Klára Majvelder Kutačová
Vojtěch Wertich
Jakub Nosek




# Aviou
# Jižní Amerikou

pointa

# Aviou Jižní Amerikou

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.pointa.cz
www.albatrosmedia.cz

pointa

**Klára Majvelder Kutačová,
Jakub Nosek, Vojtěch Wertich**

**Aviou Jižní Amerikou – e-kniha**
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS MEDIA

# Aviou
# Jižní
# Amerikou



# AVIOU JIŽNÍ AMERIKOU

Klára Majvelder Kutačová
Jakub Nosek / Vojtěch Wertich




2026

pointa

Text © Klára Majvelder Kutačová, Jakub Nosek, Vojtěch Wertich, 2026
Fotografie © Klára Majvelder Kutačová, Jakub Nosek, 2026
Ilustrace © Klára Majvelder Kutačová, 2026

# AVIOU JIŽNÍ AMERIKOU

aneb
čtyři měsíce ve více než čtyřicet let staré kostce na kolečkách...
... přesněji řečeno v Avii A30 jménem AMÁLKA,
která v roce 1974 vyjela v podobě valníku z letňanské továrny.

A proč Aviou (a ne Avií)?
Bo u nás ve Slezsku se tak mluví.
A zkuste si zrýmovat Avií – Amerikou.

# Potřebujete to opravit?

Tahle Avia objela svět. **Váš informační systém nezvládne ani konec kvartálu.** S tím druhým umíme pomoct.

eluvia

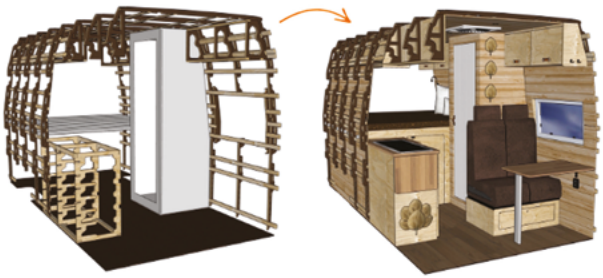
www.eluvia.com


KOLUMBIE
EKVÁDOR
BOLÍVIE
PERU
CHILE
URUGUAY
ARGENTINA

# MAR VAN®

systémové řešení

pro stavbu obytných vozů





www.mar-van.cz

# VOJTOVA PŘEDMLUVA

*Ano, čtete správně! Bude to kniha o cestování v Avii. V tom stroji, o kterém si dnes účastníci silničního provozu myslí, že byl stvořen k tomu, aby na silnici překážel.*

*Možná si říkáte, co je to zase za bláznivý výmysl jet v Avii na druhou stranu světa a jaké magory to mohlo napadnout. Na naši obranu musím poznamenat, že Avie byly ve své době neocenitelným lehkým nákladním vozem. Na podvozku Avie pak vznikaly různé další stroje včetně obytných vozů, na jaký byla přestavěna i Amálka. Kombinace lehčí (hmotnost 5990 kg), ale bytelné konstrukce s poměrně výkonným motorem (z Avie A31 turbo s objemem 3569 cm$^3$, jehož výkon činí 76 kW) a pětistupňovou převodovkou s řazením na podlaze umožňuje za příhodných podmínek dosáhnout rychlosti 90 km/h. Samozřejmě jen v případě, že se zrovna nesnažíte přejet Andy.*

*Náhon a dvoumontáž na zadní nápravě s uzávěrkou diferenciálu pak dovoluje pustit se i trochu do terénu. Průměrná spotřeba kolem 13,5 l/100 km také potěší kapsu cestovatele, zejména když se o náklady můžete dělit v devíti lidech. Přepravu i ubytování devítičlenné posádky umožnily vnitřní úpravy – rozšíření úložných a spacích prostor a vyhození nepotřebných věcí, jako je lednička nebo sprcha.*

*Jižní Amerika nebyla první výpravou, takže někteří z členů již měli otestováno, že Amálka něco svede. V roce 2012 se stala z dovolenkového obytňáčku „expedičním" vozem (vyhozením té ledničky a sprchy a pár dalšími úpravami) a v roce 2013 se vydala na výpravu do Mongolska. Chvíli pobyla ve Velké Británii a na přelomu let 2014 a 2015 vyjela do Maroka a Západní Sahary. V létě 2015 navštívila Skandinávii a Pobaltí, v roce 2016 si nejprve odskočila na Slovensko, v létě se cvičně projela Balkánem až do Řecka a v prosinci se přesunula do Belgie, kde se nalodila na „zaoceánský trajekt" a vyrazila na svoji poslední velkou cestu do Jižní Ameriky, kam doplula v lednu 2017.*

*Zatímco Amálka zůstává stále Amálkou, byť s notnými opravami a vylepšeními, posádka se na každou výpravu obměňuje. A jestli jsme nebo nejsme magoři, to už posuďte sami.*


Aviou
AMÁLKA
MADE IN 1974
CZECHOSLOVAKIA
JACK
OKOUN
ŽÁN
IVČA
LUCÍA
AVOKÁDO
KLÁRA
VENDY
VOJTA




# TO JSME MY

**Posádka do Jižní Ameriky se nakonec ustálila v tomto složení:**

Stoprocentní aviáci, kteří se zúčastnili každé výpravy, kterou Amálka podnikla

**HONZA *(ŽÁN)***
Jakožto majitel Amálky je Žán také jejím hlavním řidičem, který se ovšem neztratí ani ve věcech technických. Před, na i po výpravě se stará o to, aby Amálka byla v co nejlepším stavu a dojela vždy bezpečně do cíle. V posádce je spíše tichým pozorovatelem a neúnavným pracantem, hráčem Bang! a řidičem (od volantu jej většinou musíme odtrhávat), za kterého častěji mluví činy než zbytečná slova. Ke své přezdívce přišel při vyzvedávání dokumentů k Amálce v Montevideu (zkuste přesvědčit Uruguayce, aby vyslovil Jan).

**VOJTA *(TYRAN)***
Personální a organizační náčelník všech výprav a zkušený navigátor, který bez problému zastane i roli bojovníka s úředním šimlem. Ačkoliv tomu jeho přezdívka neodpovídá, srší z něj neustále neuvěřitelný optimismus a energie, čímž pozvedá morálku celé posádky – jen to občas dělá v nelidské časy. Knihou vás budou provázet Vojtova geologická (či jiná faktografická) okénka.

## Zkušení aviáci, kteří si troufli na dvě plnohodnotné výpravy

**HONZA II. *(JACK)***
Profesionální kamioňák, který na dovolené krotí divoké koně pod Amálčinou kapotou. Poprvé za její volant usedl na cestě do Mongolska a podruhé na jihoamerickém kontinentu.

**VENDULA *(VENDY)***
Hrdá Valaška a neúnavná sportovkyně. Před Jižní Amerikou se zúčastnila výpravy na Balkán. Někdy se zdá, že se drží spíše stranou dění, ale o to překvapivěji jej pak komentuje a nezkazí žádnou legraci. V posádce zastává jakožto kvalifikovaná všeobecná sestra hlavně roli zdravotnice a správkyně zdravotnického materiálu.

## Opatrní aviáci, kteří si před cestou do Jižní Ameriky na Slovensku cvičně vyzkoušeli, jak se žije v Amálce

**LUCIE *(LUCÍA)***
Žena mnoha talentů. Z překvapivě nesourodých surovin a v jednom ešusu dokáže vytvořit neuvěřitelné kulinářské skvosty. Jakožto zkušená farmaceutka se poctivě stará o zdraví všech členů posádky a správné dávkování léčiv. Kontraindikace Imodia vyhrkne, i když ji o půlnoci vzbudíte (vyzkoušeno v praxi).

**KUBA *(AVOKÁDO)***
Hlavní fotograf a „IT manažer“ výpravy. Dále neúnavný hráč na ukulele, bez ohledu na to, že ho drží v ruce poprvé. Jakožto vrchní hygienik dbá na pořádek a čistotu v obytném prostoru.

**KLÁRA**
Nadšená kameramanka, střihačka a fotografka se specializací na momentky, zapisovatelka, hlavní autorka a iniciátorka vzniku této knihy. Dokopat Tyrana k doplnění knihy o výpravách Aviou se zatím nikomu jinému nepodařilo. Další zdravotnice, vystudovaná zdravotnická záchranářka, která nevynechá žádnou příležitost prozkoumat cestou výjezdové stanoviště záchranky či zdravotnické zařízení. Krom slovenské cesty se spolu s Vojtou a Žánem vydala vyprovodit Amálku do přístavu v Antverpách.

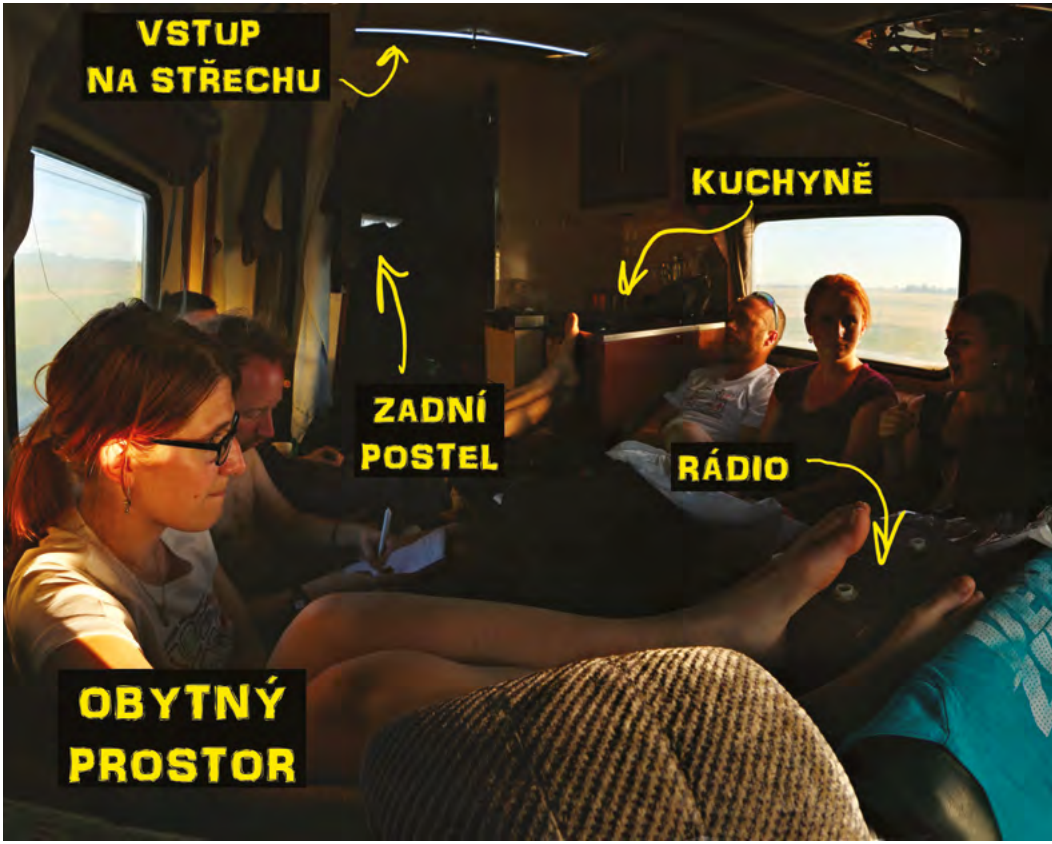
Odvážní aviáci – náhradníci, kteří až do poslední chvíle netušili, do čeho jdou, a následně nám společně či na střídačku zachraňovali pr...ůběh výpravy

**IVČA *(ŠERIF)***
Do posádky se přidala přibližně půl roku před odjezdem, když se o výpravě dozvěděla od Avokáda, se kterým se potkala při cestování po jihovýchodní Asii. Jako jediná mluví španělsky, a tedy zastává nenahraditelnou funkci překladatelky s velmi širokou slovní zásobou, kterou zvládá dle potřeby neustále rozšiřovat. Svou výřečností dokáže přesvědčit snad každého, aby udělal, co jí na očích uvidí. V civilu jste ji mohli pravidelně vidět na obrazovkách ČT.

**FRANTIŠEK *(OKOUN)***
Zkušený skaut a trochu Ferda Mravenec – práce všeho druhu. Do posádky se oficiálně přidal tři dny před začátkem výpravy jako náhradník. Osobně se tedy se zbytkem skupiny poznal až v Montevideu, kam přiletěl dodatečně poté, co si na aviáckém profilu přečetl informaci o uvolněném místě a rozhodl se peníze ušetřené na opravu domu raději moudře investovat do celoživotního zážitku. Hlavní technik výpravy a občasný řidič.

# A TOHLE AMÁLKA




ROZLOŽENÉ LEŽENÍ


VELKÉ SKŘÍNĚ
„HAJZL"
ZADNÍ POSTEL
KUCHYNĚ


ALKOVNA
KABINA
MOTOROVÁ SEDAČKA

# ÚŘEDNĚ-ŠIMLOVSKÉ PŘÍPRAVY



**Jak dostat Amálku do Jižní Ameriky?**
*Slovo má Vojta:*

Dostat tu krabici na kolečkách do Jižní Ameriky nebylo zrovna jednoduché (a levné). Obytná Avie byla příliš velká, o kousek by se nevešla do normálního námořního kontejneru. Jedinou možností se nakonec ukázala přeprava typu RO-RO (roll-on/roll-off). Prostě takový obří zaoceánský trajekt.

Většinou se takto vozí třeba nové kamiony apod. Pro obytná auta, karavany, cestovatelské speciály a podobné domy na kolečkách byla vytvořena (asi nepsaná) výjimka, avšak pozor, oficiálně by auta neměla převážet žádné věci, pojistit se dá jen samotné vozidlo. Tedy převážení čehokoliv uvnitř je na vlastní nebezpečí a jsou určité věci, které se nesmí převážet vůbec, jako například plynové bomby.

Rozhodli jsme se využít služeb společnosti SeaBridge, která zařizovala vše potřebné k odbavení vozidla zde v Evropě. My pak jen dodávali informace, dokumenty apod. S jejich službami jsme byli víceméně spokojeni.

Pár důležitých informací: V přístavu budete odevzdávat klíče od auta, takže si v kabině rozhodně nenechávejte žádné cenné věci. Nedávejte k dispozici klíče od obytného



prostoru, a pokud to jen trochu jde, tak zamezte přístupu z kabiny. My použili dvě dvoumetrové fošny a osm vrutů.

Pokud je řízení auta dost specifické, je dobré do kabiny dát návod, jak nastartovat, zařadit rychlost, vypnout motor nebo ovládat světla, stěrače a tak dále. A to dostatečně pochopitelně, neboť ten náš návod nepomohl a my jsme auto v přístavu vyzvedávali se zcela vybitými bateriemi a lehce odřeným čelním sklem od stěračů běžících několik dnů.



Klářina vsuvka: *Po dotazu, zda můžeme v autě převážet turistické vybavení a náhradní díly, nám bylo odepsáno: „Auto má být v takovém stavu a čistotě, jako když vyjelo z továrny. Denně létají miliony lidí se zavazadlem, vše potřebné si přepravte letadlem.“ To mělo ovšem dva zásadní háčky:*
*1) Amálka z továrny vyjela jako valník, takže ji do továrního nastavení nedostaneme ani náhodou.*
*2) Nikomu se do batohu nevejde náhradní převodovka. Takže jsme dali převodovku do kufru Amálky a tvářili se, že tam žádný úložný prostor není.*



Poměrně dlouho dopředu si musíte zarezervovat konkrétní loď, a jak se blíží čas vyplutí, dopravit auto do přístavního terminálu – v našem případě to byl terminál v belgických Antverpách. Auto se musí odevzdat očištěné, takže na konci listopadu velmi příjemná činnost na samoobslužné automyčce. Pak jen najít správný terminál v přístavní oblasti. Trochu jsme kroužili, ale nakonec našli.

Díky dobrému servisu s papírováním a popisu, jak na to, jsme byli poměrně rychle odbaveni, dostali lejstro, zaparkovali Avii v určeném prostoru přístavního terminálu, nechali klíče v zapalování a mohli si jít po svých. Takže je dobré mít s sebou ještě jedno auto.

A pak už jen sledujete, jak to té lodi jde, jak se opožďuje, řešíte, jestli jste si ty letenky nekoupili na příliš brzký termín atd. Většina z nás tehdy letěla po ose Ostrava – Miláno – Amsterdam – Buenos Aires – Montevideo.

V destinaci můžu jen vřele doporučit zaplatit si služby ostřílených týpků (tehdy za 100 USD, kontakt poskytnutý firmou SeaBridge), kteří mají celý ten odbavovací přístavní proces v malíčku a na úřadech prošlapané cestičky. Kdybychom si to zařizovali sami, tak v Uruguayi podle mě





ztvrdneme alespoň o týden déle. Ne že by tam nebylo co vidět, ale docela to lezlo do peněz.

Nejčastější otázka, kterou dostáváme na cestovatelských promítáních, je, kolik taková sranda stojí. No, se všemi zpoplatněnými službami, přístavními poplatky a dalšími náklady vyšla v roce 2016 cesta Amálky z Antverp do Montevidea na cca sto tisíc korun.

***Klářino zdravotnické okénko – zdravotní příprava na cesty:*** *Na cestu se nepřipravovala jen Amálka, ale i my. Snažili jsme se řešit potenciální zdravotní problémy, takže všichni pro jistotu absolvovali preventivní prohlídky u praktika i zubaře a zařídili si recepty na užívané léky v dostatečném množství. V neposlední řadě jsme pak potřebovali zjistit, co nám může na cestách hrozit.*

*Čekalo nás povinné očkování proti žluté zimnici. Ve většině států, které jsme navštívili, mohou vyžadovat certifikát o jeho provedení v mezinárodním očkovacím průkazu. Některé země ho vyžadují neustále, jiné pouze při přejezdu z rizikových zemí. Nevybavuji si, že by ho po nás někdo někdy skutečně chtěl. Dále jsme si vybírali z doporučených očkování to, co každý z nás uznal za vhodné.*

*S Lucíou a Vendy jsme vybavily cestovní lékárničku (což Avokádo nazval Amálčinou přestavbou na sanitku). Vezli jsme s sebou jak naše běžně užívané léky na chronické nemoci, tak i léky na průjmy (hodně, ale stejně málo), proti alergii, bolesti a horečce. Přibalily jsme i rehydratační roztoky a pohotovostní antibiotika samozřejmě spolu s CRP testy (pomáhá zjistit, zda je v organismu přítomen zánět, a orientačně odhadnout jeho závažnost). Pod jeden z gaučů v Amálce jsme umístili i obvazy, obinadla, náplasti, dezinfekce, sterilní jehly a stříkačky, pár infuzí a dvě lahvičky tekutého obvazu.*

*Teď už nám zbývalo jen zajistit si dobré cestovní pojištění odpovídající plánovaným činnostem. U Jižní Ameriky je zejména dobré zkontrolovat omezení nadmořskou výškou (mnoho pojištění platí do 3500 m n. m., což například v Bolívii nestačí) a pokrytí plánovaných „extrémních" sportů (horská kola, vysokohorská turistika, kajaky, lety vyhlídkovým letadlem, jízda na motorce...).*




# URUGUAY

Oficiální název: República Oriental del Uruguay
Hlavní město: Montevideo
Měna: uruguayské peso (UYU)
Průměrný kurz (2017): 1 UYU = 0,89 CZK, 1 CZK = 1,12 UYU
Úřední jazyk: španělština
Ujeté kilometry na území státu: cca 300 km

# ARGENTINA

Oficiální název: República Argentina
Hlavní město: Buenos Aires
Měna: argentinské peso (ARS)
Průměrný kurz (2017): 1 ARS = 1,63 CZK, 1 CZK = 0,61 ARS
Úřední jazyk: španělština
Ujeté kilometry na území státu: cca 3 000 km


MONTEVIDEO
PUERTO PIRÁMIDES
URUGUAY
ARGENTINA

## První dny na cestě

*10. – 20. ledna*

Je pondělí 16. ledna 2017 a my konečně po šesti dnech čekání vyjíždíme z Montevidea! Poslední potřebné dokumenty mají správná razítka, auto je zkontrolované, baterie znova dobité, takže chod stěračů na sucho dokazují už jen rýhy vydřené v čelním skle. Pečeti na dveřích jsou prolomené, závěsy, které nám ušila před cestou babička, pověšené v interiéru. Batohy jsou naházené, kam se v té rychlosti dá, a devět lidí hledá optimální místa, ze kterých se za jízdy dá nejlépe fotit a natáčet, nebo jen vidět ubíhající krajinu jihoamerického kontinentu. I za jízdy přelézáme od zadního stolku na přední sedačky tak často, jako bychom hráli škatulata.

Pro některé z nás jsou to první kilometry v tomhle šíleném vozidle, které se při každém pohybu třese a motor umístěný pod prostřední sedačkou naplňuje celý interiér kraválem, že není možné komunikovat řečí o běžné hlasitosti. Autorádio je tu čistě na ozdobu a koženkový potah „motorové" sedačky připaluje zadnici toho, kdo na ní právě sedí. Možná i to způsobuje častou fluktuaci navigátorů. Vyjeli jsme navíc chvíli před polednem, takže venkovní teplota šplhá do takových výšek, že Okoun vytváří k svačině místo housek namazaných máslem housky v másle polomáčené. Obě okénka v kabině máme otevřená spíš pro dobrý pocit než pro reálný ochlazující účinek.



Na uruguayském území se zastavujeme jen dvakrát. Při první zastávce utratíme poslední peníze za naftu a při druhé těsně před celnicí reorganizujeme obsah úložných prostorů. Roztroušené batohy nám značně znemožňují normální fungování v autě, stejně jako náhradní pneumatiky naházené v kamrlíku, který na každé výpravě dostává nový název. Byť se Vojta snaží prosazovat předchozí název *Likérník*, my ho přehlasujeme a z kamrlíku se stává po zbytek výpravy *Hajzl*, byť je to sklad na boty, barely s pitnou vodou a lahve s vodou do chladiče. Ale je nejjednodušší o každé právě nepotřebné věci říct: „Hoď to do Hajzlu," než se přeučovat na: „Hoď to do Likérníku."

V Amálce je celkem dost úložných prostor, takže si po dvojicích rozebíráme velké skříňky na oblečení a malé na předměty denní potřeby. Zbytek házíme v batozích do kufru k náhradním dílům. Jediným otloukánkem je Okoun, na kterého zbývá jen malá polička a oblečení má místo skříňky v *Hajzlu*. Pneumatiky putují na střechu k fošnám, které původně sloužily jako bezpečnostní přepážka, aby se v přístavech nikdo nedostal do obytného prostoru. V případě potřeby je můžeme využívat jako vyprošťovací nájezdy. Z tajných skrýší pak vytahujeme repelenty a bohužel i Avokádovo ukulele, které v tu chvíli drží v ruce poprvé. Přeskládání vybavení nám zabírá většinu odpoledne, takže na hranici s Argentinou dojíždíme již v naprosté tmě.

Před námi září přeshraniční most (General San Martín) přes řeku Uruguay. K přejezdu nám ale chybí argentinské pojištění, které se dá zařídit reálně až na argentinské straně. Celníkům je jasné, že o půlnoci žádnou otevřenou pojišťovnu neseženeme. Mají v plánu nám tu odstavit auto a ráno poslat za hranice jen majitele vozu taxíkem. Až teď nám dochází, že jsme měli štěstí v neštěstí, když se nám nepodařilo Amálku dostat z přístavu už v pátek. Protože tvrdnout někde jednu noc je ještě v pohodě, ale čekat tu celý víkend, než by se v pondělí otevřely pojišťovny, to by moc fajn nebylo. Zvlášť s ohledem na to, že nás tu atakují nejen komáři, ale i švábi. A neznám nikoho, kdo by si s sebou na podobnou cestu chtěl tato zvířátka vozit.

Ke slovu pouštíme Ivču, která se dává do vyjednávání s celníkem. Po krátké výměně názorů, které nikdo z nás nerozumí, nám překládá, že můžeme jet. Jen přespat musíme na prvním vhodném místě za hranicí a ráno okamžitě naklusat do pojišťovny. Startujeme, než si to celníci stihnou rozmyslet. Přejíždíme vysoký most lemovaný kulatými lampami a jsme v Argentině. Potmě hledáme vhodné nocoviště a jako nejlepší vyhodnocujeme první benzínku, kolem které projíždíme.

Poprvé na cestě rozkládáme ležení. Vlivem chybějící praxe nám to jde dost pomalu. Ani dohadování, kdo vedle koho bude ležet, není tak jednoduché. Jasno mají jen Žán s Vendy, kteří patří k sobě a kterým navíc trvale přidělujeme nejmenší zadní postel. Do alkovny (prostoru nad kabinou) se stěhují Avokádo s Okounem. Vojta se vměstnává pod volant na tři různě vysoké sedačky a Jack vyhrává místo mezi Ivčou, Lucíou a mnou na rozloženém sezení. Naštěstí jsme všichni příliš unavení na to, abychom v noci řešili takové věci, jako že se v podstatě nemáme šanci ve spánku otočit.

„Táhni, Vzteklino!“ Odháníme smečku toulavých psů. Ti přišli zjistit, zda se nepodělíme o improvizovanou snídani ve formě sušenek, ke které se uchylujeme po probuzení na argentinské benzínce. V prvním městečku nejprve vybíráme místní měnu, pojišťujeme Amálku a jdeme na velký nákup zásob do supermarketu. Logistiku nákupů a vaření si rozdělujeme na bojové jednotky. Tři dvojice a jedna trojice. Ani v jednom nákupu nechybí oblíbené konzervy tuňáka, rajský protlak a těstoviny. Zkoušíme i různé další konzervy a trvanlivé potraviny, jako je sušené mléko. Mléčný koktejl s názvem Seremix se rozhodujeme raději nezkoušet. Překvapivě tu seženeme i potřebné šroubovací kartuše, o které jsme dosud ani nezavadili. Už jsme začínali uvažovat, že si budeme muset nakoupit nové vařiče. První zásadní překvapení dne je, že se tu nestojí fronta u pokladny. Místo toho se stojí fronta s bzučákem kdekoliv v prodejně. Bzučák dokonce dává odhadovaný čas čekání, takže je možná lepší si ho nejprve vyzvednout, a pak až dokončovat nákup při čekání na přiřazení čísla pokladny.



Stabilní rychlostí 80 km/h se posouváme na jih. A stejně jako v žádném zdravotnickém zařízení neříkejte, že dneska je tu klid, tak ani neříkejte v Argentině, že pokud bude tak skvělá silnice celou cestu, půjde to rychle. Tím se totiž aktivuje časoprostorová smyčka, která vás ze skvělé dálnice ve vteřině přenese na tankodrom. A tam budete, stejně jako my, kličkovat mezi dírami a častěji než na asfaltu pojedete po trávníku mezi pruhy. Při tom se necháte navádět před vámi jedoucí cisternou.

Večer zastavujeme poprvé na venkovní vaření. Z Montevidea už jsme celkem zvyklí jak na expediční stravu zahrnující nejlevnější tuňákové konzervy a těstoviny, tak i na salám s odérem Vojtových týden nepraných ponožek. K vaření těstovin přistupujeme i tentokrát, výsledný výtvor se ale liší skupinu od skupiny. Ta naše například přikusuje k suchým těstovinám čerstvou papriku.

Uprostřed noci si přebírám navigaci, Vojta mi podává svůj telefon s mapou a jasnou instrukcí: „Jeďte 300 kilometrů rovně po silnici č. 3.“ Co by se tak asi na tomhle mohlo pokazit, že jo? Za prvé, když Avokádo přestává hrát na ukulele a všichni se vzadu ukládají ke spánku, začínám usínat taky a nedaří se mi s tím bojovat. Nakonec mě řídící Jack odkládá na vedlejší sedačky, abych mu pořád nepadala do klína. No a za druhé, na jediné odbočce neomylně odbočujeme na špatnou stranu. Naštěstí Vojtu budí nějaký jeho šestý navigátorský smysl a navádí nás na správnou cestu.

Opět usínám, stejně jako ostatní, což se ale rozhodne narušit příčný práh. Nijak neznačený se noří ze tmy. Jack šlape na brzdu. Vzduchem letí jak ležící posádka, tak i kuchyňské náčiní. Nože končí na nohách zabalených ve spacácích, takže v rychlosti kontrolujeme škody na zdraví a majetku a jedeme dál.

Mezi jednotlivými zeměmi Jižní Ameriky je zakázáno převážet dost typů organického materiálu, zároveň jsou tu ale i kontroly mezi jednotlivými okresy. Ty





probíhají poměrně jednoduše. Zastavuje nás policista, otevírá dveře do obytného prostoru a svítí si na rozespalé sůvy čouhající ze spacáků. Následuje úlek z toho, kolik nás v tom jednom celkem malém autě je, a spíš ze zvyku zaznívá dotaz: „Fruta? Verdura?“, tedy ovoce, zelenina. Po hromadném kroucení hlavou policista zpravidla odchází. Jeden se ale zřejmě během služby v hluboké noci nudí, takže vchází na exkurzi a kontrolu provádí poměrně důkladně. Končí naštěstí jen tím, že chválí Vendy její tykev na maté (nápoj vyráběný z cesmíny paraguayské), kterou si zakoupila při návštěvě tržiště v Montevideu.

Jakmile policista opustí auto, znovu usínám a zdají se mi šílené noční můry. V mém snu stojíme s Amálkou u krajnice a Žán (ten neskutečný kliďas) na nás strašně křičí. Probírám se ve chvíli, kdy skutečně zastavujeme a tentokrát nepřichází žádné „fruta, verdura“. Žán nám oznamuje, že máme defekt a je potřeba vyměnit kolo, které utrpělo újmu přeletem jednoho z mnoha příčných prahů, čehož se hned s Okounem ujímají. Na to, že se znají pár dní, jsou v práci sehraní jako tým formule 1. Postupně se všichni batolíme ven, protáhnout se v chladnějším vzduchu. Kolem nás je nekonečná pampa prořízntutá kvalitní asfaltkou a pomalu se začíná rozednívat.

Kafe a sprcha, co víc si přát? No, možná trochu to, abychom nemuseli některé chlapy do toho mytí nutit, protože přece „správný chlap má smrdět i z fotky“. Ne, ne, ne, fakt ne, zvlášť ne, když je nás devět v jednom autě. Čistí a alespoň na chvíli voňaví dojíždíme na poloostrov Valdés, kde se nachází přírodní rezervace s unikátní faunou. Platíme vstup 330 pesos na osobu a v infocentru se radíme, po které trase se vydat, abychom toho viděli co nejvíc. Také si prohlížíme velrybí kostru a doufáme, že toho z velryby uvidíme o něco víc v moři (spoiler alert – neuvidíme). Zatím po zaparkování na pobřeží jen oblékáme plavky, chvíli se koupeme, a jelikož Žán přibalil i míč proti trudomyslnosti, hrajeme plážový fotbal.

V noci se v dunách scházíme s dalšími cestovateli z České republiky cestujícími v teréňáku pod názvem TDOverland. Jejich auto se s naší Amálkou už dobře zná. Potkali se nejprve v přístavu v Antverpách a následně spolu přepluli přes oceán. Co si asi tak naše stará Avia a Danova nová Toyota při té dlouhé cestě povídaly? Pozorujeme Mléčnou dráhu do pozdních nočních hodin a ráno se scházíme ke společné snídani a józe na vysokém útesu. Do nohou nás řežou zkamenělé mušle a pod námi se rozprostírá nekonečný oceán.

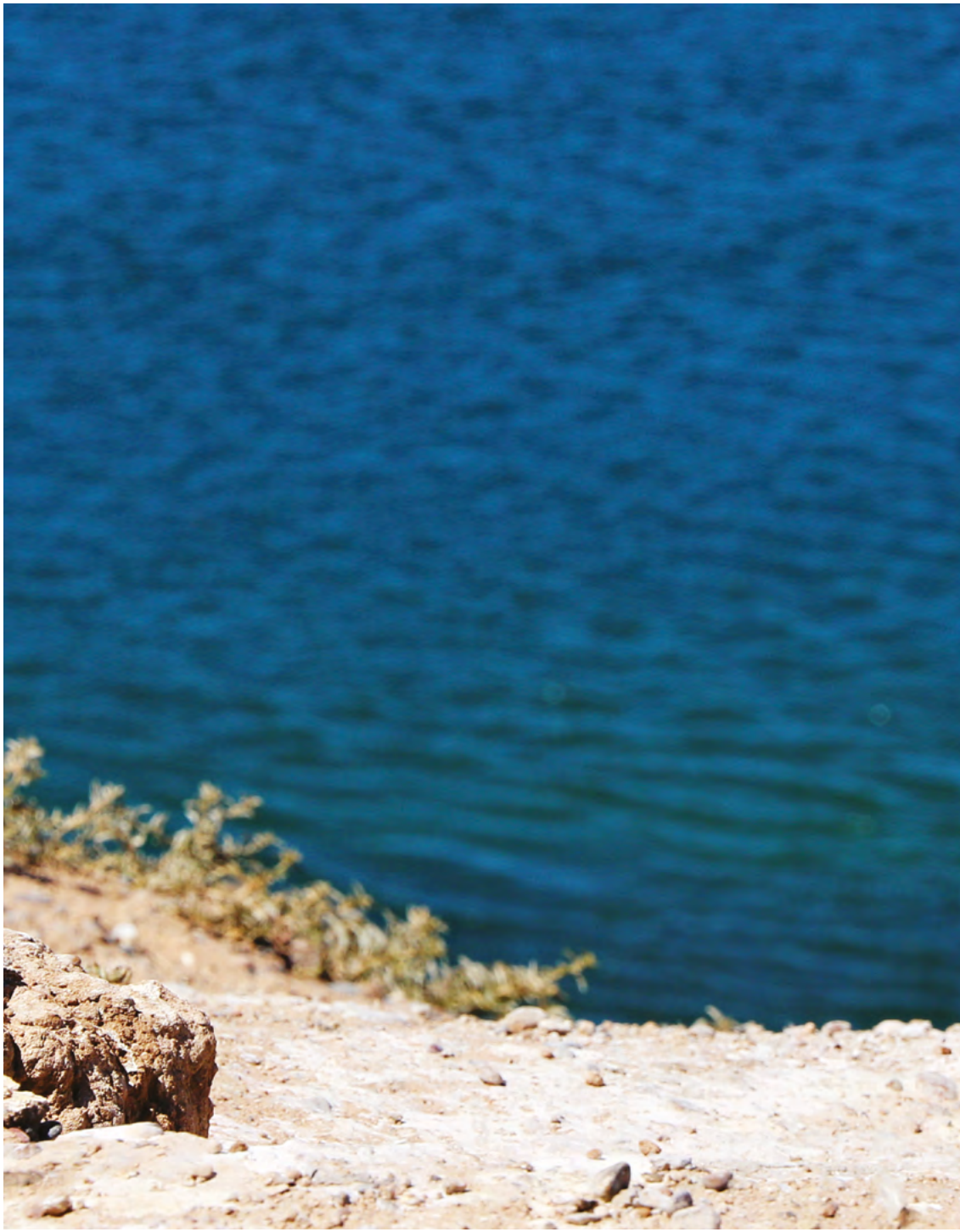
Je čas na první opatrné jízdy na střeše. Otevřít střešní okno a sednout si do něj, nebo do přivázaných pneumatik a užívat si neomezeného výhledu na okolní přírodu a na v Jižní Americe nejníže položený salar Salina Grande (-20 m n. m.).

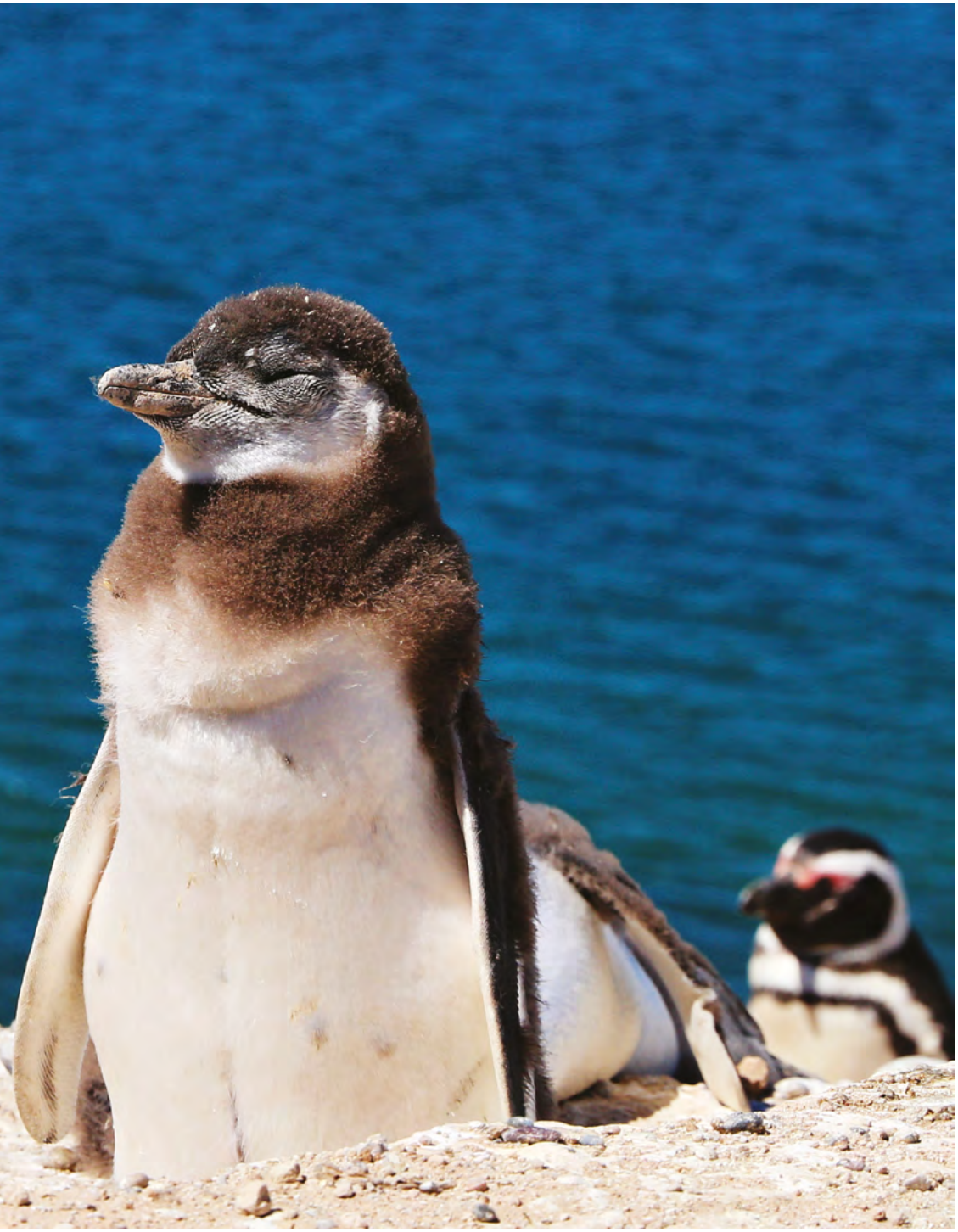





***Vojtovo geologické okénko #1:*** *Salar je vlastně solná pláň, která vznikne v bezodtokovém jezeře se slanou vodou, když se většina vody odpaří a zůstane jen vysoce koncentrovaný solný roztok, na kterém se vytvoří naprosto rovná tvrdá a pevná solná krusta.*

Sem tam přes prašnou cestu přebíhají pštrosi. Kvůli zvířenému prachu pronikajícímu dovnitř Amálky různými většími či menšími skulinami se už v interiéru nedá téměř dýchat, natož mluvit. Zato si můžeme psát vzkazy do šedé vrstvy prachu ulpívající na všem kolem nás. Vystupujeme na pozorování tučňáků, kteří se pohybují kolem cestiček, většinou pospávají a vypadají, že se lidí ani trochu nebojí. Občas není jasné, kdo vlastně okukuje koho. Jestli my roztomilé opelichané mladé tučňáky, nebo oni nás. Pásovec zase vypadá, že je na klíček. Obíhá v pravidelném kruhu jednu z budov, ale jakmile usedáme na lavičku, přichází nás omrknout z větší blízkosti. Tuleně povalující se na pláži pod útesem naopak nezajímáme vůbec. Pravděpodobně nemají ani tušení, že někde v dálce nad nimi stojíme na naučné stezce. Nenechají se vyrušit ani přelétajícími drony, jen se líně převalují ve vlnách.







Pro nás jsou nejzajímavější výhledy ze severní vyhlídky. V celé délce pláže, kam až jsme schopni okem a Danovým dalekohledem dohlédnout, se nachází harémy lachtanů hřivnatých (spíše známých pod pojmem lvouni). Období páření a rození mláďat je, zdá se, na vrcholu. Jeden porod vidíme, včetně toho, jak rychle kolem létající racci likvidují plodové obaly po právě narozených mláďatech.

V Amálce je nedýchatelno, všichni máme nasazené šátky nebo aspoň roláky přes nos a pusu a těšíme se na návrat na asfaltovou silnici. Nechápejte mě špatně, krajina je tu nádherná, flóra i fauna taky. Ale když má člověk plné oči písku, tak z toho všeho kolem stejně moc nemá. Vracíme se do Puerto Pirámides, kde si dáváme pravé argentinské steaky a lokální točené pivo.

Posilněni touto obědo-večeří se pouštíme do prvního generálního úklidu auta a následně i sebe. Na závěr doplňujeme naftu. U vjezdu k benzínce nás jakožto turisty navigují ke stranou umístěnému stojanu. Když doplníme plnou nádrž, chtějí po nás zaplatit 168 litrů, přestože Amálka má nádrž jen na 120 litrů. Ke slovu se tak opět dostává Ivča a její španělština, aby zabránila vydání nepřiměřené finanční částky.




# CHILE

Oficiální název: República de Chile
Hlavní město: Santiago de Chile
Měna: chilské peso (CLP)
Průměrný kurz (2017): 1 CLP = 0,039 CZK, 1 CZK = 25,64 CLP
Úřední jazyk: španělština
Ujeté kilometry na území státu: cca 4000 km


SAN PEDRO
DE ATACAMA
VALPARAÍSO
PUERTO MONTT
LA JUNTA
CHILE CHICO
CHILE

## Panamericana a patagonské treky

*21. ledna – 29. ledna*

ANDY! Jsme těsně v podhůří a taky kousek od hranic s Chile. Zastavujeme na rychlou hygienickou pauzu. Včera už jsme vykydali celé auto a teď chceme trochu „zhygienizovat" i sebe a naše oblečení ve velmi čistě vypadající řece. Naopak v hraničním jezeře Buenos Aires (argentinské pojmenování) / General Carrera (chilské pojmenování) se nikdo z nás nekoupe, na to je tu příliš větrno.




V Los Antiguos, posledním argentinském městě, si před informačním centrem připravujeme odpolední piknik z potravin, které se nesmí převážet přes hranice, a k hraničnímu přechodu dojíždíme až se západem slunce.

Vrháme se do složitého procesu opuštění země, který navíc lehce komplikuje fakt, že celník na vstupu do Argentiny si sice přetočil razítko s datem na leden, ale už ne na rok 2017. Vypadá to tedy, že jsme v Argentině strávili více než rok. Tento omyl se nám daří vysvětlit jak s pomocí kontroly záznamů v počítači, tak i díky tomu, že většina z nás má pas vydaný těsně před cestou. U mě se ty problémy ale zdvojí, protože nejen, že mám staré razítko, ale celník mě zapomněl zadat i do počítače. Už se pomalu psychicky připravuji na deportaci, když to trojice celníků nějak vyřeší. Ufff. Výstupní razítka tedy mají všichni pasažéři a Ivča s Žánem vyřizují i propustku pro Amálku. Na chilské straně nás čeká bojovka. Musíme sbírat razítka do listu papíru, který nám předloží. Celník ze sebe chrlí v rychlém sledu otázky:

„Jméno?"
„Příjmení?"
„Národnost?"
„Povolání?"

U přepážky stojící Kuba na poslední otázku bez zaváhání odpovídá: „Avokádo!" Naštěstí nám ho na hranicích i přes zákaz dovozu ovoce nezabaví, ale přezdívka, která vznikla zkomolením slova *abogado* (španělsky advokát), už mu zůstane (nejen) po zbytek cesty. Nastal čas na kontrolu auta, jestli krom dvoumetrového avokáda nepašujeme do země ještě něco. Celník si nasazuje bílé rukavice a vstupuje do obytného prostoru s Ivčou v závěsu. Ta mu vysvětluje, co kde máme.

„Co je v této skříni?"

„Oblečení."

„V této?"

„Oblečení."

Pokouší se Ivču nachytat: „A v této."

„Oblečení."

Amálka dostává taktéž své razítko a přejíždíme do Chile Chico, kde budeme na parkovišti u jezera nocovat. Ukolébaní večerní procházkou usínáme se zvukovou kulisou šplouchajících vln a nárazů větru do stěn Amálky.



Dozásobili jsme se v místním obchodě a začínáme šplhat do hor, vstříc panoramatům, která nám ode dneška budou nabízet nejen Andy, ale i jedna z nejkrásnějších silnic světa – **Carretera Austral** (Ruta 7, silnice vedoucí jihochilskou Patagonií z Ohňové země do Puerto Montt). Okolní krajina nám nabízí úchvatné scenérie – skalní masivy se sněhem či ledovci pokrytými vrcholy, řeky klikatící se hluboko pod námi, tyrkysová jezera, červené mosty, jejichž asfaltový povrch po pár metrech střídá štěrk. Cesta lemovaná tu holými skalami, jindy nepropustnými křovisky, si vyloženě říká o řádnou dokumentaci.

Jednu věc je ale potřeba vzít v potaz předtím, než se rozhodnete natáčet průjezdy Avie dechberoucí krajinou nebo přes vzdálené mosty. Avii totiž potom musíte se zrcadlovkou na krku a stativem v ruce pěšky dohnat. A taky to, že na vás ostatní nechtějí půl dne čekat, takže je lepší se rozběhnout. Zatím jsme v 500 m n. m., takže

to ještě jde, ale až se přesuneme nad 3 500 metrů, měla bych se takového pohybu radši vyvarovat. Zatím mě pohání i nadšení ze vší té nádhery kolem.



Lago Leones a stejnojmenný ledovec na jeho břehu si vytyčujeme jako cíl našeho prvního většího pěšího výletu. Amálkou se pokoušíme dojet co nejblíže, takže sjíždíme z Carretery Austral na písčitou cestu lemovanou kleči, kterou protínají dřevěné brány ohrad pro dobytek. Ty nás ale nemohou zastavit. Nezastaví nás ani větve stromů sahající nízko nad zem, které nás překvapují po pár kilometrech. Vojta s Jackem lezou na střechu a pomalu je přehazují přes náš střešní náklad, aby nepřišel k úhoně ani strom, ani Amálka. Jen při tom Vojta trochu zapomene myslet na svoje vlastní zdraví a bezpečnost, takže ho v nestřeženém okamžiku jedna z větví pohlcuje. Propouští ho v lehce pomuchlaném stavu.

Zastavuje nás až dřevěný most přes řeku. Žán s Okounem ho okukují shora i zdola a shodují se na tom, že tohle nás nemá šanci unést. V poměrně hustém borovém lese tak kluci zahajují couvací a otáčecí sekvenci, abychom si vyprosili možnost parkování u místních gaučů (pasáků dobytka). Ti už mají na zahradě ubytované francouzské cyklisty, takže je naše přítomnost nikterak nerozhodí, dokonce nám poskytnou přístup ke kohoutku s pitnou vodou vedle kravína.



Zatímco se pomalu rozkoukáváme po okolí a chystáme si večeři, přijíždí domů honáci na koních. Před sebou ženou stádo krav, kolem pobíhají pastevečtí psi a průvod uzavírá hejno hus. Procesí se prožene a venku s námi zůstávají pouze psi, kteří cítí možnost, že by mohlo něco zbýt z naší večeře. Případně že by možná stačilo využít něčí chvilkové nepřítomnosti u ešusu. V mezičase se totiž odcházíme koupat do ledov(cov)é řeky. Psi v pravidelných intervalech obcházejí kolem a dohlíží na naši soutěž ve vaření leča.


Carretera
Austral
Coyhaique
Puerto Tranquilo
Nord
GUMOTEX
SLOVAKIA
UKRAINE
RUSSIA
MONGOLIA
FRANCE
UNITED KINGDOM
NETHERLANDS
BELGIUM
SWEDEN
FINLAND
ESTONIA
LATVIA
CROATIA
SERBIA


CZECH REPUBLIC
MOROCCO
MACEDONIA
GREECE
ALBANIA
ARGENTINA
PERU
URUGUAY
ECUADOR
BOLIVIA
COLOMBIA
80
km
6T2
7927
AVIOU
2013 – Russia, Mongolia
2014 – United Kingdom
2015 – Morocco
2016 – Scandinavia
2018 – Balkans

Druhý den ráno máme vyrazit na túru, nicméně ráno znamená pro každého něco trošku jiného. Okoun vstává před pátou a vydává se sám na cestu na ledovec. Nám ostatním stačí vstát o několik hodin později a absolvovat procházku k nejbližšímu břehu jezera a zpět v celkové délce kolem 30 kilometrů.

Žán s Vendy se zvládají nepozorovaně vypařit ještě před tím, než my ostatní posnídáme. Přecházíme most, který se pro nás včera stal nepřekonatelnou překážkou, a přes louky, slalomem mezi obřími balvany, skrz lesy a přes potoky po velmi jednoduchých a vratkých můstcích docházíme k soutoku **Río Fiero** s **Río Leones**, od kterého je skvělý výhled na ledovcové jezero **Lago Leones** a ledovec na protější straně. Krom společné fotky a vyhlížení, zda někde v dálce nezahlédneme Okouna, se usazujeme do závětří mezi balvany ke společné svačině. Každá skupina si nese něco dobrého, my s Jackem se domníváme, že si neseme pečivo a sýr. Bohužel je tato domněnka mylná. Ve skutečnosti si neseme pečivo a sádlo. Když k němu Jack z náprsní kapsy vydoluje ještě čerstvou cibuli, začínají nám ostatní i trochu závidět.

Energie na zpáteční cestu je doplněna. Puchýře na obou nohách si taky trochu odpočinuly, takže se s krátkou zastávkou u polorozbořeného domku vracíme k Amálce v dohodnutý čas.



Popojíždíme zpět k západní části hraničního jezera a přespáváme poblíž **Mramorových jeskyní**.

Do Amálky celou noc vytrvale bubnuje déšť a ani ráno ne a ne ustat. Nás to nemůže odradit, soukáme se do pláštěnek a v městečku **Puerto Río Tranquilo** nacházíme agentury, které zprostředkovávají plavby po jezeře za 10 000 pesos na osobu. Problém je momentálně v silném větru, kvůli kterému jsou lodní vyjížďky dočasně zrušeny. Bylo nám ale řečeno, že by se ještě mohl během dneška utišit, takže jdeme na průzkum obce, abychom se během čekání na zlepšení počasí nenudili.

***Vojtovo geologické okénko #2:*** *Mramorové jeskyně vznikly pomalým rozpouštěním a zvětráváním mramoru. Mramor je vlastně takový „tlakem a teplotou přejetý" vápenec, takže se v něm také mohou vytvářet jeskyně. Jeskynní prostory vznikají velmi pomalým (i 10 000 let a více) rozpouštěním na vápník bohatých hornin, jako je právě vápenec či mramor. V případě těchto „Puntilla El Mármol" tomu pomohla ještě ledovcová voda, která obsahuje velmi jemné částice rozrušených hornin, takže kromě rozpouštění se na vzniku těchto nádherných mramorových jeskyní podílelo také obrušování pomocí ledovcových vod jezera.*

V malém obchůdku objevuje Vendy prakticky balená hotová jídla v tetrapaku s názvem Wasil. Vykupujeme veškeré jejich zásoby.

Jakmile nad přístavem zavlaje žlutá vlajka značící zlepšení počasí, všichni se radují a mně se začíná chtít strachy zvracet. Oblékáme si plovací vesty, usazujeme se do člunu a už nás vlny unáší kupředu. Šedé jeskyně vystupující z tyrkysové vody jsou relativně v závětří, takže je jezero kolem nich klidné. Čluny plné turistů se kolébají jeden po druhém dovnitř do takzvané **Mramorové katedrály**, kde nás kapitán plavidla rychle přeskupuje na příď kvůli společné fotce. Nemůžeme se tu zdržovat dlouho, protože za námi stojí frontu další lodě.



Posedáme si a proplouváme na druhou stranu a do další jeskyně. Z té se dostáváme uměle rozšířeným kanálem na obhlídku dalších mramorových skvostů. Cesta

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Aviou Jižní Amerikou**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.