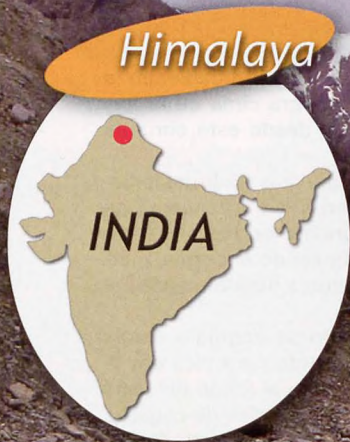


Himalaya



ANDONI ARRIAGA - LUR EPELDE

MANALI-LEH HIGHWAY

bizikletaz munduko errepide garaienetan

■ Hainbatetan ibaiak igaro behar dira ibilbidean

DE la mano de Lur Epelde y Andoni Arriaga, el artículo nos invita a conocer de primera mano el entorno de las carreteras de montaña más altas del planeta. Internándose en bicicleta por los elevados valles del Karakorum de la India, la crónica describe el viaje entre Manali y Leh, próximos al curso del río Indo. Durante diez días, el itinerario salva unos desniveles de cierta exigencia, de modo que constituye un serio reto desde el punto de vista puramente deportivo. Serán sin embargo los paisajes y las gentes quienes sorprenderán más profundamente al viajero que se atreva con esta aventura. La proximidad de China y Tíbet justifican la esencia de estas tierras como frecuentadas vías de comunicación a lo largo de la historia. Debido a ello, la zona ofrece una riqueza cultural y humana que nos invita sin querer a buscar respuestas en la historia, los viajes clásicos, los aventureros...

“En esta vida hay muchos senderos, pero no importa cuál escojas, pues todos tienen un destino común... Sin embargo, algunos caminos te dan energía, y otros te la quitan”

Miguel de Cervantes

Highway horrek autopista esan nahi du ingelesez, baina literalki “bide altu” gisa ere euskaratu genezake. Indiako iparraldean, Himalaia indiar eta tibetarraren artean, Manali eta Leh lotzen dituen 500 kilometroko bideak autopistatik baino zerurantzko pasalekutik askoz gehiago dauka. Hauxe da Indiar Himalaia bizikletan egiteko ibilbide klasikoa. Munduko altuenen artean dagoen errepidea Kullu ibarretan pinadi berdeetan hasi eta ilargikoa dirudien Ladakh-eko paisaia bukatzeko da. Bidean, bost portu, hauetako bi 5000 metrotik gorakoak, mendi izugarriak han-hemenka, eta guztien arteko inurri txikia, zu.



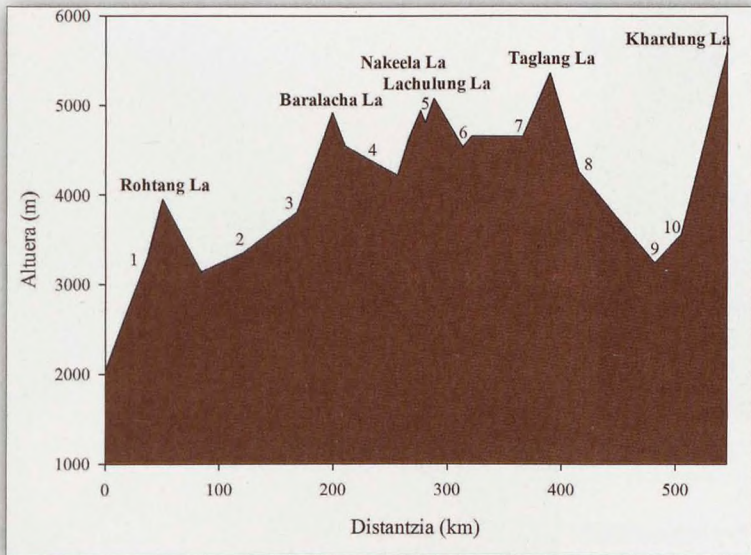
Andoni Arriaga (Markina-Xemein, 1976) eta Lur Epelde (Markina-Xemein, 1981), gorpuz bezkuntzako irakaslea eta biologoa dira, hurrenez-hurren. Bikote honek herrialde desberdinetako jendea, paisaiak eta kulturak bizikletaren eritimo patxadatsuan ezagutzeko atsegin du.



■ Border Roads Organization-ekoek jarritako kartel barregarriak

Manali eta Leh arteko bidea aurkitzea nahiko erraza da, ia-ia ez baitago bidegurutzerik. Jarraitu Manaliko kale nagusian dagoen biribilgunean eskubitarantz doan errepidea Rohtang La mendaterantz (*La* horrek ‘pasaleku’ esan nahi du). Mendi honen bestaldean, Manalitik 60 kilometrotara, beste bidegurutze bat dago. Errepideak Chandra ibaia gurutzatu eta Bhaga ibaiaren ibilbidea jarraitzen du Keylong-erantz. Keylong, Manalitik 113 kilometrotara, ibilbide guztiko herri bakarra da. Hau igarota, hurrengo 323 kilometrotan errepideak bidegurutzerik gabe egingo du aurrera, Barachala La, Lachalang La eta Tanglang La mendateak igaroz. Upsi-n, Leh-tik 49 kilometrotara, Indus ibaiarekin bat egiten du. Hemen ezkerretarantz hartu eta 14 kilometro geroago, Karu-n, ezkerretarantz berriro, Leh-rantzko errepidea jarraitzeko.

Manali 2500 metrota kokatzen da, Kullu ibarraren erdian. Dagoeneko 70. hamarkadan hippie mordoak joaten zen bertara non-nahi hazten den kalamuak erakarrira, eta egun motxilerontzako paradisu izateko zerbitzu guztiak eskaintzen ditu: okindegi alemanak, jatetxe merke eta atseginak, abentura jarduerak, masaiak, erropa merkatua, garagardoa... Indiako beroak atzean utziz, bidaiarako indarrak hartu eta azken orduko hornikuntzak egiteko leku egokia da hau.



Ibilbideari fundamentuz ekitearren, lehendabiziko 50 kilometroak aldapa gora dira, Rohtang La-ko lehendabiziko pasagunerantz. Alabaina, bide hau kamioi indiarrentzako eraikia dagoenez, errepidearen malda nekez da % 5-ekoa baino pikoagoa. Horrela, bideak bihurgune zabalak markatuz egiten du aurrera, txirringularen lana errazturik, egitekoa pazientziatz hartuz gero behintzat. Hala ere, altuerara pixkanaka egokitzen joateko, tontorra baino 15 kilometro lehenago dagoen **Marhi** izeneko etxe multzoan gaua igarotzea guztiz gomendagarria da. Gainera, hobe da Rohtang mendatea indarberriturik igarotzea. Hona hemen mendi honi eduki behar zaion errespetuaren inguruko pista bat: bere izenak "zerraldo multzoa" esan nahi du, duen eguraldi aldakorragatik bertan hil den jende kopuruari erreferentzia ginez.

Indiar hiritarrentzat Himalaiako mendietara igo eta elurra ikusteko aukerarik errazena Manalira hurbiltzea da. Bizikletaz pixkanaka-pixkanaka aldapa gaindituz goazen heinean, mendiko bideetan ibiltzeko egokiak ez diren hainbat autotan aurreratu gaituzte Dehli-tar hauek. Itxura barregarria dute mendiko klima hotzera egokitzeko Manaliko jendeak alkilatzen dizkien larruzko beroki, eskiatzeko jantzi eta eskiekin. Turista gisa gure marka erraz hausten dutela adierazteko, lotsa tantarik erakutsi gabe, hainbatetan jaitsiarazi naute bizikletatik beraiekin argazki bat ateratzearren. Elur askorik ez dute ikusi: baina ehiza hobeaz doaz etxera, ilehori mendebaldar bat bizikletaz aldapan gora!

Manalitik abiatu ginenetik nekez atertzen du, Indian montzoi garaia da. Baina hona hemen ibilbide honen alderdi positibo bat: montzoiaren hodeiak mendikate honen atarian harrapatuta gelditzen dira, altiplano tibetarrera iristen ez direlarik. Aipagarria da, nahiz eta teoriarik ibilbide guztia asfaltatua dagoen, batez ere zatirik garaienetan, asfalto hau guztiz desagertzen dela, bizikletan aurrera egitea nabarmen zailduz. Araza hau bereziki larria izan daiteke Rohtang-en, guk igaro genuen egunean asfaltoaren ordez izugarrizko lokatz piloa aurkitu baikenuen. Gainera, euriak sekulako lurjausiak eragiten ditu, ordu luzez errepidea moztuz.

Hala ere, ibilbide guztian zehar milaka langilerekin topo egingo

dugu, errepidearen egoera hobetzeko lanetan dihardutenak. Langile hauek "ukiezinak" izan ohi dira, Indiako kasta-sistematik at daude "zikinak" direlako, eta horregatik egokitzen zaizkie gainerakoek burutu nahi ez dituzten lanik gogorrenak. Hainbat hilabete 4000 metrotara kanping-denda batean bizitzen, harriak eskuz txikitu eta mundrun urtuaren lurrinak arnasten, norbere burua garbitzeko aukerarik gabe, lau sosen truke. Bizimodu itzela.

Rohtang famatua igarota, jaitsieraren saria dator. Gero, errepide txukun batek **Keylong**-eraino eramango gaitu, Lahaul ibarrean. Keylong-era erdibidean dagoen Sissu ere leku aproposa da gaua igarotzeko. Haran honetan bai hinduismo eta bai budismoaren zantzuak nahastuta aurkituko ditugu. Paisaia dramatikoa eta latzarekin, orain dela mende bat Rudyard Kipling-ek idatzi zuen seguraski jainkoen bizileku izango zela hura, ez zela gizonentzako lekua. Keylong-en lotarako alojamentu aukera zabala dago, leku egokia da deskantsu egun bat hartu eta altuerara egokitzen jarraitzeko. Guk geuk horrela egin genuen, bizikletarik gabe pasatutako eguna 900 urteko Khardong *gompa* bisitatzeko baliatuz.

HAIN urrutikoa izanik ere, zibilizazio zantzuak ere bistaratzen dira errepide honetan. Merkantziak garraiatzen dituzten kamioi koloretsuak eguneroko lagunak dira. Beraien bozina estrefalariekin agurtzen zaituzte, mendiko ixiltasuna hautsiz. Gainera, militarren presentzia etengabea da, batez ere Sarchu eta Pang-eko kanpamentuetan.

Baina nori bururatu ote zitzaien mendi garai hauetatik bide bat egitea, hain baldintza klimatiko gogorren kontra? Ez zen izango txirringulak abenturazaleen ametsak betetzeko helburuarekin, noski, Indiatik Ladakh-eko erreinura heltzeko bide errazago bat mendebalderago Kaxmirko lurraldeak igarotzean datza. Hala ere, Kaxmirko tentsio politikoa dela eta, behin baino gehiagotan isolaturik gelditu izan da Ladakh. Gainera, Txina hain hurbil izanik, interes militar handikoa da inguru hauetan errepide txukunak izatea. Horregatik, urtean hiru hilabetez soilik bada ere (neguan elurraren kontra aritzea ezinezkoa baita) Indiako gobernuak izugarriko esfortzua egiten du Manali-Leh highway hau irekita mantentzeko. Diotenez, urte gutxiren buruan Manali eta Keylong batuko dituen tunel bat irekiko dute. Rohtang La-ra igoera behintzat aurreztu ahal izateko. Dudarik gabe, Lahaul ibarra ez da berri berdina izango. Eta Manali-Leh bidea? Orain duen abentura kutsua galduko al du?

■ Lurjausi batek eragindako ataska Rohtang La-n



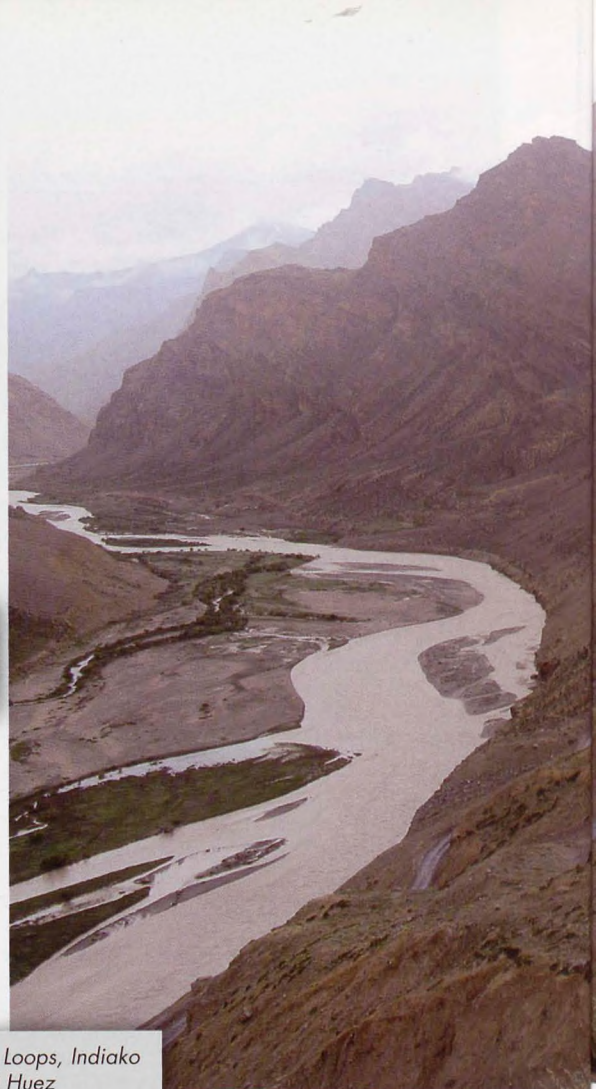


■ Indus ibarraren ikuspegia errezurako arrabola handi baten ertzetik

Keylong-etik abiatuta, lehendabiziko kilometroak errazak dira, ibar berde emankorrean zehar, nekazari irribarretsuek agurtuz goaz aurrera. Inguratzeko gaituzten mendizarretatik zintzilik ikus daitezkeen glaziar ikaragarriek non gauden gogorarazten digute, ordea. Darcha-n ibaia eta polizia-kontrola pasatu ondoren (polizia-kontrol hauek nahiko ugariak dira ibilbidean zehar), aldapa gora dator berriro. Lehendabiziko ibai zeharkaldiak igoera honetan egingo ditugu. Zeharkaldi hauek ez dira batere atseginak, elurraren urtzearen ondorioz ura oso hotza baitator, eta korrontea oso indartsua izaten baita, bereziki uda hasieran. Patseo, eguneko helmuga, malko formako laku polit baten ondoan kokaturiko *dhaba* atsegin bat da. Egun ez da gauza handia, baina 1950era arte Zanskar, Lahaul, Kullu eta Ladakh ibarretako merkatarien elkargunea zen, mendi garaietako gatz eta artilea behealdeko te eta alez elkartrukatzeko.

Eta gehienak igo beharreko portuek eta atsedan-leku eta janaria eskaintzen duten *dhaba* izeneko mongoliar itxurako kanpin denda itzelek seinalatzen dituzte. *Dhaba* hauek uda mendietan pasatzen duten familiek kudeatzen dituzte. Eskaintzen duten janaria ez da beste mundukoa, aurrez prestatutako *noodle* (arrozeko fideo) pikanteak, *dhal* arroz eta lentejako nahaste are pikanteagoak, tortillaren bat edo beste, eta nola ez, *masala chai* te berezia, eguneko ordu guztietan. Astebeteren buruan beti gauza bera jateaz nazkatuta bukatzeko arriskua handia baldin bada ere, eskertzekoa da altuera haietan janari beroa dastatu ahal izatea. Gainera, *dhaba* hauetako askok lotarako prestatua dagoen txoko bat izaten dute, manta lodí mordo batzuekin. Gauzak horrela, gaueroko geldialdiak gune hauetan egiteko ohitura hartuz gero, ez dira beharrezkoak izango kanpin-gas, lapiko eta abarrak, ezta kanpin-denda eta lo-zaku potoloa ere. Esan beharrik ez dago Himalaiako hotel eta jatetxe hauetan estantzia lotsagarriki merkea dela, 100 rupiaren truke (euro bat, gutxi gora behera) lo egin baitezakezu, eta kartan dagoen guztia eskatuta ere zaila izango da janaritan 250 rupia baino gehiago gastatzea.

Igoera makala hurrengo eguneko! 30 kilometroko aldapa-goran militarren eta errepedeko langileen kanpaleku bana eta indarrak berreskuratzeko *dhaba* pareta igaroko ditugu. Horrez gain, arroka marroi biluziak eta elur-orbanak non-nahi. Hainbat orduren buruan Baralacha La-ko pasalekura iristean, gezurra badirudi ere, Mont Blanca baino 110 metro altuago gaude. Hemendik beherakoan, beste behin ere, paisaia aldatu eta aho zabalik utziko gaitu. Milaka tonalitate marroiz margozturiko mendi artetik igaroko gara, Sarchu-ko lautadara iritsi arte. Sarchu-n *dhaba* aukera zabala dago lotarako. Iluntzeko argipean, Sarchu-k eskaintzen duen ikuspegiak igoeran pasatutako izerdiak ahaztarazten ditu. Autobusez doazenez ez dute



■ Gata Loops, Indiako Alpe D Huez

gozatuko asfalto bikaina zelai berde bizia zeharkatzean, ez dira ohartuko ezkerretara dugun ibaiak urteen poderioz moldatu dituen forma eskulturalez, ez dute arnastuko mendi hauei darien askatasun usaina...

Sarchu norbere altuerarako egokitzapena aztertzeko leku egokia da. Oraindik buruko minak izanez gero, hobe da ibar honetan beste egunen bat igarotzea, hurrengo lotarako lekua 400 metro altuago baitago, jadanik 4800 metro tara. Egunaren lehendabiziko kilometroak Sarchu-ko errepede atseginan egingo baditugu ere, laster batean iritsiko gara Gata Loops famatuen oinarriara. Gorantz begiratu eta 21 zigzag perfektu bistara daitezke: 400 metroko igoera 21 bihurtuz, ez dakit hauek zenbatzen joateak motibatzen laguntzen duen, edo alderantziz! Nolanahi ere, bihurtuz bukatu ondoren ere, beste 10 kilometrotako igoera gelditzen da Nakeela La-ra iristeko. Gainerako tontorretan gertatu bezala, non-nahi zintzilaturiko ehundaka zapi tibetanok seinalatzen digute aldaparen bukaera. Zapi hauetan budisten mantrak daude idatzita, eta haizearen mesedetan jartzean, haizeak berak mantra hauek irakurri eta zabaltzen dituela uste dute bertan jarri dituztenek: *om mani padme hum!* Jaitsiera labur baten ondoren hurrengo kanpalekura iristen zara, Whisky Nalah.

Bart gauean altuera dela eta hala-hola lo egin arren, bideak ez du barkatzen. Eguna hasi eta berehala 5000 metrotaraino igo behar da, Lachulung La-ko igarobideraino, arnasak utziz gero behintzat. Dagoeneko ikasia dugu aurrera egiteko modu bakarra erritmo geldo baina konstante bat jarri eta pixkanaka joatea dela. Bizikletan zutik jarri eta pendiz bat azkar igarotzeko ausardia izanez gero, inguruan dagoen oxigeno apurra ez da nahikoa izango zure birrikak asetzeko!

Zorionez, aldaparen ostean beti dator jaitsiera, trokarte miresgarri batzuen artetik igaroz **Pang**-eraino iristen dena.



■ Monje budistak errezura deika eguneko lehen argipean



■ Tanglang La-ko tontorra zapiz josia

Pang leku nazkagarri samarra da, *dhaba* asko pilatzen dira bertan eta zabor eta kakalekuak ez daude ondo kudeatuak. Hala ere, bidean diren txirringuluri taldetxoarekin bildu gara bertan, hizketaldian arratsalde atsegina pasatzeko modua bilatuz. Gehiengoak gure ibilbide bera egiten badabilta ere, badira Spiti ibarretik iritsi direnak, baita Leh-ri iritsi ondoren Kaxmir alderantz jarraituko dutenak ere.

Pang-etik, igoera baten ostean, Morey lautadan gara. Paisaia dramatiko benetan, hegoalderanzko trokarte sakon baten ebakiak eta iparralderanzko 40 kilometrotako lautada amaigabe zabalak osatzen dutena. Sastrakadiaren artean, Chang-pa nomaden kanpalekuak ikus daitezke, beraien yak-taldeekin. Debring-eko *dhaba* multzora iritsi aurretik Tso Kar eta Tso Moriri lakuetarantz abiatzeko saihesbidea dago.

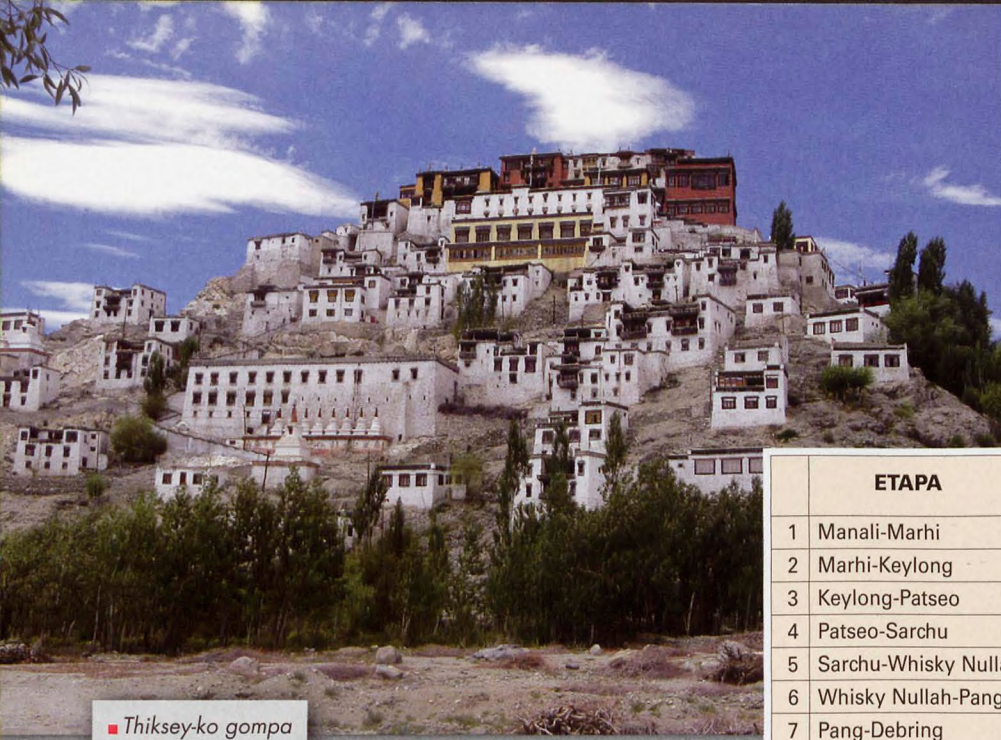
Azkenik, iritsi da ibilbideko puntu altuena igarotzeko eguna. Lehendabiziko kilometroetatik bistaratu ahal izango da Tanglang La-ko mendatea. Hurbil dagoela badirudi ere, aldapa etengabe gora pedalei temati eman arren, ez da beragandik banatzen zaituen distantzia gutxitzen. Errekasto pare batean ur botilak betetzeko aukera dago. Noizbait bukatzen da aldapa, ordea, eta orduan emozioen askapena dator. Gailurrean kartel batek zera dio: "You are passing through second highest pass of the world. Unbelievable is not it?" (munduko bigarren mendaterik altuena zeharkatzen ari zara. Ez ote da sinesgaitza, ala?): dudarik gabe.

Alabaina, ba al dauka zentzurik honelako esfortzu fisikoak egiteak? Nola erabakitzen da zerk daukan zentzua eta zerk ez bizitza honetan? Ez dakit, baina jarritako helburua betetzeak harrotasunez betetzen zaitu. Ikuspegia miresgarria da, mendikate bat bestearen atzetik azaltzen dira bista hel daitekeen mugaraino. Hemendik aurrera guztiz merezitako aldapa behera dator. Hala ere, lehenengo kilometroetan, errepidea guztiz hondatua dagoenez, ez da hain gozagarria izango.

IBILBIDE hau Indian kokatzen da. Subkontinente honek hainbat errealitate eta beste horrenbeste harribitxi gordetzen ditu. Historikoki garrantzi handikoa izan zen bere inperio eta merkataritza bideengatik, eta munduko erlijiorik garrantzitsuenetatik lau ere bertan sortuak dira (hinduismoa, budismoa, jainismoa eta sijismoa). XIX. mendeko erdialdean Britainia Handiak kolonizatu zuen, 1947an modu pazifiko batean independentzia berreskuratu zuen arte. Egun, munduko bigarren jendeztatuena den eta hazkunde-tasa ekonomiko altuenetarikoa duen herrialdea da, nahiz eta pobrezia eta analfabetismo arazo handiak dituen.

Manaliren historia garaikidea ere ingelesek inauguratu zuten, beraien izan baitziren inguru eder hura aukeratu zutenak udako hilabete beroak igarotzeko. Hori gertatu baino askoz lehenago, Indiako "uholde unibertsal" partikularrean, Vishnu-k uholdeetatik libratu eta mendialde honetara ekarri omen zuen Manu jaunkoa. Hortik datorkio Manali izena.

Ladakh aldiz, "Tibet txikia" bezala ere ezagutzen da. Nahiz eta inguru isolatu eta urrunekoaren fama daukan, Zetaren bidearekin komunikatzen zuen adar garrantzitsu batean kokatua egonik, merkataritza eta bidaiari askoren topaleku izan da historikoki. Garai batean erreinu boteretsua izatera iritsi zen, palazio eta *gompa* ugari eraikiz. Hala ere, Txina eta India bezalako bi herrialde erraldoiren artean egoteak arazo ugari ekarri dizkio. Kaxmirrek herrialdea inbaditu eta islamismoa bertatik hedatu nahi izan zuen, Pashmina artile finaren (Kaxmir moduan ezagunagoa da, beharbada) ekoizpena bertan burutzen zelako, besteak beste. Mao Zedong-ek Tibet inbaditu zuenean ere, hainbat tibetar (Dalai Lama barne) inguru honetara erbesteratu ziren.



■ Thiksey-ko gompa

Rumtse-ra iristea Ladakh-en bete-bete sartzeara izan da. Hinduistak atzean utzi eta budisten artera gatz, musulmani ere beraien espaziotxo utzita, noski! Edifizioen arkitektura oso karakteristiko da, eta *stupaz* josita daude herrixka politak. Gari soroen berdea nabarmentzen da paisaia marroian. Inguru desertikoa izan arren, bertokoe badakite erreka-estakako ura kanalizazio bidez nekazaritzarako bideratzen. Dena dela, jendearen izaeran ere igartzen da desberdintasuna. Esaterako, askoz apalagoak dira hemen: orain ez naute inolako lotsarik gabe goitik behera begiratzen. Lotarako leku dexente bat hartu eta aspaldiko partez dutxatzeko aukera izan dugu.

Aldapa behera etengabeaz gozatuz, Border Roads Organization errepideak konpontzeaz arduratzen diren langile umoretsuen kartelak irakurtzeko patxada handiagoa hartu dugu: "After drinking whisky driving is risky" (Whiskia edan ostean gidatzea arriskutsua da), edota "Are you going for a party? Then why drive so dirty?" (Festa batera al zoaz? Orduan zertarako hain zikin gidatu?). Arroila baten sakonean jaisten den errepidea jarraitu dugu, bat-batean ikuspegi zabalduta eta Indus ibai mitikoarekin bat egin dugun arte.

Aurrera jarraituta, Leh-tik kilometro gutxi batzuetara baldin bagaude ere, bidaia egun bat gehiago luzatu eta **Thiksey-ko gompan** gaua igarotzen gelditzea erabaki dugu. *Gompa* hau Ladakh-eko handiena da eta Lasako Potala palazioaren antz handia dauka. Mendixka baten tontorrean kokatua dago eta 80 bat monje budistaren bizilekua da. Bertan daukaten ostuan lo egin ahal izatea aukera paregabea da eguzkiarekin batera jaiki eta monje budistekin haien eguneroko otoitzetan bat egiteko. Bidaiari bukaera biribil bat eman eta Ladakh-eko antzinako erreinuaren esentzian barneratzeko modu bikaina, dudarik gabe.

Leh-rako sarrera ez da imaginatzen genuen bezain erromantikoa izan, trafiko ugariaren hauts eta zaratapean egin baitugu. Garai bateko Karakorum-etik zetozten yak-etz tiraturiko gurdiak turistentzako jeep eta militarren kamioiekin ordeztuak izan dira. Hala ere, gure gorputz minduek eskerronez hartu dituzte hiri honek eskaintzen dituen luxuak: janari goxoa, kafetegi atseginak, ohe malgua, dutxa beroa... paradisua! Oraindik indartsu sentituz gero, ofizialki munduko errepide altuena den Khardung La izeneko mendatera igo daiteke bizikletaz (nahiz eta bere altuera errearen inguruan eztabaida nahikotxo baden). Berrogei kilometro eta 2000 metroko desnibela, 5600 metrora. Guk geuk, munduko txoko zoragarri honetara bueltatzen garen hurrengorako utzi dugu desafio hori.

ANDONI ARRAGA - LUR EFELDE



■ Rumtse-ko biztanleak

	ETAPA	DISTANTZIA	IGOERA	LOTARAKO ALTUERA
1	Manali-Marhi	37 km	1270 m	3312 m
2	Marhi-Keylong	84 km	1062 m	3350 m
3	Keylong-Patseo	47 km	611 m	3811 m
4	Patseo-Sarchu	65 km	1080 m	4408 m
5	Sarchu-Whisky Nullah	51 km	457 m	4802 m
6	Whisky Nullah-Pang	29 km	370 m	4530 m
7	Pang-Debring	53 km	300 m	4655 m
8	Debring-Rumtse	49 km	666 m	4265 m
9	Rumtse-Thiksey	67 km	150 m	3243 m
10	Thiksey-Leh	23 km	300 m	3563 m

Ezbairik gabe baieztatu dezaket mendi garai hauetan pedalkadaka aritzeak zerbait berezia baduela. Hainbeste kilometro eta hain portu garaiak igo beharrak sekulako desafioa suposatzen du eta irakaspen asko dakartza berarekin. Behar dena, indar fisikoa baino irrika boteretsua delako. Pedalkada bat bestearen atzetik emanez, norbere pentsamenduetan murgiltuta, paisaiaren handitasunak kokilduta, bizirik zaudela sentituz, prisarik gabe, baina gogoz, zure helburua betez. Berdetik marroira, Indiatic Tibetera, "highway" honetan zehar. □

EGIN EZAZU ZEUK ERE!

"Strength does not come from physical capacity. It comes from an indomitable will."
Gandhi

Nola iritsi / norabidea: Manalira iristeko modu zuzenena Delhi-ko autobus bat hartzea da. Nahiz eta Leh Manali baino 1500 metro altuago dagoen, txirindulari gehienek hegoaldeko iparraldera burutzen dute ibilbidea. Alde batetik, erromantikoagoa da India jendetsutik Ladakh-eko antzinako erreinura igarotzea. Bestalde, pixkanaka altuera hartzen joatea lagungarria da aklimatazio egoki bat lortzeko.

Noiz joan: Ekainaren 15a eta irailaren 15a bitartean soilik egon behar da errepidea ofizialki irekita. Data horietatik kanpo oso probalea da elur eta lurjausiengatik bati zati zuzenatik igaro ezin izatea.

Iraupena: Bizikletako ibilbidea propio egin ahal izateko, hamar egun inguru beharko lirateke (gehiago edo gutxiago, norberaren gaitasunen arabera). Hiru aste nahikoa lirateke, beraz, Delhi-ko lur hartu, Manalira iritsi, Leh-rantz bizikletaz abiatu, eta behin bertan, Ladakh-eko erreinuak eskaintzeko dituen hainbat erakargarritasunez gozatu ostean, Delhirantzko bueltako hegazkinean aineratzeko.

Zer eraman: Nahiz eta uda garaia izan, eguraldi mota guztietarako prestatua joatea komeni da. Eguna eguzkitsua bada, izugarrizko beroa egin dezake. Dena dela, porturik garaienetan elurra egitea ere posible da. Aurretik esan bezala, pisu gutxiago eraman ahal izateko, posible da kanpin-gas eta kanpin-denda etxean utzi eta bideko *dhaba*etan jan eta lo egitea. Hala ere, halako ingurune batean kanpatzea benetan esperientzia gogoangarria izan daiteke. Gainera, askatasuna ematen dizu ibilbidea nahi bezala antolatuta eta txoko gogokoanentzian geldialdiak egiteko. Kontutan hartu ibilbide nagusitik irten eta bide alternatiboren bat hartuz gero (Tso Kar eta Tso Moriri lakuak bisitatzeko, kasu) oso posible dela baimen bereziak behar izatea. Baimen hauek Leh-n lortu behar izaten dira.

Informazio gehiago: Ibilbide honi eta Himalaian zehar egin daitezkeen beste batzuei buruzko informazioa lortzeko, Laura Stone-en "Himalaya by bike" liburua guztiz gomendagarria da.

