

Putovanje Srbijom bez puta (1)

Srbija je puna zanimljivih šumskih puteva koji su kao stvoreni da saznate koliko zaista mogu vaši 4x4 ljubimci. Naš stručni vodič u svakom broju detaljno će opisati po jednu trasu, dajući kompletan pregled svih skretanja (odnosno „radar“, kako se to naziva u 4x4 religijama), opis krajovalika kroz koje ćete prolaziti, kao i atrakcije koje se nalaze u neposrednoj blizini.



Kroz Srbiju koju ne poznajemo: iskusni vodič Aleksandar Veljković

Iz šumske uprave su nas odvrćali od ove ludosti. Kažu: „Ako vas zaveje, nema ko da vam priskoči u pomoć. Kada vetar nanese smetove na Valkaluci i na Veliku Brezovicu, mi do proleća ne možemo da ih probijemo!“ Nismo ih poslušali! Usledila su četiri dana nezaboravne avanture po najvećem prostranstvu nenaseljene divljine u Srbiji. Kučaj je čak i leti izazov za avanturiste. Zimi, kada ovo ogromno prostranstvo šumovitih planinskih grebena i dubokih rečnih kanjonskih dolina potpuno opusti, pokušaj prolaska njime može da se poredi sa nekom avanturom u egzotičnim krajevima, poput nesagledljivih prostranstava Sibira ili severa Kanade. Istočna Srbija ima specifičnu, veoma ostru mikroklimu, tako da tamo obično snega ima više nego dovoljno i kada ga nigde drugde nema, a Crni vrh tokom dobrog dela zime beleži veću debljinu snežnog pokrivača i niže temperature od duplo višeg Kopaonika.

Znajući sve to, zajedno sa nekoliko prijatelja iz Švajcarske, predvođenih Mariom Manojlovićem, poznatim „of-road“ vukom koji je svojim modifikovanim „micubišijem L200“ prokrstaro Saharu – uzduž i popreko, odlučio sam da ove zime dokažem da je preseca-



Kroz divljinu s plugom na braniku

Dok je pola Srbije bilo u snežnoj blokadi, a putari nisu stizali da očiste sneg ni sa magistralnih puteva, prtinu kroz Kučajske smetove, pored vukova, divljih svinja i srndaća, pravilo je još samo desetero vatrenih „of-road“ entuzijasta sa pet moćnih i nezaustavljivih terenaca...

nje Kučaja s jednog na drugi kraj zimi, ipak, moguće, čak i po najdubljem snegu.

Sneg je poput peska

Ako je nešto pravi ispit umeća terenske vožnje, onda je to vožnja po dubokom snegu. Za razliku od kamenja, zemlje (pa, čak, i blata), sneg vas tera da vožnju prilagodavate uslovima. Puki podatak o dubini snega ne znači mnogo. Svež, rastresit „pršić“ ima drugačije vozne osobine od tvrdog,

slegnutog i vlažnog snega. U prvom slučaju, posebno ako je dovoljno hladno da sneg ne bude previše klizav, lanci vam možda neće biti potrebni i do dubine od 40-50 cm. Na proleće kada sneg kopni, čak i 20 cm teškog, vlažnog snega koji trenutno stvara vodeni film u dodiru sa gumama može da zahteva svu pomoć u pojačanju trakcije koju možete da dobijete.

Zato je osnovno, obavezno pravilo svakog zimskog „of-road“ avanturiste da sa sobom nosi lance za sva četiri točka, bez obzira

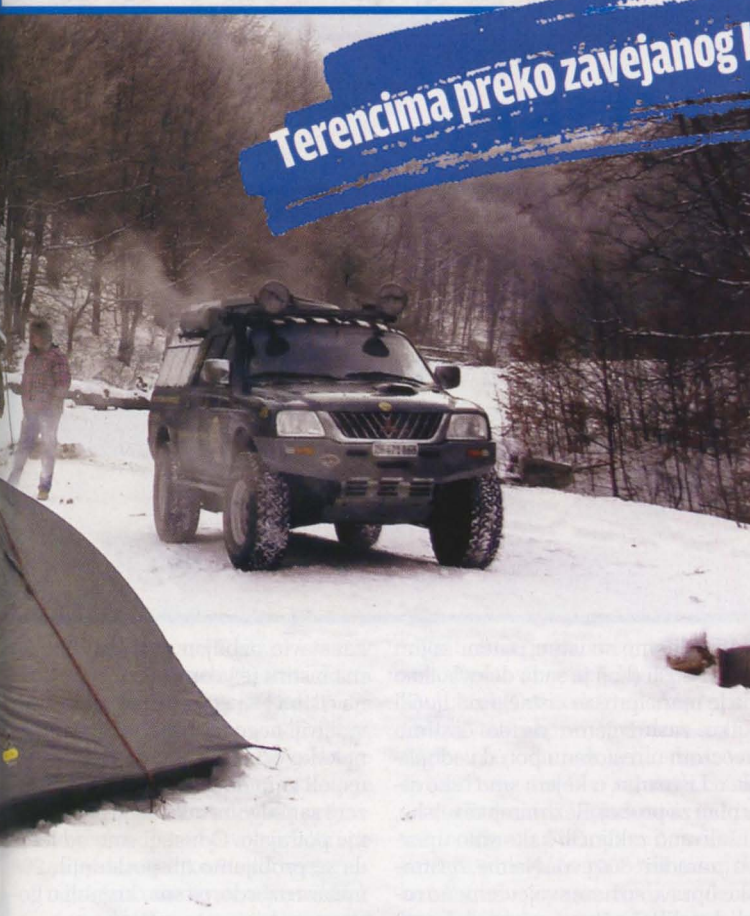
na kvalitet kramponki koje poseduje. Vitlo je svakako nešto što treba imati i zimi i leti, mada zimi vitlo u kritičnim situacijama (posebno ako ste sami u planini) najčešće postaje beskorisno jer se najdublji smetovi stvaraju upravo na čistinama, širokim otvorenim površinama gde drvo ili drugo čvrsto uporište za koje bi se vitlo moglo zakačiti, najčešće nije u dometu dužine vaše sajle. Dakle, biće vam potrebno dovoljno tople i nepropusne odeće i obuće i za svakog putnika u kolima što efi-



Spremni za sve izazove: plug se pravi na licu mesta

„Oranje“ planine: na ovaj način naša ekspedicija se probila tamo gde su putari sa buldožerima - odustali

Terencima preko zavejanog Kučaja na -15°C



meranja kazaljke. Veliki motori će i najveći rezervoar „popiti“ već posle nekoliko stotina kilometara prćenja snega.

Kad ne ide drukčije, terenca u plug

Danas uobičajeno vidamo dizele pod haubom terenaca, ali družina koja se ovoga puta okupila u našem spartanskom zimskom kampu na 750 m visine u dolini Bobovačke reke bila je izuzetak od tog pravila. Samo je Mariov podignuti i ojačani „L200“ postavljen na gigantske gume bio skroman, 2,5-litarski dizel, dok su preostala četiri „musketara“ bili mnogolitražni benzinci, i to tri „amerikanca“ i jedan „japanac“. Ogromni „dodž ram“, kao i „ševrolet silverado“ imali su po 340 „kornja“, 5,7-litarski V8 „hemi“, a moj „čiroki“ i glavni junak ove priče, kratka „tojota lend kruzer“ iz FJ familije, imali su „samo“ po 4,0 litra zapremine pod poklopcem.

Kada sam stigao do kućice koju smo za tih nekoliko dana pozajmili od lokalnih lovaca zatekla me je ceduljica na kojoj je pisalo da je moje društvo bilo toliko željno avanture, da su se već uputili uzbrdo, prema Dubašnici. Nije bilo teško krenuti u potragu za njima, jer drugih tragova točkova po planini nije bilo.

Nadomak objekata Borske šumske uprave na Dubašnici, farovi su nam se ukrstili; oni su već završili ručak na jednoj livadi sa širokim pogledom i krenuli natrag. Predložio sam da, iako je dan već bio prilično odmakao, proverimo kakvo je zaista stanje sa snegom na planini, tako što bismo krenuli put Straže, drugog po visini vrha na Kučaju, sa čijeg se grebena pruža jedan od najlepših pogleda u kraju. Ideja je radosno prihvaćena i ubrzo smo skrenuli na malo jači uspon ka Straži, putem kojim očigledno od prvih

snegova u sezoni niko nije prošao.

Posle nepuna četiri kilometra probijanja njime, problem – uleteli smo u sneg dubok više od metra, s vrlo osetnim nagibom, gde bez lanaca nije imalo nikakvog smisla bilo šta pokušavati. Odlučili smo da se, pošto se mrak već bližio, okrenemo i vratimo u bazu, svesni da neće baš sve što smo zamislili ići tako glatko kako je na prvi pogled izgledalo. Još jedan od razloga zašto nismo hteli po svaku cenu da forsiramo prtinu bio je i to što smo u bazi ostavili „tajno oružje“, spremljeno upravo za ovakve situacije – improvizovani i za nekoliko dana sklepani metalno-drveni plug, čije se spuštanje i podizanje efikasno kontrolisalo vitlom. S prvim mrakom stigli smo do kućice u šumovitoj dolini Bobovačke reke, založili „smederevce“, a zatim sa strepnjom gledali u noćno nebo, iz kojeg je iz sata vs jače vejaloo.

Temeljno zavejani

Ujutro, 2. januara, imamo šta da vidimo: na naše džipove je tokom noći napadalo oko pola metra novog snega, a mi smo, šetajući unaokolo, upadali u sneg do kolena. Kasnije, kada smo došli do mesta gde mobilna telefonija ima domet, saznali smo da je sa najnovijim talasom padavina debljina snežnog prekrivača na Crnom vrhu iznosila čak 70 cm.



kasniji ašovčić – ako nema niko ga da vas izvuče kada podvozjem nasednete na sneg, a točkovi ostanu bez uporišta. Koliko god da ste iskusni i dobro opremljeni, odlazak u planinu sa samo jednim vozilom predstavlja rizik koji bi trebalo po svaku cenu izbeći.

Tehnika vožnje u snegu i pesku je vrlo slična. Za početak, pritisak u gumama treba smanjiti. Onda treba naučiti kako da krenete iz mesta (odnosno, što je još važnije, kako da prepoznate mesta gde uopšte smete da se zaustavite). Strogo je zabranjeno stiskati po gasu iz sve snage kad vidite da ne ide, jer se tada samo beznađežno ukopavate; mnogo je mudrije krenuti malo unazad tragom koji ste već utabali i uhvatiti zalet, ili uzeti u ruke ašov i malo raščistiti pro-

stor ispred i iza točkova, dok to usled ukopavanja još nije postalo viščasovni posao.

Nigde kao u snegu nije dragoceno osnovno pravilo „of-roud“ vožnje – održavanje kretanja. Kroz sneg se čak treba kretati brže nego po suvoj podlozi, jer će vam to značajno smanjiti opterećenje motora i pogona i olakšati trakciju. Osećaj plutanja po snegu dobijate kada uhvatite brzinu od oko 40-50 km/h. Potom je neophodno da se potrudite da ovu brzinu što stabilnije održavate. Kao i u pesku, potrošnja pri vožnji kroz dubok sneg može i da se udvostruči u odnosu na normalnu. Zato, koliko god da vam je rezervoar, ponosite i dodatnu kantu goriva (ili više njih) u prtljažniku, jer ćete se neprijatno iznenaditi brzinom po-

Naravno, nije bilo vreme ni za jadicovke ni za odustajanje; ovo je u stvari bilo upravo ono zbog čega smo došli. Uzeli smo četke i metle i priuili na otkopavanje naših 4x4 „zveri“, a odmah nakon toga i na montažu lanaca na sve točkove: bilo je očigledno da su nam u ovim uslovima neophodni. Na „tojotu“ smo, naravno, montirali i plug za probijanje prvih smetova.

Niz Bobovačku reku i Resavu krenulo je dosta dobro, mada su se na nekoliko mesta, gde potoci teku preko puta, formirale dublje rupe u koje je auto mogao lako da se zabode ili nasedne. Uz jedno potezanje sajlom dokopali smo se izletišta na početku prašumske doline Vinatovače. Ideja je bila da putem uz Vinatovaču, preko visoravni Klencuš, pređemo u Kločanicu, a zatim preko Javorišta da stignemo do Valkalucija, verovatno



Ovde bi većina digla ruke: za našu ekipu „bela pustinja“ je bila izazov



Nekad mora ovako: zato su ašovi uvek pri ruci

Zavejan lovački dom: probili smo se tamo mnogo pre putara

najharizmatičnijeg mesta na prostora Kučaja. Inače, pre nego što smo se upustili u čitavu ovu avanturu pregovarali smo sa šumskom upravom oko zakupa lovačkog doma, ali su pregovori propali zbog toga što su iz šumske uprave tvrdili da nisu u stanju da garantuju prolaz do doma. Dakle, to je izazov učinilo još većim!

Noćno forsiranje Valkalucija

Kratak zimski dan je bio pri kraju, ali naš entuzijazam još uvek nije bio ni blizu potrošenog i nismo imali nameru da se tek tako, bez nekog „ofrouid trofeja“ vratimo u našu kolibu u planini. Smislili smo plan za noćno osvajanje Valkalucija: sa svojih 920 m visine, to je najviša tačka puta. Prvi problemi sa smetovima koji su se na tom putu mogli očekivati bili su na početku velike livade kada se već izbije na malu visoravan, na oko kilometar i po od cilja. Bio sam ubeđen da ćemo, uz malu pomoć pluga, i taj problem relativno lako prevazići.

Krenuli smo da prtimo 22 km kojima oćigledno pre nas niko nije prošao, dok je mrak lagano osvajao bojeći nebo u teget plavo. Smenjivali smo se na čelu, jer mašinama nije bi-

lo nimalo lako da guraju pred sobom sneg koji je dopirao do polovine prednje maske. Rastresit „pršić“ se podizao i zasipao vetrobrane, tako da smo morali da se ispomažemo brisačima kao da je najgušća vejavica, a sneg je zaćepljivao prodor vazduha do hladnjaka, tako da je temperatura motora skakala kao da je napolju +40°C, a ne -10°C. Plug smo ćuvali za one situacije kada zaista niko od nas bez takvog komada zimske opreme ne bi imao šanse da proprti. Jaki krovni reflektori osvetljavali su put kroz mrkli mrak, dajući ovoj snežnoj avanturi nestvaran izgled.

Završni, nešto jaći uspon na visoravan Valkalucija bio je prvo ozbiljno iskušenje za naš plug. Visina snega na tom mestu, ćim se izbije na ćistinu, nije niža od metra, a ćesto dostiže i dva. Plug je lagano i uporno, uspeo sve nanose da potisne u stranu i da napravi prtinu preko ćitave livade, sve do ćetinarskog ćumarka u kome se nalazi lovaćki dom, mada na zavejanjoj ćistini nije bilo nimalo lako videti kuda taćno ide put. Jedna od dasaka pluga je pukla, tako da smo, po mraku i snegu koji je još uvek većao, morali da popravljamo na licu mesta. Ipak, uspešno smo realizovali ono što smo tog jutra naumili!

Vratili smo se istim putem kojim smo i došli (koji je sada delovao kao da je njime prošao ćistać) i zakljućili kako zaslućujemo da se ćastimo većerom u restoranu pored vodopada u Lisinama, u kojem smo i skovali plan za proboj. Rezimirajući utiske, u šali smo zakljućili kako smo upravo „zaradili“ 800 evra. Naime, iz ćumske uprave su nam svojevremeno rekli da toliko košta angaćovanje bagera koji bi oćistio 22 km puta od Resavice do Valkalucija. Biće da smo bili i brzi i efikasniji od bagera...

Kao da nas je sam Bog poslao do zavejanog manastira

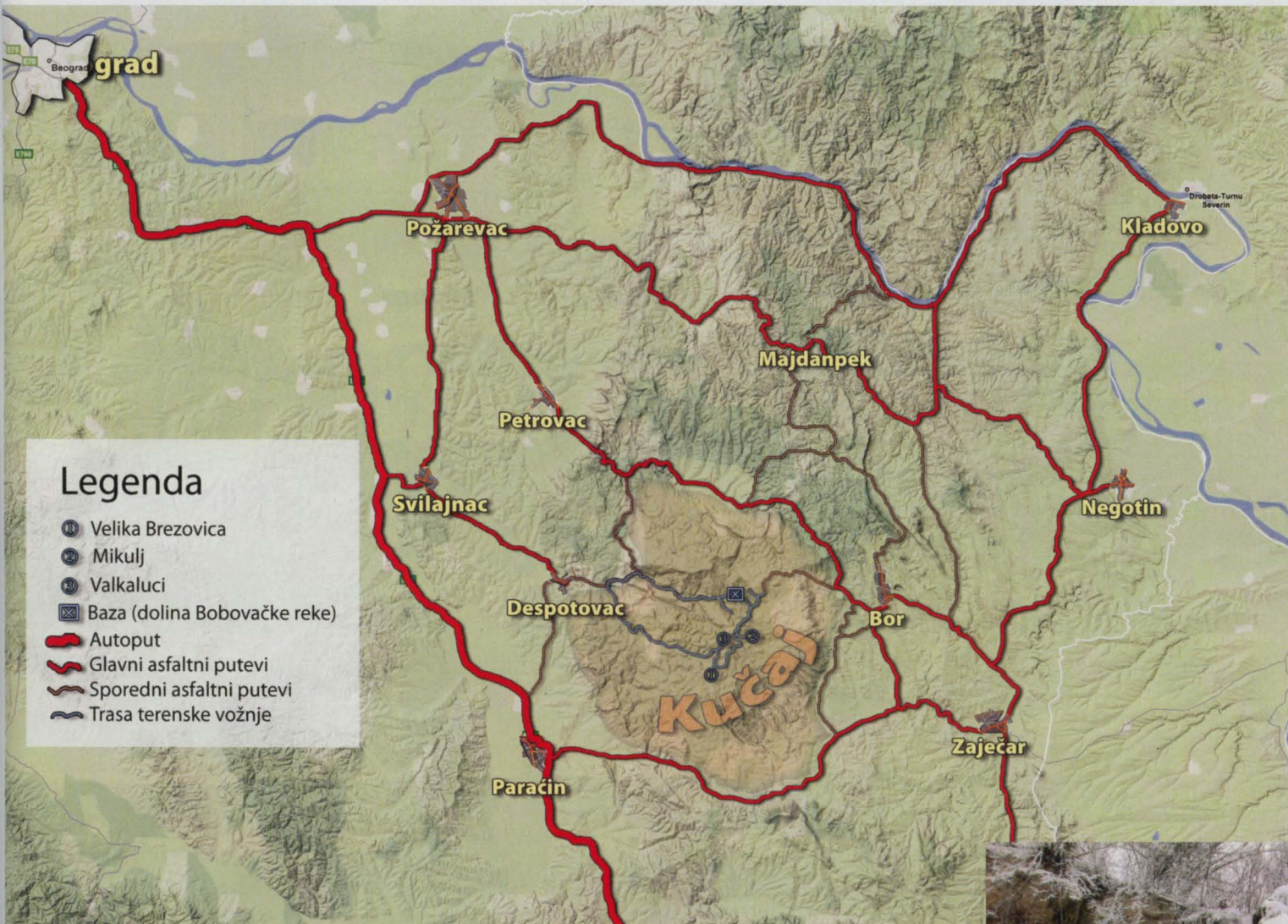
Plan je bio da sutradan stignemo do živopisnog stenovitog vrha Mikulja i manastira koji se nalazi pod samim vrhom. U prethodnih nekoliko dana stekli smo već sasvim solidnu rutinu u „surfovanju“ po dubokom snegu brzinom od 40 km/h, tako da smo trasu vijugavog puta kroz guste Kućajske ćume pratili s lakoćom. Ubrzo smo stigli do grebena Lućak. Tu se odvaja put ka Lazarevom kanjonu, a postoji i ćistina s koje se pruća lep pogled na Mikulj. Produćili smo ka manastiru pod Mikuljem, ali tu nas je, u samoj završnici prilaza,

zaustavio ozbiljan problem. Put ka manastiru je veoma strm, a pošto je na ćistini i sneg je tu dublji i nepredvidljiviji nego u ćumi. U pokućaju da nekako oćistimo put do manastira, uspeo smo da zaglavimo „lendkruzer“ sa plugom, tako da je otkopavanje potrajalo. Odustali smo od ideje da se probijemo tih poslednjih 200 metara uzbrdo, pa smo krenuli u goste monahinjama – pešice.

Doćekani smo srdaćno, u duhu izvornog pravoslavlja i ugoććeni vrlo ukusnim, posnim manastirskim rućkom, uz priće o ćoporima vukova koji noćima zavijaju i opsedaju manastir u potrazi za hranom. Jedina odbrana su manastirski ćarplaninci i kawkaski ovćari. Monahinje su zakljućile da nas je sam Bog poslao – tri dana ranije igumanija manastira je „nivom“ oćišla za Despotovac u nabavku namirnica, ali zbog vejavice nije smela da krene nazad, da se ne bi zaglavila negde uz put. Sada smo put prokrćili i sestre su mogle da jave igumaniji da krene natrag.

70 kilometara bele pustinje

Stigao je dan istine, trenutak da dokaćemo koliko zaista moćemo. Ideja je bila da, napokon, spojimo kra-



Legenda

- ① Velika Brezovica
- ② Mikulj
- ③ Valkaluci
- ☒ Baza (dolina Bobovačke reke)
- Autoput
- Glavni asfaltni putevi
- Sporedni asfaltni putevi
- Trasa terenske vožnje

jeve, da presećemo Kučajski masiv čitavom njegovom dužinom, i da na tom putu pređemo preko područja poznatih po najvećim smetovima, probivši put do Valkalucija i s druge strane. Planirano rastojanje, koje je trebalo savladati kroz divljinu pre nego što se dokopamo prvog asfalta i civilizacije bilo je oko 70 kilometara.

Tog, 4. januara osvanuo je najhladniji dan od svih, sa temperaturom od -15°C (na Crnom vrhu bilo je -18°C), ali i sa jakim vetrom koji je pojačavao hladnoću toliko da je subjektivno delovalo kao da je bar -30°C .

Trebalo je prtići sneg dalje. „Bela zmija“ puta vijugala je kroz gustu bukovu šumu u nedogled. Međutim, našom tehnikom „snežnog surfa“ stigli smo nadomak Velike Brezovice brže nego što smo računali. Šumsko gazdinstvo smešteno na istočnom kraju Brezovice, najveće na Kučaju (drvoseče ga zovu „šumski hotel“), bilo je pusto. Kada prođemo kroz još jedan užji pojas četinarara, naći ćemo sa na četiri kilometra brisanog prostora, gde je vetar šibao nemilice. Uz malo sreće, mislili smo, možda ga prođemo i bez zaglavlivanja.

Ali, upravo negde u sredini Veli-

ke Brezovice, morali da prođemo kroz pojas vrlo mekog, dubljeg snega, pri tom na prilično neravnom terenu. Ispod snega nalazili su se „džepovi blata“ preko kojih se bila uhvatila ledena kora. Jednom, kada taj led pukne pod sobom imate sve osim čvrste podloge. Bili smo potpuno spremni za takve situacije, i „združenom akcijom“ našeg pluga i kvalitetnih sajli iz Švajcarske sa 20 odsto elastičnosti – rešili smo sve. Mada je u takvim uslovima svaki minut boravka van automobila delovao kao čitava večnost provedena na krajnjem severu Sibira usred zime. Morali smo da vidimo račun i o tome da nam snažni vetar ne odvali vrata istog trenutka kada ih otvorimo. Ipak, Velika Brezovica je savladana, sa svim svojim zamkama pod snežnim pokrivačem.

Na redu je bila završnica probijanja do Valkalucija. To je, opet, bila prilično rutinska vožnja kroz šumu, izuzimajući jednu neprijatnu strminu na mestu zvanom „osmice“. Možete da birate između dve „varijante“ puta, jedna zaobilazna, s lošijom podlogom, i jedna direktnija, ali strmija. Posle „lakog utabavanja“ i to smo savladali i napokon stigli do



Netaknuta priroda: vodopad na minus 15

čeke nad velikom livadom na Valkaluciju.

Uspeli smo da stignemo na Valkaluci i s druge strane (verovatno „zaradivši“ još 800 evra za čišćenje), tako da je misija u potpunosti ispunjena. Učinili smo nešto što oni sa više Kučajskog iskustva od nas nisu pokušavali. Timski radom i iskustvom, uz dobro opremljene, pouzdane i jakke 4x4 „planinske zveri“, izgleda da smo pomerili granice mogućeg.

A. Veljković

Odsećeni od sveta: naša ekspedicija probila se i do manastira pod Mikuljem

