

NEL PARADISO DI PIETRA

SOVRASTATO DALLE VERTIGINOSE VETTE DEL KARAKORUM E DELL'HIMALAYA E DA BIANCHISSIME NUBI CHE MACCHIANO UN CIELO AZZURRO PROFONDO, SI TROVA UN MONDO PERDUTO, DISTANTE DA TUTTO E DA TUTTI, IL LADAKH, CONSIDERATO DA MOLTI IL PONTE TRA TERRA E CIELO E DOVE LE STRADE SONO DA INVENTARE

di Simone Monticelli,
illustrazioni di Andrea Schepisi

CARTA D'IDENTITÀ

Km percorsi	5.000
Consumi	20 km/l
Punto più alto	5.600 m
(passo Khardum La)	

da non perdere Spiti Valley

IL PONTE SUL BARATRO
LA STRADA È CROLLATA,
DA OLTRE UNA SETTIMANA.
SIMONE E LUCIA RIESCONO
A PASSARE (CON IL FIATO
IN GOLA E GLI OCCHI
CHIUSI) GRAZIE A UN
"PONTE" CREATO DA
ALCUNI OPERAI ADDETTI
ALLA MANUTENZIONE CON
DELLE ASSI DI LEGNO.



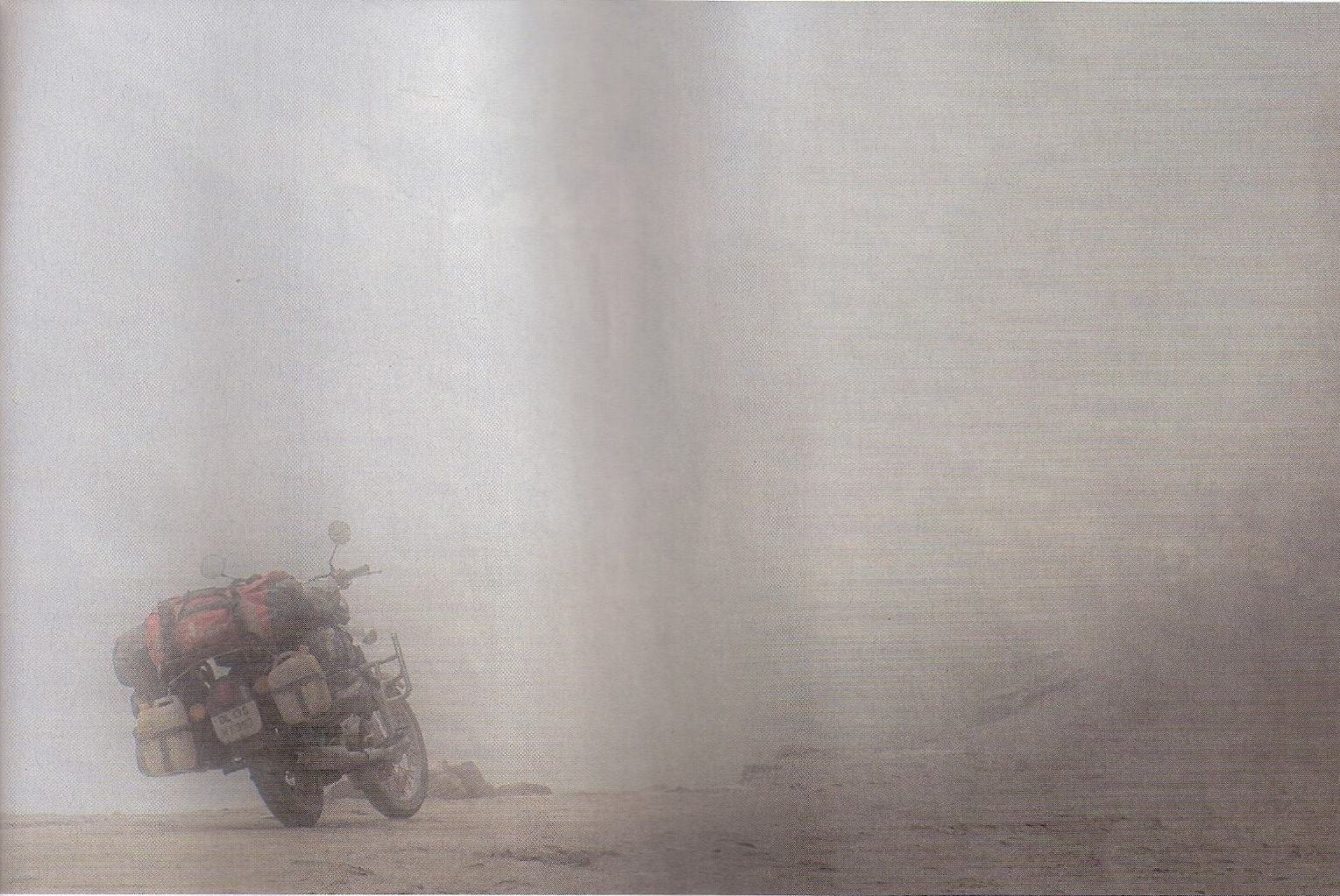


"PASSI" DIFFICILI

SOPRA, UN "BAGDAD CAFÉ" TROVATO SULLO JALORI PASS, FRA LE ATTRAZIONI DELL' HIMACHAL PRADESH, UNO STATO DELL'INDIA SETTENTRINALE. SOTTO, UN FABBRO COSTRUISCE UN SUPPORTO PER IL GPS A SIMONE E LUCIA. NELL'ALTRA PAGINA, IL ROHTANG PASS, SULLA MANALI-LEHHIGWAY. LE FOTO CHE LO RITRAGGONO NE MOSTRANO SEMPRE GLI ASPETTI PEGGIORI DAL PUNTO DI VISTA DEL MANTO STRADALE E CLIMATICO.

VIAGGIANDO SULLE STRADE MINORI SI INCONTRANO LUOGHI COME QUESTO (SOPRA), IN CUI IL TEMPO SEMBRA ESSERSI FERMATO





In questo lembo indiano del Tibet chiamato Ladakh sembra che le forze della natura abbiano lavorato duramente per rendere il paesaggio che circonda il viaggiatore irrealmente magico. Qui tutto è estremo: il sole è cocente, il vento gelido, le pietre, i guadi e le dune di sabbia ostinati. Qui qualcuno spera di trovare il perduto Shangri-La, il paradiso, ma prima di riuscirci dovrà attraversare un territorio somigliante ad un campo di battaglia in cui forze titaniche hanno dato vita alla catena dell'Himalaya. Chi può abitare questi luoghi così inospitali, chi può volersi tanto male da passare la propria esistenza in una regione inaccessibile per sei mesi all'anno? Questo è lo stesso dubbio che avevamo io e Lucia, ed è anche per darci una risposta che abbiamo deciso di dirigerci proprio in quella zona in cui vive la tribù nomade dei Changpa, il Changtang Plateau.

STRADE D'ACCESSO

L'unico accesso al Ladakh è costituito da due strade che attraversano ognuna altissimi passi. La via più semplice è quella che collega Srinagar a Leh attraverso il passo Zoji La (3.500 m). La rotta più battuta dai viaggiatori in moto è, invece, la notissima Manali-Leh Highway che, nonostante il nome, condivide ben poco con un'autostrada. Questa via attraversa quattro passi,

tra i quali il secondo più alto al mondo, ad oltre 5.300 m. Dopo essere entrati in Ladakh, per raggiungere il Changtang e quindi gli accampamenti dei nomadi Changpa, dovremo lasciare le piste principali e viaggiare verso la regione dei laghi Pangong Tso e Tso Moriri. In questa zona ci aspettano diversi tracciati su strette strade sterrate e molte incognite relative alle condizioni climatiche che possono interrompere improvvisamente le vie di accesso (e di uscita) alle valli.

LA SCELTA DELLA MOTO

Quando abbiamo deciso di partire abbiamo subito iniziato a porci delle domande: in primis portare le nostre moto o ricorrere ad una soluzione diversa? Un dubbio, poi, tira l'altro, ad esempio: quale motocicletta si adatta più di tutte ad attraversare questi luoghi, alla guida in fuoristrada, al carico di parecchi bagagli, ai 5.000 metri di quota? E noi ci siamo dati una risposta: Royal Enfield! È dai lontani anni '50 che in India sono prodotte le Bullet, motociclette dall'indiscutibile fascino, semplici da guidare e, come è d'obbligo nel caso in cui si debba affrontare un viaggio in un territorio così ostile, semplici da riparare. Nate da quella che inizialmente era una fabbrica di armi, le Enfield sono diventate oggi il simbolo della motocicletta e della libertà in India. Prenotiamo il

volo più a basso costo per Delhi e programiamo il ritorno a casa dopo un mese. Porteremo con noi dall'Italia l'abbigliamento da moto, tenda, sacco a pelo e tantissima attrezzatura per fare filmati e fotografie. Prima di partire ci siamo anche preoccupati di recuperare una dettagliatissima cartografia della regione del Changtang, così da poter pianificare a tavolino, per quanto possibile, l'itinerario migliore, sia in termini turistici sia burocratici. È importante sottolineare che il Changtang, trovandosi a ridosso del confine cinese, è sottoposto a controlli molto rigidi e sono necessari permessi che otterremo a Leh e a Recong Peo.

TUTTO COMINCIA A MANALI

Il viaggio vero e proprio inizia da Manali, luogo che si mostra essere il collettore di personaggi strani e affascinanti. Quando negli anni '60 il movimento dei figli dei fiori fallì l'intento di cambiare le cose qualche reduce deve aver deciso di trovare esilio nei vicoli di questo villaggio, vista l'alta concentrazione di hippies che incontriamo.

Manali ci vede impegnati in diverse attività, tra cui: ricerca delle moto, dei ricambi, dei telai per le borse e, non ultima, la cerimonia del nostro matrimonio. Non siate cattivi, non abbiamo deciso di sposarci in India solo per avere più giorni di ferie a disposizione!



ACCAMPAMENTI SENZA TENDE

SOPRA, UN TRATTO DELLA FAMIGERATA MANALI-LEH HIGHWAY. SOTTO, SIMONE SUL SECONDO PASSO PIÙ ALTO AL MONDO. NELL'ALTRA PAGINA, A PANGONGTSO, IN FUORI STAGIONE, GLI ACCAMPAMENTI PER TURISTI VENGONO SMANTELLATI. RIMANGONO COSÌ IN VISTA LE TOILETTE IN MURATURA DELLE TENDE A QUATTRO STELLE.

TROVATE LE MOTO DOBBIAMO SISTEMARLE, MONTARCI I PORTAPACCHI E CREARE DEGLI SPAZI PER OSPITARE LE TANICHE DI BENZINA





La ricerca delle moto è stata molto divertente, la 500 la troviamo da un privato che avevamo contattato dall'Italia (che ci ha anche aiutato ad organizzare il nostro matrimonio Hindi). Alla fine recuperiamo anche una Classic 350 da un meccanico che lavora al concessionario ufficiale Royal Enfield di Manali. La moto è perfetta, ha solo tre mesi di vita, sembra un sogno, ma c'è un problema: non è ancora targata, il ragazzo ci va in giro con la targa bianca. Fa niente, la vogliamo, a Lucia piace tantissimo mentre, finora, ci eravamo solo imbattuti in rottami ambulanti. Decidiamo di partire e aspettare che il proprietario termini le pratiche d'immatricolazione mentre noi siamo in viaggio.

LA STRADA NELLA ROCCIA

Iniziamo il tour in modo da evitare di salire di quota troppo velocemente. Non essendo abituati alle altitudini Himalayane potremmo incorrere in problemi fisici (mal di testa, vertigini e insonnia sono solo alcuni dei sintomi del "mal di montagna") che vogliamo evitare cercando di acclimatarci. Ci dirigiamo quindi a Sud, verso la Hindustan-Tibet Highway, la strada che conduce in Cina e che viene normalmente catalogata tra le dieci strade più pericolose del mondo. Il motivo per cui questa strada gode di questa fama lo scopriamo subito, si tratta di uno stretto tracciato che è stato letteral-

mente scavato nella roccia di una montagna che si sgretola semplicemente con la forza di uno sguardo. Tratteniamo il fiato ad ogni curva. Non serve suonare il clacson per farsi sentire, l'unica cosa importante è che la fortuna sia con noi e con chiunque si trovi su questa strada. Oltre Poo la strada diventa poco più che una piccola traccia che s'inerpica lentamente verso una delle vette che ci circonda. Abbiamo la netta sensazione che qualcosa non stia andando come dovrebbe: non arriva più nessuno in senso opposto e ciò non è di solito un buon segno. Scopriamo l'arcano a Nako, un piccolo villaggio abitato dai militari che si occupano di proteggere il confine: la strada è crollata e il traffico è bloccato da oltre una settimana. La nostra faccia si tinge di bianco quando sentiamo questa notizia. Tornare sui nostri passi significa ripercorrere oltre seicento chilometri a ritroso. Sapevamo che una cosa del genere sarebbe potuta accadere, avevamo messo in preventivo qualche giornata di sosta a causa di forza maggiore, però trovarsi nelle condizioni di doverlo fare ci demoralizza non poco. Prima di rinunciare decidiamo di voler andare a vedere con i nostri occhi la situazione della strada, fosse anche solo per toccare con mano le rocce della frana che la stanno bloccando.

La pista sale, siamo oltre i 4.500 metri e la

roccia sopra le nostre teste non promette nulla di buono.

ROLLING STONES

Quando la strada si stringe al punto da consentire il passaggio solo alle nostre moto vediamo decine di uomini e donne al lavoro. Ci troviamo nel luogo del crollo, ed effettivamente la situazione è tragica. Un militare ci corre incontro e ci fa segno di levarci di mezzo, indica sopra le nostre teste e, quando con gli occhi seguiamo la sua mano, vediamo il motivo per cui è così agitato: la montagna è instabile e lui non vuole finire nei guai perché due turisti sono stati sepolti da una frana proprio davanti ai suoi occhi. Lo accontentiamo e così, in pochi secondi, siamo qualche metro più avanti, nel mezzo del gruppo di operai dedicati alla ricostruzione del passaggio interrotto. Mentre cerchiamo di capire cosa stia succedendo, alcune donne che stanno lavorando il cemento buttano due assi in terra a pochi centimetri dal baratro. Ci vogliono far passare, forse provano pietà per noi e hanno deciso di darci una mano. Io penso che, forse, ce la possiamo fare, ma forse no, visto che c'è giusto lo spazio per le nostre moto tra la montagna e lo strapiombo. Io e Lucia ci guardiamo negli occhi, stringiamo i denti e diamo un colpo di gas per oltrepassare ostacolo e paure. Siamo dall'altra



LA VITA È UN AZZARDO!

SOPRA, LA PISTA VERSO NAKO SALE E SI STRINGE, SIMONE E LUCIA RIMANGONO SOLI E VENGONO ASSALITI DAL DUBBIO DI AVER SBAGLIATO STRADA. NELL'ALTRA PAGINA, I DUE AL LORO MATRIMONIO HINDI. PRIMA DI PARTIRE LO AVEVANO CELEBRATO IN ITALIA.

SOTTO, L'HINDUSTAN TIBET HIGHWAY: L'ULTIMO TRATTO D'ASFALTO PRIMA DI INIZIARE IL PERCORSO IN FUORISTRADA E LA SALITA VERSO IL LADAKH



parte! Dietro di noi una marea di applausi e di risate, io ho solo la forza di pensare cosa siano costretti a fare queste persone per vivere: uomini e donne intenti a spaccare a mano pietre, a 4.500 metri di quota, per mantenere in vita una strada che sarà devastata nuovamente alla prossima pioggia (se non prima).

IL "DESERTO" DELLO SPITI

Lasciamo alle nostre spalle questa gente e, dopo aver percorso pochi chilometri, il territorio che ci circonda cambia profondamente. Entriamo in una regione desertica incastonata tra montagne di cui faticiamo ad individuare la vetta e che preannuncia quello che ci attende nei prossimi giorni. Le montagne sono sterili e in gran parte prive di vegetazione, si vede un po' di verde ai bordi dei canali d'acqua che si formano grazie allo scioglimento della neve e poco più. Ci troviamo nella Spiti Valley, letteralmente "terra di mezzo", tra Tibet e India, e qui riusciamo a darci le prime risposte al quesito che ha spinto me e Lucia a intraprendere il viaggio che stiamo vivendo. Come vive l'uomo in questi posti così inospitali? Rudyard Kipling in "Kim" chiama la valle dello Spiti "mondo all'interno di un mondo", il luogo dove vivono gli Dei. Attraversiamo qualche minuscolo villaggio fino ad arrivare a Kaza, il centro abitato più grande di tutta la regione che, al nostro arrivo, è privo di corrente elettrica e noi dobbiamo



riempire il serbatoio al massimo. Le pompe di benzina vanno a corrente, quindi niente elettricità niente benzina. L'unico distributore ha a disposizione un generatore, lo vedo con i miei occhi ma, non capisco perché, non lo metta in moto. Mentre attendiamo fiduciosi - non abbiamo altra scelta - vediamo arrivare un'auto che vuole rifornirsi di carburante. Dopo una discussione animata tra l'autista e il proprietario della pompa, viene asportata la batteria all'auto e con questa viene messo in moto il generatore.

FORTI COME MULI

Abbiamo già percorso oltre mille chilometri di piste e la mia Enfield 500 comincia a dare qualche problema: singhiozza e perde potenza. Apro la scatola del filtro aria per dare una controllata e mi accorgo che è pieno di sabbia. Lo pulisco alla meglio ma la situazione non cambia. Sostituisco la candela, pulisco l'iniettore, controllo i cablaggi elettrici, ma tutto sembra a posto. Devo aggiungere parecchio olio motore, mentre la 350 di Lucia non sembra averne bisogno.

MOTO "TAKE AWAY"

COMPRARE UNA ENFIELD IN INDIA: LE NOSTRE DITTE

1. Quanto si spende?

Il costo della moto dipende molto dal suo stato e dall'età, si possono spendere dai 200 euro ai 1.800 per una delle ultime prodotte.

2. Meglio una moto recente o una vecchia?

Le ultime 500 sono ad iniezione, tanti le disprezzano per via dell'elettronica ma noi ci siamo trovati bene. Certo, un carburatore fa stare sempre più tranquilli, infatti i locali usano acquistare le moto ad iniezione e montare un carburatore di una vecchia moto.

3. Quanto costano i ricambi?

Una batteria costa 15 euro, una camera d'aria 3 euro. I cavi acceleratore e frizione 2 euro.

Filtro aria 3 euro, olio motore 2 euro al litro. Un pistone 20 euro, i cuscinetti pochi centesimi. Considerate che motore e telaio sono robusti, mentre tutto il resto si consuma velocemente dato che i materiali utilizzati sono di bassa qualità.

4. Dove comprare?

Il posto migliore dove comprare la moto è il quartiere di Karol Bagh, a Delhi: ci sono decine di commercianti, tutti i modelli e ampia possibilità di trattare. Noi

abbiamo acquistato a Manali con qualche difficoltà.

5. Serve il passaggio di proprietà?

Sì, ma non avrete mai i documenti con il vostro nome perché i turisti non possono possedere una motocicletta. Si usa avere un documento che attesti la vostra proprietà da mostrare alla polizia. I commercianti sanno come muoversi, se invece trovate la moto da un privato dovrete recarvi da un notaio e farvi attestare l'acquisto.

6. Cosa abbiamo rotto o cambiato?

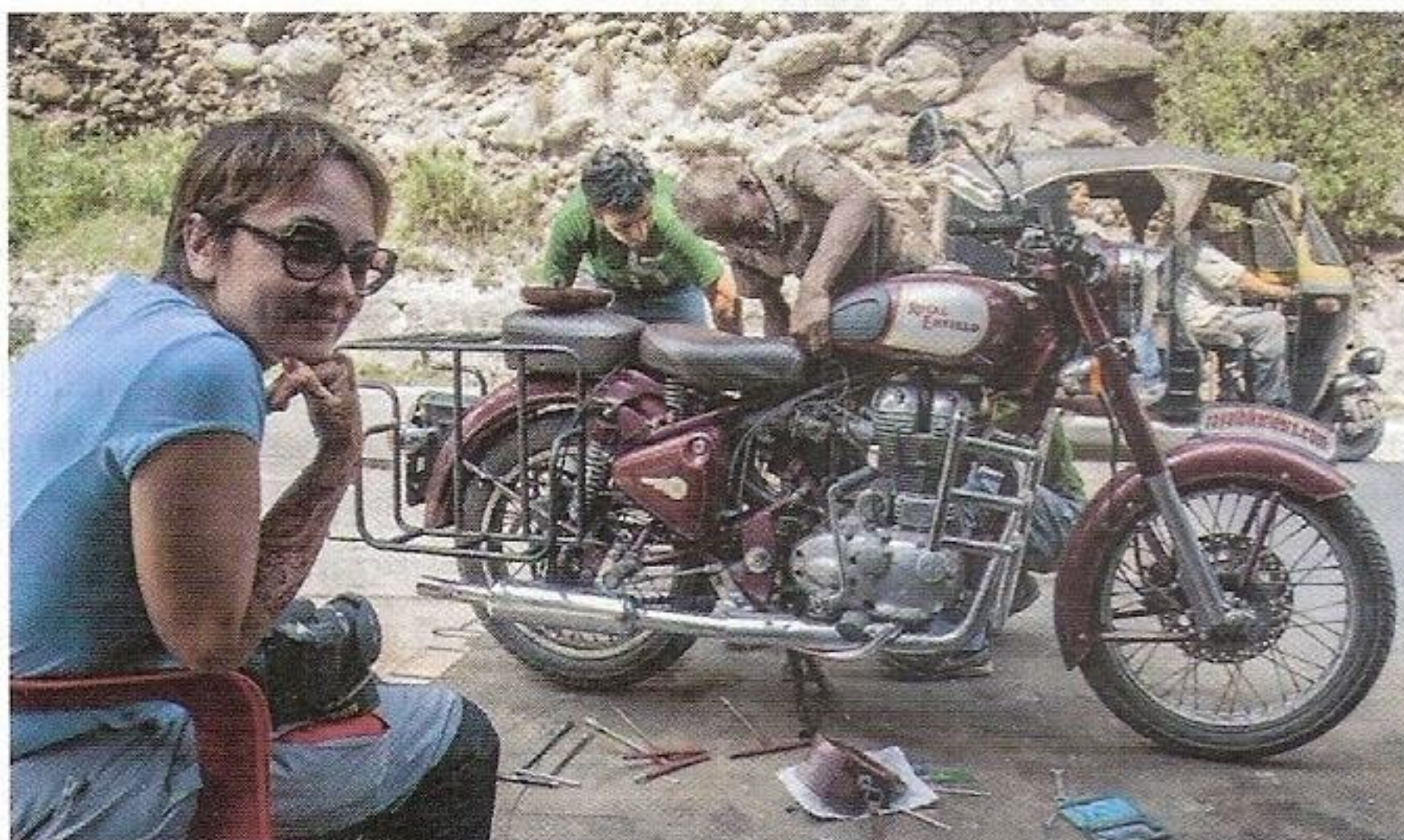
Siamo partiti con le moto completamente in ordine e, strada facendo, abbiamo fatto parecchi lavori: pastiglie freno, connettori bat-

teria (spezzati), cavo acceleratore, cuscinetti forcellone posteriore (due volte su entrambe le moto), rinvio contachilometri (entrambe le moto), filtri aria e olio, cuscinetti ruota anteriore, ammortizzatori posteriori (sulla 350), marmitta spezzata (500), fasce e pistone (500 - danno probabilmente dovuto ad errato montaggio del filtro aria da parte del precedente proprietario), tre forature.

7. Meglio 500 o 350? Per l'Himalaya sicuramente la 500 per via della maggiore potenza. Non è tanto una questione di velocità massima o di piacere di guida, piuttosto una vera e propria necessità che nasce a quote oltre ai 4.000 metri, dove la 350 con la

manopola del gas completamente aperta fatica a spostare il peso dei bagagli e del suo pilota.

8. Meglio acquistare o noleggiare? Sicuramente conviene il noleggio, visto che si riesce a guidare una 500 recente spendendo circa 400 euro al mese. Per periodi di permanenza lunghi potrebbe convenire acquistare una moto per poi rivenderla ad un nuovo turista. Noi abbiamo acquistato con l'idea di riportare le moto a casa.





IL "MARE" HIMALAYANO

IL PANGONG, SUL CONFINE FRA INDIA E CINA, È UNO DEI LAGHI PIÙ BELLI AL MONDO E ANCHE QUELLO PIÙ ESTESO DELLA CATENA MONTUOSA DELL'HIMALAYA (È LUNGO 134 CHILOMETRI E LARGO 5). IN INVERNO, DIVENTA UNA LASTRA DI GHIACCIO ANCHE SE È SALATO.

Credo di aver capito il problema della mia moto: non ha compressione, devo controllare valvole e fasce del pistone ma decido di non smontare tutto qui, lo farò a Manali. Ci aspettano circa duecento chilometri di pista molto accidentata e diversi e profondi guadi prima di raggiungere il covo degli hippies che abbiamo lasciato una settimana fa e, come se non bastasse, il meteo peggiora. Le Enfield non ci deludono, nonostante le condizioni delle piste e l'orribile sensazione provata nel vedere più volte la marmitta sommersa nell'acqua di gelidi torrenti.

Le sospensioni toccano il fondo corsa ad ogni buca, le pietre sbattono sul telaio e, più volte, siamo costretti a fermarci per stringere le viti di qualunque componente. Quando qualcosa non torna più al suo posto si sistema assestando un paio di colpi nel punto giusto. Sembra un miracolo che le moto non si smontino sotto al nostro sedere. Questi mezzi non sembrano temere nulla, semplicemente superano ogni ostacolo trasportando tutti quei chili di bagaglio come nulla fosse. Procediamo in modo costante, senza problemi se non quelli causati dalla condizione delle strade, da qualche piccolo contrattempo meccanico risolvibile e dall'agonia del mio motore "spompato". Prima di raggiungere Manali troviamo un camion bloccato nel bel mezzo di un guado e un fuoristrada impantanato sul Rohtang Pass – a loro non sta andando bene come a noi. Cose normali da queste parti.

UN'ALTRA INDIA

A Manali i documenti della Enfield 350 non sono ancora pronti, decidiamo di farne a

meno e proseguire confidando sulla mia faccia tosta. Torneremo qui tra un paio di settimane e vedremo se troveremo qualche scartoffia. Per quanto riguarda la parte meccanica siamo pronti in un giorno: rifacciamo completamente il motore della 500 sostituendo pistone e fasce, lucidiamo valvole e sostituiamo olio e filtri spendendo una cifra totale di 40 euro (sì, avete letto bene, quaranta euro!). Valichiamo nuovamente il Rohtang, poi seguiamo inseguendo alcuni dei passi carrozzabili più alti del mondo: il Baralacha-La, il Lachulung-La e, infine, il TangLang-La. A metà strada tra Manali e Leh ripariamo una foratura e passiamo la prima notte a 4.500 metri di quota avvolti da un cielo stellato che ci pare molto più vicino del solito. Fa freddissimo, riusciamo a scaldarci prima di andare a dormire accendendo un fuoco alimentato da poche sterpaglie che utilizziamo con estrema parsimonia.

I NOSTRI PRIMI 5.000

Alla guida delle nostre monocilindriche il puzzle di domande e risposte che abbiamo in testa prende forma e mette a fuoco un'immagine chiara e che non lascia spazio a dubbi: ci troviamo finalmente in Ladakh, una regione indiana completamente isolata dal resto, un paesaggio lunare che non richiama nessun altro luogo sulla terra. È un freddo deserto d'alta quota dove il vento, l'acqua delle nevi invernali e le reazioni chimiche all'interno delle stesse rocce hanno contribuito a creare uno spettacolo fantastico. Quando oltrepassiamo per la prima volta quota 5.000 ci accorgiamo che la moto

di Lucia soffre di problemi di carburazione. La poca potenza a sua disposizione viene meno, così siamo costretti a fare un trasloco di bagagli. Carichiamo tutto sulla mia 500 e lasciamo respirare la povera 350. Io e Lucia ci ritroviamo a raggiungere i 5.300 metri del Lachulung-La e, poi, i 5.600 del Khardung-La (il passo carrozzabile più alto al mondo) con la manopola del gas completamente aperta, contando i battiti del propulsore che spinge per quanto possibile centinaia di chili di ferro e bagagli. Raggiungiamo Leh, villaggio dove si beve acqua bollita, le bottiglie di blastica sono bandite e che propone ai viandanti ampie possibilità di alloggio, cosa che dopo giorni di estenuante viaggio apprezziamo molto. Qui ci prendiamo un paio di giorni di riposo, mentre attendiamo il benessere della polizia riguardo i permessi necessari a raggiungere il Changtang.

IL PARADISO PERDUTO

Dopo esserci rigenerati procediamo verso il passo Kardhung-La. Trascorriamo una notte a ridosso delle dune della Nubra Valley e ci prepariamo alla visita del lago Pangong, considerato uno dei luoghi più belli di tutta l'India. Il sereno e apparentemente tranquillo specchio d'acqua non è solo un paradiso per turisti ma anche un luogo strategico dal punto di vista politico visto che tre quarti del lago si estende in territorio tibetano. Noi non possiamo valicare il confine ma, grazie ai permessi che siamo riusciti ad ottenere, ci è concesso scendere a Sud in direzione TsoKar affrontando le piste che vengono percorse dai nomadi

Changpa durante i loro spostamenti. Sono necessari circa seicento chilometri di autonomia per l'itinerario che abbiamo pianificato, quindi dovremo portarci quanta più benzina possibile. Le povere Enfield sono cariche come i camion TATA che si incontrano lungo le piste qui in India. Lo Tsokar appare d'improvviso da dietro un'altura: è come trovarsi proiettati in una cartolina. Il contrasto tra la bellezza di questo posto e la sua spietata durezza nei confronti di chi ne abita le rive è forte: le strutture sanitarie, l'elettricità, l'assistenza medica, l'acqua calda, i servizi igienici sono cose che qui non esistono. Mentre un gruppo di bambini ci accerchia riempiendoci di sorrisi e di saluti immaginiamo cosa significhi sopravvivere in questi luoghi per un'intera vita. Le poche cose di cui hanno bisogno e di cui dispongono fanno parte del loro stile di vita nomade, d'altronde sono un popolo che tenta di fuggire da un clima estremo spostando la propria casa in continuazione. I Nomadi Changpa offrono una prospettiva rara sulla vita: il loro mondo ruota a un ritmo diverso da quello cui siamo abituati: è sincronizzato con la crescita dell'erba, con le nascite degli animali e con il movimento delle mandrie. Il profondo legame con la religione, infine, fa capire perché proseguano la loro esistenza a queste altitudini: perché così si sentono più vicini al loro spirito. **M**

TUTTO QUELLO CHE SERVE

EQUIPAGGIAMENTO
IN QUESTO VIAGGIO SIMONE E LUCIA HANNO UTILIZZATO IL CASCO TUCANO URBANO EL'MET E ABBIGLIAMENTO CLOVER: GIACCA CROSSOVER WP PER LUI E PER LEI; PANTALONE GTS WP PER LEI E CROSSOVER WP PER LUI.



LADAKH

IN PILLOLE

> QUANDO

La regione vive la sua stagione turistica tra luglio e agosto. A settembre, alcune strutture più periferiche possono essere chiuse. Il clima, poi, è completamente differente tra Delhi, Manali e Leh. Per seguire un itinerario simile al nostro dovrete prevedere sia l'abbigliamento estivo che quello invernale.

> TRASPORTI

Ci sono pullman che collegano Manali a Leh, il viaggio che si deve affrontare a bordo di questi mezzi è, però, estenuante, inoltre si sa quando si parte ma non quando si arriva. Evitate di sfruttare un

collegamento di questo tipo se avete le ore contate per riprendere l'aereo che vi deve riportare in Italia.

> ALTA QUOTA

L'altitudine può essere un problema, l'itinerario va calcolato in funzione delle tappe d'avvicinamento alle quote più alte. Programmate qualche giorno di permanenza a Manali per acclimatarvi e, poi, iniziate il vostro viaggio.

> MANALI-LEHHIGHWAY

La strada è alla portata di tutti, l'importante è non avere fretta. Per fare le cose con calma sono necessari tre giorni: prima sosta a Keylong, poi nei campi tendati di Sarchu e, infine, a Leh. Se non ve la sentite di percorrere la

strada da soli sappiate che sia a Leh sia a Manali non farete fatica a trovare un'agenzia che vi supporterà durante la traversata.

> SCUOLA GUIDA

Partire da Delhi può essere un problema: il traffico è asfissiante e fare pratica con i comandi della Enfield in queste condizioni può creare disagio ai neofiti della guida in moto. Perlomeno, se decidete di noleggiare la moto a Delhi, lasciate la città molto presto la mattina.

> ZONE OFF

La zona a sud del Pangong Tso è interdetta ai turisti, il nostro viaggio è stato possibile grazie all'aiuto di persone locali, è comunque sconsigliato muoversi in questa zona se

siete soli e se non avete dimestichezza con la meccanica della moto.

> ALBERGHI

Sia a Manali sia a Leh si trovano strutture di tutte le categorie: il Ladakh è una regione altamente attrezzata per il turismo.

> DA NON PERDERE

I monasteri nei pressi di Leh, il passo Tagang-La, il villaggio di Pooh a confine con la Cina, il lago TsoKar e, infine, il tè allo zenzero.

> IN DUE SULLA MOTO

Se viaggiate in due sulla stessa moto evitate di noleggiare una Enfield 350, la potenza è inadeguata per portare voi e i vostri bagagli sulle vette Himalayane.