



Pohoří Altaj. Vlevo z ruské strany, vpravo z mongolské.

# Výprava do země Čingischána

Za okny skučí vítr a na parapet dopadají kapky deště se sněhem. Tisníme se u počítače a ze záběrů z ložské cesty po Střední Asii připravujeme dokument. Řeč se stáčí i na cíl budoucí výpravy, z několika návrhů nakonec volíme Mongolsko.

Je nás pět kamarádů-dobrodruhů a máme společný cíl: dojet na motocyklech až do dalekého Mongolska. Expedici tvoří BMW GS 1150, KTM 950 a 990 Adventure a doprovodný defender. Z Prahy vyrazíme k vodní nádrži Rozkoš, kde naposledy popijeme a pojíme za českou měnu. Před Krakowem nás zastihne nemilá zpráva - defender stojí u Otmuchovských jezer s prasklým rozvodovým řemenem. Los určuje rychlou spojku, která přiveze z Vrchlabí potřebné náhradní díly.

Druhý den před setměním přijíždíme na hranice s Ukrajinou. Celníci jsou celkem fajn, pomáhají nám vyplňovat bumážky. Přenocujeme na louce daleko od hlavního tahu na Lvov. Ráno nasazujeme sportovní tempo, které se neobejde bez několika desetidolarových pokut. Lvov nám připravuje první off-roadovou vložku. Díry, kostky a vyčnívající pokřivené koleje, po kterých přední kolo sjíždí do strany, působí problémy. Značení je nedostatečné a tak jsme rádi, když je město za námi. Po zkušenostech s místní policií volíme jinou taktiku: mimo obec 120 km/h, ve vesnici sedmdesátkou a přes město podle předpisů. Od této chvíle pokuty neplatíme.

Přijíždíme k Dněpru a navzdory bouři se chytáme ve vlnách obrovské řeky jako malí kluci. Pokračujeme až před Pavlogradsk, zítra nás čeká Uspěnka –

přechod do Ruska, na ten dlouho nezapomeneme! Po vyplnění deklarace, udastavení, uzavření pojistky a dalších peripetiích přicházíme k registraci: chtějí po nás 1200 rublů za motocykly a 100

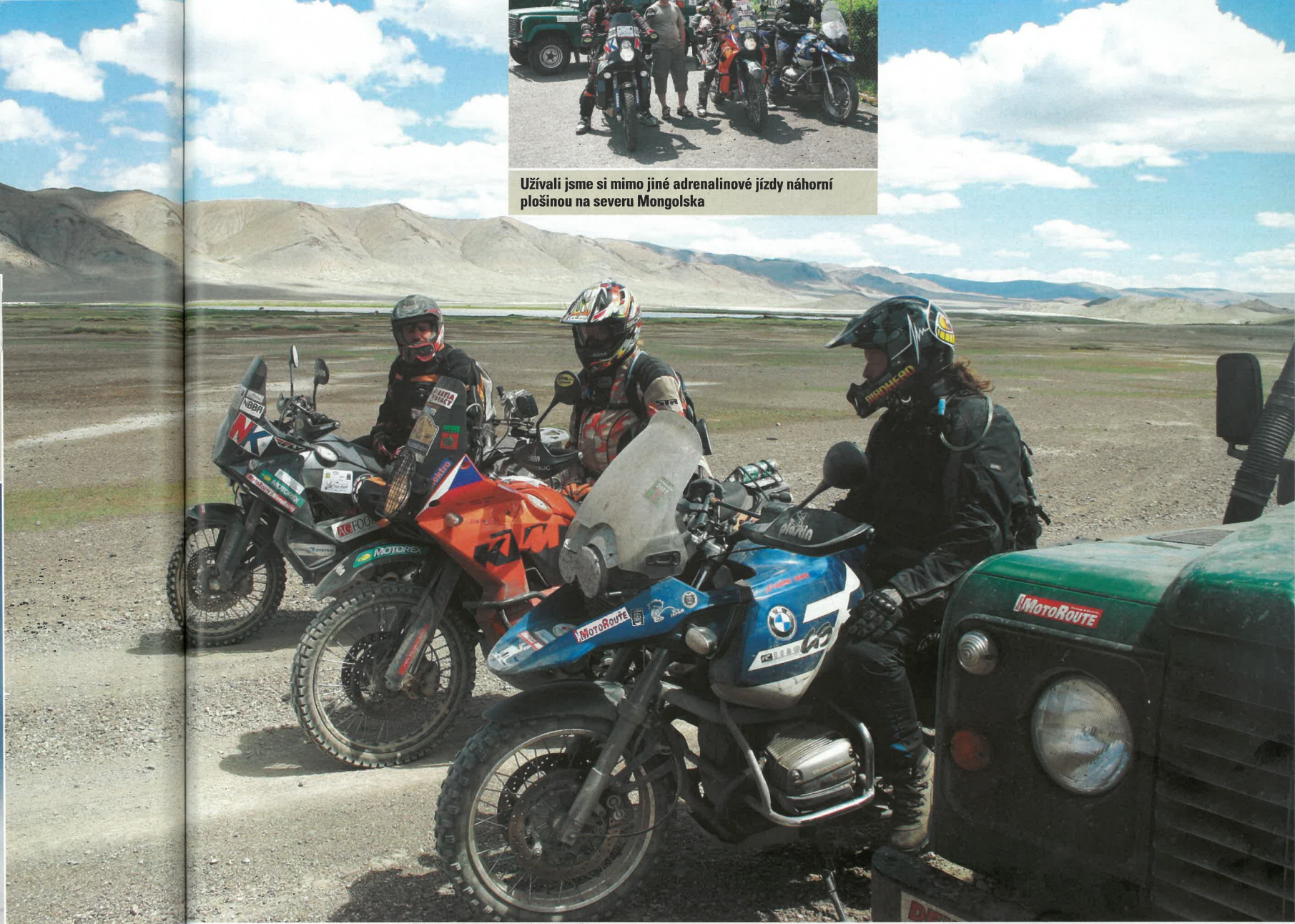
Ruské město na území Kazachstánu – Bajkonur



Při průjezdech horských sedel jsme tu a tam potkali mongolské kočovníky. Mnozí vyměnili koně za nákladáky Zil.



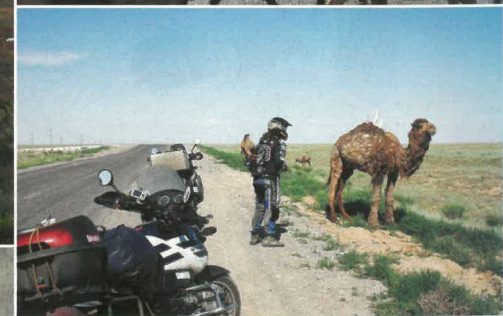
Užívali jsme si mimo jiné adrenalinové jízdy náhorní plošinou na severu Mongolska



Prvním cílem naší expedice se stalo město Volgograd



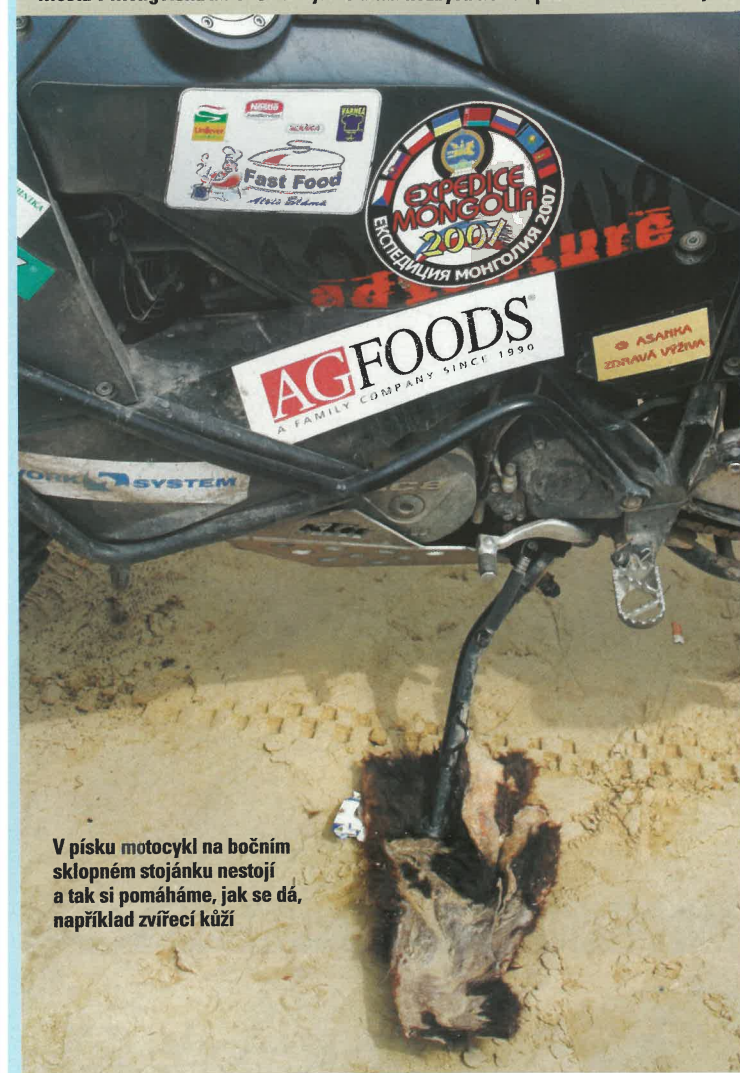
Zahnete mírně vlevo, lehce z kopce a prudce brzdíte. Zvířata mají přednost.







Mostů v Mongolsku mnoho nenajdete a tak nezbyvá než se přes řeku brodit. Nejednou jsme se museli domorodců zeptat na cestu.



V písku motocykl na bočním sklopném stojánu nestojí a tak si pomáháme, jak se dá, například zvířecí kůží



dolarů za automobil. „Tady vládne socialismus, davaj děngy nebo Mongolsko počká“ trvá na svém úředník. Znechuceně platíme a přes Novošachtinsk a Šachty najíždíme na dálnici směr Moskva. Přichází bouřka a chlapi na motorkách dlouho do tmy čekají u čerpací stanice na posádku defenderu, která divoce zabloudila.

Ráno si přispíme, první cíl výpravy Volgograd – Stalingrad je nadosah. V pozdním odpolední opouštíme město, za mostem přes „říčku“ stáčíme říditka k jihu a míříme k městu Astrachaň. Hustota osídlení a síť čerpadel je poloviční, obyvatelstvo a jejich příbytky jsou o poznání chudší. Zhruba po 50 km stavíme na krátkou poradu a během okamžiku jsou před námi mračna mušek, která zalézají do helem a neúprosně štípou. Honem rychle dál! Během dalších 300 km zkoušíme ještě několikrát zastavit, ale situace se opakuje. U jedné pumpy se od místních dovídáme, že tato situace nastává poté, co hladina Volhy opadne a z odhalených břehů se líhnou mušky, které zaplaví celé okolí.

Přibyla nám další hodina (+3 h), jsme týden na cestě nedaleko hranic s Kazachstánem. Čekali jsme step a poušť, kolem dokola jsou ale mokřiska plná zelené trávy a pasoucích se koní. Mušky jsou pryč a tak se pod mostem myjeme a nocujeme. S ranním sluncem vyrážíme do Atyrau. Cesta mění ráz, povrch je rozbitý a hluboké díry střídají vysoké nálitky ztvrdlého asfaltu. Místa je lepší jet stepy ve vyjetých kolejkách. K obědu nepohrdneme výborným kebabem a chladným pivem.

Odpoledne nás zastihne na trase za Makakem. Tvrdý off-road totálně vyčerpává a tak využíváme pohodlí čajchany a pohostinnosti místních obyvatel. Defender má problémy s ložiskem zadního kola. Čekáme na kluky, ovšem z mračna prachu se vynoří zblázněný UAZ. Mladíček Polák informuje o stavu našeho dopro-

vodu: každých pět kilometrů prý chladí rozpálené kolo a krokem se posouvají dál. Řidič je sympaták a ve voze jede sám. Slovo dalo slovo a od těchto chvil máme o člena výpravy víc.

Po noci ve stepi odjíždíme hledat místo, kde se dá defender opravit. V nedaleké vesnici ve dvoře je několik rozebráných nákladáků. Jistý děduška vůz do odpoledne opraví a nás čeká 300 km ve stupačkách pískem a stepním porostem. Na druhý den vyrážíme do Šalkaru, kdesi u městečka Emby se u jednoho motocyklu láme podsedlový rám. Závadu už známe z předchozí cesty do Magadanu a tak si z ní hlavu příliš neděláme. V místní dílničce stroj rozebíráme, ostatní mění pneumatiky a za dvě hodiny uháníme dál. Jenže pískem k Aralskému moři neprojdeme a tak opouštíme žlutě značenou trasu a míříme do Aralska, kde další den provádíme údržbu strojů. Blížíme se k našemu druhému cíli, městu Bajkonur.

Vstup do Leninska neboli Bajkonuru podléhá zvláštnímu režimu. Území, na kterém se nachází a přilehlé okolí se startovacími polygony leží na území Kazachstánu, ale pronajaté ho má Rusko. Celé město je oběhané vysokou panelovou zdí a vedou do něj cesty přes brány, kde se musíte prokázat platným cestovním dokladem se vstupními vízy a povolením ke vstupu. S napětím zkoušíme kontakt na jednoho obyvatele města – Antona. Po chvíli se objeví klátivá štíhlá postava, usedá do UAZu a ukazuje směr.

Stavíme v obrovské plechové ohradě, slunce se pomalu sklání a my se protahujeme dírou ve zdi. Fotíme pomník Koroljova, vystavené rakety Sojuz a Proton, chladíme těla v léčivých vodách místních pramenů a nakonec je i pohostíme v několika zábavných podnicích. Noc strávíme v bytě u nových známých, na druhý den ale končíme ve vězení. Nemáme >>



Těžší stroje BMW měly v písku značné problémy



Miliardy štípajících mušek v povodí řeky Volhy nás přiváděly k šílenství



Typická kazašská vesnice uprostřed nehostinné stepi. Projíždět tyto oblasti je dost frustrující.



♦ **Trasa cesty:** Česko, Polsko, Ukrajina, Rusko, Kazachstán, Rusko, Mongolsko, Rusko, Bělorusko, Polsko, Česko.

♦ **Doba expedice:** 35 dní. Nejvyšší průjezd Mongolským sedlem ve výšce 2980 metrů n. m. (podle GPS).

♦ **Použité stroje:** KTM 950 Adventure (2005), KTM 990 Adventure (2006), BMW 1150 GS (2002) a Land Rover Defender 110 Tdi Wagon (1998).

♦ **Rozpočet:** 50 000 Kč/osoba bez přípravy techniky.

♦ **Použitá paliva:** Běžně 93oktanový benzin, pouze místa v Kazachstánu 82 oktanů a to byl ještě různutý naftou. Dva dny potom motocykly kuckaly.

♦ **Ujeté kilometry:** motocykly 13 960 kilometrů (stroje se s jezci vraceli z Novosibirsku do Moskvy vlakem), automobil 18 200 km.

♦ **Závady a opravy:** BMW – utržený zadní blatník a držák přední masky, netěsnost zadní prů-

řezky jednotky. 950 – zlomený podsedlový rám vinou špatného držáku kufru a kufru samotného, netěsnost předních vidlic (guferu). 990 – vadná propojovací hadička mezi nádržemi. Defender – prasklý rozvodový řemen (výrobní vada hnací kladky, která nemá osazení a řemen sjíždí a brousí o víko), ohnuté zvedací tyčky, prasklé ventilové v-

hadlo, vadné ložisko zadního kola, ucpané palivové potrubí.

**Praha - Mongolsko v číslech**

♦ **Použitá paliva:** Běžně 93oktanový benzin, pouze místa v Kazachstánu 82 oktanů a to byl ještě různutý naftou. Dva dny potom motocykly kuckaly.



o pít, snímají nám otisky prstů a fotí snad ve všech možných pozicích. Čekáme na výlech, nakonec se ale místní policie zachová korektně a po pěti hodinách nás natrola vyváží za brány města.

Naše další putování směřuje do Kyzylorda. Je před polednem a lidé u benzinky nám říkají, že tu cestu nepřežijeme. A skutečně! Neustálý písečný off-road začíná být pro organizmus nesnesitelná záležitost. Jako zázrakem se objevuje čajchana, kolega při sesedání padá a téměř omdlává, ostatní členové toho mají plné zuby. Za rozbřesku balíme a po třech hodinách se ocitáme v Zhezgaganu. Motorkáři jedou nekompromisně, což se odrazí na ztrátě jednoho „lízátka“ pod blatníkem zadního kola. Objevuje se slušný asfalt a do Karagandy to máme ještě 500 km. Místy téměř spíme za řidičky a večer za bouřky táboříme za městem, časová ztráta z úvodu výpravy je ale smazaná.

Opouštíme Kazachstán (celní peripetie trvají 4 hodiny, ale bez úplatků) a uháníme vstříc Altaji. Bloudíme, nesouhlasí silnice v mapě ani názvy vesnic. Projíždíme překrásným údolím říčky Ust Kalamanka do Tužky a bivak rozděláváme v jehličnatém lese na břehu bystriny

Čerga. Zítra chceme dorazit do Mongolska! Poslední kilometry k přechodu Tashaanta ještě ztrpčí přicpaný přívod paliva u defenderu, oprava vyložené pojizovací hadičky mezi nádržemi a defekt zadního kola. Naštěstí všechno stiháme do 18 hodin, kdy Mongolové zavírají hranice.

Platíme mastnou „strachovku“ neboli pojištění a jsme v cíli dlouhé cesty – v zemi obávaného Čingischána. Asfalt zmizel jako pára nad hrncem a před námi se vinou vyjeté koleje do všech světových stran. Vybereme si tu nejhlubší, ta prý vede do města Olgij. Před setměním se vyškrobeme pod rozeklaný útes do nadmořské



**na motocyklech**

výšky 2000 metrů nad mořem a hledáme sebemenší rovinu na přespaní. Neunikli jsme však pozornosti projíždějícího UAZu a už máme návštěvu. Přinesou pivo a snad hodinu se družíme při teplotě okolo 5 °C.

Ráno v Olgiji měníme místní měnu (tugriky) a tankujeme do plna veškeré volné nádoby. Další metou je jezero Urug Nur, jenom nechceme jet po hlavních tazích (vyjetých kolejích), ale nechat se vést azimutem GPS. Hodláme tak poznat nejzapadlejší kouty zdejší krajiny. Na horských cestách je plno písku, motocykly se boří a automobily sotva projíždějí. Několikrát na radu domorodců měníme

směr a nakonec spíme před brodem horské říčky. Je to idylka – zapadající slunce, lesknoucí se bystrina, dokola zasněžené vrcholky hor...

Kamení střídá písek, až nakonec naše plány překazí zarostlé břehy asi 20 metrů široké řeky. Tudy neprojedeme! Obloukem se vracíme k Tsaganuru a měníme plán: využijeme nádherných cest a scénérií, které nám mongolský Altaj nabízí. Podle pastevců máme jet přes horská sedla. Po skalnatých stezkách skáče do průsmýků ve výšce okolo 3 000 m je nom proto, abychom se prudkými sjezdy dostali do dalších údolí. V jednom z nich

za deště potkáváme kočovníky se zilem, kteří nás svezou na koni a to je velká čest. Slunce protrhává mraky a my vjíždíme do jurtové aglomerace, kde se utáboříme.

Druhý den vyrážíme nazdařbůh na západ k hranicím s Čínou. Zdejší horstvo je porostlé menší vegetací, což ještě více ztěžuje orientaci. Nikam nespěcháme a jízdy si náležitě užíváme. Množství vzrostlých orlů nás doprovází k řece velké jako Vltava. Zde se utáboříme, část party jde chytat ryby a druhá připravuje slavnostní hostinu. Padnou na to všechny tři lahve vodky. Byla zřejmě kvalitní, protože ráno vylézáme ze stanů bez následků.

Čas se nachýlil, nezbyvá než přemýšlet o nejdůležitějším cíli – šťastném návratu. Poslední noc v Mongolsku strávíme v penzionu před hranicí. Celníci požadují pouze nutné formalty a posílají nás do třicetikilometrového bezcelního prostoru na hranici Ruska. Zde jsme pouze my a další dvě posádky místních vozů. Pracovní aktivita celníků a vyplňování nesmyslných bumáček přesto způsobí pětihodinové čekání, po kterém nás čeká jízda v dešti a chladu.

Máme další problémy s defenderem, teče nádrž a opravené ložisko z Kazachstánu se definitivně rozsypalo. A právě zde, v Bijsku, se naše cesty rozdělují. Defender

s posádkou vyráží do Novosibirska a Moskvy, Polák s UAZem stáčí volant k Bajkalu a my tři motorkáři odjíždíme na hlavní nádraží v Novosibirsku. Tady nám stroje „navagonují“ na nudnou cestu napříč Sibiří. Třídenní jízda je zdoluhavá a každý ji tráví po svém. Jeden spí a čerpá síly do závěrečných kilometrů, druhý navazuje družbu se sličnou Mášou a třetí... Ten si při jedné ze zastávek na transsibiřské magistralě nechá ujet vlak. Po třicetikilometrové jízdě najatým taxíkem jej ale dostihne. V Moskvě se šťastně sešli motocykly, defender i cestovatelé a hurá domů, do Čech, každý svým tempem.

**Martin Pouba**



Teploměr ukazuje 46 °C ve stínu. Oprava za takových podmínek je skutečnou zkouškou lidské trpělivosti.

Opravy se nevyhly ani motocyklům. Dole prasklý podsedlový rám.



Dílo konstruktéra Koroljova – nákladní raketa Proton



Mohyla se symbolem Kazachstánu působila uprostřed stepi velmi impozantně

Ani o defekty není nouze. S pomocí místních obyvatel můžete vždycky počítat.



Tato budova ve Volgogradu (Stalingradu) zůstala po válce v nezměněném stavu



Nákladní motocykl ruské výroby Ural. Jeho podobnost s dřívějšími stroji značky BMW je čistě náhodná.



Bezprostřednost dětí je na dlouhé cestě vždycky milou záležitostí