

# INDICKÝ HIMÁLAJ

Právě o té posledně jmenované části pojednává následující článek, který mohl vzniknout díky cestovní kanceláři Adventura a její cyklistické expedici právě do této části světa. Třináctičlenná skupina pod vedením zkušeného vůdce Petra Jindráka, který nám ochotně poskytl veškeré informace o celé akci, se na výpravu vydala 6. září 2001 a návrat byl naplánován na šestý říjen téhož roku. Celý měsíc strávěny na kole a přibližně 1400 ujetých kilometrů ve velice těžkých horských podmínkách, to vše vypovídá o náročnosti této expedice.

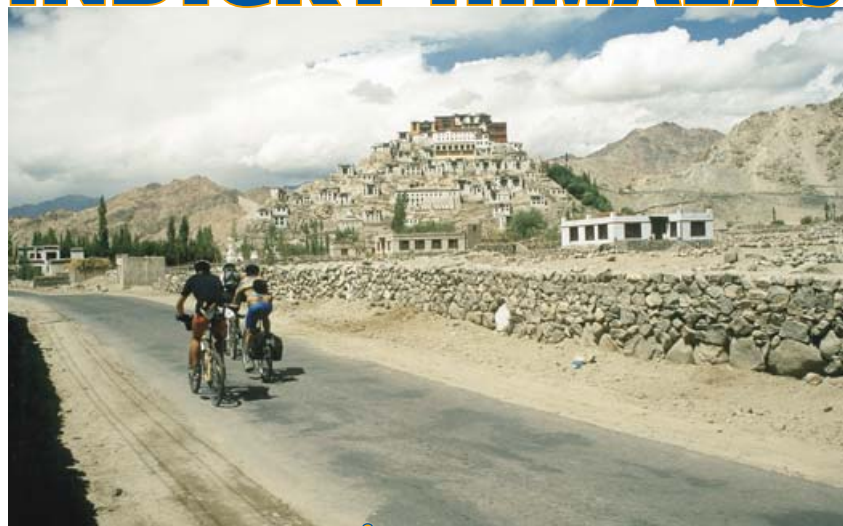
Popudem k naplánování výpravy byla nadmořská výška hraničního sedla Khunjerab Pass v Pákistánském Karakoram, které bylo výpravou zdoáno předchozí rok a jeho hodnota činila „pouhých“ 4733 metrů nad mořem. Indické průsmyky nabídl výšky přes 4800 metrů a umožnily tak dostat se s koly nad pomyslnou úroveň Mt. Blancu. Po důkladném prostudování průvodců a důkladné přípravě techniky a veškerého vybavení už nic nebránilo začátku nového dobrodružství.

## Charakteristika indického Himálaje

Skalnaté hory v tomto ročním období nabízí teploty od mínus pěti do plus dvaceti stupňů. Jelikož se jedná o vysokohorskou poušť, je nutné počítat s velice nízkými ranními teplotami. Přes léto se zde pohybují teploty v nížině okolo padesáti až v horských údolích kolem třiceti stupňů, proto je dobré pro výpravu zvolit jaro nebo podzim. Počasí je zde v tuto dobu relativně stále, srážky jsou zde méně časté než například v Nepálu. Ve větších výškách turistu uvítají pouze holé skály a veškerou vegetaci tvoří snad pouze lišejníky. Zpestřením kamenné přírody jsou v podhůří hejna ptactva, zvláště pak supů. Ti si už brousí zobáky na bikery, kterým se kolečko polámalo. V nížinách rostou listnaté stromy, převážně topoly a pokud fungují četné zavlažovací kanály, tak i tráva. Pěstuje se zde převážně rýže, obilniny a zelenina.

## O lidech a dopravě

Mentalita obyvatel Indie je pro Evropana těžko pochopitelná. Pokud si člověk něco s Indem přesně smluví, je to s největší pravděpodobností téměř vždy vykonáno jinak. Ovšem s přesvědče-



## aneb nejvyšší průsmyky světa na kole

vyšoké haldy zavazadel se pak starají o tu správnou atmosféru.

### Možnosti ubytování

Vysoko v horách se člověk se zděnou budovou téměř neseká, veškeré ubytování tvoří stanové osady, které se dají rozdělit na dva typy. Ty luxusnější pro bohaté turisty, kde jsou stany pouze pro dvě osoby a k nim náleží ještě další dvě menší stanové místnosti, z nichž jedna slouží jako záchod a ta druhá jako koupelna s tekoucí vodou. V takovém textilním hotelu od vás ovšem budou chtít za noc až padesát dolarů. Rozumné ubytování se dá sehnat v přepočtu už od třiceti korun na noc. Jedná se buďto o velké kulaté stany až pro patnáct osob



doval šestikilometrový sjezd a s tím spojená ztráta asi šesti set výškových metrů. Pokračovalo se opět příkrym, tentokrát osmikilometrovým výjezdem na další sedlo (5060 m.n.m.). Toto dvousedlo je nutné celé zdoat během jediného dne, jelikož zde není možné nocovat. Setkání s nedokončenou silnicí a nucená jízda plně naložených kol po šterku do prudké kopce byla v pěti tisících metrech opravdovým utrpením. To našťásti po dvou kilometrech skončilo a objevil se dohled. Následoval dojezd do dalšího stanového městečka Pang ve výšce čtyři a půl tisíce metrů. Zde je také jedna z mnoha velkých vojenských základů. Šestikilometrové serpentiny z Pangu a nastoupání tři set metrů dovedlo expedici na náhorní planinu ve výšce 4800 metrů s délkou necelých padesáti kilometrů. Přejezd celé planiny je téměř po rovině s mírným klesáním, ovšem na jejím konci (4500 m.n.m.) následuje patnáctikilometrové stoupání do druhého nejvyšší položeného průsmyku na světě Taglang La s výškou 5328 metrů nad mořem. Na psychiku zde nepůsobilo pouze převýšení, kdy bylo nutné během patnácti kilometrů nastoupat přes osm set výškových metrů, ale i to, že celý úsek stoupání máte nastoupat před sebou na očích a rychlostní průměr kolem šesti kilometrů za hodinu. Na

vrcholu proumky turistů přivítá překrásné zrenovovaná púhstická svatyně. Následující 60 kilometrů dlouhý sjezd je vytvozenou odměnou za předchozí natrápené kilometry a končí v osadě Upshi. Zajímavostí této osady je její uvedení ve starším vydání atlasu světa, dokonce se stejné velkým kolečkem jako má Praha, přestože je osada tvořena pouhými čtyřmi domečky rozmístěnými okolo kruhového objezdu a k tomu přilehlými dalšími asi deseti stavbami. Regionálně se ovšem jedná o důležitou křižovátku cest, proto je její existence tak dokládána. Mimoto leží Upshi na břehu řeky Indus, který zde síce ještě zdaleka není veletokem, rychlost jeho proudu je ale hodně vysoká. Cesta do Lehu má jednu velice významnou památku, kterou je největší klášter v této oblasti s názvem Hemis. Je zajímavý polohou, neboť většina klášterů byla vybudována na skále a právě Hemis se od nich liší tím, že je schován mezi skalami a přístup k němu je možný jakousi skalní soutěskou.

Pak už následovalo dobytí prvního z plánovaných cílů, kterým bylo město Leh. Předpokládaný jednodenní odpočinek po přjezdu do tohoto města, potřebný k celkové regeneraci po dlouhém pobytu v horách, se nakonec nečekané protáhl na celé dva dny. Tuto nechtěnou pauzu zapříčinilo třicet centimetrů čerstvě napadlého sněhu a čekání na jeho alespoň částečné odtání. Na druhou stranu nebyl delší odpočinek určitě na škodu, jízda na kole se zavazadly v hlubokém sněhu byla absolutně nemožná.

Po dvou dnech se expedice vydala zdoat nejvyšší položený průsmyk na světě Khardung La s nadmořskou výškou přes 5380 metrů. Jeho často uváděná výška 5605 je chybná a vznikla zřejmě nepřesným měřením ještě v dobách britské koloniální nadvlády. Cestu z Lehu do tohoto průsmyku a zpět bylo možné zvládnout během jediného dne a velkou výhodou byla jízda nalehko, bez většiny těžkých zavazadel. Přesto 40 kilometrů dlouhý výjezd nebyl zrovna procházkou rajskou zahradou.

Po návratu do Lehu byla naplánována další část výpravy, tentokrát k jezerům Tso Moriri, vzdálených z Lehu cca 220 kilometrů. Cesta k jezerům trvala tři dny a vedla kromě části lemující řeky Indus v těžkém terénu po kamení a šterku. Velkou výhodou zde bylo využití smluveného doprovodného džípu, který kolům v terénu značně odlehčil od jejich nákladu. Navíc firma poskytující k nám jmu džíp nabízel také zapůjčení stanů, to expedice na jednu noc uvítala, jinak bylo možné u jednoho z jezer využít pohostinnosti zděného domu. Tso Moriri je jedním ze dvou největších jezer v oblasti, nachází se ve výšce 4500 metrů a jeho zajímavostí je mírně slaná voda. Další cesta vedla okolo jezera Tso Kar a zpět na silnici mezi Lehem a Manali, po níž se skupina po třech dnech vrátila do Manali. Na cestě do stanového táboara Pang, kde již měla výprava tu čest jednu noc přechát, bylo nutné zdoat znovu, tentokrát v opačném směru padesátkilometrovou náhorní planinu, kde se stále mírně stoupání a prudký protivítr postaral o velice silné a tím nezapomenutelné zážitky. Přesně podle hesla: „Není důležité, zda je zážitek dobrý, hlavně že je silný.“ Podobně zapůsobil na některých úsecích také velice jemný písek, do kterého se kola bez větších problémů zabodila i dvacet centimetrů. Převod s nejmenší plackou vpředu a osmadvacítku vzadu se v té chvíli stal nejpoužívanějším a i z kopce nemusel člověk dít jako blázen.

Posledním naplánovaným místem, které chtěla expedice navštívit, pokud zbude nějaká časová rezerva, se stal hraniční průsmyk do Číny Mana La s výškou 5611 metrů ve státě Uttar Pradesh. Sem se expedice přesunula autobusem přes nížinu a město Chandigarh, které je výjimečné tím, že celé vyrostlo na zelené louce během velice krátké doby a je celým dílem jediného architekta. Dalším velkým lákadlem této oblasti je horní tok řeky Gangu. Přestože zbýval celý týden do plánovaného odjezdu, dosáhnutí tohoto bodu se již nepodařilo. Vojenská

► Pokračování na str. 14



ním, že jejich řešení je pro vás tím nejlepší. Mimo to nikdy nevěřte svému indickému průvodci údaje o počtu kilometrů, které ještě máte před sebou. Když vám řekne, že je to už asi jen sedm do cíle, tak po sedmi kilometrech vám na stejnou otázku odvětví, že ještě asi tak osm. Ale to by byl, doufáme, pouze případ té „naši“ expedice. Mimo civilistů tvoří téměř padesát procent osídlení vojáci a celé vojenské vesnice zde nejsou ničím výjimečným. Zajímavá je v Indii také doprava. Většinou se jedná o stará nákladní auta a jezdí se s nimi v podstatě nadoraz. Výzdoba těchto aut není sice tak pestrá jako v sousedním Pákistánu, ale uvnitř každého z nich je minimálně soška Budhy a nějaké to pomalozpůsobí samozřejmě také nechybí. Nevšední úkaz se naskytl ve stoupání na průsmyk Khardung La. Napevno ke skále připevněný navigátor měl pravděpodobně pomoci plně naloženým autům, která se s sklonem stoupání nebo s kluzkým povrchem už nedokázala poradit. Dalším důležitým dopravním prostředkem jsou autobusy a většina z nich nijak netají dobu svého vzniku v šedesátých letech, ne-li dřív. Veliká zahrádka přes celou střechu je jejich nezbytným doplňkem,

nebo o klasická áčka s menší kapacitou. Pro relativní jednoduchost obstarání ubytování našťásti odpadá nutnost vézt s sebou stany, které by kolům ještě značně přitížily. Nejde o ideální řešení, je ubytování v některé z místních hospod. Ve městech turista narazí i na luxusnější ubytování v hotelech, ty jsou ovšem podstatně dražší.

### Trasa expedice

Po leteckém přesunu z Prahy přes Kodaň do Dillí následovala ještě jízda autobusem do městečka Manali ležícího v podhůří ve výšce asi 2200 metrů ve státě Himachal Pradesh. Zajímavostí této lokality je setkání s lidmi téměř ze všech koutů světa, neboť zde roste marihuana snad na každém rohu. Termín „Himáčalpradéšský hašíšový lázně“ je pro tuto oblast opravdu výstižný. Sjednání přepravy třináctičlenné skupiny autobusem proběhlo bez problémů až na místě.

Z Manali již čekala účastníky jízda po vlastní ose. Prvním naplánovaným cílem se stalo město Leh ležící severně od výchozího bodu vysoko v horách. Leh je největším městem a správním centrem Ladaku. Trasa vedla po vojenské silnici

s velmi nekalitním i když zpevněným povrchem, po kterém auto nemůže jet více než čtyřicetkou a pro cyklistu s velkým množstvím nákladu je jedinou variantou horské kolo. Silnice zde tvoří rozmlácený šterk polity asfaltem a to navíc zdaleka ne všude. Do cesty se zde postavilo celkem pět sedel s výškami okolo pěti tisíc metrů. Nebyla výjimkou ani stoupání se sklonem kolem dvaceti procent. Délka tohoto sedmimetrového přejezdu Vysokého Himálaje činila 485 kilometrů. Jednotlivé úseky cesty do Lehu byly přesně naplánované, neboť nocování v horách není možné kvůli velice nízké teplotě, která se v noci pohybuje i kolem mínus patnácti stupňů. Přes den je nezbytné stihnout přejet celé sedlo a za bezproblémovým přenocováním se musí sjet zpět do údolí, kde jsou noční teploty v tuto roční dobu přibližně kolem plus pěti až deseti stupňů. Většinu nocí bylo možné strávit v jedné z hospod, kde se člověk najedl a ubytování bylo překvapivě levné.

První sedlo, do kterého je nutné se z Manali vyšplhat, nese název Rothang La a jeho nadmořská výška je 3978 metrů. Po slovech vedoucího expedice bylo jeho zdoání zivačkou, pouze třiapadesátkilometrové souvislé stoupání dá psychice člověka opravdu zabrat. Následuje jeden den pouze s mírným převýšením a pak už začíná ten přesně naplánovaný kolotoč se zdoáním sedla přes den a s nocováním v nížině. Dalším průsmykem je Baralacha La (4883 m.n.m.), po kterém následuje sjezd a nocování ve stanové osadě Sarchu fungující pouze od jara do podzimu. Toto stanové městečko leží ve výšce asi 4200 metrů. Po probuzení a přípravě k jízdě následovalo zdoání dvousedla Nakee La a Lachlung La. Po pětadvacetkilometrových serpentínách a dosažení výšky 4980 metrů násle-

