwykła sepia? A w końcu, czy ten kamień ma barwę stonowanego koralu, czy bladej magenty? W tej tęczy odcieni zaskakiwały nas także rozmiary form skalnych – od kilkusettonowych kamiennych gigantów, aż po zwykłe, prawie niewidoczne ziarenko piasku. I znowu nie pierwszy i nie ostatni raz potwierdzała się magia podróžowania rowerem, kiedy to ma się możliwość namacalnego wręcz obcowania z krainą, przez którą się jedzie.

W chrześzczącym żwirze Hamada El-Hommra (362 km) 18-23 listopada i Hamada Tingarat (189 km) 27-30 listopada

Po pięciu kilometrach asfaltu, na drodze wylotowej z Ghadamesu wjeżdżamy na pustynię kamienistą – hamadę. Początkowo jedziemy po drogach, nazwijmy je grunto- wych, wyjeżdżonych przez z rzadka zapędzające się w te strony samo-

chody terenowe. Szybko jednak orientujemy się, że znacznie łatwiej jest się poruszać po nieregularnych kamienistych płaszczyznach niż po przysypanych piachem, zapadających się koleinach samochodowych. Poszycie terenu, po którym je- dziemy, jest zmienne i bogate. Żużel, żwir, kruszywo, kamienie, otoczaki, łupki i głazy występują tu we wszystkich znanych formach geometrycznych, w przeróżnych najbar- dziej nawet zaskakujących kolorach (fiolet, zieleń). Całymi kilkusetkilo- metrowymi polami, nieograniczony- mi przestrzennie, na dachu sześćset- metrowego płaskowyżu, na każdym dostępnym kierunku geograficznym i wszędzie w zasięgu naszego wzro- ku, przez pierwsze sześć dni przygo- dy pustynnej ciągnęła się hamada, a wrażenia, jakie mieliśmy, jadąc po niej, najlepiej oddaje ten, stworzo- ny przeze mnie, onomatopeiczny opis dedykowany uczniom Gimna- zjum im. Kazimierza Nowaka w Po- znaniu:

„Kolarze na Saharze” W morzu żużlu żwawo dąży trzech kolarzy na Saharze. W wirze żaru, w burzy wietrz- nej, ogorzałe patrzą twarze. Płaskowyżem, gołoborzem rzut- ko bieży trzech kolarzy. Każdy podróż w żyłach dzierży. Każdy przygód żądny wrażeń.

W morzu krzemu bieżnik grzęź- nie, żółty krążek żarem praży. Na rowerze i z bagażem. W skwa- rze wrzącym żywioł smaży.

Ciężkozbrojni, krzepcy w krzy- żach, jak rycerze trzej kolarze. Żaden życia nie przemierzy, wy- rzekając się swych marzeń.

W morzu żwiru przemierzają ścieżki, wzgórza i wiraże. I wjeżdżają jak żaglowce w staro- żytnych rzek pasaże. Rowerzyści przestrzeń drążą. Drżące płożą się miraże. Przez przestworza wyobrażeń. Trzej kolarze na Saharze.

Jednym słowem nieustający chrzęst i chrobot przemierzanej na Brenaborze przestrzeni. Sprzęt daje sobie radę rewelacyjnie. Opony wydają się być niezniszczalne i dają wrażenie dużej pewności. Co trzy dni przesmarowujemy, lekko już trzesz- czące, łańcuchy zwykłym smarem maszynowym (takim do maszyn do szycia) i bez żadnych problemów technicznych kontynuujemy podróż przez skalisto-piaskowy przestwór.

W piaszczystym świście Ramla Al Atshan (127 km) 24-26 listopada „Trudno opisać, jak wielki jest wysi- łek kolarza na pustynnym terenie Sahary. Rower staje się wprawdzie co dzień lżejszy, ubywa z zapasów nieco żywności i wody, równocze- śnie jednak ubywa też i sił. Na szczę- ście traci się rachubę czasu, obo- jętnie na wszelki ból, a instynkt sa- moczynowy dokonuje cudów” – pisał 78 lat temu w jednej z rela- cji wysyłanych do polskiej prasy Ka- zimierz Nowak.



pasaż • pasaż • pasaż • pasaż • pasaż

Śpiwór Musset -3°C śpiwór dla cyklisty, z którego się nie wyrasta...

- Ten model śpiwora został stworzony z myślą o rowerowych wyprawach. Użyto do jego produkcji włókna znakomitej marki, jaką jest Thermolite Micro, co gwarantuje doskonałą izolacyjność termiczną przy zapewnieniu najniższej wagi śpiwora.
  - Zakres temperatur: ekstremalna: -3°C; komfortowa: +3°C | Waga właściwa: 1100 g | Wypełnienie: 1x150 g/m² Invista Thermolite Micro | Konstrukcja: jednowarstwowa | Materiał wewnętrzny: Soft Nylon | Materiał zewnętrzny: 70D 190T Nylon Taffeta | Wyposażenie dodatkowe: pokrowiec | Wymiar po spakowaniu: 18 x 17 cm
  - Cena: 309 zł
- www.huskypolska.pl



REKLAMA

Nasze odczucia były bardzo podobne. Na domiar złego nieuchronnie upływający termin trzydziestodniowej wizy wprowadzał dodatkowy element niepokoju. W końcu, po siedmiu dniach zmagania z hamadą i serirem – formami pustyni skalistych i żwirowych, wjeżdżamy na teren królowej pośród pustynnych krajobrazów – pustynię piaskową, zwaną przez miejscowych ramłą. Tutaj, właśnie głównie z uwagi na brak czasu, decydujemy się przełożyć bagaże do samochodu i kontynuować podróż rowerami soute. Co godne zaznaczenia – Dominik jako jedyny bohatersko postanawia jednak nie rezygnować z dalszego ciągnięcia przyczepki. Od tej pory jego trzykołowy wehikuł, powiewający zaczepnie chorągiewką z logo projektu AfrykaNowaka. pl zostaje bezapelacyjnie najdziwniejszym pojazdem, jaki kiedykolwiek przejechał tę piaszczystą część świata.

Przez najbliższe trzy dni na odcinku około 70 kilometrów będziemy przepychać rowery przez lotne piaski Sahary. Pocieszamy się, że Kazik na tym odcinku również korzystał z pomocy karawany, o której w listach pisze, że mimo iż była potwornie powolna, to trudno wyobrazić sobie przejście przez piaszczystą pustynię bez jej pomocy. Do nierównej walki z wielkim piaskiem modyfikujemy rowery, spuszczając częściowo powietrze z kół i odkręcając pedały. Pchamy je, usztywniając ręce w łokciach, czasem niesiemy je na ramionach. To znów korzystając z zasad grawitacji, staramy się, siadając bokiem na ramę roweru zjeżdżać w dół pojawiających się na naszej drodze wzniesień.

Dominik pochylony do przodu i na wyprostowanych rękach z trudem wypychał swój rower na szczyt olbrzymiej wydmy piaskowej, która miała około 300 metrów wysokości.



Druga tabliczka poświęcona pamięci Kazimierza Nowaka zawisła w Ghadamesie

Od strony zawiętrzonej łagodny profil wzniesienia przysypywał lotny, głęboki piasek. Dominik w końcu stanął na szczycie. Wokół niego rozciągała się niesamowita piaszczysta panorama ciągnących się, aż po horyzont, pofalowanych barchanów w kolorze dojrzałej pomarańczy. Poniżej, spadziście głęboko w dole, niewyraźnie rysowało się dno uadi – koryto pradawnej wyschniętej rzeki. Dominik przechylił rower przez krawędź wzniesienia, siadł bokiem na ramie roweru i odepchnął się energicznie. Rower z przyczepką i wykręconymi pedałami pomknął z zawrotną prędkością po twardym, nawietrznym zboczu wydmy. Brązowa chorągiewka z logo projektu Afrykanowaka. pl zatrzepotała na wietrze. Kilka sekund później zboczem pomknął Zbyszek. Ja zamykałem stawkę. Na cały głos krzychałem: -Noooooowaaaaaaaaaaak!

Ramla jest prawdziwym cudem świata. Jest tak sterylnie idealna, a zarazem eterycznie romantyczna, że trudno byłoby sobie ją wyobrazić, gdyby nie istniała. Jest wykrytalizowanym w warunkach idealnej próżni czystym natchnieniem

i inspiracją, posiada niewyobrażalną magnetyczną moc. Przeglądając się w jej absolutie rodzą się w naszych głowach myśli sięgające niewyobrażalnie dalej od naszego codziennego postrzegania. Myślę, że wszyscy mieliśmy tego świadomość i przeżyliśmy ją na własny sposób.

### Bez happy endu Awaynat – Ghat (125 km) 30 listopad – 2 grudzień

Z olbrzymim żalem opuszczaliśmy to pustynne królestwo. Po 678 kilometrach terenowej tułaczki ponownie wjechaliśmy na asfalt. Uczucie było takie, jakby rowery napędzane jakimś ukrytymi silnikami jechały po nim... same. Zrobiliśmy sobie jednodniową przerwę na regenerację, połączoną z wycieczką samochodem do niesamowitych pejzaży masywu Akakus. Nic już jednak nie było w stanie zachwycić nas bardziej niż odcinek Ghadames – Awaynat. Następnego dnia pożegnany etap prowadził do Ghatu.

To, co stało się na tym odcinku, bez wątplenia powinno przejść do historii rowerowej turystyki kwalifikowanej. Dystans 125 kilometrów przejechaliśmy w pięć godzin i dwie minuty, z łączną średnią prędkością 24,7 kilometra na godzinę. Przypomnę, że jechaliśmy rowerami, które wraz z bagażem ważyły około 40 kilogramów, na balonowych, terenowych oponach MTB (szerokości: 2,25 cala) i był to nasz 23 dzień jazdy z 28 spędzonych w Libii. Specjaliści z zakresu fizjologii wysiłku taki efekt nazywają hiperkompensacją. Pozwoliłbym sobie określić to wydarzenie jako samum – pustynną burzę, bo sadzę, że trudno będzie taki wyczyn powtórzyć w najbliższej przyszłości. W samym Ghacie wjeżdżając w rogatki miasta symbolicznie i uroczystie zakończyliśmy pierwszy etap dwuletniej wyprawy AfrykaNowaka. pl. Do przejechania zostało nam jeszcze bagatela 38 500 kilometrów... ●

Ciąg dalszy korespondencji z wyprawy śladami Kazimierza Nowaka w kolejnych wydaniach „Rowertouru”

S P O N S O R Z Y   W Y P R A W Y

