



Monika Vacková

Rok narození 1978
 Vzdělání středoškolské
 Bydliště neradi uvádíme, za obec se stydíme
 Zaměstnání účetní
 Kolo Author Traction Disc, skládací kolo TERN
 Životní krédo Co se má stát, stane se.



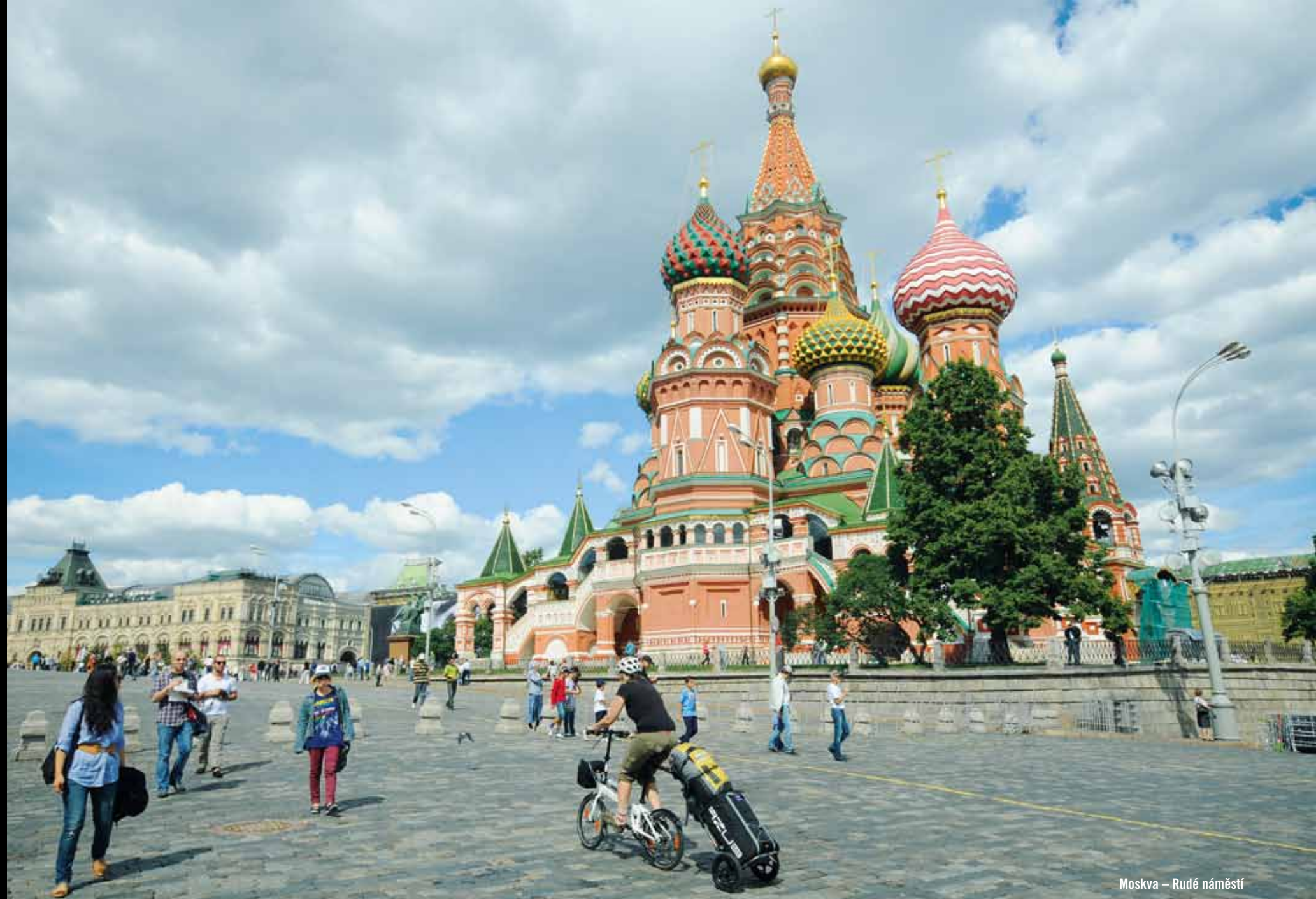
Jirka Vacek

Rok narození 1974
 Vzdělání středoškolské
 Bydliště neradi uvádíme, za obec se stydíme
 Zaměstnání mechanik elektronik
 Kolo Author Traction Disc, skládací kolo TERN
 Životní krédo Na každého vola jednou dojde!

připravila Tereza Šírová
 foto Jirka a Monika Vackovi

MONIKA A JIRKA VACKOVI SE NEBOJÍ ANI NOVÝCH KULTUR, ANI NOVÝCH ZEMÍ, NATOŽ NOVOT, KTERÉ S SEBOU PŘINÁŠEJÍ TŘEBA NETRADIČNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY. TAKŽE SE ANI NEZALEKLI MYŠLENKY CESTOVAT PO SVĚTĚ NA SKLÁDACÍCH KOLECH. EXPEDICI TRANSASIA ZAHÁJILI UŽ V POLOVINĚ TOHOTO LÉTA, A KDO BYL ZVĚDAVÝ, JAK SE NA CESTĚ MĚLI, MOHL SLEDOVAT, CO SE S NIMI AKTUÁLNĚ DĚJE, NA STRÁNKÁCH CYKLOTURISTIKY, KDE O SOBĚ DÁVALI VĚDĚT FORMOU KRÁTKÝCH ČLÁNKŮ. NA JEJICH CELKOVÉ DOJMY PO NÁVRATU A PRAKTICKÉ ZKUŠENOSTI S CESTOVÁNÍM NA SKLÁDAČKÁCH JSEM SE JICH ZEPTALA NA VÝSTAVIŠTI V BRNĚ, KDE ROZBILI SVŮJ POSLEDNÍ KEMP.

Za sto dní kolem Asie



Moskva – Rudé náměstí



Výjezd do nejvyššího sedla na trase, GPS uváděla výšku 5268 m

Co vás inspirovalo k expedici Trans-Asia a které země jste při ní navštívili, kde se vám nejvíce líbilo a proč?

Takovým prvním impulzem byla touha podívat se na transsibiřskou magistrálu. No a tak jak to u nás poslední dobou bývá, byla z toho třiapůlměsíční expedice. Připadalo nám, že je škoda odjet tak daleko na východ a nepodívat se do dalších asijských zemí, které nás sice v minulosti nikdy nepřitahovaly, ale které by díky své důležitosti v moderních dějinách stály za poznání. Jirka se navíc moc chtěl podívat do Íránu, kterého jsem se trochu obávala.

Trasa celé expedice se poměrně rychle rýsovala, problém byl jen v tom, že jsme z časových důvodů již nemohli celou tu trasu jet na kolech. Až nápad udělat expedici na skládacích kolech v kombinaci s vlaky dal celé akci náboj.

Postupně jsme tedy projeli Polsko, Litvu, Rusko, Mongolsko, Čínu, díky velké pomoci CK China Tours i Tibet, dále Nepál,

Žijeme jen jednou a věčně mladí nebudeme!

Indii, Írán, Turecko, Bulharsko, Srbsko a Maďarsko.

A kde se nám líbilo nejvíce? Byl to jednoznačně Írán, a to nejen pro nádherné perské památky, ale především díky velmi příjemným a pohostinným lidem. Především cyklisté mají v této zemi přímo na růžích ustláno. Lidé vás neustále zdraví, zastavují, zvou vás domů na nocleh či na jídlo, neustále vás něčím obdarovávají. Někdy je to až moc. Z televize a jiných médií všichni známe jen to špatné, co koná místní vláda, ale že je to moderní země, kde žijí úžasní lidé, země, která má mnoho co nabídnout, to už se k nám z těch médií nedostane.

Konec cesty byl plánován na krásné datum 11. 11. 2011 a ten den jste dorazili na brněnské výstaviště. Jak dlouho jste vlastně byli na cestě?

Bylo to přesně 105 dní, 30. července 2011 odpoledne jsme zamkli dům, odjeli na kolech na 200 metrů vzdálené nádražko a vlakem nabrali směr východ. Celou cestu jsme původně chtěli jet pouze po zemi, přesněji vlaky a na kolech. Nakonec jsme museli udělat několik výjimek. Tou největší byly dva přelety. První z nich byl vnitrostátní let v Indii z Dillí do Goy, který jsme si vybrali za nalétané míle u Emiratech. Jinak by nám propadly. Druhý let byl přelet nebezpečného jižního Pákistánu. Nechtěli jsme totiž riskovat průjezd oblastí Balúčistán pod afghánskými hrancemi. Navíc železniční spojení je v této oblasti velmi sporadické (dvakrát měsíčně, pokud vlak vůbec vyjede).

Návrat domů musel být plánován před veletrhem Sport Life Brno, abychom byli na festivalu Cyklocestování, kde jsme



V iránském Isfahánu u mešity Sheikh Lotfollah

Skládací vozík Burley Travoy

Skládací kola, stejně jako nákladní vozíky za kola, už jsou poměrně známou záležitostí a není nutné je zvláště představovat. Ovšem kombinace skládačky se skládacím vozíkem dává netušené možnosti pro opravdu mobilní cestování s větším množstvím zavazadel. Pro tuto cestu byla vybrána skládací kola s 18 rychlostmi (2x9) a k nim skládací vozík Burley Travoy, který je konstruován na zátěž 27 kg, a přitom váží pouhý čtyři a půl kila. Navíc jej lze snadno použít jako tašku na kolečkách nebo chcete-li moderní „er-vé-hápku“. Složit jej je otázkou několika sekund a hladce je pak možné ho přenést do vlaku či schovat v kufru autobusu. Cesta Vackových byla poněkud extrémní a vyžadovala trochu více zavazadel, než by bylo pro tuto jízdní sestavu vhodné, ale to je při podobných expedicích běžné. Celkově se však potvrdilo, že kombinace kola a vozíku, kterou testovali, je velmi dobře použitelná a že jak kola, tak přívesy obstály naprosto v pohodě i v těch nejnáročnějších podmínkách.

slíbili premiérově promítnout naši cestu po Japonsku. A také jsme se určitě chtěli na veletrhu prezentovat našimi cestopisy. Nebylo tedy daleko k myšlence udělat na veletrhu náš poslední kemp, včdyt' Brno bylo na naší trase domů.

Vy za sebou máte cesty po Jižní Americe, Africe, Japonsku. Poslední putování po Asii se ale liší tím, jaká jste zvolili přibližovadla. Z jakého důvodu jste se rozhodli jet na skládačkách?

Z důvodu celkem jednoduchého. Nebyl čas na dlouhou expedici. Chtěli jsme vidět velký kus světa, a přitom jet na kole. No a právě skládačky jsou tím ideálním kompromisem. Kdykoliv si řeknete, můžete je do minuty složit a naskočit do jakéhokoliv dopravního prostředku.

Skládací kolo má jistě menší nosnost a je na něm méně míst, kam by se daly připevnit velké brašny. Vy jste tedy sáhli po přívěsných vozících. Byla to hodně odlišná jízda s takovým přívěsem? Museli jste si zvykat na nový styl jízdy?

Určitě. Doposavad jsme jezdili vždy jen s brašnami a na velkých kolech, tentokrát

to byla úplně nová zkušenost. Museli jsme se postupně naučit se soupravou jezdit. Vzpomínám, jak jsem si ve Vilniusu neuvědomil, že si musíme s vozíky v zatáčkách více najíždět, a vozík se mi o jeden parkový obrubník překloupil. Dost mě to vystrašilo, vůbec jsem do té doby netušil, jak jsou vozíky proti takové události konstruovány.

Jak se vozík chová v terénu? Existuje druh povrchu, na kterém jste se s ním trápili? Jaká má v terénu omezení?

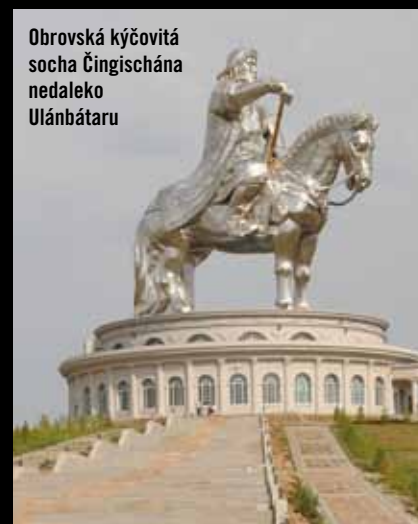
Vozíky, které jsme měli, nejsou konstruovány do žádných větších terénů. Ty jsou primárně určeny na asfalt a městský provoz. Samozřejmě že projedou lehčím terénem, ale komfortní jízda to opravdu není. Naopak na asfaltových rovinkách vozík za sebou ani necítíte. Při jízdě z kopce je velmi stabilní. Pamatuji si, že jsem chtěl kolikrát při sjezdu vyzkoušet, jaká rychlost je hraniční, jednou jsem jel skoro 70 km/h a jízda byla stále relativně bezpečná. Nutno ovšem podotknout, že povrch musí být rovný a hladký, silnice bez zatáček a provoz slabý. Brzdná dráha takové rozjeté soupravy také není zrovna nejkratší. Vyjždění do kopců jsme moc nemilovali, v tu chvíli byl cítit každý gram. Do strmých kopců jsme soupravy většinou oba vyváděli.

Jak jsou vozíky velké? Kolik se toho do nich vejde? Stačily vám?

Vozíky Burley Travoy pojmou poměrně velký objem a jsou konstruovány na nosnost 27 kilogramů. Rozhodnutí vzít si je na expedici bylo učiněno právě kvůli větší výbavě, kterou jsme vezli. Brali jsme s sebou stan, spacáky a karimatky, teplé oblečení, věci na vaření, vodní filtr, neustále přikupovali jídlo, já vezl velký fotobatoh. Nazpět jsme, tak jako obvykle, vezli spoustu suvenýrů včetně malého perského kelimu. Toto vše by se nám nikam jinam ani nevešlo.

Vaše cesta po Asii probíhala na kole a vlakem. Jak takové nakládání probíhá? Předpokládám, že je třeba vozík nejprve odmontovat z kola a to potom složit.

Není to nic složitějšího. Jak kolo, tak vozík je možné několika chvaty velice rychle složit. Vozík jednoduše odepnete od kola a během pár vteřin ho otočením dvou kloubů



Obrovská kýčovitá socha Čingischána nedaleko Ulánbátaru

zmenšíte. Pro ještě větší skladnost pak můžete jeho konstrukci oddělit od zavazadla a tu úplně složit. Kola jsme se hlavně v Indii, kde každá vteřina znamenala další desítky zírajících diváků navíc, naučili rozkládat i skládat během několika vteřin.

Nakládání do vlaku probíhalo tak, že jsem nejprve sebral vaky s oběma koly a snažil se co nejrychleji dostat do kupé, abych pro ně zabral místo. Poté jsem se vrátil pro Moniku a odnesl jsme vozíky. V kupé jsme následně dorozložili vozíky a vše nastrkali pod sedačky. Pokud nebylo v kupé dost místa, přivázal jsem třeba kolo zámkem v uličce. Vždy jsme si nějak poradili.

Cestovali jste dostatečně dlouho na to, abyste také zjistili, kde má vozík slabé místo. Je něco, na co se musí při cestování dávat větší pozor, aby nebyla porucha?

Snad jen na to, aby měl vozík po naložení těžiště co nejnižší. Zlepší se tím jeho stabilita a méně se převrací, pokud jedním kolem najedete na vyšší překážku. Tou byly velice často městské obrubníky. V takovém Rusku například zapomeňte na bezbariérové sjezdy.

I tak je ale konstrukce upínacího kloubu natolik kvalitně vyřešena, že by se nemělo nic stát. Celá naše expedice vlastně byla takovým velkým testem celé soupravy a s potěšením musím napsat, že jsme kromě výměny probrzděných brzdových špalků na kolech a několika málo defektů nic opravovat nemuseli.

Čím vás vozíky nejvíc mile překvapily? Tím, že to vše vydržely!

Co naopak bylo při cestování s tímto druhem zavazadla potřeba překousnout?

Máte jednoduše o „krám“ navíc. Ale bylo to pořád lepší než sundávat a přenášet několik, v tu chvíli neskladných brašen, takže maximální spokojenost.

Moniko, pamatuješ si svoje pocity vůči Jirkovi po vaší první cestě? (Posílala jsi ho do pekla, nebo jsi věděla, že už se těšíš na další cestu, ať už by byla kamkoliv?)

Já jsem nezapomněla, kdepak, všechno si pamatuju. Dnes je Jirka můj manžel a já na všechno, co předcházelo, i na to, co následovalo, moc ráda vzpomínám.

Jak říkám, co se má stát, se stejně stane, i kdybyste se snažili, aby se to nestalo. Takže se už dávno nesnažím něco lámat přes koleno a nechávám se vést životem.

Ve stejnou dobu, kdy měl Jirka naplánovanou cestu do Afriky, kde měl posledních šest týdnů cestovat sám, jsem měla i já naplánované delší volno, které jsem původně chtěla strávit ve svém oblíbeném Skotsku. Ale ze dne na den, týden před jeho odletem jsem trochu překopala plány. Když byla tehdy ta příležitost podívat se koneč-



Turecký bazar

ně do míst, kam jsem vždy chtěla, rozhodla jsem se za Jirkou přiletět a strávit tu dovolenou v Africe s ním. Stihli jsme se domluvit, že se sejdem v Kapském Městě a v den, kdy odlétal, jsem už platila letenky. Na tom by možná nebylo nic tak zajímavého, ale my se opravdu ještě moc neznali. Touha cestovat a poznávat nás ale spojovala. Už před odletem jsem věřila, že Jirka bude správný parťák na cesty a na jižní polokouli, kde jsme neměli nikoho než jeden druhého, jsem si to od prvního dne jen potvrzovala. Neměli jsme spolu jedinou rozepři, na všem jsme se byli schopni domluvit, jeden druhému pomoci a byli jsme k sobě vždy upřímní. Opravdu jsme si to užívali, a navíc jsme měli každý den čtyřicet hodin nato, abychom toho druhého poznávali.

Šest týdnů uteklo jak voda, a tak když Jirka nahlas v posledních dnech cesty vyslovoval své další cestovatelské plány, já už v hlavě balila batoh a těšila se na další společné cestování. V tu dobu mě ani nenapadlo, že za pár měsíců vyměníme batohy za kola, na kterých spolu budeme brázdřit dalšími kontinenty. Madagaskar nás oba tolik nadchl a vzpomínky na naši první velkou cestu byly natolik silné, že jsme se tam loni (2011) – teď už i s koly – vrátili.

Jirko, vzpomínáš si, kdy nebo po jakém zážitku s Monikou ses rozhodl, že si ji chceš vzít?

Myslím, že to tak všechno postupně vplynulo. Určitě to nebylo na základě toho, že by třeba jednou přišla Monika z práce domů a uvařila tak vynikající večeři, že bych si po dojení hned řekl „tak tuhle ženskou si musím vzít“. Kdo mě zná, ví, že nejsem zvyklý dělat ukvapená rozhodnutí. A to platí i v případě žen. S Monikou to bylo tak, že ten vztah k tomu jednoznačně směřoval, to někde uvnitř sebe jasně vycítíte. My jsme spolu byli za poslední dva roky téměř ve dne v noci a často odkázaní navzájem jen sami na sebe. Začali jsme se vzájemně doplňovat, vzniklo mezi námi zvláštní souznění, sdíleli jsme stejné životní hodnoty, mohli se spoolehnout jeden na druhého.

Dědo, proč si sliníš prsty?



* Průměrný čtenář za rok vyslintá až 2,3l.

Chcete si naše časopisy Cykloturistika 53x11, Velo, přečíst online?

Teď můžete! S pomocí systému Publero je máte možnost číst v elektronické podobě. Nemusíte už stát ve frontě u trafiky, vaše oblíbené čtení na dosah kliknutí.

Přečtěte si časopis na

www.publero.com

 **Publero.com**
čtení nové generace