

# Motocyklová expedice „na zkoušku“



Nejdřív jsme museli vyslechnout nekonečné mumlání motliteb a mocné trubení dlouhých trumpet, než jsme byli, místo oběda, podarováni každý jedním malým jablíčkem

Většinu svých předchozích dobrodružných motocyklových cest jsem absolvoval sám a podle své vlastní režie. Tentokrát ale bylo vše jinak. Vydal jsem se jako řadový účastník na placenou třítydenní cestu po Nepálu, organizovanou specializovanou cestovkou.



## ► PROFIL

**Petr Hošťálek**  
67 let, České Budějovice

Motoristický publicista, historik a grafik, ale také stále aktivní motocyklový jezdec, který má za sebou několik dálkových expedic. Restaurátor historických motocyklů, soustředěných do expozice Jihočeského motocyklového muzea v Českých Budějovicích.

**Petr Hošťálek**  
úprava: David M. Bodlák, david@cmn.cz  
foto: autor

Určitě si mnozí řeknete proč? Ale je to jednoduché. Ne každý má totiž dost času a schopností, aby si své motocyklové dobrodružství připravil a zorganizoval sám. Zvláště, když ho celoročně tvrdě zaměstnává podnikání, rodina a kdoví co ještě. Přesně proto dnes existují cestovky, u kterých si stačí vybrat a zaplatit. Vše ostatní zařídí za vás. No a mě napadlo vyzkoušet a ověřit, co v takovém případě jako motorkář za své peníze dostanu. Umínil jsem si zjistit, jestli ty zaplacené zážitky odpovídají ceně a stojí za to – a pak to předhodit vám, čtenářům ČMN. Tak tady to máte...

## Bylo nás pět

Jak v tom úsměvném filmo-

vém seriálu s Bajzovým Hárlejem, který stojí u mě v muzeu. Tři kluci čtyřicátníci, Jirka, Karel a Pinda, coby kamarádi podnikatelé z moravských Bučovic. A s nimi já a poměrně čerstvý mladý doktor a inženýr lesních věd (současně také sběratel historických motocyklů) Miloň z Českých Budějovic. Všichni motorkáři.

Jirka má doma Pegaso, Karel litrové cébéero, Pinda velké bavorácké géeso a my s Miloněm každý hromadu veteránů a na obyčejné ježdění postarší klasické bavoráky lomeno pět ze začátku sedmdesátých let.

Podle instrukcí dorážíme letecky do Dillí, přesunujeme se neuvěřitelně levnými taxíky do špinavého hotýlku na Main Bazaar a tady se setkáváme s Honzou Odehnalem, vedoucím výpravy a jinak majitelem naší cestovky. Vypadá normálně, ale to je jen zdání. On totiž nepřile-

těl z domova jako my, nýbrž sem právě slezl z jedné nepálské šestiapůltisícovky. Už to by nás mělo varovat!

## Vzrůso na uvítanou

Nejprve nás čeká cesta nočním vlakem z Dillí směrem k nepálským hranicím. Dobrodružství začíná natvrdo, z patrových postelí nás Honza vprostřed noci vyháňá rozespalé s tím, že zradal! Prodlali nám lístky sice do správného vlaku, ale do špatného vagonu! Zadní půlku soupravy, kde jsme až doteď klidně spali, totiž právě odpojují a bude pokračovat úplně jiným směrem!

Ženem nástupištem, za běhu navlíkáme ponožky a padáme

přes sebe pod tíhou našich zbytečně velkých bágů. Ten vlak je snad půl kilometru dlouhý! Zbytek cesty stojíme ve vagonu, kde pro nás není místo. V chodbičce u záchodu, u kterého by místo dvířek mohly být litačky, jak se tu Indové střídají. Hrozný smrad – ale tak to tu chodí, Indie je jiná země, zvykejte si.

K ránu vystupujeme na malém nádražíčku, ve tmě se rýsuje ohromný nákladák, nacouvaný k hromadě písku, aby z něj šlo nějak složit naše příští motorky. Pojedeme na půllitrových Enfieldech, historicky vypadajících jednoválcích kdysi anglického původu, které mají vzadu rozměrné nosiče s klecemi po obou stranách. „Kluci, uvažte si na to bágly, támhle v hospodě je rychlá snídaně čaj a placiky a startujeme – bacha, jezdí se tu vlevo!“ haleká na nás Honza. Včetně něj se naše šestičlenná výprava rozrůstá ještě o sedmého. Jede s námi Rinku, indický mechanik, který má na mašině postranní plechové bedny s náhradními díly a na nosiči uvázanou basu s vercajkem.

## Potkali jsme mrtvolu

Zatím to jde. Před námi se vine slušná asfaltka s přiměřeným provozem, kolem spousty motorkářů na čínských, indických a japonských stopětadvacítkách a občas pořádný nákladák nebo pasažéry obspaný autobus. Skoro nikdo nemá na hlavě přilbu, tak je s Miloněm sundáváme taky a užíváme si vítr ve vlasech. Indie i Nepál jsou ideální země pro motorkáře. Levný benzin (asi dvacka za litr), i v pozdním podzimu příjemné teplo. Jedeme v tričkách a kratasech. Kde zastavíme, všude za pár rupek mandarinky a banány. Pije se tu silný a hodně sladký čaj.

Hranice do Nepálu překračujeme přes širokou zpěněnou nádhernou řeku uhánějící širokanským plochým korytem plným oblázků. Formality spočívají ve vyplnění jednoho papírku na indické a jednoho papírku na nepálské straně a pak asi hodině čekání na příslušná razítka. Proti byrokracii v Rusku je to sranda...

S každým dnem nás čeká něco nového. Nejdřív je to celodenní svezení na raftu po řece

Karnali, okořeněné setkáním s mrtvolou, utopenou na mělčině. Místní rybáři se brodí kolem ní, aniž by je to nějak zajímalo. Další den brzy po ránu zase vyrážíme na slonech podívat se na rodinku nosorožců, žijících v bahnitě tůňce zdejší rezervace a odpoledne si jedeme vyzkoušet zdolání neuvěřitelně dlouhého lanového mostu, širokého jen o málo víc než pro naše motorky. Setkání na pohupující se zavěšené drátěné vozovce s vesničanem, který tudy tlačí jízdní kolo naložené pytlí s rýží, nám ve výšce nad řečištěm připadá tak trochu jak zkouška odvahy. Když se pak v dravém proudu plném oblých kamenů koupeme, všichni na nás zírají a ač nejsme úplně nahatí, gestikulují, abychom co nejrychleji vylezli!

Každý večer se naše motocyklová cesta mění v gurmánský ráj. V Nepálu se jí levně a hlavně – rozmanitě. Miloň a já chodíme mezi místní a objevujeme chutě zdejší pálivé kuchyně. Kluci Moraváci jsou spíš na stejky. Pídí po restauratech, kde je možné dát

Tak takhle jsme jeli: zleva mechanik Rinku, pak Pinda (44), Miloň (28), Jirka (39), já (67) a Karel (45)



Brodů bylo na cestě nepočítané, o občasném namočení bot nebyla nouze

# S cestovkou do Nepálu



Jedním z dnes nejrozšířenějších nákladáků je tenhle TATA v provedení 6x2. Barevně jsou jeden hezčí než druhý

si pořádný flák masa a k němu pivo. Ale slibují, že ochutnají taky, jen jak se aklimatizuje jejich střevní trakt.

## Náročný program

Máme první problém, na jedné z mašin odešlo hlavní ložisko na klíce, motor strašně klepe. Rinku se s ní vrací k indickým hranicím, tam že to rozhodí, opraví a pak nás dožene. Ale odhlédnuto od přízemních problémů – stačí jen trochu zvednout oči a na obzoru se před námi rýsuje nádherná kulisa impozantních bílých siluet nejvyšších hor svě-

ta. Každým dnem míříme o něco blíže k nim.

Welcome to Palpa – vítá nás vjezd do okresu tisíce zatáček. Kam se na to hrabou Hořice s jejich pár zatáčkami Gusty Havla! Jedeme vzhůru po úbočích a silnice do horského města Tansen se vine místy až tři sta metrů vysoko nad řekou. Přední kolo je chvílemi k okrajům tak blízko, že je lepší nepřemýšlet, co by, kdyby...

Ráno nás za Tansenem čeká Rinku s už opraveným strojem. Zas v kompletní sestavě dojíždíme večer do Pokhary, odkud, tvrdí Honza, že osmitisícovky

na obzoru jsou vzdušnou čarou už jen asi 50 kilometrů. Však taky na pohled povyrostitly a: „Támhle, směrem do té prohlubně mezi Dhaulágiri a Annapurnu zítra vyrazíme! Bude to tvrdé, tak jedem nalahko. Všechny bály nechte pokud možno na hotelu!“

Trasu, vedoucí do vysokohorského okresu Mustang, máme rozpočítanou na tři dny. Povolení ke vstupu do Annapurna conservation area je tady podmínkou. S fotkou, se vstupním, a až se budeme vracet, tak také s výstupním, razítkem. Abychom tam někde nezůstali.

Cesta vzhůru se podobá hodně rozbité motokrosové trati, všichni se shodují na tom, že po něčem takovém ještě nikdy nešli. Do horského městečka Tatopani dojíždíme neskutečně špinaví a dost utahaní. Ale večerní program je nepředstavitelná paráda! Jen pár metrů od silnice na nás čeká povalování ve dvou mělkých, nahruho uplácených, betonových bazénech s horkou vodou z místních termálních pramenů. Vřelou lázeň kombinujeme s chlazeným pivem z primitivního kiosku s rezavou plechovou střechou a střídáme s velmi osvěživou koupelí v prudké horské řece Kali Gandaki.

Druhá etapa je ještě horší, pokud to vůbec jde. Stále stoupajícím terénem jedeme místy kamenitým korytem potoka, úseky s hroznými kameny, brody a sesouvajícími se zatáčkami, kola kousek od srázu. Cíl je v Jomsomu, kde po dojetí Honza s náznakem sadistického úsměvu navrhuje, že bychom si před večerí mohli zaskočit přes údolí do asi jen dva a půl kilometru vzdálené horské vesničky. Všichni, ač jsme zásadní odpůrci pěšího pohybu, jsme mu na to samozřejmě skočili a teď až do tmy klopytáme přes šutry a přelézáme kamenné hráze kolem zdejším políček, ale především skučíme a nadáváme. Při večerí samozřejmě vše odpuštěno.

## Ani trénink nepomohl

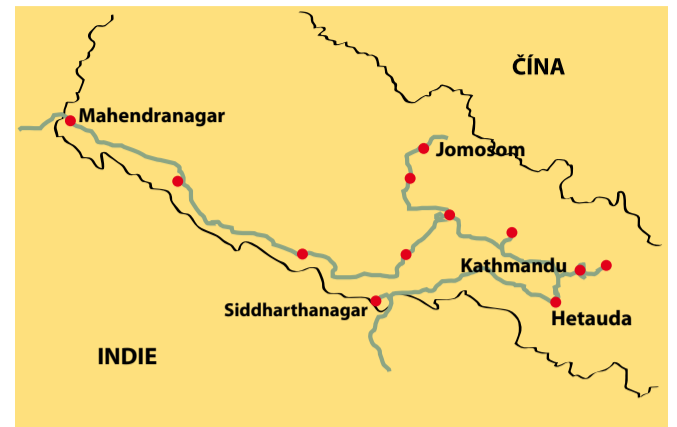
Třetí etapa nás dovádí k vyvrcholení naší cesty, k horskému chrámu, postavenému ve výšce 3737 metrů nad městečkem Muktinath. Kus před městečkem Honza zůstává v zradu, protože natáčí na kameru náš průjezd vzhůru. A tak dochází k tomu, že nevíme, že tady měl být cíl! Jak je trasa čím dál horší, už nás nemůže překvapit, že ulička najednou končí a před námi jsou schody. Horší než ty šilené výjezdy plné velkých kamenů to přece nemůže být, tak jen zatináme zuby, bereme za plyn a snažíme se držet směr. A dlouhozdvihové motory Enfieldů nás nenechávají ve stychu ani tady.

Vzhůru už je jen kilometrová cestička pro pěší – a jsme přímo před branou kláštera, kde na nás dvě prodáváčky suvenýrů nevěřičně valí oči. Trest za tuhle opovážlivost se dostavuje zpět, jenže to ještě netušíme! Honza, který motorku, tak jak se mělo, nechal dole pod schody a leze za námi do kopce pěšky, říká po prohlídce chrámu s úsměvem, že teď nás čeká malá procházka: „Támdle,“ ukazuje do dálky, „jak vidíte ten buddhistický klášter, si dáme oběd. Je to jen kousek, trošku z kopce, trošku do kopce a pak zpátky.“

**Předplacená dávka intenzivního dobrodružství**

**Vzestupná tendence zábavy**

**Když to přežijete, máte nač vzpomínat**



## FEDERATIVNÍ DEMOKRATICKÁ REPUBLIKA NEPÁL



Hlavní město:	<b>Káthmándú</b>
Rozloha:	<b>147 181 km<sup>2</sup></b>
Nejvyšší bod:	<b>Mount Everest 8850 m n. m.</b>
Počet obyvatel:	<b>28 563 377</b>
Měna:	<b>nepálská rupie (NPR)</b>

## Čas se vrátit

Zážitkem, který si nedáváme ujit, je vyhlídkový let k Everestu. Pravda, stojí nás každého sto čtyřicet dolarů, ale hodina a půl tryskáčem, kde má každý své vlastní vyhlídkové okénko a je mu dovoleno vrchol nejvyšší hory fotit nebo filmovat z největší blízkosti, přímo z pilotní kabiny přes čelní sklo, to nemá chybu.

Je toho hodně, co ještě s našimi Enfieldy absolvujeme. Gháty, posvátné schody, kde se spalují mrtví, další a další nádherné hinduistické chrámy, palác kultu divčích bohyně, kde žije kněžmi vybraná dívka, kterou nemá nikdo vidět ani fotografovat, a přece je její fotka v každé trafice, nebo noc, kdy jsme ubytováni v horském orlím hnízde a vstáváme po čtvrté ráno, abychom ze střechy viděli východ slunce.

Přes hranice přejíždíme zpátky do Indie, kde před nádražím opouštíme motorky, s nimiž jsme všichni strávili hodně intenzivní kus života. Loučíme se s Rinkem, který s motorkami zůstává, a pak jedeme nočním vlakem zpět do Dillí. Poslední den s nakupováním dárek u Main Bazaar, pak poslední společná večere a v noci letadlem domů. Ač jsme se až do téhle chvíle neznali, stala se z nás na téhle cestě dobrá parta. Teď má každý z nás pár nových přátel – takže kluci Moraváci, díky, byli jste fajn!

Přes hranice přejíždíme zpátky do Indie, kde před nádražím opouštíme motorky, s nimiž jsme všichni strávili hodně intenzivní kus života. Loučíme se s Rinkem, který s motorkami zůstává, a pak jedeme nočním vlakem zpět do Dillí. Poslední den s nakupováním dárek u Main Bazaar, pak poslední společná večere a v noci letadlem domů. Ač jsme se až do téhle chvíle neznali, stala se z nás na téhle cestě dobrá parta. Teď má každý z nás pár nových přátel – takže kluci Moraváci, díky, byli jste fajn!

## ► MOJE POSTŘEHY

Jak jsem napsal v úvodu, ač jsem se tvářil jako řadový účastník, jel jsem to jako test. Jako prověrku adrenalinové motocyklové cesty, nabízené moravskou CK Rajbas. Jak tedy vypadá výsledek?

- **Slibovaný program** – splněn ve všech bodech, s výjimkou toho oběda u kláštera nedaleko Muktinathu, za což cestovka nemohla. Jenže my tu zavřenou jídelnu nepálským mnichům neodpustíme!
- **Postupné gradování zážitků** – zorganizováno ideálně, cesta byla den ode dne zajímavější a rozhodně se nikdo nenudil.
- **Osobní péče průvodce** – víc než dostatečná, Honza se operativně přizpůsoboval všem přáním účastníků výpravy. A popravdě řečeno, do těch proklánaných pěších treků nikoho nenutil, mohli jsme si sami za to, že jsme nikdo neodmítli. Měl pravdu v tom, že nám to každému jen prospělo.
- **Finanční otázky** – platilo přesně to, co bylo předem řečeno a co bylo uvedeno v propozicích. Nikde žádné zálučné nečekané platby navíc, takže palec nahoru za fair play!
- **Výhrady** – snad jedině k lehce laxnějšímu přístupu našeho mechanika k připravenosti strojů, ale to bylo dáno spíš střetem místní mentality s málo tolerantními zvyklostmi Evropanů, to nebylo vinou cestovky. Ostatně vyjeli jsme každý den a dojeli vždýcky. Takže také ok.

## ► NA ČEM JSME JELI

Cestu jsme absolvovali v sedlech novodobých veteránů **Royal Enfield 500 cm<sup>3</sup> „Bullet Machismo“**. Podle publikace je tento stroj vydaný k padesátému výročí firmy Enfield v Indii, model pro domácí trh v provedení, v jakém se původně začal vyrábět koncem roku 1990



jako třístapadesátka. Vycházel z lepšího a více chromovaného provedení De Luxe. Naše Machisma už ale byly nejnovější pětistovky, s pětikvaltovými převodovkami a co hlavně, s evropským umístěním pedálů, což znamená brzdu vpravo a řazení vlevo. Přední brzdy kotoučové, podle vzoru Bullet Electra už s elektrickými startéry, ale pod nádrží jsme všichni měli (naštěstí!) karburátory a ne střičáky. Podle stáří měly najeto tak do sedmadvaceti tisíc kilometrů, moje Machismo jen sedm a půl. Pneumatiky nejobyčejnější univerzály podle starých vzorů Dunlop, přední jen s podélnými proužky. Za jediný nedostatek bych pokládal neexistenci tlumiče řízení, aspoň starý třetí, s otočnou rúžicí uprostřed řídek, téhle motorce chybí. Moc jsem si přál, aby mi ho po dojetí odprodali, že bych ho nechal poslat lodí domů a postavil si ho do muzea. Ale nepovedlo se. Majitel indické firmy, která nám motorky půjčila, mi řekl, že už má nasmulované další cesty. Že by mi mohl prodat jiného, ale ten mě nezajímá, s tím jsem to nešel. A kromě toho vyřčená cena byla naprosto bláznivá. Vyšší, než kdybych si oficiálně koupil nového u nás!

## ► NA KOLIK TO VYJDE

Základní cena zájezdu se odvíjí od počtu účastníků. Vzhledem k tomu, že nás bylo jen pět, zaplatili jsme každý **37 700 Kč**. Pokud by se bylo přihlásilo osm účastníků, pak by nás to vyšlo na **30 900 Kč** na osobu. V této ceně je započítáno půjčovné za motorku, ubytování, vstupy na zajímavá místa, doprovod atd. Dalším výdajem je letenka, kterou si hradiťe sami. Na výběr, jak se do Dillí a zpět domů dostat, jsme měli ze dvou možností přímo od cestovky. První a levnější varianta znamenala letět s ukrajinskou leteckou společností Svit přes Kyjev za **12 800 Kč**, ale před odletem domů jsme si museli počkat dva dny v Dillí, anebo se letělo přes Dubaj, téměř bez čekání, ale zpáteční letenka vyšla o zhruba **2000 Kč** draž. Já jsem si spolu s kamarádem veteránistou Milonem Dvořákem vybral tu levnější variantu, protože jsme tak měli dost času prohlédnout si město a projít si tamní obchodníky s motocykly. A konečně posledním nutným výdajem je **800 dolarů** kapesného, které si musíte vzít sebou, abyste z toho poplatili své výdaje na jídlo a palivo do stroje. Pokud ale nepropadnete bezhlavým nákupům suvenýrů, je to dostatečně velká rezerva a ve finále to ani všechno neutratíte.



Potkali jsme motorku, nad kterou, když se začala v Indii vyrábět, odborníci z Jawy žasli, že „jezdí!“ Ano, Yezdi, přikývovali Indové



Houpajících se lanových mostů s drátěnou vozovkou jsme absolvovali několik