

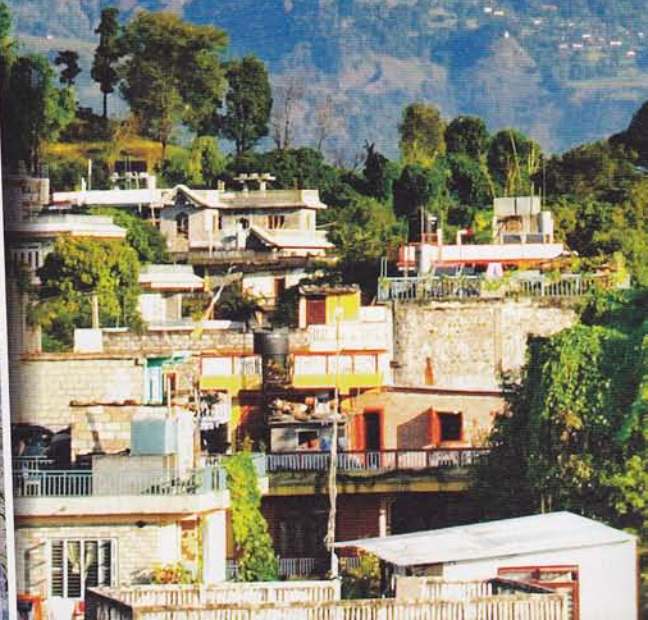
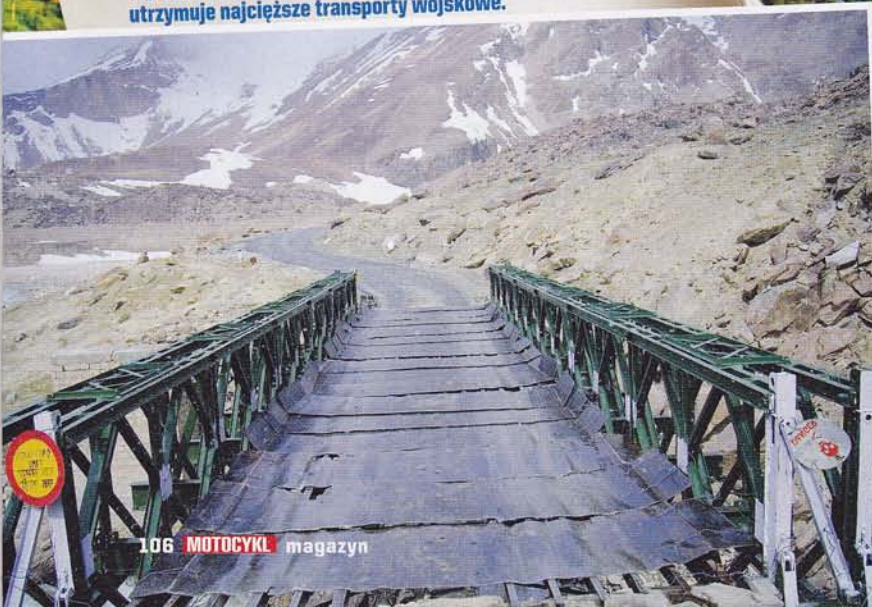


Po raz pierwszy zobaczyłem go na niespełna tydzień przed wyjazdem w Himalaje: Royal Enfield Thunderbird, rocznik 2005, mocno zmodyfikowany przez poprzedniego właściciela.

Tekst i zdjęcia Jacek Ratajczak



▼ Most gdzieś między Sarchu a Lachung La. Trudno uwierzyć, że ta wykonana z luźno skreślonych blach przeprawa utrzymuje najcięższe transporty wojskowe.





# AUTOSTRADA D NIEBA

**S**tan motocykla nie nastrojał optymistycznie: tu i ówdzie był zardzewiały, brakowało mu lusterka, kierunkowskazu, miał mocno odrapany prawy bok. Pierwszych kilka kopniaków nic nie dało. Po interwencji mechanika okazało się, że ciecz w baku niczym nie przypominała benzyny. Wymiana płynu i silnik zaskoczył.

Tak jak Royal Enfield jest w Indiach odpowiednikiem Harleya, tak odcinek Manali-Leh jest indyjską Route 66. Trasa,

nazywana przez miejscowych „autostradą”, w większości przebiega na wysokości ponad 4000 m n.p.m., dwukrotnie wspina się nawet powyżej 5000 m (najwyższy punkt to Tanglang La - 5359 m n.p.m.). Drogę zbudowało i utrzymuje wojsko, aby zapewnić lądową łączność z Kaszmirem i granicą z Pakistanem, czyli najbardziej zapalnymi punktami w Indiach. NH21 to 479 km ostrej walki z przyrodą i sprzętem, z których 365 trzeba pokonać bez tankowania (taka jest największa odległość pomiędzy stacjami benzynowymi), oraz zmagają z rozrzedzonym powietrzem.

## AMS - twój wróg

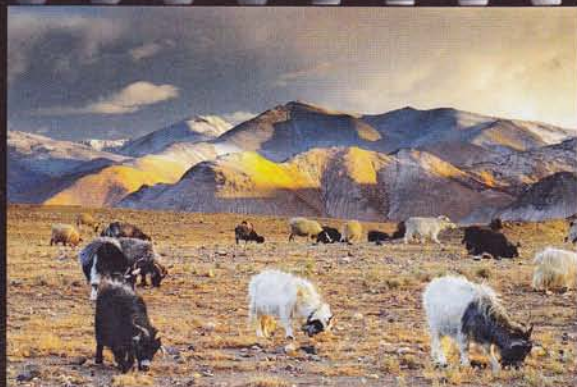
Ekspedycja składała się z Mitsubishi Pajero prowadzonego przez Amerykanina i sześciu motocykli: trzech Thunderbirdów (ujeżdżanych przez dwóch Polaków i Niemca), jeden Bajaj Avenger (z rodowitym Kaszmirczykiem w siodle), Honda Karizma (prowadzona przez francuskiego wyjadacza) i 125-centymetrowa Yamaha Gladiator prowadzona przez Polkę. Aż czworo z nas (w tym ja) pierwsze doświadczenia z motocyklami miało w Indiach nie dawniej niż pół roku przed wyprawą, nie znaliśmy przy tym spe- ▶



© Pichugin Dmitry, 2009/Shutterstock



## parę przydatnych informacji



**Trasa Manali-Leh** jest czynna od czerwca do października.

**Waluta:** rupia indyjska (1 zł = 17 Rs, ale kurs bardzo zmienny!).

**Benzyna:** ok. 45 Rs za litr, cena rośnie wraz z wysokością. Warto zaopatrzyć się w kanistry. Paliwo miewają miejscowi po wioskach czy obozach.

**Noclegi:** w Manali i Leh nie brak hoteli wszelkich klas. Między Manali a Leh jest tylko jeden hotel – Jispa. Pomiędzy Jispą a Leh trzeba zatrzymać się w jednym z kilku obozów.

**Wyżywienie.** Co kilkadziesiąt km niewielkie kempingi, gdzie można tanio (do 100 Rs) zjeść proste dania (głównie makarony) oraz uzupełnić zapasy suchego prowiantu i napojów. Woda w górach jest w zasadzie bezpieczna, warto jednak mieć tabletki na problemy żołądkowe.

**Wynajem motocykli.** W Manali i Leh nie brak wypożyczalni Royali Enfieldów i serwisów. Koszt wynajęcia to 500-800 Rs/dzień za model z silnikiem 350 cm<sup>3</sup>. Ile wytargujesz, tyle zapłacisz.

cyfki jazdy w górach i w trudnym terenie. Także nasz ekwipunek pozostawiał wiele do życzenia. Żadnych goretexów, skór czy profesjonalnych kurtek i spodni. Raczej tańsze substytuty, ubrania „na cebulkę”, cokolwiek wodoodpornego, jakieś wysokie buty...

Mimo że jechaliśmy w czerwcu, musieliśmy nastawić się na upał (w drodze z Delhi), ulewne deszcze i śnieg (choć w to długo nie wierzyliśmy), na lawiny (czy też ich pozostałości na trasie), głębokie strumienie, zupełnie zniszczone nawierzchnie,

kałuże błotne, lód, zasypany śnieżne. Bez pomocy mechaników i stacji benzynowej, bez możliwości poddania się (chyba że porzucając motocykl), bez wsparcia technicznego czy medycznego. A do tego AMS – Accute Mountain Sickness, czyli choroba wysokościowa.

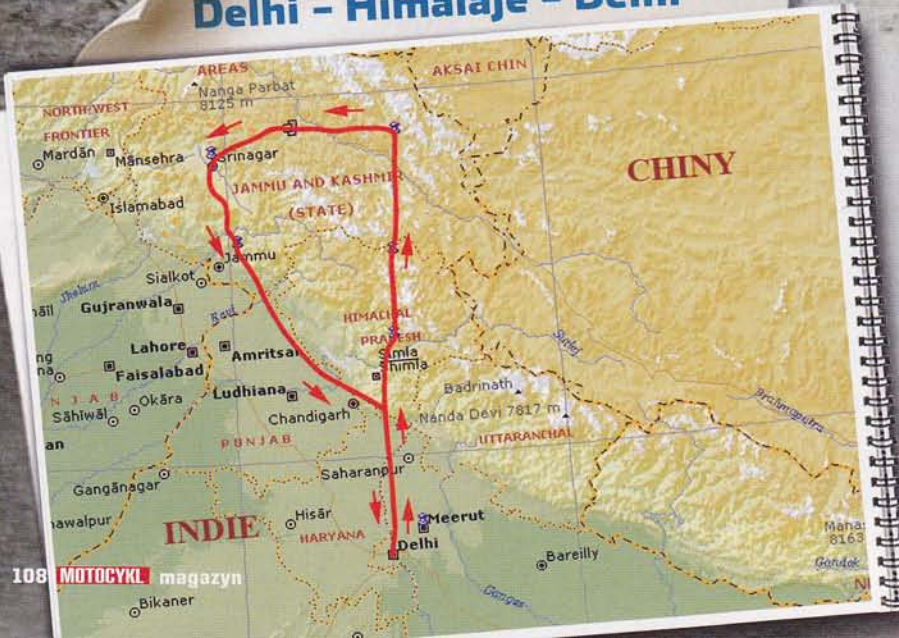
Wszyscy mieli po komplecie podstawowych części zamiennych (linki do gazu, sprzęgła i hamulca, dwie dętki, klucze, żarówki, świece...). Kupiliśmy też gigantyczną paczkę leków, której większość stanowiły opatrunki, leki na odwodnienie, przeciw chorobie

wysokościowej oraz na problemy żołądkowe.

## Himalaje w 11 częściach

Jako że cała ekipa rezyduje w Delhi na kontraktach lub praktykach, a motocykle były naszą własnością, wybraliśmy dłuższy wariant trasy, czyli ze startem ze stolicy. Najpierw przyszło nam pokonać kilkaset kilometrów zatłoczoną autostradą, w upale sięgającym niemal 50°. Planując trasę, trzeba było uwzględnić kilka okoliczności. Po pierwsze – oprócz Karizmy, żaden z naszych motocykli nie

## Delhi - Himalaje - Delhi



► Targ w Leh słynie ze sreber. Warto poważnie zastanowić się, nim weźmie się dziewczynę ze sobą...





W stanie pojechać więcej niż 120 km/h, a dla większości nawet 100 km/h było zbyt dużym wyprzedzeniem. Po drugie, nie sposób rozpędzić się tu powyżej 100 km/h, bo „autostrada” w Indiach to droga z krowami, traktorami, 50-letnimi ciężarówkami ze źle zabezpieczonymi ładunkami i rowerami. Wszystko to porusza się według zasady „wciśnij się, gdzie możesz”. W górach zaś drogi są tak ciasne, że średnia prędkość na całej trasie wynosiła ledwie około 40 km/h.

Trasę rozpisaliśmy na 11 odcinków. Pierwszy dzień to przejazd z Delhi do Bilaspuru. Ok. 350 km według indyjskich map przerodziło się w ponad 420. Następny odcinek to 150 km do Manali, gdzie miała się zacząć właściwa przygoda. Dzień trzeci to wspinaczka z 2500 na prawie 4000 m n.p.m. na przełęcz Rohtang i z powrotem w dół na ok. 3000 m ku hotelowi w Jispie – jedynej między Manali a Leh. Dzień czwarty to bardzo trudne 80 km między Jispą a obozowiskiem w Sarchu (4200 m), z przełęczą Baralacha La po drodze (4892 m). Kolejny dzień – z Sarchu do Leh (220 km). Po drodze mieliśmy przejechać More Plains – kilkudziesięciu



▲ Zaraz po opuszczeniu zattoczonyj do granic możliwości Rohtang La zaczynają się naprawdę oszałamiające widoki.

kilometrową, płaską jak stół równinę na wysokości przeszło 4500 m n.p.m., pozbawioną jakiegokolwiek roślinności – oraz wspiąć się na przełęcz Tanglang La.

W Leh większość śmiałków kończy przygodę, jednak my zaplanowaliśmy, że

po dniu odpoczynku spróbujemy zobaczyć Kaszmir. Kolejne dwa dni zatem to górzyście 185 km do Kargil i 200 km do Srinagaru – miasta pod ścisłą kontrolą armii z powodu nieustannych napięć w regionie. Ze Srinagaru zaplanowaliśmy trzydniową podróż powrotną. Już pierwsze dwa dni, które miały być najłatwiejsze,



▼ Na tę małą żebraczkę, którą widzieliśmy w Leh, zwróciliśmy uwagę z powodu niesamowitego spojrzenia.







▲ Strumienie i wodospady były naszymi najlepszymi przyjaciółmi pod koniec wyprawy, choć kąpiel w lodowatej wodzie nie należy do największych rozkoszy.

bardzo wyraźnie uświadomiły nam, na co się porwaliśmy. Jedyna motocyklistka w naszym gronie dostała zapalenia zatok. Nieco spacyfikowane końską dawką leków przeciwbólowych, przerodziło się w ogólne rozbicie, mdłości i w efekcie dziewczyna następnego dnia prowadziła niczym w malignie. Ale zacisnęła zęby i powiedziała, że się nie podda. Kolejne

znaki ostrzegawcze: kilkadziesiąt kilometrów za Delhi musieliśmy wymienić oponę w Avengerze, a towarzyszące nam Pajero trafiło do serwisu.

Drugi dzień był jeszcze bardziej dramatyczny. Kilkadziesiąt kilometrów przed Manali akumulator w jednym z Enfieldów zaczął się palić. Na szczęście mieliśmy w tym mieście zaufanego mechanika, który jeszcze przed północą doprowadził motocykl do porządku.

## Sterta Martwych Ciał

Z Manali wyjechaliśmy o 5.30; i tak zbyt późno, aby uniknąć... stania w korku. Hindusi tłumnie odwiedzali przełęcz Rohtang (nazwa oznacza ponoć Stertę Martwych Ciał), bo to dla wielu jedyna okazja, by zobaczyć śnieg. Zatłoczona, czarna od spalin i udekorowana odpadkami ludzkimi i zwierzęcymi (pasterze przeprowadzają tędy swoją trzodę) przełęcz była zdecydowanie najmniej przyjemnym punktem wycieczki. Przekąsiliśmy zatem maggie masala (coś w rodzaju naszych zupek chińskich) i uciekliśmy w dalszą drogę.

Z Rohtang zjechaliśmy kilkaset metrów serpentyną wijącą się po stromym zboczu, poprzecinaną strumieniami, obsuniętym błotem, kamieniami i po nawierzchni popękanej z powodu gwałtownych zmian temperatur. To był pierwszy z wielu zapierających dech w piersiach momentów na tej trasie. Przez najbliższe trzy dni mieliśmy nie nudzić się ani przez sekundę. Krajobraz Himalajów zmieniał się niemal za każdym zakrętem: kolor skał od szarości, przez czerwień, do błękitnawego grafitu, białe połacie śnieżne, wyrastające niespodziewanie zielone doliny i gigantyczne pustkowia. Kilometry dróg wijących się wzdłuż przepaści, nad lub pod wodospadami, przez strumienie i w strumieniach, po śniegu, błocie, kamieniach, lodzie, piasku. Jazda za ciężarówkami, wznoszącymi gigantyczne tumany pyłu, niemal pionowe podjazdy lub zjazdy, przeciskanie się kilkudziesię-



centymetrowymi przesmykami między ciężarówką a brzegiem urwiska... nie było chyba takich warunków pogodowych czy drogowych, których nie mieliśmy okazji doświadczyć.

Cała trasa – ze względu na strategiczne znaczenie – jest usiana wojskowymi posterunkami. Jak się okazało, na pierwszym punkcie kontrolnym, jeden z towarzyszy podróży nie wziął wyginału paszportu, a kopii nijak nie udało się go zaakceptować. Na szczęście wywarczyło, że spowodowaliśmy sztuczny blok i żołnierze nie doliczyli się jednego paszportu.

## Ima w parę chwil

W dzień czwarty miał być „bułką z masłem”, zaplanowaliśmy bowiem jedynie 100 km, czyli jakieś 4 godziny jazdy. Ale to nie było. Kilkanaście kilometrów za Jispą motocykl naszej jedynaczki zatrzymał się podczas pokonywania dość głębokiej i szerokiej przełajki. Oboje – rumak

i amazonka – zaliczyli kąpiel. Gdy zmieniła przemokniętą garderobę, okazało się, że nie tylko turyści mają problemy na tej wysokości. Zatrzymała się koło nas ciężarówka, której drugi kierowca miał ostry atak AMS. Wyglądał, jakby zaraz miał umrzeć. Nie mieliśmy tlenu, ale Diamox jako tako postawił go na nogi.

Zaraz za strumieniem droga zaczynała się piąć w górę i w kilkanaście minut dokładnie zrozumieliśmy, co znaczy „zmienna góraska pogoda”. Względnie ciepły i pogodny dzień w parę chwil przeistoczył się we wściekłą burzę śnieżną, a czarna asfaltowa serpentina – w wąwóz wśród kilkumetrowych zasp śnieżnych. Wizjer zaparowy-

wał w kilka sekund, a po jego otwarciu śnieg sypał w oczy. Kilkakrotnie o mało nie wbiliśmy się w zasy i o centymetry unikaliśmy zderzeń z pojazdami jadącymi z naprzeciwka oraz z innymi członkami wyprawy.

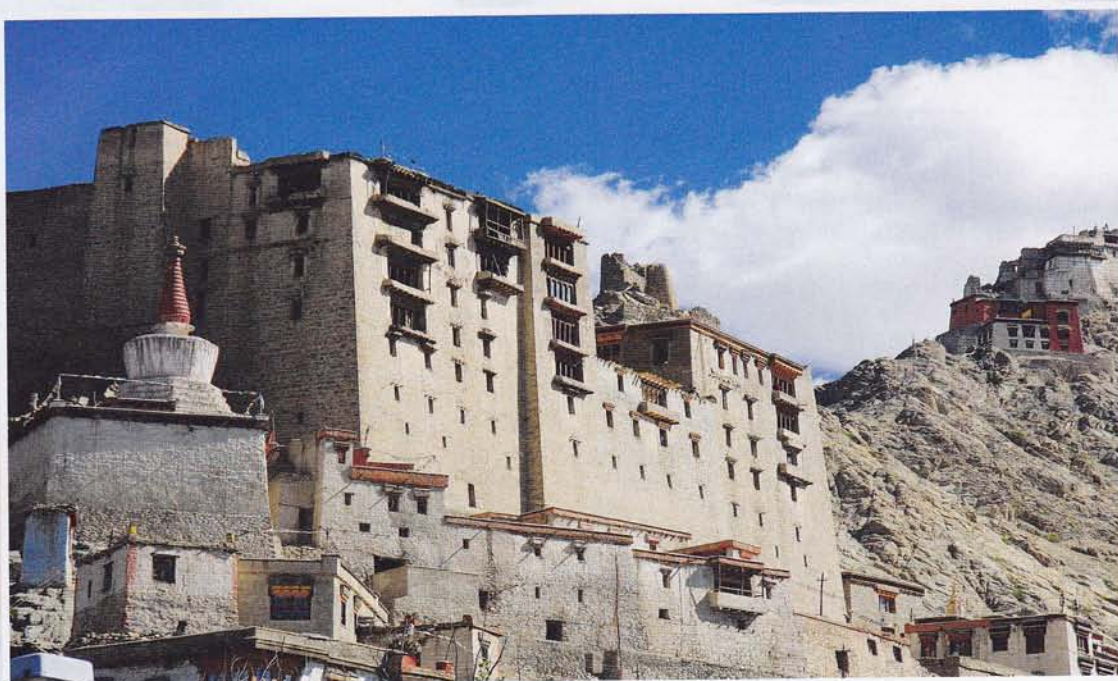
Marzyliśmy tylko o jednym – jak najszybciej osiągnąć przełęcz Baralach La. Niestety, na górze przejazd zablokowała ciężarówka, która utknęła w zaspie. Przez blisko pół godziny staliśmy, stopniowo sztywniejąc z zimna, zanim zauważyliśmy, że pracujący cały czas silnik tira



► Na szczycie Baralach La ciepło z silnika tira o mało nie spowodowało zawalenia nawisu śnieżnego.







▲ Pałac królewski majestatycznie górujący nad Leh.

topi i łamie potężny nawis śnieżny nad nim, który zaraz do reszty pogrzebie trasę. Teraz albo nigdy – pomyśleliśmy i wąskim przesmykiem – ryzykując, że biała masa zwali się na nas – przecisnęliśmy się obok ciężarówki i ruszyliśmy

w dół. Tam powitała nas koczownicza restauracja serwująca maggie masala oraz piękne, niebieskie niebo.

Po odpoczynku pojechaliśmy ku Sarchu (4200 m n.p.m.) – niewielkiemu płaskowyżowi, gdzie zobaczyliśmy kilka obozowisk, budkę strażnika i... najwyżej położony sklep monopolowy

świata. Kolejna porcja Diamoxu, kolacja i nocleg w nieogrzewanych, ale wyposażonych w pięć kotłów namiotach. Rano woda w toaletach była zamrożona, wokół i na namiotach śnieg, oddech zamieniał się w kryształki lodu. Do tego co najmniej trzem osobom z grupy doskwierała choroba wysokościowa, więc wygrzebanie się spod półmetrowej warstwy pierzyn było chyba najtrudniejszym zadaniem wyprawy.

## I stał się cud

Kolejnym problemem tego ranka było odpalenie maszyn. Pajero, Avenger i dwa Enfieldy odmówiły posłuszeństwa. Dopiero po paru godzinach, gdy słońce rozgrzało silniki, ruszyliśmy dalej. 220 km, podczas których mieliśmy pokonać najwyższą przełęcz na naszej trasie (Tanglang La) – po doświadczeniach poprzedniego dnia i tego ranka brzmiało to niemal jak utopia. I rzeczywiście. Wkrótce dwoje ze współtowar-



◀ I jeszcze jeden strumień... Takich i gorszych przepraw na trasie były dziesiątki.





rzyszy równocześnie przebito gumy. Do tego jedna z zapasowych dętek okazała się dziurawa. Podczas gdy część ekipy jakimś cudem wpasowała jedyny zapas (przedni) do tylnego koła, pozostali – którzy musieli dać sobie radę z mniejszym uszkodzeniem – podpompowali oponę, tak aby dojechać do Pang, gdzie był wulkanizator.

W Pang zjedliśmy nasz tradycyjny lunch (maggie masala) i ruszyliśmy dalej. Przez pozostałe 200 km aż do Leh nie spotkaliśmy ani śladu cywilizacji. Plotki straszyły, że drogę zablokowały gwałtowne opady śniegu. Mieliśmy kilkugodzinne opóźnienie i w perspektywie ponad 5-tysięczną przełęcz. Gdy z naprzeciwka nadjechał autobus, dowodząc, że droga jest przejezdna, uznaliśmy, że zaryzykujemy.

I stał się cud. Przez More Plains – blisko 40-kilometrowy płaskowyż – przemieknęliśmy z prędkością większą niż autostradą z Delhi. Tanglang La również okazała się banalnie prosta (choć najłabsza w stawce Yamaha ledwo się wtoczyła na szczyt z powodu braku tlenu) i powitała nas dobrą pogodą i hasłem optymistycznym, choć z małym błędem „You are pas-

sing through second highest pass of the world. Unbelievable, is not it?” (Pokonujesz drugą najwyższą przełęcz świata. Nie do wiary, prawda?).

Po dniu odpoczynku ruszyliśmy do Kaszmiru. Trasa z Leh do Srinagar przez Kargil okazała się bodaj najbardziej wymagającym odcinkiem w całej wyprawie. Nigdzie wcześniej kamienie na drodze nie były tak duże, strumienie tak szerokie i głębokie, piasek tak zdradziecki, a zakręty tak ostre, wąskie i zawieszane nad tak dramatycznymi przepaściami.

### Unbelievable, is not it?

Swego rodzaju puentą naszych przygód była ponowna awaria Thunderbirda Niemca. Przydarzyła się przed tunelem będącym wyjazdem z Kaszmiru. Jego motocykl po raz kolejny zgasał, ale tym razem postanowił już nie zapalić. Przetransportowaliśmy go do warsztatu, a gdy ani lokalny mechanik, ani wojskowy guru od Enfieldów nic nie potrafili wskórać, wystaliśmy motocykl ciężarówką do Delhi. Reszta ekipy szaleńczą, 16-godzinną jazdą w 40-stopniowym skwarze przeskoczyła pozostałe do Delhi 600 km



**4SR**  
— for street racing

Czytelnicy, których relacje z podróży ukażą się w **MOTOCYKLU**, zostaną nagrodzeni upominkiem firm **4SR lub Padana, ufundowanym przez RoxyMoto (www.roxymoto.pl)**. Wartość nagrody do 300 zł.



w ciągu jednego dnia.

W ten sposób zakończyła się nasza wyprawa. Najkrótszej bilans: pięć przebitych dętek, dwie kąpiele w strumieniach, dwa mniejsze wypadki, dwie poważne awarie i kilka pomniejszych, 2500 km, w tym 600 km w wysokich górach, średnia wysokość blisko 4000 m n.p.m. i 11 dni wrażeń, które na zawsze wryły mi się w pamięć. Unbelievable, is not it? ■

