INDIE

„Świat Motocykli" wspiął się dosłownie na sam szczyt. A przynajmniej reklamujące go naklejki...

U stóp dachu świata

PRZEŁĘCZE NA WYSOKOŚCIACH PONAD 5 TYS. M N.P.M., PRZEPRAWY PRZEZ RWĄCE RZEKI, CHOROBA WYSOKOŚCIOWA, DEFEKTY MASZYN, EGZOTYCZNE ZWYCZAJE I NIECODZIENNE SYTUACJE – TO PRZYGODY NA TRASIE MOTOCYKLOWEJ WYPRAWY U PODNÓŻA HIMALAJÓW.

Tekst ADRIAN KALINKIEWICZ Zdjęcia TOMASZ GALUSEK, SIMON MATZINGER, ADRIAN KALINKIEWICZ

W tę niezwykłą wyprawę wyruszyła międzynarodowa grupa podróżników: czterech Polaków, trzech Australijczyków, dwóch Austriaków, dwóch Niemców oraz Holenderka. Osiemnaście pełnych przygód dni na Royal Enfieldach.

Jedź, bo zginiemy!

Pierwsze godziny w Indiach spędzamy w autokarze. To najnudniejszy element wyprawy. Kilkunastogodzinna jazda urozmaicana jest tylko egzotycznymi obyczajami lokalnego ruchu drogowego. Inny tutejszy zwyczaj to sposób, w jaki odpoczywa zmiennik kierowcy. Z początku wydawało się, że go po prostu nie ma, lecz po kilku godzinach pojawił się. Odpoczywał w... luku bagażowym.

Drogę z Delhi do Nagar przejeżdżam już kolejny raz, ale na tej trasie nie udało mi się nigdy znaleźć restauracji, w której nie bałbym się zamówić większości dań w obawie przed rozstrojem żołądka. Na szczęście, wszystkie pozostałe miejsca, w których jemy posiłki, są bezpieczne, a jedzenie w nich jest wyśmienite.
W Nagar, miejscowości u podnóża Himalajów, czekają na nas motocykle i rozpoczyna się prawdziwa przygoda. Zaczynamy od oswojenia się z chaotycznym ruchem drogowym. Oswajanie się przebiega dosyć delikatnie. Tylko australijscy koledzy przeżywają dramatyczne chwile. Na środku skrzyżowania, w wirującym tłumie pojazdów, Garemu spadają okulary przeciwsłoneczne. Jadę za nim i widzę trzy Enfieldy, krzyczących i machających rękoma trzech motocyklistów, którzy w wielkim zamieszaniu odjeżdżają zostawiając okulary na asfalcie. Podjeżdżam i zabieram je. Gdy w hotelu oddaję okulary Garemu cieszy się i wyjaśnia, że Mick i Brian, przerażeni, nie pozwolili mu ich podnieść, krzycząc: „Nie zatrzymuj się! Jedź! Zginiemy, wszyscy zginiemy!".

W surowych warunkach, w jakich żyją tu ludzie, każdy kawałek drewna to bezcenna zdobycz. Może stać się domowym sprzętem lub zapewnić ciepło, gdy przychodzi chłód

Pamiętaj o aklimatyzacji

Zanim rozpoczniemy wspinaczkę w kierunku Ladakhu, zwanego Małym Tybetem, kręcimy się w okolicy Manali, zielonej miejscowości popularnej wśród hipisów.
Droga w kierunku Rhotang, pierwszej przełęczy na naszej trasie, jest wyjątkowo męcząca. Warunki są słabe. Nie ma asfaltu, pada deszcz, a mgła jest gęsta jak mleko. Widoczność wynosi około 7 metrów. Jedziemy w dosyć głębokim błocie i musimy przeciskać się przez gigantyczny korek. Z naprzeciwka wyłaniają się samochody, często bez świateł i jak na złość wszystkie białe. A wszystko dzieje się nad kilkudziesięciometrowymi przepaściami. Po drodze spotykamy dwóch

ZBYT SZYBKA WSPINACZKA GROZI CHOROBĄ WYSOKOŚCIOWĄ. ASPIRYNA ZAPOBIEGA TYLKO ZGĘSTNIENIU KRWI. DLATEGO AKLIMATYZACJA JEST NIEZBĘDNA

motocyklistów z Rosji, podróżujących również na Royal Enfieldach. Część ich trasy pokrywa się z naszą. Spotkamy ich po kilku dniach w fatalnym stanie, z poważnymi objawami choroby wysokościowej, wywołanymi zbyt szybką wspinaczką oraz pominięciem kilku ważnych noclegów na aklimatyzację.

Po kilku godzinach dojeżdżamy do przełęczy. W tym miejscu kończy się cały ruch. Przełęcz Rhothang jest dla Hindusów atrakcją, gdzie oglądają pierwszy śnieg. Wypożyczają narty i kombinezony narciarskie, często tylko do zdjęcia, fotografują się i wracają. Tymczasem za przełęczą zaczyna się inna kraina. Deszcz przestaje padać, robi się niesamowicie cicho i spokojnie. Wychodzi słońce, oświetlając zielone góry.

Aspiryna pomaga rozrzedzić krew i następnego ranka jesteśmy gotowi na najtrudniejsze dwa dni naszej podróży. Czeka nas duża liczba przepraw wodnych, nocleg na dużej wysokości oraz kiepskiej jakości asfalt, albo częściej jego brak.

Chcę jeszcze raz

Droga, którą jedziemy, jest ważna dla indyjskiego wojska i cały czas budowana. Jednak srogie zimy panujące w tym regionie niszczą ją i budowę należy zaczynać od początku. Nigdy nie wiem, co zastanę na tej trasie. W miejscach, gdzie w latach ubiegłych stały mosty, w tym roku musieliśmy przeprawiać się w bród. Niekiedy poziom wody był na tyle wysoki, że przechodziliśmy pojedynczo, asekurując się wzajemnie.

Podczas przeprawy przez najgłębszy bród Andrzej przewraca motocykl, a mocny nurt zaczyna ściągać go w stronę kilkunastometrowego wodospadu. Szybko dobiegam i rzucam się na niego, próbując przytrzymać. W tej samej sekundzie dobiega nasz mechanik, Ramesh i obaj leżymy na Andrzeju, próbując go utrzymać. Jest to niewątpliwie najgroźniejsze wydarzenie dnia. Wyprowadzamy go, w pięć osób wyciągamy motocykl, osuszamy. Kolejne osoby przeprawiają się z asekuracją drugiej osoby. Jedynie Tomek podekscytowany przeprawą chce wrócić i pokonać rzekę jeszcze raz.

Po trzydziestu minutach dalszej jazdy jesteśmy na przełęczy Baralacha (4890 m n.p.m.). Momentami przy drodze pojawia się śnieg, ale jest raczej ciepło i świeci mocne słońce. Asfalt jest suchy

reklama

sklep.ORLEN.pl

Alkomat Alcovisor Mars

- Nowoczesny alkomat z elektrochemiczną komórką pomiarową renomowanego brytyjskiego producenta
- Szybki czas przygotowania do pracy oraz możliwość wykonania wielu pomiarów w krótkim odstępie czasowym
- Układ sprawdzający stan sensora przed każdym pomiarem
- Rozdzielczość wskazań do trzech miejsc po przecinku (0.000 – 4.000 ‰)
- Sygnalizacja źle wykonanej próby
- Alkomat jest skalibrowany i przygotowany do pracy

MARS
ALCOVISOR
339 zł

Zamów w Internecie i nie płać za koszty przesyłki
Zamówienie odbierzesz i opłacisz na wybranej przez Ciebie stacji paliw ORLEN

Zamów już dziś na www.sklep.orlen.pl
lub zadzwoń 22 485 52 32*

*Infolinia czynna pon – pt w godzinach 9:00 – 17:00

i wyjątkowo dobrej jakości. Nocleg spędzamy obok górskiej wioski Sarchu, w dużych, komfortowych namiotach z WC, wodą pompowaną ze strumienia, łóżkami i prądem dostępnym przez kilka godzin na dobę z agregatów. Namioty przygotowane są do przyjmowania osób przyjeżdżających o tej porze roku na trekkingi w Himalaje.

Choroba wysokościowa

Wysokość blisko 5 tys. m n.p.m. daje o sobie znać. Trzy osoby słabiej się czują. Przed snem sprawdzamy pulsoksymetrem poziom tlenu we krwi na wypadek, gdybyśmy musieli zjechać z kimś niżej do lekarza, do bazy wojskowej. Co ciekawe, ci, którzy czują się najgorzej, nie mają wcale najgorszego wyniku. Potwierdza się teoria, którą często słyszę, iż choroba wysokościowa w dużej mierze rodzi się w psychice.
Niepokoi mnie wynik Briana, który ma najmniej tlenu we krwi. Dobrze się czuje, więc jak pyta o swój wynik, odpowiadam, że jest całkiem niezły, żeby nie wywołać paniki. Jednocześnie proszę dyskretnie Garego, który dzieli z nim namiot, aby obudził mnie, jeżeli Brian gorzej poczuje się w nocy.
Droga z Sarchu do wioski Lato jest bardzo malownicza. Krajobraz zmienia się kilka razy w ciągu dnia. Kręte serpentyny, wijące się nad przepaściami idealnie nadają się na motocyklową przygodę. Gdy pokonujemy drogę „Dwudziestu Jeden Pętli", dystans między pierwszymi motocyklistami a ostatnimi sięga około 1,5 godziny.
Różne jest tempo jazdy i różne potrzeby kontemplacji widoków i robienia zdjęć. W przydrożnych namiotach posilamy się makaronem i herbatą. Tomek gorzej się czuje, więc idziemy we dwóch położyć się na moment na pryczy w „namiocie gastronomicznym". Śpimy godzinę, choć wydaje się, że to tylko 5 minut. Drzemka wpływa na nas bardzo regenerująco.

Druga pod względem wysokości drogowa przełęcz świata (powyżej). Jesteśmy na wysokości ponad dwukrotnie większej, niż Rysy. Rozpiętość między pierwszym i ostatnim (obok) może na szlaku sięgnąć półtorej godziny. Uszkodzenie opony na kamienistym szlaku (poniżej) to normalna rzecz. Zapas części mamy ze sobą, ale przy zakładaniu nowych dętek trzeba uważać

Na szczycie wyprawy

Kilkudziesięciokilometrowy, pustynny odcinek płaskowyżu Moore to miejsce, gdzie udaje nam się znów zbić i kontynuować podróż ku drugiej co do wysokości drogowej przełęczy świata – Tanglang La (5359 m n.p.m.). Opuszczamy upalny, pustynny klimat. Jedziemy po kałużach, w błocie, robi się zimno i w końcu pada śnieg. Do letnich temperatur wracamy po drugiej stronie.
Docieramy do Leh, które jest ukoronowaniem naszej kilkudniowej wspinaczki. Miasto jest stolicą Ladakhu, zwanego Małym Tybetem. Dla nas

jest oazą, gdzie odpoczywamy i regenerujemy siły. Dzielimy się na dwie grupy: jedna zostaje, a druga jedzie do oddalonego o kilkadziesiąt kilometrów, buddyjskiego klasztoru w Hemis.
Z Leh wyprawiamy się na trzy dni do Doliny Nubra. Aby tam się dostać, musimy pokonać najwyższą, drogową przełęcz świata – Khardung La (5602 m n.p.m.). Na szczycie spotykamy indyjskich motocyklistów, oczywiście na Royal Enfieldach. Towarzyszy im telewizja. Zapraszają nas do Delhi, gdzie za dwa tygodnie odbędzie się motocyklowa impreza. Niestety, za dwa tygodnie będziemy już w Polsce.

Palimy hotelowe meble

Podczas drogi w dół mój motocykl zaczyna przerywać, a w końcu gaśnie. Wszystko wskazuje na problem ze świecą, jednak potrzebne części jadą w samochodzie serwisowym.
Po pierwszej godzinie czekania na mechaników przeglądam jeszcze raz całą instalację. Przyczyną awarii okazuje się rozpięta od drgań szybkozłączka awaryjnego wyłącznika zapłonu. Przed dojazdem do hotelu zatrzymuje nas jeszcze przebita tylna opona w motocyklu Wojtka.
Wieczór spędzamy przy ognisku w hotelowym ogrodzie. Kończy je menedżer hotelu, mówiąc, że chrust już się skończył, a to, co palimy, to jego meble. Do głowy nam nie przyszło, że porozrzucane w ogrodzie bale to sprzęty.

Omal tracimy maszyny

Następnego dnia jedziemy na przejażdżkę po Dolinie Nubry, lecz drugą stroną rzeki. Niedaleko ciepłych źródeł, ze skarpy, z wysokości kilkudziesięciu metrów spada na naszych oczach nieudolnie zaparkowany samochód terenowy. Podskakuje, odbija się o skały, zmienia kierunek

i leci prosto na nasze motocykle. Zatrzymuje się jednak na głazach kilkanaście metrów przed nami. Podbiegamy do samochodu. Na szczęście w środku nie ma nikogo. Kierowca wyszedł z samochodu pozostawionego na luzie, nie zaciągając hamulca.
Gdy wracamy tą samą drogą po 2,5 godzinach, nadal trwa akcja postawienia samochodu na drogę. Koparka buduje prowizoryczny zjazd.

„Świat Motocykli" za przewodnika

Ja, Tiziana i Tashi postanawiamy sprawdzić nową drogę powrotną. Pozwoliłaby ominąć przełęcz Khardung La. W zeszłym roku skręciliśmy w złą stronę i kosztowało nas to 100 dodatkowych kilometrów i 6 dodatkowych godzin jazdy. Postanawiamy dojechać jak najdalej się da przez 2,5 godziny i wrócić. Bierzemy podstawowe części i narzędzia, gdyż samochód serwisowy będzie eskortował resztę grupy do hotelu, a my będziemy zdani tylko na siebie. W trójkę jedziemy dosyć szybko. Zatrzymujemy się w obozach wojskowych, próbując zdobyć informację o drodze. Wszyscy mówią, żeby nie jechać dalej, bo warunki są bardzo złe. Mimo tego próbujemy.
W tej części gór warunki na drodze zmieniają się bardzo często. Jednego dnia droga jest przejezdna, a kolejnego może być zawalona śniegiem lub przecięta wysokim poziomem rzek. Jedzie się jednak rewelacyjnie. Zawracamy zgodnie z planem,

Ladakh, czyli "kraj wysokich przełęczy", do XIX wieku był samodzielnym królestwem. Etnicznie jego mieszkańcy są spokrewnieni z Tybetańczykami. Dla turystów obszar ten został udostępniony dopiero w latach 70. XX wieku

choć nie dojeżdżając do szczytu przełęczy. Gdy wracamy, Tashi łapie gumę w tylnym kole. Mamy zapas i narzędzia. Niestety, zakładając oponę, Tashi uszkadza łyżką nową (i jedyną zapasową) dętkę. Podłamani, ukrywamy motocykl za stosem kamieni, by wrócić po niego następnego dnia. Dla rozpoznania miejsca naklejamy na skale dużą naklejkę „Świata Motocykli".
Następnego dnia pogoda jest wspaniała. Po drodze mijamy stada dzikich jaków, osły, udaje mi się dostrzec orły, pardwy, zająca, wielbłąda i wielkiego, pomarańczowego świstaka, który wystraszył mnie, przecinając drogę tuż przed przednim kołem. Dołączamy do Tashiego, który zdążył już wymienić dętkę i jedziemy w komplecie.

Na festiwal i wesele

Na drodze, przez wiele godzin nie mijamy żadnych samochodów. To źle wróży. Może się okazać, że przełęcz nie będzie przejezdna i będziemy musieli wrócić 100 km, co w tych warunkach oznacza około 5 godzin. Powietrze staje się znacznie rzadsze, motocykl słabiej jedzie. W pewnym momencie zaczyna przerywać i gaśnie. Rozkręcam gaźnik, podnoszę igłę wyżej, zwiększając ilość przepływającego paliwa. Od razu pomaga.
300 metrów przed przełęczą natykamy się zwał śniegu i błota. Pomagamy sobie przeprawić motocykle przez ośnieżony odcinek drogi. Nasz GPS wskazuje 5300 m n.p.m. Po wypchaniu z błota trzech motocykli, na tej wysokości Harry potrzebuje 20 minut, aby ustabilizować oddech i ruszyć dalej. Gdybyśmy tu dotarli dzień wcześniej, nie zdecydowalibyśmy się jechać tą drogą. Zabrnęliśmy jednak za daleko.
Wysiłek jednak się opłacił. Dojeżdżamy do przełęczy i droga w dół jest już dosyć lekka. Zatrzymujemy się w małej wiosce na festiwalu religijnym. Kobiety poprzebierane w regionalne, kolorowe stroje czekają wzdłuż drogi na przyjazd miejscowej świątobliwości.
Jedziemy dalej w dół łagodnymi serpentynami. Tylny hamulec grzeje mi się tak, że z bębna zaczyna wydobywać się dym. W kolejnej wiosce odbywa się tybetańskie wesele, na które zostajemy zaproszeni. Przerwę w jeździe wy-

STAN TUTEJSZYCH DRÓG ZMIENIA SIĘ Z MIESIĄCA NA MIESIĄC. NAWET STRATEGICZNE SZLAKI, BUDOWANE LATEM, ZIMĄ SĄ NISZCZONE TAK, ŻE PRACĘ TRZEBA ZACZYNAĆ OD POCZĄTKU

korzystuję na przegląd hamulców. Po wystygnięciu są jak nowe.

W drodze do Alchi też mamy przygody. Brak benzyny na stacji paliw zmusza nas do poszukiwania innej. Godzinę tracimy czekając na moście, na którym robotnicy wymieniają deski.

Kolejnego dnia jedziemy na przejażdżkę do Lamayuru. Pod klasztorem podchodzi do nas młody mnich i ogląda z zaciekawieniem nasze motocykle. Proponuję mu kilkuminutową przejażdżkę na tylnej kanapie. Jest zachwycony. Obiad jemy w jadłodajni przy klasztorze. Choć kuchnia wygląda nieciekawie, jest całkiem smaczny. Potem już tylko powrót do Leh, relaks, zwiedzaniu okolicznych klasztorów i kupowanie pamiątek.

Powrót do Polski jest dla mnie zawsze najsmutniejszym momentem wyprawy. Wiem jednak, że z Indiami nie żegnam się na długo. Kolejna wyprawa w Himalaje już w planie: odbędzie się na przełomie czerwca i lipca 2012 r., a chętni już mogą zgłosić swój udział.

Więcej informacji o wyprawie na stronie www.ekspedycja-motocyklowa.pl