



Oblast pobřeží Kaspického moře je díky černému zlatu pohádkově bohatá

pouze doslova krokem a jen s největší opatrností. Většina řidičů takovou cestu vzdá a jezdí stepí po paralelně vyjetých kolejkách několik desítek metrů od silnice. Díry jsou tam sice také, navíc k tomu ještě ujeté hrboly ztvrdlého písku, tzv. „rolety“, ale přeci jen tam není tak děsivé jet jako po zbytcích asfaltu. Pokud uzavřete všechna okénka, aby se vám nedostala do auta oblaka zvířeného písku a přechááte výheň, kdy se okolní teplota šplhá k 45°C, můžete takto ve stepi jet i rychlostí přes 40 km/h. Podle oblaků zvířeného písku a prachu jsou vidět auta na několik kilometrů daleko. Nejtěžší je situace, kdy dojedete kamion – za ním zvířený oblak písku je tak neprůhledný, asi jako mlha u nás v listopadu po ránu. Předjet je dost riskantní, neboť není vidět, zda proti nejede druhé vozidlo. Jednou se mi podobná situace stala a jen tak tak jsem stihl uhnout, když jsem na poslední chvíli spatřil ve zvířeném prachu prosvítající světlo mety protijedoucího kamionu.

Osobní auto na těchto cestách potkáte zřídka. Většinu provozu tvoří nákladní kamiony Kamaz, které si s půl metru hlubokými dírami v cestě hravě poradí. Protijedoucí vozidlo potkáte průměrně jednou za půl hodiny. Cesta malým osobním autem těmito končinami pro mě byla obrovskou výzvou.

Kvůli nutnosti jet velmi opatrně ubíhá cesta pouštní stepí pomalu. Kazašská města od sebe dělí stovky kilometrů a může se stát, že za celý den ujedete pouhých 350 km a dalších ještě jednou to-

lik vám zbývá. Tak se rozhodnete jet potmě, protože jiná možnost není...

### Budiž světlo...

Naštěstí se dá se téměř vždy spolehnout na to, že auta v noci svítí. Kazaši jsou sice stejně jako Rusové pověřiví a nesvítilí ve dne, protože věří, že svícení ničím akumulátor. Ale v noci si nikdo bez světla jet nedovolí. Jízda v noci má však jiné velké riziko. V rovném světle světlometů jsou díry na silnicích vidět na poslední chvíli před autem a jednou se mi stalo, že jsem se již nestačil vyhnout hluboké díře ani zabrzdit a odnesla to převodovka. Spodkem narazila na asfaltový okraj jedné z děr a poškodila se. Od té doby jsem radil celou cestu až domů pouze 1-3-5.

Bez plného rezervního kanystru na benzin se v Kazachstánu neobejdete. Ve městech je síť moderních čerpacích stanic hustá a benzin pro našince pohádkově levný, Natural 95 stojí kolem 12 Kč. Nicméně v odlehlých oblastech pumpy ze silnic zmizí, nebo jsou mimo provoz a může se stát, že na pumpu nenarazíte klidně ani v městech. Benzin se stává v takto odlehlých místech cennou surovinou a ani v místních vesnicích vám jej nebudou chtít ochotně prodat. Musí se dovážet třeba z několik set kilometrů vzdáleného města. A vesnice se obvykle zásobují pouze čtyřikrát do roka.

### Není servis? Nevadí

Jednou se mi stalo, že mi uprostřed pouštní stepi došla i poslední kapka pali-



Zpět na mezinárodní silnici M-32, tedy na tom, co z ní zbylo mezi městy Aktobe a Atyrau

vy v nádrži. Nezbylo pak, než about si pevné boty, vzít poslední zbytek vody na cestu a vydat se pěšky pouští 20 km s dvacetilitrovým plechovým kanystrem v ruce do nejbližší usedlosti a tam požádat o pomoc. Díky obvyklé ochotě Kazachů se mi dostalo nejen vody a pohoštění, ale i cenných pěti litrů osmdesátioktanového benzínu spolu s odvozem v nákladáku zpět k mému autu. O něco horší situace nastala, když se mi jiný den uprostřed pustiny vytrhla poloosa z náhonu. Všechny tři prstýnky z trnu poloosy jsem nakonec v písku našel, ale všechny jehly z ložiska se posbírat nepodařilo. Tahle situace zavlhla již pořádným průšvihem, nicméně opět mě zachránila ochota, obětavost a neuvěřitelná improvizáční schopnost Kazachů. Odtáhli mě žigulíkem do nejbližší vesnice, kde dali všichni hlavy dohromady a do rána mi vyvařili nejen nový držák převodovky, který se předtím zlomil, ale našli i v jednom z místních vraků vozu Tavria chybějící jehly ložiska, které kupodivu přesně pasovaly do mé poloosy. Kazaši mají zlaté ruce a poradí si doslova se vším. Jsou naučení opravit všechno na koleně, neboť sehnat náhradní díly je drahé a i časově velmi náročné.

### Konec dobrý ... a k tomu zážitek...

Další cesty po Kazachstánu se již obešly bez problémů. Kazaši jezdí narozdíl od Rusů vcelku ohleduplně. Dnes již neplatí historky o kazašských sebevrazech za volantem. Možná i díky tomu, že místní dopravní policie je doslova na kaž-

dém rohu a velice ráda používá radary a dává pokuty. Smlouvat o výši pokut většinou nemá smysl, kazašští dopraváci jsou narozdíl od ruských téměř neúplatní a provinilce usvědčí na místě digitální fotkou. Naprosto bezesmyšlné se mi osvědčila rada jednoho z nich: zvolni, nebo nedojeďš. Nedojel bych proto, protože by mi brzy došly peníze na pokuty.

Naprostá většina místních řidičů jezdí i na přehledných rovných úsecích předpisově, tedy 90 km/h a ve městě 60. Nikdy totiž nevíte, zda se za nejbližší budkou zastávky autobusu nebo za stromem neskrývá někdo v čepici s radarem. Protijedoucí řidiči tu na sebe v takovém případě neblbkají, jak se to běžně dělá v Rusku nebo na Ukrajině.

Možná právě díky ukázněnosti stylu jízdy bez agresivity jsem během dvou týdnů a 7000 najetých kilometrů neviděl jedinou dopravní nehodu. V tomto ohledu se během posledních let kazašské silnice staly z kdysi nejnebezpečnějších opět bezpečnými.

Projet osobním autem celým Kazachstánem a ještě napříč pouští byla velká výzva a neuvěřitelný zážitek. Je s podivem, že i osmnáct let stará škodovka vydržela takto extrémní podmínky a bez větších problémů dojezdila v pořádku zpět domů do Čech. Jeden z Kazachů mi dal radu, které jsem se po cestě držel: „It is not the car, it is the driver“. Nezáleží na autě, ale na řidiči.

Text a foto **Tomáš Vizingr**  
(cestovani.jarovnet.com)



V pouštích kolem aralského jezera žijí stáda velbloudů



Rozloučení s Kazachstánem, hraniční přechod do Ruska