



CSAJOK A CSÜCSÓN

10 ROYAL ENFIELD,
10 CSAJ ÉS A
HIMALÁJA

A történet kezdete több évre nyúlik vissza, amikor is egy lengyelországi motoros találkozón megfogalmazódott bennem a vágy: meghódítom a **Föld legmagasabban fekvő hágóját** – mégpedig két keréken. Elhatározásomat tett követte, s így jutottam el magyarországi motoros lányként a **Himalája** 4000 méter feletti hágóira...

ZAJTAI ORSOLYA

ZAJTAI ORSOLYA,
ALEKSANDRA
TRZASKOWSKA
(TÚRAVEZETŐ),
AGATA GREGOREK,
JOANNA
PALUCH-FUCIK



HOGY MIÉRT ÉPPEEN LENGYELORSZÁGBAN TÖRTÉNT EZ? A KÉRDÉS JOGOS, VISZONT A VÁLASZ IGEN EGYSZERŰ: a klub, amelynek tagja vagyok, sok éve barátságot kötött lengyel motorosokkal, akik közül néhányan azzal foglalkoznak, hogy túrákat szerveznek a világ eldugottabb tájaira. Dél-Amerikától kezdve Izlandon át Kazahsztánig és Indiáig sokfelé mennek, hol saját motorokkal, hol bérelt gépekkel. Az én választásom a Himalája-túrara esett, én ebben láttam a saját kihívásomat. Rólam annyit kell tudni, hogy bár endurósokkal motorozom együtt – én is egy ilyen motoroskerékpár boldog tulajdonosa vagyok – és évente viszonylag sok kilométert kergetek bele az órába, nem nagyon hagyom el az aszfaltozott utat. Sőt, semennyire.



TAVALY ŐSZSEL ELKEZDŐDÖTT A TÚRSZERVEZÉS. AMIKOR JELEZTEM A SZERVEZŐKNEK, HOGY AZ IDEI TÖRTÉNETNEK ÉN IS RÉSZÉ SZERETNÉK LENNI, még nem tudtam, hogy kizárólag lengyel nő motorosokkal fogok együtt gurulni. Szépen lassan, a hónapok alatt beszereztem mindent, amire a kétételes kaland során szükségem lehet. Az egyik szervező, Oia, aki természetesen szintén egy motoros csaj, sokat segített az előkészületekben. Mivel nem először indultam erre az útra csoporttal (az újdonság csak az volt, hogy nem volt férfi a motorosok között), úgy szervezte a túrát, hogy „könnyű” motorokkal mehessünk, ami annyit jelent, hogy a felmáshozott vasak helyett egy kísérő autó hozza a lányok csomagjait, a motorok karbantartásához szükséges alkatrészeket és szerszámokat, valamint az üzemanyagot.

Augusztus 1-jén indultam Budapestről, majd Dubajon keresztül jutottam el Delhibe, ahonnan 3-án reggel indult a gépem Manaliba. Delhiből naponta egy járat teszi meg a másfél órás utat, és azt az egy járatot is rendszerint törlik a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt. A lányokkal a delhi reptéren találkoztam. Nem ismertem közülük senkit, annyi infóm volt rólok, amennyit a zárt Facebook-csoportban a hónapok során megosztottak magukról. Hamar összebarátkoztunk, majd jött a becsekkolás és a csomagok feladása. A helyközi járatra maximum 15 kg-os csomagot lehetett feladni – persze tudtam, hogy túlsúlyom lesz, mivel csak a motoros felszerelésem 14 kg és ebben még nincsenek benne a pólók, hálósák stb. Végül is kimagyaráztuk magunkat, összemerttünk több csomagot, így sikerült feladni mindent, ráfizetés nélkül. De még hátra volt a kézipoggyász-ellenőrzés... Aki már repült, tudja, hogy átvilágítanak mindent, az elektromos kűtyüket külön ki kell szedni a fedélzetre felvinni szándékozott csomagból, satöbbi. Na, Indiában minden kicsit furcsán megy, így az utazásnak ez a része is. Átvilágították a csomagomat, majd ment a kibepakolászás, nem akartak továbbbenedni. Aztán hirtelen „örösváltás” következett: az örök, akik nem engedtek tovább, kiejtettek mindent a kezükből, majd távoztak. Az új öröket pedig nem érdekelte semmi, amit az előzőek otthagytak, így gyakorlatilag ellenőrzés nélkül megkaptam a csomagomat, és mehettem a tranzitba. Jól kezdődik, gondoltam magamban.



- 01 A Keylong-Ech ösztösvíz forrás helyei útton a Tso Kar tóhoz.
- 02 Mivel a motorosok ismeretlenek, nem egyelőzőleg látnak, hogy csajok vagyunk, a lányok kiáltottak, hogy a tóna során sétálunk össze. Egyikük bevezet minket a tóhoz, amit a motoros nadrágra fedtünk ki.
- 03 Sokszor szívesen vedlünk a tó vizében, itt éppen egy kb. 4000 méter magasán fekvő völgyben.
- 04 A világ legmagasabb hídján fekszik a híd csapaj.
- 05 Indián szőlőszőlőt fűt egy kőves sziklára, sokszor méter magasra.
- 06 Sikkim-ban várunk a Spiti-völgyben. A helyi vendégforgalom az, hogy a teherautók és a helyi buszjáratok elférnek alatta.
- 07 Hűtőszobát a királyi birtok, hűtőszobát az enterem, ahol az aszany ebédet készítik el.
- 08 Ha a helyi gazdák (szóval valaki) felkértek, akkor minden esetben kériük, amit a nyári árakkal.
- 09 Párhuzamos a Pangong-tó partján. Gyönyörű látni a vizet.

Rólam annyit kell tudni, hogy bár endurósokkal motorozom együtt, és évente viszonylag sok kilométert kergetek bele az órába, nem nagyon hagyom el az aszfaltozott utat. Sőt, semennyire.

A tranzitban való várakozás során kiderült, hogy a gép késik, és nem is biztos, hogy elindul. Amennyiben nem indul, úgy a másfél órás repülőutat 11 órás busz út helyettesíti majd. Várakoztunk, próbáltunk információt szerezni a hatóságoktól, de semmi eredmény. Aztán egyszercsak közölték, hogy utolsó hívás a beszálláshoz, azonnal indulunk. Szerencsénk volt, és a propelleres kisgép leszállított minket a Kullu (Manali) reptérré.



01



02



03



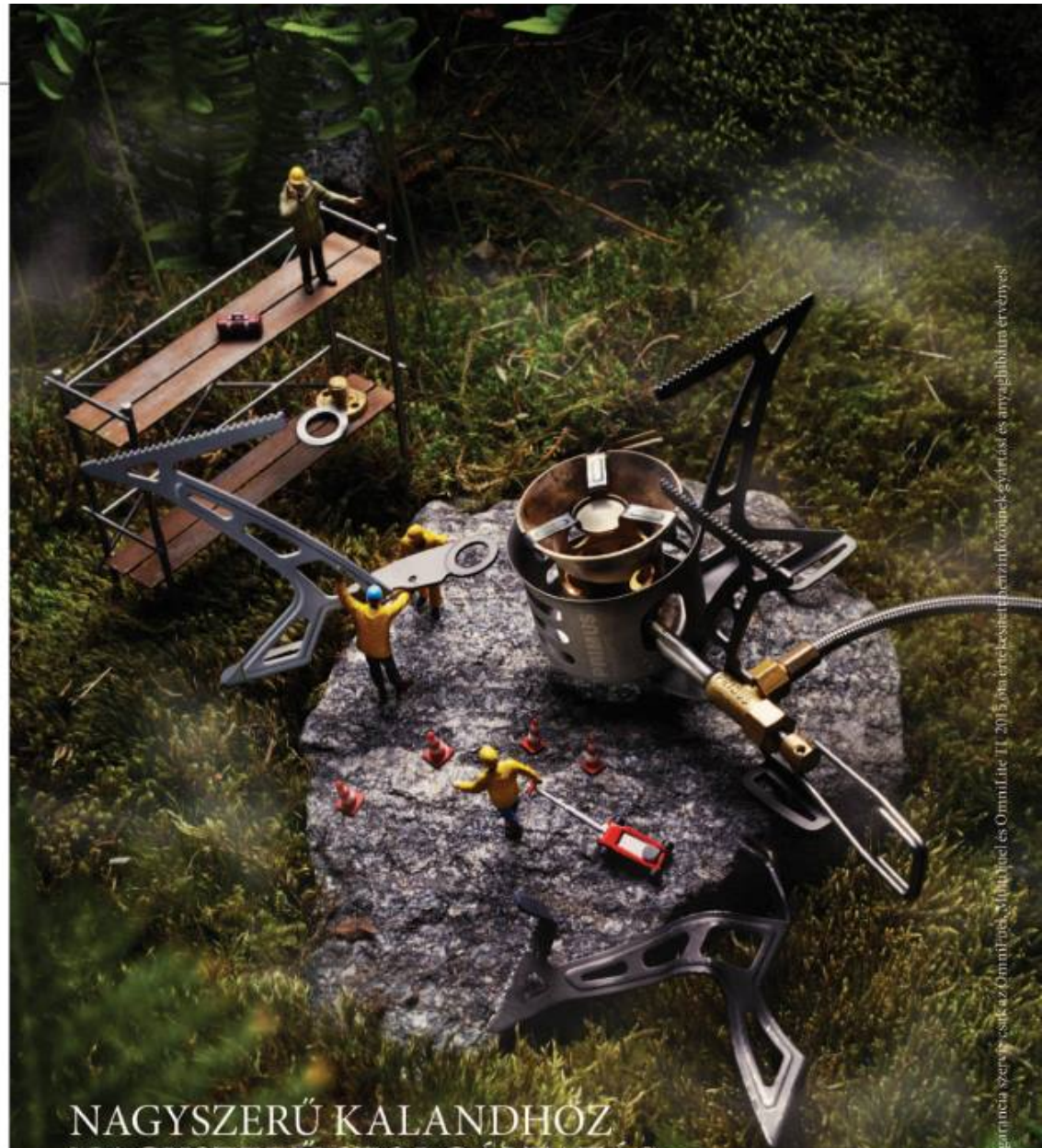
04

A REPTÉRRŐL A SZÁLLÁSRA KÉT NAGYOBB TAXIVAL JUTOTTUNK EL. A remek indiai utakon ez a művelet újabb órákat vett igénybe, de nem bántuk, mert reggelire még így is a hotelben voltunk. Folytattuk a barátkozást, megnéztük a kis városkát, amelynek a termálfürdőjében megmártóztattuk néhányunk. Ismerkedtünk az Indiai közlekedési szokásokkal – egyelőre utasként. Beültünk kávézni egy kis „német” pékség teraszára, ahol találkoztunk három izraeli sráccal, akik hozzánk hasonlóan motoros túrán voltak. Gyanús volt, hogy egyikük karja nyakig be volt kötve, ráadásul az illető kissé sántított is. Elmesélték, hogy a három motorból egyet hoztak vissza, a másik kettő a folyóba, illetve egy szakadékban kötött ki. A maguk részéről egy törött tenyérről és egy törött farcsonttal megúszták a kalandot. Azt hiszem, pont ilyesfajta információkat nem akartam indulás előtt hallani. Majd kiderült, hogy életükben nem motoroztak még, gondolták, majd itt kezdik el. Kicsit megkönnyibültem, de mivel én az aszfaltozott, épített utakhoz vagyok szokva, maradt bennem némi kétség az elkövetkező napokkal kapcsolatban. Ebéd után átvettük a motorokat. Tíz darab, szinte új Royal Enfield 500-as várt minket a hotel garázsában. Felmátráztuk őket, azután mindenki kiválasztotta társát az elkövetkező majdnem két hétre. A „safety car”-on kívül jött velünk egy másik autó is. Ennek vezetője Mat, egy helybéli, szintén motoros túrázóval foglalkozó – amőgy orvos – srác volt, aki a helyiekkel való kommunikációt könnyítette meg nagymértékben, mivel rajta kívül senki nem beszélt hindi nyelven közülünk.

Indul a túra: Manaliból Banjarba

A KÖVETKEZŐ NAPON ÉLESBEN PRÓBÁLTUK KI A BAL OLDALI KÖZLEKEDÉS SZÉPSÉGEIT egy nagyjából 100 kilométeres, aszfalttal viszonylag egyenletesen beborított szakaszon, a hatalmas indiai forgalomban. Buszokat, teherautókat kerülgettünk, köztük haladtunk az egysávos utakon. Nekem ez nem okozott különösebb gondot, mivel Pester napj szinten cikázom a járművek között – még élveztem is az új felállást. Indiában a járművek legfontosabb része a dűda, ezt megtanultuk már az első napon. Új autóban vagy motoron, ha dudálsz, elengednek, amint erre lehetőség nyílik. A mentalitás nagyon hasonlít a román utakon tapasztalhatóhoz: kaósz uralkodik, de mégis van rendszer a dologban, mindenki figyel a másikra. Ez később, a terepesebb szakaszokon is jelentőséggel bír, ahol négy- és több-

- 01 Túránk során rengeteg monostort látogattunk meg, melyek elmaradhatatlan tartozékai voltak az imámlátásnak. Mindenprimit megfigyeltük szabályosan, az ornamatus-járulékkal meggyezett látásban.
- 02 Az imámlátások mellett a legfontosabb baddhárta szintő isem a lepedősi imaxekedő, az am manj padme hum manrtávól.
- 03 Tulószy motorosok hatalmas Tana Istennő iszera, aki a het-csütőse epöllet balcsőben ül.
- 04 Hatalmas „Jenne Badóha” neoter (Dakot Gempa - Kesh-mi) tartoscsőnyben, mely Indiák óvja Pakicsőznél.



NAGYSZERŰ KALANDHOZ NAGYSZERŰ SZOLGÁLTATÁS

Valami elromlott? Ne aggódj és értesítsd a Primus Expedition szolgálatot, mi ingyen küldünk neked alkatrészt bármely ismert címre a világon!

KEEP THE FLAME BURNING

PRIMUS

www.primus.eu

kerékük próbálnak az ideális ívekben haladni, nem is beszélve rólunk. Az úton pihenő tehernek, számarak, majmok, kutya látványa egész úton elkísért bennünket. Az első naptól kezdve helyi „éttermekben” ebédeltünk nagyjából a napi távok felénél, a vacsorát pedig az esti szálláson költöttük el. Ismerkedtem az indiai konyhával és a higiénia teljes hiányával. A napl motorozáson kívül mindj voltak kulturális megállók is – olykor eldugott hegyi falvakba másztunk fel, olykor pedig buddhista monostorokba kéredezkedtünk be.

Banjarból Kalpába

HÉLYVÍZ, CSAK ŰSZÓKNAK: A TELJESÍTENDŐ NAPI TÁV 240 KILOMÉTER. Reggel 8-kor el is indultunk. Útköz első fele tartalmazott jó minőségű aszfaltot, keskeny mellékutakat és bokáig érő sárral borított fűutat. Utóbbin elakadt teherautókat kerülgettünk, amelyeken munkagépek próbáltak segíteni. Az útvonal legmagasabban lévő pontja a 3040 méteren lévő Jalori-hágó volt. A folyót követve, az eleinte murvás 22-es főúton haladtunk tovább, amely egyszerűen véget ért egy földcsuszamlásban. Kiseb kerülő után visszatértünk a főútra, amelynek a további szakasza már kőves, poros, nagyon rossz minőségű volt. Némi esővel tarkított verőfényes napsütésben motoroztunk, néha, a nagy forgalommal buszok közé szorultunk, majd kőfalba vajt utakon haladtunk tovább. Sötétedésre értük el Kalpát, ahol egy szerpentin felkapaszkodva, este 7-re elértük az újabb szállást (2700 m). Nagyjából ezen a napon kezdtem el érezni, hogy terepmotoros tudásomban némi hiányosságok vannak.

Kalpából Tabóba

TÚRÁNK TOVÁBBI RÉSE A KÍNAI-INDIAI HATÁRVIDÉKEN HALADTUNK TOVÁB, AMELYNEK MEGJÁRÁSÁNAK ENGEDÉLYKÉRELEM MÓKA, IGY A DÉLELŐTTÜNK AZ INDIAI BÜROKRACIAVAL VALÓ VESZŐDÉSSEL TELT. A TERÜLETRE TÖRTÉNŐ BELÉPÉSEHEZ LE KELLETT ADNUNK MINDEN SZEMÉLYES ADATUNKAT, A MOTORJAINK RENDSZÁMÁT, MAJD EGYENKÉNT LEFOTÓZTAK MINKET A HIVATALBAN EGY WEBKAMERA SEGÍTSÉGÉVEL. AZ ENGEDÉLYEK KÉZHEZVÉTELÉVEL NEM ÉRT VÉGET A PROCEDÚRA: INNENTŐL KEZDŐE RENGETEG KATONAI ELLENŐRZŐ PONTON HALADTUNK ÁT, AHOZ MINDEN EGYES ALKALOMMAL BE ÉS KI KELLETT JELENTKEZNIÜNK.

Az ügyintézés miatt későn indultunk el a 180 kilométerre, a Spiti-völgyben lévő úti célunk felé. Gyönyörű zöld, életteli táj fogadott minket a folyó mentén haladva. Délután elértük Nakot, az apró kis hegyi falut, amelyhez egy tavacska is tartozik. A mellettünk tornyosuló hegy túlórala már Tibet – ezen a ponton voltunk legközelebb hozzá, mivel a határ nagyjából 30 kilométerre van a falutól. Nakot elhagyva gleccservízesekek útátvonalain keltünk át, majd sziklába vajt, helyenként aszfaltos, de többnyire murvás, poros utakon haladtunk. Ránk sötétedett, mire elértük a 3200 méteren fekvő szállást. Az áramellátás akadózott itt is, mint mindenhol, de azért szorgosan töltöttük a kameráinkat és a fényképezőgépeinket. Az este egy kisebb bulival folytatódott – a helyi Old Monk nevű whiskey és az indiai zene megtette a hatását. Kísérőnk és úgy általában az indiai férfiak nemigen találkoznak egyszerre ennyi nővel, pláne nem bulizó lelet-európai fehérréppel. Mosolyogva, kissé

zavarban élvezték a társaságunkat, majd amikor elkezdődött az asztalon táncolás, elmenekültek a szobákba. Este amúgy már kaptunk híreket a másnapi szakaszunkról, ahol két nappal korábban földcsuszamlás tette járhatatlanná az utat, és még nem végeztek a terület felszabadításával. Itt érdemes megjegyezni, hogy a Himalája és környéke folyton mozgásban van – ennek egyenes következménye, hogy ahol az egyik nap még út vezetett, ott nem biztos, hogy másnap is út van, mivel a földcsuszamlások ezen a tájon rendszeresek.

Tabóból Kazába

A FÖLDCSUZAMLÁST MÉG DÉLELŐTTRE SEM KERÜLT ELTAKARÍTANI, IGY MEGJÁRATGATTUK A TABÓI MONOSTORT, MAJD MEGBEDELTÜNK A SZÁLLÁSUNKON. VÉGÜL AZTÁN MÉGIS ÚGY DÖNTÖTTÜNK, HOGY NEKIVÁGUNK A SZAKASZNAK, ÉS HA KELL, AZ ÚTON VÁRJUK MEG, HOGY BEFEJEZŐDJENEK A MUNKÁLATOK. ÚGY TERVEZTÜNK, HOGY MEGJÁRATGATJUK A VILÁG LEGMAGSABBAN FEKVŐ VÁROSÁT, KOMICOT, MELYNK BÉKŐTŐT ÚJTA MÉG A PROBLÉMÁS SZAKASZ ELŐTT VAN. KÉSŐBB KIDERÜLT, HOGY A MAJDNEM 7 KILOMÉTERNYI ŰTSZAKASZT ÉRINTŐ FÖLDCSUZAMLÁS SAJNOS A BÉKŐTŐTUTAT IS ÉRINTETTE, IGY EZT A PROGRAMOT ELFELEJTHETTÜNK. MARADT A VÁRÁKOZÁS ÉS A LÉPÉSBEN VALÓ HALADÁS. MILKÖZBEN AZ ÚTON DOLGOZÓ MUNKAGÉPEKET FIGYELTÜNK, NÉMI KŐ PÓTYOGOTT A FEJÜNKRÉ, IGY A MOTOROKKAL KICSIT ARRÉBB, „biztonságosabb” területen, egy nagyobb sziklafal árnyékában parkoltunk le. Ennél biztonságosabb hely arrafele nincs. A helyiek hosszú távra voltak berendezkedve: ott ebédeltek, kávéztak az autók között-

mellett, a saras-köves semmiben. Megkínáltak miniket is, rendkívül kedvesek voltak. Mikor végre átjutottunk, mindkét oldalon kerülőgethettük a két nap alatt feltorlódtott járműforgalmat. Sár, hatalmas töcsák és túlekező járművek – buszok és teherautók – színezték a napunkat. Az eredeti terv szerint Losarban lett volna az aznapi szállásunk, de a csúszás miatt csak Kazáig jutottunk. Megbeszéltük, hogy majd másnap behozzuk a lemaradást. Mindenesetre a Key monostorba ellátogattunk. A nap végén azután megkalkoltuk a motorokat és feltöltöttük a karnákat, mivel a következő 400 kilométeres szakaszon nem lesz üzemanyagvétel lehetőség.

Kazából Sissuba

A LEGNEHEZEBB NAP ELÉ NÉZTÜNK, REGGEL 7-KOR INDULTUNK, HOGY BEHOZZUK A 70 KILOMÉTERES LEMARADÁST, AMI NEM TŰNIK SOKNAK, DE AZ INDIAI UTAKON JELENTŐS IDŐT IGÉNYEL EGY ÉKORA TÁV MEGTÉTELE. LENYŰGŐZŐ TÁJ TÁRULT ELÉNK – HIBA LETT VOLNA SÖTÉTEDES UTÁN JÖNNI ERRE. VÖLGYEK ÉS HÁGÓK VÁLTOGATTÁK EGYMÁST, ÉS 6-7000 METER MAGAS HEGYEK NYÚLTAK AZ ÉGIG. EGY 4590 METER MAGASAN LÉVŐ HÁGÓRA (KUNZUM) KAPASzkodtunk fel, amelynek a tetején egy kis templom áll sztpálkával. Majd kitérőt tettünk a Chandra Taal tóhoz, amely 4300 méter magasan fekszik. Hihetetlen tájak, hóval borított hegycsúcsok vettek körül minket. Ezen a napon egyébként sikerült kétszer is motorostól megfürödnöm az amúgy nem túl meleg vízű gleccservízesekekben, amelyekből ezen a napon volt a legtöbb: majdnem minden kilomé-

terre jutott egy jelentősebb, nagy köves mederrel rendelkező vízmosás. Az út háromnegyedénél végrehajtott második buldenc nem sikerült túl jól az egyik ujjam összebarátkozott egy követ a víz alatt, és kérdéses volt, hogy eltört-e. Ennél a pontnál így gondoltam, hogy aznapra elég volt a terepmotorozásból és a fürdésből, ráadásul az Enfield is szép tiszta már, így helyet cseréltem a kísérőautóban ülő szerelővel.

Sissuból Sarchuba

REGGEL A MOTOROMNÁL KEZDTEM A NAPOT: KI KELLETT TALÁLNO, HOGY TUDOM-E VEZETNI A FÁJÓ UJJAMMAL, DE TERMÉSZETESEN EZ NEM LEHETETT AKADÁLY – ÚGY ÍTÉLT MEG, HOGY MENNI FOG. MAT MEGKÉRDEZTE, HOGY OTT SZERETNÉM-E HAGYNI A GÉPET ÉS AUTÓVAL FOLYTATNI AZ UTAT, DE EZT MEG SEM HALLOTTAM. AZ NEM LEHET, HOGY NEM MOTORAL MEGYEK FEL A VILÁG LEGMAGSABB HÁGÓRA.

Viszonylag jó minőségű, aszfaltos úton haladtunk tovább. Végre elememben éreztem magamat hiszen, mint korábban említettem, életemben nem hagytam el az épített utat és az előző napok sem kényesítették ilyesmire. Persze, akadtak megszakítások és murvás-köves szakaszok, de ezt a napot nagyon élveztem. Kulturális programként egy női monostort ejtettünk útba Kardangban, ahol a roppant kedves nővérek egy kis tiszórával fogadtak minket. A monostorok látogatásakor a cipőket (krosszcsizmákat) le kell venni, hogy beléphessünk a templomba. Mivel öt napja folyamatosan vizes volt a csizmám a vízmosásoknak köszönhetően, így elég vicces

volt tocsogó zoknijamb mászkálni. Próbáltam nem összevezetni mindent, de azért így is sikerült felmosnom a padlót.

Keylong után a Baralach La-hágóra való felkapaszkodással koronázódott meg a nap: 4890 méteres magassáig jutottunk. Ebédidőben öszszefutottunk a Touratech alapítójának szomszédjával, aki Amerikában él és éppen biciklitúrán vett részt a barátjával. Jót beszélgettünk vele a felszerelésekről és a travel eventekről. Azt hozzá kell tennem, hogy sok európai bringás is mászkált erre felé, kerülgöttük is őket rendszeresen. Ami feltűnt: mindegyikükről hiányzott valahonnan a zománc. Vagy a térdük vagy a könyökük volt sebes annak köszönhetően, hogy a terepszakaszokon elsodorták őket a teherautók. Nem tudom, mire számítottak, de én kerékpárral biztosan nem jönnék erre a vidékre. A napunk egy 4300 méteren fekvő kempingben ért véget lélegzetelállító naplementével, nagy széllel és homokkal kísérve.

Sarchuból a Tso Kar-tóhoz

ISMÉT JÓRÉSzt ASZFALTOZ ÉS MURVÁS ÚTON HALADTUNK. AZ AZNAP TELJESÍTENDŐ TÁV 140 KILOMÉTER VOLT. Mivel visszatértünk a Manali és Leh közötti főútra, hatalmas, füstös és poros forgalom kellett átrágni magunkat. Rengeteg volt a motoros csapat is. Mivel pedig ezen a szakaszon nincs más útalternatíva, folyamatosan kerülgöttük egymást a buszokkal, a motorosokkal és a teherautókkal. Ez egészen addig így ment, ameddig a túravezetőnk egy „rövidebb”



A lányok nagyon élvezték a terepezést a Jilbenites-i tóvizsót nyugti Pangong tó partján, kimerültekkel a tóba nyúló apró, kőves kis „földgyekezre”.