

# INTERPHONE F5 V PRAXI



**Interphone jsem si vyzkoušel už při minulých výpravě, ale tentokrát jsem upgradoval na nejnovější model F5.**

Mít možnost komunikovat s ostatními má na podobných cestách rozhodně smysl. Je to hlavně otázka bezpečnosti. My jsme byli propojeni tři jezdci dohromady. I když jsme se snažili vidět jezdce za sebou v zrcátku, vzhledem k terénu se mnohokrát stalo, že jsme se roztáhli v délce několika kilometrů. Bylo pravidlem, že první a poslední jeli vždy jezdci s Interphonem. Pokaždé jsme tedy věděli, když bylo potřeba na sebe počkat, skupinu zastavit, nebo když první dojel k nějaké velmi obtížné překážce. Na rozdíl od předchozích generací má F5 opravdu daleký dosah. Pláně Mongolska jsou neuvěřitelně rozlehlé, mnohokrát jsem spojeného jezdce před sebou neviděl, ale každé jsme o sobě prostřednictvím Interphonu věděli a spojení se nepřerušilo ani tehdy, když jsme jeli každý z jiné strany nějakých kopců.

Výdrž baterie stačila, dle intenzity komunikace, tak na 2–3 dny. Pak stačí připojit (v jurtě :-)) do zásuvky. Pokud jsme kempovali ve stanech, dobíjeli jsme přes noc pomocí USB cigaretového adapteru z motorky. Nevadí, že byla vypnutá, Interphone baterii rozhodně nevybijí.



**Klidná voda, ale zdání klame. Neprošla ani auta**



**Čingischán – největší jezdecká socha na světě**

Odpoledne jsme dorazili na místo Tsonjin Boldog, kde je socha Čingischána – největší jezdecká socha na světě (výška 40 metrů, z 250 tun leštěné oceli, vybudovaná v roce 2008). Další cesta, vlastně poslední na asfaltu, nás vedla desítky kilometrů podél vytěžených hald kolem hnědouhelných dolů. Už po setmění jsme sjeli ze silnice do stepi, abychom našli místo na kempování, což se po 30 kilometrech písčité koleji pod tunami prachu podařilo. Dále telegraficky: ztracený Juraj, stavba stanů, pátrací akce, Juraj se radši našel sám a kuchařka se radostí řízla (myslím, že chtěla od Radima ošetřit), Čingis, stavba Lubošova hangáru, Čingis... v noci větrná smršť.

## **Khukh Nuur**

Ráno jsme se vzbudili do totálního lijáku. Jsme uprostřed rovné stepi a kolem praská jeden blesk za druhým. Nedalo se ale nic dělat, museli jsme jet dál. Vědomí, že s motorkou tvořím vyvýšený bod na desítkách kilometrů stepi, mi nedělalo moc dobře. Vlastně mě z toho dostal až Milan jedoucí kousek vedle mě. Do interkomu jsem mu ohlásil, že míří přímo do kráteru vyplaveného lijákem. Informoval mě, že díru vidí, ovšem v tu chvíli já už viděl pouze jeho zadní kolo, které jediné z kráteru vyčuhovalo. ABS je potřeba občas vypnout, pane kolego!! V poledne naštěstí přestalo pršet a my mířili k památnému místu, jezeru Khukh Nuur, cíli dnešní etapy. V roce 1206 se zde shromáždilo 100 000 vojáků s generály a Čingischán byl zvolen velkým chánem. Přenocovali jsme v místním srubovém kempu. Sice začátek září, přesto bylo v noci hodně pod nulou (navzdory množství Čingisu).

Nikdo nevydržel dlouho spát, což ale umožnilo zahlédnout východ slunce nad jezerem. Zrcadlo položené mezi kopci, krajina kolem hrající neuvěřitelnými barvami a na vrcholu kopce nad vodou velké ovo s plápolajícími buddhistickými šátky. Ovo je pro Mongoly posvátné místo, kde se modlí, ukládají dary, obědnu jej 3x po směru hodinových ručiček a přitom si něco přeje. Dopoledne se nádherně jelo. Všichni už si zvykli na motorky a většina si svižnou jízdu v terénu dost užívá. Doslova prolítáváme jednotlivá údolí. Zabrzdila ▶▶