

Crni Biser, Navigator i Fahrer do Dolomita (i nazad)

- BMW R65 RT kao Crni Biser (CB)
- Nataša kao Navigator
- Danijel kao Fahrer

Uvod (do 16.08.) - Navigator

Prošla su već tri dana od našeg povratka s putovanja. U podsvijesti kuca misao da bi trebalo početi pisati o tome što je putovanju prethodilo i kako je na njemu bilo, ali riječi ne dolaze. Fahrer je dvije noći prije dobio lijepu količinu komplimenata na račun svog stila izražavanja u ovim našim putopisima i nošen upravo time sinoć je počeo pisati. Nestrpljivo sam pročitala što je stavio na papir u nadi da će me to inspirirati ali nije pomoglo. I sad jedva sređujem kaotični tok misli u glavi i pokušavam iz njega izvući nešto smisljeno, dovoljno informativno, a opet nešto čemu ću se nasmijati nakon par godina kad budem ponovno čitala opise naših putovanja.

Možda je zapravo najjednostavnije da počnem s objašnjenjem zašto ja toliko volim vožnju na motoru. Ne volim se pozivati na scene iz filmova ali jedna mi se već duže vremena mota po glavi. U filmu "Posljednji Samuraj", za vrijeme učenja kako se boriti Katanom, Cpt Algrean još jednom biva pobijeđen od svog učitelja i prilazi mu jedan od samuraja koji gleda cijeli taj događaj i kaže: "Too many mind, mind the sword, mind the people watch, mind enemy – to many mind".

"No mind"

To je moja realnost, Too many mind, za sve.

Na motoru razmišljam samo o jednoj stvari, kako ostati na motoru. Na motoru me ne brine posao, obitelj, zdravlje, dužnosti i obveze. Na motoru me ne brine ništa. Na motoru sam slobodna u svojoj glavi.

Ne znam koliko drugi ljudi, motoristi i suvozači na motoru dijele moje mišljenje, koji su njihovi motivi za vožnju. Neke vjerujem tjera želja za brzinom i avanturom, neki to rade zato da bi ostavili na nekoga određeni dojam, neki zato jer to jednostavno mogu, nekima je vožnja na motoru samo način odlaska na cugu i druženje, ulaznica u klub ljudi koji možda misle drugačije. U mojem slučaju u pitanju je mentalni odmor.

No da se vratim na temu. Naše prošlogodišnje putovanje bilo je dobro no bilo je puno trzavica i nesuglasica i mislila sam da ove godine nećemo motorom ići na duži put. Prihvatila sam to kao potrebni odmak od tog tipa putovanja, jer treba znati stati dok je još uvijek dobro. A onda mi je Fahrer, svega par tjedana pred godišnji odmor na mail poslao mapu s označenih osam točkica, tamo negdje u Italiji u Dolomitima. Šok i nevjerica. Uopće nisam ni slutila da razmišlja o putovanju. Doma smo zajednički od tih par točkica napravili rutu po kojoj bi se vozili, rutu koja obuhvaća osam planinskih prijelaza iznad 2000 m.n.m. do koje bi ovaj put došli preko "s donje strane" odnosno preko Rijeke i Trsta a ne preko Slovenije i Austrije – i to je manje-više bilo to, okvir je tu, na koncu "How hard can it be?" ;o)

Posla ovog ljeta ima dosta, neki dugogodišnji projekti koji konačno dolaze na realizaciju, stalne trzavice i reorganizacije na poslu, privatne obaveze, pa mi je tako putovanje potpuno palo u podsvijest, nisam čak nikome ni govorila da negdje idemo jer sam se bojala da ću time "zacoprati" cijeli događaj.

Tjedan dana pred put, rezervirala sam nam hotel, mislila sam da je udaljen svega 20 km od mjesta koje predstavlja početnu točku naše isplanirane rute no bio je udaljen 50 km. Kako sam rezervaciju radila s posla, između dva različita statistička izvješća, tri specifikacije, nekoliko telefonskih poziva i mail-ova koji su pristizali brzinom jedan na svake tri sekunde vrlo je izvjesno da sam informaciju o 20 km udaljenosti zapamtila gledajući neki drugi potencijalni hotel. Tih 50 km nije strašno velika udaljenost ali za nas realno znači još dva sata putovanja, jedan sat na odlasku na rutu i jedan sat pri povratku do nje.

U trci oko posla nisam ni primijetila da je stigao petak, zadnji radni dan. Sve je bilo manje-više spremno za put, stan počišćen, veš opran i opeglan, hrana za Hoshija nabavljena, tih par dana koliko nas nema obilaziti će ga nećakinja, nešto sitno posla u vidu odgovora na neke mail-ove ostavila sam si za ponedjeljak navečer. Ovaj put potrudila sam se ne dovesti u situaciju kao prethodnih godina u kojoj do dva-tri u jutro još nešto radim, spremam i umorna sjedam na motor.

Vikend smo proveli u trci i druženju s obitelji i prijateljima. Fahreru je bio rođendan i odlučio je "pri kleti" organizirati druženje s hranjenjem. Nabavili smo brdo hrane i pića, zamisao je bila meso pripravljati na ni manje ni više nego tri načina, kotlovinu, roštilj i peka ili drugim riječima cjelodnevni boravak uz vatru po ionako vrućem danu. No u subotu je sve krenulo krivo, i obitelj i prijatelji su odustajali od dolaska jedni za drugim, neki zbog nekih samo njima jasnih "obaveza", drugi jer su si već prije nešto organizirali ali mi to nismo znali. Vidjela sam na Fahreru da je malo klonuo duhom ali što sad, mi ne odustajemo. I već u jutro prva radost, došla je obitelj iz Zg, i nećakinja koja nam pazi mačka je donijela tortu koju je napravila za svog "uju", i to ne bilo kakvu nego schwarzwald tortu koja je doslovno nestala u roku od 5 minuta nakon što smo ju razrezali. Zapravo ovdje malo lažem, ostale su dvije šnite torte za zakašnjele goste koji su odlučili ne jesti tortu a ja ih nisam pretjerano nagovarala pa sam te dvije šnite ja pojedla kasnije :o) sram me može biti. Zatim se javila moja mama, ona i sestra su bile na povratku sa svog putovanja u Budimpeštu i htjele su svratiti do nas i poslije prespavati u Zagrebu. Posjet punice za rođendan, može li bolje od toga? I tako su ljudi "kapali" cijeli dan. Došli su i prijatelji koji su trebali provesti taj produženi vikend provesti u Sloveniji, vratili se ljudi ranije. Sve se nekako posložilo, i posložilo se dobro. Fahrer se prilično natrčao i "ispekao" taj dan ali tako mora biti.

U ponedjeljak smo se vratili u Zagreb, odmah nakon ručka, Fahrer je otišao oprati motor, ja sam se u nekim čudnim krugovima motala po stanu i rješavala neke potrebne a neke nepotrebne detalje pred put. Fahrer mi je pomogao na google maps-u i via michelin-u napraviti rute za put do Dolomita i za povratak, isprintali smo veliku hrpu detaljnih mapa za koje sam već tada znala da nema šanse da ću po njima moći navigirati na motoru ali sam ih svejedno ponijela s nama za slučaj potrebe (ne znam točno koje potrebe ali sam ih svejedno ponijela). Poslala sam mail-ove koje sam radi posla bila dužna poslati. U jednom trenutku, Fahrer je već otišao spavati, stajala sam na sred stana i gledala okolo u nevjerici da sam doista uspjela sve riješiti na vrijeme i da mogu ići spavati a jedva da je deset sati na večer.

Vremensku prognozu smo, kao i uvijek kad idemo na putovanje, shvaćali prilično ozbiljno. Ovaj put prognoza je bila kiša, i u Zagrebu i Hrvatskoj, baš taj dan kad mi krećemo na put, a u Dolomitima već tjednima pada. Na svim planinskim prijelazima na koje smo imali namjeru ići vremenska prognoza je najavljivala kišu, temperatura zraka je deset do četrnaest stupnjeva celzija, osjećaj je devet stupnjeva celzija. Za dan kad smo imali namjeru obići sve planinske prijelaze na nekima od njih je najavljeno 40% vjerojatnosti grmljavinskih pljuskova. Već godinama Crni Biser rastjeruje oblake, već godinama Fahrer i ja tvrdimo da ćemo za svu tu izbjegnutu kišu jednom doživjeti potop biblijskih razmjera. Kroz Italiju smo vozili na putovanju u Švicarsku i bilo je jako, jako, jako vruće. I što ponijeti od odjeće ako vremenska prognoza najavljuje hladno i kišno vrijeme, ako iskustvo govori da će biti vruće, a u kofere smo se dogovorili stavljati 3-4 kg najviše? Prve godine kad smo išli na put, u Austriju, imali smo mali fotoaparatus, u dlan stane, ja ga sad nosim u torbi. Fahreru je u međuvremenu porastao apetit kad je o fotografiji riječ, dapače sad je njegov fotoaparatus osjetno veći i teži, ima raznorazne objektivne za ovu i onu situaciju. U tih par godina nabavili smo i "akcijsku" kameru, više naš stari fotić ne moram držati u ruci. Na koncu iako sve k minimiziranju stvari, naši su mobilni telefoni veličine onih prvih kojima smo se koristili prije 10 godina, ako ne i veći ali se sada s njima može puno više toga. Ne znam možemo li napraviti fotorekonstrukciju stvari koje nosimo, odjeća, obuća, veš i kozmetika – tu nema promjena, količina i sadržaj je konstanta: donji veš, zamjenske čarape, zamjenske majice, hlače, cipele. U DM-u su prošle godine konačno počeli prodavati mala pakiranja "kozmetike", kalodont-a i krema, deodorana tako da se

ničega ne moramo odricati na putu. Ali što se tehnike tiče, svake godine nosimo još nešto: laptop je narastao od prvog putovanja, fotoaparati također, objektiv, smartphone-i, ini stickovi i tokeni ... Istina nas dvoje ne predstavljamo standardni presjek HR društva, posao nam je takav da uvijek postoji mogućnost da ćemo nešto morati odrađivati na poslu, bili na putu ili ne, pa smo u tom smislu nabavili svakojakih gadget-a kojima se možemo spojiti na posao ili na što već treba, a i kakvi bi ETF-ovci bili da nismo ;o)

Sad sam malo odlutala od teme, no dakle, očekujući kišu ponijeli smo malo više toplih stvari no inače, barem ja jesam. Kasnije će se pokazati, da je taj potez bio potpuno nepotreban, naravno.

Fahrerov kutak

Zadnjih tjedan dana pokušavam smisliti kako započeti tekst novog, malog ali slatkog putopisa. Trenutno, obzirom da ovo pišem nakon što je put završio, mogu reći da se radi o slatkom putu, no nije sve ukazivalo na nešto takvo. Kako svako putovanje počinje prvim kilometrima, koji su često malo šlampavi i nervozni, tako sam i ja nekako morao početi pisati, da se barem sebi probam opravdati za ne baš neki sjajan početak. No, opet, s druge strane moje je mišljenje da je bolje nešto probati, pa makar završilo neuspjehom, nego samo sanjati o tome i odustajati zbog straha od neuspjeha. Najveći problem koji vidim (ili jedan od najvećih) je što ljude vode strahovi i oni im određuju život. I, po meni, najgori su oni zbog stvari ili situacija koje bi se mogle dogoditi. Nemojte misliti da ja nemam svojih strahova, ali koliko god mogu pokušavam ih se rješavati suočavanjem, nikako zanemarivanjem.

Jedna od, u narodu uvriježenih mudrosti, je i ta koja kaže da su vozači motora donori organa za one koji su pametniji od njih ali s manje sreće u životu (vezano uz zdravlje). Takva mudrost za sobom povlači strah mnogih ljudi od same vožnje motocikla, pa jednostavno ni ne probaju. Jedino što mogu svima poručiti je da mi ih je žao, jer smo moj Navigator i ja probali, i više ne možemo bez toga. Nije to ovisnost poput droge ili alkohola (ili možda je?) ali ako je ne zadovoljimo ostaje praznina. Zbog nekih situacija koje su se dogodile putem možda bih trebao Navigatora preimenovati u Navigationsoffizier, ali o tome kad dođe na red. Da se vratim na ovisnost, zamalo je ove godine i došlo do toga da ostavimo taj dio života neispunjenim. Razloga je bezbroj, i svi su oni valjani. Vinograd je sjajan ove godine, ali me koštao malo više truda i povremenog skakanja izvan vikenda. Novi komad posjeda, s prošle godine napravljenom garažom, također odnosi dodatno vrijeme i sve manje vremena odlazi na ljubimce koji se nalaze unutra, nove ideje stalno dolaze, kao i neminovno starenje i preopterećenost poslovnim obvezama. Mogao bih ja ovako nabrajati dugo ali nije smisao ovog teksta pričanje o depresiji u gospodarstvu ili malodušnosti koja vlada u društvu. Kad sam već spomenuo smisao, možda bi trebao (i budem) objasniti zašto ja svake godine pišem i zamaram poznanike (i svog Navigatora) s ovim poslom koji je i meni mrzak.

Naravno, jedan od razloga je strah. Sve više svakodnevnog bombardiranja informacijama (posao, mediji,...) jednostavno preopterećuje moj zakrčljali mozak, i on jednostavno lagano briše ili prepisuje memoriju (među kojom i onu sa sjećanjima), a ja neke stvari ne želim zaboraviti. Istina, možda nije problem u količini novih informacija, nego u genetskoj predispoziciji demenciji. Sve češće se svađam s onim švabom (Alzheimer) što skriva stvari po kući. Iako me to nikako ne veseli, i unosi dosta straha, vjerujem da će meni biti super – barem ću svaki dan ponovo upoznavati ljude oko sebe (uključujući i Navigatora), ali sigurno neće i oni dijeliti to zadovoljstvo.

Drugi, ne manje važan, je razlog da želim podijeliti sa svima koji žele širiti vidike i spoznaje, ljepotu otkrivanja novih mjesta putujući motociklom. Putovati se može na razne načine, to bar danas nije problem. Svaki dan se susrećemo s automobilima, biciklima, vlakovima, tramvajima, avionima pa čak (tko ima dovoljno novaca i zdravlja) može putovati i u svemir. Ove sam godine već imao daleko

putovanje do samog juga Afrike, i opet mi to nije bilo dovoljno, već sam i tamo želio biti vožen na motociklu, i samo splet čudnih okolnosti me spriječio u tome. Zašto je putovanje (vožnja) motocikla toliko drugačija (posebnija) od drugih načina neznam objasniti ali sam nedavno pročitao objašnjenje koje mi se dopalo. Ono kaže da su svi ostali načini putovanja nalik na gledanje filma u kinu, dok su jedino motoristi glavni glumci u filmu koji stvaraju sami. Malo sam ja to krnje zapamtio, ali nadam se da sam barem prenio smisao.

Za sam godišnji ove godine nisam imao jasnu viziju realizacije. Znao sam jedino da nemam previše dana na koje mogu računati jer ima dosta stvari koje želimo još napraviti, a inače nemamo vremena. Navigator je odlučio ove godine primiti malo uzde svog života, pa su tako pale neke odluke za čiju realizaciju treba vremena, a ja nikako ne želim da je popuste te ideje (makar time postao višak u kući). Počelo se aktivnije voziti auto, ali za ovu priču to nije toliko bitno kao odluka da želi napredovati u status Fahrera. Ova je odluka sjajna, ali prije tog koraka mora još puno žganaca pojesti. Za početak, mora usavršiti tehniku vožnje bicikla. Opet, svemu su krivi strahovi, koji su bili uzrok blokade i sad sigurno nije lako naučiti novu vještinu, ma kako se ona jednostavna činila. Neko vrijeme sam čak gledao rutu Orient Express vlaka i mislio uplatiti turističku vožnju do nekamo. U samom putovanju vlakom bi sigurno uživali i odmarali (ako se nebi potukli stavljeni na mali prostor). Podsjećanje na jedan krimi roman, kao i paprena cijena, isključili su ovu opciju. Na žalost, ni zadnja serija omiljene Top Gear emisije nije dala nikakve nove ideje.

Kako ipak „Pale“ nije sam na svijetu, svoju muku s planiranjem godišnjeg odmora sam podijelio s kolegama na forumu BMW auto kluba. Velika većina su automobilisti, ali im je vožnja, benzin i cesta u krvi. Odmah je sijevnulo nekoliko prijedloga od kojih je jedan zasjao jače od drugih. Zašto? Neznam, ali to je ono kad imate osjećaj da je to pravi izbor, slično trncima u trbuhu kad pokušavate shvatiti što je ljubav i osvojiti naklonost kakve djevojke. Ja vjerujem da se svi odgovori (i to ispravni) nalaze oko nas, samo smo izgubili sposobnost da ih prepoznamo. Kolega (Tikky) čiji je prijedlog prihvaćen me ove godine provezao u Drift Taxi, pa je možda i to utjecalo. Ne toliko sama činjenica vožnje, koliko vlastito iznenađenje kako mi je to izgledalo prirodno i nisam imao nikakvog straha. Eto, tako je pao odabir na Dolomite kao destinaciju, sad je samo trebalo malo razraditi detalje. Brzi je pogled na Wikipediju izbacio popis svih planinskih prijelaza, njihove visine i način na koji ih je moguće proći (pješice, cesta ili nešto drugo). Istog trena sam izdvojio njih osam kojima prolazi cesta a nalaze se na visini većoj od 2000 mnv. Označio sam ih na Google mapi i nekako u glavi zaključio potragu. Detalji, kada ćemo putovati, gdje ćemo spavati i kojim redom će ići osvajanje, su mi se učinili kao idealan zadatak da uključim Navigatora. On je inače „bolesnik“ planiranja, a nisam želio da se osjeća isključenim. Naravno, za plan je saznao tjedan dana nakon samog kovanja i opet je bilo prerano, sto pitanja i muka s vremenom, mapama i što ja znam čime. Ali, uz malo mojeg ignoriranja i poneku pomoć oko korištenja na Internetu dostupnih mapa i alata za izradu ruta, Navigator se odlično snašao i hrabro rezervirao hotel u ne tako blizom mjestu i počeo raditi rutu. Ništa manje nije ni očekivano :), može on i više nego što je voljan pokazati.

Za mene su ostale još sitnice, koje nisam uspio tokom godine riješiti. Jedna od njih je odabir mjesta za montažu kamere koju su za ovakve prilike nabavio. Nikako mi se nije sviđao rezultat kad je vezana uz motor. Na njegovom viziru se previše tresu, a na štitniku cilindra ju nije moguće jednostavno kontrolirati i visoke su temperature, iako su vibracije nešto manje i kut je odličan. Tako sam na kraju odlučio riskirati oštećenje kacige i zalijepio nosač na nju. Imam kvazi kontrolu, snimak je OK, a ne ometa ni mene ni Navigatora. Jedna sitnica manje a ostale sam ostavio za kasnije jer sam imao većih planova, koji dolaze na realizaciju ranije, ali i zbog toga što je tjedan prije godišnjeg na poslu bio posebno izazovan. Cijelo je ovo ljeto (poslovno gledano) naopako i nije kao dosadašnja. Istina, ispraznio se grad, ali redovnog posla neuobičajeno puno. I umjesto da se rješavaju nagomilani zaostaci, radilo se panično i silovito na tekućim stvarima.

Obzirom da je više prijatelja ove godine probudilo malo zanemareni običaj druženja u više manje posebnim prigodama, tako sam i ja odlučio proslaviti još jedan rođendan. Svakim danom shvaćam da sam sve više sretniji, i svakom se danu sve više radujem (onaj posjet Južnoj Africi ima prste u tome), pa sam i to želio pokazati prijateljima. Moj, kontrolom preopterećen, Navigator je izbačen (dobro, da budem iskren, više se sam izbacio) iz poslova planiranja i nabave stvari za proslavu pa sam si još i to dodao na leđa. Ali, gdje ima volje, ništa nije teško, i tko zatraži pomoć, možda je i dobije. Tako je otac dobio zadatak oživljavanja vještine izrade kotlovine – za potrebe prehrane porodice, a za sebe sam ostavio peku i roštilj kao izvor hrane za društvo.

Kod pozivanja ekipe, naravno tek koji dan ranije, stvari su krenule loše jer neki već imaju drugačiji plan. Kako se približavala nedjelja tako je sve više ljudi odustajalo, što najbliže rodbine, što prijatelja koji su u



zadnji tren odlučili (zasluženo) provesti produženi vikend negdje drugdje. Zašto ovo pričam? Zato što mi ovakav razvoj događaja i nije baš povoljno djelovao (strah?) na optimizam glede puta. Ali, to će se sve uskoro promijeniti. Nedjelja (14.08.) je okrenula brojku 36 na odometru, već dvije noći ne spavam nešto, jer ipak je GO na vidiku i treba ipak mladima pomoći u borbi s alkoholom :). Od ranog prijepodneva kreću događanja, i promjene situacije nabolje. Prvo ugodno iznenađenje je torta, koju je za mene odlučila napraviti Mateja

(sestrina kćer) čime me je ostavila bez riječi. Kako se neke stvari ne zaboravljaju (kao recimo vožnja bicikla) tako je kotlovina starom ispala odlično i prvi dio s familijom je riješen.

Uspio sam tek malo odmoriti, kad stiže drugo ugodno iznenađenje (bez zlih primisli, iskreno to mislim) – eto punice i svastike. I tako, mic po mic, s redom peke i roštilja, i uz još pokoje ugodno iznenađenje druženje je potrajalo dugo u noć, a strah od propadanja veće količine hrane je lagano razbijen.



Šteta bi bilo ne spomenuti tortu koja je bila sjajna, no svijeća koju je Navigator stavio na nju nije slutila na dobro :), prosudite sami.

Dok većina uživa u blagodatima produženog vikenda (15.08.) mi smo do grla u pripremama. U glavi mi zuji (alkohol), u grudima huji (cigarete), a leđa zveče (fešta) kao da imam zahrđali borbeni oklop. Cjelodnevni (noćni) boravak i služenje porodice i društva je ostavilo posljedice, Navigatora sam štedio koliko sam mogao, ipak je ovo moj projekt bio i želio sam sve zasluge (ili krivicu) pokupiti :). Na kraju je sve sjajno ispalo i ovi „sitni“ zdravstveni problemi su bili slađi. Kako motor nisam oprao mjesecima, iako je to zaslužio, tu nepravdu sam ispravio u automatskoj praoni. Ne mislim da sam se ovako jadrnim pranjem iskupio, ali ne želim mu dati priliku da zaziva kišu na našem putu, u svrhu pranja i pokazivanja sjaja kad se nađe u društvu sa svojom novijom braćom i prijateljima. Navigatorovo režanje u par situacija ne pokazuje dobar smjer, i budi loša sjećanja na prošlogodišnju avanturu. Zastrahiti se nedam, znam i ja režati. Krasno, bit će ovo još jedno epsko putovanje :{.

Vrijeme mi je samo proletilo u pripremama foto i video opreme, kupanju sa spavanjem i što ja znam čemu, i već lagano u panici guram stvari u kofer. Sramota, Navigator je to već napravio, iako mu inače takve pripreme potraju i nije problem biti brži. Pripremam dva seta vrlo tople odjeće plus kišno odijelo, jer slušajući danima Navigatora sa stanjem vremena u Dolomitima, hladnoću i kišu sam jedino mogao očekivati. Kako me Navigator počastio novim objektivom koji je veći i teži od starog, a nisam ga mogao iz zahvale i znatiželje ostaviti, morao sam riskirati i kao drugi objektiv uzeti malen, lagan i u borbenim uvjetima neprovjeren objektiv fiksne žarišne duljine. Sav ponosan na vlastiti napredak, u smislu nedostatka straha od puta, dosta rano krećem(o) na spavanje koje umorno tijelo objeručke prihvaća. Čak i Navigator popušta pa se lagano, uz sumnju, i strah od problema komunikacije povlači. Jedinu je ostao strah od prirode (vremenske prilike) za koji smatram da je pametnije zadržati, jer se protiv nje ne može.

16.08.2011. Utorak

U noći nas je probudila kiša, čulo je jako lupanje po prozorskim klupčicama i nada da je ekipa i DHMZ-a pogriješila, odmah je ugasla. No što je tu je, mi ne odustajemo. Ustali smo se po planu, pogledali kroz prozore i vidjeli da je cesta polusuha (dakle ne polumokra) i krenuli sa spremanjem. Vidjela sam da se Fahrer toplije oblači i nije mi uopće bilo jasno zašto, pa idemo na more, zar ne. Ponekad samu sebe šokiram nemogućnošću razmišljanja. Naravno da se treba toplo obući, padala je kiša a do mora idemo kroz Gorski Kotar. Odlučila sam pratiti i oponašati što Fahrer radi, njemu su čini se od jutra sve moždane stanice u pogonu.

Na parkingu standardna gužva, montiranje kofera na dijelu parkinga prekrivenom šljunkom i odmah incident. Kofer je težak, podloga na kojoj je motor nije čvrsta i pod težinom se motor smo spušta sa "capica" i kreće sam naprijed s naznakom bočnog pada. U panici ga hvatam s jedne strane, Fahrer je brz i pridržava ga s druge strane te ga vraća nazad na "capicu". U glavi mi se budi alarm, loš znak, nije nam se to dešavalo prije. Stvari smo posložili na motor, slikali se poluzabrinutih i poluzbunjenih lica i krenuli na put. Sad dok pišem o ovome razmišljam opet o Too many mind. To što je motor prve centimetre napravio sam protumačila sam kao loš znak jer mi je u loše lakše vjerovati. Trebala sam se tim njegovim napravljenim centimetrima radovati i razmišljati da je motor jednostavno nestrpljiv i jedva čeka krenuti.

Na žalost drugi loš znak došao je već u Zagrebu, stišće me kaciga. Na kacigu se žalim već neko vrijeme, i tražim si novu no nisam mogla naći takvu kakvu sam ja zamislila. Zapravo našla sam ju ali svega par dana pred put i više nije bila opcija ići u Austriju po nju uz mogućnost da niti nema meni odgovarajući broj. Nakon pređenih 40-50 km bol je postala skoro pa neizdrživa, već sam počela razmišljati o traženju trgovine s motorističkom opremom u Rijeci ili Trstu jer izdržati ne bih mogla toliki put. Molim Fahrera da stane prvi put kad bude u mogućnosti da si kacigu probam nekako drugačije namjestiti. U komunikaciju stiže odgovor: "Već, ok, skidaj potkapu?!". Na ugibalištu skidam kacigu, skidam i potkapu, vraćam komunikaciju, stavljam kacigu i na moje preveliko čuđenje kaciga me više ne stišće jako. Potkapa je tako tanka da se skoro vidi kroz nju a opet radi nje me je kaciga stiskala toliko da mi je radila glavobolju. Uz veliki uzdah olakšanja nastavljamo dalje. Promet nije gust, vani je ugodno prohladno i sad sve izgleda kao da je sjelo na svoje mjesto, No mind, samo cesta, samo lijevi zavoj, samo desni zavoj, i ništa više.

Nakon nekog vremena odlučili smo stati i doručkovati, uz kraće konzultacije odabrali smo Fužine. Bilo smo u Fužinama prije par godina i bilo nam je sasvim ugodno pa zašto ne ponoviti. Otišli smo u isti hotel u kojem smo bili prije i tamo doručkovali, u miru popili kavu (ja) i zapalili po cigaretu. Još uvijek je ugodno prohladno, optimizam je na visini, a i mi smo si dobri. Trudimo se :o)))

Nakon prošlogodišnjeg iskustva s navigacijom na iPhone-u, dosta sam skeptična da li je sw koji smo tada koristili nešto što bih trebala koristiti ovaj put, a opet mape koja sam isprintala su mi skoro pa potpuno nekorisne. Sa zebnjom uključujem navigaciju na iPhone-u i odabirem prije napravljenu rutu preko Rijeke i Trsta. Približavanjem Rijeci raste i temperatura zraka. Navigacija nas vodi u samo središte Rijeke, obzirom nam se ne žuri, odlučujemo doista i ući u Rijeku pa kud nas cesta odvede. Na putu do našeg odredišta odlučili smo izbjeći sve moguće ceste i dijelove cesti na kojima ima dodatnih plaćanja za korištenje. Upravo radi toga i izbjegavanja tunela kroz Učku navigacija nas je provela kroz neke čudne i uske ulice za koje sam na trenutke pomislila da će završiti u nečijem dvorištu. Fahrer je imao beskraino razumijevanje ovaj put i vozio je motor kamo god sam mu rekla. Na moju veliku sreću – navigacija ovaj put nije zakazala, provela nas je kroz Rijeku i dovela u Sloveniju.

Ne znam što sam točno očekivala ulaskom u Sloveniju, no kako je Rijeka na moru u podsvijesti mi je bilo da ćemo se voziti po nekoj cesti okruženoj kamenjarom i niskim raslinjem, no ništa od toga. Zapravo priroda je na tom potezu do Italije upravo prekrasna, sve je jako zeleno i uređeno ali nenametljivo.

Prije Italije Fahrer skreće na benzinsku natočiti gorivo i na benzinskoj nailazimo na gužvu, talijani koji se vraćaju s godišnjih odmora masovno toče u gorivo u Sloveniji. Jasno nam je da je gorivo u Italiji skuplje no svejedno nas je poslije iznenadilo, koliko je zapravo skuplje.

Nakon benzinske, na putu to Trsta, odlučujemo iz rute ukloniti Trst kako nas navigacija ne bi odvela u grad, kao što je to napravila u Rijeci. Ja sam već prije vidjela i Miramare i Ponte Rosso – Fahrer će ovaj put ostati zakinut za to iskustvo ali ništa strašno, navest će nas put opet na ovu stranu, vjerujem.

Nemam baš nešto puno za reći o putu do našeg baznog kampa u mjestu Coneglione. Cesta je ugodna, krajolik je prekrasan, pun vinograda i jako lijepih kuća, jako jako lijepih kuća. Veliki broj kuća napravljen je na umjetnom brežuljku s podrumom ukopanim u njega. Kuće su široke ali ne i visoke, zemljanih i ne kričavih boja kakve se znaju vidjeti kod nas. Dvorišta su uredna s niskom i gustom travom, pokojim drvetom. Bez cvjetne džungle, patuljaka, labuda i lavova. Nerado to priznajem ali doista imaju stila.

Kako smo barem u jednom smjeru putovanja odlučili izbjegavati brze ceste i autoceste tako nas je put vodio kroz naizgled bezbroj malih mjesta i nisam doslovno ni na 5 minuta mogla ugaziti navigaciju jer smo svakih par kilometara nailazili na neki kružni tok na kojem je trebalo skrenuti negdje. Tu smo shvatili da oni imaju donekle drugačiji način označavanja cesta. Naime znakovi pokazuju samo nekoliko okolnih mjesta do kojih možete doći prateći cestu ali nema nikakve informacije o recimo prvom sljedećem većem mjestu koje vam je u smjeru kretanja pa da znate držati smjer, barem neko vrijeme.

Koliko se mogu sjetiti stali smo još samo jednom na putu prema Coneglione-u, ako izuzmemo točenje goriva. Stali smo u restoranu koji je ličio na hacijendu, s velikim hladom i fontanama ispred terase. Fahrer nije bio gladan pa smo se odlučili samo osvježiti, popiti kavu (ja) i provjeriti pristigle mail-ove. Tu je došlo do prvog susreta s talijanskim stavom o stranim jezicima – oni ih ne govore, i tu nema pomoći. No nismo imali s time problema, Fahrer je izvrstan mimičar a ja razumijem i govorim talijanski dovoljno za potrebe našeg putovanja. Pri plaćanju računa konobar me pita da li smo "Germani". Odgovaram da nismo, da smo Hrvati i ne sluteći da će nam se u većini narednih interakcija obraćati kao Germani-ma ili Tedeschi-ma, odnosno Nijemcima. Mislili smo da je radi motora, ali ta teorija je brzo otpala jer i Italijani voze BMW-e, mislili smo da je radi Fahrer-ove klupske majice ali ni ta teorija nije posebno vjerojatna jer se majica ne vidi ispod jakne a osim toga obraćali su mi se kao Njemici i bez Fahrer-a. Uglavnom, nismo shvatili u čemu je štos. Obzirom zadnjih godinu dana učim njemački jezik, to bi mi zapravo bilo i dobrodošlo no na žalost samo su nas prepoznavali kao Nijemce, jezik kojim su nam se obraćali uvijek je bio talijanski, čak i na planinskim prijelazima gdje je velika koncentracija stranih turista pa bi bilo za očekivati da su ljudi koji tamo rade svladali barem još neki jezik osim materinjeg.

U bazni kamp, mjesto Coneglione stigli smo oko 16 sati. Nemam nešto posebno reći za hotel, bila sam u gorim, bila sam i u boljim. Sve je čisto, imamo i klima uređaj, slab ali dohvatljiv WiFi, minibar, i nama je to sasvim dovoljno. U hotelu smo se na brzinu raspakirali, istuširali i krenuli u lov na večeru. Obzirom smo u Italiji za koju smo vjerovali da je poznata i po velikom broju restorana, trattoria i pizzeria nismo tražili nikakav savjet na recepciji kamo ići i gdje jesti. Hotel je u centru mjesta i bili smo sasvim uvjereni da će nam jedini problem biti izabrati gdje jesti. Koje li pogreške. Obzirom je kolovoz i talijani su na kolektivnom godišnjem odmoru – skoro pa ništa ne radi. To što ne rade dućani s odjećom nas nije posebno dotaklo, ionako smo tu radi vožnje a ne kupovine, no to što ne rade ni restorani nas je poprilično uzrujalo. Restoran koji radi tražili smo doslovno 2 sata. Posebno nas je zbunilo što su ispred nekih restorana namješteni stolovi, sa stolnjacima, čašama i priborom za jelo, ali nigdje osoblja a

restorani u mraku, zaključanih vrata. Nakon sat i pol hodanja u krug odlučili smo sjesti ispred jednog takvog restorana na kojem je pisalo da ne rade samo ponedjeljkom (bio je utorak) i da rade od 18:30. U 18:30 samo sjeli za stol. U cca 18:42 iz restorana je izašao lik koji je rekao da smo došli prerano, da rade tek od 19, 19:30 (iako na ploči lijepo pise 18:30) te da tek tada kuhinja počinje s radom pa da dođemo za sat vremena. U nevjerici ustajemo i još se pola sata vrtimo po gradu pa očajni odlazimo u hotel. Hotel koji sam rezervirala ima 4 zvjezdice, i u cijenu sobe je uračunat i doručak, no hotel ipak nema restoran odnosno ako ga i imaju, ne koriste ga. Nemaju ni bar. Nemaju ni aparat za cigarete. Ljubazno osoblje hotela s osmjehom i izrazom lica koji je bio pun isprike pokazuju nam na mapi grada kamo otići jesti. Pitamo da li su sigurni da restoran radi, sigurni su, mi nismo bili.

Nakon još 10-15 minuta, par trenutaka očaja kad smo na blizu cilja našli zatvorenu pizzeriju, nalazimo pizzeriju u koju su nas uputili. Pizza stiže za 5 minuta, tijesto je prozirno tanko ali pizza je ukusna, barem je meni bila. Utrpali smo u sebe hranu, još se neko vrijeme smijali sami sebi i zemlji u kojoj jesmo i vratili se u hotel. Na putu do hotela kupili smo sladoled. Ovo sa sladoledom je možda detalj previše u ovoj priči ali navodim ga s razlogom. Naime, hranu nismo mogli naći iako smo ju tražili 2 sata, sladoled smo mogli kupiti doslovno na svakom kutu. Na toliko mjesta prodaju sladoled da je to već iritantno.

I još malo o lokal patriotizmu, u sobi smo naravno imali i televizor i preko njega se moglo gledati barem 50 programa, ali svi su sinkronizirani na talijanski. Opcija odabira jezika radi samo za teletext, za televizijski program ne. Doista ne razumijem na što misle. Recimo osim nas u hotelu je bila i grupa od barem 50 istočnjaka (nismo uspjeli ustanoviti tko su, japanci, kinezi, koreanci ...) i prilično sam uvjerena da oni ne znaju talijanski, jedva da znaju koju riječ engleskog. Sad ću prestati širiti svoje frustracije na račun Italije i talijana, malo sam sad već previše zatupila s tom temom ali doista je bilo iritantno, barem meni.

Ja padam u nesvijest i spavanje mi je puno čudnih snova izazvanih kasnim prežderavanjem. Srećom nisam zapamtila što sam sanjala, iako sam se probudila s nekim nemirom.

Fahrerov kutak

Samo mijena stalna jest. Iako neke druge narodne mudrosti govore drugačije (npr. vuk dlaku mijenja ali ćud nikada), ljudska sposobnost prilagodbe je fascinantna. Istina, postoje ljudi koji se lakše ali i koji se teže prilagođavaju, zasad recimo da Navigator spada (ili je spadao) u drugu kategoriju. Zašto ponovo naglašavam promjenu? Više je razloga pa krenimo redom.

Jedna od promjena ove godine je i to da Navigator uspijeva napisati svoj dio prije mene. I to je sjajno, iz više razloga a posebno što se i sam mogu podsjetiti dijelova, ali naravno i uzima dio materijala za staviti na papir. Da, vjerovali ili ne, ovaj tekst se prvo rađa na papiru. Već mi je malo dosta tipkovnice i monitora, pa čemu bi godišnji služio ako ne odmaknu od svakodnevnog rutine. Nažalost, kao posljedica, rukopis je sve dalje od solidnog kojeg sam klesao u osnovnoj i srednjoj školi (noći i noći tehničkog crtanja i pisanja) te postoji strah da će dio biti izgubljen :). Ostale promjene probajte uloviti kroz tekst.

Iako je tijelo bilo umorno, mozak je uspio uloviti buku kiše koja je, u noći prije putovanja, lupala po prozorskim klupicama i samim prozorima. Bilo je najavljeno i uopće me nije zabrinulo, za razliku od Navigatora kojem se u glasu osjetio nemir. Možda sam i ja nešto krivo shvatio, kao i mnogo puta do sada u zadnjih godinu dana. Buđenje i određeni period vremena nakon toga, nevezano za dan, vrijeme i mjesto događaja, nisu moji omiljeni. Ne volim ni komunicirati, ni razmišljati ni išta drugo. Zna to Navigator, ali svejedno pokušava svaki dan postići napredak na tom polju. Danas nisam primijetio, ili sam bio totalno odsutan, pa sam kao i inače lagano krenuo i za 15 minuta bio druga osoba. Nažalost, ili na sreću, ovaj put nemam strahova pa ni adrenalina kojeg oni potiču, pa se pokušavam razbuditi kako ipak

ne bi prepušten krenuo. Oblačim se toplo, osjetno toplije nego Navigator očekuje, potaknut sjećanjem (koje za neke stvari ipak još radi) na smrzavanje kod prošlog prolaska kroz Gorski kotar putem na marunijadu.

Kod stavljanja kofera na motor, isti je pokazao nestrpljenje i krenuo bez dopuštenja, ali brzom reakcijom smo ga vratili pod nadzor. Ni u tome nisam vidio ništa loše. I njemu je već dosta ubijanja gradskom i prigradskom vožnjom jer ga većinu vremena koristim u tim, za njega vrlo nepovoljnim, uvjetima i ganjam ga kad ni ulje ne uspije zagrijati. A na pamet mi uopće nije palo, da nam možda pokušava reći da nam toliki dodatni teret i oprema uopće nisu potrebni. Jedino mi je palo na pamet, da Navigator sigurno nije sretan, i da se bori sa svojim strahovima, jer osim ovog malog odstupanja od rutine, ja sam odlučio da ću se vratiti u stan kako bi ostavio ključeve od auta (zaboravljene naočale). Taj potez je potaknuo otvoreno negodovanje, pa i moje očekivanje još jednog epskog putovanja (u negativnom smislu) – već je počelo a još nisam ni prvu pivu popio (ako se netko sjeća tog vica). Ova slika koju smo napravili prije kretanja, nije baš neka od boljih, ali sad se već i meni kreće, i ne mislim ponavljati. Otvaram gorivo, okrećem ručku „čoka“ i dajem kontakt. Na pritisak starter gumba, svoju spremnost, pokazuje kao i do sada uvijek, naš poslušni motorizirani konj – Crni Biser. Kroz godine korištenja, ma kakav mu prethodni gazda bio, nešto je konja pobjeglo pa ni obnavljanje nije bilo u mogućnosti okupiti ih sve nazad. Ali ovi koji su još tu poslušno su zabundali i vjerojatno probudili pokojeg susjeda. Istog trenutka, kad se naša mala kompozicija počne kretati, u glavi se poslože sve stvari na svoje mjesto, i svijet odmah izgleda bolje, a brige i svakodnevni strahovi bivaju potisnuti.



O samoj vožnji nemam puno za reći, to će (već je) Navigator krasno opisati. Ja ću samo dodati da je cesta u prvom dijelu bila dosta mokra i skliska, ali nova zadnja guma radi odličan posao pa nema razloga da moram nešto posebno paziti ili prilagoditi stil vožnje. Količina prometa me svake godine iznenadi pa ni ova nije drugačija, ajde da je barem nešto konstantno. Zrak je dovoljno hladan da se pod debelim oklopom ne osjeća vrućina (ni hladnoća), upravo idealno. Nisam se zabrinuo ni kad je Navigator nakon vrlo kratke dionice zatražio stajanje. Ni kad je u komunikaciju stigla poruka da smo prošli lokaciju na kojoj smo zadnji put stajali radi odmora i okrepe. Ovu dionicu dovoljno poznajem da ni navođenje, ali ni neka posebna pozornost, ne treba, pa je vožnja na „autopilotu“ a unutar kacige imam svoj mikrosvijet u kojem se vrte filmovi po izboru. Možda to nije pametno reći, a bome ni praktcirati, ali od kad imam

dobru kacigu (a tome sad već ima dosta godina i vožnji) uspijevam odvojiti vanjski i unutarnji svijet, te u glavi vrtiti razne scenarije. Nekad razmišljam o tome kako bi riješio situaciju u slučaju kvara motora, no to su najčešće razmišljanja tipa kako zakrpati gumu, što napraviti ako pukne koja sajla itd. Nekad razmišljam što s ostalim hobijima i obvezama. I tako put prođe brzo (brže). Jedina veza koja spaja oba svijeta je komunikacija iz koje dopiru Navigatorove komande. Kako sam ove godine dosta lijepog o Fužinama čuo tako smo brzo sklopili pakt o lokaciji doručka. Prava istina je nešto drugačija, i odabir Fužina je došao tek nakon što smo zalupili nosom u zatvorena vrata na lokaciji uz cestu koja je bila prvi odabir. Moram priznati da su Fužine malo van ceste, ali da se napor oko uređenja primijeti na svakom koraku i nismo požalili zbog odabira.

Kroz Rijeku smo prošli bez nekih problema i već je tu miris Slovenije, a najavu granice daje gužva kolone stranaca koji lagano (kao da im se ne vraća kući) mili, uz poneko izdvajanje i stajanje radi kupovine domaćih proizvoda uz cestu, većinom gljiva (vrganja). Na samom prijelazu (Pasjak) gužva. Naši puštaju, ali slovenska strana provjerava. Kako je počela rasti temperatura, a i na nagovor ljubazne službenice s naše strane, vozim slalom i probijam se u redu čekanja. Uljudna kontrola i već se hladimo uživajući u lijepom i uređenom krajoliku, skoro da bi ga neiskusno oko zamijenilo za Austriju. Prolazimo i kraj trgovine koja prodaje vrhunske Akrapovič ispuhe, pa sam našao shodno da i Navigatoru objasnim o kakvoj poznatoj trgovačkoj marki se radi, zlu ne trebalo ;). Kako je ipak slovenska dionica kratka i dolazi kraju, tražim hranu za naše kljuse i priliku da skinem dodatnu odjeću jer postaje sve toplije.

Ni o samom putu kroz Italiju nemam što puno dodati. Osobno me iznenadilo nekoliko stvari. Prvo je način vožnje lokalnog stanovništva. Priče o energičnoj, žustroj i brzjoj vožnji možete zaboraviti. Vozi se striktno po ograničenju i nigdje (na cijelom putu) nisam doživio neko posebno uletavanje ili brzo kretanje na semaforu. Čak su mi ponekad kretali presporo, i vrlo nalik kako se to radi kod nas. Zanimljivost se krije u tome da kod prijelaza semafora s crvenog na zeleno svjetlo, nema žutog i trebalo bi (valjda) uvijek biti spreman i odmah krenuti. Drugo iznenađenje su mi bili putokazi koji mi baš i nisu odgovarali jer sam imao pregrubu mapu. No, tu je posao vrhunski odradio Navigator, i nakon par kružnih tokova nisam se više ni trudio gledati u kojem smjeru vozim. Konačno je moj posao vožnja. Zbog određenja dužnosti navigacije, imao sam prilike malo i zujati okolo. Na moju sreće (i novo iznenađenje) imao sam što i vidjeti. Nepregledni vinogradi, od vrlo mladih do (čini se) vrlo starih, uz pripadajuće vile stvarno lijepo izgledaju i bude želju za vlastitim podrumom i pripadajućom klijeti. Pa kakav sam ja Zagorec, koji klet/podrum nema (iako ima vinograd)?

Stali smo putem u jednoj takvoj vili gdje sam prvenstveno tražio odmor i okrepu od nesnosne vrućine koja je sve više probijala naše oklope i cijedila zalihe tekućine. Da sam tada znao, pametno bi bilo oponašati dva para motorista, koji su i ručali. Ali ne, ja sam pametniji, nisam gladan, i spojiti ću ručak s večerom te preskočiti još jedan trošak. Ionako ove godine muku mučim s dodatnom kilažom. Došao sam do točke u kojoj mogu hrkati potrbuške i s zatvorenim ustima. Tako nisam jedini koji muku mučim, ni Navigator nije oduševljen i uspio sam poneku prijatnu životom (kroz san, koji je kod mene vrlo dubok i postojan) uloviti. A život mi mio, posebno kad je ovako lijep i prolazi u putovanju. Kad već spominjem kolege motoriste, red je da spomenem i njihovu lijepu gestu – vozači, a posebno suvozačice su nam mahali na odlasku. Jedino nažalost nisam shvatio da li je to zbog moje prirodne ljepote, zato što su vidjeli kakvo nas rasno kljuse nosi, ili zbog registracijskih oznaka. Tu su nas tj. Navigatora prvi put svrstali u kategoriju germana, i ma koliko to bilo čudno, nije zadnja takva situacija.

U ovom dijelu puta je razbijen novi strah koji je tinjao u prvoj dionici. Za vrijeme vrlo ležerne jutarnje vožnje, u dosta hladnim uvjetima, Crni Biser je imao groznicu. Ne strašnu, ali dovoljnu da probudi demone. Mučilo me da li sam nešto zeznuo sa aditivom za ulje ili je jednostavno, za naše kljuse, previše što smo stavili na i pred njega. No, nakon točenja nove doze hrane, groznica je nestala i sve je došlo na

svoje s Crnim Biserom, ali sam ja počeo kuhati. Jednostavno je bilo prevruće za kombinaciju opreme i brzinu kretanja, te bi svakako pozdravio i malo kiše. Kako nije bilo naznake za to poveselio sam se poludjelom sustavu navodnjavanja koje je bacalo vodu u zrak i na cestu ispred nas. No, za vraga, kad smo prolazili našao se neki pametnjaković i to popravio te smo i tu ostali kratkih rukava tj. suhi.

Nakon desetak sati na cesti, opet bez ikakvih problema s navigacijom, stigli smo na destinaciju prvog dana - Conegliano. Sad sam već bio lagano umoran i dobrano gladan jer nisam htio potrošiti zalihu energetske pločice koje su krizna zaliza za stvarno kritične momente. Pa ipak smo u gradu umjetnosti vina (tako piše na znakovima pri ulasku) a gdje ima dobrog vina mora biti i hrane. O, kako sam se grdno prevario. Nakon brzinskog rasporemanja i upoznavanja s novim stanovištem, već nervozan od gladi i vrućine, tjeram Navigatora da krenemo u lov na hranu. Kakav neuspjeh, to je riječima teško opisati. Zvizda upekla tako da se beton i asfalt se tope, a mi češljamo grad u potrazi. Već sam bio dovoljno jadan da pristanem na kebab i sladoled, ili da napravim pračku i „skinem“ koju patku kojih se more šepuri, prska i hladi u rijeci (ili kanalu) što prolazi gradom. No, iako pusta, policijska postaja je blizu, i strah od državnih službenika me zaustavlja u tom naumu. Te patkice su bile idealna prilika za isprobavanje novog objektiva, ali drhtave ruke nisu pomogle, pa slike nisu baš za pokazivanje. Žao mi Navigatora, mogli smo komotno 2h odmarati u klimatiziranoj sobi, pa pitati na recepciji (što smo na kraju i napravili) te puno prije zadovoljiti tu životnu potrebu. Jedino dobro što se iz toga rodilo je neplanirano razgledavanje, kako se čini, stare, dosta stare jezgre grada, njegovih uskih uličica i dvorca. Putem smo ustanovili da je Navigator alergičan i na ovdašnje komarce, ako ništa drugo.



dvorac



zavoji



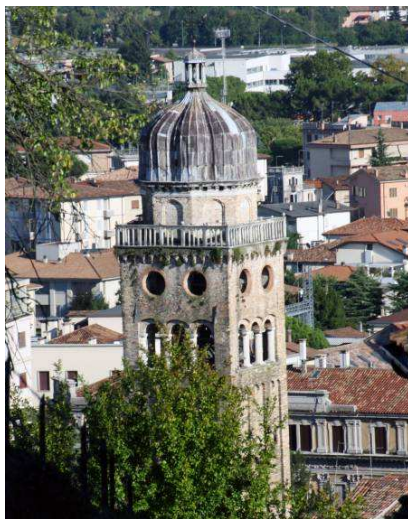
stupovi

sisata





pivo



toranj

Hrana je došla s prevelikim odmakom, što je u meni probudilo strah od problema s probavom, koji me često znaju pratiti u takvim situacijama, ali svejedno nisam odbio ni sladoled, pa što košta da košta. E taj sladoled, iako vrlo ukusan, mi je došao kao onaj zadnji bombončić od mentola iz Monty Paytona. Pritisak od ukusne ali prebrzo natrpene hrane, zalivene nekom lokalnom pivom i sladoledom, sam morao nekako riješiti. A za to nema ništa bolje od bacanja pogleda na posao, propuštene pozive i e-mail poruke stigle tokom putovanja. Ako to ne pokrene želučane tekućine i probavu, ništa neće. Tako je i bilo, pa sam zdraviji legao na počinak kraj već usnulog Navigatora. Zbog ljute pizze platila je, tokom noći, glavom voda iz mini bara, jer zalihe koje sam imao nisu bile dovoljne, a za vodu iz pipe je Navigator dao preporuku o izbjegavanju konzumiranja. Za razmišljanje pred san nisam imao dovoljno materijala. Iako možda nisam dovoljno napomenuo, što mi je iskreno žao, navođenje putem je bilo sjajno. Crni Biser ide kako treba a planina se više ne bojim, ipak je tu višegodišnje iskustvo pokoravanja. How hard can it be? O kakva lakomislena izjava ali o tome više u nastavku.

17.08. Dan uspona i padova (silazaka) :o)

I bez budilice budim se prije 7 u jutro. Navika spremanja na posao posljednjih 12 godina učinila je svoje. Nema nit govora o staračkoj insomniji ili mokraćnom mjehuru kojeg je nagrizao zub vremena, u pitanju je samo navika. Budim i Fahrer-a, vrijeme je krenuti na doručak i spremi se za put. Čeka nas dug dan, koliko dug – mislim da nismo bili svjesni tada. U svakom slučaju ja nisam. Iako je hotel u koji smo se smjestili relativno mali i sala za doručak je na samom ulazu do nje dolazimo kroz neke čudne hodnike oblijepljene idiogramima i ulazimo u prostor pun kosookih ljudi koji su svi od reda utišali kad smo im se mi ukazali. Prolazimo kraj njih, ne zna se tko je više zbunjen i smještamo se u prostor koji je po mojem mišljenju improviziran za ostale goste hotela i na kojem se uobičajeno baš i ne doručkuje. Očito su grupu istočnjaka na neki način htjeli odvojiti od ostalih, ne znam zašto, nije ni bitno.

Nakon doručka trošimo to malo cigareta što nam je ostalo, vraćamo se u hotel i spremamo za put. Ovaj put, preplašena lošim prognozama idem u punoj opremi. Nisam ponijela donji dio kišnog odijela ali u njega ionako ne bih stala u hlačama za motor u kojima je sva sila štitnika i radi kojih se ponekad kad hodam osjećam kao Robocop. Štitinici na bokovima su tako veliki da mogu i laktove na njima odmarati, kao da se naslonim na šank, smijeh. Ne volim te hlače ali znam da je to sastavni dio priče o vožnji na motoru i zato ih uporno nosim. Na našu sreću mi još nismo jako pokisnuli ili pali pa da one pokažu svoju funkciju za koju se iskreno nadam da ju imaju. Inače do sada, na uspone na koje smo išli, išla sam u trapericama i nosili smo što je moguće manje stvari kako bi rasteretili motor. Ovaj put nije bilo tako, bili smo u punoj opremi i još se našlo stvari za jedan bočni kofer. Ma koliko protestirala, Fahrer je odlučio da nosimo bočni kofer i da stvari idu u njega. Top case, kofer iza, ostaje prazan i služi za smještaj kaciga u rijetkim, ali ovaj put doista rijetkim, pauzama.

Ohrabrena dobrom navigacijom jučer te pohvalom koju sam na tu temu dobila od Fahrer-a, opet koristim iPhone i rute napravljene u iGo programu. Dio puta do početka uspona je, u najmanju ruku, ispao osebujan, vozili smo se kroz neke šume i šumarke, kroz dvorišta, ceste tako uske da se ne bi mogli mimoići ni s biciklistom. Tako smo došli do planinskom prijelazu Passo di Boldo, koji nam nije inicijalno bio zanimljiv jer je prenizak. Prijelaz počinje tunelom ispred kojeg je semafor, stali smo na crveno, ispred nas su već dvojica biciklista, uskoro stiže i treći. Tu smo stajali par minuta ubijajući vrijeme čavrljanjem a kad je semafor pokazao zeleno ušli smo u prvi tunel i paf, potpuno iznenađenje. Tunel je uzak, i u njemu je zavoj velikog nagiba, odnosno to je kao da ste na jedan od zavoja prema Stelviu stavili tunel. Zvuk motora podsjeća na paljenje Space Shuttle-a. Čujem Fahrer-a kako se smije, znam da voli ovakve neočekivane poslastice. Pali su i komentari na moje uzdisanje u svakom zavoju, očito je da se Fahrer počeo zabavljati.

Nakon što smo, prebrzo, prošli tunele, stajemo i Fahrer mi daje fotoaparata i kratko objašnjava kako radi objektiv koji je na njega montirao. Napravila sam par fotografija tek toliko da vidim koliko sam još u formi s cijelom koncepcijom ne držanja za motor odnosno držanja navigacije u jednoj ruci a fotoaparata u drugoj. Za sada nema problema.

Prvi val panike dolazi kad smo se odvojili od ostatka prometa i skrenuli na cestu na kojoj smo bili jedno od rijetkih vozila. To je dobro i za nas i za motor ali ostavlja sumnju da nismo pogriješili cestu. Drugi val panike dolazi u vidu pitanja koje stiže u komunikaciju: "Ima li negdje benzinska na ruti, nemamo previše goriva". O tom dijelu našeg putovanja ja ne brinem pa me je zateklo kako je moguće da je Fahrer taj dio brige zanemario. Više se ne sjećam koliko dugo smo se tako "usamljeno" vozili ali mi je laknulo kad smo se primakli mjestu koje nam je na ruti a u kojem su nacrtane dvije benzinske pumpe. Na koncu se ispostavilo da smo imali goriva za još dosta kilometara a Fahrer je samo htio biti siguran da neće biti neugodnih iznenađenja na putu. S gužvom se susrećemo pri prvom prometnom znaku na Passo Rolle,

prvi planinskih prijelaz na našoj planiranoj ruti. Auti, motori, kamperi, biciklisti, pješaci, gužva je upravo nesnosna. Nebo je naravno vedro, bez oblaka i već je prilično toplo.

Natočili smo gorivo, nabrijali se na penjanje i krenuli. Fahrer se prilično mučio s kamerom odnosno s time da li je upaljena ili ne. Naime pokušavao je snimiti najbolje dionice a opet uštediti bateriju dovoljno za sve najbolje dionice na koje ćemo tek doći.

Za razliku od naših prijašnjih putovanja ovdje nije bilo neke konkretne dionice koju bi mogli vidjeti izdaleka, koja se svija kao zmija i koju bi mogli fotografirati i nakon koje se doista osjećate trijumfalno po dolasku do ploče na kojoj piše o kojem je planinskom prijelazu riječ i kojoj nadmorskoj visini. Da ne bi bilo krivo shvaćeno, i ovdje cesta ide u zavojima, usponi su veliki po svakom zavoju ali nekako je sve razvučeno, drugačije. Lijepo ali drugačije.

Priroda je, kao i sve drugo u Italiji, impozantna. Dolomiti su doista spektakularni, drugačiji od svega što sam do sada vidjela. Na trenutke sam mislila da smo u Americi kraj neke od stijena iz kaubojskih filmova ili recimo iz filma "Bliski susreti treće vrste". Tikky, hvala na prijedlogu, ovo je vrijedilo doživjeti. Po dolasku na planinske prijelaze nailazimo na poznatu gužvu, auta na sve strane, i motora, i bicikala, jedva nađemo malo mjesta da slikam Fahrer-a kraj ploče s imenom planinskog prijelaza i nadmorskom visinom. Na prvom prijelazu sam sišla s motora kupiti naljepnice i magnetiće za frižider. Kupila sam i za jedan od sljedećih prijelaza, na koncu se opet ispostavilo da je to bio dobar potez, nemaju baš na svim prijelazima dućane i naljepnice. Fahrer se ovdje odbio slikati jer Passo Rolle je visok manje od 2000 m.n.m. :o)

Prijelazi su se redali jedan za drugim, više nismo koristili navigaciju na iPhone-u jer ona ne poznaje ove lokacije, koristili smo upute isprintane na Google Maps. Bila sam donekle skeptična koliko ćemo imati koristi od njih ali su se pokazale sasvim dobre, usmjerile su nas svuda gdje smo namjeravali ići.

Mislim da smo napravili pauzu na drugom ili trećem planinskom prijelazu po našoj ruti. Izbor hrane je bio loš i naravno skup, par hrenovki s krumpirima, salatam, pecivom i pola litre vode – cca 13 EUR-a. A restoran nema ni wc. A šta reći ... Tu smo se osvijestili o tome koliko smo do tada "potrošili" vremena a koliko smo od rute prešli. Dalje ćemo rijetko stajati, slikanje, eventualno kupovina naljepnica i dalje na put. Od rute ne odustajemo. Planinski su se prijevoji redali jedan za drugim. Pri polasku smo ih planirali obići 8 a na kraju smo ih obišli puno više, nekih 11-12, ako je suditi po oznakama uz cestu, ipak fotosession smo radili samo ako je visina planinskog prijelaza iznad 2000 m.n.m.

Jedan od prijelaza nam je ispadao iz kružne rute, do njega je trebalo ići i s njega se vraćalo po istoj cesti. Taj je prijelaz Wurzjoh, visok je preko 2000 m.n.m. I baš ga je Fahrer dodao na našu rutu, samo na njega ćemo potrošiti više od sat vremena dok do njega dođemo i s njega se vratimo nazad na zamišljeni krug koji predstavlja našu rutu. Na putu do njega navodim Fahrera da skrene prema sljedećem planinskom prijelazu s naše rute, jer mi upravo to skretanje odgovara uputama s mape ali osjećaj je loš i tražim Fahrera da se vrati natrag na cestu s koje smo došli. Još smo neko vrijeme tako vozili a onda je nesigurnost zarađena u Rumunjskoj prošle godine nadjačala i molim Fahrera da stane radi konzultacija o daljnjem smjetu kretanja. Radimo kratku pauzu od par minuta i nastavljamo dalje. Nakon doslovno 2 minute kretanja nailazimo na znak koji pokazuje kamoo treba ići za Wurzjoh. Trebala sam se samo još malo strpiti. Da nismo bili jako "kratki" s vremenom, možda i bih, ali već je bilo skoro 16 sati a nama je ostalo obići još 4 planinska prijelaza i još se vratiti u hotel. Pred nama je još puno kilometara a već je poslijepodne.

Fotoaparati sam odavno zanemarila, Dolomite smo obišli sa svih strana i doista nisam vidjela neki smisao u slikanju jedne te iste stijene sa svake moguće strane. Za one koje to zanima, s nekih planinskih

prijelaza na kojima smo bili, žičarom se može doći do samo vrha tih velikih stjenjaka, no moto našeg puta je da idemo tamo kamo naš motor može ići. Vrh stjenjaka će morati sačekati naš posjet. A nismo ni imali vremena za to, tako da o tome nismo ozbiljno ni razmišljali.

O vožnji ne pričam puno, ovaj put, o tome će puno korisnije i iscrpnije informacije reći Fahrer, ja sam ipak samo suvozač. Ono što znam je da se motor grijao radi lošeg tempa koji je nametala gužva u prometu, tako da ga je Fahrer hladio vozeći se prilično brzo. Preticao je sve, aute, motore, puno puno novije motore, sve. I to je jedan od razloga što nisam puno fotografirala ovaj put. Ma koliko bila dobra u ostajanju na motoru, morala sam se pridržavati na motor i truditi praviti što manje smetnji Fahreru, a to ipak traži nepodijeljenu pažnju.

No da se vratim na Wurzjoh, do njega nije bio problem doći, cesta ima velik nagib ali nije bila gužva pa smo se vozili u našem ritmu a nakon što smo se popeli na vrh – potpuno razočaranje. Wurzjoh je niži od 2000 m.n.m. Fahrer gundđa da su mu ukrali "pass" i da će pisati Wikipedii "hate letter" jer je upravo tamo izvukao informaciju da je Wurzjoh viši od 2000 m.n.m. A onda drugo razočaranje – nema naljepnica, dapače nema niti ni dućana, ima jedan hotel i jedan improvizirani kafić ali tamo naljepnica nema.

Sjedam na motor gundđajući, slično gundđanje stiže i u komunikaciju i vraćamo se nazad. Još nam je običi 3 planinska prijelaza a vrijeme ide.

Valparolu i Falzarego nalazimo bez problema. Zapamtila sam ono skretanje na kojem smo skrenuli krivo prije Wurzjoh-a i bez poteškoća navigiram taj dio puta. Na koncu jednom kad ispravno skrenete, sve ostalo je samo vožnja i eventualno praćenje pokojeg znaka uz cestu. No kad sam već spomenula znakove, moram priznati da su me razočarali označavanjem zavoja i to iz banalnog razloga – nisu konzistentni. Neki prijelazi imaju označene zavoje ali bez informacije o nadmorskoj visini na njima, ne znate kad ste se zapravo počeli penjati na neki planinski prijelaz. Neki prijelazi uopće nemaju označene zavoje. Na nekim prijelazima brojevi počinju od broja koji je različit od 1 ili recimo od kranjeg broja zavoja pa se pitaš gdje su nestali oni prethodni. Nije to ništa strašno niti osobito, samo primjećujem da je takva informacija korisna i da smo ju imali prilike vidjeti u Švicarskoj i Austriji dok smo radili slične rute prošlih godina.

Malo muku mučimo s naljepnicama, nekih nema uopće, nekih nema malih. Ove godine sam kupovala unaprijed sve što sam našla, nije me brinulo copranje. U većini slučajeva to se ispostavilo kao ispravan potez. Na jedan prijelaz smo se čak i vraćali u nadi da ćemo naći naljepnicu ali ništa.

Nakon kraćih konzultacija na temu: "kamo dalje" krećemo prema Brunico-u i Cortini D'Ampezo. Na putu do Cortine odvojiti ćemo se prema zadnjem planinskom prijelazu kojeg smo namjeravali obići. Gorivo se i ovaj put pokazalo kao faktor koji je donio promjenu u naš plan. Umjesto da nakon zadnjeg planinskog prijelaza put nastavimo dalje prema hotelu, vraćamo se u Cortinu natočiti ultra skupo gorivo. Grad je, naravno, lijep. Pun je hotela u Alpskom stilu, sve je puno cvijeća i skupih automobila. Tu smo natočili gorivo, jako skupo gorivo.

Već je dosta kasno poslijepodne i sad nam je cilj samo doći što bliže hotelu, nešto pojesti i doći do hotela. Nešto vremena smo izgubili i pred nekim malim mjestom ispred kojeg smo naišli na kolonu vozila. Da smo išli autom kroz mjesto bi prolazili barem sat i pol. Pred mjestom je bila velika kolona koju smo mi zaobilazili u svakoj mogućoj prilici. Mislili smo da su negdje radovi ili da je bila prometna, no ništa takvo nije u bilo u pitanju. Gužva je nastala radi pješačkih prijelaza, eto.

Taj dio puta prošao je u relativnoj tišini, oboje smo već jako umorni, dugo se vozimo i malo smo pauza radili. Mene su počela jako boljeti koljena, godine su uzele svoj danak. Bole me još uvijek, na žalost.

Nedaleko od Coneglione-a ugledala sam pizzeriu koja je izgledala ugodno popunjena i molim Fahrera da se vrati do nje da tamo večeramo. I tako smo sišli s motora, reorganizirali stvari, krenuli u restoran a onda razočaranje – na mjesto treba čekati a mi nismo jedini koji čekaju. Naravno opet su nam se obratili kao da smo Nijemci, sad nam je već smiješno. Stajali smo tako 5 minuta i ništa se nije desilo, promatrajući stolove vidim da dosta ljudi još ni piće nije naručilo a ne mogu se sjetiti da sam ih vidjela da sjedaju za stol što znači da su za stol sjeli prije nego što smo došli. Donosim odluku – idemo dalje. Fahrer se ne buni i idemo dalje.

Na koncu smo, tako negdje oko 21 sat, naišli na restoran/pizzeriu u kojoj je bilo nešto ljudi ali nije bila popunjena. Tu smo pojeli pizzu, opet. To je najbrže i najjednostavnije a i ne da nam se ekperimentirati. Hranu nam donosi kuhar, sav u zamazanoj kuti i brblja nešto na talijanskom. Pita nas koje ulje hoćemo da nam donese za pizzu, s paprikama, s ljutim paparikama, maslinovo ulje On nabraja, Fahrer klima glavom i smješka se, umoran je i ne da ga ne razumije nego ga valjda ni ne vidi. Gledam u naše pizze, u kojima se sir istopio u uljne barice po cijelom tijestu. Pitam Fahrer-a da li bi ulje, on maše glavom da ne bi. Zahvaljujem kuharu i kažem da nam ne treba ulje. Frajer me s loše prikrivenim gađenjem gleda i odlazi, valjda si misli da smo seljačine njemačke. Potpuno mi je svejedno. Dok sam prala ruke, prije jela, pogledala sam se u zrcalo a vlastiti lik me iznenadio. Lice mi je bilo puno prašine a oči vodnjikave i zakrvavljene, ispod njih veliki podočnjaci. Fahrer me nagovorio da probam prošek o kojem već danima pričam i naručila sam ga ali ovaj koji su mi donijeli nije baš za preporučiti. Imao je tek kao one bakarske vodice koje kupujemo za novu godinu i redovito svi prosipamo iz čaša.

Nešto prije 22 sata dovukli smo se do hotela. Fahrer je zapalio zadnju cigaretu koju smo imali sa sobom i nakon tuširanja opet sam pala u nesvijest. Naravno, prežderavanje je za sobom opet povuklo čudne snove. Srećom, ne sjećam se ni njih.

Ono što je bitno – uspjeli smo. I opet nismo pokisli :o)))

Fahrerov kutak - sedam dijelova od osam (seven pieces of eight)

Nagrižen jučerašnjom vožnjom, dosta velikim i neočekivanim (ili?) vrućinama i izgladnjivanjem, ne mogu reći da sam baš nešto prpošan i veseo ustao. Dobra je stvar da sve to zajedno nije previše utjecalo na moje fizičko stanje tijela, i svih njegovih podsustava, jer teško da bi bilo moguće ostvariti i četvrt današnjih ciljeva da nije tako. Za drugi dio simbioze (psiho-fizičko) se već odavno nitko ne brine, ionako sam često u skupini čudaka i izgubljenih (slučaja) – da li je to zbog vinograda, žene, krtija ili čeg drugog? Sami si odaberite što vam najviše odgovara.

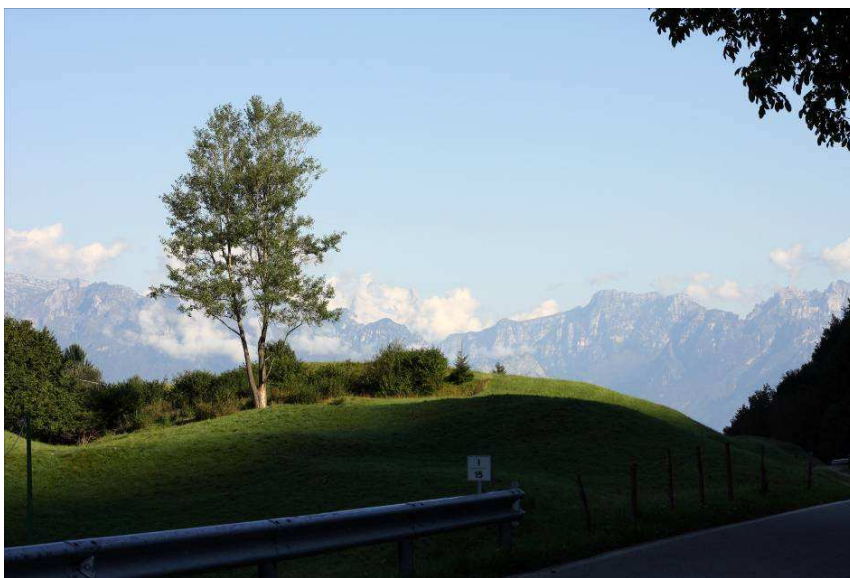
Danas mi 15 minuta nije dovoljno da se razbudim, pa sav natečen i krmeljav cupkam za Navigatorom u potrazi doručka. Međusobno pomaganje, jedna od ljepota zajedničkog života, kao i važan smisao. Čudni neki znakovi, uz strelice smjera i blokiran prolaz, pa neka niska i istočnjacima prepunjena prostorija, koje smo uznemirili u njihovoj jutarnjoj glasnoj raspravi i natjerali na grimase koje su jednake na svim jezicima i bojama kože – izbečene oči i upitnici iznad glave, isto kao i kod mene. Nije baš neki pokazatelj dana kad već na putu do doručka zalutaš, no s druge strane, pa to i je u skladu s našim putovanjima zadnjih godina. Postavimo cilj, a onda se prepuštamo životu da nas do njega dovede, i uživam(o) u lutanju putem.

Izbor na doručku i nije neki vrijedan spomena, biram ono što mislim da ima dovoljno energije i stimulansa, još pod dojmom jučerašnjih događaja vezanih uz traženje hrane i moto „jesti dok ima“. Stimulansi očito još ne djeluju jer mi oblačenje, pakiranje pa pretovaranje Crnog Bisera prolazi u jednako krmeljivom pogledu. Ovaj sam put ipak malo više pažnje posvetio stavljanju kofera kako motor ne bi opet krenuo bez nas, a ujedno koristim priliku da Navigatoru objasnim da (ako bude trebalo) nam je

pametnije pasti na tu stranu, da iskoristimo njegovu dodatnu zaštitu koju u takvoj situaciji pruža. Ulje ne provjeravam jer sam uvjeren da je sve OK i da je jučerašnja vožnja bila samo lagano zagrijavanje za danas. Na kraju (ili početku), u punoj opremi, s dodatnom oblekom i kišnim odijelima u koferu te foto opremom u tank torbi, i ne težimo puno manje od jučer i daleko od maksimalne dozvoljene nosivosti ☹️. Krećemo a ja još uvijek spavam, kao da ne želim početi trošiti energiju bez veze i potrebe kad mi to jasne upute koje dolaze u komunikaciju i lagan promet dozvoljavaju. Dok još tako snen vrtim lagano (u svom mikrosvijetu unutar kacige) jučerašnji dan i doručak, krajem oka zapažam lijepu i staru jezgru naselja kroz koje prolazimo. Prava je šteta što nemamo više vremena za upoznavanje, sigurno je (na svoj način) jedinstveno, i imam osjećaj da svaki kamen svoju priču ima.

Na žalost, kako sam većinu vremena u sanjarenju proveo, uopće se ne sjećam kako i odakle su se pred nama odjednom, u zavojima, pojavile oznake s brojevima. Znamo mi što to znači, vidjeli do sada puno puta, ali me (nas) zateklo. Još ni motor nisam pošteno zagrijao, jer Navigator nije upozorio, a oznake najavljuju ozbiljne zavoje (i uspon koji obično ide s njima). Pa što ako ga nismo uočili na mapi, svaki uspon zaslužuje punu pažnju, pa i ja odlučnije primam volan i dirigiram ritam, koji Crni Biser i Navigator objeručke prihvaćaju. Tek sam počeo isprobavati brzinu prebacivanja našeg centra mase kad se priključujemo nekolicini biciklista i svi zajedno čekamo dozvolu za prolazak zadnjeg (kako se kasnije pokazalo) poludvosmjernog dijela. A sam pogled na njega nije dao naslutiti o kako uskoj i strmoj dionici se radi, isprekidanoj s nekoliko posebnih, zavojitih i klaustrofobičnih tunela. Moje dirigiranje prati CB sa simfonijom zvukova iz svojih dvocijevnih orgulja, ali i Navigator koji ispušta uzdisaje koji se čuju preko komunikacije. Dobro je, još uvijek uspijevam uzbuditi Navigatora, i nakon toliko provedenih godina zajedno. Inače, kasnije sam pročitao da je cesta preuređena u voznu u I. svj. ratu za vojne potrebe (a za što drugo), da su je u 100 dana, i tri smjene radili zarobljenici rata, pa i lokalna djeca, žene i starci – prava mala Road of Bones, koja se još uvijek odlično drži. Na vrhu sam tek saznao ime (Passo San Boldo) i ostajem pomalo iznenađen da je samo 706 metara iznad razine mora. Za slikanje ove dionice nismo bili spremni, ali je ostala zabilježena na video snimci. Ipak, da se ovako nešto nebi ponovilo, Navigator traži stajanje i foto aparat u ruke.

Moment istine, da li će lakoća odabranog objektiva prevagnuti negativne strane za koje sam znao (Navigator ne voli ovakva iznenađenja, nepromjeniva i dosta čudna žarišna duljina i sl). Čujem okidanje i šutim, jer ma kako se trudio, pozitivan komentar u komunikaciji ne mogu prepoznati. Ali ne šutim samo radi toga, šutim prvenstveno jer sve što vidim oko sebe spada u kategoriju „fantastico“ i tim mi teže situacija s objektivom pada. Kroz par dana, ja ću se sjećati „samo“ navale miline i zadovoljstva koje me



ovdje spopalo, a za podsjećanje na to za koju godinu, dobro bi došla i pokoja slika uz ovaj tekst.

I tu se ulovih u vlastitu klopku kako radim nešto što će biti (a možda i neće) umjesto da uživam u trenutku, sada i ovdje. Zeznuo sam i nikakva grižnja neće pomoći, sreća da nisam nešto ozbiljnije zeznuo, a i za to svakako još ima vremena

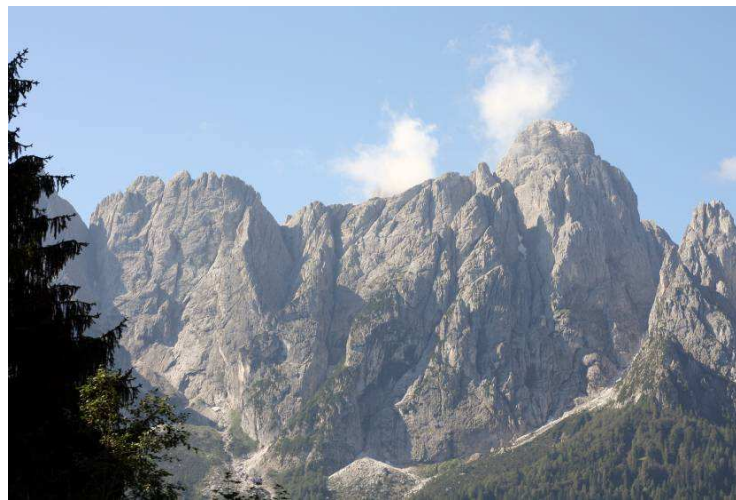
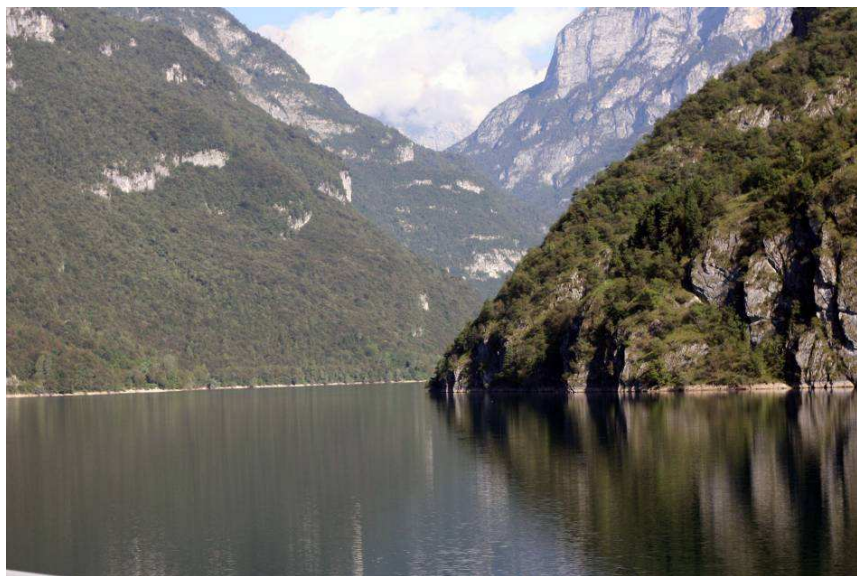
jer smo samo 30tak kilometara na cesti (ili u jedinicama vremena 30 minuta).

Iduće čega se sjećam je ulazak u neki gradić, Navigator komentira ljepotu kuća, a meni kroz glavu prolazi da, ako se nalazimo u kraju poznatom po lijepoj i ne baš jeftinoj keramici, to i nije čudno. Prava je istina (iako to u tom trenutku nisam znao) da je mjesto Trichiana (koje sam prekrstio u Trihinela, radi lakšeg pamćenja) mjesto osnutka firme Ceramica Dolomite, čije proizvode često susrećemo u našim salonima. Bilo je putem još nekih sela i gradića, i u jednom od njih naša ovogodišnja avantura počinje u pravom smislu riječi. Kolona vozila, koja se odnekud stvorila, prati glavnu cestu na križanju, ali Navigator daje komandu za skretanje. Za svaki slučaj provjeravam, ali ostaje pri svojem. Niti sam pratio kuda smo išli, niti znam kamo trebamo ići, pa ovo koristim kao upozorenje i trenutak da počnem malo i taj dio pratiti. Čini mi se da smo blizu planina i sumnjam da ima (pre)više alternativnih načina za prijelaz. Unutarnji osjećaj (haragei) vrišti, jer cesta izgleda sve više kvartovskoj a sve manje spojnoj. A tek kad smo ušli u šumu? Drveće raste iznad uskog asfaltiranog prolaza, na kojem nema oznaka nekog skorog korištenja – odmah me podsjetilo na jedan trening po Zagorju od prije nekoliko godina i sličnu dionicu. Da, nekad smo trenirali za avanture, sad smo to „prerasli“. Da se vratim na temu, čak i doma (u Zagorju) osjećaj nije ugodan kad se nađeš na takvoj cesti s cestovnim motorom i gumama, a kako je tek ovdje, daleko od doma, probajte si zamisliti. Srećom, dionica je dovoljno kratka da ne dolazimo do ideje okretanja. Ipak, ovaj čudan dio još nije završio, jer za minutu/dvije vozim kroz neka pusta dvorišta, a iz daljine se čuje zvuk motorne pile. Znam da Navigatoru samo zvuk bendža fali do pune sreće ☺, ali ne želim dizati atmosferu već manirom mlađih članova obitelji Kostelić vozim slalom trening. Bez obzira što je cesta pusta, što ne izgleda na nešto čime bi trebali putovati ni po širini ni po kvaliteti, glas iz komunikacije (malo manje uvjerljivo) tvrdi da je sve OK i daje zeleno svjetlo za nastavak. Kroz glavu mi prolazi jedna situacija kod povratka iz Rumunjske i Transfagarasana, kad smo jednako tako iGo navođeni skoro u jezeru završili, i ipak opreznije vozim. Kad smo konačno izašli iz tog labirinta i pred nama se ukazale planine i pripadajući usjeci, Navigator (s osjetnim olakšanjem u glasu) progovara „Na dobrom smo putu, s civilizacijom je gotovo, sad su pred nama samo planine!“ Ako je dosad i postojao neki dio tijela ili uma koji se nije probudio, odjednom to više nije bio slučaj. Kako to Navigator misli? Uh, uh, nisam baš spreman na to. Kako ovdje benzinskih ima na svakom koraku, a uz svaku još jedna/dvije, tako se nisam uopće zamario tim dijelom. Brzi pogled na odometar otkriva da zadnjih 170km trošimo gorivo kupljeno u Sloveniji. Srećom (ili nesrećom) odometar radi ove godine jer je popravljen preko zime, ali je motor toliko star da pokazivanje razine goriva u tanku nije moguće popraviti jer ga nema. Jedina mogućnost je direktna provjera „na oko“ kroz čep, ali to nije baš precizno i traži zaustavljanje, a danas vremena za to nemamo. 170km nije puno, ali u glavi računam i preračunavam, u računicu pokušavam uključiti (za potrošnju) nepovoljnu konfiguraciju terena, i gubim sigurnost. Zar je moguće da sam, da prostite na izrazu, zajebo? A moguće je, sve je moguće, ma kako malo vjerojatno bilo ☺ - neznam zašto ali kroz glavu mi prolazi predavanje kad smo računali vjerojatnost da skupina majmuna na pisaćim mašinama nakuca enciklopediju Britaniku i dobili neki broj. Kako sam se danas već jednom ulovio u klopku vlastitih stavova, ne želim to ponoviti i u komunikaciju otvoreno progovaram da je moguće da sam zeznuo. Navigator ne koristi tešku artiljeriju, ali se u glasu i stavu osjeća razočarenje, često to vidim pa mi nije teško prepoznati, ali nikad dosad nije bilo vezano uz motor i vožnju, čak ni nakon gaženja na Cetinju. Nije mi to lako prihvatiti, nisam to ni planirao ni očekivao, ali nemam puno izbora i vremena za kajanje. Vozim dalje, bez stajanja, ali s malo više pažnje prema našem vjernom konju. To bi mi stvarno bila pljuska, da se Crni Biser ne pokvari, nego da krepa od gladi, kao jadno ciganjsko kljuse („taman sam ga istrenirao da radi bez hrane, kad je krepal“). U svim tim preračunavanjima izgubio sam dio krajolika kojim putujemo, čak mi se čini i da je priroda protiv mene, no ni to nije dovoljno. Gdje je promet? Gdje su sva silna vozila koja su izgledala da će našim putem? Da me se ne shvati krivo, nisam o ovom razmišljao kao posljedici eventualnog krivog skretanja, nego kao posljedici onih krasnih iGo prečica. Srećom, tada mi nije palo na pamet, da su tri kombinirane zamke (u našem slučaju gorivo, iGo i priroda)

pogubne čak i za najiskusnije nindža borce, kakav je i Lesli Eldridž, drag junak iz romana koje sam kao dijete čitao, a kamoli za mene. Bez obzira na sve, krasno je voziti se sam na cesti pa makar se okolo i šuma nalazila, pa se i bremen goriva lakše nosi.

U skladu s izrekom kako su u strahu velike oči, tako su i meni naredni kilometri teži i strmiji nego što vjerojatno jesu, teško je zadržati objektivnost. Navalu pitanja i sumnji (Zašto nisam ranije tražio

benzinsku? Zašto sam baš morao turirati u tunelima s. Bolda?...) je mogao otkloniti Navigator i olakšati mi muke i bez srebrnog metka, ali to smo kasnije shvatili/naučili. U ovom trenutku u vremenu i prostoru olakšanja nema nikako, nema ni prometa, nema ni naselja, a cesta većinom uzbrdo, tek ponekad srećom i nizbrdo.



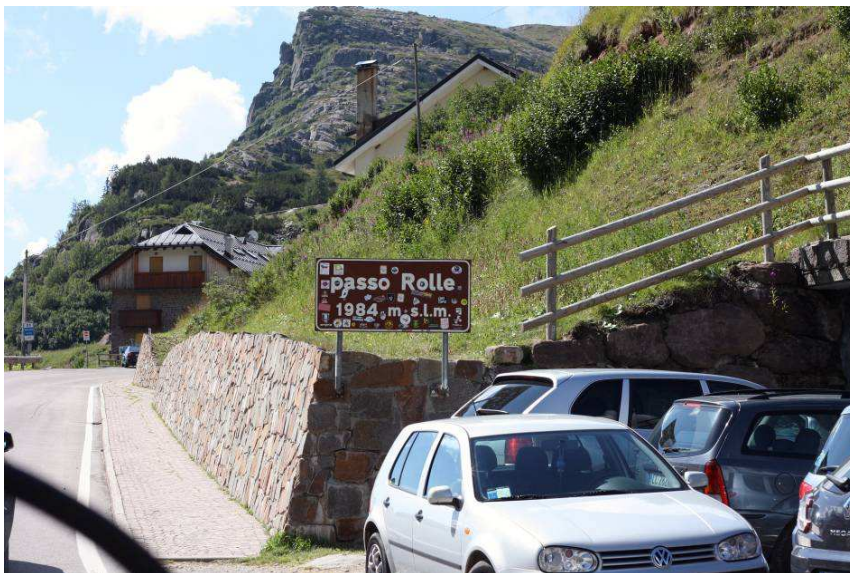
Svjetlo se ukazuje nakon dionice koja se činila da traje cijelu vječnost, a u stvarnosti sve skupa nekih sat vremena. Ulazimo u neko naselje vodenog imena (Transaqua) i Navigator ushićeno javlja da imaju dvije benzinske, te nas (iz meni do danas nepoznatog razloga) okreće prema jednoj koja nam nije putem. Sva moja nesigurnost se ovdje pokazala neopravdanom jer ne uspijevam ni 12l goriva utočiti, što znači da je goriva još bilo i više nego dovoljno. Znam da će zvučati otrcano, posebno jer se radi o dva malo deblja sata vožnje i nekih 100km, ali me sva ova sekiracija oko goriva i objektivna pošteno izmorila, a tek misao da još nismo ni 1/8 plana ostvarili lagano bacala u očaj.

Predaja, posebno ovako rano na ruti, ne dolazi u obzir. Gorivo je tu, GSM ugašen i neće više nervirati smetanjama u komunikaciji, motor i Navigator brundaju, sve je spremno za napad na planine i njihove prijelaze. Samo da nekako preskočimo odvratnu gužvu koja vlada ovdje i na koju nismo navikli putem do ovdje. Čak je i organ reda nemoćan u borbi s njom (ili je on uzrok, nisam stigao skužiti). Nježna vožnja je sigurno zaslužna za manji račun na benzinskoj, ali i za gubitak vremena, i sad kad bi konačno mogao punim plućima, gužva mi blokira priliku za nadoknadu te još kao posljedicu počinjem osjećati i nadiranje topline. Da ne povjeruješ, uz sve najave kiše i niskih temperatura još ni 11h nije a ja kuham. Za sve probleme nalazim rješenje u dizanju ritma (kak bi jedan klaun rekao – more powerrrr), hrabrijem i energičnijem okretanju ručke koja je sajlama povezana s (pomalo raštelanim) rasplinjačima ili po domaći frgazerima. To je pomoglo u čišćenju smetala i pripremi za osvajanje prvog prijelaza s popisa, iako nije preko 2000mnv, ali je putem i ozbiljan je. Ispada da nam je to treći prijelaz danas jer sam u onoj strci oko goriva zaboravio spomenuti Passo Cereda koji je 1369m iznad mora. Ovo je ono po što smo došli, smanjujemo laprdanje i koncentriramo se na vožnju i slikanje.



S guštom naginjem motor lijevo/desno kao da me netko pustio s lanca, Navigator ne prosvjeduje, i zavoje gutamo s lakoćom. Ako netko misli da je lako mijenjati nagib ovako teškom touring motociklu u ovakvim uvjetima, grdno se vara, pa mi se par puta dogodilo da nas toliko zamašim da jedva zaustavim promjenu prije pada, ali to je radi

početnih ispitivanja granica do kojih smijem ići. Oko 11h je konačno nestalo i zadnje crnogorično drveće i uživanje u pogledu može početi. Ta granica drveća je kao granica oblaka, ispod nje se nešto neba nazire, ali tek kad se digne iznad nje puna ljepota se prikazuje. U 11:15 je pao prvi s popisa (a treći u nizu) – Passo Rolle koji zbog svojih „jadnih“ 1984mnv ne zaslužuje moju muku s zaustavljenjem i poziranjem kod znaka. Zaustavili se jesmo, ali kako bi Navigator mogao potražiti suvenir(e) a ja i motor za to vrijeme odmorili.



Idući prijelaz (četvrti po redu) spada u kategoriju 2000+ (Passo Valles, 2032mnv) i pada pod našim naletom u idućih pola sata.

Tjeranim čistim adrenalinom i željom za ostvarenje plana, skoro da se nismo ni zaustavili, ali zdrav razum je prevladao i vratili smo se po sliku kod oznake, koju nije lako napraviti jer je gužva zbog parkiranih auta, motora i bicikala nerosna, kampere da i ne spominjem. Druga otežavajuća okolnost je i sam objektiv pa se Navigator mora dosta odmaknuti da ulovi željeni kadar. Tu još pokušavam snimiti neku lokalnu zabavu s rušenjem balvana



motornom pilom i sje kirom, na postavljene balone, ali nemamo dovoljno vremena pa odustajem. Istina, pažnju mi je odvukla scena kad pored nas u istom trenu prolaze Ferrari (noviji model) i Ducati 996, oba crvena i oba krasni primjerci snage talijanske auto/moto industrije. Jedan manje, sedam nas još čeka.



Nakon penjanja na vrh spuštanje koristim za razgledavanje i hlađenje cilindara i ulja koje kola njima, kao krv u nama. Ovako opterećeni, po ovakvoj temperaturi i na ovim nadmorskim visinama, tjeram te preostale konje kao da nisu naši i vjerni, ali to je jedini načini da ostanu donekle hladni. Na prvi znak kolone i laganijeg ritma, temperatura raste iznad (za sve motore) kritičnih vrijednosti te trga veze između molekula ulja kao da su suhe drvene grančice pod vojnom čizmom, a mi nemamo vremena za stajanje i hlađenje. U idućih pola sata osvajamo još jedan (peti) prijelaz koji nemamo na popisu i kod kojeg se uopće ne zaustavljamo, Ipak, sad mislim da je vrijedan spomena jer se radi o 1918m visokom Passo San Pellegrino. Ne spominjem ga radi spuštanja letvice, već iz razloga koji će kasnije biti otkriveni.



Opet slijedi red hlađenja motora ali sad već i mojeg oklopa, vruće mi je opet. Znakovi uz cestu ne pokazuju ništa dobro za naše hlađenje jer pokazuju ne jedan, nego dva prijelaza ispred nas, a oba su iz kluba 2000+. Sad već (ko) poludio ne brinem što ću preteći, smetaju mi svi, i ne zanima me da li se radi o autu, biciklu, kamperu ili motoru manje natovarenom ili mlađem od našeg. Sve su to potencijalne prijete zdravlju našeg ljubimca, i ako ga neću ja braniti, tko će? Prvi dio uspona je zajednički, i do odvajanja za prvi po planu, uspio sam očistiti skoro sva smetala, a na odvajanju je njih dosta odabralo drugi redoslijed i pred nama se otvorio uspon na Pordoi (ovo ime mi je nekako u glavi ostalo s priprema puta kao jedan od najviših). Obzirom da je vožnja bila krasna, ali i da sam na ovom dijelu jedini put dosad osjetio da gume popuštaju, probat ću malo dočarati kako to izgleda vožnja za nas (naravno kad se ovako lijepo poklopi). Zašto su gume počele popuštati neznam, da li je bio asfalt kriv ili sam ih nekako uspio pregrijati, ali se osjetilo u preciznosti vođenja kroz zavoj i bilo je nešto novo za mene, da ne kažem iznenađenje.

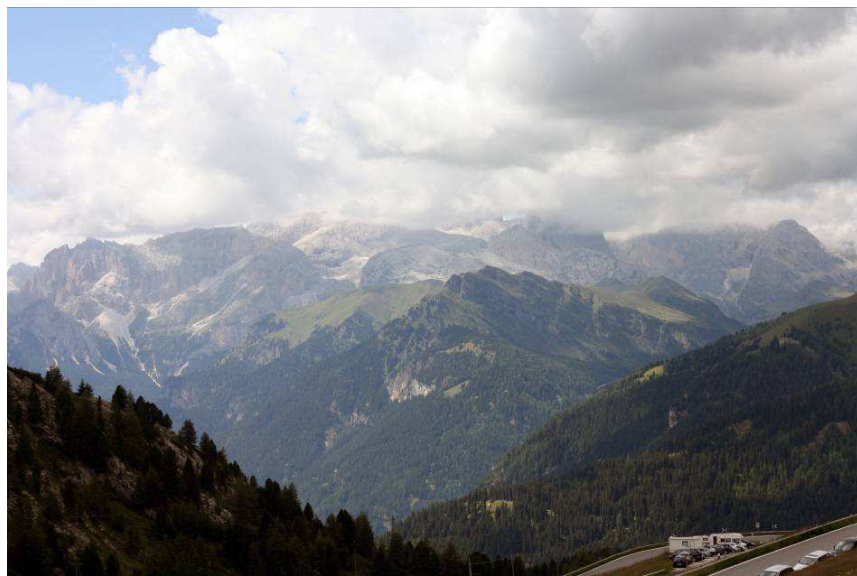
Mjesto radnje: planina iznad 1700m^{nv}

Opis neprijatelja: cesta urezana u stijene puna uspona i opasnih zavoja u kombinaciji

Glumci: Navigator i Fahrer na nejakom i starom Crnom Biseru

Na većini ovakvih cesta, opasne (pa i po život) zavoj je lako uočiti jer su s razlogom dodatno označeni. Svaki ima svoj broj, ali na ovim cestama, nažalost ne i visinu. Niti jednog nije dobro podcijeniti, čak ni puno njih koji nisu označeni. Puni gas se drži do pred sam zavoj, u zadnjim centimetrima se šalta do prve brzine (uz urlike i pucanje iz auspuha). Prva je obavezna! Zavoj se sad napada maksimalno sa suprotne strane (koliko promet i cesta dopuštaju) i reže, ali ni to nije garancija da na izlasku nećemo završiti na krivoj strani i pod kotačima. Zato je potrebna iznimna pažnja i fokusiranost, te balansiranje s brzinom i silama prirode. Motor ne smije ostati bez snage da izvuče ako treba, a opet brzina ne smije biti prevelika (u 1. brzini!!!). Neki zavoji u Dolomitima su mi se činili gadniji od svih dosad, pa i od onih na zloglasnom Stelviu. Kao dokaz te tvrdnje je činjenica da sam prvi put uspio s prednje gume skinuti one sitne stršeće gumice na rubu. Toliko uski i toliko okomiti da se dobije osjećaj kao da se izlazna putanja nalazi iznad glave pri dolasku. Neznam kako bi to bolje opisao, nažalost ni video snimke ne otkrivaju strahotu (ljepotu). Taman se postaviš u napadni kut, spustiš motor do kraja na jednu stranu i već si mu u sredini i moraš brzo reagirati i dizati ga, jer će inače početi strugati i jer nema više sile koja bi održala tu neprirodnu poziciju. Situacija se mijenja strelovito, prvo si na zemlji, onda odjednom visiš na metar/dva iznad ceste, pa si opet na asfaltu koji je pod totalno drugim kutem u odnosu na horizontalu. Pravi tajming i dobra priprema, greške je teško ispravljati. Čim se počnemo dizati u uspravni položaj, ručka gasa se odvrće na maksimum i ne pušta se. Motor vrišti (još u prvom) i kad počne gubiti dah i okretaji stanu rasti (često i prije crvenog polja) mijenja se u drugu brzinu, naravno uz krčanje i stenjanje zupčanika i sinhrona u getribi. Gas se naravno ne pušta da se ne gubi vrijeme, okretaji i snaga (maksimalna koju može trenutno isporučiti). Brzo puštanje kvačila rezultira udarom kao rezultatom navale snage na kardan i diferencijal koji često nije ugodno osjetiti (ali i čuti), motor se trzne i nastavi ubrzavati. Gas se i dalje ne pušta, i ako ima dovoljno prostora (najčešće nema) postupak se ponavlja i ide se u treću brzinu. Ako nema, i već je došao idući zavoj ponavlja se sve od početka. Kočiti nije potrebno jer šaltanje u prvu i sama uzbrdica daju dovoljno sile za za brzo usporenje. I tako zavoj za zavojem. Neznam što je to u našem motoru da to podnosi i sigurno sam subjektivan, ali iskreno vjerujem da bi puno drugih motora umrlo da ih se stavi u slične uvjete. Ali ne i naš Crni Biser! Njemu je dovoljno da ga se pogladi povremeno i provjeri da krv (ulje) nije pretvoreno u vodu.

Passo Pordoi visine 2239m osvojen je u 13h kao šesti po redu, motor vruć ali može još što se baš ne



može reći i za nas. U zadnjih skoro 5h vozimo bez stanke, s kacigama na glavi, i po nesnosnoj vrućini. Borim se s motorom i zavojima, ramena i leđa počinjem lagano osjećati dok je stalno prebacivanje lijevo/desno po sjedalu donekle sačuvalo guzicu. Vrijeme je za našu hranu i piće, i odmor. Navigator nema ništa protiv (inače bi mu bilo svejedno) što

je znak da sam opet pretjerao s dužinom dionice, ali ne govori ništa već odlazi u lokalnu trgovinu suvenira. Ja to vrijeme iskorištavam za stavljanje video kamere na punjenje. Prije sveg toga je palo slikanje na uskom prostoru uz tablu, te korištenjem malog posuđenog stativa dobivena fotografija cijelog puta (po mom mišljenju) koja već krasi našu policu s trofejima. Vremena za otkrivanje što ti svi

ljudi rade ovdje nemamo, gledam samo gdje da nešto pojedemo i malo se odmorimo/ohladimo. Izborom se baš i ne ponosim jer je hrana bila loša i preskupa, ali opet bolja od nikakve ;). Biramo otvorenu terasu, kako bi se oklopi provjetrili, ali je toliko vruće da se moram boriti sa suncobranom kako bi nam osigurao uvjete za preživljavanje. 40% šanse za kišu su premale kad na cestu izađemo mi (ili je samo Crni Biser dovoljan). Neka vas slika ne razuvjeri, vruće je i sunčano.



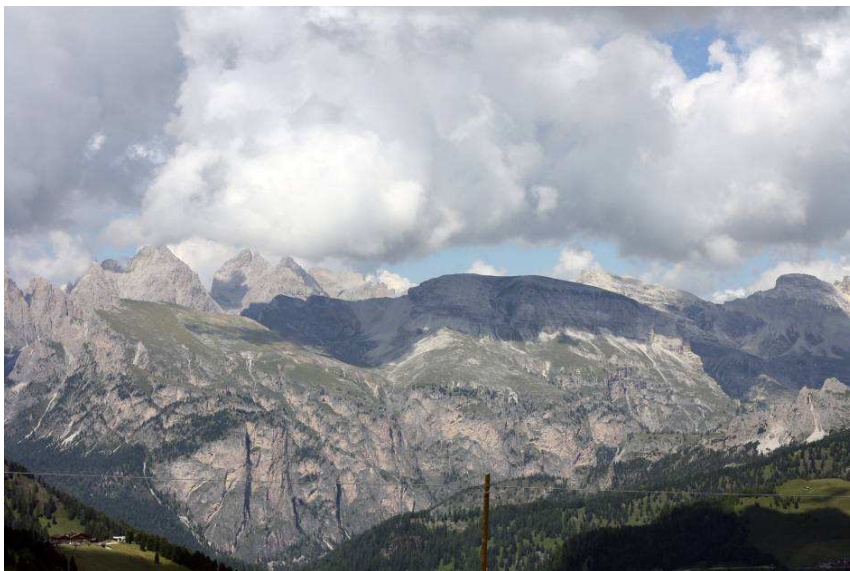
Ovdje smo se i relativno dugo zadržali, cijelih sat vremena i uz zajednički dogovor odlučujemo da je 2/8 i 14h loš prosjek. Spuštanje je uvijek sporije od penjanja, jer mali jednostruki prednji disk i zadnji doboš ne mogu nadoknaditi nikakvog srčanošću, te zavidno gledam pokojeg motoristu kako se brže od nas spušta. Kod odmora sam pokušao objasniti Navigatoru kako želim da čita upute, ali nisam uspio. To što mi počinje smetati način, i što mu nisam uspio objasniti znači da smo oboje umorniji nego što želimo priznati, ali „nema predaje“. Nisu to jedini pokazatelji, ali možda više kasnije.





Passo Sella (2240 mnv) je osvojen uskoro i nema zaustavljanja (osim slikanja) – sedmi po redu a treći s popisa. Tu pozirajući slušam što pričaju dva biciklista i shvaćam kako me (na svojem talijanskom) nazivaju japancem radi moje kamere na glavi. Ajde lijepo, Navigator je nijemac, a ja sam japanac – s njima zajedno činimo „Sile Osovine“ iz II. svj. rata.





Lagano spuštanje na silasku i već se nazire idući. Ime mu je Passo Gardena, a Wiki govori da se nalazi na 2136mnv. Dobra je stvar da nije udaljen i da je do 15h kao osmi u nizu (ili 4/8) i on pokoren. Njime smo završili jedan niz, i sljedeći prijelaz je izvan planirane kružne rute.





Da sam tada znao da ne spada u 2000+ klub vjerojatno bi odustali od njega, i sada žalili, no Wikipedija je rekla 2003 i kao takav smo morali obići. Sad se već osjetno spuštamo i priključujemo na regularnu cestu, pa time upadamo u normalni i gust dvosmjerni promet, pa nema divljanja ma koliko kasnili s planom. Navigator sumnja u svoje snalaženje po isprintanim

mapama, pa imamo i jedno malo okretanje i jedno malo stajanje (koje je super za moju guzicu došlo). Ja nisam bio od pomoći, jer sam se gubio u informacijama koje su dolazile iz komunikacije. Vozimo nekim kanjonom, u sjeni, i makar nam to odgovara radi vrućine, ne djeluje baš stimulatивно jer se još moramo i vratiti na našu zamišljenu kružnu turu (i naravno u početnu/završnu točku). Ipak, Navigator je danas nepogrešiv, i ubrzo nalazimo putokaz koji nam govori da smo na pravom putu. Okrećem i ponovo dižem ritam čim se promet malo prorijedi. Prvo uspon, a onda dugo spuštanje. Malo zbunjeni, ni ne kužimo da se ispred ukazuje prvi dio uspona, dio koji je urezan u planinske livade. Malo uža cesta govori da nije popularan kao ostali i već njušim pobjedu osvajanja. Skoro da se ne prevarih. Em sam jedva izbjegao neki terenac koji je u naseljenom dijelu kratio zavoju, em sam u jednom zavoju napravio grešku i malo je falilo da padnemo. Nije bila neka velika, ušao sam u zavoj krivo misleći da sam u prvog (bio u drugoj) i u sred zavoja mi je nešto bilo sumnjivo pa sam pritisnuo mjenjač (bez kuplunga) radi provjere – motor je isti tren reagirao gadnim trzajem i gubitkom potrebne brzine. To me osvijestilo, nema opuštanja do gašenja pred hotelom. I kad te krene, onda te krene. Mi na vrh, a tabla pokazuje 1987m. Par ružnih na račun Wikipedije je odmah sijevnulo. Inače, radi se o devetom prijelazu danas, talijani ga zovu Passo delle Erbe, ali radi Navigatora red je da napisem i njemačko ime (Wurzjoch). Prevario sam se i u posjećenosti, gužva je i ovdje i odmorištima putem. Brojit ću ga kao 5/8 jer sam potjerao motor do točke označene 2006m, iako to nije direkt na cesti. I ovdje je Navigator, iako već vidno umoran, bez pogovora neuspješno tražio trgovinu i eventualnu naljepnicu za motor – respect.



16h, još se sad moramo dobar dio puta vratiti, pa tek onda nas čekaju još tri prijelaza za osvajanje. Uh, sad već ni meni nije lako, posebno radi par detalja iz prometa, ali „nema odustajanja“. Lagano dolje, pa malo gore, pa na glavnu cestu, pa probijanje kroz mjesto Badia (Alta Badia je naziv cijelog područja) pa eto nas odakle smo krenuli na ovaj izdvojeni dio. Navigator je i dalje strpljiv prema meni, ako izuzmemo incident nakon kretanja s Pordoi prijelaza, gdje sam opravdano dobio po njoj jer sam foto aparat ostavio podešen na vremenskom okidanju s odmakom od 10s, ali nema strpljenja prema ostalim sudionicima. Psuje ih sve u 16, tjera s ceste, svađa se s njima i baca kletve. Objašnjenje je jednostavno, kad je čovjek na kraju snaga instikt za preživljavanje nadjača sve ostalo, tolerancija nestaje i pravo lice izlazi na vidjelo. Žao mi ga, ali sad više nemamo puno izbora ako želimo ostvariti cilj.



Odlično nam je sjelo što su dva iduća bila blizu jedan drugom i bez puno dolje/gore između njih. Trebalo nam je sat vremena jahanja da i njih pokorimo. Radi se o Passo di Valparola (2168mnm, jubilarni deseti u nizu, 6/8) i Passo di Falzarego (2105mnm, jedanaesti danas, 7/8). Da sve ne bude sjajno dodatnih pola sata smo izgubili na slikanje i traženje

zaostalih naljepnica (čak i po nepostojećim trgovinama ☺ - Navigator je već imao priviđenja). To mi je bilo i prvo hodanje nakon ove druge, 3 sata duge dionice. Sad već nema dijela na tijelu koji ne pokazuje umor i to je loše. Nastavak baš i nije ispao po planu, ali ne znači da je ispao loše.



Idući (zadnji za danas i za ovaj put) prijelaz nam je u smjeru Cortine d'Ampezzo i uzimajući u obzir da već satima jašemo bilo bi pametno natočiti motor. Pauza za ručak je iskorištena i za proučavanje iGo programa, pa sam našao opciju da nabroji najbliže benzinske koje su nam putem. Da mi je to bilo jutros, možda nebi sad bio toliko umoran i možda nebi bilo toliko kasno, ali sve su to nagađanja. Sad mi to daje

dvije opcije. Ili prvo u Cortinu po gorivo, pa nazad u osvajanje, ili odmah odmah na prijelaz pa držati fige da stignemo do prve koja je na 90tak km (ako me pamćenje dobro služi). Neznam točno zašto, vjerojatno zbog toga što sam mislio da je opcija dva kraća vremenski, odabirem nju.



Nakon 10h na cesti, negdje oko 18h, daleko od početne (završne) točke osvojen je i on, Passo di Giau (2236mnnv, dvanaesti, 8/8). Navigator je gotov, reži i grize, ali mu to ne mogu zamjeriti. Napravio sam pretežak plan i meni je to jasno. Bez obzira na to, moram ostati fokusiran i više nego dosad, te moram revidirati odluku s novim ulaznim parametrima.

Pitanje je da li nastaviti ili odabrati treću opciju – vratiti se sad do Cortine po gorivo. Gledam u tank i goriva baš i ne vidim, te iako znam da je to jedino ispravno nije mi lako odlučiti. Vraćamo se nazad i mijenjamo zadnji dio rute. Točno sam vidio gdje je to leglo na dušu Navigatora, ali riskirati da ostanemo bez goriva, u ovo doba dana i na planiranoj ruti nisam imao hrabrosti – bit će za to bolje prilike uskoro ☺. Ima još jedna sitnica zbog koje sam htio u Cortinu, kao jedan od mondenih centara svijeta. Pokazati motor (i Navigatora) na modnoj pisti, među samo izabranima koji se tamo na cesti mogu sresti. I to je trofej. Ima naravno još, „Vodio sam te u Cortinu d'Ampezzo“ je dobra karta u rukavu ☺. Pravi razlog, i rezultat zezanju Navigatora u društvu zadnjih mjeseci, se ne usuđujem napisati, to bi ipak bilo izazivanje sudbine.

I tako, jadni i umorni, spremamo foto/video opremu, i okrećemo nazad prema Cortini. Oslobađam Navigatora i



dužnosti navigacije, koji danas dobro odrađuje, ja ću se snaći s mobitelom u tank torbi. Sve bi dao da mu olakšam, ali težinu još par sati sjedenja u sedlu ne mogu. Ovo je i za svakodnevne motoriste puno za jedan dan, a kamoli za nas. Časkom (shvatite ovo kao ironiju jer je sada svaka minuta teška kao kamen) stižemo u Cortinu, stvarno se mogu vidjeti pile na cesti kojima upravljaju jednako ispeglani muški i ženski modeli. Istina, to sam platio najskupljim gorivom koje sam ikad utočio u motor (1,765€/l) – ne zaboravite da se ovdje ne radi o benzinskoj na autoputu koje imaju znatno više cijene, ali čak ni one ovako visoko. Sretan sam jer sam bez obzira na sve, donio dobru odluku.

Za mene tek slijedi najteži dio. Uzbuđenja od ceste više nema, a opasnosti su čak i veće radi većih brzina i gustoće prometa. „nema predaje“. Teško sjedam u sedlo, a još teže dirigiram desnom rukom (gas i prednja kočnica). U njoj sijeva i grmi, i cijelo vrijeme pokušavam smanjiti broj potrebnih kretnji. Još jedna otežavajuća okolnost je i mrak koji se lagano najavljuje. I da to ne bude sve, odjednom je i promet stao, a iz suprotnog smjera hitna pod sirenama. Što bi normalan vozač drugo pomislio osim da je promet blokiran radi neke prometne nezgode. Kolona se svako malo pomakne, ali to nije dovoljno za nas. Lagano, u prvoj-drugoj, pretičem jedno, dva, deset, sto vozila, ali nema naznaka o uzroku zastoja a ni o dužini kolone. Podsjeća na jedno vraćanje s mora prije par godina, i ne budi krasna sjećanja pa sad već pretičem gdje stignem, lijevo ili desno, ne biram i svejedno nas ne uspijevam osloboditi. I na kraju, nikakve nesreće nije bilo, kolonu je uzrokovao prolazak kroz neki gradić koji ima puno pješačkih prijelaza i dovoljno ljudi da ih koristi, a hitna je iz nekog drugog razloga prošla. Ovako umoran i s ovakvim zastojem, uspijevam odvoziti dionicu od skoro 100km za sat i pol, ali sam totalno na kraju snaga a posebno vida, koji opet postaje krmeljav kao i na početku dana. Zaboravio sam napomenuti, Navigatorove oči su odavno žute i krvave, kao što ih nikada do sada nisam vidio. Svejedno, tražim od njega da nam potraži mjesto za večeru i odmor, ja ne uspijevam odvojiti pogled od navigacije i ceste. Prvi izbor nam se nije uklapao u vremenski okvir pa nastavljamo i stajemo u nekoj lokalnoj pizzeriji uz cestu. Konačno nalazimo i hranu i piće. One jadne hrenovke od ručka su odavno otišle u vjetar. Nije neko sjajno mjesto, konobar je pomalo gay (bez ikakvih loših primisli) a kuhar mastan i ostavlja zapaljene cigarete gdje stigne. Ništa mi ne smeta, i na sve samo klimam glavom, samo da donesu nešto.

Nakon sat vremena, po potpunom mraku, ali nekako ponosni što smo ipak izdržali, vraćamo se u hotel oko 22h. Logger pokazuje 13h i 40min aktivnosti, od kojih devet i pol sati vožnje za tih 454 kilometra i tucet planinskih prijelaza. Navigator pada u komu, a ja se malo hladim provjerom kaj ima novog na poslu, palim telefon i gledam popis propuštenih poziva, te nakon tuširanja i sam padam u stanje bez svijesti, zadovoljan današnjim danom. Ovo je dan za sjećanje.

18.08. Povratak

Osvanuo je i dan povratka. Pri planiranju putovanja dogovorili smo se svratiti u Padovu. Sveti Antun Padovanski je "zaštitnik" moje obitelji. Još dok sam bila zaglavljena u BiH za vrijeme rata, obećala sam otići mu na zavjet ako mene i moju obitelj izbavi iz onog ludila. On je svoj dio izvršio, svi smo ostali živi i fizički zdravi. Kako nikad nismo bili posebno psihički zdravi, o tome se nismo posebno dogovarali nas dvoje. Prije 15-ak godina sam i ispunila svoj zavjet no namjeravala sam putovanje u Padovu ponoviti. Namjeravala sam sebe i Fahrera dovesti amo Žučom, još pretprošlo proljeće, pa prošlo proljeće, ali nekako mi je vrijeme nestalo. I evo prilika se ukazala sama od sebe. Skretanje u Padovu i obilazak bazilike Svetog Antuna znači barem 2-3 dodatna sata na naše putovanje. U početku smo namjeravali naći rutu za povratak koja ne bi išla preko autocesta ali kako god odabirali ceste ispadalo je da moramo napraviti preko 600 km do Zagreba a to bi značilo da se trebamo voziti doslovno cijeli dan. Penjanje po planinskim prijelazima nas je prilično izmorila i postaje nam jasno da ćemo morati ili ustuknuti od pravila da ne idemo autocestama ili tražiti lokaciju na kojoj ćemo prespavati prije dolaska u Zagreb. Dogovor pada – idemo autocestom, put od Padove do Zagreba trebali bi preći za 4-5 sati što nam se čini prihvatljivo. Na žalost to također znači da se trebamo voziti po talijanskoj autocesti a nju smo zapamtili po jednom – nesnosnoj vrućini.

Ne znam o čemu smo razgovarali prije spavanja ali nakon što sam se probudila shvatila sam se da je prozor zatvoren a klima ugašena ili dignuta na višu temperaturu. Posljedica je da je u sobi vruće i zagušljivo. Odlučujem ustati i malo se prošetati, kupiti cigarete, vodu, možda neki izotonik, nešto za put. Po uputama koje sam dobila na recepciji nalazim aparat za cigarete, u aparat stavljam EUR-e a aparat ih vraća nazad. U nevjerici gledam u aparat i shvaćam u čemu je štos. Moram dokazati da imam više od 18. Laskavo, imam i 2 puta više od toga ali aparatu to ne mogu dokazati, nemam talijansku osobnu iskaznicu a ni neku karticu koja služi toj svrsi i do koje ne znam kako doći i gdje ju nabaviti. Na to me nisu upozorili na recepciji. Pravilo naravno ima smisla ali svejedno sam ljuta, pa dobro, mogu li u Italiji išta kupiti :o(Nisam našla niti otvoren dućan, ikakav, ni pekaru, ništa. Na recepciji ponovno pitam gdje mogu kupiti vodu, sok ... dobivam odgovor gdje ali dobivam i odgovor kada, iza 8, 8:30, nikako prije toga. Gledam na sat i odustajem, nije još ni 7 sati u jutro. Lamentacijom na tu temu doslovno sam udavila Fahrera a vidim mu očima da dvoji o tome da mi kaže koju prigodnu ili da se isključi od daljnjeg slušanja.

U sobi počinjem cviliti da ne mogu obući hlače za motor i molim Fahrera da ih negdje sveže na motor. Poslala bih si ih doma poštom, kad bi pošta radila tako rano. Naravno da Fahrera ima rješenje, iz hlača smo izvadili štitičnike za koljenja i stavili ih u moj kofer. Hlače su svezane na zadnji dio sic-a i to ispada savršeno rješenje.

Do Padove smo došli po navigaciji, i po lokalnim cestama, ništa posebno. U samoj Padovi postoji jako puno znakova koji upućuju na Baziliku i nalazimo je bez ikakvog problema. Motor ostavljamo na 50 metara od Bazilike. Obišli smo grob Svetog Antuna, njegove moći razdijeljene u nekoliko relikvijara, kratko se pomolili i to je to.

O ostatku puta nemam baš nešto za reći, autocesta i nesnosna vrućina, ali nesnosna vrućina. Koliko god nismo u formi, nas dvoje, izdržali smo tu muku bez previše stajanja. Fahrera je odbio točiti motor u Italiji i već mi se čini da ćemo ga morati gurati jer nema šanse da će im još cent ostaviti ali naravno to su samo moje tlapnje. Fahrera jako dobro zna svoj motor, tako da smo stigli i do Slovenije a nije još ni malu rezervu upotrijebio. Barem mislim da je tako bilo. Na benzinskoj je bila jedna smiješna scena, 4 mlada lika, po izgledu rekla bih viši razredi srednje škole ili prva godina faksa, nov/noviji BMW beogradskih registarskih oznaka i onda se vozač tako lijepo parkirao uz pumpu za točenje goriva i kantu ispred nje da niti on niti putnik iza njega ne mogu izaći iz auta osim da vratima udare u pumpu ili da se izvlače

"zalijepljeni" za auto. Mi ih gledamo sa smijehom dok se pokušavaju izvući iz auta i kako iz jedva otvorenih vrata dobacuju nešto djevojci koja čisti stakla.

Do Zagreba ništa posebno, stajemo još jednom rashladiti se i onda samo gas. Fahrer je tu vozio i 140, kaže. Moguće, meni to ionako ne smeta, dapače :o)

U Zagrebu kupujemo hranu u našem omiljenom Kineskom restoranu. Hrana je kod njih gotova za 10 minuta, već nas i znaju, njihovi smo gosti zadnjih 9 godina, ali su se malo štrećnuli kad sam im upala u restoran s crnom kacigom na glavi i u crnoj jakni zakopčana do grla dok vani svi šetaju polugoli.

Na parkingu tradicionalno fotografiranje, u stanu tradicionalno češljanje mačka :o) hranjenje i dubok uzdah, doma smo.

Sutra će biti tjedan dana nakon našeg povratka, opis puta sam pokušala napraviti čim je prije moguće jer mi je posao počeo zapunjavati memoriju i sve one lijepe slike i emocije brzo mi blijede. Ponovno, Tikky hvala na prijedlogu, bilo je kratko ali lijepo, jako lijepo i nadam se da ćemo ovo ovu rutu voziti opet, nekim drugim prevoznim sredstvom ili sredstvima, tko zna. O tome ću pisati u nekom drugom tekstu ;o)

Fahrerov kutak

Razinu oštećenja tijela jučerašnjim danim teško je riječima opisati. Ni tuširanje ni blejanje (u laptop i TV) nisu pomagali. Gledao sam u zatvoreni prozor i u usnulog Navigatora, pokušavao odlučiti što je bolje ili gore, potencijalni komarci ako otvorim, ili težak zrak i smrad koji izlaze iz svakog dijela opreme koja je bila na nama taj dan. Da i jesam nešto odlučio, teško da bi imao snage da to i realiziram. Prebacio sam i normalnu i nenormalnu granicu svojih mogućnosti, te sve ostavio kako je. Nije mi bilo lako pronaći ni pozu za spavanje, boli me sve, a desna ruka/šaka najviše. Sklupčao sam se nekako uz želju da se šaka najbolje odmara. Pripremio sam se (duhovno) da je preostalo vrijeme do buđenja oko 7h i da mi to mora biti dovoljno. No, zaboravio sam da je Navigator jutarnji tip, i ni svojih 7 sati nisam odradio. Priča on o nekakvoj šetnji, kupnji cigareta, peciva ili neznam čega, piše SMS-ove a ja neznam ni gdje sam ni što radim, ali zbog bolne šake još mi glavom prolazi jučerašnji dan i odmah ponosniji ustajem.

Doručak, nešto već viđeno, samo sam morao probati i neku salamu danas, koja će evo završiti u ovom tekstu po tome što nešto lošije u životu nisam probao. Kombinacija okusa i mirisa je poprilično loša, a podsmjeh na Navigatorovom licu govori da zna za to, možda me i upozorio, ali mi promaklo. Dok ja pakiram stvari na BP, Navigator rješava papirologiju i financije, i spremni smo na povratak. No, ne istog trena, idemo skoknuti do Padove, da se konačno sam tamo odvezem, kad Navigator godinama obećava ali ne ispunjava. Lijep grad, grandiozne građevine i prekrasna bazilika. No, u samoj bazilici, nakon što sam zahvalio i pokudio za sve što sam mislio, gledajući relikvije sv. Antuna, jedino mi jedan zaključak pada na pamet. Ne valjda biti dobar, pa čak ni tako dobar da te proglašase svecem, jer te na kraju još „rastave“ na dijelove i pokazuju okolo, umjesto da te barem nakon smrti ostave na miru.

Znam da me čeka autoput, znam da je vruće, i sve mi se nekako ne kreće. Još bi koju sliku napravio, još bi sladoled pojeo, čak i pokoji suvenir kupio, samo da ne moram nazad tim putem. Parking ističe, sladoled sam pojeo, suveniri su već u koferu, naperlitani karabinjeri se motaju oko motora, i nemam izbora. How hard can it be? Već mi je malo muka kad čujem ovo jer znam da neće biti lako, ali „nema predaje“. Uspijevam nabosti pravi smjer, cijepajući dosta traka, i sad samo treba preživjeti. Motoru je vruće. Pokušavam držati ritam 110-120km/h ali mi se ne sviđa temperatura ulja, pa smanjujem na ritam 100km/h. Tu se temperatura ulja drži stabilno visokom, a imam zalihe za preticanje kamiona kojih ima stvarno dosta. Mrzim vožnju autocestom. Preslab motor za držanje solidnog ritma, monotonost događanja i okoline, vrućina za koju neznam da li više dolazi s visine ,s asfalta ili od cilindra, a kilometri

idu sporo, jako sporo. Naravno, u stvarnosti, idu osjetno brže nego na običnoj cesti, ali tamo smo mi oni koji diktiraju ritam, a ovdje smo mi jadnici, u kategoriji kamiona i kampera, koji se bore u desnoj traci. Cijelo vrijeme me zabavljaju jedino oznake za benzinske (koje sam uspio dešifrirati i sav ponosan radi toga bio), i računanje da li ćemo doći do iduće. Toliko sam ziheraški igrao s gorivom jučer da sam danas odlučio ići dokle ide. Ima tih benzinskih svako malo (iako ponekad i s 50tak km razmaka), pa ako baš i zagusti, teško je reći da nema prometa, a i pomoć na cesti sigurno imaju. Znam da je Slovenija daleko, ali svakim kilometrom smo joj bliže. Tko bi rekao da ću joj se ja (koji je često u šali spominjem) toliko radovati. No, odometar već pokazuje debelo preko 300km od tankiranja, vrućina je odvratna i odlučujem kratko stati. Jedino je malo hladovine na proširenom mjestu za invalide, pa se tu zaustavljam i ne silazim iz sedla. Ako baš neki naiđe, premjestit ću se na sunce. I ko za vraga naišao, ali kad mi je vidio izraz lica samo je kimnuo da ima dovoljno mjesta i da se ne moram maknuti. Hvala mu na tome. Navigator odlazi po svježju tekućinu, a ja pokušavam popiti onu koju imam u tank torbi i koja se ugrijala na temperaturu one koje izlazi iz termalnih izvora. Ne preostaje mi druga namjena za nju pa je samo izlijevam po glavi, kao što to ponekad nogometaši rade. Pregledom mape i kilometraže odustajem od tankiranja i ovdje, Slovenija je blizu a nisam još ni rezervu uključio. Navigator klima glavom, ali nema izbora jer su vožnja i tankiranje moj posao. Nije mi se jednom desilo da tako prozujim kraj benzinske, i da nakon kilometar cilindri počnu mucati, pa ni danas nismo napravili puno kilometara od stajanja do trenutka trokiranja cilindra radi nedostatka hrane. Valjda već postoji neka veza i razumijevanje između mene i BP, toliko osvojenih vrhova zajedno i toliko lijepih uspomena. Zato me ta činjenica ne brine, i odlučujem upogoniti veću od dvije rezerve koje imam na raspolaganju.

Prošli smo ITA-SLO granicu, i do prve benzinske, odometar je pokazivao 385km. Najveća udaljenost koju sam između tankiranja ikad odvezao. Bilo je skupo (to je još gorivo iz Cortine), ali mu je došao kraj. Na benzinskoj, uz gorivo i vinjetu, kupujem i energetska pločicu jer sam već propisno iscrpljen od vrućine. Navigatorski zabavljaju neki krelci u BMW-u, ali meni je jedino u glavi povratak, što sigurniji i brži povratak. Kod povratka na cestu, pokazujem Navigatoru da ću komunikaciju ugasiti, jer mi samo šumi u uhu, i ne vidim potrebu za njom, posebno jer sad nemam kamo zalutati i putokazi me lijepo navode kući. Sve one šale o veličini Slovenije bi povukao sada, jer nikako da je prejašemo. A moja lijepa crna kaciga upija sve te sunčeve zrake i stvara saunu, koju ni sva sila ventilacije ne može ohladiti. I stalno, kao da netko polijeva onaj vrući kamen i diže vlagu. Prošli smo Ljubljanu, i da nije ovako vruće, znam da smo za sat vremena u HR, ali danas polako i dalje ritmom oko 100km/h. I taman kad sam ja odlučio da ne mogu više, i da mi treba osvježenje, našli smo se na novom dijelu autoputa na kojem još nema benzinskih. Ovaj dio mi je pao najteže i mislio sam da ću morati stati na zaustavnoj. Maglilo mi se pred očima od vrućine. Znam da sam toliko blizu HR da bi valjda mogao pljunuti do nje, kad bih imao što. Jedva, ali jedva sam nas dovukao do benzinske. Ko za vraga, ni na njoj hladovine nigdje, a ja sve glavu okrećem u potrazi. Kuži to Navigator i sav ponosan pokazuje hladovinu iza kamiona na parking. Kad sam mogao na invalidsko mjesto stati mogu valjda i na kamionsko, iako nerado. Što je najgore, još nismo ni osvježenje nabavili, a kamion je nastavio svoje putovanje, i tako je CB ostao sam na sred velikog parkinga na direktnom suncu. Prizor je bio lijep, kao neki spomenik je stršao, ali njemu sigurno nije bilo lako. Nije ni meni, poskidao sam na brzinu dosta toga sa sebe, ali i u hladovini je dovoljno vruće da se mokar oklop ne suši. Tko ono reće da smo suhi prošli putem? Ja bio bolje mokar nego da me kiša zalila.

Da se nadoknadi, uzeo nešto hladno kvazi-pivkasto, iskreno ne sjećam se što. Znam samo da sam se morao boriti s osama i za to. Letjele su oko mene i oko moje cuge kao da je zadnje na svijetu. Izgleda da sam sladak iznutra, ma što Navigator mislio, kad sam ih ovako znojno toliko privlačio. Da se radilo o muhamama sigurno ne bi kometirao ☺. Sjediti ne mogu, jer me boli guzica, ali sam umoran pa mi se ni ne stoji. To je dosta čudno, nasjedimo se u sedlu toliko da žuljeve dobijemo, i čim siđemo iz sedla gledamo gdje ćemo opet sjesti. Kolega (po motoru, proizvođaču i seriji – R 1200 RT) staje na hlađenje, ja

zamišljeno i sa zavišću gledam jer mi se čini da on nema problema s vrućinom i pregrijavanjem (barem motora), a Navigator neočekivano komentira „Ne sviđa mi se.“ Ok, vozač je stariji, ne misli valjda na njega, kaciga je Schubert, koferi su original i ništ mi nije jasno a onda mi je sinulo ma kako nevjerovatno bilo – motor je komentirao. Kako to misli? Em BMW, em je Touring, a nije krstarica – to je upravo što mi vozimo i što bi nam bio logičan nastavak. Na desktopu mog starog PC-a već godinama stoji jedan takav, samo stariji model (R 1150 RT). Ali, njemu se ne sviđa. Što se tu može? Ništa.

Skupio sam zadnje atome snage, kao mrvice kruha što ostanu na stolu nakon ručka, obukao još jednom borbeni oklop i samo mi je koplje falilo, da ga spustim i napadnem tu zadnju dionicu do Hrvatske kao crni konj na crnom vitezu (ili obrnuto). Sad već lagano dižem i ritam, jer znam da smo blizu i da će netko pomoći u slučaju nevolje. A dižem ga i zbog toga jer mi odmor i osvježenje uopće nisu pomogli glede bolova u guzici, i težak sam sam sebi. Migoljim se i vrtim, ne bi li našao koji dio a da ne boli ☹. Zato me najava granice posebno obradovala, ovaj put ni policajci ni carinici nisu imali pitanja ili interesa odakle putujemo, što mi nije smetalo. Znam samo da sam okrenuo ručicu gasa do kraja i da mi je u glavi išla Jurina stvar „Srce na asfaltu“

VOZIO SAM PREMA GRADU 120 NA SAT.

NISAM BIO PIJAN NI NAPUŠEN.

ČIST KAO RUŽA, SA SUNCEM U OČIMA

VOZIO SAM PREMA GRADU 120 NA SAT

Istina, puni gas, pa makar i ovako natovaren, je preko 140 na sat, ali me nije bilo briga. Znam da je samo stvar rutine završiti ovo epsko putovanje, ma kako kratko bilo. Kroz gužvu grada smo se brzo probili, slikanje na kraju jednako brzo odradili, malo nam je duže trebalo da skinemo sve stvari s motora, ali kad sam ušao u stan, svu tu mokru i zalijepljenu odjeću sam vrlo brzo sa sebe skinuo. Ovako brz nisam više ni kad se nešto drugo „nudi“.



Da nisam bio toliko sretan i umoran u isto vrijeme, možda bi me Navigatorovo panično traženje naljepnica (ili suvenira) dirnulo, posebno što nakon Rumunjske nemam više onaj lijepi i originalni BMW ključ koji je bio kao rezerva kod njega, ali ne danas, i ne u ovom trenutku. Ima dana i trenutaka kad sam „sretniji“ sa sobom, i ovo je jedan od tih, i nedam si ga pokvariti.

Završna misao

Fahrerov kutak

Imao sam velikih planova za ovaj dio. Cijeli tekst sam pokušavao usmjeriti da mogu ovdje izdvojiti ključne dijelove na jednom mjestu. Kako smo prerasli ovaj motor, i kako je vrijeme za novi. Kako je samo malo truda (tolerancije) potrebno za ogromni napredak međusobnih odnosa. Kako su lijepi krajolici u Dolomitima. Kako su talijani ponekad čudni. Kako me jako i dugo guzica bolila. Kako.... Kako....

No, mislim da je najpametnije da napišem da već dugo nisam imao ljepšeg i zahtjevnijeg puta, iako je kratko trajao. Cijela je ova godina donekle buđenje, samo da mi je još Navigatora probuditi. Tko zna što nas čeka, možda je ovo novi početak a možda kraj lutanja u ovakvom obliku.