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

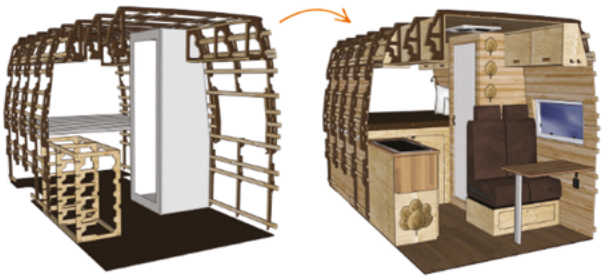
www.eluvia.com


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.

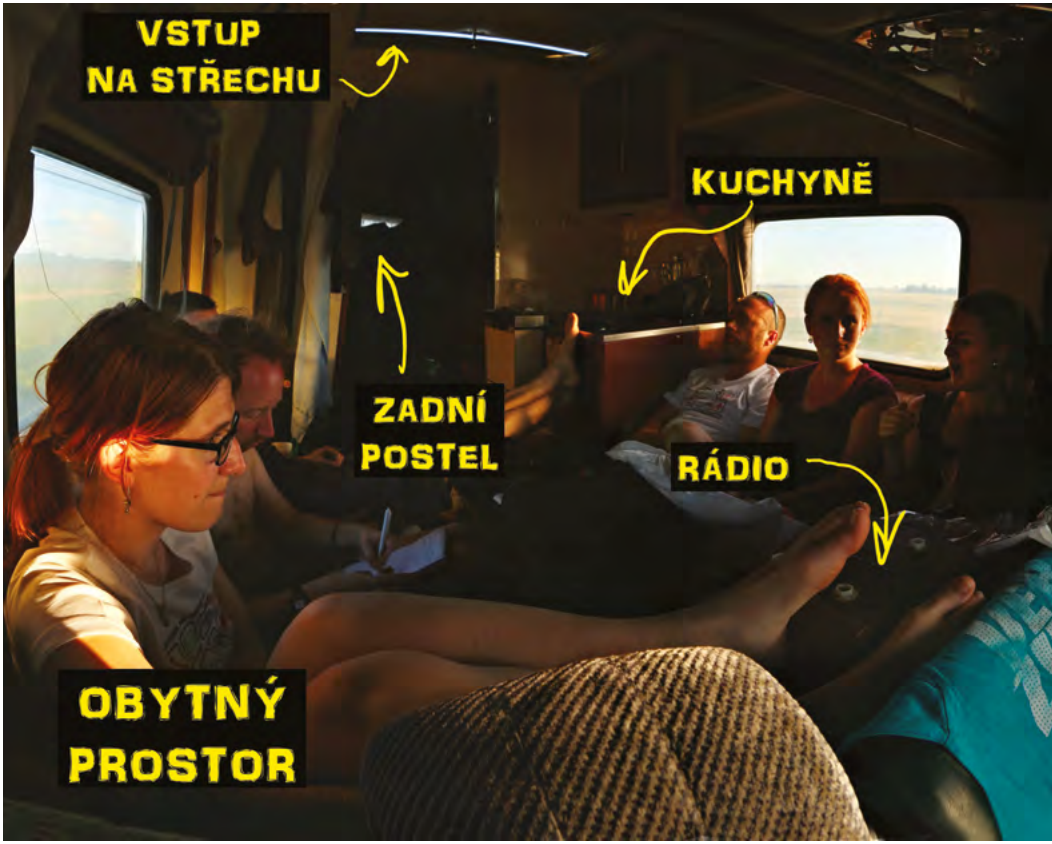
Odvážní aviáci – náhradníci, kteří až do poslední chvíle netušili, do čeho jdou, a následně nám společně či na střídačku zachraňovali pr...ůběh výpravy

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.