

BIG REVIEW 2016

THE ANNUAL MAGAZINE FOR BIG MEMBERS

LA REVUE ANNUELLE POUR LES MEMBRES DU BIG

MOST CRAZY DAY OF THE MEETING IN GREECE

BIG DE SARDAIGNE

THAILAND, A DIFFERENT WORLD

MIO 100° BIG

NR. 30

1-3-2016

Inhoudsopgave / Table of contents / La table des matières

Author	Subject	Pages	Zone
	Cover : Passo del cason di Lanza, Italy		
	La table des matieres/Table of contents	1	
Daniël GOBERT	President's word / Le mot du président	2	
	Superlist	3-6	
	Classements / Charts / Statistiques	7-9	
Christian Le CORRE	Dépenses et recettes 2015	10-11	
	The new wave / La nouvelle vague	12-16	
	Natachas	17-25	
	New books by BIG members	26-27	
	Meeting Norway 2016	28	
Helmuth DEKKERS	Crowdfunding	29-30	
José BRUFFAERTS	Bicycle Emotions	31-32	
Dirk VISSERS	Fietsen in groen Engeland	33-36	2
Robert CHARBONNIER	Turini sans limites	37-38	5
Michel MENARD	Un mauvais COUP au col du COU pour un COÛT	39-40	5
Martin KOOL	Zwitserse en Franse Jura 2015	41-42	5 & 7
Axel JANSEN	La Sierra de Cazorla y El Nacimiento del Rio Guadalquivir	43-44	6
Hans KOEDIJKER	Puerto Lobo	45	6
Robert CHARBONNIER	BIG travels in Italy	46-52	9
Robert CHARBONNIER	BIG de Sardaigne	53-58	9
Giordano CASTAGNOLI	Mio 100° BIG – Passo San Marco	59-60	9
Gabor KREICSI	BIG 852 – Kékestető	61	10
Michel PIERRE, Bas NIEUWENHUIZEN, Achim JOHN & Christiaan WEYTMANS	BIG Meeting 2015 (english version)	62-66	11
	BIG Meeting 2015 (german version)	67-72	11
Christiaan WEYTMANS	Most crazy day of the Meeting in Greece	73	11
Christiaan WEYTMANS	Fietsen in Nieuw Zeeland	74-78	12
Claudio MONTEFUSCO	Thailand, a different world	79-80	12
Marc SÉGUY	Images glanées sur les routes de mes BIGs 2015	81-83	6-7-8-9-11
Kevin SPEED	2015	84-89	6-9-11
Daniël GOBERT	Chaud must go on	90-94	3-5-6-7
	BIG day 2016 Belgium	95	

BIG Review
Nr. 30

01-03-2016

Distribuée à tous les membres en règle.
Sent to all members regularly subscribed.

- Brevet International du Grimpeur
- International Cycloclimbing Diploma
- Zwischenstaatliches Kletterer Zeugnis
- Internationaal Klimmersbrevet
- Brevetto Internazionale dello Scalatore
- Diploma Internacional del escalador

Website: bigcycling.eu

Association des Monts de France
Super Grimpeur Franco-Belge

Editeur/Editor :
Martin Kool
mm.kool@quicknet.nl

**Impression Revue-
Reviews printing:**
Etienne Mayeur

Expéditeur/Sender:
Dominique Jacquemin

Coverphoto: Passo del cason di Lanza, Italy (BIG 722)



A moving association is an association alive

PRESIDENT's WORDS

Daniël GOBERT

Just a few years ago, a debate in our forum made us realize that we made a mistake in the beginning. Our Eastern countries' maps of the time were not accurate enough to get the right balance in Europe for a closed list. We could sit, already happy to be arrived where we were, but we found the courage to aggressively develop our future.

To grant these countries the position they deserve according to their cycling developments, we added 60 BIGs inside their fields in the superlist 1000, by giving all members two ways to reach the Grail of these 1000 numbers : the EUROBIG remaining in Europe and SUPERBIG, visiting the world.

We also opened the BIG-labelled national challenges, called Natacha, starting with two of these eastern countries in 2016: Hungary and Romania. They will be followed in 2017 by two major western nations: France and Germany.

Alongside these new challenges, we had the opportunity to create, under the leadership of Helmuth, our secretary, and under the watchful financial eye of Christian, our treasurer, a new look through a crowdfunding for which we must thank all the members that you are, because you are reading this review and thus contribute.

A new design, a new website, more modern with more feeling and fun, brought with a new dynamism by a new committee of six people this time, to give you even more services and always ameliorate the BIG world : that's our choice. A new status as an international non-profit association to secure us and secure you will pack the quality of a legal aspect, needed because of our notorious expansion.

And finally, a new name! The world BIGcycling replaces the BIG-challenge but of course keeping the main spine of the association and projecting it into the future.

A moving association is an association alive. We move, you live!

Une association qui bouge est une association qui vit

LE MOT DU PRÉSIDENT

Daniël GOBERT

Il y a quelques années, un débat au sein de notre forum nous fit réaliser que nous avons commis une erreur au début. Nos cartes des pays de l'Est de l'époque n'étaient pas assez correctes pour obtenir un juste équilibre en Europe pour une liste fermée. Nous aurions pu rester assis, déjà heureux d'être arrivés là où nous étions mais nous y avons trouvé le courage d'élaborer avec dynamisme notre futur.

Pour octroyer à ces pays, le statut qu'ils méritent eu égard à leur vie cycliste et leurs montagnes, nous avons ajouté 60 BIGs à leurs pays dans le challenge 1000 en donnant à tous les membres deux chemins pour atteindre le Graal de ces 1000 numéros: l'Eurobig en restant en Europe et le Superbig, en visitant le monde.

Nous avons aussi ouvert les challenges nationaux labellisés BIG, appelés NATACHA, en commençant par deux de ces pays de l'Est en 2016: la Hongrie, puis la Roumanie. Ils seront suivis en 2017 par deux grandes nations de l'Ouest: la France et l'Allemagne.

A côté de ces nouveaux challenges, nous avons eu l'opportunité de nous créer, sous l'impulsion d'Helmuth, notre secrétaire, et sous l'oeil financier avisé de Christian, notre trésorier, une nouvelle apparence via un crowdfunding pour lequel nous devons remercier chaleureusement tous les membres que vous êtes puisque vous lisez cette revue et donc cotisez.

Un nouveau design, un nouveau site, plus moderne avec plus de feeling et de fun, apporteront un dynamisme nouveau issu d'un nouveau comité de six personnes cette fois, pour vous rendre encore plus de services et améliorer encore et encore ce challenge qui nous tient tant à cœur. Un nouveau statut d'Association internationale sans but lucratif pour nous sécuriser et vous sécuriser, emballera le qualitatif d'un aspect légal, nécessaire vu notre expansion notoire.

Et enfin, un nouveau nom ! Le monde BIGcycling remplace le challenge BIG mais ne fait que le prolonger en gardant l'épine dorsale et en le projetant vers l'avenir.

Une association qui bouge est une association qui vit. Nous bougeons, vous vivez !

SUPERLIST

		72	The Strone	sco	146	Altrier	lu	217	Col du Donon	fr	
		73	Devil's Elbow	sco	147	Côte d'Houwald	lu	218	Champ du Feu	fr	
ZONE 01		74	Glen Quaich	sco	148	Eolienne Pafeberg	lu	219	Col Grosse Pierre	fr	
1	Hrafseyrarheiði	is	75	Carter Bar	sco	149	Birgerkraiz	lu	220	Col de la Schlucht	fr
2	Öxnadalshéiði	is	76	Great Dun Fell	engl	150	Mont Saint Jean	lu	221	Petit Drumond	fr
3	Námaskarð	is	77	Westernhope Moor	engl				222	Petit Ballon	fr
4	Halfdan	is	78	Hartside Cross	engl				223	Grand Ballon	fr
5	Hellisheiði	is	79	Whinlatter Pass	engl	ZONE 04			224	Ballon de Servance	fr
6	Oddskarð	is	80	Honister Pass	engl	151	Waseberg	de	225	Ballon d'Alsace	fr
7	Almannáskarð	is	81	Hard Knott Pass	engl	152	Hermannsdenkmal	de	226	Butte Montenoison	fr
8	Nordkapp	no	82	Wrynose Pass	engl	153	Hoher Meissner	de	227	Mont Beuvray	fr
9	Guolasjavri	no	83	Kirkstone Pass	engl	154	Hoherodskopf	de	228	Mont de Sène	fr
10	Saltfjell	no	84	Fleet Moss	engl	155	Mützenich	de	229	Signal d'Uchon	fr
11	Umskardet	no	85	Rosedale Head	engl	156	Schwarzer Mann	de	230	Butte du Suin	fr
12	Trøn	no	86	Cow & Calf	engl	157	Hohe Acht	de	231	Col de Favardy	fr
13	Dovrefjell	no	87	Oxenhope Moor	engl	158	Krautscheid	de	232	Mont Poupet	fr
14	Blåhø	no	88	Holme Moss	engl	159	Steigung Bremm	de	233	Grand Taureau	fr
15	Vestkap	no	89	Snake Pass	engl	160	Stumpf Turm	de	234	Mont Morond	fr
16	Trollstigveien	no	90	Mam Tor	engl	161	Erbeskopf	de	235	Mont d'Or	fr
17	Dalsnibba	no	91	Bush Down	engl	162	Winterbergstrasse	de	236	Fort de Chaudanne	fr
18	Gamle Strynefjellsveino	no	92	Exe Plain	engl	163	Schaumberg	de	237	Haut-Crêt	fr
19	Sognefjell Hytta	no	93	Dunkery Beacon	engl	164	Hesselberg	de	238	Col de la Faucille	fr
20	Valdresflya	no	94	Chineway Hill	engl	165	Donnersberg	de	239	Cirque Avalanches	fr
21	Tyin Øsen	no	95	Cheddar Gorge	engl	166	Trifels	de	240	Signal du Cuiron	fr
22	Juvasshytta	no	96	Llanberis Pass	wales	167	Hornisgrinde	de	241	Relais de Planachat	fr
23	Osen	no	97	Horseshoe Pass	wales	168	Schliff Kopf	de	242	Col de Saint-Thomas	fr
24	Nystölen	no	98	Bwlch-y-Groes	wales	169	Löcherbergwasen	de	243	Col du Chevalard	fr
25	Stalheimkleiva	no	99	Devil's Staircase	wales	170	Kandel	de	244	Puy-de-Dôme	fr
26	Aurlandsvegen	no	100	Gospel Pass	wales	171	Schauinsland	de	245	Col de Guéry	fr
27	Hardangervidda	no				172	Belchen	de	246	Col Croix-Morand	fr
28	Gaustatoppen	no	ZONE 03			173	Herzogenhorn	de	247	Col Cx Saint-Robert	fr
29	DyrskarPass	no	101	Posbank	nl	174	Blauen	de	248	Col du Béal	fr
30	Lysefjordsveien	no	102	Italiaanse Weg	nl	175	Lochen Pass	de	249	Col de Baracuchet	fr
31	Luossavaara	se	103	Oude Holleweg	nl	176	Weissenbach Sattel	de	250	Col Cx Homme Mort	fr
32	Ullådalen	se	104	Cauberg	nl	177	Petersberg	de	251	Chaise-Dieu	fr
33	Stekkenjokk	se	105	Keutenberg	nl	178	Kahler Asten	de	252	Col de la République	fr
34	Flatruet	se	106	Eyserbos	nl	179	Großer Inselberg	de	253	Crêt de l'Oeillon	fr
35	Sälens Högfjällshotelse	se	107	Oude Huls	nl	180	Waßerkuppe	de	254	Col de Charousse	fr
36	Vemdalskalet	se	108	Gulpenerberg	nl	181	Hohe Wurzel	de	255	Pas de Peyrol	fr
37	Nipstugan Pass	se	109	Vijlenerbos	nl	182	Großer Feldberg	de	256	Col de Légal	fr
38	Klevaliden	se	110	Drielandenpunt	nl	183	Katzenbuckel	de	257	Col de Finiels	fr
39	Tossebergsklätten	se	111	Rodeberg	be	184	Sonnenberg	de	258	Pré de la Dame	fr
40	Hunneberg	se	112	Kemmelberg	be	185	Brocken	de	259	Col de Meyrand	fr
41	Högekullen	se	113	Koppenberg	be	186	Roßtrappe	de	260	Croix de Boutières	fr
42	Kilpisjärvi	fi	114	Kluisberg	be	187	Auersberg	de	261	Gerbier de Jonc	fr
43	Kaunisää	fi	115	Oude Kwaremont	be	188	Fichtelberg	de	262	Col de Serre-Mûre	fr
44	Pallastunturi	fi	116	Paterberg	be	189	Schwarzriegel	de	263	Chartreuse Portes	fr
45	Rukatunturi	fi	117	Muur	be	190	Großer Arber	de	264	ColGrand Colombier	fr
46	Tunturi-Ylläs	fi	118	Mont Saint Aubert	be	191	Oberjoch Paß	de	265	Crêt de Châtillon	fr
47	Vuokatti	fi	119	Ry de Rome	be	192	Nebelhorn	de	266	Mont du Chat	fr
48	Ukko-Koli	fi	120	Triple Mur Monty	be	193	Riedbergpaß	de	267	Mont Revard	fr
49	Ejer Bavnehøj	dk	121	La Gayolle	be	194	Allgäuer Berghof	de	268	Col du Granier	fr
50	Himmelbjerget	dk	122	Montagne Croix	be	195	Keßelbergstraße	de	269	Col de Porte	fr
		123	Col de Corbion	be	196	Wallberg Straße	de	270	Col des Arces	fr	
		124	Col du Sati	be	197	Spitzing Sattel	de	271	Col de la Ramaz	fr	
ZONE 02		125	Mur de Huy	be	198	Südfeld	de	272	Col de l'Encrenaz	fr	
51	Sperrin	nrth	126	Signal de Botrange	be	199	Hirschbichl	de	273	Avoriaz	fr
52	Spelga Dam	nrth	127	Ferme Libert	be	200	Roßfeld	de	274	Col de Joux-Plane	fr
53	Gap of Mamore	ie	128	Côte de la Redoute	be				275	Mont Salève	fr
54	Grianan of Ailceach	ie	129	Col du Rideux	be	ZONE 05			276	Col de la Colombière	fr
55	Glengesh Pass	ie	130	Les Hézalles	be	201	Roc Trevezel	fr	277	Col de la Croix-Fry	fr
56	Cliffs of Moher	ie	131	Col du Rosier	be	202	Ménez-Hom	fr	278	Col Grand Cucheron	fr
57	Connor Pass	ie	132	Côte de Wanne	be	203	Ménez-Kerque	fr	279	Collet d'Alleverd	fr
58	Coomakesta Pass	ie	133	Col du Stockeu	be	204	Montagne Locronan	fr	280	Col de la Madeleine	fr
59	Ballaghasheen Pass	ie	134	Baraque de Fraiture	be	205	Roc de Toullaéron	fr	281	Signal de Bisanne	fr
60	Ballaghbeama Gap	ie	135	Cheval de Bois	be	206	Ménez-Bré	fr	282	Cormet d'Arèches	fr
61	Healy Pass	ie	136	Col d'Haussire	be	207	Mûr-de-Bretagne	fr	283	Cormet de Roselend	fr
62	Mullaghanish	ie	137	Pied Monti	be	208	Mûr-de-Bretagne	fr	284	La Plagne	fr
63	Slieve Bloom Mount	ie	138	Côte de Munshausen	lu	209	Mont Bel Air	fr	285	Col Petit St-Bernard	fr
64	Sally Gap	ie	139	Mont Saint Nicolas	lu	210	Cap Fréhel	fr	286	Col de l'Iseran	fr
65	Wicklow Gap	ie	140	Bourscheid	lu	211	Mont Dol	fr	287	Col de Croix-de-Fer	fr
66	Bealach Na Ba	sco	141	Jardin Napoléon	lu	212	Mont Cassel	fr	288	Col du Mont Cenis	fr
67	Bealach Ratagain	sco	142	Côte d'Eschdorf	lu	213	Mont Noir	fr	289	Chamrousse	fr
68	Lowther Hill	sco	143	Ferme de Masseler	lu	214	Mont Tranet	fr	290	Alpe d'Huez	fr
69	Cairn Gorm	sco	144	Herrenberg	lu	215	Col du Loup	fr	291	Col du Galibier	fr
70	Lecht Road	sco	145	Gorges du Loup	lu	216	Mont Saint-Walfroy	fr	292	Col du Granon	fr
71	Tom Dubh	sco					Grand Wintersberg	fr			

BIG Review 2016

293	Pré Madame Carle	fr	371	Col de Lava	fr	447	El Moncayo	es	525	Caldeira do Faial	pt
294	Col d'Izoard	fr	372	Col de Vergio	fr	448	Puerto de Orihuela	es			
295	Sommet du Bûcher	fr	373	Bergeries Grotelle	fr	449	Puerto de Villaroya	es			
296	Chapelle de Clausis	fr	374	Col de Verde	fr	450	MontCaró	es		ZONE 07	
297	Col de Tourmiol	fr	375	Col de Bavella	fr	451	Valdelinares	es	526	La Barillette	ch
298	Col du Rousset	fr				452	P.Vidré-Vistabella	es	527	Col de la Givrine	ch
299	Col de Ménéé	fr		ZONE 06		453	Puerto Remolcador	es	528	Col du Marchairuz	ch
300	Col du Noyer	fr	376	Monte Aloia	es	454	Alto de Esilda	es	529	Mont Tendre	ch
301	Mont Ventoux	fr	377	Vixía Herbeira	es	455	Javalambre	es	530	Col de l'Aiguillon	ch
302	Mont Colombis	fr	378	Alto de San Clodio	es	456	Puerto Viejo	es	531	Vue des Alpes	ch
303	Col du Pontis	fr	379	Puerto del Buey	es	457	PortilloLas Batuecas	es	532	Le Chasseral	ch
304	Col du Parpaillon	fr	380	Cabeza dManzaneda	es	458	Peña de Francia	es	533	Mont Soleil	ch
305	Col de Vars	fr	381	Puerto de Ancares	es	459	El Travieso	es	534	Noirmont	ch
306	Col d'Allos	fr	382	El Sestil	es	460	Puerto de Honduras	es	535	Montfaucon	ch
307	Col de la Cayolle	fr	383	Paso del Morredero	es	461	Puerto Tornavacas	es	536	Sur la Croix	ch
308	Cime de la Bonette	fr	384	Puerto Foncebadón	es	462	Puerto del Piornal	es	537	Weißenstein	ch
309	Col de la Lombarde	fr	385	Puerto del Palo	es	463	Puerto Peña Negra	es	538	Balmberg Paßhöhe	ch
310	Col des Champs	fr	386	Pozo Mujer Muertas	es	464	Puerto Serranillos	es	539	Paßwang	ch
311	Col de la Couillole	fr	387	Puerto del Connio	es	465	Puerto de Mijares	es	540	Regensberg	ch
312	Col de Rieisse	fr	388	Monasterio Obona	es	466	Puerto Guadarrama	es	541	Bachtel	ch
313	Mont Aigoual	fr	389	Santuario del Acebo	es	467	Bola del Mundo	es	542	Hauta-Chia	ch
314	Col des Faisses	fr	390	Puerto de Somiedo	es	468	Puerto de Morcuera	es	543	Col de Jaman	ch
315	Pic de Nore	fr	391	Puerto San Lorenzo	es	469	Puerto de la Quesera	es	544	Col des Mosses	ch
316	Col de l'Espinouse	fr	392	Puerto de Ventana	es	470	Alto del Campello	es	545	Col de la Croix	ch
317	Pic de Tantajo	fr	393	L'Angliru	es	471	Puerto de Ares	es	546	Jaunpaß	ch
318	Mont Saint-Baudille	fr	394	La Cobertoria	es	472	Puerto de Tudons	es	547	Gurnigelpaß	ch
319	Mont Saint-Clair	fr	395	Puerto de la Cubilla	es	473	Cerro Espuña	es	548	Glaubenbergpaß	ch
320	Guidon du Bouquet	fr	396	Puerto de Pajares	es	474	Galilea	es	549	Glaubenbüelenpaß	ch
321	Mont Faron	fr	397	Puerto de San Isidro	es	475	Coll de Soller	es	550	Ächerlipaß	ch
322	Cirque de Vaumale	fr	398	Collado Los Bedules	es	476	La Corbata	es	551	Melchsee-Frutt	ch
323	Col de Valferrière	fr	399	Puert Panderruedas	es	477	Puig Major	es	552	Engstlenalp	ch
324	Montagne Doublier	fr	400	Lagos de Covadonga	es	478	Monasterio Cura	es	553	Etzelpaß	ch
325	Col Saint-Martin	fr	401	Collado Barreda	es	479	Mon. San Salvador	es	554	Pragelpaß	ch
326	Mont Vial	fr	402	Puerto de San Glorio	es	480	Las Palomas Ronda	es	555	Stoß	ch
327	Madonne d'Utelle	fr	403	Alto Campoo	es	481	Gibraltar	es	556	Schrina-Hochrugg	ch
328	L'Authion	fr	404	Puerto Palombera	es	482	Alto de Cascajares	es	557	Buchs-Malbun	ch
329	Col de Braus	fr	405	Puerto del Escudo	es	483	Puerto del León	es	558	Ovronnaz	ch
330	Artzamendi	fr	406	Puerto Est. Trueba	es	484	Puerto del Sol	es	559	Col du Sanetsch	ch
331	Col Bagargui-Iraty	fr	407	Portillo de Lunada	es	485	Mirad Cabra Montés	es	560	Lac de Tsezuzier	ch
332	Col Pierre St-Martin	fr	408	Peña Cabarga	es	486	Puerto Lobo	es	561	Crans-Montana	ch
333	Col Marie-Blanche	fr	409	Portillo de la Sia	es	487	Puerto Lobo	es	562	Gorneren	ch
334	Col d'Aubisque	fr	410	Puerto de Orduña	es	488	Pico Veleta	es	563	Fafleralp	ch
335	Col de Spandelles	fr	411	Puerto de Urkiola	es	489	Puerto de la Ragua	es	564	Axalp	ch
336	Pont d'Espagne	fr	412	Alto de Jaizkibel	es	490	Puerto de Tiscar	es	565	Große Scheidegg	ch
337	Hautacam	fr	413	Alto de Azurki	es	491	Las Palomas Cazorla	es	566	Oberaarsee	ch
338	Luz-Ardiden	fr	414	Alto de Hachueta	es	492	Alto de la Sagra	es	567	Sustenpaß	ch
339	Gavarnie	fr	415	Puerto de la Herrera	es	493	Puerto Padilla	es	568	Furkapaß	ch
340	Cirque Troumouse	fr	416	Puerto de Urbasa	es	494	Calar Alto	es	569	Oberalppaß	ch
341	Col du Tourmalet	fr	417	Puerto de Lizárraga	es	495	Las Cañadas	es	570	Klausenpaß	ch
342	Lac d'Aumar	fr	418	Higa de Monreal	es	496	Pico del Inglés	es	571	Tannenbodenalp	ch
343	Col de Beyrède	fr	419	Orzanzurieta	es	497	Pozo de las Nieves	es	572	Pas de Morgins	ch
344	Col d'Aspin	fr	420	Puerto de Larrau	es	498	Roq los Muchachos	es	573	Col de la Forclaz	ch
345	Pla d'Adet	fr	421	Puerto de Somport	es	499	Cumbrecita	es	574	Col des Planches	ch
346	Plateau de Beille	fr	422	Castillo de Loarre	es	500	Garajonay	es	575	Monte Generoso	ch
347	Col d'Azet	fr	423	Collado de Sahún	es	501	Monte do Faro	pt	576	Barrage Mauvoisin	ch
348	Col de Peyresourde	fr	424	Cerler	es	502	Nossa Senhor Graça	pt	577	Thyon 2000	ch
349	Superbagnères	fr	425	El Portillon	es	503	Barragem do Alvao	pt	578	Barrage Gde Dixence	ch
350	Col de Menté	fr	426	Collado Bonaigua	es	504	Alto de Espinho	pt	579	Arolla	ch
351	Col de Portet d'Aspet	fr	427	Llac de Sant Maurici	es	505	Marofa	pt	580	Glacier de Moiry	ch
352	Guzet-Neige	fr	428	Coll de Cantó	es	506	Buçaco	pt	581	Chandolin	ch
353	Col d'Agnès	fr	429	Rasos de Peguera	es	507	Torre	pt	582	Mattmarksee	ch
354	Col de Péguère	fr	430	Coll de Pal	es	508	Bom Jesús	pt	583	Simplonpaß	ch
355	Prat d'Albis	fr	431	Vallter 2000	es	509	Alto do Trevim	pt	584	Nufenenpaß	ch
356	Montségur	fr	432	Coll de Bracons	es	510	Caramulinho	pt	585	Sankt-Gothardpaß	ch
357	Col du Pradel	fr	433	Turó de l'Home	es	511	Sao Mamede	pt	586	Lago di Naret	ch
358	Port de Pailhères	fr	434	Coll Formic	es	512	Marvao	pt	587	Lukmanierpaß	ch
359	Col de Puymorens	fr	435	MonasterMontserrat	es	513	Capela São Macario	pt	588	Lago Luzzzone	ch
360	Coma Morera	fr	436	Arcalis	ad	514	Monsanto	pt	589	Passo di Neggia	ch
361	Col de Jau	fr	437	Coll de Ordino	ad	515	Alto de Sintra	pt	590	PasSan Bernardino	ch
362	Col de Mantet	fr	438	Els Cortals	ad	516	Serra da Arrábida	pt	591	Glaspäß	ch
363	Roques Blanches	fr	439	Port d'Envalira	ad	517	Serra da Arrábida	pt	592	Lenzerheidepaß	ch
364	Châlet Cortalets	fr	440	Port de Cabus	ad	518	Monte Foia	pt	593	Arosa	ch
365	Tour de Madeloc	fr	441	Bosc de la Rabassa	ad	519	Montejunto	pt	594	Flüelapaß	ch
366	Col de Serra	fr	442	Lagunas de Neila	es	520	Eira do Serrado	pt	595	Ofenpaß	ch
367	Serra di Pigno	fr	443	Cruz de la Demanda	es	521	Bocca Encumeada	pt	596	Albulapaß	ch
368	Bocca di a Battaglia	fr	444	Moncalvillo	es	522	Cabo Girao	pt	597	Julierpaß	ch
369	Haut-Asco	fr	445	Puert Peña Hincada	es	523	Pico Arieiro	pt	598	Juf	ch
370	Col de Prato	fr	446	Lag.Negra de Urbion	es	524	Lagoa do Canário	pt	599	Berninapaß	ch
							Pico da Barrosa	pt	600	Malbun	li

BIG Review 2016

ZONE 08			ZONE 09			ZONE 10					
601	Millrütte	at	676	Breuil-Cervinia	it	753	Monte Beigua	it	829	Przełęcz Krowiarki	pl
602	Furkajoch	at	677	Colle San Carlo	it	754	Passo del Faiallo	it	830	Cyrhla nad Białką	pl
603	Schattenlagant	at	678	Colle del Nivolet	it	755	Passo Bocchetta	it	831	Pereval Užhokskiy	ua
604	Hochtannbergpaß	at	679	Colle Sommeiller	it	756	Passo del Penice	it	832	Bukovel	ua
605	Berwang	at	680	Colle delle Finestre	it	757	Passo del Ghiffi	it	833	Pereval Vyshkovskiy	ua
606	Hahntennjoch	at	681	Colle Braida	it	758	Colle dei Due Santi	it	834	Pereval Nikitskiy	ua
607	Bielerhöhe	at	682	Pian del Re	it	759	Passo del Cirone	it	835	Ai-Petri › Ай-Петри	ua
608	Fiß	at	683	Colle dell' Agnello	it	760	Passo Lagastrello	it	836	Vrbatova Bouda	cz
609	Pillerhöhe	at	684	Colle di Sampeyre	it	761	Passo di Pradarena	it	837	Špindlerova Bouda	cz
610	Kühtai	at	685	Il Fauniera	it	762	San Pellegrino Alpe	it	838	Suchý vrch	cz
611	Ehrwalderalm	at	686	Colle di Tenda	it	763	Abetone	it	839	Červenohorské Sedl	cz
612	Kaunertal	at	687	Prato Nevoso	it	764	Croce Arcana	it	840	Praděd	cz
613	Rettenbachtal	at	688	Passo dello Spluga	it	765	Passo della Futa	it	841	Pancíř	cz
614	Timmelsjoch	at	689	Menarola	it	766	Passo la Calla	it	842	Klet'	cz
615	Mutterbergalm	at	690	Passo di San Marco	it	767	Passo dei Mandrioli	it	843	Ľatliakovo jazero	sk
616	Speich-Zillergündl	at	691	Rif Barbara Lowrie	it	768	Val Monte Fumaïolo	it	844	Sedlo Čertovica	sk
617	Halltal	at	692	Val Malenco	it	769	San Marino	sm	845	Slieszky Dom	sk
618	Zillertaler Höhenstr	at	693	Passo del Vivione	it	770	Abazzia La Verna	it	846	Martinské Hole	sk
619	Sagalm	at	694	Passo del Mortirolo	it	771	Bocca Trabária	it	847	Skalka	sk
620	Kitzbühler Horn	at	695	Passo di Foscagno	it	772	Monte Amiata	it	848	Sitno	sk
621	Steinplatte-Kammer	at	696	Passo di Gavia	it	773	Monte Argentario	it	849	Panske Sedlo	sk
622	Gerlospaß	at	697	Passo dello Stelvio	it	774	Montefiascone	it	850	Dobogókó	hu
623	Staller Sattel	at	698	Val Martello	it	775	Sella di Leonessa	it	851	Galyatető	hu
624	Loferer Alpe	at	699	Val Senales	it	776	Forca Canapine	it	852	Kékestető	hu
625	Hochtor	at	700	Passo Monte Giovo	it	777	Forcola di Presta	it	853	Pannonhalma	hu
626	Neues-Luckner H.	at	701	Passo di Pennes	it	778	Gran Sasso d'Italia	it	854	Felső-Borovnyák	hu
627	Volkzeiner Hütte	at	702	Merano 2000	it	779	Campo Felice	it	855	Misina	hu
628	Oscheniksee	at	703	Passo delle Palade	it	780	Monte Perone	it	856	Pasul Prislop	ro
629	Hochstein	at	704	Passo della Mendola	it	781	Campo Staffi	it	857	Pasul Tihuta	ro
630	Dientner Sattel	at	705	Val Genova	it	782	Campo Catino	it	858	Pasul Ciumarna	ro
631	Gaisberg Straße	at	706	Monte Bondone	it	783	Passo Diavolo	it	859	Pasul Rarău	ro
632	Arthur Haus	at	707	Passo Manghen	it	784	Forca d'Acero	it	860	Pasul Bicaz	ro
633	Zirknitzal	at	708	Torri del Vajolet	it	785	Valico Monte Godi	it	861	Páltinis	ro
634	Plöckenpass	at	709	Passo Furcia	it	786	Blockhaus Maiella	it	862	Pasul Bălea	ro
635	Jamnic Hütte	at	710	Passo delle Erbe	it	787	Monte Carpegna	it	863	Pasul Bran	ro
636	Moldaublick	at	711	Passo di Gardena	it	788	Monte Sant'Angelo	it	864	Stana de Vale	ro
637	Loser Hütte	at	712	Passo di Sella	it	789	Ab.Montecassino	it	865	Pasul Bratocea	ro
638	Stoderzinken	at	713	Passo Pordoï	it	790	Campitello Matese	it	876	Vršič	si
639	Roßbrand	at	714	Passo di Fedaiña	it	791	Sella di Perrone	it	877	Rogla	si
640	Hochwurzen	at	715	Passo di Valparola	it	792	Monte Taburno	it	878	Mariborsko Pohorje	si
641	Tauernpaß	at	716	Passo di Giau	it	793	Monte Vergine	it	879	Črnivec	si
642	Maltatal	at	717	Passo Duran	it	794	Vesuvio	it	880	Mangrško Sedlo	si
643	Katschberg	at	718	Forcella Cibiana	it	795	Monte Nerone	it	881	Pavličevo Sedlo	si
644	Naßfeldpaß	at	719	Tre Cime Lavaredo	it	796	San Pietro	it	882	šljeme	hr
645	Poludniger Alm	at	720	Monte Zoncolan	it	797	Monte Faito	it	883	Učka Vojak	hr
646	Turracher Höhe	at	721	Monte Paularo	it	798	Cima Mutali	it	884	Motovun	hr
647	Falkertsee-Hütte	at	722	Passo Cason Lanza	it	799	Monte Vulture	it	885	Vratnik	hr
648	Villacher Alpenstr.	at	723	Sella Carnizza	it	800	M. Sacro o Gélbison	it	886	Óltare	hr
649	Kanzelhöhe	at	724	Mataiur	it	801	Monte Armizzzone	it	887	Stara Vrata	hr
650	Gerlitzten	at	725	Piancavallo	it	802	Colle del Dragone	it	888	Nevoljas Pass	hr
651	Oberst-Klinke Hütte	at	726	Passo Tomba	it	803	Serra di Tuono	it	889	Sveti Jure	hr
652	Hochkar Gleichläg	at	727	Monte Grappa	it	804	Passo Crocetta	it	890	Kupreška Vrata	ba
653	Sölker Paß	at	728	Passo Porte Pasubio	it	805	Botte Donato	it	891	Makljen	ba
654	Gleinalmsattel	at	729	Passo Campogrosso	it	806	Colle d'Ascione	it	892	Mrakoviča	ba
655	Lammersdorfer Bg	at	730	Alpe Cheggio	it	807	St. Forest-Latteria	it	893	Jahorina	ba
656	Gaberlsattel	at	731	Alpe Rossombolmo	it	808	Monte Sirino	it	894	Metaljka	ba
657	Klippitztörl	at	732	Cascata del Toce	it	809	Passo Pietra Spada	it	895	Cemerno	ba
658	Magdalensberg	at	733	Il Mottarone	it	810	Monte Alto Cocuzza	it	896	Mount Avala	rs
659	Großer Speikkogel	at	734	Passo Cuvignone	it	811	Portella di Bova	it	897	Iriski Venac	rs
660	Eisenkappler Hütte	at	735	Campo dei Fiori	it	812	Erice	it	898	Kapaonik	rs
661	Seeberg Sattel	at	736	San Martino	it	813	Pellegrino	it	899	Vinčina Voda	rs
662	Weinebene	at	737	P. Gran S. Bernardo	it	814	Carbonara	it	900	Čakor	me
663	Jauerling	at	738	Monte Bisbino	it	815	Femmina Morta	it	901	Orjen	me
664	Grubberg	at	739	Monte Legnoncino	it	816	Portella dello Zoppo	it	902	Durmitor Sedlo	me
665	Zellerain	at	740	Monte Croce Muggio	it	817	Sella Mandrazzi	it	903	Njegošev Mausolej	me
666	Bürgeralm	at	741	Madonna Ghisallo	it	818	Castelmola	it	904	Črkvine	me
667	Rohrer Sattel	at	742	Giogo di Bala	it	819	Etna	it	905	Popova Sapka	mk
668	Hoheck	at	743	Passo Coe	it	820	Balestrieri	it	906	Bukovo	mk
669	Hohe Wand	at	744	Rifugio Alpo	it	821	P.Punta Masiennera	it	907	Babuna Pass	mk
670	Preiner Gscheid	at	745	Passo di Tremalzo	it	822	SpClubMonte Spada	it	908	Vitsi-Nymfeo O	gr
671	Sonnwendstein	at	746	Prati di Nago	it	823	Arcu Correboi	it	909	Lailias ski center	gr
672	Stuhleck	at	747	Telegrafo	it	824	Genna Silana	it	910	Pissoderi ski center	gr
673	Auf der Schanz	at	748	Colle Garezzo	it	825	Serpeddi	it	911	Hortiatias	gr
674	Auf dem Straßegg	at	749	Poggio di San Remo	it				912	Seli ski center	gr
675	Ebenwaldhaus	at	750	La Cipressa	it				913	Pantokrator	gr
			751	Colma di Sormano	it				914	Prionia-Olympos	gr
			752	Passo di Melogno	it				915	Megalo Papingo	gr
						826	Przehyba	pl	916	Katara Pass A	gr
						827	Przełęcz Okraj	pl			
						828	Przeł Salmopolska	pl			

BIG Review 2016

917	Great Meteoro	gr	981	Pasul Gutâi	RO	54	Misina	52	Godeanu
918	Pliasiidhi	gr	982	Mănăstirea Feredeu	RO	55	Hărmashegy	53	Straja (Stațiunea)
919	Velouchi ski center	gr	983	Semenic (Stațiunea)	RO	56	Petôczpuszta	54	Pasul Vâlcan (Stațiunea)
920	Mount Didima	gr	984	Pasul Urdele	RO	57	Maré castle	55	Rusu (Stațiunea)
921	Fterolaka ski center	gr	985	Transbucegi	RO	58	Mausz kápolna	56	Curmatura Vidrutei
922	Enos de Kefalonia	gr	986	Niculitel	RO	59	Tenkes	57	Pasul Urdele
923	Apollo Epikourios	gr	987	Dyulinski Prohod	BG	60	Gombás-hegy	58	Páltinis
924	Mycenae Citadel	gr	988	Balgarka	BG	61	Pupi-hegy	59	Mănăstirea Frasinei
925	Karabola-Parnitha	gr	989	Dardhë-ski Bigell	AL	62	Börzönce	60	Pasul Balea
926	Oligirtos Σ	gr	990	Gracen	AL	63	Gelse	61	Poiana Braşov
927	Kosmas Pass	gr	991	Koprivštica – Zavoj J	RS	64	Sas-rét tető	62	Măgura
928	Langáda Pass A	gr	992	Vlasinsko Jezero	RS	65	Péterke	63	Pârâul Rece
929	Omalos	gr	993	Miroč	RS	66	Felsőkövesd	64	Pasul Bran
930	Akones	gr	994	Zhegoc/Zegovac	KS	67	Rózsahegy	65	Cabana Piatra Arsă
931	Idéon Antron	gr	995	Prevalla ski center	KS	68	Hosszú-Kopasz	66	Pasul Huta
932	Giouhtas	gr	996	Tal-Merhla	ML	69	Csúcs-hegy	67	Pasul Gutâi
933	Asfendilia	gr	997	Ta' Dmejrek	ML	70	Borsó-hegy	68	Pasul Neteda
934	Dikteon Andre	gr	998	Saint-Hilarion castle	CY	71	Keszegi-hágó	69	Petrova
935	Aleko-Vitosha	bg	999	Pentadaktylos	CY	72	Püspökszilágy	70	Pasul Şetref
936	Trojanski Prohod	bg	1000	Kantara castle	CY	73	Ecksend	71	Pasul Prislop
937	Sipcenski Prohod	bg				74	Juharos	72	Pasul Rotunda
938	Maljovica Complex	bg		<u>Natacha-HUN</u>		75	Ó-hegy	73	Valea Blaznei
939	Rilski Manastir	bg						74	Lacul Colibița
940	Rožen Manastir	bg	1	Hörmann-forrás				75	Pasul Tihuta
941	Popski Preslop	bg	2	Kandikó				76	Pasul Mestecăniş
942	Snezhanka	bg	3	Károly-kilátó	1	Muntele Şes	77	Pasul Ciumarna	
943	Rožafá	al	4	Brennbergbánya	2	Meses	78	Pasul Trei Movile	
944	Qafá ë Llogorasë	al	5	Pannonhalma	3	Damiş	79	PasulRARau	
945	Chryssorrogiatissa	cy	6	Csépán-Bükk	4	Lacul Drăgan	80	Tarnița	
946	Makarios Gravel	cy	7	Büdöskút	5	Stana de Vale	81	Páltiniş (Vatra Dornei)	
947	Olympus	cy	8	Csöszpuszta	6	Padiş	82	Pasul Stânişoara	
948	Adelphi	cy	9	Hárskút	7	Beliş-Fântânele	83	Petru Vodă	
949	Makheras	cy	10	Kab-hegy	8	Făgetul Clujului	84	Schitul Cerebuc	
950	Stavrovouini	cy	11	Kóris-hegy	9	Pasul Ursoaia	85	Pasul Creanga	
			12	Hegyesű	10	Pasul Vărtop	86	Pasul Tulgheş	
			13	Tihanyi apátság	11	Peştera Scărişoara	87	Pasul Bicaz	
ZONE 10+			14	Bence-hegy	12	Buscat (Stațiunea)	88	Pasul Bucin	
866	Sem' Vetrov	RU	15	Citadella	13	Cetatea Şiria	89	Şicas	
867	Akhun monastery	RU	16	János-hegy	14	Mănăstirea Feredeu	90	Pasul Calonda	
868	Bakuriani ski resort	GE	17	Hărmashtár-hegy	15	Văsoaia	91	Harghita-Mădăraş	
869	Gomborskiy pereval	GE	18	Diós árok	16	Slatina de Mureş	92	Harghita-Băi	
870	Pushkin Pass	AR	19	Csókakő castle	17	Pasul Lazuri	93	Pasul Ghimeş	
871	Kari Lake	AR	20	Várgesztes	18	Pasul Vălişoara	94	Hatod	
872	Selim Pass	AR	21	Dobogókő	19	Pasul Buceş	95	Pasul Caşin (Pasul Nyerges)	
873	Shahdag ski resort	AZ	22	Visegrád highcastle	20	Pasul Bucium	96	Lacul Sfânta Ana	
874	Pirqulu's observator	AZ	23	Gerecse	21	Pasul Almaşu Mare	97	Pasul Uz	
875	Baku old city	AZ	24	Turul	22	Geogiu-Băi	98	Slănic Moldova-P Sărată	
951	Stóg Izerski	PL	25	Vaskapu-hegy	23	Cheile Vălişoarei	99	Pasul Oituz	
952	Czarna Góra	PL	26	Pap-rét	24	Cheile Turzii	100	Pasul Musat	
953	Święty Krzyż	PL	27	Királykúti-nyereg	25	Poarta de Fier	101	Soveja	
954	Jawor	PL	28	Magas-hegy	26	Ocna de Fier	102	Comandău	
955	Przełęcz Wýsna	PL	29	Tokaji-hegy	27	Iabalcea	103	Barcani	
956	Sütür Munamägi	EE	30	László tanya	28	Semenic (Stațiunea)	104	Pasul Predelus	
957	Turaidas castle	LV	31	Regéci vár	29	Marila	105	Pasul Bratocea	
958	Trijų Kryžių Vilnius	LT	32	Felső-Borovnyák	30	Poarta Orientală	106	Tătăruşi	
959	Malačka	HR	33	Bükkszentkereszt	31	Mănăstirea Călugăra	107	Cetatea Neamţ	
960	Vratnik Zrinska Gora	HR	34	Síkfőkút	32	Piadra Alba	108	Petricica	
961	Kamzík (Televízna)	SK	35	Körös-bérc	33	Ştinăpari	109	Mănăstirea Ciolanu	
962	Kohútka ski center	SK	36	Derenk	34	Sfânta Elena	110	Jugureni-Marginea Pădurii	
963	Sedlo Brezina	SK	37	Vörös-tó	35	Valea Ponicovei	111	Mănăstirea Dealu	
964	Kráľova Hoľa	SK	38	Szár-hegy	36	Coroieni	112	Cândeşti Deal	
965	Kojšovská Hoľa	SK	39	Szanticska-magaslat	37	Mănăstirea Nicula	113	Guşoeni	
966	Herlianske sedlo	SK	40	Bükk-tető	38	Lefaia	114	Ghelvegioaia	
967	Szár-hegy	HU	41	Kékestető	39	Tárnăveni DN14A	115	Bobaița	
968	Tokaji-hegy	HU	42	Galyatető	40	Mediaş-Blăjel DN14A	116	Gorovei	
969	Hörmann-forrás	HU	43	Hurok út	41	Biserica din Deal	117	Strunga	
970	Tihany	HU	44	Kövágó	42	Topárcea	118	Dealul Mare	
971	Vysoké Sedlo	CZ	45	Sas-bérc	43	Ruşi-Slimnic DN14	119	Petreşti-Găiceana	
972	Měděnec – Medník	CZ	46	Garáb	44	Dealul Dăii	120	Popeni-Epureni	
973	Komáři Vízka	CZ	47	Sejce	45	Pelişor-Richiş	121	Niculitel	
974	Strahov České Radio	CZ	48	Nagy-hideg-hegy	46	Jina (Transalpina)	122	Horia	
975	Podvrší tower	CZ	49	Nagyirtáspuszta	47	Sarmizegetusa Regia	123	Sarighiol de Deal	
976	Lysá Hora	CZ	50	Wenckheim ház	48	Muntele Mic (Stațiunea)	124	Cheile Dobrogei	
977	Blejski grad	SI	51	Závoz-nyereg	49	Râuşor (Parcul Național)	125	Şipotete	
978	Korte	SI	52	Salgóbánya	50	Pasul Jiu Cerna			
979	Strma Reber	SI	53	Tajti-lapos	51	Cheile Sohodolului			
980	Trdinov Vrh	SI							

Charts and Stats of the BIG-Challenge in 2015

Classement général global / General overall ranking

1 MAYEUR Etienne	1000	35 VAN HECKE Marnix	413	69 WINTER Charles	311
2 LUCAS Eric	1000	36 RECKHAUS Juergen(+)	405	70 KREICSI Gabor	311
3 JACQUEMIN Dominique	914	37 RUIZ-OPITZ Mario	405	71 DUPEYROUX Olivier	310
4 JACQUEMIN Alain	912	38 COSIALS Xavier	387	72 VAN SCHAİK Ronald	310
5 SPEED Kevin	880	39 JACQUEMIN Gilles	385	73 DEMAESSCHALCK Patrick	304
6 VAN ELS Wim	800	40 OTEMAN Luc	374	74 LAVIEVILLE Bernard	300
7 TAYLOR Martin	800	41 MENARD Michel	372	75 MICHIELS Ludo	298
8 SPINA Luigi	729	42 CIJSOUW Jakob	370	76 SOLENNI Gianni	296
9 OOSTRA Ard	700	43 COULON Daniel	367	77 MONTEFUSCO Claudio	296
10 CANDAU François	681	44 NILSON Jerry	365	78 ADAM Jean-Pierre	294
11 BRIOLLET Daniel	678	45 DEJACE Jules	365	79 ANTUXUSTEGI Aitor	288
12 VAN AMEIJDEN Richard	669	46 OPOLECKY Hynek	363	80 GRIMSTVEIT Leif	286
13 RAFOLS Frederic	644	47 PIRET Véronique	362	81 BRUFFAERTS Jose	285
14 SEGUY Marc	642	48 BOYENK Arnold	359	82 EPIARD Christian	285
15 ESCUER MESTRES Nuria	625	49 CAPELLANI Luigi	345	83 JACQUEMIN Julien	279
16 BRENNER Karl	609	50 NIMMEGEERS Stefaan	345	84 DELAHAIE LIONEL	278
17 TORELLI Cecilia	597	51 FROGNEUX Bernard	345	85 CASOLARI Bortolomeo	278
18 VERLAET Johan	585	52 ANDELT Radek	342	86 SCHNEIDER Irene	276
19 LINNERT Heiko	571	53 VANDENBUSSCHE Tom	340	87 BRUGMAN, Meindert	275
20 NOTTEN Peter	560	54 PEETERS Marc	337	88 PELISSIER Michel	274
21 CATTANEO Luciano	554	55 MATTE Jean-Luc	336	89 KOEDIJKER Hans	273
22 BERASATEGI Ruben	541	56 DEWEZ Rudy	334	90 HOCHULI Olivier	269
23 HILSON Daniel	540	57 CHOZAS Eduardo	331	91 VAN DER SLUIJS Herman	266
24 BOSDIJK Rob	501	58 SCHILLEMANS Coen	330	92 GILLODES Alain	266
25 MORALES GARCIA Angel	500	59 CHARY Denise	330	93 JANSEN Axel	264
26 HUL Philip	492	60 SALA Roger	330	94 BEEKMAN Aart	261
27 SOMMER-Brenner Claudia	490	61 SZILAGYI Andras	329	95 VON HEYDEBRECK Anja	260
28 PARTHOENS Jean	484	62 HINK Mark	329	96 LALOUX Michel	260
29 NOTTEN Jean-Pierre	469	63 JACQUEMIN Renaud	321	97 HOPPE Ulla	259
30 VANSTIPHOUT Dominique	462	64 ALBERINI Enrico	320	98 GIACOMAZZI Daniele	259
31 VAN LONKHUYZEN M	451	65 HANSEN Rob	318	99 GACON Bernard	258
32 OLDEMAN Gerrit-Rudolf	442	66 KOOL Martin	314	100 MAGRI Domenico	257
33 GOBERT Daniel	428	67 SVEHLIK Karel	313		
34 PLAINE Patrick(+)	424	68 CANDELI Luigi	312		

Classement année 2015/ year 2015 ranking

1 NOOTENBOOM Louis	167	18 FELLINGA Jack	48	35 SOMMER-Brenner Claudia	36
2 COULON Daniel	160	19NOTTEN Peter	47	36 SCHILLEMANS Coen	35
3 SEGUY Marc	111	20 JACQUEMIN Dominique	47	37 GOMEZ, Manel	35
4 BERASATEGI Ruben	105	21 AARD Miki	46	38BOUVIER Frédéric	35
5 BRIOLLET Daniel	89	22 NIEUWENHUIS Bas	46	39 ALLEMEERSCH Kris	34
6 LAULHE Jean-Luc	71	23 HILSON Daniel	46	40 BOSDIJK Rob	34
7CANDAU François	68	24 KARBAUSKIENE Lina	45	41 CIJSOUW Jakob	34
8 WEYTMANS Christiaan	67	25 OPOLECKY Hynek	43	42 VAN ELS Wim	33
9 SPINA Luigi	66	26 MATTHYSEN Sam	43	43 VERLAET Johan	33
10 SPEED Kevin	66	27 EIZAGIRRE Inigo	42	44HOEFKENS Jan	32
11 HOPPE Ulla	64	28 OFFERMANS Martien	41	45 VANDENBUSSCHE Tom	32
12 MORALES GARCIA Angel	63	29 TAYLOR Martin	40	46 SPORRE Goran	32
13 CHARBONNIER Robert	57	30 VAN DER SLUIJS Herman	40	47 KREICSI Gabor	32
14 MAAS Marlou	53	31 SCHNEIDER Irene	40	48 SCHWOON Stefan	30
15 ANDELT Radek	52	32 SZILAGYI Andras	40	49 BOURHIS Marie Louise	30
16 DE CARVALHO Guillaume	50	33 LINNERT Heiko	40	50 PIERRE Michel	29
17 TORELLI Cecilia	49	34 JACQUEMIN Alain	39		

BIG Review 2016

Classement général Ironbig / General overall godfathers ranking

1 MENARD Michel	36	9 JOHN Achim	5	17 VINCZE Gabor	3
2 MAYEUR Etienne	11	10 LINNERT Heiko	4	18 COUCKE Raphaël	3
3 KREICSI Gabor	9	11 MAZON DEL CAMPO Carlos	4	19 EUSSEN Thomas	3
4 GOBERT Daniel	9	12 CATTANEO Luciano	4	20 DE CARVALHO Guillaume	3
5 WEYTMANS Christiaan	9	13 SCHUYER Roland	4	21 PUSKAS Aladár	3
6 DEKKERS Helmuth	9	14 DOMONKOS György	3	22CASTAGNOLI Giordano	3
7 JANSEN Axel	7	15 SCHOOT Hugo	3	23 NIJSTEN Stan	3
8 SPINA Luigi	6	16 HOCHULI Olivier	3		

Classement général Dames / General overall women ranking

1 ESCUER MESTRES Nuria	596	18 BENISTRAND Catherine	134	35ZAAL Brenda	75
2 TORELLI Cecilia	527	19 VEUL Ria	132	36DIETEREN Nicole	75
3 SOMMER-Brenner Claudia	452	20 BOKHORST Jantine	126	37DOUBLON Nadège	72
4 VANSTIPHOUT Dominique	435	21 STOELZAET Jamien	122	38GROOT Heleen	70
5 PIRET Véronique	359	22 HAYCRAFT Anne	116	39HILD Marie-Paule	69
6 CHARY Denise	283	23 CROZAZ Pascale	110	40JACQUEMIN Elise	66
7 VON HEYDEBRECK Anja	234	24 GROUX Michele	106	41MAURET Nathalie	66
8 VERKUIJLEN Tineke	223	25 JACQUEMIN Odile	103	42KISS Anette	64
9 GERLIER Sylvie	220	26 CORNET Bernadette	102	43GULPEN Judith	58
10 TIMMERMANS Wil	204	27 MAAS Marlou	102	44LOPEZ ROBLES Cristina	57
11 ANGERER Elisabeth	203	28 NAGY Andrea	99	45CSONTOS Ivett	55
12 SCHNEIDER Irene	199	29 DONDEERS Patricia	98	46DERENDORP Leonie	55
13 SALA Chantal	197	30 BERTHELIER Patricia	97	47JEANMART Corinne	51
14 SIRET Françoise	191	31EBEL Emilie	85	48JEANMART Brigitte	51
15 HOPPE Ulla	184	32GEORGE Nathalie	85	49FUSTER FOZ Maria	51
16 BERTING Corrie	178	33DREDEMY Marie	81	50PASMAN Roeline	48
17LONGO Jeannie	156	34KOCH Julia	81		

Evolution members/membres

2003 : 277(+84)	2008 : 1863(+1229)	2013 : 4816(+392)
2004 : 360(+83)	2009 : 2665(+802)	2014 : 5082 (+266)
2005 : 440(+80)	2010 : 3398(+733)	2015 : 5339 (+257)
2006 : 535(+95)	2011 : 3992(+694)	
2007 : 634(+98)	2012 : 4424(+432)	

Quality of increasing

	2007	2012	2013	2015
More than 500 bigs	3	13	17 (+4)	25(+8)
More than 164 bigs	70	154	175 (+21)	212 (+37)
More than 30 bigs	398	1361	1483 (+122)	1631 (+148)

Yearly Classement

903 members claimed in the year 2015 / membres ayant déclaré en 2015
including 255 members with more than 10 BIGs /avec plus de 10 bigs

Contributions

	2008	2012	2013	2015
Contributors	139	261	246	228
% / total members	7,60%	5,80%	5,10%	4,30%

BIG Review 2016

Visitors in the website

Day	Pages
Mon	8,864
Tue	10,664
Wed	8,754
Thu	9,965
Fri	10,362
Sat	7,525
Sun	8,407



Month	Unique visitors	Number of visits	Pages	Hits	Bandwidth
Jan 2015	4,181	9,565	277,155	562,923	2.25 GB
Feb 2015	3,552	7,662	228,214	448,534	1.88 GB
Mar 2015	4,046	9,083	248,511	498,621	2.16 GB
Apr 2015	4,415	9,565	318,582	632,214	2.72 GB
May 2015	4,508	10,561	384,362	727,553	3.12 GB
Jun 2015	4,685	11,446	405,116	768,226	3.42 GB
Jul 2015	5,169	13,092	464,317	886,610	3.76 GB
Aug 2015	5,055	12,709	457,909	867,486	3.58 GB
Sep 2015	4,134	10,762	349,585	685,336	2.80 GB
Oct 2015	3,930	11,287	278,352	594,906	2.57 GB
Nov 2015	3,847	11,511	244,974	581,428	4.44 GB
Dec 2015	4,336	12,692	287,563	609,465	7.68 GB
Total	51,858	129,935	3,944,640	7,863,302	40.38 GB

Best BIG's climbed over 1000 visitors – les plus grimpés

Alpe d'Huez	2019	Gulpenerberg	1360	Col d'Aubisque	1096
Col du Galibier	1896	Côte de Wanne	1313	Muur van Geraardsbergen	1088
Mont Ventoux	1876	Col du Tourmalet	1308	Oude Kwaremont	1081
Cauberg	1628	Col d'Izoard	1277	Cime de la Bonette	1072
Col de la Croix-de-Fer	1581	Passo Pordoï	1236	Posbank	1072
Keutenberg	1500	Col du Rosier	1236	Grand Ballon	1068
Drielandpunt	1455	Vijlenerbos	1185	Col d'Aspin	1037
Eyserbos	1438	Passo di Sella	1171	Paterberg	1031
Côte de la Redoute	1411	Col du Stockeu	1150	Koppenberg	1027
Passo dello Stelvio	1388	Passo di Gardena	1113	Ballon d'Alsace	1004

Women/Femmes

222 femmes dans notre classement / women in our classement

Godfathers/Parrains

Year	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Godfathers	61	37	77	37	32	23

Total : 267

Forum

314 members subscribed in the forum/ membres inscrits au forum- 4399 postsrecord : 2561 posts in the magyar forum/dans le forum hongrois

Dépenses et recettes 2015

Outcomings and incomings 2015

Tous les montants sont exprimés en Euro.
All the amounts are expressed in Euro.

1) Solde au 31/12/2014 / Balance on the 31/12/2014

Compte Fortis / Fortis account	9844,11
Compte PayPal / PayPal account	333,45
Compte "vêtements" / "clothes" account	76,33
Caisse "vêtements" / "clothes" cash	56,45
Total	10310,34

Stocks :

- vêtements / clothes (valeur / value : 1304,00)
- sacs à dos / rucksacks
- auto-collants / stickers
- ramettes de papier / paper sheets blocks
- couvertures plastifiées / laminated covers
- enveloppes / envelopes

Au 31/12/2014, il y avait 5082 membres dont 231 cotisants 2014.
On the date of 31/12/2014, there were 5082 members, 231 of them were 2014 contributors

2) Dépenses et recettes / Outcomings and incomings

Dépenses / Outcomings		Recettes / Incomings	
Site web / website	254,10	Cotisations / Contributions	2522,33
Design	4162,40	Dons / Donations	1026,90
Revue et diplômes / Reviews and diplomas	432,44	Revue et diplômes / Reviews and diplomas	260,00
Médailles / Medals	15,41	Médailles / Medals	0,00
Vêtements / Clothes	105,50	Vêtements / Clothes	189,00
Rendez-vous / Meeting	4163,24	Rendez-vous / Meeting	4087,00
Réunion comité / Committee meeting	589,94	Réunion comité / Committee meeting	204,60
Livres / Books	45,00	Livres / Books	601,00
Posters et sérigraphies / Posters and silkscreens	300,00	Posters et sérigraphies / Posters and silkscreens	540,00
Frais postaux / Postage	275,97		
Frais bancaires / Banking charges :		Revenus bancaires / Banking revenues	4,77
• Fortis	51,78		
• PayPal	149,62		
Total dépenses / outcomings	10545,40	Total recettes / incomings	9435,60
		Perte / Loss	1109,80
Total	10545,40	Total	10545,40



BIG Review 2016

Notes :

- 1) Le tarif des cotisations a changé le 1^{er} novembre 2015 et la revue et les diplômes au format papier doivent dorénavant être commandés indépendamment de la cotisation. Le montant des cotisations, dans la colonne des recettes, comprend le montant des revues et des diplômes ainsi que les dons avant le 1^{er} novembre 2015.
The price list of the contributions changed on November 1st, 2015, and now the review and the diplomas in paper format must be ordered independently of the contribution. The amount of contributions, in the incomings column, includes the amount for the reviews and diplomas and also the donations before November 1st, 2015.
- 2) Les livres, posters et sérigraphies ont été vendus durant l'action « crowdfunding ».
The books, posters and silkscreens have been sold during the crowdfunding action.

3) Solde au 31/12/2015 / Balance on the 31/12/2015

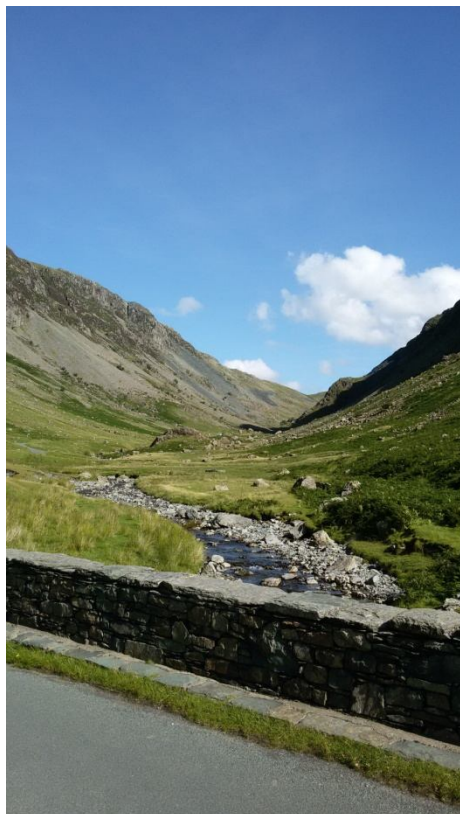
Compte Fortis / Fortis account	7578,42
Compte PayPal / PayPal account	1504,44
Compte "vêtements" / "clothes" account	76,33
Caisse "vêtements" / "clothes" cash	41,35
Total	9200,54

Stocks :

- vêtements / clothes (valeur / value : 1271,50)
- sacs à dos / rucksacks
- auto-collants / stickers
- ramettes de papier / paper sheets blocks
- couvertures plastifiées / laminated covers
- enveloppes / envelopes

Au 31/12/2015, il y avait 5339 membres dont 228 cotisants 2015.

On the date of 31/12/2015, there were 5339 members, 228 of them were 2015 contributors.



BIGCYCLING

THE NEW WAVE



LA NOUVELLE VAGUE

Le B.I.G, âgé de 31 ans, maintenant, entame sa nouvelle vague. Le BIG conserve sa colonne vertébrale mais le BIG se renouvelle. Vous ne perdez jamais ce que vous avez grimpé mais de nouvelles opportunités s'offrent à tous les membres sans cesse.

Nouveau nom / New name

Le Challenge B.I.G devient le **BIGcycling** et par conséquent l'ancien site challenge-big.eu a une redirection automatique vers le nouveau site bigcycling.eu dès février.

The B.I.G Challenge becomes the **BIGcycling** and consequently the old website challenge-big.eu has an automatic forward to the new website bigcycling.eu since february

 <p>BIG <i>Challenge</i></p>	 <p>CYCLING.EU</p>
<p><i>Avant / Before</i></p>	<p>Maintenant / Now</p>

Nouveaux challenges

Le B.I.G conserve sa philosophie de listes fermées d'un nombre fixé de sommets à atteindre. Il garde la suprématie pour l'euroliste actuellement. Les 1000 noms qui font la réputation de l'association jusqu'à aujourd'hui restent le Graal à conquérir en voyageant beaucoup et en visitant de nombreux pays en mettant ses roues là où les professionnels les ont fait exploser de vitesse ascensionnelle et là où les touristes du monde entier viennent visiter des sites en altitude.

L'Ironbig et ses 25 répétitions d'un même nom des listes fermées reste le challenge parallèle. Mais apprenons le nouveau jargon du Bigcycling avec les néologismes Eurobig, Superbig et Natachas.

EUROBIG / SUPERBIG

Le challenge principal conserve ses 1000 noms. Rien de changé. Juste une alternative a été créée, appelée Eurobig qui peut éventuellement remplacer le Superbig, pour ceux qui veulent atteindre les 1000 en restant sur le continent européen sans voyager ailleurs.



Extrait du règlement Eurobig/Superbig

Les 1000 sommets sont présentés sous 10 zones ayant chacune un quota déterminé et 1 zone spéciale

- Zone 01: Pays nordiques 50
- Zone 02: Grande-Bretagne 50
- Zone 03: Bénélux 50
- Zone 04: Allemagne 50
- Zone 05: France 175
- Zone 06: Espagne & Portugal 150
- Zone 07: Suisse 75
- Zone 08: Autriche 75
- Zone 09: Italie 150
- Zone 10: Pays de l'est 115
- Zone + → Superbig : libres (ex-URSS + 5 continents) ou Eurobig : fixés (Est de l'Europe) 60
 → Dans les zones de 1 à 10, les sommets sont fixés et nommés. Dans la zone +, ils sont soit fixés et nommés (euro), soit libres mais affublés de contraintes (super)

Au score de 164

Le membre devient "BIG-pretender" lorsqu'il aura atteint 164 numéros différents (souvenir Raymond Mayeur, décédé à ce stade), avec un minimum de 10 pays différents. Il possède alors l'acronyme « big ».

Au score de 500

Le membre devient «Half-BIG Winner» lorsqu'il aura atteint 500 numéros différents.

Il sera de plus "BAG-winner" (Brevet Aventurier) si, en plus, ses sommets sont répartis dans au moins vingt pays différents et qu'il a conquis ou remplacé des numéros de la zone + par des sommets sis dans trois continents différents hormis l'Europe (soit l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Afrique, l'Asie et l'Océanie). Il possède alors l'acronyme « bag » à côté de son nom.

Au score de 1000

Le membre devient "Eurobig-Finisher" lorsqu'il aura atteint 1000 numéros différents.

Il deviendra « Superbig-Finisher », grade suprême, si, en plus, il a conquis ou remplacé tous les 60 numéros de la zone + par des sommets sis en ex-URSS et dans les 5 autres continents que l'Europe, en suivant les règles en vigueur pour la zone +.

Eurobig				Superbig	
866	Sem' Vetrov	496	ru	Ex-URSS / Ex-USSR	
867	Akhun monastery	663	ru	Ex-URSS / Ex-USSR	
868	Bakuriani ski resort	1750	ge	Ex-URSS / Ex-USSR	
869	Gomborskiy Pereval	1630	ge	Ex-URSS / Ex-USSR	
870	Pushkin Pass	2033	ar	Ex-URSS / Ex-USSR	
871	Kari Lake	3190	ar	Ex-URSS / Ex-USSR	
872	Selim Pass	2410	ar	Ex-URSS / Ex-USSR	
873	Shahdag ski resort	1660	az	Ex-URSS / Ex-USSR	
874	Pirqulu's Observatory	1420	az	Ex-URSS / Ex-USSR	
875	Baku Old City	111	az	Ex-URSS / Ex-USSR	
951	Stóg Izerski	1068	pl	Amerique du Nord / North America	
952	Czarna	1123	pl	Amerique du Nord / North America	
953	Święty Krzyż	595	pl	Amerique du Nord / North America	
954	Jawor	762	pl	Amerique du Nord / North America	
955	Przełęcz Wyżna	872	pl	Amerique du Nord / North America	
956	Suur Munamägi	317	es	Amerique du Nord / North America	
957	Turaidas pils	90	lv	Amerique du Nord / North America	
958	Triju Kryžiu paminklas Vilnius	147	li	Amerique du Nord / North America	
959	Radošić	500	hr	Amerique du Nord / North America	
960	Vratnik Zrinska Gora	432	hr	Amerique du Nord / North America	
961	Kamzík (Televízna veža)	529	sk	Asie / Asia	
962	Kohútka ski center	873	sk	Asie / Asia	
963	Sedlo Brezina	520	sk	Asie / Asia	
964	Kráľova Hoľa	1946	sk	Asie / Asia	
965	Kojšovská Hoľa	1246	sk	Asie / Asia	
966	Herlianske sedlo	660	sk	Asie / Asia	
967	Szár-hegy	514	hu	Asie / Asia	
968	Tokaji-hegy	512	hu	Asie / Asia	
969	Hörmann-forrás	720	hu	Asie / Asia	
970	Tihany	180	hu	Asie / Asia	
971	Vysoké Sedlo	905	cz	Afrique / Africa	
972	Měděnec - kostel	910	cz	Afrique / Africa	
973	Komáři Vížka	798	cz	Afrique / Africa	
974	Strahov České Radiokomunikace	350	cz	Afrique / Africa	
975	Podvrší tower	587	cz	Afrique / Africa	
976	Lysá Hora	1323	cz	Afrique / Africa	
977	Blejski grad	614	si	Afrique / Africa	
978	Korte	221	si	Afrique / Africa	
979	Strma Reber	993	si	Afrique / Africa	
980	Trdinov Vrh	1178	si	Afrique / Africa	
981	Pasul Gutâi	987	ro	Amérique du Sud / South America	
982	Mănăstirea Feredeu	522	ro	Amérique du Sud / South America	
983	Semenic ski resort	1450	ro	Amérique du Sud / South America	
984	Pasul Urdele	2145	ro	Amérique du Sud / South America	
985	Transbucegi	1925	ro	Amérique du Sud / South America	
986	Niculitel	320	ro	Amérique du Sud / South America	
987	Balgarka	1180	bg	Amérique du Sud / South America	
988	Dyulinski Prohod	440	bg	Amérique du Sud / South America	
989	Gracen	800	al	Amérique du Sud / South America	
990	Dardhë-ski pista Bigell	1600	al	Amérique du Sud / South America	
991	Miroč	509	rs	Océanie / Oceania	
992	Koprivštica – Zavojsko Jezero	786	rs	Océanie / Oceania	
993	Vlasinsko Jezero	1300	rs	Océanie / Oceania	
994	Spajovići	895	ks	Océanie / Oceania	
995	Prevalla ski center	1511	ks	Océanie / Oceania	
996	Tal-Merħla	181	ma	Océanie / Oceania	
997	Ta' Dmejrek	253	ma	Océanie / Oceania	
998	Saint-Hilarion castle	606	cy	Océanie / Oceania	
999	Pentadakylos	504	cy	Océanie / Oceania	
1000	Kantara monastery	519	cy	Océanie / Oceania	

NATaCHAS

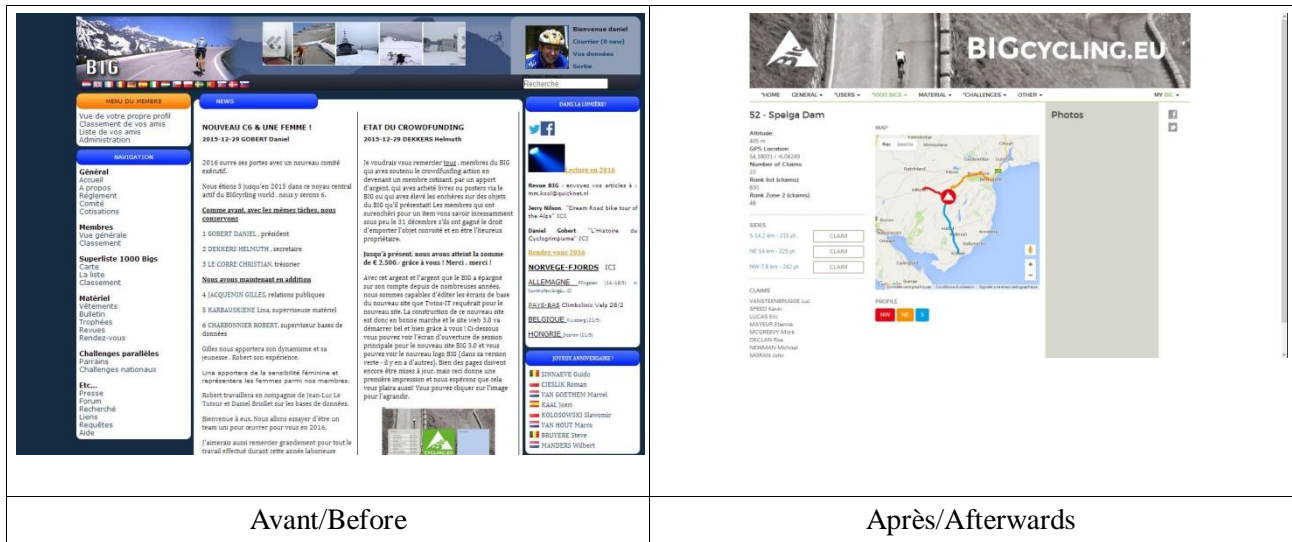
Par ailleurs, des challenges parallèles secondaires, un niveau plus bas, les challenges nationaux apparaissent et peuvent devenir des objectifs pour certains d'entre vous qui voyagent moins. Le challenge national (NATaCHA) hongrois démarre ce 1er février, le roumain le 1er juillet. Le challenge français et l'allemand suivront en 2017, toujours avec la même méthodologie de base pour construire ces listes. Voyez l'article spécifique.



Les listes du BIG ne sont pas bâties au hasard. Elles sont le fruit d'un long travail de préparation en fonction de nos 5 principes. Et vous pourrez tout déclarer sur le site. Après l'effort, un clic sur le site du BIG avec la vision officielle de votre réussite déclarée et officialisée est un réconfort !

Nouveau site

Dès le 1er février, le nouveau site préparé par notre webmestre Wouter De Ruyck verra le jour offrant des tas de nouvelles possibilités futures, l'accès aux nouveaux challenges et un nouveau design. Un site web du BIGcycling en accord avec la nouvelle vague voulue, plus moderne, plus design, plus stylée, plus efficace, plus simple.



Nouveau design

Vous avez déjà vu ci-dessus que notre designer Menno Anker a marqué celui-ci de son empreinte et notamment avec le logo présentant un double triangle où le G du BIG nous emmène déjà dans un virage de montagne.

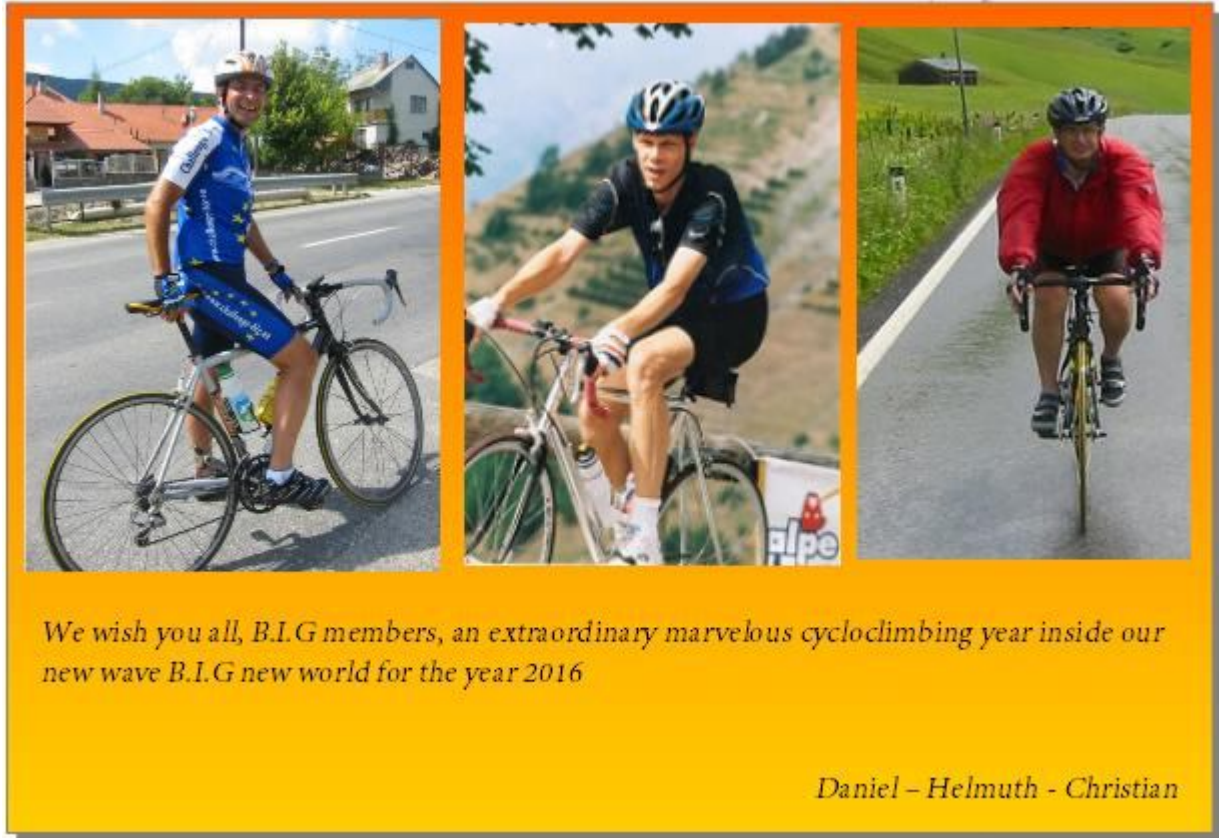
Ce site et ce design ont pu être professionnalisés grâce aux fonds récoltés par le crowdfunding. Plus celui-ci a été fourni, plus le design a atteint des pages du site, puis se généralisera au matériel complet du BIG (vêtements), plus le site web proposera de nouvelles fonctionnalités toujours plus efficaces et plus simplifiées pour s'harmoniser avec nos technologies modernes. Si vous y avez contribué, nous ne vous en remercierons jamais assez, sauf en vous offrant le meilleur service possible.

Nouveau comité




En plus du C3 (Daniel Gobert , président – Helmuth Dekkers, secrétaire – Christian le Corre, trésorier) habituel, le comité exécutif du BIG sera constitué de 6 personnes C6. Viennent s'ajouter un responsable des relations publiques, Gilles Jacquemin, qui apportera au BIG sa jeunesse et son avenir, un superviseur des bases de données, Robert Charbonnier, qui apportera son expérience avec l'aide d'un groupe efficace et motivé. Un dernier poste de superviseur du matériel est attribué à une femme qui représentera enfin la gent féminine au sein de notre organisme.

BIG Review 2016

Le C3 (2005-2015)



Les 3 nouveaux pour faire le C6

		
Robert Charbonnier Database supervisor	Lina Karbauskiene Material Supervisor	Gilles Jacquemin Public Relation

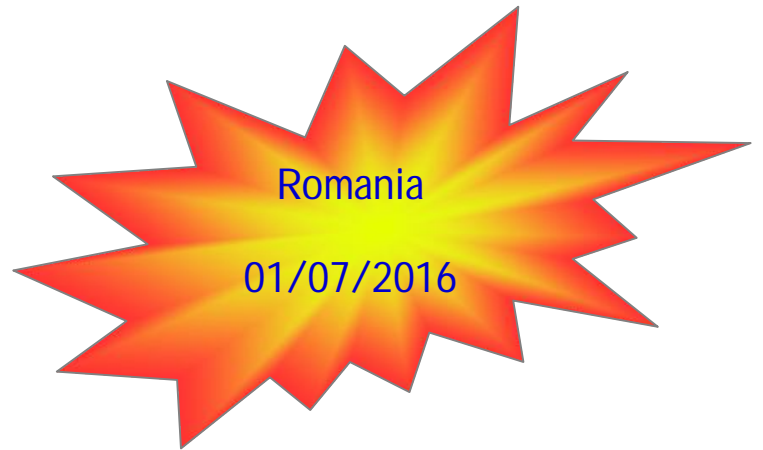
Nouveau statut

Tout est prêt. Nous sommes en train de le demander aux autorités compétentes. Le BIGcycling devient une Association internationale sans but lucratif (AISBL) officielle en 2016. Pour votre et notre sécurité dans nos relations et nos activités.

Le B.I.G.-C6

NATaCHAs

The national challenges are on the way 2016



2017



BIG Review 2016

Il y a 31 ans, lorsque le B.I.G. est né, l'Europe n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. L'ouest n'avait pas accès aux cartographies de l'est du continent de manière suffisante. Malgré la volonté affichée dès le début d'un équilibre européen des valeurs cyclistes en fonction des trois critères sportif, médiatique et touristique, l'ouverture du rideau de fer a mis à jour le déséquilibre notoire en faveur de l'ouest dans la superliste initiale des 1000 bigs.

De plus, les trois critères déséquilibrés privilégiaient souvent la difficulté, et oubliaient un principe de base incontournable dans le chef de la répartition des ascensions sur l'ensemble des reliefs existants. Les cinq principes actuels qui génèrent toute liste issue de notre challenge, appuyés par une méthodologie plus stricte et moins critiquable, offrent de belles perspectives pour l'avenir.

Ces cinq principes et le guide méthodologique ont permis de sélectionner les 60 nouveaux bigs de l'est qui participent à l'Eurobig, petit frère du superbig, pour atteindre le nombre de 1000.

Mais ils ont surtout été la base de nouveaux plus petits challenges, par pays. Une liste fermée fournit inévitablement des regrets de ne pas trouver tel ou tel monument cycliste, telle ou telle ascension difficile, tel ou tel site touristique de valeur. Nous avons donc décidé de créer les NATaCHAs, raccourci évocateur des challenges nationaux, labellisés BIG. Et les deux premiers à naître en 2016 seront issus de deux pays de l'est justement : la Hongrie et la Roumanie. L'ouest marchera sur leurs traces avec la France et l'Allemagne.

Ces listes ne sont pas établies au hasard, elles sont le fruit d'un long travail de collaboration entre des volontaires du pays où le challenge va naître d'une part, et Eric Lucas et Daniel Gobert d'autre part qui assurent l'harmonisation et le cadrage de tous ces challenges. C'est un travail de bénédictins mais l'issue est à chaque fois une jolie réussite quant au respect des principes de base et à l'attractivité de la liste. Le nombre de bigs nationaux d'un challenge n'est pas fixé dès le départ mais devient évident au fur et à mesure de l'avancement du travail d'élaboration de la liste.

Lorsque cette liste est entérinée et labellisée BIG, elle peut parcourir le fastidieux chemin de l'encodage dans la base de données du site. Un nouveau membre du comité exécutif, mobilise un groupe de personnes chargées de cet encodage. A l'issue de ce travail de fourmis, en tant que membres, vous n'avez plus qu'à cliquer sur le menu « challenges parallèles », choisir votre pays, parcourir la liste des ascensions et choisir vos objectifs. Lorsque ceux-ci seront grimpés, un seul clic vous fera augmenter d'une unité au classement du Natacha de ce pays. Et si jamais ce sommet est aussi dans la superliste, un seul clic vous fait grimper dans les deux classements.

Et vous, seriez-vous intéressés pour construire votre challenge national dans votre pays ?

31 years ago, when the BIG was born, Europe was not what it is today. The West had no access to good maps of the eastern section of the continent. Despite the willingness from the start of an European balance according to cycling values based on the three sports, media and tourism criteria, the opening of the Iron Curtain has updated notorious of balance in favor of the Western countries in the initial superlist 1000 bigs.

In addition, the three disbalanced criteria gave often the priority to the difficulty and forgot an essential basic principle on the part of the distribution of ascents on all existing reliefs. The five current principles which generate all issue list of our challenge supported by a stricter and less questionable methodology, offer now good prospects for the future.

These five principles and the methodological guide were used to select 60 new eastern bigs involved in Eurobig, little brother of SUPERBIG to reach the number of 1,000.

But they were mainly based on new smaller challenges, per country. A closed list provides inevitably regret not finding this or that cycling monument, such or such a hard climb, some particular attraction value. So we decided to create the NATaCHAs, evocating shortcut national challenges, labeled BIG. And the first two to be born in 2016 will come from two eastern countries: Hungary and Romania. The Western countries will walk in their footsteps with France and Germany.

These lists are not set randomly, they are the fruit of a long process of collaboration between volunteers of the country where the challenge will be born, first, and Eric Lucas and Daniel Gobert, secondly, that ensure harmonization and alignment of all these challenges. It is a Benedictine work but the outcome is every time a pretty successful by meeting the basic principles and attractiveness of the list. The number of national bigs for a national challenge is not fixed from the start but becomes evident as and according to the progress of the work to develop the list.

When this list is endorsed and labeled BIG, it can browse the tedious way of encoding in the website's database. A new member of the Executive Committee, mobilizes a group of people responsible for this encoding. At the end of the working ants, as members, you just have to click on "parallel challenges", choose your country, read the climbs'list and select your targets. When those ones will be climbed, one simple clic will increase of one unity your score in this national challenge. And if ever, this climb is also included in the superlist, you'll increase your score of one unity in both.

And you, would you be interested in creating your national challenge inside your country ?

NATaCHA – Hungary or Quest for cycling climbs in Hungary



The BIG cycling movement (Brevet International de Cyclogrimpeur) belongs to one of the oldest and most famous ones among international cycling movements. It dates back to 1985 and has been led and coordinated by Daniel Gobert since then. The point is to conquer the given climb at any time within any time limit from any side by bike. In the course of years the list has been enlarged to 1000 hills. Unfortunately, back then, the management could not even think that the movement would be so popular in countries then still behind the Iron Curtain, so they chose fewer hills from the Eastern region. To balance this, the Superlist has been started since 1st January 2016 (950 European hills and 50 to be chosen from outside Europe) together with the Eurolist (1000 hills in Europe) as well as the quest for national climbs in the particular countries. The first of these are 75 climbs in Hungary.

In the selection of hills an important point of view was its geographical position as well as its difficulty, its touristic interest or possible UNESCO prize or its popularity for cycling races. They are basically asphalted roads, but there may occasionally be gravelled parts as well.

Do you like riding uphill?

If you have already conquered some steep roads in the neighbourhood, the quest for home climbs is just for you. If you like so well known climbs such as Kékestető, Dobogókő or Misina, but we can also mention the enormous Tokaj hill: they all figure on the list.

Furthermore, if you like tough hills: you may have in your dreams Felső-Borovnyák in the Bükk Hármas-hegy in the Mecsek or Kab-hegy in the Bakony. If you dream of riding on roads used by racing cyclists:

- on Vaskapu-hill from Kínok kínja,
- on the climbs of Tihany Abbey from Fél-sziget Cup,
- on Turul climb from Turul Cup,
- on garábi climb from Aranycsengő,
- on Kővágó or Juharos climbs from the 1928 Cycling World Championship.

As a hiker, you like going to places like:

- the Hörmann spring in Kőszegi Mountains,
- the Kőrös hill in the Bakony Mountains,
- Csókakő Castle in the Vértes Mountains,
- Derenk ruin village in the Aggtelek Limestone Mountains,
- the Hurok road in the Mátras.

Go to find them!

You may think only to test yourself, but in the meantime you will get unforgettable experiences.

The highest ones are:

- Kékestető (1014 m),
- Galyatető (964 m)
- Kőrös-bérc (956 m)

The steepest ones are:

- Hármas-hegy (Mecsek)
- Gelse (Zalai Highlands)
- János-hegy (Budai Mountains)

The toughest ones are:

- Nagy-hideg-hegy (Börzsöny)
- Szár-hegy – „Magyar Zoncolan” (Rudabányai Mountains)



In the end, finish with the ones with a most peculiar name: Kandikó (Göcsej), Pupi-hegy (Villányi-hegység), Péterke (Zselic).

The climb itself is meant for a lifetime, so anyone having climbed any hill can submit the climb from 2016 as a new one, indicating the year, and the side from which they climbed it.

Wishing you pleasant cycling and beautiful hikes, Gábor Kreicsi no 415 BIG member

NATaCHA – Hungary avagy Kerékpáros emelkedő vadászat Magyarországon

A nemzetközi kerékpármozgalmak közül a leghíresebbek és legrégebbiek közé tartozik a BIG mozgalom (Brevet International de Cyclogrimpeur). Az első kiírás még 1985-ben keletkezett, melyet már akkortól Daniel Gobert koordinál és vezet. A lényege az, hogy az adott emelkedőt kell bármikor, bármennyi idő alatt, bármelyik oldalról, bármilyen bringával meghódítani. Az évek során aztán a lista 1000-re bővült. Sajnos annak idején az elnökség nem gondolhatta, hogy a mozgalom ennyire népszerű lesz az akkor még „vasfüggöny” mögött lévő országokba, így a keleti részeket kevesebb emelkedőt jelöltek ki. Ennek ellensúlyozására került kiírásra 2016. január 1-től a Szuperlista (950 európai és 50 Európán kívüli választható emelkedő) mellett az Eurolista (1000 európai emelkedő) valamint az egyes országokra lebontott „hazai emelkedő vadászat” is. Az első ezek közül a magyarországi 75 emelkedő.

Az emelkedők kiválasztásánál számított annak földrajzi elhelyezkedése, nehézsége, turisztikai szempontból való látogatottsága, esetleges UNESCO díja és kerékpárversenyek általi látogatottsága is. Alapvetően aszfaltos emelkedőkről van szó, de időnként – néhány érdekesebb helynél – burkolatlan szakaszok is előfordulnak.

Szeretsz emelkedőkön kerékpározni?

Ha már leküzdöttél néhány meredek utat a környéken, akkor a hazai emelkedővadászat éppen Neked való! Ha szereted az olyan ismert kaptatókat, mint a Kékestető, a Dobogókő vagy a Misina, de ott van az óriás Tokaji-hegy is: mindegyikük szerepel a listán.

Továbbá, ha méltányolod a nehéz emelkedőket: szerepelhet az álmaid között a Bükkben a Felső-Borovnyák, a Mecsekben a Hármashegy vagy a Bakonyban a Kab-hegy. Arról álmodsz, hogy szeretnél kerekézni, a kerékpárversenyzők által használt utakon:

- A Vaskapu-hegyen a Kínok kénjáról,
- A Tihanyi apátság emelkedőjén a Fél-sziget kupáról,
- A Turul kaptatón a Turul kupáról,
- A garábi emelkedőn az Aranycsengőről,
- A Kővágó vagy a Juharos csúcson az 1928-as kerékpáros világbajnokságról.

Túrázóként szeretsz szép tájakat felkeresni, úgy mint:

- a Hörmann-forrást a Kőszegi-hegységben,
- a Kőrös-hegyet a Bakonyban,
- Csókakő várát a Vértesben,
- Derenk romfalut az Aggteleki-karsztban,
- a Hurok utat a Mátrában.

Keress fel őket!

Végül csak azt gondold, hogy teszteled magad és nyersz is közben egy csodálatos élményt.

A legmagasabbak:

- Kékestető (1014 m),
- Galyatető (964 m)
- Kőrös-bérc (956 m)

A legmeredekebbek:

- Hármashegy (Mecsek)
- Gelse (Zalai-dombság)
- János-hegy (Budai-hegység)

A legnehezebbek:

- Nagy-hideg-hegy (Börzsöny)
- Szar-hegy – „Magyar Zoncolan” (Rudabányai-hegység)



És végül zárd a sort azokkal, amelyeknek a legérdekesebb a nevük: Kandikó (Göcsej), Pupi-hegy (Villányi-hegység), Péterke (Zselic).

Maga az adott emelkedő megmászása az egész életre vonatkozik, így aki a múltban valamikor már meghódított ezek közül valamennyit, az 2016-tól már rögzítheti az adott mászást az év – amikor ténylegesen megmászta - és az oldal megadásával, mint új mászást.

Jó bringázást, szép túrákat kíván, Kreicsi Gábor no.: 415 számú BIG tag

NATACHA – ROMANIA

125 Natachas roumaines décrites en 2 photos suggestives

125 romanian Natachas described under 2 suggestive pictures



Gorges (cheile) de Valisoarei - Canyons of Valisoarei



Et les lacets majestueux du très haut Pasul Urdele - And the majestic hairpins of the high Pasul Urdele

Le génie des Carpates – Présentation du Brevet National roumain

La Roumanie comprend 9 grandes régions topographiques, dont 3 régions montagneuses (les Carpates Occidentales, Méridionales et Orientales – 95 ascensions) et 4 régions de collines (la Dépression de Transylvanie au centre des Carpates, les piémonts des Subcarpates et, à l'est, les plateaux moldave et de Dobrogée – 30 ascensions). Les 2 plaines sont totalement plates et donc inopérantes.

Les Carpates Méridionales sont les plus « riches » : on y trouve les 3 routes de haute montagne à 2000 (ou presque) : Transfăgărășan (Balea), Transalpina (Urdele) et Transbucegi. De nombreuses stations (Muntele Mic, Straja, Rusu, Paltiniș, ...), dont la nouvelle route de la station du Pasul Vâlcan et ses 2km à 15%. Pour le tourisme, la capitale de l'ancien royaume de Dacie (Sarmizegetusa Regia), le Parc National de Retezat (Râușor) ou les gorges de Sohodol.

A l'ouest, les plus grosses ascensions se situent entre 1000 et 1500m, entre Beius et Cluj-Napoca : les stations de Buscat, Stana de Vale et Semenici, les lacs de Beliș-Fântânele et de Drăgan, le plateau de Padiș ou les cols d'Ursoia et de Vărtop. Quelques ascensions touristiques : les grottes de Scărișoara, les points de vue sur le Danube (Sfânta Elena et Valea Ponicovei) et les gorges de Vălișoarei et de Turzii. Les pourcentages les plus élevés se situent vers Scărișoara, les monastères de Feredeu et de Călugăra et la citadelle de Șiria.

Dans les Carpates de l'est, beaucoup de cols entre 800 et 1500m, dont quelques non-revêtus (Predelus, Barcani, Stănișoara, Păltiniș, ...). Les pentes les plus rudes appartiennent à Rarau et à Soveja, le plus beau décor à Bicăz et au lac du cratère de Sfânta Ana, et le plus beau dessin aux lacets de Pasul Gutâi. La série compte également deux stations d'altitude dans le massif d'Harghita, la station thermale de Slănic-Moldova et plusieurs lacs-barrages (Târnița, Colibița). Quelques ascensions sont souvent empruntées par le Tour of Szeklerland (Harghita-Băi, Șicas et les cols de Ghimeș, Cașin et Calonda) ou le Tour de Roumanie.

Pour les régions de collines, le manque de dénivellation a été essentiellement compensé par la mise en valeur des richesses du patrimoine roumain, culturel (monastères et forteresses) et naturel (delta du Danube, vallée de la Siret, gorges, vignobles, ...)

Dans la dépression de Transylvanie, outre les rues pavées de la citadelle de Sighisoara et le monastère Nicula de Gherla, ont été sélectionnées plusieurs côtes du Tour cycliste de Sibiu (Dealul Dăii, Pelișor et Ruși) et les gorges de Cheile Babei dans Coroieni.

Les Subcarpates sont représentées par une forteresse au-dessus de Târgu Neamț, trois monastères (Ciolanu, Dealu et Probota au pied de Tătăruși), une sortie du Danube (Ghelvegioaia), les vignobles de Tohani (dans Jugureni) ou une côte du premier Tour de Roumanie en 1935 (Petricica à la sortie de Bacău).

Au nord-est, sur le plateau moldave, deux côtes sont proches de la vallée de la Siret (Gorovei et son monastère et Petrești-Găiceana), Strunga est un GPM du Tour de Roumanie et Dealul Mare domine un vignoble (Odobești). Enfin, près du Delta du Danube et de la Mer Noire, Niculițel offre une belle dénivellation (300m) et un vignoble. Les gorges de Cheile Dobrogei valent par leur beauté naturelle et Șipottele présente un étonnant 10% près de la frontière bulgare.

La volonté manifeste des autorités roumaines de développer le réseau routier pour enrichir l'offre touristique permet d'envisager une augmentation du nombre des ascensions revêtues et, par conséquent, un étoffement de la liste.



Introduction to the Romanian National Challenge

Romania includes 9 big topographic regions : 3 mountainous (Occidental, Meridional and Oriental Carpathians – 95 climbs), 4 hilly (the Transylvanian Plateau in the middle of the Carpathians, the Subcarpathian foothills and, in the east, the Moldavian and Dobrogea Plateaus – 30 climbs) and 2 fully flat and ineffective plains.

The Meridional Carpathians are the « richest » : 3 high mountain roads at 2000 (or almost) : Transfăgărășan (Balea), Transalpina (Urdele) and Transbucegi. A lot of resorts (Muntele Mic, Straja, Rusu, Paltinis, ...), among which the new road to Pasul Vâlcan and its 2km at 15%. For the tourism, the capital of the ancient Dacian Kingdom (Sarmizegetusa Regia), the Retezat National Park (Râușor) or the Sohodol gorges.

In the west, the biggest climbs lie between 1000 and 1500m, between Beius and Cluj-Napoca : Buscat, Stâna de Vale and Semenic, the Beliș-Fântânele and Drăgan lakes, Padiș plateau or the Ursoia and Vârtop passes. A few touristic climbs : Scărișoara caves, two viewpoints on the Danube (Sfânta Elena and Valea Ponicovei) and Vălișoarei and Turzii gorges. You'll find the steepest sections towards Scărișoara, Feredeul and Călugăra monasteries, and Șiria fortress.

In the Eastern Carpathians, many passes from 800 to 1500m, amongst which some unpaved (Predelus, Barcani, Stânișoara, Păltiniș, ...). The steepest sections belong to Rarau and Soveja, the most beautiful landscapes to Bicz and Sfânta Ana crater lake, and the best design to the Pasul Gutâi hairpins. The list also includes two resorts in Harghita, Slănic-Moldova spa and some lakes (Tarnița, Colibița). A few climbs are used in the Tour of Szeklerland (Harghita-Băi, Șicas and Ghimeș, Cașin and Calonda passes) or in the Cycling Tour of Romania.

In the hilly regions, the promotion of the Romanian heritage has compensated for the lack of elevation, cultural heritage (monasteries and fortresses) and natural (Danube Delta, Siret valley, gorges, vineyards).

On the Transylvanian Plateau, besides the cobbled streets in the historic centre of Sighișoara and the Nicula monastery in Gherla, a few climbs used in the Tour of Sibiu (Dealul Dăii, Pelișor and Ruși) have been selected, as well as the Cheile (gorges) Babei towards Coroieni.

The Subcarpathians are represented by a fortress above Târgu Neamț, three monasteries (Ciolanu, Dealu and Probotă at the foot of Tătăruși), a road from the Danube (Ghelvețioara), Tohani vineyards (in Jugureni) or a climb of the very first Tour of Romania in 1935 (Petricica on the outskirts of Bacău).

In the north-east, on the Moldavian Plateau, two climbs lie near to the Siret valley (Gorovei with its monastery and Petrești-Găiceana), Strunga is a « King of the Mountain » in the Tour of Romania and Dealul Mare is above a vineyard (Odobești). Finally, close to the Danube Delta and the Black Sea, Niculițel has a beautiful elevation (300m) and a vineyard. Cheile Dobrogei gorges are worth seeing thanks to their natural beauty and Șipotele shows an amazing 10%, close to the Bulgarian border.

The obvious will of the Romanian authorities to develop the road network in order to increase the touristic supply allows to envisage increasing the number of paved climbs and, therefore, enriching the list.



NATACHA – FRANCE

Une liste « Natacha France » est actuellement en préparation.

Il y a de fortes chances de lui permettre de voir le jour en 2017

Cette liste est organisée selon 3 niveaux de découpage.



Les massifs naturels français (Alpes, Pyrénées, Massif Central, Vosges, Jura, Corse) déterminent un premier niveau dans lequel s'ajoute une vaste Zone Hors Massif regroupant le grand ouest et le nord du territoire.

Le deuxième niveau constitue les « régions » au nombre de 16. Ce ne sont pas les régions officielles (traditionnelles ou nouvelles de la réforme de 2015) mais des subdivisions des zones du premier niveau regroupant un maximum de 9 départements. Ainsi la zone hors massif est divisée en 7 régions (comprenant chacune 1 ou 2 région(s) officielle(s)), le Massif Central très vaste en 3 régions, les Alpes en 2 régions, les autres massifs formant une région chacun.

Le troisième niveau est formé par les départements, ce qui implique que tous les départements français (de métropole dans un premier temps) seront représentés dans la liste.

Les départements montagneux auront une densité de sommets plus importante, le tout dans la recherche d'un juste équilibre des difficultés, qui devrait s'articuler autour de :

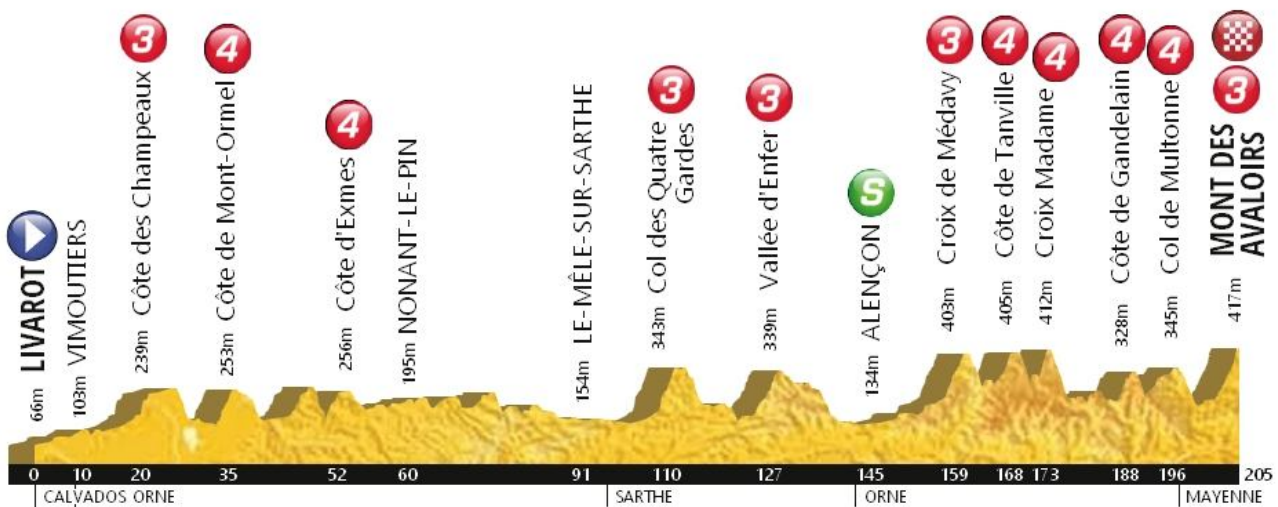
- 40% de sommets dans les régions de Haute Montagne (Alpes et Pyrénées)
- 40% dans les régions de Moyenne Montagne (les autres massifs)
- 20% dans la Zone Hors Massifs

Dans l'esprit du BIG, les recherches de sommets par départements se font selon :

- une répartition géographique équilibrée
- des ascensions variées : cols, monts, côtes et aussi stations de ski, quelques impasses et quelques muletiers
- des critères sportifs (points culminants relatifs, dénivelés, profils)
- des critères médiatiques (cols et côtes de courses importantes)
- des critères de découverte : sites culturels ou naturels

Cette recherche s'appuie sur de nombreuses publications actuelles et passées, et sur une analyse topographique dans chaque département.

Commencés il y a environ un an, ces travaux nécessitent encore quelques mois pour être finalisés, et seront publiés normalement fin 2016.

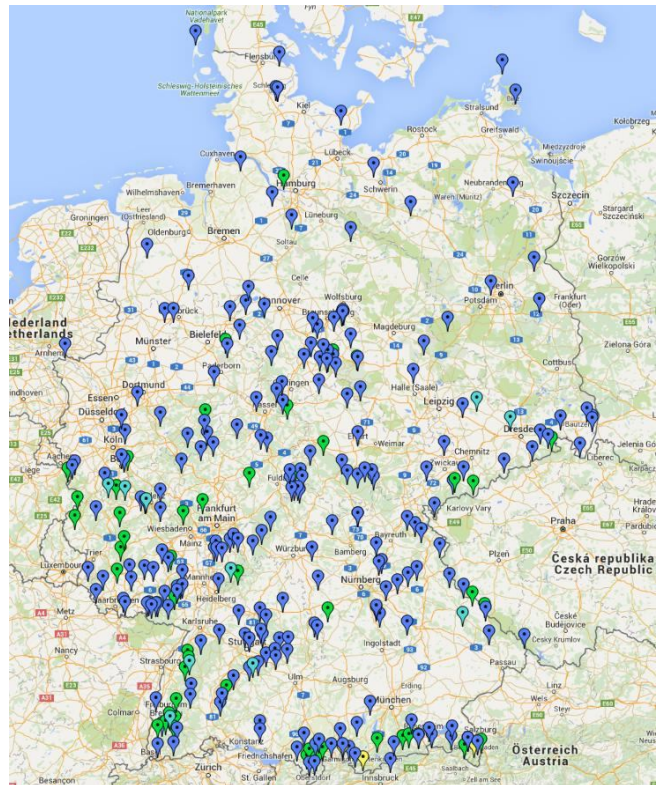


Une étape qui emprunte quelques Natachas françaises et se termine au sommet de l'une d'entre elles

Cordialement, Fabrice Otuszewski

NATaCHA – DEUTSCHLAND

Nr.	Region	Anstiege ?
1	Nordwesten	10
2	Norden	20
3	Nordosten	10
4	Harz	15
5	Erzgebirge/Vogtland	25
6	Eifel	20
7	Sauerland/Westerwald	20
8	Thüringen Nord	20
9	Hunsrück	10
10	Taunus/Vogelsberg	15
11	Rhön	15
12	Thüringer Wald	15
13	Pfälzer Wald/Saarland	20
14	Odenwald/Spessart	20
15	Schwäbische Alb	25
16	Schwarzwald	25
17	Franken/Niederbayern	15
18	Bayerischer Wald/Fichtelgebirge	15
19	Allgäuer Alpen	10
20	Bayerische Alpen	25



Preview on some of the future German Natachas



The famous Wall of during the Peace Race.



Meerane, used so many times

Surely between 325 and 375 climbs in the German national challenge. Still to be determined. The three managers of this challenge Heiko Linnert, Claudia Sommer and Anja Von heydebreck did a lot of work the last years to get a good overview on the whole German country. This Natacha will appear for one the largest country in western Europe and it will be a great event to celebrate it in 2017.

New books by BIG-members. Now available!

L'histoire du cyclogrimpisme

Par Daniel GOBERT (2)

Avec 40 ans de passion dans ce monde étrange qui consiste à se faire plaisir en se faisant mal sur un vélo pour arriver en haut des cimes, après 2 ans de recherche historique, j'ai le plaisir de vous présenter ce livre qui m'est cher. J'espère de tout cœur qu'il ravira les amateurs de cette activité et qu'il intéressera ceux qui me sont proches. C'est 2 siècles d'existence du cyclogrimpisme décrits à travers la plume d'un homme qui y a consacré une grande partie de sa vie. Et qui ne sait toujours pas pourquoi;-) Mais qui est si heureux de l'avoir fait.

Plus d'info: <http://danielgobert.free.fr/cyclogrimpisme.htm>



Un livre incontournable pour les grimpeurs

160 pages format A4 « à l'italienne »
avec plus de 150 illustrations,
reliure cartonnée
« dos cousu »

La grande histoire de tout ce qui grimpe à vélo partout dans le monde depuis deux siècles

De quoi rêver de beaux projets pour la saison prochaine

En prévente sur le site de crowdfunding
<https://fr.ulule.com/cyclogrimpisme/>
Plus d'info : <http://danielgobert.free.fr/cyclogrimpisme.htm>

Par **Daniel Gobert**, l'auteur de l'Encyclopédie Cotacol et de notre rubrique « côtes et cols de chez nous »

Monde professionnel et monde des cyclos

Dream Road Bike Tour of the Alps:

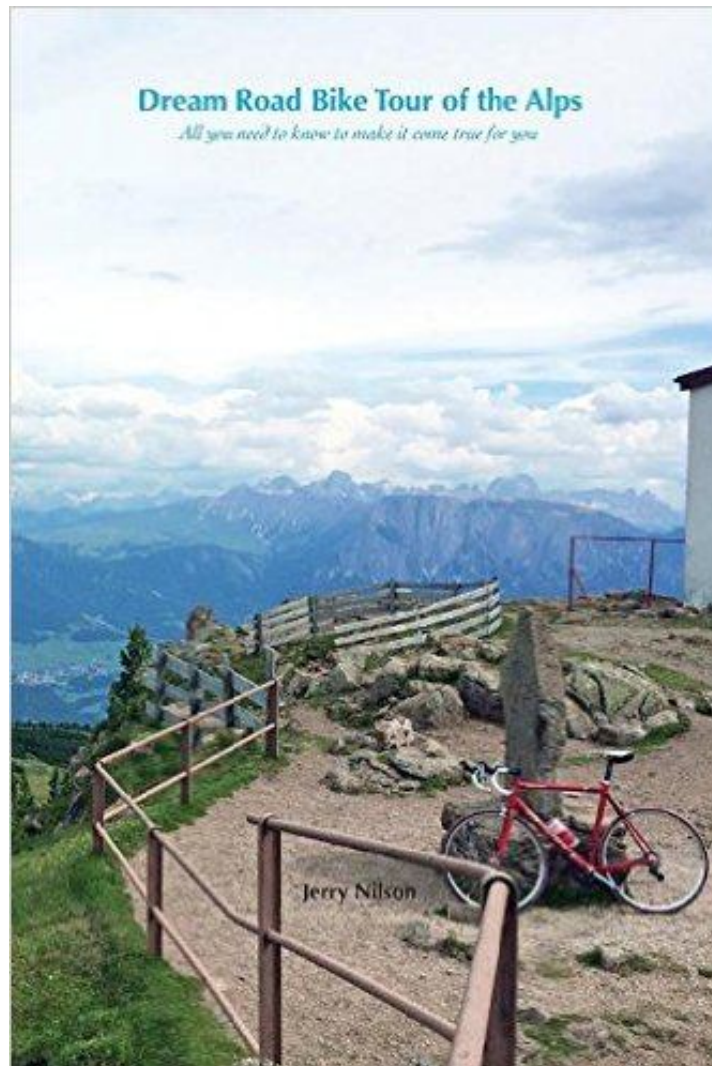
All you need to know to make it come true for you

by Jerry NILSON (166)

My first book is now available! Giving all the advice needed to make a memorable bicycle tour of the Alps. I also illustrate such a tour by creating a “dream tour” – attempting to solve the puzzle of what route would be optimal to take if you only go to the Alps once and got +2 weeks at your disposal. That tour I could both illustrate and comment on in detail even if I have never done it myself, since I have been to (nearly) all the roads and places before.

My book is available for direct order from me. Just contact me by sending an e-mail to eyeless@eyelessingaza.com Prices incl. shipping (worldwide): €23; \$25; £17.50; 205 sek

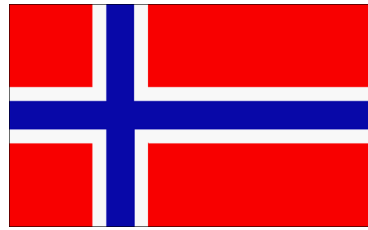
Also available through: <http://www.amazon.com/>



Meeting Norway 2016

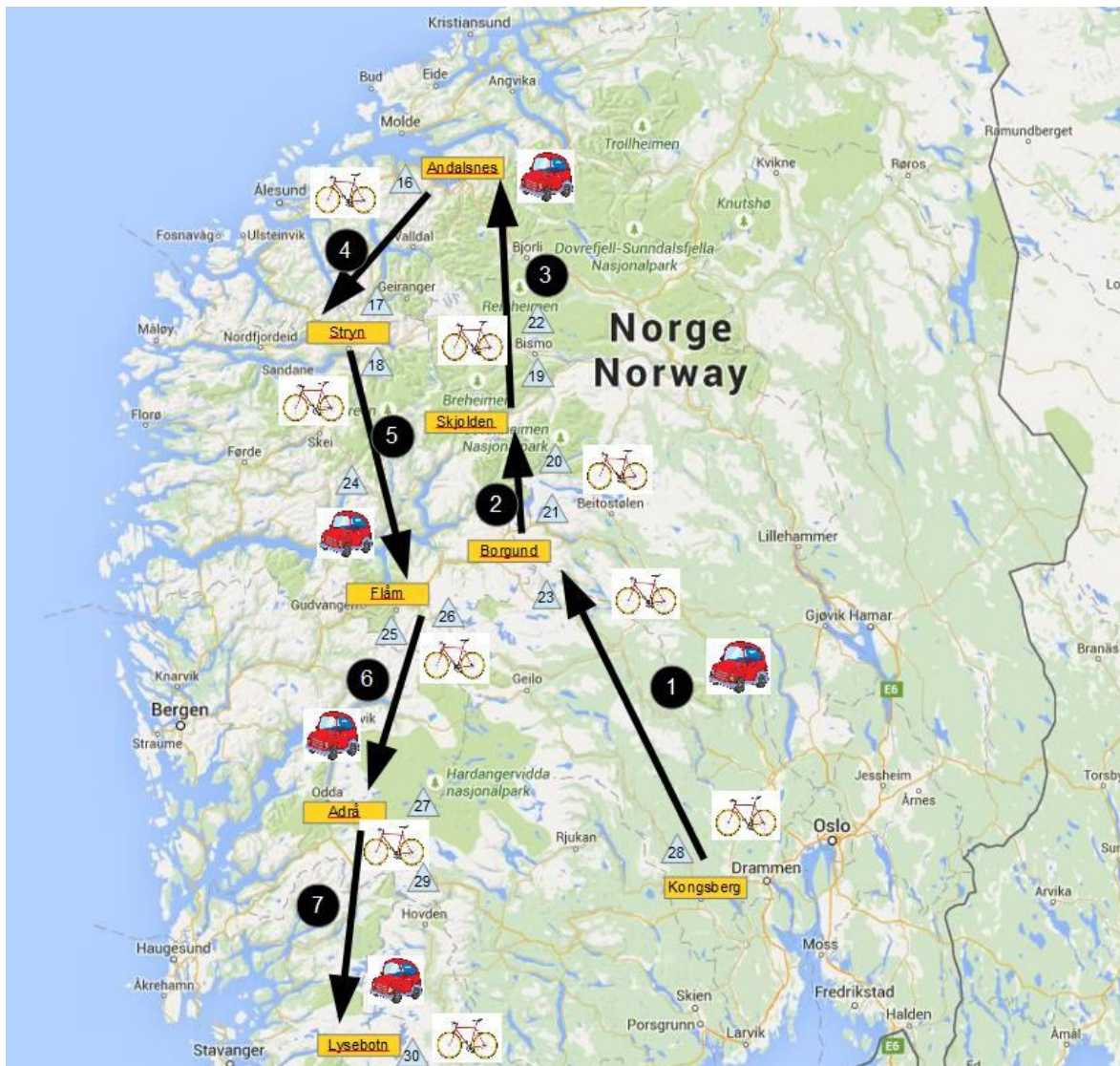
8 till 16 august 2016

15 BIGs



- 8/8. Kongsberg Vandrerhjem - Vinjesgate, ^Gaustatoppen + Car + ^Osen-Eldrevatnet
- 9/8. Borlaug Hostel- Borlaug - Borgund ^Tynosen + ^Valdresflya
- 10/8 Skjolden Vandrerhjem – Vassbakken ^Sognefjell + ^Juvasshytta
- 11/8 Andalsnes Vandrerhjem – Selnes ^Trollstigenvei + ^Dalsnibba
- 12/8 Stryn Vandrerhjem&motel- Gerlevegen, ^Gamle Strynefjell + ^Nystölen + Car
- 13/8 Flåm Vandrerhjem -Nedre Brekkevegen, ^Aurlandsvegen + ^Stalheimkleiva + Car
- 14/8 Mårbu Turisthytte- Adrå ^Hardangervidda + Car + ^Dyrskar + Car
- 15/8 Lysefjorden Turisthytte – Lysebotn ^Lysefjordsveien

More info soon via: bigcycling.eu





We came a long way from the idea to gather money via a Crowd Funding action for a new website to the fan-tastic new BIG 3.0 website we now have! They say the pleasure is not so much in reaching the destination but in the journey towards it. For me it was both. There was a lot of work to arrange that we did not just had to be a beggar man asking for donations but also could offer you some things in return. And to set up the crowdfunding websites in 7 languages: English, Dutch, French, Italian, German, Spanish and Hungarian even. So I want to thank the translators : Daniel Gobert (2), Enrico Alberini (506), Claudia Sommer-Brenner (192), Claudio Montefusco (141) and Gabor Kreicsi (415). They also helped to translate some of the mails which we sent to the members as part of the crowdfunding action. Great work ! It was also fun to work together with all people involved.

I want to thank Richard van Ameijden (144) who was so generous in providing some of his books to BIG so these could be sold with some profit. And he also donated two books he wrote that are very special as they were signed by Hennie Kuiper and Bauke Mollema! Next to that he played a key role in getting the 15 Silkscreens signed by Hennie Kuiper, Erik Breukink and Peter Winnen. The 3 Dutch former professional cyclists who also were so kind to help BIG to realize the new BIG 3.0 website.

Did you notice I mentioned the Silkscreens? These were graciously provided by our Graphical Designer: Menno Anker (5223). Who not only created the graphical design for our new webpages but also the BIG log that you see to the right.

The Silkscreens Menno provided were already unique items as they were part of a limited edition of 50 pieces each. So thanks Menno that we could take a number of these and get these signed by Hennie Kuiper, Erik Breukink and Peter Winnen. In this way we could offer you something truly special. Besides that, Menno also helped us by providing the A3 format posters on classic climbs he creates (look at <http://granddepart.eu/> to see all posters that are on sale). So I also want to thank Menno for his help and support.

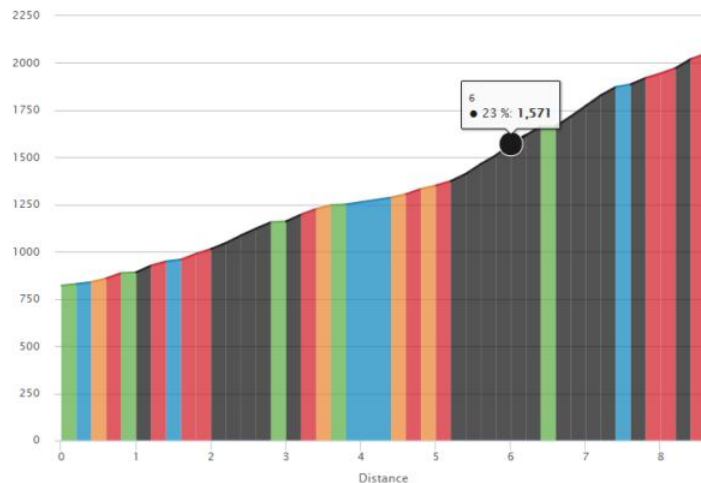


You would almost forget when you look at the new website that there was also a lot of work done to make the website actually work. The website now also supports the so called parallel challenges. The main challenge being the global challenge that we already had (what we now refer to as Super BIG with Zone + being the former Zone 12) and the parallel challenges like the European challenge (called Euro BIG) and national challenges (called NATACHAs):



BIG Review 2016

We got better profiles where you can see the gradient (green=0-4%, blue 4.1-8%, orange 8.1-10%, red 10.1-15% and black > 15.1%) and the altitude when you point in the graph :



192 - Nebelhorn

And for contributing members we offer for every side of a BIG a GPX track so you can download it into your GPS device and we show how tough each side is relatively to one another for one BIG on the map by using different colors for the tracks. When the last part of the ascent is the same then the toughest color is shown (red in the example below) for the last part but when you roll over a less tough track (e.g. orange or blue in the example below) it shows that track :

728 - Passo Porte del Pasubio

Altitude:
1928 m
GPS Location
45,78438 / 11,1865
Number of Claims
53
Rank list (claims)
664
Rank Zone 9 (claims)
110

SIDES

S 17.8 km - 1175 pt

SE 20.6 km - 1553 pt

E 15.8 km - 1605 pt

MAP



PROFILE



For all these kind of beautiful and nice functions and the fact that we have the parallel challenges now also available I want to thank our Webmaster Wouter de Ruyck ! He is our main man for the webpages. He and his company Twins●IT also maintain our website so it will stay working correctly. So if we detect bugs or parts that do function we can report these and they wil fix it as part of the agreement we have.

Last but certainly not least, I want to express my gratitude to all of the members who renewed their contribution, who became a contributing member, who generously donated money, who bought items via BIG that were on sale (books or posters) or who bid for the 1 of the 15 signed Silkscreens and 2 signed books. And also to all the members who have been contributing members for some years already. Without your financial support we would not have been able to realize this wonderful new website which takes us into the BIGcycling future as also our url (webaddress) changed now to www.BIGcycling.eu I hope you'll enjoy the new site ☺

With warm regards, Helmuth Dekkers (246)



Bicycle Emotions

José BRUFFAERTS (BIG 3)

<http://www.cyclojose.be>

Let's go ! C'est le BIG moment du coming out ! Dis-moi ce que tu préfères ?

Sucer ze wheel d'un « Merckx » dans le Sussex ou siroter une Wiel's les doigts de pied en éventail sur un Solex ? Et une bonne pièce de l'illustre Will, cela te ferait-il plaisir ? À moins que ce soit l'album « Thriller 25 » de WILL.i.am qui te fasse transir ?

T'es indécis ? T'en as rien à cirer ?

Aucune importance, c'est ton jour de bol. Je t'offre le tout contre une charretée de clopinettes. Hé ! Be cool ! J'n'ai pas dit "Clopine..Net !

Que je t'annonce illico la couleur ! Mon exposé a littéralement explosé (± 40p. – format A4 – illustrations comprises). It's a long tale of friendship ! Un pavé de Roubaix que tu dois négocier avec feeling et a delicate touch of critical mind. Avec du recul et de l'humour. Par contre, il est conçu de manière à être lu comme des brèves de comptoir. Prends un drink ! Mets-toi à l'aise. Cheers !

Je te propose un deal ! Pour rendre la bafouille baba cool, je mets délibérément les rigueurs du « Bon Usage » en veilleuse. En échange, tu passes au bleu tous mes accords grammaticaux bafoués et les patronymes étrillés. Équitable, non ? Une formule en or à retenir car elle permet de se dédouaner auprès des lobbies et de l'intelligentsia.

En un mot ! Tout le monde rentre gagnant ! "Eie ma vast" disait ma mémé flamouche. Ce qui traduit en jargon de l'Ordre de la Jarretièrre donne : « Do

you understand what I mean ?

»

Réponds : "I got it" et je suis l'homme le plus heureux de d'Ordre de la Jarretelle. (cf. www.cyclojose.be/Bicyclemotion7.html)

Excepté l'intro, nul besoin de tenir compte de l'ordre chronologique de mes déconnades.

De fait, le périple ne sert que de cadre pour y coucher mes errances. Mes besoins de délire. Mes envies déjantées. Mes coups bas. Mes envolées lyriques. Hélas, qui sont trop souvent étiques ! La chronique est fadasse comme d'habitude. Comme tous les genres narratifs, d'ailleurs ! A toi, cher lecteur, de scratcher ce qui te déplaît de ma prose de bibliothèques de salles de pas perdus. Défoule-toi, c'est une excellente thérapie ! Épluche mot par mot parce qu'il y a plus d'une "Fiat (de) Lux" qui se cache derrière un dérapage contrôlé !

J'insiste par conséquent pour une lecture à doses rodéopathétiques. Ce qui est chouette dans la formulation, c'est que tu ne tombes jamais de bien haut !

Relaxe, Max ! Je te garantis sur facture que tu dénicheras dans ma prose une connerie qui te rendra tôt ou tard un big service.

Favorise toutefois les œuvres originales des auteurs à celles des traduttore traditore !

Après intro, préambule, préface, étapes, épilogue et postface, t'es cependant pas rendu à destination. Les Tommies ne connaissent que l'usage en port dû ! Tu craches au bassinet jusqu'au trognon. Crazy ! Sache pour ta gouverne que j'ai été con tant

que j'ai été content de payer comptant en £. Drache écossaise au finish. Au change, mes livres Sterling ne valaient plus leur pesant de penny, alors que nous avons dépensé nos dernières heures à quelques encablures du Sussex (exit tout jeu de mots graveleux). Un bon conseil, Jo ! Écoule ton cash flow avant ton retour at home. T'éviteras le clash encaissé par le clache-kop (chauve) c'est à dire le rapporteur de ce vade-mecum, un memento qui s'avèrera précieux si tu te rends sur l'île des Rosbifs.

“Wheels, wheels, wheels ! Three words ! Voilà, la messe est dite en anglische in no time at all.

... ..

« Au programme du jour, deux ascensions : le Dunkery Beacon (BIG 92) et l'Exe Plain (BIG 93).

Entrepris depuis le pied du Grabbist Hill à Dunster, le point culminant de la réserve naturelle de l'Exmoor n'a rien d'un épouvantail. D'autant qu'un cairn de pierre érigé au sommet est visible de très loin, ce qui permet au grimpeur de doser ses efforts. Comme la colline est couverte de bruyères, d'ajoncs, de fougères et de mousses, elle ressemble à un énorme pompon pourpre parsemé de taches jaunes. Biou-ti-foul !

Un bémol ! L'ultime kilomètre est un chemin caillasseux infâme, impropre aux pneus de haute couture griffés Capo Bananne ! Mais... il y a bien pire encore »

... ..

Saute dans la roue de <http://www.cyclojose.be/Angleterre.html> et je te garantis sur facture que tu trouveras quelque part ton bonheur dans la présente chronique. Tu y

BIG Review 2016

découvriras un précieux vademecum, des idées de lecture, des tuyaux utiles, des anecdotes cocasses, une abondante illustration, des jeux de mots, des commentaires sur les cols gallois, du vélo, du vélo et encore du vélo. Je t'emmène pour un tour d'Angleterre insolite, singulier, personnel, inaccoutumé.

N'aie aucune crainte, personne n'a jamais eu un coup de pompe en suçant ma roue!

... ..

Je suis z'allé, j'ai vu, j'ai subi les turpitudes de la Perfide Albion et j'en suis revenu heureux comme un Dominique un beau jour d'été dans une cour anglaise à Londres. Un très beau cadeau qu'il m'a fait et que je ne suis pas prêt d'oublier ! Grâce à sa grande disponibilité et son know-how irréprochable, il a œuvré comme le Bénin des "Copains" de **Jules Romains**. Le héros

d'une aventure palpitante dans laquelle le romancier exprime en quelques lignes les sensations enivrantes et les sentiments grands comme un building qu'apporte le vélo. Ce chef d'œuvre se lit d'une traite par tous les jeunes de 7 à 77 ans. Un happy few de mots justes, de mots simples, de mots vrais.

Words, words, words ! Three words et nous voilà repartis pour un tour de carrousel.

Okay ? Noooooooo ! Stop it, please ! ... Nous sommes sur le continent. »

Bye-bye Will ! Hello Georges! Désolé de t'avoir oublié, m'fi! J'aurais dû me rappeler à ton bon souvenir qu'en date du 4 germinal de l'An II, tu bramais avec sang froid que c'était une folie de vouloir emporter sa patrie à la gomme de ses pneumatiques.

Let's go, now ! T'as bien le bonjour d'Alfred ! Jarry've ! Enfin !

**The bicycle, the bicycle surely,
Should always be the vehicle of novelists and poets.**
Christopher Morley

Septembre 2015



FIETSEN IN GROEN ENGELAND.

Dirk VISSERS (2569)

ENGELAND. Land van links rijden , Pounds, Miles, Yards en Feet . Ook land van groene heuvels , schapen en schitterende landschappen. Van 17 tot 31 juli 2015 maakten we een rondtrip langs Dover, Cambridge, het Peak District, een dagje Liverpool en het Lake District. Buiten een mooie universiteitsstad, schitterende wandelingen , een dagje Beatles in Liverpool , fietste ik ook 13 prachtige BIGS in het land van "Scones" en "Fish and Chips".

Rit door het hart van Peak District. Maandag 20 juli 2015. 68km

Wanneer ik iets na de middag de MTB klaarmaak in Castleton miezert het een beetje en is het fris.. Dadelijk ga ik voor de tweede keer in een kleine week de mooie, smalle Winnats Pass over, die tot meer dan 20% stijgt. Al snel ben ik op de top van Mam Tor , mijn eerste BIG in Engeland ! Het regent iets steviger, maar gelukkig wordt het droog in de afzink naar Chapel en Le Frith. Ik kan nog 55km droog verder rijden. Via mooie hellende wegen rij ik door naar Hayfield over de A624 en de snelle afdaling naar Glossop. Ondanks de steeds dreigende wolken blijft het gelukkig droog. Mijn nieuwe MTB (die ik speciaal meegenomen heb voor de percentages boven de 20%) bolt ook prima over de asfaltwegen. Links rijden lukt me best , enkel in het begin leek het tricky om de bochten te nemen omdat je steeds tegenkomend verkeer verwacht op je eigen rijvak, doch na een paar korte proefritjes gaat deze lange rit me iets beter af. Door het drukke centrum van het

mooie Glossop gaat het rechtdoor en terug omhoog via een schitterend stukje fietsweg over de rustige B6105. Hier geeft het Peak District de indruk van de Vlaamse Ardennen en de Vogezen tegelijkertijd. Iets later zie ik links onder me het Woodhead Reservoir liggen, je zou het niet zeggen , maar dit mooie gebied ligt letterlijk geprangd tussen grootsteden Sheffield en Manchester. Daarom dat er zoveel Britten voor een verlengd weekend of langer naar toe komen. Buiten heerlijk fietsen kan je er ook prachtige wandelingen maken. Als ik het Woodhead meer oversteek dien ik bijna 1 km langs de drukke A628 te rijden die beide steden verbindt.

omgeving steeds indrukwekkender. Hoog zijn ze niet , de hellingen in Engeland, maar ze hebben soms wel de allure van het hooggebergte. Op de top staat een bord met de pashoogte in feet en meters en een hoge mast. Het waait er stevig, laat me vlug fotograferen door een vriendelijke Britse dame , Engelsen zijn hoffelijk , en daal deze mooie pas terug af van waar ik kwam, hoofd lekker in de wind ! Via dezelfde weg rij ik terug naar Glossop, daar linksaf de Snake Pass op. Een klim die me naar een hoogte brengt van 512 meter. Hij is langs deze kant "slechts" 7km lang maar wel van een onvergelijkbare schoonheid. Na enkele mooie



Daarna komt de stilte me tegemoet en draai ik links de A6024 op naar de top van de Holme Moss. Deze prachtige klim reden de Tour renners ook in 2014 toen die startte in Yorkshire. Via schitterende bloemenvelden en donkere berghellingen gaat de klim bijna in één rechte lijn de hoogte in. Zwaarder dan 13% is de klim niet en naargelang ik hogerop rij wordt de

bochten , prachtig bezaaide velden , honderden schapen kom ik boven het plateau waar de top zich bevind. Er starten zowel links als rechts wandelpaden, de omgeving is er schitterend. Een lange weg gaat de andere kant uit richting afdaling , eentje uit de oude doos, goedlopend asfalt, breed , niet te steil en lekker lang; go Dirk ! Aan het Ladybower Reservoir draai ik rechts op, een bekende

weg , want de dag voordien reed ik deze Snake Pass op vanuit deze kant. Via Bamford en Hope kom ik aan in onze mooie verblijfplaats Castleton en zullen de Scones met cream en jam weer heerlijk smaken !!

Donderdag 23 juli : doorreisdag van Peak naar Lake District.

Met pijn in het hart verlaten we na 4 mooie dagen het Peak District. Castleton en omgeving gaven ons alles wat we ervan mochten verwachten . Op deze doorreisdag plan ik twee BIGS te rijden in het hellende Yorkshire. Net voorbij Halifax houden we een eerste keer halt in Luddenden voor de klim naar de Oxenhope Moor. Deze 8km lange klim brengt me naar een hoogvlakte tot op 433m. Net buiten het dorp gaat het eerste gedeelte erg op en af met pieken tot 25% en dien ik veel te schakelen. De smalle weg noopt me aan tot voorzichtigheid. Wanneer ik ongeveer halweg Withens Road opdraai, ligt de weg ver open en milderende de percentages. In de verte zie ik de windmolens die de top markeren en weet ik waar ik naartoe moet. Voorbij dit punt klimt de weg nog even door naar de schitterende hoogvlakte en een prachtig meer. In alle rust en stilte neem ik op de top wat foto's en daal terug af naar de wagen. Snuit in de volle wind met een mijlenver uitzicht, wat kan fietsen toch mooi zijn !
Na een autorit van bijna een uurtje arriveren we in de namiddag in het gezellige en mooie Ilkley. Van hieruit is het slechts iets meer dan 2km klimmen naar de "Inn" Cow and Calf , die mooi ligt te blinken in de juli zon en de omringende hellingen. De klim is niet zwaar (tot 15%) en snel weggefietst. Boven de op de top is het vergezicht subliem en smaakt de lunch iets later

overheerlijk bij een lekkere kop koffie.

Vrijdag 24 juli : Wrynose en Hard Knott Pass : steilste wat je in Engeland kan rijden.



Gisterenavond arriveerden we in het Lake District in onze vrij afgelegen en zeer rustige Inn , The Mortal Man , gelegen in Troutbeck met zicht op het Windermere en de prachtige groene bergen. Het is hier, in het noorden van Engeland , een stukje frisser en dat merken we ook op onze eerste wandeling. In de vroege namiddag spring ik de fiets op voor een tochtje in het hart van de Cumbrian Mountains , goed voor 52km en 1410 hoogtemeters. Via het drukke Ambleside en de oevers van het Windermere, kom ik al snel op de rustige A593 , die golvend naar Skelwith Bridge gaat. Vandaag ga ik keihard moeten klimmen , want de tweeling Wrynose en Hard Knott Pass behoren tot het zwaarste wat er in Engeland te fietsen valt.... Simon Warren's boek "100 greatest cycling climbs" waarschuwt me al enkele maanden en ligt stevast op het nachtkastje tijdens deze

veertiendaagse reis. In Skelwith Bridge moet ik links op , een bord waarschuwt met opschriften als "Extreme Caution" en "Narrow Route" en geeft bovenal 30% aan ! De aanloop gaat tot iets meer dan 10% , maar enkele kilometers verder is het lachen gedaan en voorbij de laatste boerderijen zie ik een smalle weg richting hemel gaan tussen sublieme bergen , wow !! Een bord van 25% geeft het begin van het moeilijke stuk aan van deze Wrynose Pass . De passerende auto's bezorgen me meer moeite dan de klim zelf , want de weg is echt smal ! Met wat moeite bereik ik voldaan de top van deze puist , die me toch een 3-tal kilometer tot het uiterste dreef. Snel steek ik door , de al even steile afdaling naar een prachtige vallei tussen de twee passen, want iets verderop ligt het monster van Cumbria: de Hard Knott Pass! Rechts steek ik een brugje over en kan eraan beginnen. Percentages die tot 30% gaan in de wel zeer steile bochten zijn mijn deel, en ik heb alle moeite om mezelf en de fiets recht te houden. Ook hier weer is het wel vrij drukke verkeer een beetje spelbreker. De wagens hebben alle moeite van de wereld om elkaar te passeren en ik word meermaals gehinderd. Uitgeput haal ik de top en lijk wel boven op een Alpencol te staan! Afdalen doe ik langs dezelfde kant , waardoor de schijfremmen wel erg warm worden.... en moet ik terug de Wrynose Pass over langs de westzijde, die gelukkig iets minder zwaar is , maar toch nog aantrekt tot 20% . Een vriendelijke Britse meneer heeft wat actiefoto's genomen van mijn beklimming, die de dag daarop keurig in mijn mailbox zitten en een mooie souvenir zijn. Via dezelfde weg gaat het terug naar Ambleside. Net voor het centrum draai ik linksaf naar de top van de Kirkstone Pass,

langs een klim die zichzelf "The Struggle" noemt. En die naam is zeker niet gestolen..... Al strompelend baan ik me een weg naar boven , percentages die er niet om liegen en een heel lang deel tussen de 15 en 20% blijven..... De laatste anderhalve kilometer gaat het landschap helemaal open en is een echt berggevoel mijn deel. In de verte (en de hoogte) staat de Inn bovenop de pas. Moet ik daar nog naartoe? De laatste kilometer valt nog mee, steiler dan 13% wordt het niet meer. Bovenop de 454 meter hoge Kirkstone Pass is het frisjes , maar supermooi ! Na een afdaling van 5km ben ik terug in het hotel, wat een rit !!



Zaterdag 25 juli: via Keswick naar de Whinlatter en Honister Pass.(48km en 800 hoogtemeters).

De meest zonnige en zomerse dag tijdens ons verblijf kondigt zich vandaag aan. Na de voormiddag wandeling wordt de fiets op de auto geladen en rij ik naar Keswick. Even moet ik zoeken naar een gratis parkeerplaats, die net buiten het dorp zich aanbiedt. Na 8 km is het in Braithwaite even zoeken naar de voet van de Whinlatter Pass. De klim, die 4,5km lang



is , stijgt zeer regelmatig door het bos naar de top. Met een klein stukje de eerste kilometer van bijna 20% wordt het daarna een echte loper. Weinig spectaculaire uitzichten langs deze zijde en ook boven rij ik nog steeds door het bos. De afdaling naar High Lorton is wel erg mooi met vergezichten en een echt berggevoel. Wanneer ik links de afslag neem naar de rustige B5289 volgt het mooiste stukje fietsen van deze vakantie ! Al snel komt langs de rechterkant het Crummock Water in zicht en even later ook het Buttermere. De route langs deze twee meren is van een onnavolgbare schoonheid. De bergen en de blauwe zomerlucht maken het plaatje perfect. Dit is echt genieten ! In Gatesgarth wordt de vallei smaller en doemt de mooiste aller Lake Passes op: de Honister Pass. Via een schitterende vallei met alles erop en eraan (hoge bergwanden, watervallen) gaat de weg hemelwaarts. Deze klim heeft werkelijk alles , van verbluffende schoonheid tot percentages boven de 25% in de laatste 500 meter. Het is weer balanceren met de zwaartekracht, de benen laten spreken en een juichkreet wanneer ik de laatste loodjes naar de top heb weggetrapt. Eerst even genieten , een foto laten nemen en dan de zeer steile afdaling nemen richting Keswick. Vooraleer ik daar terug aankom , geeft de passage langs het Derwent

Water de climax van alweer een prachtige fietstocht !

Maandag 27 / Dinsdag 28 juli: Bergjes op verplaatsing.

Zo mooi het weer op zaterdag was, zo nat wordt het vanaf zondagmiddag. Een regenzone trekt voorbij, die we tijdens onze wandeling net voorbleven. Op maandag blijft het miezeren, maar trekken we toch voor enkele uurtjes de bergen in. Daarna maak ik de fiets klaar voor de verplaatsing naar het gebergte "The Pennines", dat zich aan de oostzijde van het Lake District bevindt. Daar ligt mijn volgende BIG, de Hartside Cross, die eventueel te combineren valt met de Great Dun Fell. Wanneer ik de fiets op de top klaarmaak regent het volop en wordt het een natte afdaling richting Alston. Daar maak ik rechtsomkeer en weet perfect wat me te wachten staat. Deze Hartside Cross is langs deze zijde wel bijna 10km lang, maar zeker niet steil. Door de overvloedige regen wordt het toch afzien tot boven. De vergezichten tijdens het klimmen geven wel een mysterieuze indruk bij dit druilerige weer. Boven op de Hartside Cross houd ik het voor bekeken en rij niet verder naar de Great Dun Fell. Nat stap ik in de wagen en kom ik met blauwe lippen terug aan in de hotelkamer. Een bijzonder warm bad kan wonderen verrichten en ik zal deze klim niet snel vergeten...

Op dinsdag is het droog, maar bewolkt. We doen het rustig aan en vrouwtje Carine besluit om mee te rijden naar de voet van de Fleet Moss. Het is een uurtje rijden naar deze klim , die gelegen is in de Yorkshire Dales en start in het gezellige dorp Hawes. Hier is vandaag de markt aan de gang , ideaal voor een bezoekje voor de vrouw. Ik maak me klaar en

start in het dorp aan de 7km lange beklimming. De weg gaat stevig de hoogte in de eerste 500 meter, om daarna wat af te zwakken. Even verder wordt het vooral erg rustig en is genieten weer de boodschap. Iets over halfweg volgt het moeilijkste gedeelte, ik zie de klim voor me uit en dit stukje asfalt gaat tot 22% de hoogte in. Mijn klein MTB verzetje komt me weer goed van pas. Boven is het nog even rechtdoor, even later linksaf met nog een knik tot 20% , om daarna in een verlaten landschap terecht te komen van schapen, heide en hoogvlakte. Helemaal alleen is het wederom een subliem gevoel hier te zijn. De afdaling is snel verteerd en de lunch nadien smaakt overheerlijk in Hawes.



Woensdag 29 juli : laatste dag Lake District & topklim !

Onze dagwandeling is vandaag veruit de mooiste die we gedaan hebben. Vanaf ons hotel wandelen we 6 uur door en over de heuvels van de Cumbrian Mountains. Met magnifieke vergezichten op bergtoppen en meren en een aangename 18° wordt het een topwandeling om nooit te vergeten. In de namiddag koester ik nog grote plannen en wil niet huiswaarts keren zonder de mooiste klim gedaan te hebben die een eindje verderop ligt, dus laad ik de fiets rond een uurtje of halfdrie

op de wagen. Over de Kirkstone Pass en langsheen Penrith, om even later te parkeren in Kirkby Thore. Van daar uit zie ik de witte bol reeds in de verte blinken aan de horizon. Nu fiets ik op weg naar de "Great Dun Fell", met 848 meter de tweede hoogste berg van The Pennines en van Engeland. Deze klim is bijna 10km lang , en stijgt gemiddeld 7% met stroken tot 20%. Na bijna 5km fietsen over rustige wegen draait de route in Knock naar links en kan het feest beginnen. Er mag geen gemotoriseerd verkeer naar de top en dus is het zalig rijden , helemaal alleen. De zeer goed geasfalteerde smalle weg kronkelt langs mooie groene heuvels naar omhoog en de atmosfeer doet de rest. De lucht

is "jachtig" en er dreigen regenwolken. Een lang recht stuk gaat sterk opwaarts tot aan een "Caddle Grid" waar ik even van de fiets moet om het hek te openen. Daarna volgt een eerste echte beproeving, waar het asfalt tot bijna 20% aantrekt.

Via een grote bocht naar rechts (die rond de top draait) gaat het daarna weer naar links en verdwijnt de witte bol op de top even uit mijn gezichtsveld. Even later staat me het zwaarste stukje te wachten , een strook tussen de 15 en de 20%. Twee wandelaars (de eerste mensen die ik hier zie) komen me tegemoet en het blijken Belgen te zijn! Een kort

saluut vanop de fiets en weer verder omhoog, Door een smalle groene kloof, die uiteindelijk naar links draait , waardoor de witte bol wel echt dichtbij komt. De laatste 1,5km kondigt zich aan , bij een volgende Caddle Grid kan ik even opzij en onverhard passeren. Nog even doorzetten, het is intussen wat beginnen regenen en daar is de top! Ik zet me naast het gebouw en de grote witte bol en neem wat foto's. Het regent wat harder, de vergezichten zijn door de regen en de wolken een beetje belemmerd. Toch is deze klim echt wereldtop, zowel landschappelijk en zeker ook qua klimbeleving. Lang blijf ik niet boven (het is er fris en chilly, ongeveer 12°), tijdens de natte afdaling moet ik nog even stevig in de remmen voor een overstekend schaap. Simon Warren heeft overschot van gelijk in het tweede deel van de reeks "Another 100 greatest cycling climbs" , waar hij een kwotering geeft van 11/10 en stelt dat dit "The Greatest Climb in England" is . Een berg die me nog lang zal bijblijven. Wanneer ik terug beneden ben, kijk ik nog even naar de "grote witte bol" en is het intussen gestopt met regenen..... Een echte climax om in schoonheid te eindigen.

Gpx files zijn op eenvoudig verzoek te verkrijgen. Stuur een mail naar :
dvissers@skynet.be

Turini sans limites

Robert CHARBONNIER

As a passionate cyclotourist, I'm always on the lookout of new challenges to satisfy my perpetual hunger for kilometres. When I heard of Everesting (<http://www.everesting.cc> : choose a climb and ride it as many times as necessary to reach the height of Mount Everest in elevation gain), I knew at once it was something for me. So, in November 2014, I took my bike and climbed 22 times the Mont Chauve (Bald Mount), a big hill that dominates my hometown of Nice, performing a 228 km, 8934 m, little ride.



Some time after this accomplishment, I received a mail from the guys at the Everesting project, presenting the new challenge they intended to throw down to the impatient cycling crowds around the world. They called it "High Rouleurs Society" (<http://www.highrouleur.cc>), and basically, one had to perform a (at least) 400 km and 10000 m elevation gain ride, to

be part of this very select community.

I immediately started to draw routes that would allow me to reach the target. It was not a difficult task, given the nearly infinite number of beautiful climbs surrounding Nice. But the accumulations of ups and downs I was building didn't satisfy me, as I felt they lacked some underlying concept that would unite them in one way or another.

I then remembered an old project that once crossed my mind. It was inspired by an event called "Monte Grappa Challenge", which proposed to climb the Monte Grappa by six

of its different sides. Monte Grappa being a mountain rich of history (intense battles took place there during WW I) and cycling feats, in the Venetian region of Italy.

It appeared to me that the col du Turini, with its ascents from the valley of the Vésubie, valley of the Bevera, and the four of five variants on the Paillons side, could be the place for the same type of event. The similarity between

both was even more obvious, as the Authion (the massif overlooking the pass) saw fights in WW II that lasted nearly until the very end of the war. Furthermore, a little road taking its start on the pass and looping around the mountains above permits to visit the remains of the military installations, and to reach the symbolic altitude of 2000 m.

A quick study on Openrunner showed that, starting and finishing from home, doing the Authion loop after the first ascent and performing five more ascents from the different sides, seemed sufficient to fill the distance and elevation constraints imposed by the High Rouleurs Society.

I then searched for a title to give to this achievement. Already existing were "les Cinglés du Ventoux", "les Fêlés du Grand Colombier", "les Fondus de l'Ubaye", ... all being some synonym of "crazy" followed by the name of the mountain. On this model, I could have build "les Calus du Turini", calu being a typical niçois word to designate a crazy guy, but, as a Niçois, I dislike much doing things the way that other people do, so I chose instead the name "Turini sans limites".

At this point, it was nearly finished. The only remaining thing to do was to pick my Garmin, put it on the bike and stroll it upon the track designed at home. In mid-april, I've already climbed the Authion to be sure that the road was now free of snow, so I decided that may the 6th would be the appropriate day.

For those who'd like to follow my route on the map, my milestones have been Nice, l'Escarène, Peira-Cava, Turini,



Authion, Turini, La Bollène, Lantosque, Col Saint-Roch, Turini, Peira-Cava, col de Braus, Sospel, Moulinet, Turini, Peira-Cava, Col Saint-Roch, Lantosque, La Bollène, Turini, Peira-Cava, Col Saint-Roch, l'Escarène, la Pointe, Contes, Coaraze, Col Saint-Roch, Turini, Moulinet, Sospel, Col de Braus, Peira-Cava, Turini, Peira-Cava, l'Escarène and Nice.

On my way back home, when in l'Escarène, I saw that a direct return home would put me below the 10000 m target. So at the col de Nice, I turned right and added the col du Calaisson to the record. But it was a too modest climb, and I had to do a last detour to the Monastère de Cimiez before I could finally go home. With a 414 km, 10068 m record proudly uploaded on Strava.

Though not envisaging it, should this ride see the day of light, I think that the six ascents I challenged myself to are a bit too much. But a cycling

meeting that would propose a few different options: a single climb to the Authion for everybody, the addition of the two other main sides (Vésubie and Bévéra) for the tougher cyclists, and finally the Coaraze side for those who want the biggest challenge, looks like something appealing. The possibility to climb at 2000

m at the end of april, and the renown of French Riviera, are other assets that could attract people from northernmost countries.

But I think I will be too busy cycling to dedicate myself to the organizational tasks.



Un mauvais COUP au col du COU pour un COÛT

Michel MENARD (78)

**Samedi 25 juin 1994,
première « Morzine / Avoriaz
» cycloportive de 163 km
avec 4000 m de dénivelé et
passage de 7 cols dont les
BIGs :**
271. Col de la Ramaz
272. Col de l'Encrenaz
273. Avoriaz
274. Col de Joux Plane.

Morzine carrefour important d'une station de sport d'hiver avec ses grands cols savoyards (Haute-Savoie), point de départ d'une nouvelle cycloportive, où je viens de mettre les pieds et mes roues, avec ma compagne Odile après 370 km de routes, n'oublions pas le retour ; dont une bonne partie par l'autoroute et son péage abusif ; heureux les Pays voisins qui n'ont pas à s'acquitter d'une telle injustice, fourberie. Arrivé la veille du départ, nous serons présent pour deux nuitées dans un Hôtel/ Restaurant relativement modeste de la ville, mais qui n'en a pas moins un COÛT pour une station réputé et touristique.

Bien placé au départ et comme bien souvent dans ce genre d'épreuve de haute montagne, celui-ci ce fait généralement quasiment à froid par un col et pas des moindres, en l'occurrence aujourd'hui par la montée sur Avoriaz avec le col de Joux Verte ; mais qu'importe j'en ai l'habitude et je sais gérer mes efforts, cependant dès les premiers kilomètres et les premières rampes je sens que mon coup de pédale n'est pas facile. Cette impression ce confirme à mesure de la montée et définitivement lorsque je me fais passer par mon ami Serge (1) d'un coup de pédale aérien.

J'ai compris, je suis parti pour une nouvelle journée de galère non pas qu'il s'agisse d'une défaillance, mais depuis 1990 suite à une Endofibrose de l'artère iliaque externe (2), je ne suis plus vraiment le même ; il m'arrive sans explication rationnel de passer par des hauts et des bas du jour au lendemain.



Arrivé péniblement au sommet, j'effectue la descente et me retrouve dans la vallée qui nous conduit vers le lac Léman avec un groupe d'une vingtaine de cyclos où l'espoir demeure, et je pense pourquoi pas, il faut parfois croire au miracle, me refaire « une santé ». Peu avant d'arriver sur Thonon les Bains à Armoiy, bifurcation sur la gauche où l'on attaque un bon faux plat sur deux kilomètres environ. Tous les moineaux se sont envolés et je me retrouve de nouveau seul durant quelques kilomètres pour arriver au pied du col du cou, altitude 1113 m. Un col non

bien long et difficile mais le même scénario se reproduit à savoir que je pédale comme un canard, en somme je « pioche ». Tout le monde me passe, je m'en fiche puisque c'est fini et bien certain, le col du COU va m'apporter un nouveau mauvais COUP et il va falloir me résoudre à l'abandon (3) ; mais je vais quand même le faire puisqu'il manque à ma collection, abandon non pas au sommet mais en bas sur l'autre versant pour le plaisir de faire la descente jusque Villard, 81ème kilomètre, dans l'attente de la voiture balaie. A quoi bon insister, ça ne servirait à rien, n'aurait aucun sens ; d'autant que les trois BIGs suivants, par le passé je les ai déjà grimpés.

Il me faudra attendre près d'une heure avant de voir apparaître la voiture balaie ou plutôt le camion, et moi qui croyait être un des derniers cyclos, quelle erreur, bien d'autres passeront encore. A quelle heure sont-ils arrivés en soirée ou en début de nuit, dans quel état, quelles pouvaient-être leurs motivations ... ?

Afin de varier ma boisson, de me ravitailler plus copieusement et d'attaquer le



BIG Review 2016

redoutable final avec la montée du col de Joux Plane par Samoëns, j'avais demandé à Odile de m'attendre à la bifurcation au Pont des Gets, 122ème kilomètre. Comme son attente devrait être très longue pour me voir apparaître dans le camion après le passage du dernier cyclo, je pris soin d'interpeller un motard de l'organisation pour lui faire passer le message de mon abandon (sans gravité) en lui annonçant une arrivée tardive au près d'elle.

Amertume et déception mais la soirée se termina quand même dans la bonne humeur par les retrouvailles et la compagnie de mon ami Serge qui avait réussi sa « Cyclo » bien qu'il fut obligé d'attendre comme bien d'autres, une bonne demi-heure en haut du col de Joux Plane suite à un orage passager. Le lendemain matin nous reprenions la route du retour.

Je vous laisse imaginer le

COÛT de cette aventure malheureuse juste pour un week-end avec pour seul point positif, le passage d'un seul nouveau col et encore, des plus modestes.

(1) Serge Moisseron, lui aussi un habitué de ce genre d'épreuve, demeure pas très loin de chez moi. Nous roulons ensemble principalement les Dimanche matin avec d'autres copains. Nous avons (avions) à peu près le même niveau sportif.

(2) Endofibrose de l'artère iliaque externe : Problème généralement caractéristique chez les cyclistes puisqu'il s'agit du pli de l'artère, suite à la flexion permanente de la jambe en cours de pédalage ; qui mène le sang à la jambe. Opéré avec pose d'un Stent en 1990, il y eu récidence en 1995 ; mais là il y eu pontage. Quoiqu'il en soit depuis 1990, je n'ai jamais plus retrouvé mon

vrais coup de pédale.

(3) Ne croyez pas qu'il s'agisse là l'une de mes habitudes, car sachez que sur 51 cyclosporives, pas celle d'aujourd'hui qui ne sont que de vulgaires courses dénuées de bon sens où même les Pros en quête de notoriété facile se présentent ; ce fut la seule fois et je puis vous assurer que par mis celle ci, il y eu parfois de sérieuses défaillances (Voir entre autres revue BIG No 27 pour la Marmotte).

Avril 2015 au sommet du Col de Roncevaux (Puerto d'Ibaneta) à la chapelle, avant d'attaquer Orzanzurieta BIG No 419



Zwitserse en Franse Jura 2015

Martin KOOL (196)

Waar gaan we naar toe? Elk jaar is het weer een puzzel om uit te vinden wat een goede plek is voor mooie fietsroutes met BIG's, veel BIG's. Dit jaar waren Hans (195) en ik er snel uit. Andermatt stond al heel lang op de bucketlist en het was er nog steeds niet van gekomen. Maar zoals altijd hebben we een paar uitwijkmogelijkheden bij de hand, mooi-weer-fietsers als we zijn. Het alternatieve plan, de Jura, moest voor de dag gehaald worden. De weersvooruitzichten in Andermatt waren té slecht om de reis naar deze Zwitserse uitvalsbasis te aanvaarden. Zwitserland werd het wel. In het westen gaf weer-on-line veel betere cijfers.

Op 3 september vertrokken we nog voor het kriebelen van de dag voor de reis naar Saint Ursanne. Het middeleeuwse stadje, bekend van zijn 18e eeuwse brug ligt aan de voet van de Col de la Croix (BIG 536). Als we om 13 uur op de fiets stappen moet deze BIG netjes op zijn beurt wachten. We rijden eerst op en af naar Soubey om de Montfaucon (BIG 535) te verschalken. Het is hier heerlijk rustig en de wegen zijn prima. In de beklimming wordt zelfs hard aan de weg gewerkt om de klim nog beter te maken. Op de top ligt het gehucht Montfaucon aan de provincialeweg 18. Deze weg is een soort *Route des Crêtes* op een kleine 1000 meter hoogte. Het is hier gelukkig niet al te druk. We rijden naar het zuiden naar Le Noirmont. Ook een plaatsje aan de 18. Feitelijk staan we dan al op de top van deze BIG (534) maar om de scalp echt bij te

schrijven dalen we af naar de boorden van de Doubs. De rivier vormt hier de grens tussen Zwitserland en Frankrijk. Uitgestorven is het daar. We kunnen niet verder, draaien om en gaan dezelfde weg terug omhoog. Het is een prachtige klim door een bos met een paar imposante rotsformaties. Moeilijk is hij niet en eenmaal boven pakken we de vertrouwde 18 om in noordelijke richting terug naar Saint Ursanne te fietsen. Eenmaal daar wacht het toetje "Col de la Croix".



De klim kent een paar steile passages maar lang is hij niet. Na 4 kilometer kunnen we ook deze BIG bijschrijven. Dan lekker afdalen naar St Ursanne en met de auto naar La Chaux de Fonds. De rit: 88 km en 2500 hm.
www.strava.com/activities/384082097

We hebben niets gereserveerd maar vinden snel een hotel. Hotel Club is net als het stadje. Niet veel aan maar alles is aanwezig. Dag 2 starten we in de stralende zon. Koud is het wel. La Vue des Alpes (BIG 531) is de eerste van 3 klimmen die we vandaag onder de wielen krijgen. De klim is niet zwaar en al snel staan we op 1283 meter hoogte en kijken we naar het zuidoosten uit op het Alpenmassief. Maar daar kwamen we niet voor. We draaien om en dalen weer af. Na een paar kilometer slaan we rechts af en gaan binnendoor naar Saint Imier. Daar starten we voor de klim naar Le Chasseral (BIG 532). Met 1548

meter hoogte is het de cima coppi van deze trip. Na het bos rijden we door een fraai weidelandschap. De koeien met bellen verwelkomen ons. Een ouwe taaie Zwitser fietst met ons op maar moet met de top in zich afhaken. Op de top staat een 120 meter hoge mast van de Zwitserse TV.



Zo is Le Chasseral van verre te herkennen. Ook hier weer een mooi uitzicht op de Alpen en op de Bielersee en Lac Neuchâtel. Terug naar Saint Imier halen we hoge snelheden. De weg is breed en goed geasfalteerd. Na de lunch maken we ons op voor de zwaarste klim van vandaag. De Mont Soleil (BIG 533) is bijna 5 kilometer lang met een gemiddeld stijgingspercentage van 9,2%! Op het kleinste verzet weten we met een flinke krachtsinspanning boven te komen. De top is nietszeggend. Snel door om onze ronde af te maken. Na 80 kilometer en 2100 hoogtemeters zijn we terug in La Chaux de Fonds.
www.strava.com/activities/384685460

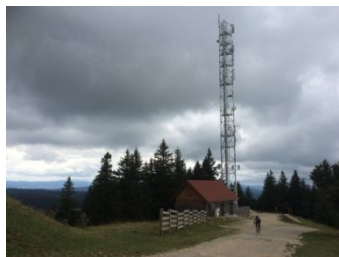




We pakken de auto naar Pontarlier om de volgende dag nog wat Franse Jura beklimmingen mee te pakken. Ze liggen hier redelijk dicht op elkaar en per rit pak je er met gemak 3 a 4 mee. Het Ibis hotel is niet meer dan een dak boven ons hoofd. Meer hoeft het ook niet te zijn. We komen hier immers om te fietsen. De 3e dag breekt vroeg aan. We fietsen het stadje uit en al snel gaan we linksaf naar de top van Le Grand Taureau (BIG 233). Ook hier weer rust maar de wegen zijn een stuk minder. Na de top dalen we weer af naar de N57. Hier wil je niet lang rijden. Druk en veel vrachtverkeer. Gelukkig kunnen we na een paar kilometer afslaan naar de Col de L'Aiguillon (BIG 530). Voor deze Zwitserse BIG moeten we dus de grens passeren. De Zwitsers houden er een actieve douane op na maar dit keer laten ze ons zonder problemen passeren. In L'Auberson slaan we af om in een verlaten gebied de laatste kilometers naar de top te maken. Het is nog even zoeken naar de col maar even later staan we er toch. We gaan terug naar Les Fourgs en via een prachtig stil weggetje fietsen we binnendoor naar Métabief. Dit kleine wintersportplaatsje ligt aan de voet van de Mont Morond (BIG 234). Vlak langs de skiliften gaan we omhoog. Veel steenslag op de weg hier. Maar het gaat goed met een racefiets.

Afdalen is wat lastiger met al die steentjes. Het is een stevige klim en we merken dat we aan dag 3 bezig zijn. De laatste meters zijn onverhard en er ligt een skipiste (1419 meter). Terug naar Métabief gaan we lunchen. Niet iedereen zit blijkbaar te wachten op bezwete bergfietsers want we worden bij onze 1e poging bot geweigerd. Gelukkig maar want bij de volgende tent is men zeer gastvrij en het eten is er uitstekend. De laatste klim van vandaag is de Mont d'or (BIG 235). Dit gebied is natuurlijk ook bekend van het heerlijke franse Mont d'or kaasje. De laatste hecto van de klim is verschrikkelijk. Zelfs met een 30X28 is het voor mij nog een hele opgave om boven te komen. Maar ook dat lukt uiteindelijk. Wij gaan met onze fietsschoentjes de wandeling met uitzicht op de massieve rotswand niet aan. Als je hier met goede wandelschoenen bent is dat zeker de moeite waard. Via de westkant van het Lac de Saint Point bollen we uit naar Pontarlier. De rit: 108 km en 2300 hm.

www.strava.com/activities/385391927



De zondag gebruiken we voor de thuisreis. Maar BIG-gek als

we zijn pakken we nog wel even 2 op-en-af klimmetjes mee. Voor de Mont Poupet (BIG 232) en Fort de Chaudanne (BIG 236) hoeven we nauwelijks om te rijden. Het vraagt wel wat discipline om telkens de fietsen op en af te laden en jezelf weer 'fietsgereed' te maken. Maar dat hebben we er graag voor over. De Mont Poupet (772 meter) schrijven we al snel bij. We starten in Salins les Bains onder druilerige omstandigheden. Geen ervaring die je lang zal heugen. Maar hij telt wel. De Fort de Chaudanne beklimmen we vanuit een buitenwijk van Besançon. In een paar kilometer sta je bij de ingang van het fort op 400 meter hoogte. Veel tijd om van het uitzicht te genieten gunnen we onszelf niet. Het moet nog middag worden als we aan de thuisreis beginnen. Een mooie trip met weer 12 BIG-beklimmingen voor onze lijst. Volgend jaar maar naar Andermatt.



Rit Mont Poupet:

www.strava.com/activities/386496617

Rit Fort de Chaudanne:

www.strava.com/activities/386498176

La Sierra de Cazorla y El Nacimiento del Rio Guadalquivir

Axel JANSEN

Vous connaissez peut-être mon aversion vis-à-vis des aller-retours typiques de certains membres de la confrérie – j’entends par là principalement venir en voiture au pied d’un BIG, le monter, le redescendre, reprendre sa voiture jusqu’au BIG suivant et recommencer ☹.

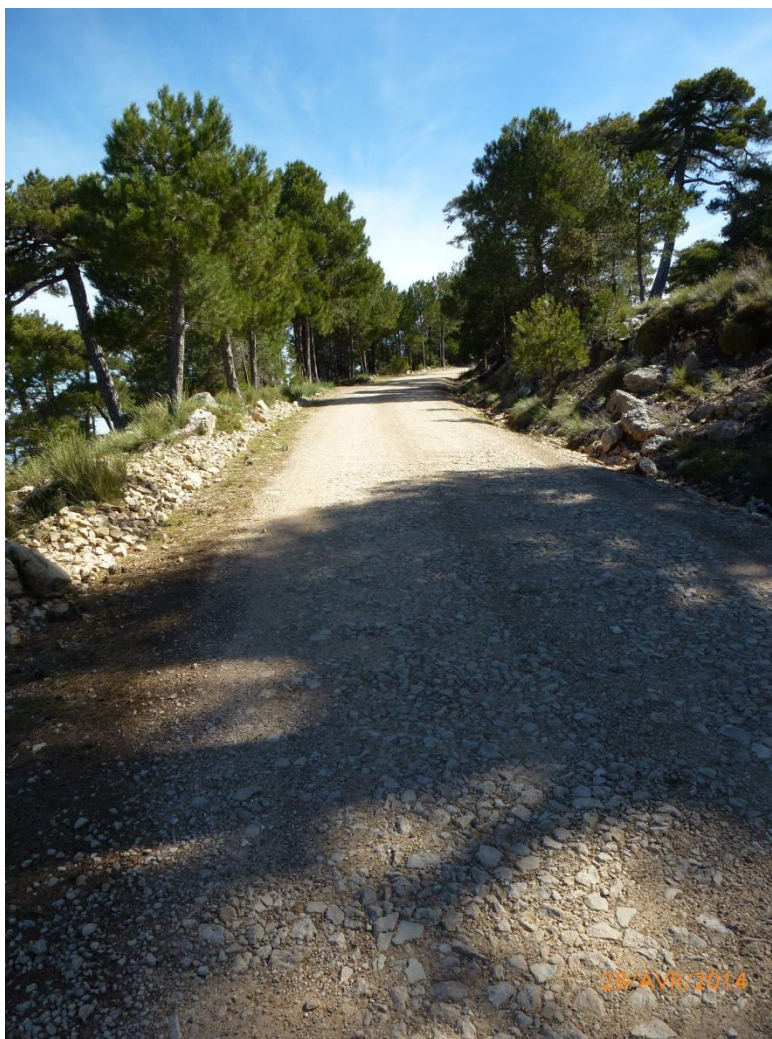
Fin avril 2014, je me suis lancé à l’assaut de la Sierra de Cazorla en Andalousie pour gravir le **Puerto de las Palomas de Cazorla (BIG 491 - 1.240 m.)** et le **Puerto de Tiscar (BIG 490 - 1.189 m.)**.

Au départ de Cazorla (à l’ouest et au nord des deux ascensions), il n’y a pas d’autre solution que de faire deux aller-retour. Petite consolation, on peut rester sur le vélo sans utiliser de voiture.

A la recherche d’un logement j’en ai trouvé un chouette sur la commune du village de Burunchel, au-dessus de Cazorla. OK je réserve. Ce n’est qu’ensuite que j’ai constaté que la commune de Burunchel avait la taille de Bruxelles (j’exagère à peine) et que l’hôtel se trouvait sur l’autre versant de la montagne, après le Puerto de las Palomas et à 1.340 m.

J’aurais alors dû monter le Puerto de las Palomas par le versant est plus facile, descendre sur Cazorla, aller jusqu’au Puerto de Tiscar, demi-tour stratégique et rebelote le Las Palomas par le versant difficile.

J’avais beau scruter la carte, il n’y avait pas de route pour contourner le massif par le sud-est.



Mais il y avait une piste ou une route non revêtue près de l’hôtel qui remontait gentiment le rio Guadalquivir jusqu’à sa source (Nacimiento) et qui ensuite se cabrait pour rejoindre le Puerto de Llano (1802 m.). On pouvait ensuite redescendre sur une route au sud-est du Col de Tiscar. Aussitôt imaginé, aussitôt emprunté (c’est un léger raccourci car mon hésitation fut longue...). Les 13 premiers kilomètres de route non revêtue jusqu’aux sources sont en bon état car les voitures l’empruntent aussi. A partir de là la route est beaucoup moins empruntée et donc moins entretenue et devient vraiment une piste, mais 9 km à 5% de moyenne n’ont jamais effrayé

un BIGgeur et c’est presque sans problème que je suis arrivé au sommet à 1.802 m avec mon coursier. J’ai même rencontré une famille de sangliers qui se dandinaient sur le bord de la route. Juste un peu déçu d’avoir été dépassée par une voiture.

Arrivé en haut les choses se corsèrent car la descente était plus pentue et en tout aussi drôle d’état. Heureusement je n’ai pas eu de crevaison sur ces 10 km parcourus en une demi-heure – juste mal aux mains d’avoir trop freiné – le petit désavantage du vélo de course par rapport au VTT.

Arrivé à l’embranchement avec la route principale, je vois des

BIG Review 2016

motocyclistes allemands qui sont tout éberlués de me voir débouler d'une piste avec un vélo de course. Comme j'avais un maillot floqué Belgium, ils ont absolument voulu

appétissantes et en ai commandée une aussi, sans savoir du tout ce que c'était – je ne le sais d'ailleurs toujours pas mais c'était délicieux et offert par la maison !



s'adresser à moi dans la langue de Vondel. A part cela ils étaient fort sympathiques. A partir de là, remontée vers le nord entamée par un faux-plateau descendant vers le village de Tiscar et ascension des 5 derniers km du Puerto de Tiscar – très gentil et fort mignon. Petit arrêt pipi au sommet (c'est important aussi) puis descente vers Quesada pour un arrêt boisson (encore plus important).

A Quesada, je vois les gens du bar où je me suis arrêté recevoir des tapas assez

La carte indiquait une route moins importante vers le nord-est pour rejoindre Cazorla, donc allons-y. En fait c'était exactement un 'toboggan norvégien' à flanc de montagne : 500 mètres de montée, 500 mètres de descente, et on recommence 10 fois de suite !

Ce qui est moins norvégien ce sont les énormes champs d'oliviers qu'il faut traverser. En arrivant à Cazorla, il faut essayer de prendre une des premières routes vers la gauche pour Burunchel et le Puerto de

Las Palomas, car si on va vers le centre, lorsqu'on tourne à gauche on a droit à des murs à 20% - pas pendant longtemps mais suffisamment pour user un presque quinquagénaire... Le Puerto de las Palomas de Cazorla est gravement et sans problème, et il y a deux jolis points de vue au sommet (vers l'autre côté de la vallée et le parc national). Descente de l'autre côté puis nouvelle montée de 5 km via le Collado del Madroño (1.253 m.) pour rentrer à l'hôtel (on m'avait bien dit qu'il était à l'écart de la route !).

Ce petit article pour vanter les bienfaits du vélo au détriment de la voiture quant il faut rallier le pied d'un BIG – et pour proposer un peu d'audace pour cyclo-tourisme en dehors des sentiers battus.

A bon entendeur.

Quelques chiffres :
28 avril 2014 – 110 km et 2.500 mètres de dénivelé – la routine quoi, mais une très belle et fort sympathique !

Routes empruntées : JF-7094 + JF-7091 + JF-7092 + A-6206 + A-315 + A-322 + A-319 + JF-7091 + JF-7094

Puerto Lobo – BIG 486

Hans KOEDIJKER (195)

Puerto Lobo BIG 486
9km – 341 pnts
1120 hoogte
19-10-2015
21°C

Wat een heerlijk land is Spanje toch! Door de komst van de low-cost carriers ben je van Eindhoven, Rotterdam of Amsterdam in een paar uur in



Malaga of Sevilla. Andalusië leent zich hierdoor bij uitstek als bestemming om in oktober van nazomerse temperaturen te genieten. En niet alleen de zon doet nog volop mee in oktober; de terrassen puilt met name in Sevilla nog uit om middernacht! Spaans temperament in optima forma, voor wie er van houdt. En ook al is deze city-trip een familie-uitje, toch kruipt het fietsbloed ook in oktober nog door de aderen, dus als we de kans krijgen om een 'Biggetje' te scoren, dan zullen we dat zeker niet nalaten. Net buiten Granada ligt de Puerto Lobo voor het oprapen,

dus de beslissing is snel genomen. Weliswaar hebben we geen race- of mountainbike voorhanden, maar in Granada is het vast mogelijk een fiets te huren.

En zo rijden we op een paar gehuurde citybikes (dikke bandenfiets) op maandagochtend door hartje Granada naar de voet van de klim die ons naar de Puerto Lobo zal brengen. Een beetje

zoeken is het wel, het centrum is vrij druk, maar al snel wordt het rustiger.

De klim is 9 kilometer lang en nergens écht lastig. Op onze stadsfietsen schiet het weliswaar niet op, maar dat is



Als we een half uur later aan de koffie op het terras in Granada zitten, maken we plannen om het fietsseizoen volgend jaar met een week te verlengen en dan opnieuw in deze provincie. Voor nu is het écht gedaan met fietsen, en staat de rest van de week in het teken van vrouw, Sevilla en Cordoba. Ook zonder fiets zéér de moeite waard.



niet erg. Het fietsseizoen is voorbij, deze BIG is bonus en er is geen prestatiedruk meer. De directe omgeving van de klim is vrij droog, dor en kaal, maar aan de horizon toont de Sierra Nevada haar mooie gezicht, met de eerste sneeuw van het seizoen. De besneeuwde toppen zijn prachtig! Ondertussen blijft de weg breed en leeg, de zon heerlijk en weten we dat de top nooit ver weg meer kan zijn. Alhoewel, de top? Volgens de BIG-site zou er een afslag moeten zijn naar een soort observatorium, maar deze afslag richting een onverhard pad is afgesloten en niet lager toegankelijk. Voor het goede gevoel nemen we wat plaatjes onder het verkeersbord met de naam van de BIG als aandenken.

BIG travels in Italy

Robert CHARBONNIER

Some notes about three travels I've made this year in Italy (in fact the first one went also through Switzerland, and the second one finished in France). I've written in English, hoping to be understood by the most BIGgers. Sorry for my English readers.

1 – Domodossola – Locarno – Chur – Saint-Moritz – Davos – Auer - Tesero



Domodossola was the starting point of my first trip, in the beginning of July, my first climb being the Cascata del Toce. There's a long tunnel (doing a loop), but the old road is still in good condition and is perfect for cyclists, with nice hairpins. The BIG is located right at the top of the cascade, but it would be a shame not to continue to the Morasco Dam. On my way down, I went through the tunnel, but I should discourage cyclists without a proper light to take it, as it is quite dark in some parts. I then climbed the Alpe di Cheggio, which is a good climb, with a nice lake at the top, then turned back to Domodossola.

My next target was the Lago di Naret, in Switzerland. To reach Ponte Brolla, which is the start of the Maggia valley, I had to take the Locarno main road. There is a train (<http://www.vigezzina.com>) going this way, but forbidden to bikes. As this train was quite slow, and I had to wait for the departure, I decided it wasn't worth the time I'd lose going to

the station to see my access refused, so I took directly the Locarno road. Well, the first part of the road should make cyclists consider more thoroughly the train option. It was a horrible section of road: many, many cars, a lot of tunnels and in a very steep ascent (not the best moment of my travel). Fortunately, at the top of the slope, the road gets wider and the scenery nicer. Even the flow of vehicles seems to decrease. Arriving in Ponte Brolla, I tried my luck at the bus stop, even if here again, it was stated that bicycles were forbidden. Well, I had no problem getting my bike into the bus, and I went up to Bignasca where I finished my first day of travel, at the Albergo della Posta.



The morning after, I continued my way up to Lago di Naret. It is a very beautiful climb (but in fact, all these mountain roads are nice), particularly after the Sambucco dam, but it's also at this point that things get tougher. There are a lot of 13% stretches before reaching the top. The road arrives first at a little car park, where the dam can be seen at a little distance. There's a short downhill before the last climb to the dam. When I was there, the last part, between the car park and the dam, was blocked by a bulldozer, because falling rocks obstructed the road ahead. I had to make my way walking along the rocks to get to the other side and finally reach the lake.

I then turned down to Locarno. To cross the city, nice bicycle paths can be found along the lake, with lot of people taking the sun by the water, that make you wonder why you spend your time suffering on a bike (I don't think this question has an answer). After Locarno, a set of highways leads to the east shore of Lago Maggiore and the start of the Alpe di Neggia. The beginning of this climb offers great views over the lake, while the second part provides a more mountainous atmosphere. At the top, I turned back and went down to Bellinzona, going directly to the station. A train for Biasca was soon to come, so I saved myself 25 km of not very pleasant road up to there. After Biasca, the road climbs gently towards the Lucomagno pass. I took on the left a little road passing by Semione, which was nice to ride, even if the traffic on the main road wasn't too important. I arrived in Olivone as the night was beginning (so did the rain) and took a room at the Osteria Centrale.



As the innkeeper showed me the room, I felt something strange about him. Finally, he told me, very embarrassed, that due to works on the Town Hall roof just opposite, there was a possibility of some noise, starting at 5 a.m. With a big smile, I answered this was perfect for me, as long as I could take my bike for a ride before breakfast. He looked so relieved to hear me speak in such a way that he gave me the

keys of the hotel, the keys of the bike shed, to my great pleasure.

So, as the first hammer hit the roof, I got up and went for an early ride up to Lucomagno Pass. The slope is quite gentle on this side (don't know about the other side), the road is wide, the mountain views were nice, so everything was right up to the hospice located at the pass. I saw however that the road was still climbing after the pass, entering into a tunnel overhanging the lake. I continued until the downhill began, but that was of no interest as it was all inside the tunnel. After my breakfast, I left the hotel for Lago Luzzone. Just before the dam, a crossway with three tunnels appears, and of course I had to try the other two before finding the one that leads to the dam (it was the one on the left if I remember well). I went then all the way down to the San Bernardino road. When I arrived, I looked at the bus timetable, and saw that I had just time for an ice-cream before the bus arrived. Here again, I was happy to avoid a long stretch of valley road into the July mid-day heat.



I feared that the San Bernardino was a big pass and thus there would be a heavy load of vehicles, but the nearby highway takes most part of the traffic, and it appeared that it was one of the nicest climbs of my trip: big pass over 2000m, nice scenery, reasonable steepness, everything was fine. After this pass, I went back and forth to the Splügen pass, where nice sets of hairpins can be found.



The following BIG was Juf. It was getting late as I reached the upper part of the climb, so I began to look at the hotels. The first one was full, there was another one but closed (hotels in Switzerland close one day per week, usually the day you pass by). Finally I was happy to find a little B&B where I was the second client. So, early in the morning, I finished the last stretch of the climb and turned back towards Thusis and the Glaspas.

I regretted afterwards not to have thought of the train option between Thusis and Chur, as these trains appear to be frequent, but I arrived anyway in Chur, at the foot of Arosa climb. At the Calfreisen tunnel, I took a little track that starts on the right just before the tunnel entrance. It was certainly the old road, abandoned since years, but that could still be ridden by bike. Of course on the way down I took the tunnel. Back in Chur, I began to climb the Lenzerheide road as the day was finishing. I was trying to find a hotel for the night when I was caught by a hailstorm just when entering Churwalden. I tried to shelter under a balcony, but a strong wind kept pushing the rain in my direction.

Fortunately, a lady saw me and offered me to enter her home (her husband was here, don't imagine anything). She even phoned a nearby hotel for me, and so after the rain had slowed down, I left her to go to Hotel Krone, just a few hundred meters away. The breakfast at this hotel was not before 8 a.m., but having arrived in the evening all wet and helpless I didn't ask for the possibility of an earlier start. So I spent some time in the morning trying to find a way to take my bike out of their shed but it was locked for good, and finally I had to wait in my room till 8 o'clock.

Starting in Churwalden, the Lenzerheide was no big deal and I was soon at the foot of the Julier Pass. Instead of taking the highway, I took a small parallel road passing by Mon and Salouf. This road overlooks the normal Julier Pass road, where I saw lots of cars and lorries. This made me think that I had made a good decision, even if at the end the Salouf road loses some elevation before returning to the Julier Pass road. After the descent I crossed Saint-Moritz and went down to Samedan. At some point here, I followed a sign indicating a bicycle path

that turned to be un-asphalted, so it would have been better to stay on the normal roads up to La Punt.

On the Albula climb, it was rainy and foggy, but at the bottom of the descent the weather had improved. I then started the long stretch along the Landwasser River that lead to Davos. I have seen there was a 3 km long tunnel and made researches on the internet that showed that apparently a road existed that followed the river, thus avoiding the new tunnel. I saw the start of this road, which passes under a bridge just before the tunnel, but its access was through some kind of quarry, closed by a barrier, not inviting at all, so I went through the tunnel. It was not pleasant, but as I stayed the more I could on the sidewalk, I haven't felt in danger.

Going out of Davos, I saw on the left a kind of giant flying saucer that turned to be the Intercontinental hotel. I thought that riding away from the town center would allow me to find a cheaper place to stay, so I followed my way towards the Flüela Pass. The place looked poor in hotels, the only one I saw was closed on Wednesdays (as it was Wednesday). I arrived at the top at nearly 10 p.m., I had already resigned for a descent in the dark, without being sure to find anything still open below, but, fortunately, I saw two people by the garage door of the Flüela hospice, that were about to close it for the night. They let me accommodate so I had the highest night of my life, at 2383 m (2386 considering I slept at the first floor).



As expected, the descent from there in the early morning was everything but hot. When I arrived in the valley I tried to take the cycle paths to join the Pass del Fuorn road, but they turned out once again to be un-asphalted (Switzerland seems to make a specialty of non-cyclable paths). The climb on this side of the pass is nice, although not exceptional, but the view at the top is fantastic, with the Ortles appearing, full of snow, above all the surroundings mountains. Down in the valley, the temperature had seriously increased. I was happy to find nice bike tracks this time, and small roads to arrive at the beginning of Val Martello. On this ascent, I ate a lot of strawberries as these fruits are produced and sold everywhere (and cherries, and apples ...). And after a long ascent in the heat, I turned back to the Adige valley.

In my initial program, I should have headed towards Val Senales and Merano 2000. But I was behind my schedule as I had to be in Tesero on Saturday (we were Thursday) for the Randolomitics. So I left these two ones for later and took a train from Coldrano to Vilpiano, and at the nearby village of Nalles I took a hotel that was on the really start of the passo delle Palade climb.

The following day was light, as I knew the Randolomitics (467 km, 14200 m elevation) expected me. I performed just a little loop with Passo delle Palade and passo della Mendalo, went down to Auer and took a bus to Cavalese.

Then I had a little ride to Tesero, where I enjoyed a half-afternoon of rest, quite unusual since I left home.

The Saturday and Sunday, I was occupied with the Randolomitics. Even if the route was imposed by the organization, there were enough new BIGs to satisfy me. Here is the list of the passes, where the BIGs are starred: Passo Valles, Passo San Pellegrino, Passo Pordoi*, Passo di Fedaiia* (very hard), Passo Sella*, Passo Gardena*, Passo Valparola*, Passo Falzarego, Passo Giau*, Forcella Staulanza, Passo Duran*, Forcella Aurine, Passo Cereda, Passo Brocon and finally Passo Manghen*.



At the start of the Manghen, I was riding for more than 30 hours, and the tiredness of the week I had spent on the bike fell suddenly on my shoulders. Moreover, it was the beginning of the afternoon and the heat was intense. I suddenly wasn't able to go ahead: I drank, ate, tried to sleep without success, ate again, stopped, rode two kilometers and so on for hours and hours. At the top of the climb I wasn't able to ride anymore, I walked along the bike, it has certainly been my wrong moment on a bike. I managed finally to reach the top after seven hours of struggle. Needless to say that I quit the Randolomitics, and didn't make the passo Lavaze and Pampeago climb that were on the official route. Instead I turned back to Tesero

following 8 kilometers of nice bike paths along the river, and took a room in the hotel where I have stayed two nights before.

In my room, after dinner, not having slept since 5 a.m. the day before, I had a little moment of distress. So I made the error of taking my phone, call the wife and tell her that two weeks were too much, that I was exhausted and that I came back home the day after. The fact is that, after a good night of sleep, I was much less willing to turn back, but I couldn't renege. So I came down to Auer and took the train home. From Verona, I had to take long-distance trains, where bikes have to be dismantled and in a bag. I had no bag so I took a piece of cardboard and wrapped it around the derailleur and the chain and I had no problem with that in the train. I had however to pay a fine, because, for some strange reason, the vending machine in Auer sold me a ticket for a Verona-Milano that passed much later than my arrival in the Verona station. I paid no attention to the schedule printed on the ticket and took the first train to Milano, which was not the one I have made my reservation in. But anyway, I was in Nice the Monday night, much satisfied of my trip, but with the little regret of not having thought over a bit more my decision to come back.

More pictures:
<http://tinyurl.com/bigdolo>

2 – Cuorné – Nivolet – Bourg-Saint-Maurice – Arêches – Allevard – Chambéry

Back in Nice, I was a bit disappointed to have turned back from the Dolomites a bit too quickly. It was Tuesday, the wife had three days of work

to come, from Wednesday night to Saturday, and the children didn't come back from their pilgrimage in Lourdes before Sunday. So my perspectives were to turn back to the office or, why not, to turn back to the Alps. I hesitated a bit (approximately the third part of a second) before making a decision. I have had in project since a long time now of climbing the Nivolet, since it was first on the list of the highest European passes I had not yet cycled. So on Wednesday afternoon I was back in the train direction Rivarolo Canavese.

I had made a reservation in a hotel in Cuorné, and Rivarolo Canavese was the nearest station. But here came one of my stupid goofs. The train I took in Ventimiglia went to Torino Porta Nuova, and the train to Rivarolo started from Torino Porta Susa. I didn't pay attention that it was not the same door and looked in vain for the train to Rivarolo in Porta Nuova station (in fact I should have made the connection in Torino Lingotto). Having realized my mistake, I rode to Porta Susa, to find out there were no more trains. I phoned the hotel telling I would arrive a bit late and rode the 40 kilometers to Cuorné, arriving finally at about 11 p.m. Well, finally everything was fine as I was where I intended to be first and I had a nice (albeit nocturne) ride through the Torinese countryside.



The Nivolet road starts really to climb when leaving Noasca. There's a 3.5 km tunnel just after, but the old road is on the

left just before entering it. At first I was afraid, as I encountered immediately an un-paved stretch, with big rocks overhanging the road, but it was a very short passage, and the old road continues very nice afterwards. At some point, it enters briefly the tunnel, but gets out on the left just 200m after, up to the Ceresole Lake. After the lake the road continues to climb to two other lakes. There's a brief descent to Lago Agnel before the start of the last stretch of the ascent. The views on this part are wonderful, as the road's hairpins overlook both lakes.

After the pass, the road goes down a little then stops. To reach Val d'Aoste from here, there's a path going down to Pont Valsavarenche where the road starts again (the alternative being 150 km of riding, all on valley roads full of traffic and in the heat). I had of course a pair of light sandals in my luggage for this purpose and so went ahead on the path. First it was more or less flat, with some parts that could be done on the bike, but finally the path begins a very steep descent, with Pont Valsavarenche far below (and a great view to the Grand Paradis in front). Well, it's just a matter of walking aside the bike, and two hours after my start at the Nivolet, I was back on the asphalt again, on top of a long descent to Arvier and the Val d'Aoste road.

As I was riding towards Morgex, and the foot of the Colle San Carlo, I fell suddenly in front of the Mont Blanc. I was very impressed, as it looks so huge, one sees immediately it's a mountain bigger than the others, great sighting. After San Carlo pass that was everything but easy and a downhill to La Thuile, I went for the last part of the passo del Piccolo San Bernardo.

BIG Review 2016

Although it was easier than the San Carlo pass, I was happy to reach the top as it was the beginning of the evening and I aspired to a rest. In Bourg-Saint-Maurice, I stopped in Relais de la Vanoise, which appeared to be perfect: nearly on the road of the Cormet de Roselend, good meal in the evening, correct room and breakfast at 6.30.

So at 7.00 a.m., I was climbing my fourth BIG of the trip, Cormet de Roselend, where here again Mont Blanc can be seen on the right. In the descent, after crossing the dam of Roselend, a short ascent leads to col du Pré, where begins a steep descend towards Arêches. From my studies of the maps, I've thought than taking the so-called Route des Colombières over Boudin instead of following the road would save me distance and elevation. In fact, it was not asphalted and the 12 m elevation I saved weren't worth the detour. Anyway, it was a good rehearsal for what was going to follow.

Effectively, a few kilometres upper, the road turned unpaved once again, but this time there was no way to avoid it. In fact, the gravel section of the Cormet d'Arêches is not so terrible. I was with 700x23

tires and was never constrained to stop cycling, and I was at the pass in less time I had feared first. The only unpleasant thing being that at the end of the unpaved road, the asphalt comes back but only in the hairpins, the stones turning back after each curve. In the valley, the heat was intense. I had hoped that La Plagne climb was going to be a bit shady but in fact it was nearly not.



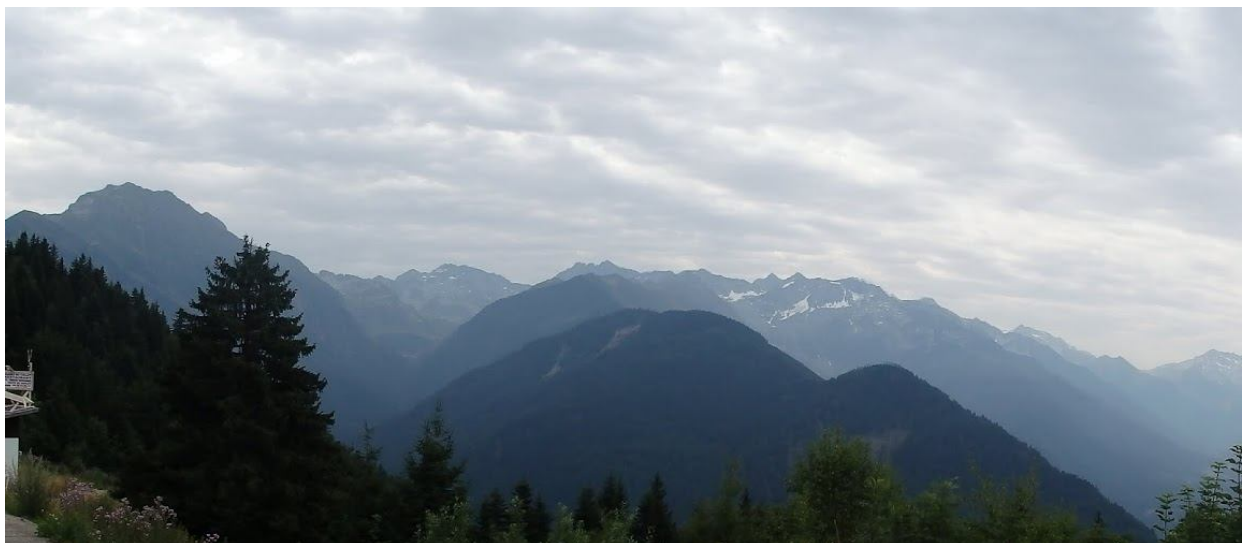
After La Plagne, my next BIG target was the Grand Cucheron, having done La Madeleine during a former stay in the Maurienne. I went to Aime station, aiming to travel by train along the Isere valley to Gresy-sur-Isère, but I had to cycle to Moûtiers, as a rock fall had destroyed the railway between Aime and Moûtiers. Cycling on the big Tarentaise road was not that horrible, as it was mostly downhill, it was quickly done and I could finally relax in the train.

It was late in the afternoon when I left the Gresy station. I was thinking of sleeping in

Aiguebelle, which was not far away. But Aiguebelle turned out to be much smaller than I imagined. In fact it is a one-street town and the two hotels I saw were closed since years. I asked people for a hotel but they were sending me 20 km away in the opposite direction, so I kept heading towards Grand Cucheron. Fortunately, at the point where the Grand Cucheron road leaves the Maurienne road, I saw a sign indicating a B&B ahead. I immediately dialled the phone number and was really happy to hear a lady tell me she was OK to receive me. So I rode the fastest than I could the 5 kilometres climb that led to Saint-Georges d'Hurtières and found a bed I didn't hope no more.

What's more, I have been left alone in the flat, and I was free to go at any time in the morning. So I woke up at 4 a.m. and went for what was left of the Grand Cucheron climb in the dark. I arrived at the pass as dawn was breaking so had no problem of light in the descent. I arrived in Allevard as the bread shops were opening and had a nice breakfast before the Collet d'Allevard climb.

After the Collet d'Allevard, I went down and crossed the Isère in Pontcharra, on my way



to the last climb of my trip, le col du Granier. Well the expression last but not least was here fully justified. The col du Granier appeared to be very steep, with very grainy asphalt difficult to ride on. On some places, there were patches of new asphalt that made me ride on the right or left of the road indifferently as long as I was on the good coating. But after this hard climb, I had only 15 kilometres of downhill left to be in Chambéry station.

This time I bought a roll of wrap film, as I knew I had to take the high-speed train to turn home. I had the time in the regional train between Chambéry and Lyon to dismount the bike and wrap the chain and derailleur. In the TGV I had an unpleasant remark from a ticket inspector about the way my bike was packed but nothing more, and at the end of the afternoon I was happily back home.

More pictures:

<http://tinyurl.com/bignivo>

3 – Chiavari – Lucca

Having noticed that after all my summer BIGs, the nearest from Nice was now passo del Ghiffi, which was the first of a string of BIGs in the north Apennine, I began to think seriously about going this way. As the highest BIGs of the set topped no more than 1600 m, I thought it was perfect for a mid-season trip. So in the last days of October I was back on the BIGs road again.

My initial plan was to go directly to Florence by train and to turn back to Chiavari, at the foot of the passo del Ghiffi, where I could take easily a train back to Genoa, Ventimiglia and Nice. But when I arrived in Ventimiglia to take the 4.40 am train that would lead me to Florence, I

had the unpleasant surprise to find all the doors locked, so I had to go to train head where the “capotreno” saw my bike and refused me access. Though I told him I intended of course to dismount it, I had to resign to take the regional train that left 20 minutes later, disappointed to see that in Italy the train inspectors were as stupid as in France. But the problems were not finished as a few minutes later we were all invited to get out of this train to take the following one that was supposed to leave 15 minutes later. We left in fact even later, and two trains having been replaced by one, it was overcrowded while approaching Genoa. I felt that reaching Florence in these conditions would take me the whole day, so I decided to leave the train in Chiavari and perform the trip in the other way. I sacrificed the passo della Futa, as it seemed now highly unlikely that I could ride to Florence and turn back to Nice on time for the Nice-Lille football match. But I still had 8 BIGs left on my program which was quite enough to satisfy me.

I left the Chiavari suburbs heading north towards Borzonasca. The 3 kilometres before the last one of passo del Ghiffi are very hard but fortunately the road gets easier 1 kilometre from the pass and the last 500 m go downhill (the other side seems easier, as more regular). After the pass, the descent continues to passo del Bocco where I crossed the road that was fatal to Wouter Weylandt, heading towards Varese Ligure and Sesta Godano. The road climbs again with some drops until the start of the Zum Zeri climb where things get tougher as this climb is a serious one.

As an effect of my usual absent-mindedness, I forgot to

close my saddle bag before beginning the descent and the jacket I had inside fell into the rear wheel, blocking its rotation and causing the tire to rip on the road, which led to a hole and a flat before I realised what was happening. At first the hole seemed enormous but seen from the inside it was much smaller. So I put a patch inside the tire and went down slowly to Pontremoli. I was wondering whether I'd find a bike shop in this city but to my great delight there was a big one at the first roundabout when entering town. I had some talk with the shop owner while he was fixing the wheel. He looked incredulous when I told him I was about to go to passo del Cirone as soon as my bike was ready, as it was now nearly dark. He told me that the possibilities of sleep on the other side of the pass seemed to him very scarce and that I'd better go to the convent of Pontremoli where they had rooms for travellers. My fighting spirit had been greatly lowered by the tire incident, so I followed the advice and went to the convent. There were two people here waiting for the eventual pilgrims, I was asked for my pilgrim card, which of course I had not, but they accepted me anyway, telling I would be the one and only to stay here this night.

As I've been left free to leave my cell at any time, I was up at 4 a.m. to attack passo del Cirone. The first part is on the passo della Cisa road, but leaves it at the first hairpin. There are some drops at the beginning but the gradient increases as the pass comes closer. As I've been told the day before, I didn't see many hotels in my descent towards Corniglio. I crossed passo del Ticchiano on my way to passo Lagastrello, where I turned back to go to Passo di Pradarena (it was possible here

BIG Review 2016

to go down the tuscanian side, and come back by passo del Ceretto but it was a bit longer). On my way to Pradarena I had to cross Passo di Pratizzano which is not a little job. At the beginning of Pradarena climb, there was a post indicating a 10% gradient for 1 km, so I thought things would get easier after 1 km, but at the end of this kilometre there was the same 10% post for 2 km more! Anyway after these 3 km the road gets a little easier up to the pass. I had then a long descent down to Piazza al Serchio and along the Garfagnana valley when finally I turned left to take the San Pellegrino climb.



All these roads in the Apennine are generally quite steep, but San Pellegrino is by far the hardest. From the outskirts of Pieve Foscagno, there are 13 km from which 11 are hard, the last stretches before the sanctuary reaching the 20% gradient. There was a very high wind coming from the mountain, so it was impossible, with in addition the weight of my bag, to stand on the pedals. So I had to join the fraternity of

walking pilgrims in some parts to reach the San Pellegrino hamlet. It was 7 p.m., I intended first to ride to Abetone before stopping for the night but the wind was so strong that I stopped at the hotel in San Pellegrino.

In the morning, the wind having blown all night long, there was not a single cloud in the sky and the view over the Apuan Alps made me happy not to have missed it passing by at night. I finished the climb of passo Pradaccio and went down to Pievepelago and turned in the direction of Abetone, which turned out to be the easiest climb of the trip. On the descent, I went down to Rivoreta and a succession of downs and very steep highs led me to Melo and the start of the Croce Arcana. This road climbs steadily but never inhuman up to a small ski resort called Doganaccio. At the end of Doganaccia, the asphalt stops but there are just 2 km of track that can be ridden easily. I turned back at the top so can't tell how the track is on the other side.

The BIGs were now over and I just had to get home. In Melo, I stayed on the road going down to Cutigliano and La Lima. There I had to choose between going to Pistoia or Lucca. I chose Lucca, Pistoia would

have been closer but as both towns are on the same train line, I don't think it would have changed anything. I took the first train to Viareggio where I had soon a train to La Spezia, followed by a train to Savona. In Savona, I saw that the next train was an InterCity, so forbidden to bikes. I dismounted it carefully and I had no problem with the capotreno, although he had a remark about the bike not being in a bag. I was in Ventimiglia at midnight, later than the last train to Nice, so I had to make a last two-hours ride along the sea to turn back home.

More pictures:

<http://tinyurl.com/bigtosca>



BIG de Sardaigne

Robert CHARBONNIER

A passer tous mes étés dans mon village de Poggio-di-Nazza, j'avais fini par escalader tous les BIG de la Corse. Si Bavella et Verde faisaient partie de mes balades habituelles bien avant que je ne connaisse le challenge BIG, et que la Restonica ne m'avait demandé que 150 km aller/retour pour aller la grimper, j'avais dû m'employer davantage pour les suivants. J'avais d'abord inscrit Piana et le col de Vergio à mon palmarès à l'issue d'une belle ballade de 310 km. J'étais allé chercher l'année suivante le col de Prato, puis le Haut-Asco, au prix de deux sorties de plus de 200 km chacune. Finalement, profitant une année de débarquer à Île-Rousse, j'avais laissé le volant à ma femme et fait le trajet vers le village à vélo, en passant bien sûr par la Bocca della Battaglia. Et enfin, quelques jours plus tard, devant récupérer mes parents à l'aéroport de Bastia, j'étais parti bien en avance pour avoir le temps de faire le tour du Cap Corse et terminer ainsi la série des dix BIG corses.



Ce qui fait que je m'étais trouvé fort désemparé au début des vacances 2014, de me retrouver dans une île sans nouveau BIG à conquérir. Mes regards se sont alors portés vers la Sardaigne, qui se trouve être la porte à côté quand on est en Corse. Coup de chance, une carte de la Sardaigne traînait dans la maison, oubliée par Dieu sait qui. Le site du challenge BIG et Openrunner allaient faire le reste. Ainsi, le dimanche 3 août, je quittais

Poggio-di-Nazza direction Bonifacio afin de prendre le bateau de midi.

J'étais déjà allé à Porto-Vecchio en vélo, et je savais qu'en prenant l'ancienne voie ferrée jusqu'à Travo, puis en passant par Conca et ensuite Pinarello, je pouvais minimiser les kilomètres sur la nationale. Passé Porto-Vecchio en revanche, la carte ne m'avait pas montré d'alternative. J'ai donc subi 25 km de lignes droites interminables au milieu du trafic routier, qui m'ont laissé un souvenir peu agréable, même si une bonne descente avant Bonifacio permet d'abrégier la fin du parcours. Lors de mon trajet de retour je suis passé par Figari, qui est aussi une nationale mais où la circulation était quand même moins importante. Et même si cet itinéraire impose 10 km supplémentaires, je pense que si je dois retourner à Bonifacio un jour, c'est le choix que je ferai.



Quoi qu'il en soit j'arrive finalement à Bonifacio, un peu en avance, ce qui me permet de faire un petit tour en ville. A la force des mollets parce que la montée vers la vieille ville est un sérieux morceau. Et donc, après un petit peu de tourisme, je descends au port et embarque pour la Sardaigne.

Dès l'arrivée, je saute hors du bateau et commence à attaquer la route du bord de mer, très jolie d'ailleurs, qui permet pendant quelques kilomètres encore des vues sur la Corse au loin. Ne connaissant pas la Sardaigne et étant un peu

anxieux de me retrouver sur des routes trop fréquentées, j'avais repéré sur la carte, à partir de Rena Majore, une petite route qui s'enfonçait vers l'intérieur et paraissait tranquille. Le fait est que cette route était si petite que j'ai eu du mal à la trouver au milieu des divers lotissements de l'endroit, et qu'elle était tranquille au point que je ne pense pas y avoir croisé plus d'une voiture. Mais elle était aussi très tortueuse et accidentée, alternant les montées raides et les descentes tout aussi raides. Et même si le relief alentour n'était pas très escarpé, je pense m'être imposé un bon dénivelé supplémentaire, sans compter la rugosité du revêtement et la chaleur du début de l'après midi. Ayant finalement rejoint un axe plus important, et plus roulant, à Aglientu, et constaté que le trafic automobile y était très supportable, je me suis dit après coup que j'aurais sans doute moins souffert en continuant le long de la côte jusqu'à Vignola Mare.

Enfin, ce qui est fait est fait. Un peu avant Tempio Pausania, je m'arrête un petit moment pour me restaurer. Quand je repars, l'après-midi commence à être bien avancée et la chaleur a décliné. Ce qui n'est pas plus mal, car pour arriver à Tempio la route remonte encore. Quelques kilomètres après la sortie de la ville, je me rends compte que la végétation a changé. Les buissons méditerranéens ont été remplacés par de grands conifères qui font voir que l'altitude commence à s'élever. A l'embranchement du Monte Limbara, un panneau indique la Madone delle Neve à 10 km. J'espère en moi-même que cette Madone ne se trouve pas trop loin du sommet (je rassure les biggeurs, une fois arrivé là,

il ne reste tout au plus qu'un kilomètre).

Alors que je pensais me retrouver absolument seul une fois sur la route de la montagne, il passe plus de voitures que je n'en ai vues jusqu'à présent, et cet afflux de véhicules est vraiment intrigant. Il n'y a d'ailleurs pas que la circulation à me préoccuper, le début de la montée est suffisamment difficile pour m'obliger à m'employer fortement sur mon vélo. De nombreux lacets se succèdent dans une pente toujours soutenue. Un léger replat arrive enfin, juste avant Valliciola, où se trouvent un parking et un snack. Sitôt après, la route devient plus étroite et j'affronte une côte bien raide, suivie d'une descente tout aussi raide, qu'il faudra remonter au retour.



La fréquentation sur la route ne faiblit pas, aussi bien voitures que piétons, et je commence à entendre des flonflons. Arrivé à la Madone delle Neve, c'est la grosse fête. Du monde partout, la musique à fond, pas vraiment l'idée que je me faisais de l'ambiance en haut d'un BIG au fin fond de la Sardaigne. Mais nous sommes dimanche et apparemment des réjouissances ont été organisées là-haut ce jour. Je dépasse tout ça et attaque la fin de la montée en musique. J'atteins le portail qui représente l'arrivée, prends la photo rituelle et m'apprête à redescendre, mais j'ai des remords et je franchis finalement le petit portillon qui s'ouvre dans ce portail. J'arrive

ainsi au plus haut du sommet, où ne se trouvent que quelques bâtiments sans grand intérêt. Quoiqu'il en soit, ce Monte Limbara est un joli BIG, tant pour la montée qui est bien ardue au début et sur la fin, que pour les vues dégagées qu'il offre lorsqu'on arrive vers le sommet.



En redescendant, je m'arrête au snack pour un rafraîchissement bien mérité, et la question de savoir où je vais dormir ce soir commence à trotter dans mon esprit. Au moment où je repars, j'aperçois juste en face un panneau indiquant un hôtel, mais quelques mètres dans l'allée me font voir que l'établissement est fermé. Je me lance donc dans la descente en me disant que je verrai bien où j'allais arriver. Il est presque huit heures lorsque je rejoins la route principale, je suis encore à 25 km d'Oschiri, et la route continue à monter.

Heureusement pas pour longtemps, car j'arrive bientôt au Passo Limbara. A partir de là je me retrouve sur une descente de rêve : juste ce qu'il faut de pente pour m'amener le plus loin possible le plus rapidement possible. Après plus de 10 km de cette descente, j'arrive à un grand lac, très beau dans le soleil couchant. En arrivant à Oschiri je tombe sur un hôtel-restaurant, mais qui ne fait plus hôtel depuis longtemps. Heureusement le garçon du bar m'indique gentiment un Bed & Breakfast un peu plus loin dans la rue. J'arrive à me faire ouvrir en m'expliquant en italien à travers le parlophone, ce qui n'était pas gagné d'avance. Une dame assez âgée

m'accueille, qui ne semble pas particulièrement ravie par l'intrusion de mon vélo dans son entrée bien propre. J'arrive quand même à le caser sans rien abîmer, je m'installe dans la chambre, et après une douche et un bon repas un peu plus loin sur une petite place, je me dis avec satisfaction que la journée ne s'est tout compte fait pas mal déroulée.

Le lendemain à 7h30 précises (j'avais réussi à négocier une avancée d'une demi-heure sur l'horaire), je prends rapidement mon petit déjeuner et m'apprête à payer mes hôtes. Monsieur, que je n'avais pas vu la veille au soir, tient la caisse, Madame est présente aussi. Après quelques paroles enjouées sur mon périple de la veille et mon programme pour la journée, ils me présentent une note de 25 € que je trouve fort honnête. Suit une scène plutôt cocasse. Ils sont apparemment tenus d'inscrire mon identité sur leur registre, mais n'arrivent pas à déchiffrer ma carte. Après avoir essayé chacun à leur tour, avec leurs propres lunettes, celles du conjoint, etc. je viens finalement à leur secours. J'attrape un papier sur la table et recopie en lettres de 2 centimètres de haut mon nom, prénom, adresse, etc. Leur visage s'éclaire et ils me remercient tout deux chaleureusement.

Le début de mon trajet, en quittant Oschiri, n'est pas des plus folichons. Le parcours vers Ozieri s'effectue sur une route importante, assez plate, entrecoupée de faux-plats pénibles. Après Ozieri, j'entame la vraie montée vers la Punta Masiennera. A l'entrée de Nughedu San Nicolo, je manque rater la direction de Bultei, qui n'est indiquée que par un petit panneau sur la gauche, alors que ce qui semble être la route principale est en

fait l'accès au village. Je continue ma montée, la route est jolie sans plus, mais elle m'amène jusqu'en haut. Là, je me retrouve à un carrefour, sans aucun panneau indicateur de col. Je me mets à avoir des doutes, d'autant plus que la route à gauche semble continuer à s'élever. Je prends la photo à l'endroit où je suis, et vais voir jusqu'où va l'autre route. Après un petit kilomètre, elle arrive elle aussi à un petit col, sans plus d'indication que le précédent. Je prends une nouvelle photo, et je fais demi-tour en espérant avoir bien franchi le passage requis pour le BIG (finalement le BIG se trouve bien au premier carrefour, cf. photo ; pas la peine d'aller voir plus loin sur l'autre route).



La descente qui suit se fait en surplomb d'une vaste plaine, la matinée touche à sa fin et je me dis que je ne vais pas avoir froid arrivé en bas. J'avais là aussi envisagé pour arriver à Nuoro une petite route parallèle à la nationale, un peu plus au nord. Mais j'ai été échaudé la veille par mon itinéraire bis, et je commence à me sentir un peu moins attiré par le charme des chemins de traverse tourmentés et mal revêtus. De plus, je pense aux 3-4 jours d'absence que j'ai annoncés à mon épouse, et je commence à me demander de combien je vais les dépasser. Je tourne quand même à gauche à l'endroit prévu, mais avec beaucoup de réticence intérieure. Comme la veille je me retrouve devant une route minuscule, au revêtement granuleux à souhait, et retourne donc aussitôt sur la route

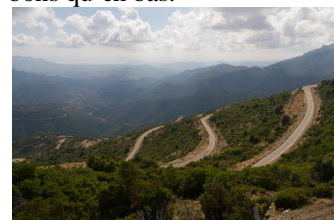
principale. Néanmoins, je pense qu'à une période moins cuisante que le début août, et si on n'est pas trop pressé, la petite route est certainement plus agréable.

A Nuoro je m'arrête pour manger et repars dans la descente en direction de Dorgali. Au bout d'une heure, je commence à apercevoir un joli lac sur ma droite (lago del Cedrino). Je m'en approche peu à peu jusqu'à me trouver face au pont qui le traverse. Je m'accorde une petite pause avant le pont, d'autant que je vois bien, comme c'est invariablement le cas, que la route reprend la pente ascendante dès la sortie du pont.

La montée vers Dorgali est éprouvante du fait de la chaleur, que je subis d'ailleurs depuis plusieurs heures. Tout en pédalant, j'évalue mentalement toute la distance qu'il me reste à parcourir. J'avais prévu un itinéraire du nord au sud de la Sardaigne, passant par tous les BIG jusqu'à Cagliari, avec une remontée en train jusqu'à Olbia et un retour en vélo d'Olbia à Santa Teresa Gallura (ce n'était peut-être pas une très bonne solution, voir plus loin mes considérations à ce sujet). Je calcule qu'il reste environ 300 km jusqu'à Cagliari avec quatre BIG à grimper, la remontée de la Sardaigne en train, le tronçon Olbia-Santa Teresa à faire en vélo, la traversée en bateau, sans oublier le retour une fois rejoint la Corse, de Bonifacio jusqu'à Poggio-di-Nazza. D'une part cela fait beaucoup en regard de la durée d'absence que j'ai annoncée (un petit peu d'optimisme soit, mais doubler le délai prévu, on risque de trouver ça un peu exagéré), d'autre part je suis à ce moment-là en train de monter une côte sous une chaleur

accablante, et la perspective d'encore plusieurs journées sous le cagnard m'effraie un peu. Je prends donc à ce moment-là la décision de ne pas m'arrêter le soir, et de continuer à rouler pendant la nuit. Je profiterai moins, forcément, de l'étendue des paysages que je traverserai mais d'un autre côté j'apporte une solution à mes deux principales préoccupations du moment. Et puis pour un cycliste, l'important après tout c'est de pédaler.

Satisfait de ma décision, je m'arrête à Dorgali afin d'assurer le ravitaillement pour la nuit. Je reprends la route l'esprit léger (et le vélo un peu alourdi) à l'assaut de la Genna Silanna. Bonne surprise, tout le long du col la pente est très douce, on doit osciller autour du 3%, mais pendant 20 kilomètres, ce qui fait qu'on arrive à plus de 1000 m d'altitude. La route monte agréablement, en surplombant une vaste vallée sur la droite. Le paysage est magnifique mais un peu estompé par le soleil qui m'éclaire dans la même direction. En passant devant l'embranchement pour Cala Gonone, j'essaye de chasser de mon esprit l'idée qu'en tournant à gauche je me trouverai au bout de sept kilomètres de descente dans une station balnéaire où je pourrai me baigner un buvant des rafraîchissements au bord de la mer. Non, non, pas question, je suis là pour les BIG, je continue jusqu'au col. Là je trouve un petit bar où les rafraîchissements sont aussi bons qu'en bas.



Après le col, la route redescend, mais se met vite à

remonter un peu. Je traverse des pare-avalanches dont la présence me surprend à cette altitude et sur ce type de route, enfin j'attaque une franche descente. Après l'embranchement à droite vers Urzulei, la descente se calme un peu et la route se met à remonter vers Talana. Passé Talana, je bifurque à droite pour aller rejoindre le prochain BIG, l'Arcu Corre Boi. Je me retrouve alors à monter un col magnifique, avec de grands lacets et une vue très dégagée vers l'est. Le crépuscule est en train de s'installer, ce qui donne au paysage encore plus de sérénité (je n'ai malheureusement pas pris de photo à ce moment-là, ci-contre une photo trouvée plus tard sur Internet). Arrivé en haut, aucun panneau, si ce n'est une pierre gravée « Belvedere Regina della Pace », mais qui est là plutôt pour indiquer une implantation artistique voisine. Malgré mes recherches ultérieures sur Internet, je n'ai pas pu trouver de nom à cette montée qui est certainement la plus belle de mon périple avec le Monte Limbara.

Une fois en haut, la route reste un moment sur un plateau, où alternent les montées et descentes assez douces. La nuit est maintenant installée et mon objectif de ne pas avoir chaud commence à être rempli au-delà de mes espérances. Je rajoute mes deux coupe-vent à ma tenue, par moments c'est supportable, mais par moments je me trouve dans des passages plus humides et plus froids qui sont loin d'être agréables (jamais content). J'arrive à un carrefour d'où part la route du Corre Boi. L'accès au col est barré par un énorme panneau disant que la route n'est plus autorisée à la circulation, qu'elle est dangereuse, plus entretenue etc, et qu'il est obligatoire de passer par la nouvelle nationale. Je décline

l'invitation en me disant que cette déviation va me permettre d'être tranquille en écartant les voitures, je franchis la barrière et commence ma montée, d'abord sous les piliers de la nouvelle route, ensuite au-dessus. Comme au Genna Silana, la montée tient plus du faux-plat que du mur infranchissable. Je monte tranquillement, dépassé quand même à deux ou trois reprises par des voitures dont je me demande ce qu'elles viennent faire là à cette heure (la réciproque doit être vraie). Quand j'arrive au col, une fois de plus il n'y a aucun panneau (mais pourquoi monter des cols alors ?), je prends quand même une photo et repart dans la descente vers Fonni.

J'arrive à Fonni vers une heure du matin. A l'entrée du village, je prends à droite direction le Monte Spada, la route se met à monter dès le tournant et la fatigue me tombe brutalement sur les épaules. Je continue un peu pour m'éloigner des habitations, mais je suis vraiment las et dès que je vois un endroit un peu caché de la route, je m'arrête et m'allonge dans l'herbe pour quelques instants de repos. Je m'endors, interrompu dans mon sommeil par le passage de quelques voitures, mais j'arrive quand même à récupérer un peu. Je reprends la route, qui monte gentiment, je me retrouve ensuite sur une portion assez plate et j'arrive à l'embranchement vers le Monte Spada. En montant, je suis intrigué par une vive lumière que j'aperçois au loin dans la nuit. Quand j'y arrive, après une montée bien raide, je vois qu'il s'agit d'un restaurant, qui a décidé d'illuminer la route devant lui, sans doute pour aider les cyclistes noctambules, merci.

Arrivé en haut, comme il fait nuit noire, je n'aperçois pas les

bâtiments qui marquent l'arrivée du BIG. Je continue donc environ 500 m sur une route assez plate, mais qui n'est plus goudronnée. J'arrive finalement à un portail après lequel il n'y a plus rien. Il fait bien froid à 1300 m d'altitude, j'ai déjà sur le dos tous les vêtements cyclistes que j'avais emportés, je récupère en plus dans ma sacoche un t-shirt qui faisait partie de ma tenue civile pour après le vélo, que je rajoute dans la perspective du long trajet dans le froid qui m'attend maintenant (une remarque en passant : sur la même route que le Monte Spada se trouve l'embranchement vers le refuge de Bruncu Spina, qui avec 1570 m d'altitude est présentée comme la plus haute route de Sardaigne, et qui ferait peut-être un meilleur BIG, mais je n'y suis pas monté pour confirmer).



Je retrouve la route qui vient de Fonni après la descente du Monte Spada. Je progresse dans la forêt, tout seul dans la nuit. De temps en temps, je dérange quelques sangliers dont j'entends les cavalcades. Je m'accorde un nouveau petit somme, puis j'arrive à un endroit où un dilemme se pose à moi. Le chemin le plus rapide en kilomètres et dénivélé passe par l'Arcu Guddetorgiu, mais j'ai des doutes sur la route, est-elle goudronnée ou non ? Finalement j'opte pour la sécurité et je prends la descente vers Desulo. Arrivé en bas, je repars dans une légère montée pendant plusieurs kilomètres. La fin de la nuit approche, j'ai déjà pu sentir l'odeur de quelques boulangeries en traversant des villages

endormis, et j'aspire de plus en plus à un bon petit déjeuner. En traversant Aritzo, je vois avec joie un bar ouvert, très matinal car il est à peine cinq heures du matin. A l'intérieur, un mur entier est consacré à des photos immenses de l'équipe de football, qui a l'air de monter



d'une division chaque année. Je les félicite intérieurement et vais vite dévaliser la vitrine des viennoiseries, que j'accompagne d'un double café, puis d'un autre. J'apprécie l'instant car ces passages de la solitude de la nuit à une nouvelle journée qui commence sont certainement un des meilleurs moments de ces voyages à vélo.

A cet endroit se situe, je m'en suis rendu compte après coup, ma plus grosse erreur d'itinéraire. Je m'embarque sur une petite route, vers Gadoni et Seulo, alors qu'il aurait été beaucoup plus rationnel de rester sur la route où j'étais. Ce mauvais aiguillage m'aura coûté 18 km et 600 m de dénivelé. Elaborer un itinéraire sur des distances aussi longues n'est pas toujours évident, mais c'est la vie. En tout cas ça m'aura permis de longer le joli lac Flumendosa. A la sortie du lac, j'aperçois sur ma droite, un peu en retrait de la route, une maison sous les arbres dont la

construction semble avoir été abandonnée après l'érection des murs et du toit. Comme j'ai à nouveau un petit peu sommeil, je me dis que l'endroit est propice et j'en profite pour une dernière petite sieste du matin.

A mon réveil, malgré la proximité du lac, je n'aperçois aucun aigle, ni noir ni rouge. Je reprends donc ma route vers la Punta Serpeddi. Je suis maintenant sur une route plus importante, mais après Senorbi je retrouve une route plus tranquille vers Dolianova. Je sais que pour monter en haut de la Punta Serpeddi il n'y a pas de route goudronnée, j'ai essayé de m'enquérir sur les forums italiens de la praticabilité de la piste pour un vélo de route, mais soit j'ai été mal renseigné, soit j'ai mal compris la réponse, car l'opération s'est avérée impossible.

Mais n'anticipons pas. J'arrive à Dolianova en fin de matinée. Comme la veille la température est très élevée. Je m'arrête à l'ombre pour me restaurer un peu et je repars vers le dernier objectif de mon voyage. Le début du trajet se fait sur une route goudronnée, à peine vallonnée, et pratiquement déserte. Je pense avec

appréhension au bon morceau de montée en perspective, sans compter que je suis en train de cuire dans la campagne surchauffée, alors je m'arrête un instant, enlève tout ce que j'ai sur le dos, ne gardant que mon maillot cycliste, range tout dans ma sacoche, et je planque la sacoche au fond d'une haie d'arbustes, dans un endroit que je prends bien soin de repérer pour la retrouver au retour.



Ainsi allégé, je repars de plus belle. Peu après la pente se durcit, je traverse une sorte d'établissement qui semble abandonné, et juste après j'affronte deux épingles où la route doit atteindre allègrement les 20%. En haut de ce passage, l'horizon se dégage et j'aperçois désormais l'ensemble du massif. La pente est tout de suite moins forte, mais le goudron s'arrête également. Je commence à avancer prudemment sur la piste mais ma progression devient de plus en plus difficile. Je parcours péniblement un kilomètre mais à un moment, je me bloque sur un caillou et me retrouve à terre. Je pense aux 10 km restants, qu'il faudra refaire en descente, et à la difficulté que j'ai eu à en faire un seul. D'autre part toute la montagne me paraît absolument déserte à ce moment-là et j'avoue que j'ai un peu peur des conséquences si je devais me retrouver à nouveau par terre, avec moins de chance cette fois. Bref, je me dis que la tâche est par trop ardue, que la Punta Serpeddi ne devrait pas disparaître dans les mois qui vont venir et que cela me donnera l'occasion de revenir visiter la Sardaigne. Je n'ai

certainement pas non plus choisi le côté le plus accessible, qui doit définitivement être celui de Burcei, et je me promets que l'année prochaine j'arriverai là-haut coûte que coûte.

Je me résigne donc à faire demi-tour, redescends prudemment la portion en terre et retrouve rapidement mes affaires au bas de la descente. Il me reste encore 20 km de plat jusqu'à la gare de Cagliari, qui risquent de ne pas être une partie de plaisir sous la température du début d'après-midi. Heureusement, sur les longues lignes droites qui m'amènent vers mon but, j'ai la joie d'être aidé par un vigoureux vent arrière. J'avance à 40 km/h sans presque pédaler et je remercie le ciel d'abrégé la fin de mon trajet de manière si sympathique. Je traverse Cagliari un peu au jugé, j'arrive à la gare et prends mon billet. Je suis maintenant tranquille jusqu'au départ du train et je profite de ce moment délicieux pour déguster une bonne glace.

J'avais choisi pour rentrer au bateau l'option la plus courte, à partir d'Olbia, mais je redoutais un peu ce dernier tronçon. A la descente du train, il est 8 heures du soir et je m'accorde une pause repas. Quand je repars il fait pratiquement nuit. Je rejoins bientôt l'échangeur de la nationale, c'est tout à fait le genre de route qu'on n'a pas du tout envie de prendre lorsqu'on est en vélo. Mais j'ai beau regarder ma carte, il n'y a pas d'alternative. Au bout de deux kilomètres fort inconfortables, j'arrive à un rond-point. J'ai le choix entre prendre tout droit, le plus direct, ou à droite vers les plages. Je m'arrête pour compter les voitures qui vont dans chaque direction. Il n'y a pas de côté vraiment moins

fréquenté que l'autre, je continue donc tout droit.

La suite de mon trajet ressemble à un cauchemar : la route est pleine de voitures, et il n'y pas du tout de place sur le côté. Je me colle à la barrière de sécurité, avec des voitures qui me doublent en permanence, dont certaines manifestent (je leur donne à peine tort) leur désapprobation de voir un vélo sur cette route, en pleine nuit. Pour couronner le tout, je suis en train de monter un petit col, ce qui me fait avancer encore plus lentement. En traversant Arzachena, je me trouve tranquille tout à coup, mais c'est juste qu'une déviation avait détourné la circulation du centre-ville, et je la retrouve à la sortie de la ville.

Petit à petit, les conditions s'améliorent quand même. Le flot de voitures est toujours continu, mais un peu moins dense, la route est un peu moins inhospitalière pour les vélos. Je me rapproche de ma destination, ce qui est toujours bon pour le moral. Après le stress que j'ai vécu auparavant, je ressens une petite lassitude (j'ai quand même peu dormi depuis la veille au matin). Comme il n'est même pas minuit et que le bateau part à 7h00, je n'ai pas de raison de me refuser une petite halte, près d'un champ où quelques chevaux me tiennent compagnie. Après mon réveil, j'arrive rapidement au port de Santa Teresa, où bien sûr il n'y rien d'ouvert à cette heure.

Au port de plaisance, je trouve quelques bancs. Je m'allonge pour une petite heure de sommeil entrecoupée par les conversations des noctambules qui déambulent sur le port. Vers deux heures du matin, un petit vent frais se lève, et ma position devient vite inconfortable, malgré que je me

sois à nouveau bien vêtu. Je me lève donc pour chercher une meilleure place, je tourne le coin de la rue et là j'aperçois le paradis sur terre : un renforcement, à côté de l'entrée d'un hôtel, abrité de trois côtés et meublé d'un banc extrêmement accueillant, tout juste s'ils ne l'ont pas muni d'un matelas avant mon arrivée. J'y dors trois bonnes heures avant de redescendre au port, où la buvette a ouvert et où je prends un petit déjeuner encore une fois bien agréable.



A Bonifacio, je prends, comme je l'ai dit, la direction d'Ajaccio puis de Figari. Je veux profiter de ce trajet de retour pour grimper le col de Bacinu, qui est un peu loin de chez moi pour que j'y sois encore allé. Après Bacinu, je m'échine encore un peu dans la montée vers Levie, le parcours entre Levie et Zonza est assez plat, même descendant sur la fin. Après Zonza, je franchis un nouveau BIG, le col de Bavella (bien connu celui-là). Puis je prends la direction de Ghisonaccia, et je profite d'arriver dans l'après-midi alors que toute la famille est descendue à la plage pour me faire remonter au village en voiture, bonne affaire.

Et le soir, dès que je suis rentré à la maison, je commence à envisager quel itinéraire je prendrai à l'avenir pour aller chercher cette Punta Serpeddi qui m'aura résisté cette année (tout en maugréant gentiment contre la liste du BIG qui nous complique la vie en intercalant ces montées non goudronnées : Canigou, Serpeddi, Garezzo, etc.).

MIO 100° BIG - PASSO SAN MARCO (N° 690)

My 100th BIG - San Marco Pass (N° 690)

Giordano CASTAGNOLI
Città di Castello - Italy

Andando al raduno dell'UIC a Bormio a giugno 2015 non avevo la possibilità di conquistare dei BIG in quella zona, dato che in precedenza li avevo scalati tutti, per cui al rientro ridiscendendo la Valtellina, arrivo a Morbegno alla base del Passo San Marco.



In June 2015, while attending the UIC meeting held in Bormio, I had no possibility to conquer and add new BIG to my list because in previous times I had already climbed all the passes around this town. (Coming back) Descending from upper Valtellina I arrived at Morbegno at the foot of San Marco Pass.

Siamo a bassa quota , ca. 250 msm quando si inizia la salita

di 26 Km che portano al valico a quota 1992. Il nome del passo è stato dato dai Veneziani che per un periodo storico sono stati i possessori di queste terre. Collega la bassa Valtellina con le valli Bergamasche.

At the beginning of the 26 km long ascent the elevation is 250 meters above sea level, and at the top it will be 1992 m. The name of the pass was given by the Venetians who in former times were the owners of this territory. San Marco pass connects the lower Valtellina in the north to the valleys of Bergamo in the south.

La salita inizia alla periferia di Morbegno dove è appeso un cartello che la strada è chiusa al Km. 8. In ogni caso le auto circolano in entrambe le direzioni ed io inizio l'ascesa. I primi Km a tornanti sopra Morbegno permettono di elevarsi in maniera decisa sulla Valtellina, purtroppo stanno rifacendo il manto stradale e si procede a fatica su tratti sconnessi. La pendenza non presenta difficoltà particolare, occorre mantenere energie e non forzare il passo perché la

salita è molto lunga e a me sconosciuta. Superato l'abitato di Albaredo si arriva al punto in cui la strada ufficialmente è chiusa. In effetti una frana occupa metà carreggiata e per almeno 300 m non è più larga di 3 metri. Superata la frana la strada torna ad essere percorribile normalmente senza problemi.



The ascent begins at the boundary of Morbegno where there is a sign indicating that the road is closed at km 8. In any case I notice that cars are moving in both directions and I begin the ascent. The first kms of road with hairpins permit a quick ascent over Valtellina. Unfortunately there are roadworks to replace new asphalt and it is necessary to proceed with caution due to the bad road condition. Although the grade does not give a particular problem, it is necessary to preserve energy because the ascent is very long and unknown to me. Beyond the village of Albaredo I arrive at the point where the road is officially closed. The landslip, 300 m long, occupies half the width of the road, however after this stretch the road returns to its normal width.

Procedendo verso l'alto inizia un tratto pianeggiante poi addirittura in discesa per ca. 1 Km. Tutti metri di dislivello persi da recuperare! Sono in vista degli ultimi Km e cerco di avvistare il passo ma dopo una curva mi trovo di fronte una barriera di alte cime senza che si veda la depressione del passo. E' un momento di





I try to see the pass but after a turn I am surprised by a view of high peaks and I am unable to see the saddle that leads to the pass. There was a moment of discouragement, but fortunately nearby there is a shepherd's house where I go to refresh myself. Bread and ricotta and then, the last 3 kms of a quite difficult ascent but the pass is not visible until the last 500 m. San Marco pass with its 1992 m height and 1700 m gain in elevation remains a well-placed reminder of my 100 ° BIG!

scoramento, per fortuna c'è una baita di pastori e mi fermo a mangiare qualcosa con loro. Panino con ricotta e poi via ad affrontare gli ultimi 3 Km di salita piuttosto impegnativa ma il passo non è ancora visibile. Solo dagli ultimi 500 metri girando a sinistra si riesce ad intravedere la vetta che con i suoi 1992 m. di altezza e con

un dislivello di 1700 m da superare ben si colloca come ben ricordo per il mio 100° BIG.

Continuing toward the pass the road levels out and then actually descends for almost 1 km. The several meters lost need to be gained again!
Closing in on the last few kms



BIG 852 – Kékestető

Gabor KREICSI

Riding from the lowest to the highest point in Hungary

The Challenge BIG has had rules specifying where to start the climb from. Generally the members have to choose one side on the homepage. However if you can choose further starting point if you feel like doing so. We can find the seaside which lies at an altitude of 0 meter. Unconventionally some seas (e.g. the Dead



Sea...) lie deeper than 0 meter and so do some parts of the land. In most countries you are unable to start 0 meter because the lowest point is at a higher altitude. It's a great choice to climb hill from the lowest point to the highest point. We were able to realise this idea in Hungary.

The point with the highest altitude in is Kékestető, with an altitude of 1014 m and surely it figures on the Superlist. Hungary hasn't got a sea (but Hungarian people nickname Lake Balaton „Hungarian sea”), since Hungary hasn't got a sea we had to find the lowest point in my country. Hungary has got large plains, Hungarian name for it is „Alföld”. The lowest point is located in the southern part. The name of the

place is Tiszasziget and lies at an altitude 75 m. The distance between the two points is 244 kms. I have organized this really tough challenge.

Our team included Andrea Nagy, Aladár Puskás, Balázs Ábrahám and Gábor Kreicsi. Aladár (Ali) was the driver and the three of us were the climbers. On 12th June the team travelled from Salgótarján to Szeged. Szeged is a famous big city in Hungary. The third largest in our country, where 162 000 people live. It has got a nice city with beautiful buildings and the River Tisza crosses the town. Our accommodation was here, because Tiszasziget is not too far from this town. Early in the evening we went to bed.

Next morning we travelled to Tiszasziget. The lowest point is nearly the Serbian border. Back then our situation was not disturbed by my migration. Now it would be much more risky to complete this challenge. We started at 4.45 from the monument. The temperature was so friendly mild and we enjoyed the light traffic. Since it is especially task to ride on a flat surface for such a long time everybody had special exercises against boredom. Andrea counted the water towers, Balázs counted the knocked down animals, and I

counted the railway crossings.

Our average speed was very good and we were riding fast to North. The temperature rose over 30 C. At one time we met other cyclist and Balázs had invited then and join us. Don't you want to come with us to Kékestető?!

The ride was a surprise because the peak was situated far away. We were 140 kms from Kékestető. Ali did his job very good, waited for us at every point we wanted. We needed some refreshment, but our speed wasn't steel very high. It was over 150 km when we covered 100 m altitude. It gave us new power when we could make out the mountains.

We arrived in Gyöngyös, which is a town at the southern foot of the Kékestető. By then we had covered over 225 km. Never had I climbed this BIG after 200 km of cycling. I started this climb easily. The first part was worse for me than the second, but the last part was the steepest. I enjoyed the colder air and the giant forests. After 9 hours and 27 minutes I arrived at Kékestető. The distance was 244 km and the height difference was 1155 m. We were very happy! Homeward we met Csaba Holló-Vaskó and travelled together to Salgótarján.



BIG Meeting 2015 (english version)

or how to turn a risky and shaky project into a human triumph and sportive success!

Michel PIERRE, Bas NIEUWENHUIZEN, Achim JOHN & Christiaan WEYTMANS

In the very beginning, the Greek gods were actually against us. After a poll amongst the would-be participants, the BIG-Meeting was to take place in May. Unfortunately Daniel, the project's mastermind, had to withdraw due to work commitments.

A few weeks later, his substitute, Luc Willems, also had to withdraw. However, Achim John did not know about it. So he asked him shortly before the beginning of the trip, how to organize a joint travel. When he found out that there wouldn't be a joint travel, Achim was lucky to get a last minute flight to Thessaloniki and take over the remaining hotel reservation. Christiaan wasn't deterred by these mishaps and took over the project organization. He arranged a meeting with Daniel, took possession of all the documents and the pre-arrangements and started finetuning the project. Thessaloniki-Athens as planned in the beginning became Thessaloniki-Thessaloniki leaving 10 stages and 19 BIGs on the programme. Some BIGs with a cultural connotation, some with a military one, some others as ski centres, some surrealistic and one on an island. In one word, a wide range of BIGs, one for everyone's liking. Logistics were still managed by Daniel from his home. How frustrating it must have been for him to have done so much preparation without being able to take advantage of this adventure.

The BIGgest challenge was not the actual planning of the different loops or the logistical part of the journey. Thanks to Christiaan and Daniel, everything was under control. But how would the group get on together?

9 enrolled for this adventure. A nucleus of 5 (Achim John, Lina Karbauskiene, Bas Nieuwenhuis Michel Pierre and Christiaan Weytmans) and 4 joining and leaving the group according to their personal planning (Marlou Maas, Peter Notten, Kevin Speed and Vinny Taylor, a.k.a. Martin).

Different ages, different cultures, different mother tongues, different backgrounds BUT one common passion: climbing and discovering or discovering and climbing.

Bas, Christiaan and Michel meet at the Charleroi airport and Lina joins the group a little after landing at the Thessaloniki airport. After collecting our minibus, we drive to the hotel.

First challenges facing us: reassembling our bikes, breaking the ice during dinner and the next morning stuffing 5 bikes and our luggage in the minibus.

Fortunately, these challenges were taken up successfully thanks to our common passion for biking and Bas's hawk's eye.

The packing order was as follows: Bas's Cervelo, Michel's Orbea, Christiaan's red devil, Achim's good-old bike and lastly Lina's black beauty. Afterwards our luggages. Final checklist before driving off: five bikes – check; five front wheels – check; five cyclists – check! After a couple of days it took us just a few minutes to load and unload the minibus and head for our next BIG.

Day 1

2 BIGs in 2 legs on the programme of our first day. After taking our time for the first packing, we head for Serres and our first BIG. 29 km to reach the top of the Lailias (1514m), the weather is great and everyone is focused.

The group sets out and as agreed, everyone at his or her own pace. The Lailias is multifaceted, great and sometimes even dramatic: long straights, irregular gradients, twisty, winding, shady, scenic, woody and snowy at the top. The group meets at a restaurant halfway down the BIG. For some Greeks we are a kind of a close encounter of the third kind because they keep staring at us or ask their children to be photographed on our bikes. On our arrival back at the hotel, we depart for the second leg of the day, the Hortiatis (1161m), which Marlou, Peter and Achim had already climbed on their arrival day.

The Hortiatis is quite challenging as well but for different reasons: first, a second leg on one day is tricky especially for some older legs when warming up is not possible; second, because the gradients, although regular, have to be dealt with, and the first kilometers are in a busy city. The BIG gets more interesting after Panorama: less or no traffic, a winding road but steeper gradients. The top was a bit of a disillusion because we actually couldn't reach the very top as it is a military area and the road had been closed. It won't be our last experience with military BIGs.

After refreshing time in our rooms, we had another evening together but in the same restaurant as the day before.

Day 2

3 BIGs on day 2's programme: Seli ski center, Vitsi and Pissoderi ski center.

After a first minibus ride to Naousa, on we go for the Seli ski center. Weather conditions have changed and almost all have put on their jacket. Advisedly because it was only 11°C on top. The BIG itself was OK with some small patches of snow on some slopes. A shame the place was desolate so that we just spent a few minutes to take some pics and drove back to our minibus. After another drive arrival in Florina. The weather is still overcast and a bit chilly. Vitsi (2128m) and Pissoderi ski center (1540m) are our next BIGs. Achim, Christiaan and Michel decide to scratch the Vitsi from the to do list and to focus on the Pissoderi. We leave the bus in Florina, and head up the Pissoderi pass, and descend back to Florina to pick up the bus to drive it over the pass to the charming hotel in Antartiko. Bas, Lina and Vinny stick to the double target, and climb the Vitsi first, return to Florina, and then take on the Pissoderi to descend to the hotel, just before the sun sets. We will keep the Pissoderi in our minds not because of the high gradients, but because of the signs warning for bears during the climb and the pics that were taken at the top with some people in their traditional outfit for a wedding celebration. The Vitsi was a bit of a nasty climb, ending in snowy fields and woods, with a BIG bad military base on top of the mountain. We bent a roadsign the other way to take the summit-picture without getting the Greek army to chase us down...

It was a good BIG day for all of us; everyone got their fair share of climbing, beautiful scenery, and the day ended with Peter and Malou joining

us for a fantastic meal in the middle of nowhere.

Day 3

Gorgeous weather for day 3. 2 BIGs on our programme. A cultural one (Great Meteoron) and the longest one of our tour (Katara Pass).



Unforgettable loop as for the landscapes, the encounters, the BIGs themselves, and the last part of the ride.

The day starts with our minibus ride to Kalabaka at the foot of the Great Meteoron. This BIG is a short climb of 7 km between sandstone rock pillars to reach the Holy Monastery of Great Meteoron. Absolutely fabulous climb. We arrive amidst coaches filled with Japanese tourists who stare at us like ET's. Once again we experienced the Greek lack of cycling culture because we were asked to have some children pictured on our bikes. Back at the minibus, the group is split in two. Christiaan, Achim, Lina and Michel ride to Ioannina via the Katara Pass whereas Bas and Vinny also ride up the Katara Pass but drive back to Kalabaka to collect the minibus and Vinny's car and drive to our hotel in Ioannina.

We leave Kalabaka at about 1 PM. The 56 km-ascent starts a few kilometres after. The gradients are quite forgiving but the heat is not and the 56 km climb seems endless.

After the opening of the Egnatia Expressway the last part of the BIG is forbidden for all motorized vehicles. The road is not maintained any longer so that we sometimes have to slalom or ride thwe

wrong side of the road, slalom between small landslides and rocks that have fallen onto the road, and to avoid missing road-sections. It is quite a surrealistic situation – and we see our second turtle. The top is even more dismal because the few buildings have been abandoned and gradually fall into ruins. Fortunately, the scenery is fabulous, and looking back one can still see the Meteoron Monastery. The descent is rather dangerous because the road is full of potholes, rocks, landslides, sometimes just enough room for a single tyre width ...

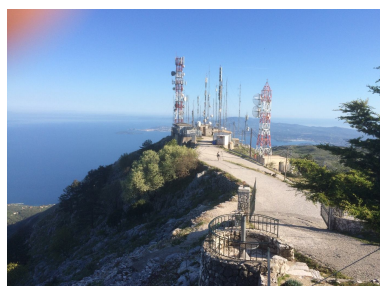
Bas and Vinny are first at the top, grab an energy bar, and head back to get the cars, 56 kms back. During the descent they greet the others still climbing, and get some friendly advice from our botanist Achim as to where the most beautiful orchids can be found. For the others, who have to keep going on their bikes towards Ioannina, they get hungry as times go by, and stop at a restaurant for what we believe would be a quick snack. Due to the very hearty welcome and conversations with the restaurant keeper we leave at half past six.

According to the restaurant owner there are 3 descents and 2 ascents before reaching Ioannina. But at 25 km from Ionnina when we thought we were almost there - as we had had our 2 ascents - we faced the unexpected. It turned out to be an 8-km long ascent with an altitude difference of 400 metres (Metsovopass). Michel had to ask himself at the top: shall I stop and wait for my 2 mates or shall I descend to our hotel in Ionnina – knowing that the sun was setting? He went for the second option as dusk turned into darkness and after some stops to ask directions managed to find the hotel. A few minutes later the

minibus arrived as well with Christiaan and Achim who had asked to be picked up at the entrance to the village due to the darkness and their unfamiliarity with the place. The evening was spent in a local restaurant with each of us sharing this day's memorable experiences.

Day 4

Another 2 BIGs on the programme. On paper not very tough but you never know ... After a one hour drive we park the car at the foot of the Megalo Papingo in the midst of a natural park. The starting point is fabulous. An old stone bridge above a turquoise river. Megalo Papingo is an 8-kilometre ascent with a tight succession of 15 hairpin turns. The climb is mesmerizing, the scenery jaw-dropping. The top in the middle of the village is very cute but seems deserted. No human soul (but two hiking tourists)... Only old stone houses ... Another drive waits for us. This time to Igoumenitsa to take the boat to Corfu and the Pantokrator. The crossing takes about an hour. Time to rest on the deck, chat, meet local people, ...



Due to the heavy traffic we drive along the coast to the foot of the Pantokrator. Higher and longer than our first BIG of the day, the Pantokrator is as stunning as the Megalo Papingo. It twists on small roads through tiny villages to the top. The last 500 metres are memorable and have originated Christiaan's famous outcry "Wie heeft ooit dat rotting

bedacht?" or "Who made up this bloody mishap?" About 20% gradient on a very rough concrete surface together with some gravel. Mission impossible uphill for some – and downhill as well. When Achim, the oldest in the group, arrived last, climbing up the 20% last stretch, the bar was out of beer...

After this very tricky part of the descent, we meet again at the minibus and head for Kerkyra for our second seacrossing of the day.

Day 5

Only one BIG for this day but a lot of driving before and after the BIG.

The Velouchi (1862m and 37 km long) is in the middle of nowhere. This BIG actually consists of 2 parts: a first 16-km ascent to reach the height of 1180m, a 8-km descent to the city of Karpenisi and then a final 11-km climb to the summit (1862m) with some very steep sections.

We stop at the foot of the BIG and are immediately struck by the heat. 35°C at departure! Achim who doesn't bear heat very well makes a u-turn after a few minutes and seeks coolness under a tree near the river. Michel cycles up to the first part and then decides to cycle down and joins Achim after a little loop in the valley. Bas has been to the top and joins to wait for Lina and Christiaan. During the descent Bas and Lina and Christiaan exchange plans how to regroup efficiently, and believe we have a solid plan.

After quite a long waiting period at the river bank at the foot of the climb, where we thought about whether or not to eat the grilled trout from the river, we finally manage to get in touch with Lina and Christiaan, to hear they are waiting for us in Karpenisi. We were supposed to pick them up by bus. So, no grilled trout but

immediate departure. That will be the only misunderstanding on the whole stay.

This misunderstanding resulted in a loss of time, with a four hour drive ahead of us. Bas had to manage during his drive to Gastouni. An exhausting drive on very poor, unlit and twisty roads. At some point Achim sighed, wishing "I want a normal road, straight, with a white line in the middle..." We finally arrived in Gastouni at 1 o'clock at night.

Day 6

Back to our common usual scheme: some driving and 2 BIGs.

After a first driving session we arrive in Andrisaina for the second cultural climb of our stay.

Appolo Epikourios sits at an elevation of 1,131 metres on the slopes of Kotylyon Mountain.

We decide to climb it in group taking advantage of the great scenery and not focusing on the heat. It was a very nice experience, chatting our way to the summit, and it felt as cycling among long-time friends. Near the summit the road slightly descends and, at that one occasion, Achim reached the top of the BIG first. We spent some time on the top visiting the temple that is presently covered in a white tent in order to protect the ruins from the elements. The surroundings are also worth visiting.

Second leg of the day: drive to Sparti.

After checking in in our hotel downtown the city, we climb on our bikes at 5 pm heading for the Langada Pass. Gorgeous weather and ideal temperature for this dramatic and outstanding BIG following the course of the Langada River and during which we had the pleasure to meet up again with Kevin.



Most of the participants have elected Langada Pass as one of the top Greek BIGs for its dramatic and lush character. Back in the hotel, we have a splendid Greek meal on a terrace downtown.

Day 7

The day before the group agreed to have a quiet day and to have “only” one BIG. Bas, the group’s bikeaholic, on the other hand wanted to have value for his money and left the hotel at dawn to add the 38 km up and down to the BIG start in Geraki on his record. Kosmas Pass is officially a 39-km climb but as we leave the car near Geraki so the distance is only 16 km (for the record: the elevation of Geraki is only 300 m, and we didn’t see value in cycling 23 km of nearly flat roads just to get at the foot of the real climb...). The heat is suffocating without any shade. Right from the start we are surprised to meet Daniel Coulon, another BIG member who is touring Greece from BIG to BIG on his own. We met him in opposite direction, but still it was nice to have at least seen each other. Peter and Malou have also joined us for the climb. The heat made the ascent quite challenging and the reward was a well-earned break at a terrace

in the picturesque village of Kosmas.

Day 8

3 BIGs and a lot of culture for the 8th day of our tour. We left Sparti for Levidi at the foot of the Oligirtos (1243m and 12km). This BIG was neither the most challenging, nor the most scenic, nor the most memorable on our list. It was just an opportunity to improve our BIG ranking. Another minibus drive and we arrived in Mycenae which is one of the most famous archaeological sites in Greece. The BIG itself was the shortest one during our stay. A 2,5-km ascent to the citadel. A visit of the site couldn’t be left out. It’s still a shame that we were all too shy to just cycle past the official entrance and take our selfies with bike at the famous Lion’s gate. Back in a minibus we headed for our hotel located in Epidaurus, just a few kilometres from the ancient Greek theatre admired for its exceptional acoustics. Before driving to Trachia for our 3rd BIG of the day we visited the theatre and experimented and confirmed its acoustics. Mount Didima (1113m, 18km) is a memorable BIG. The first part is plain and conventional.

Christiaan and Michel warned all of us to not miss the left turn halfway the climb, because it would result in going down a descent in the wrong direction. Still, Michel somewhere missed the mountain trail to the summit and started descending followed by Christiaan. At the first cross-roads they realized they had missed something and made a u-turn. Back at the top they guessed the “road” leading to the top. Actually it was more a path than a road. Narrow, sandy, potholed, gravelly, ... A path only used by goats, sheep and shepherds. When Bas and Lina descended and met Michel, he yelled to immediately go and get the van, because there was no way Michel would descend this road... The road condition was indeed horrendous and for some the descent was more tiring and painful than the ascent. Unbelievably nobody had a puncture and arrived safely and well down the BIG. In the evening we had a great meal in a restaurant nearby our hotel. Kevin Speed, Peter Notten and Marlou Maas had again joined the group.

Day 9

2 BIGs for the second to last day. After a short drive and a quick stop at the Canal of Corinth we arrive at the Athens suburbs. The Parnitha is a 20 km climb in a green surrounding. Not surprising we meet quite a lot of cyclists and mountainbikers. The BIG is winding but the summit was quite difficult to find. Christiaan, Achim and Michel thought at one point to have reached it but still had quite a long way to climb. Bas and Lina, who were ahead, had asked a few times for directions, because even knowing how to read Greek did not help in this (again) abandoned area. Finally we

BIG Review 2016

reached a sign forbidding us to go any further because of military activity, everywhere barking of dogs could be heard (some of us did make it to the top, and even took pictures. After so many mountain military summits you lose some of the discipline). It was a bit of a disillusion and we started the descent. At one point we entered into the foul smelling atmosphere of Athens. How horrible to have to live in such polluted atmosphere. After another drive we arrived in Amfikleia for the day's second BIG. Michel didn't take part because he was leaving the group and was looking for some accommodation while the group was climbing the Fterolaka. The group had dinner together before leaving Michel who was heading for Athens the day after and fly back home.

Fterolaka started with a puncture for Bas (which I believe was the only puncture during the whole trip for the whole group). The Fterolaka ski center is located on mythical Mount Parnassos. The road was a beautiful, classic alpine road, starting in a lush, green Mediterranean village, ending in rocky terrain above the treeline, surrounded by snow and ice.

Christiaan was far ahead of Achim and probably somewhat lost. In any case, when Bas met Achim on their way back, they concluded that Christiaan was missing. Luckily we had our phones and even an operating network in the middle of nowhere and Christiaan found his way back. Before cycling downhill together, Achim showed Bas a couple of wild yellow orchids.

Day 10

The last day, and the bus group was down to four. We started by driving to Volos, in the east of Greece, to climb the Pliadishi, again a military zone

at the summit. After the so many gorgeous climbs, this was an ordinary one. Worth mentioning is the lovely village of Portaria where we had lunch on a crowded terrace, and the fall that Bas suffered in the descent. Turned out his new rear tire provided less traction than the old one... Achim was the fastest downhill cyclist of the group without any falls! And then for the final climb, the last test of mind and body, climbing the Olympos. We had already seen Olympos on many occasions, as the mountain stands so tall that you can see it from many places in Greece. We could also see that it usually has its summit obscured by clouds, but today the clouds looked particularly nasty. We would soon learn why.

The ascent itself was ok, not dramatic, not as challenging as some of the others. What was challenging, was the weather. Blue skies turned to grey, to dark grey; warm air turned to fresher air, to wet, to soaking wet. The last bit of unpaved road turned into a mud pool full of potholes. But we made it, and we wondered what we had done to deserve such a wet finish of the otherwise sun-gazed week in Greece. Turns

out that some of us, or in fact one of us, had claimed the BIG before making it to the summit. Speaking of asking for wrath of the Gods!

Christiaan got right into a thunderstorm. As neither he nor Achim fancied being struck by lightning they turned around and went to a nearby shelter. After the thunderstorm had calmed down they continued the journey and climbed the remaining kilometres. Together with Lina and Bas the whole remaining group then went back to Litororo. There we enjoyed warming up our cold feet on natural-stone plates heated by the sun.

All in all it was a fantastic adventure, driving our minivan 4.000 km all over Greece, doing 19 BIGs in 10 days, making new friends among the BIG members. What seemed a challenge upfront – how would all these different people get along – was not a challenge at all; the passion for exploring BIGs on bikes creates such common ground, that it got all of us are certainly inspired to join next BIG meetings!



BIG Meeting 2015 (German version)

oder wie man ein riskantes und wackeliges-Projekt in einen riesigen menschlichen Triumph und sportlichen Erfolg verwandelt!

Michel PIERRE, Bas NIEUWENHUIZEN, Achim JOHN & Christiaan WEYTMANS

Die griechischen Götter waren eigentlich ganz am Anfang gegen uns.

Nach einer Umfrage unter den potenziellen Teilnehmern war Meinung, die Greece-Tour sollte im Mai stattfinden.

Daniel, der Projekt Mastermind, musste leider wegen anderer Verpflichtungen absagen.

Wenige Wochen später, musste ,sich auch Luc Willems, sein Stellvertreter, zurückziehen.

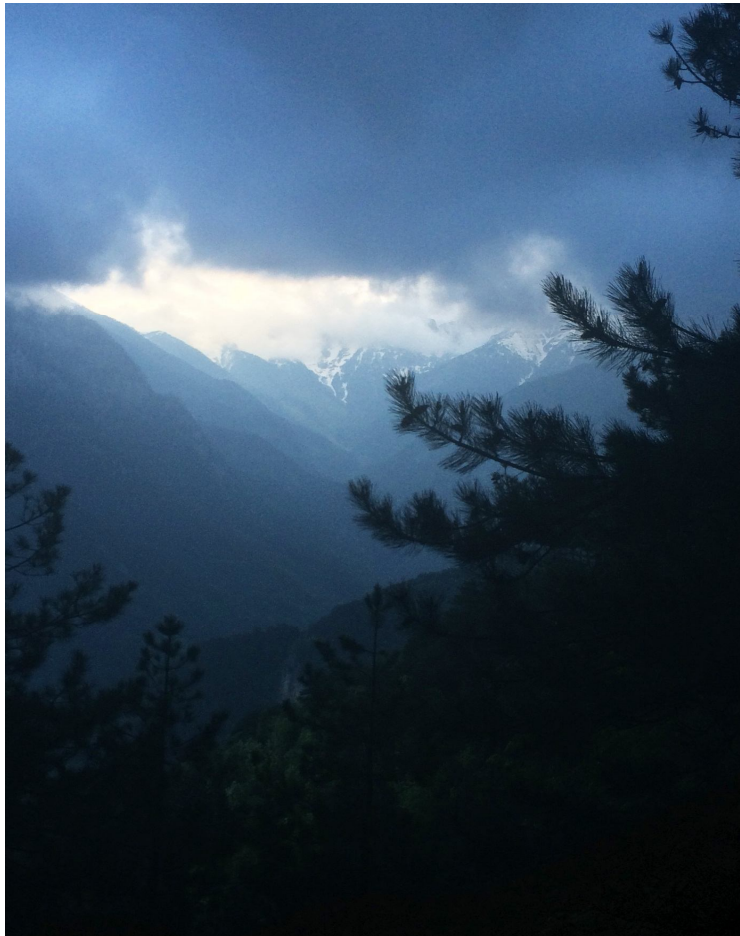
Das wußte aber Achim John nicht und fragte ihn kurz vor Beginn, wann wir denn zusammen von Budapest losfahren. Aber auch Achim bekam noch kurzfristig einen Flug nach Thessaloniki.

Christiaan war durch diese Pannen nicht abgeschreckt und übernahm.

Er arrangierte ein Treffen mit Daniel, nahm alle Dokumente in Besitz und startete die Vorbereitungen und das Finetuning für das Projekt.

Thessaloniki-Athen wie anfangs geplant wurde Thessaloniki-Thessaloniki. 10 Etappen und 19 Bigs auf dem Programm. Einige der BIGs mit kulturellem Hintergrund, einige mit einem militärischen, einige andere als Skizentren, einige total surrealistische und einer auf einer Insel. Kurz gesagt, eine Vielzahl von Bigs für jeden Geschmack.

Logistisch verwaltet wurde noch von Daniel aus seiner Heimat. Wie frustrierend es für ihn gewesen sein muss, alles zu arrangieren, ohne die



Möglichkeit zu haben dieses Abenteuer mitzumachen. Die größte Herausforderung war nicht die eigentliche Planung, die verschiedenen Schleifen oder der logistische Teil der Reise. Dank Christiaan und Daniel war alles unter Kontrolle. Aber wie würde die Gruppe zusammen passen? 9 sind eingetragen für dieses Abenteuer. Ein Kern von 5 (Lina Karbauskiene, Bas Nieuwenhuis Michel Pierre, Christiaan Weytmans und Achim John) und 4 weitere verstärken die Gruppe entsprechend ihrer persönlichen Planung (Marlou Maas, Peter Notten, Kevin Speed und Vinny Taylor). Unterschiedlichen Alters, verschiedener Kulturen, unterschiedlicher Muttersprachen, unterschiedlicher Herkunft, aber eine gemeinsame Leidenschaft: Klettern und

entdecken oder entdecken und klettern.

Bas, Christiaan und Michel verabredeten sich am Flughafen Charleroi und Lina schließt sich der Gruppe kurz nach der Landung am Flughafen Thessaloniki an. Nach dem Mieten unseres Minibusses fahren wir zum Hotel.

Erste Herausforderungen: Das Eis während des Abendessens zu brechen, am nächsten Morgen unsere Fahrräder zusammensetzten und unser Gepäck sowie 5 Bikes im Kleinbus zu deponieren. Glücklicherweise wurden diese Herausforderungen erfolgreich, Dank unserer gemeinsamen Leidenschaft für Biken und Bas-Falken Auge, aufgenommen.

Die Einpack-Order war wie folgt: 'Bas Cervelo, Michels Orbea, Christiaans Roten Teufel, Achims altes Stevens

und Linas schwarze Schönheit (Black Beauty). Danach unsere Rucksäcke mit Linas Koffer und den Vorderrädern in die letzte Sitzreihe. Endgültige Checkliste vor der Fahrt sah so aus: fünf Fahrräder-check; fünf Vorderräder – prüfen; fünf Radfahrer-check und los! Nach einem Tag dauerte es nur wenige Minuten zum Laden und Entladen vom Minibus und der Kopf war frei für unseren nächsten Big.

Tag 1

2 Bigs in 2 Beinen auf dem Programm des ersten Tages. Nach dem Befüllen vom Bus fahren wir nach Serres und unseren ersten BIG mit 29 km bis an die Spitze des Lailias (1514 m), das Wetter ist toll und alle konzentriert. Die Gruppe legt los und wie vereinbart, jeder in seinem Tempo. Die Lailia-Strecke ist vielfältig, unre-gelmäßige Verläufe, kurvenreich, verwinkelt, aber manchmal sogar dramatisch lange Geraden, schattig durch den Wald, landschaftlich schön und schneebedeckt an der Spitze. Zurück trifft sich die Gruppe in einem Restaurant auf halber Höhe des Big. Für einige Griechen sind wir wohl eine Begegnung mit der dritten Art, weil sie anhalten, uns anstarren und Fragen ob ihre Kinder auf oder mit unseren Fahrrädern fotografieren können. Bei unserer Ankunft zurück im Hotel fahren wir für die zweite Etappe des Tages, den Hortiatis (1161m). Den waren am Anreisetag schon Marlou, Peter und Achim gefahren. Der Hortiatis ist ziemlich schwierig, aber auch aus verschiedenen Gründen: Erstens ein Rückspiel am selben Tag ist schwierig, vor allem wenn für einige ältere Beine ein Aufwärmen nicht möglich ist; Zweitens, wegen des Steigungsverlaufs, obwohl regelmäßig, muss man damit klar kommen. Dieser Big wird

interessanter mit dem Panorama: Anfangs weniger, später kein Verkehr, eine kurvenreiche Straße aber höhere Steigungen. Oben waren wir ein bisschen enttäuscht, weil wir eigentlich die Spitze erreichen wollten, Aber es ist ein Militärgelände und die Straße war gesperrt worden. Es wird nicht unsere letzte Erfahrung mit militärischen BIGs sein. Nach unserer Wiederherstellung im Hotel, waren wir am Abend im gleichen Restaurant wie am Tag zuvor, aber nun alle zusammen.

Tag 2

3 Bigs am Tag 2 des Programms: Seli Ski Center, Vitsi und Pissoderi Skizentrum. Mit dem Kleinbus fahren wir zuerst nach Naousa und nehmen das Seli Ski Center in Angriff. Die Wetterbedingungen haben sich geändert und fast alle haben ihre Jacke an. Das war richtig, weil oben nur 11° waren. Der Big selbst war OK, mit einigen kleinen Flecken Schnee an einigen Hängen. Schade war, dass der Ort nicht schön war und wir nur ein paar Minuten damit verbrachten um einige Bilder zu schießen und wieder zurück zu unserem Minibus zu fahren. Nach einer weiteren Fahrt, Ankunft in Florina. Das Wetter ist immer noch bedeckt und ein bisschen kühl. Vitsi (2128m) und Pissoderi Skizentrum (1540m) sind unsere nächsten Bigs. Achim, Christiaan und Michel beschließen, Vitsi aus der Liste zu streichen und sich auf den Pissoderi zu konzentrieren, während Bas, Lina und Vinny an das doppelte Ziel festhalten. Wir behalten den Pissoderi in unseren Köpfen, nicht wegen der hohen Steigungen, aber wegen der Warntafeln für Bären während des Aufstiegs und die oben aufgenommenen

Bilder mit einigen Leuten in ihrem traditionellen Outfit für eine Hochzeitsfeier. Das Wetter war noch recht kühl, so dass wir nicht lange bleiben und wieder bergab zu unserem Minibus fahren. Vor der Aufspaltung der Gruppe hatten wir vereinbart, dass wir uns in unserem Hotel in Antartiko, direkt unterhalb der anderen Seite des Pissoderi wieder treffen würden. Der Vitsi hatte ein bisschen eine unangenehme Steigung endete in schneebedeckten Feldern und Wäldern, mit einer großen schlechten Militärbasis oben auf dem Berg. Wir gebogen ein Roadsign anders, Gipfel-Foto zu machen, ohne dabei die griechische Armee zu uns jagen...Am Abend kamen dann die 3 anderen an. Wir gratulierten ihnen zu ihrer Leistung, aber gleichzeitig waren sie zufrieden mit unserer Entscheidung, weil ihre doppelte Big Runde ziemlich hart gewesen war. Zusammen mit Peter und Malou, die auch zu uns gestossen waren, verbrachten wir einen tollen Abend in dieser Familienherberge mitten im Nirgendwo.

Tag 3

Wunderschönes Wetter für Tag 3. 2 Bigs auf unserem Programm. Ein kultureller (große Meteoro) und der längste unserer Tour (Katara-Pass). Unvergessliche Schleife für die Landschaften, die Begegnungen, die Bigs selbst und den letzten Teil der Fahrt. Der Tag beginnt mit unserer Kleinbusfahrt nach Kalabaka am Fuße des großen Meteoro. Dieser Big ist ein kurzer Aufstieg von 7 km um zwischen Felsen und Sandsteinsäulen die heiligen Klöster „Groß Meteoro“ zu erreichen. Absolut fabelhafter Aufstieg. Wir kommen inmitten von Reisebussen voller japanischer Touristen,

die uns wie ET anstarren. Wieder einmal erlebten wir die mangelnde griechische Radfahrkultur, weil wir gebeten wurden, einige Kinder auf unseren Fahrrädern zu fotografieren.

Wieder im Minibus ist die Gruppe in zwei Teile geteilt. Lina, Christiaan, Achim und Michel fahren nach Ionnina über den Katara-Pass, während Bas und Vince mit hinauf dem Katara-Pass, dann aber zurück nach Kalabaka fahren um den Kleinbus zu holen und uns in Perama (bei Ioannina) einzusammeln.

Wir fahren in Kalabaka um ca. 13:00 ab. Der 56 km-Aufstieg beginnt wenige Kilometer danach. Die Steigung ist ziemlich erträglich, aber die Hitze ist es nicht, und der Anstieg scheint endlos. Nach der Eröffnung der Autobahn Egnatia ist der letzte Teil des Big für alle Kraftfahrzeuge verboten. Die Straße wird nicht mehr gepflegt, so dass wir manchmal Slalom oder auf der Gegenspur fahren zwischen Felsen, die auf die Straße gefallen sind oder Straßenteile, die wegzubrechen drohen. Eine Schildkröte sonnt sich auf der Straße. Es ist eine surreale Situation. Oben ist es trostlos, da die wenigen Gebäude aufgegeben wurden

und allmählich in Ruinen zerfallen. Glücklicherweise ist die Landschaft fabelhaft. Bas und Vinny sind erste oben greifen einen Energieriegel um den Kopf frei für den Rückweg zu den Autos zu bekommen (56 km zurück, aber fast nur bergab). Während des Abstiegs grüßen sie die anderen noch beim Klettern und bekommen einige freundliche Tipps von unseren Botaniker Achim, wo die schönsten Orchideen am Rand gefunden werden können. Unser Abstieg ist ziemlich gefährlich, weil die Straße voller Schlaglöcher, Felssteinen und einem

Erdrutsch ist, der nur noch eine Radbreite frei lässt. Da Zeit verrinnt und da wir Hunger bekommen, halten wir an einem Restaurant, wo wir glauben, einen schnellen Snack zu erhalten. Aufgrund des sehr herzlichen Willkommens und der Gespräche mit dem Besitzer und Chef de Mission des griechischen Winterolympia-Teams verlassen wir um 16:30 den Ort. Laut Restaurantbesitzer gibt es noch 3 Abfahrten und 2 Aufstiege vor Ionannina zu meistern. Aber 25 km vor Ionnina, als wir dachten, wir wären fast am Ziel, da wir unsere 2 Aufstiege hatten, machten wir ein unerwartet

langes Gesicht. Es kam noch ein 8 km langer Anstieg mit einem Höhenunterschied von 400 Metern (Metsovopass?). Ein Vergleich mit dem Profil von Challenge-Big zeigt große Differenzen auf. Michels Frage oben, wie Dämmerung begann: Soll ich anhalten und auf meinen 2 Kumpels warten oder fahr ich meinen Zyklus weiter bis zu unserem Hotel in Ionnina? Ich entschied mich für die zweite Option, obwohl ich nur wusste, dass das Hotel nicht weit von den Höhlen sei. Die Dämmerung verflieg rasch und die Dunkelheit kam. Nach einigen Stopps, um meinen Weg zu erfragen, war es mir gelungen das Hotel zu finden. Wenige Minuten später kam der Kleinbus mit Christiaan und Achim, die aufgrund der Dunkelheit und Ortskenntnis am Ortseingang angerufen hatten um sie abzuholen. Den Abend verbrachten wir in einem lokalen Restaurant wo jeder von uns über seine unvergesslichen Erlebnisse des Tages berichtete.

Tag 4

Ein weiteres Mal 2 Bigs auf dem Programm. Auf dem Papier nicht sehr hart, aber man weiß nie...

Nach einer einstündigen Fahrt parken wir das Auto am Fuße des Megalo Papingo mitten in einem Naturpark. Der Ausgangspunkt ist fabelhaft. Eine alte Steinbrücke über dem türkisfarbenen Wasser. Megalo Papingo ist ein 8 Kilometer langer Aufstieg mit einer engen Folge von 15 Haarnadel-Kurven. Der Aufstieg ist faszinierend, eine atemberaubende Landschaft. Oben in der Mitte des Dorfes ist es sehr schön aber es scheint menschenleer. Keine menschliche Seele (außer 2 Wander-Touristen)... Nur alte Steinhäuser...

Ein weiterer Berg wartet auf uns. Diesmal mit der Fähre nach Igoumenitsa auf Korfu



um den Pantokrator zu nehmen. Die Überfahrt dauert etwa eine Stunde. Zeit zum Ausruhen auf dem Deck, Chat, lokale Leute treffen...

Aufgrund der stark befahrenen Strasse fahren wir entlang der Küste bis zum Fuß des Pantokrator. Höher und länger als unser erster Big des Tages, ist der Pantokrator atemberaubend, wie der

Megalo Papingo. Man dreht auf kleinen Straßen durch kleine Dörfer an die Spitze. Die letzten 500 m sind unvergesslich und stammen von Christiaan berühmte Aufschrei "Wie Heeft Ooit Dat Rotding Bedacht?" oder "Wer hat sich dieses verdammte Ding ausgedacht?" Über 20 % Steigung auf einer sehr rauen Betonoberfläche mit Rillen zusammen mit einigem Kies. Mission unmöglich bergauf, bergab aber auch.

Achim, ältester der Gruppe, kommt zwar als letzter, quält sich aber mit dem Rad rauf. Bier gibt es da schon nicht mehr. Nach diesem sehr schwierigen Teil des Abstieges treffen wir uns wieder am Kleinbus und weiter nach Kerkyra für unsere zweite Seefahrt des Tages.

Tag 5

Nur ein großer BIG für diesen Tag, aber viel Busfahrt vor und nach dem Berg.

Der Velouchi (1862 m und 37 km lang) ist mitten im Nirgendwo. Dieser BIG besteht eigentlich aus 2 Teilen: Ein Erstanstieg von 16 km erreicht die Höhe von 1180 m, 8 km Abfahrt und dann ein endgültiger Aufstieg von 11 km zum Gipfel (1862m).

Wir halten am Fuße des BIG und sind durch die Hitze sofort ausgefallen. 35° C beim Start! Achim, die Hitze nicht gut vertragend macht eine Kehrtwende nach ein paar Kehren und sucht Kühle unter einem Baum beim Fluss. Michel fährt seinen Zyklus bis



zum ersten Teil und dann entscheidet er sich zum Bergabradeln und trifft Achim nach einer kleinen Schleife im Tal. Bas wartete oben auf den Anschluss von Lina und Christiaan. Während des Abstiegs von Bas, kamen Lina und Christiaan auf die Idee einer effizienten umgruppieren des Tagesplans. Sie glaubten einen guten Plan zu haben. Nach sehr langer Wartezeit, wo wir überlegten ob wir inzwischen die frisch gegrillte Forelle aus dem Fluss essen sollten, konnten wir von ihnen hören, dass sie auf uns im anderen Tal warten und die 8 km bergauf nicht mehr schaffen. Wir sollen sie mit dem Bus abholen. Also nichts mit frisch gegrillter Forelle und los. Achim und Michel waren sauer. Denn ohne den Rückanstieg wären sie auch weiter gefahren. Das wird im Großen und Ganzen das Einzige Missverständnis bleiben.

Dieses Missverständnis führte aber zu einem Verlust an Zeit mit dem Bas während der Fahrt nach Gastouni zurecht kommen musste. An einem Punkt seufzte Achim "Ich will eine normale Straße, gerade, mit einer weißen Linie in der Mitte..." Nach anstrengender Fahrt auf sehr schlechten, dunklen und kurvenreichen

Straßen kamen wir schließlich in Gastouni um 01:00 nach Mitternacht an.

Tag 6

Zurück zu unserem gemeinsamen üblichen Schema: Etwas Fahrt und 2 Bigs.

Nach einer ersten schweisstreibenden Auffahrt kommen wir in Andrisaina zum zweiten kulturellen Aufstieg unseres Aufenthaltes.

Der Appolo Tempel ist auf einer Höhe von 1.131 m an den Hängen des Kotylion-Berges. Wir beschließen in Gruppe zu fahren, bei der Hitze nicht scharf zu klettern und uns die großartige Landschaft anzuschauen. Oben geht es leicht bergab und Achim ist das einzige Mal als erster auf einem BIG.

Wir verbringen einige Zeit mit dem Besuch des Tempels, der derzeit mit einem weissen Zelt abgedeckt ist, um die Ruinen vor Witterungseinflüssen zu schützen. Auch die Umgebung ist einen Besuch wert.

Nachspiel des Tages: Fahrt nach Sparta.

Nach dem Einchecken in unserem Hotel im Zentrum der Stadt, steigen wir auf unsere Räder um gegen 17:00 Richtung Langada Pass zu fahren.

Wunderschönes Wetter und ideale Temperatur für diesen dramatischen und herausragenden BIG auf der Strecke am Fluss Langada hatten wir das Vergnügen Kevin wieder zutreffen. Die meisten Teilnehmer haben Langada Pass als einen der besten griechischen Bigs wegen seines dramatischen und üppigen Charakters gewählt. Zurück im Hotel hatten wir eine herrliche griechische Mahlzeit auf der Innenstadtplaza.

Tag 7

Vor der Gruppe wurde zugesagt einen ruhigen Tag zu haben, da wir "nur" einen BIG haben. Bas, aus der Gruppe Bikeaholic, der auf der anderen Seite was für sein Geld haben wollte, verließ das Hotel im Morgengrauen um den Kosmas Pass komplett seinen Palmarens hinzuzufügen.

Der Kosmas-Pass ist offiziell ein 46 km Aufstieg, aber da wir das Auto in der Nähe von Geraki hatten, war er nur 16 km. Die Hitze ist ohne Schatten erstickend. Von Anfang an sind wir überrascht, Daniel Coulon, ein weiteres BIG Mitglied zu treffen, der Griechenland von Big zu Big auf eigene Faust bereisen wird.

Peter und Malou haben sich auch für den Aufstieg mit uns verbündet.

Die Hitze machte die Auffahrt ziemlich schwierig und die Belohnung war eine wohlverdiente Pause auf einer Terrasse in dem malerischen Dorf Kosmas.

Tag 8

3 Bigs und viel Kultur für den 8th Tag unserer Tour. Wir verließen Sparta mit dem Bus um nach Levidi, am Fuße des Oligirtos (1243m und 12km) zu fahren. Dieser Big war weder die größte Herausforderung, noch landschaftlich der reizvollste, noch der denkwürdigste auf

unserer Liste. Es war nur eine Möglichkeit, unser großes Ranking zu verbessern. Ein weiterer Kleinbustransfer und wir kamen nach Mykene, einer der berühmtesten archäologischen Stätten in Griechenland. Der BIG war selbst der kürzeste während unseres Aufenthaltes. Ein 2,5-km-Aufstieg zur Zitadelle. Ein Besuch der Stätte mit Selvis am Löwentor konnte nicht ausgelassen werden.

Zurück in unserem Kleinbus fuhren wir in unser Hotel in Epidaurus, nur wenige Kilometer vom anti-ken Theater, bewundert für seine außergewöhnliche Akustik, entfernt.

Vor der Fahrt nach Trachia für unseren 3rd Big des Tages, besuchten wir das Theater und experimentierten und bestätigten seine Akustik. Mount Didima (1113m, 18km) ist ein unvergesslicher Big. Der erste Teil ist schlicht und konventionell. Michel verpasst irgendwo den Abzweig zum Gipfel und begann wieder abzufahren, gefolgt von Christiaan. An der ersten Kreuzung erkannten sie, dass sie etwas verpasst hatten und machten eine Kehrtwende. Zurück an der höchsten Stelle der Landstrasse erraten sie die abzweigende "Straße" nach oben. Eigentlich war es mehr ein Weg als eine Straße. schmal, sandig, Schlaglochpiste, kiesig... Ein Pfad, der nur von Ziegen, Schafe und Hirten verwendet wird.

Der Straßenzustand war also der Horror, die Abfahrt war anstrengend und schmerzhafter als der Aufstieg. Unglaublich niemand hatte eine Reifenpanne und alle kamen wieder sicher unten am BIG an. Am Abend hatten wir ein gutes Essen in einem Restaurant in der Nähe unseres Hotels. Kevin Speed, Peter Notten und Marlou Maas waren wieder bei der Gruppe.

Tag 9

2 Bigs an Michels letztem Tag. Nach einer kurzen Fahrt und einem kurzen Halt am Kanal von Korinth waren die Vororte von Athen erreicht.

Der Parnitha hat einen 20 km Aufstieg in einer grünen Umgebung.

Nicht überraschend treffen wir eine ganze Reihe von Radfahrer und Mountainbiker. Der Berg windet sich und der Gipfel war ziemlich schwer zu finden. Christiaan, Achim und Michel dachten irgendwann ihn erreicht zu haben, aber wir hatten noch ziemlich viel zu klettern. Bas und Lina, die vor uns waren, wurden ein paar Mal um Richtungsangabe gebeten, weil sie sogar wissen wie man das Griechische liest. Wieder verlassen und keine diesbezügliche Hilfe.

Schließlich erreichten wir ein Brett, welches uns verbot weiterzufahren, da es ein Militärgelände war. Überall war auch Hundegebell zu hören. (Einige von uns schaffte es an die Spitze und machte sogar Fotos. Nach so vielen militärischen Berggipfel verlieren einige die Disziplin.) Es war ein bisschen ernüchternd und so begannen wir den Abstieg. Irgendwann kamen wir in die übel riechende Atmosphäre von Athen. Wie schrecklich, in solch verschmutzter Luft Leben zu müs-sen.

Nach einer weiteren Fahrt kamen wir in Amfikleia an, um den 2. BIG des Tages in Angriff nehmen zu dürfen. Michel nahm nicht mehr teil, weil er die Gruppe verlassen musste und eine Unterkunft suchte, während die Gruppe den Pterolaka erkletterte. Vor dem Verlassen von Michel, der am nächsten Morgen mit dem Zug nach Athen fuhr, nahm er mit der Gruppe, die Übermorgen zurück nach Hause fliegen wollte, ein gemeinsames Abendessen.

Fterolaka begann mit einer Reifenpanne für Bas (was wohl die einzige Panne während der Reise für die ganze Gruppe war). Das Fterolaka-Ski-Center befindet sich auf dem mythischen Berg Parnassos. Die Straße war eine schöne, klassische Alpenstraße, beginnend in einem üppigen, grünen mediterranen Dorf, endet in felsigem Gelände oberhalb der Baumgrenze, umgeben von Schnee und Eis. Christian, war weit vor Achim und hatte sich wohl ein bis'schen Verfahren. Denn als Lina und Bas Achim begegneten hatten sie ihn zurück nicht getroffen. Aber es gab Telefon und auch eine Verbindung im Nirgendwo, so daß auch Christiaan wieder retour fand. Achim zeigte noch ein paar gelb blühende wilde Orchideen und dann ging es zusammen bergab. Es fehlten ihm noch gute 2-3 km bis zur Spitze und damit ein weiterer BIG.

Tag 10

Der letzte Tag und die Bus-Gruppe war nur noch zu viert. Wir begannen mit einer Fahrt nach Volos, im Osten von Griechenland, beim Pliadishi war wieder eine militärische Zone auf dem Gipfel zu erklimmen. Nach so vielen wunderschönen Anstiegen war dies ein gewöhnlicher. Erwähnenswert ist das schöne Dorf Portaria, wo wir Mittagessen auf einer überfüllten Terrasse einnahmen und der Sturz von Bas in der Abfahrt. Stellte sich heraus sein neu aufgezogener hinterer Reifen weniger Haftkraft hatte als der alte. Er hätte ja auch nicht vorne weg fahren müssen, dann wäre er die richtige Straße gefahren und hätte die Pechkurve nicht erwischt. Damit war Achim schnellster Abfahrer der Gruppe ohne Sturz!

Und dann für den Schlussanstieg, der letzte Test

von Geist und Körper, Klettern auf den Olympos. Wir hatten den Olympos bereits bei vielen Gelegenheiten auf der Reise gesehen. Wie der Berg so groß alles überragt, dass man ihn aus vielen Orten in Griechenland mit dem Schnee sehen kann. Wir konnten auch sehen, dass sein Gipfel in der Regel in den Wolken ist, aber heute war er in den Wolken besonders unangenehm verdeckt. Wir würden bald erfahren warum. Der Aufstieg selbst war ok, nicht dramatisch, nicht so anspruchsvoll als einige der anderen Berge. Die Straße geht auch nicht bis zur Bergspitze. Was anspruchsvoll war, war das Wetter. Blauer Himmel mit Sonne wandte sich in grau bis dunkelgrau; warme Luft wandte sich in kühle Luft, feucht bis tropfnass. Das letzte Stück der unbefestigten Straße verwandelte sich in ein Schlamm-Pool voller Schlaglöcher. Aber wir haben es geschafft und wir fragten uns, was wir getan hatten, um solch ein Unwetter, in dieser Woche in Griechenland zu verdienen, wo sonst die Sonne lachte. Stellt sich heraus, dass einige von uns oder in der Tat nur 1 von uns, den BIG schon eingetragen hatte, bevor er auf den Gipfel war. Apropos Frage

zum Zorn der Götter! Deshalb kam Christiaan in das volle Gewitter. Da auch Achim nicht vom Blitz erschlagen werden wollte drehten wir um bis zu einem Wanderunterstand. Als es wieder aufhörte führen wir die ursprünglich noch fehlenden Kilometer wieder bergauf um die Gesamttour nicht zu verringern. Mit Lina und Bas führen wir dann zurück nach Lithoro um bei herrlichem Sonnenschein unsere kalten Füße auf den Steinen zu wärmen. Alles in allem war es ein fantastisches Abenteuer, gefahren 4.000 km in ganz Griechenland, 19 BIGs in 10 Tagen zu schaffen, neue Freundschaften unter den vielen Mitgliedern. Wie es schien – wie all diese unterschiedlichen Menschen auskommen würden – diese Herausforderung im Voraus war überhaupt keine Herausforderung; die Leidenschaft die BIGs auf den Rädern zu erkunden, solche gemeinsamen Grundlagen, erstellt, dies hat uns alles sicherlich zu der Lust inspiriert, die nächsten großen BIG-Meetings mitzumachen!



Most crazy day of the Meeting in Greece

day 5: Igoumenitsa to Gastouni (520 km by car!) with the ascent of Velouchi Ski Centre.

Christiaan WEYTMANS

We left Igoumenitsa after a good breakfast and started our way to the South of Greece: first via the highway back to Ioannina, then by secondary roads south to Arta, and then by even smaller roads to the start of the Velouchi in Parkio. The most beautiful sight was the view over the deep-blue lake Techniki Limni Kremaston. We parked the van at the parking place of an outdoor-centre just after an old wooden bridge. It was very hot and we loved the shade near the restaurant where there was also a small fishing spot. While biking, Achim dreamed of big trouts swimming there and waiting to be caught, grilled and eaten!!



Climbing is hard when it is hot, and the first hairpin turns were difficult. But the scenery was beautiful and sometimes you could look back on the part of the road you have already done.

At one point I could see Michel climbing on the road underneath me, and I yelled at him but the distance was too far and he did not hear me.

The first 16 km were tough, not because of the slopes but because of the heat. Then the

road descended for 7 km to Karpenisi, a nice town at the foot of a really steep section. At that point I met up with Peter and Marlou who came down by car. They told me that Bas and Lina were ahead of me and almost at the top, so it became clear to me that even with this heat, it could be done. That encouraged me to go on, because I had a terrible breakdown. In a hairpin turn at the foot of a radar-tower I took a break to enjoy the view over Karpenissi. It was a magical sight and by enjoying the view I recovered and went on to the top. On the way up I met up with Lina and Bas who were just descending. I asked Bas to pick me up with the van in Karpenisi if that was a logical continuation of our travel to the south. So I did not have to climb those 7 km to the outdoor-centre where we started. We agreed to call again later. I continued climbing and reached a section with a lot of snow at the side of the road. I cooled my chest and face by falling full frontal into the snow. After that cool dip I reached the top, took a selfie, and went down as fast as I could, because we still had a long travel by car.



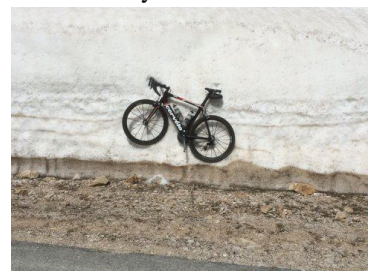
At the entrance of Karpenisi I met up with Lina and we decided to have a break with a large glass of beer because Bas would come and pick us up with the van. But we did not confirm this by phone and that caused the biggest mistake of the whole trip because the others ended up waiting over an hour at the other side of the mountain. After a phone call,

we were picked up by the van but we lost precious time and had to take a less comfortable way to Gastouni.

After a quick dinner in Karpenisi we started the last phase of the day at approximately seven o'clock in the evening.

As usual, Bas was our driver and he drove like Michael Schumacher: on the small roads through the mountains he kept one eye on the road and one eye on the navigation system. He estimated the maximum speed in every turn of the road and lucky for us it went well every time. In twilight we passed a mysterious village high in the mountains where the houses were built on high rocks. It must have been Proussos where they have a famous monastery.

After hours of driving in the dark we reached a lake and thought: "We will soon be on a highway to pass the bridge over the Gulf of Patras. But, alas, we were wrong: once again mountains, narrow roads and many turns in the road. We did not believe the navigation system anymore so we checked with a GPS-system on a phone, and it really pointed the same way. So after another endless hour we reached the bridge and finally arrived at the Peloponessos. From Patras to Gastouni was another 80 km on a highway so we reached our hotel in Vrana after midnight. Our host was waiting for us, but we were all so tired of that extremely long voyage that we went directly to bed.



Fietsen in Nieuw Zeeland

Christiaan WEYTMANS

Mijn vrouw en ik hebben de feestdagen en de jaarwisseling in Nieuw Zeeland doorgebracht waar ik mijn broer opgezocht heb. Als enthousiast BIG-fietser was het leuk om nieuwe BIG's te fietsen. Samen vonden we het leuk om een blog bij te houden:

www.sylenchrisopreis.nl
waarvan hier het fietsgedeelte is weergegeven.

Ik heb een fiets! 27-12-2014

Hier op de Ecolodge Knapdale in Gisborne (oostelijkste punt van het Noordereiland) stond een citybike in de schuur. Kees zei: dat mijn fiets, later bleek dat die eigenlijk van Kay was. Ik de banden opgepompt en de tandwielen uit elkaar gehaald en de hele fiets netjes gepoetst, blijkt het een behoorlijke kwaliteitsfiets te zijn waar je lekker er mee op uit kunt trekken. Dus mijn eerste fietstochtje gemaakt naar Grace Hill waar je een prachtig uitzicht hebt over de vallei van Gisborne. Alleen brak op een gegeven moment de versnellingskabel. Gelukkig zat ik hoog in de heuvels en kon ik toch redelijk gemakkelijk terugkomen. Maandag krijgt de fiets een servicebeurt en laat ik alle kabels vervangen.



Fietsen naar Otoko, 30-12-2014

Mijn eerste echte fietstochtje ging van Knapdale naar Otoko waar de Otoko walkway uitgezet is. Nu de fiets gereviseerd is, rijdt hij echt lekker, alleen de wind speelde me wat parten waardoor ik er wat langer over gedaan had: een kleine 3,5 uur. De weg voert over wat heuvelachtig terrein met op het laatst een geleidelijke klim naar een hoogte van naar schatting 250 meter. Enkele reis zal de tocht circa 40 km geweest zijn. Nice to be back on biking.

Trafford's Hill, 2-1-2015

Mijn eerste bergfietstocht die hopelijk mijn eerste BIG in Nieuw Zeeland op zal leveren. BIG betekent Brevet International de Grimpeur en een Grimpeur is een bergfietser. Er zijn voornamelijk in Europa 950 bergen omschreven en als je er daar een van opgefietst hebt, kun je die via de website afstrepen. Verder kun je in de rest van de wereld de resterende 50 bergen scoren. Deze moeten geografisch verdeeld zijn over alle continenten en een hoogteverschil hebben van minimaal 500 meter.

Op vrijdag 2 januari zijn Sylvia en ik met de auto van Gisborne naar Waimata gereden. Sylvia heeft daar heerlijk in de zon gezeten en een boek gelezen. Ook heeft ze even rondgekeken op een nabijgelegen school (weliswaar gesloten want het is hier vakantie) en van een kind in het Maori tot 20 leren tellen.

Ik ben teruggefietst naar Otoko naar de parkeerplaats net na het begin van een aardig klimmetje van maximaal 7 % stijging. Dit ligt ongeveer op een hoogte van 125 meter. Na dat klimmetje stijgt de weg geleidelijk naar Waimata met percentages van naar schatting

4 tot 6 % over een afstand van circa 20 km. Vlak voor Waimata ligt er weer een serieus klimmetje van 8% en daar staat ook een bord van de waterscheiding op een hoogte van 578 meter.

In Waimata hebben Sylvia en ik een heerlijke lunch gehad bij een eettentje langs de weg. Dat doet de fietser goed!

Daarna kwam er een flinke daling totdat de eindklim begon die met een afstand van circa 5 km en een stijging van maximaal 8% niet al te moeilijk was. Bovenop stond een bord: Trafford's Hill 725 meter. Een heerlijke berg om lekker op te fietsen!!

Na de afdaling ging de fiets in de auto en zijn we samen naar Opotiki gereden. Daarbij kwamen we door de langste gorge van Nieuw Zeeland met alleen maar bochten en prachtige gezichten op de rivier en de beboste hellingen.

In Opotiki zijn we even naar het strand gereden: een prachtig wild strand, met een geweldige branding en helemaal leeg! Alleen voor ons! Maar we zijn maar even gebleven want we moesten weer op tijd terug zijn voor het diner, en als Kay kookt dan wil je dat niet missen!



Ruapehu, 15-1-2015

"What's in a name" is een bekend gezegde. Op de BIG-website staat als laatste berg in Nieuw Zeeland de Whakapapa met de beklimming naar

Whakapapa-Village. Maar ook staat er de beklimming op naar Iwicheau-Village. Dat is het hoger gelegen skidorp. En de berg waarop beide dorpen liggen heet de Ruapehu. Dit is een heilige Maori-berg met het volgende verhaal: de bergen waren eens 4 machtige krijgers. Taranaki hield zich niet aan de erecode en werd verdreven. De andere 3 (Tongariro, Ngauruhoe, en Ruapehu) streden om de gunsten van een mooie vrouw maar de strijd bleef onbeslist. Toen moest de vrouw zelf kiezen en ze koos voor de machtigste van de 3: de met sneeuw bedekte Ruapehu waar ze als een sierlijke heuvel voor ligt.

Welnu, met dit verhaal is het natuurlijk prachtig fietsen: dat begon in het dorpje National Park bij Howard's Lodge op een hoogte van circa 800 meter. Via SH 47 (geaccidenteerd terrein) begon de eigenlijke klim pas bij de afslag SH 48 naar Whakapapa Village. Daar stijgt de weg over 5 km geleidelijk met percentages tot 6% totdat je Chauteau Tongariro bereikt: een prachtig gezicht van een modern hotel in een groot klassiek gebouw met de besneeuwde hellingen van de Ruapehu op de achtergrond. Direct achter het hotel ligt Whakapapa-Village op een hoogte van circa 1000 meter. Vanaf daar is het nog circa 7 km en met steile gedeelten tot wel 12% is het een pittige klim naar het op circa 1600 meter hoogte gelegen skidorp Iwicheau-Village. De vergezichten op de Ngauruhoe (Mount Doom uit de film Lord of the Rings) en op de Ruapehu zelf maken veel goed, evenals de afdaling die vanwege de lange rechte stukken en de goed lopende bochten supersnel genomen kan worden.



Taranaki, 12-1-2015

Wat een prachtige vulkaan: net als de Ngauruhoe (Mount Doom) heeft de Taranaki nog bijna zijn volledige top, maar blijkbaar is de Ngauruhoe veel warmer want daar ligt geen sneeuw op. Zelfs in deze zomermaanden ligt op de Taranaki wel sneeuw op de top. Maar helaas voor mij gaat er op zo'n vulkaan natuurlijk geen weg naar de top. Dus daarom maar op zondag 12 januari vanuit de havenstad New Plymouth naar het informatiecentrum gefietst. Een fietstocht van enkele reis maar circa 20 km die in 3 delen uiteenviel:

Het eerste deel vanuit de stad (als startpunt hadden we de plaatselijke Mac gekozen, dat was gemakkelijk voor het parkeren en voor Sylvia die even plaatselijk ging shoppen) liep langs een drukke snelweg waar auto's en vrachtwagens met 100 km per uur langs raasden, het tweede gedeelte begon bij het dorpje Egmont Village waar de afslag naar het informatiecentrum was. Op deze weg was nauwelijks verkeer en je had een geweldig uitzicht op de berg. De weg liep geleidelijk op, het uitzicht was fantastisch maar door de tegenwind werd het steeds zwaarder fietsen. Het derde gedeelte was erg zwaar: eindeloos krulde de weg zich in flauwe bochten omhoog. Door

aanplant aan beide zijden van de weg had ik geen last meer van de wind en ook niet van de zon want de weg lag mooi in de schaduw. Maar ook het uitzicht op de besneeuwde top was weg waardoor je niet kon zeggen hoever je was. Na stukken van naar schatting wel 14% kwam ik eindelijk bij het op circa 950 meter hoogte gelegen informatiecentrum aan waar ik een grappige Tsjech bereid vond om een foto te maken.

Snel maar verantwoord scheurde ik naar beneden om ook het gevaarlijke stuk langs de snelweg zonder kleerscheuren door te komen.



Lewis Pass, 19-1-2015

Je komt hier rare situaties tegen. Als je van de westkust naar de oostkust rijdt, moet je ergens de bergen passeren. Meestal gaat dat via een bergpas: je rijdt omhoog, je hebt een top, en je rijdt weer naar beneden. Lewis Pass is zo'n bergpas die we gisteren met de auto gereden hebben. Laten we nou nergens een bord gezien hebben dat de top aangaf, en voor ons gevoel zijn we ook nauwelijks naar beneden gereden. Dus ik op internet kijken: jawel: er moet een top zijn. Dus ik vandaag daar weer met de auto naar toe, want er moest gefietst worden. Blijkt dat er na een lange aanloop met veel korte stijgingen en dalingen wel een top is, maar de situatie was toch zoveel anders dat ik hem

met de auto voor de tweede keer voorbij reed. Effe draaien zou je zeggen. Nou, dat gaat moeilijk als er op een smal slingerend weggetje ook nog een grote bus achter je aandert. Pas halverwege de helling, bij Maruia Springs was er de mogelijkheid om af te slaan en de auto te parkeren. Vandaar uit ben ik naar het startpunt gefietst: Lewis Pass Motels op een hoogte van circa 450 meter gelegen. De eerste 3 km waren licht stijgend, gevolgd door een stuk van 3 km wat zwaarder stijgend. Toen was ik weer terug bij Maruia Springs waar het echte werk pas ging beginnen. Gedurende 4 km kwam de stijging nooit boven de 8% uit waarmee deze beklimming niet als een hele zware gezien mag worden. Na 2 bruggetjes die maar uit 1 rijbaan bestaan, zwakte de stijging af tot circa 5% en was de top snel bereikt: 907 meter volgens het bord dat er wel degelijk stond. Vergeet ik nog wel te melden dat ik bij de beklimming een fikse wind in de rug had. Daardoor ontstond de rare situatie dat ik in de afdaling door de tegenwind maar niet of nauwelijks hoofde te remmen. Zo kwam ik snel en toch veilig weer bij de auto uit.



4 BIG's in 2 dagen.

Gisteren was het woensdag 21 januari, en we zaten in Christchurch. Het meest zuidoostelijke deel van Christchurch is een bergachtige

landtong met op het puntje daarvan een badplaatsje dat Sumner heet. Volgens mij (maar ik ben natuurlijk geen "local") heet het hoogste punt van de landtong "Mount Pleasant". Je kan op 3 manieren naar dat hoogste punt toe fietsen, en alle 3 wegen staan als een aparte BIG in de lijst. De oostelijke weg heet heel toepasselijk de Mount Pleasant Road, maar die heb ik niet gefietst. Ik ben begonnen bij de westelijke weg die Dyers Pass Road heet. In het begin redelijk steil, zo'n 11% schat ik, maar al snel afvallend tot 7-8%. Opvallend was dat er veel fietsers op de berg actief waren, de meesten reden naar beneden maar op een gegeven moment werd ik door 2 meisjes van rond de 17 jaar ingehaald. Ze gingen zo hard dat ik er nog niet aan dacht om ze bij te gaan houden. Maar wat bleek, na 4 km beklimming stonden ze bij te komen bij een kiwi-café. En 1 van hen was niet eens te beroerd om mij op de foto te zetten. Maar de top lag nog wat verderop: op de Summit Road waar bij een parkeerplaats met uitzicht naar 2 kanten ik een selfie kon maken met de zendmast op de achtergrond.



De Summit Road die over de toppen van de landtong naar Sumner voert, was afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, en dat was de reden dat hier zoveel fietsers waren. Maar de reden van afsluiting was dat er regelmatig rotsen naar beneden vielen, over een klein gedeelte was ook het asfalt tot de middenstreep gewoon weg. Fietsen en lopen was daar overigens op eigen risico wel toegestaan. De Summit Road

rijden is 1 van de 10 dingen die elke Nieuw-Zeelander in zijn leven gedaan moet hebben vanwege de prachtige vergezichten. Op de heenweg heb ik daar dan ook bijzonder van genoten.

Sumner was het einddoel van mijn fietstocht. Op het strand zag ik een bijzonder herkenningspunt: de Cave Rock.

Daar begon dus mijn terugtocht die via de Evans Pass Road terug ging naar de Summit Road. Inmiddels was het echter gaan regenen, dus ik werd zeiknat en de vergezichten waren verdwenen omdat er laaghangende bewolking was. Toen het weer wat opklaarde werd ik ingehaald door een wat oudere man die op een simpele Motobecane fiets reed maar wel een dikke achteras had en een gouden fietsketting. Ik verdenk hem er van dat hij met ondersteuning reed. Aan de praat geraakt want met golvend terrein heb ik wel wat adem over, en dan schieten de km ook goed op. Dus al snel waren we aan het afdalen achter een lege vrachtauto die behoorlijk doorreed. Ik bleef daar achter hangen maar mijn maatje moest zo nodig in gaan halen. Even verderop sloeg hij linksaf. Toen de vrachtwagen daar voorbij was zag ik zijn fiets op het asfalt liggen en hij stapte net weer op: was hij in de bocht onderuit gegaan. Ik moest rechtdoor en dacht bij mezelf: waaghalzerij doe ik niet aan mee, en daarom zit ik nog steeds lekker op mijn fietsie.



Vandaag zijn we van Christchurch naar Akaroa gereden. In het dorpje Little River begon de beklimming van de Hilltop: 9 km waarvan de eerste 3 km een rustige aanloop waren. Steeds was er een wat steiler stukje waarna je wat uit kon rusten. Zo bereikte ik redelijk relaxt de top op 476

BIG Review 2016

meter. Net na de top kon ik al prachtige foto's maken van de baai van Akaroa.

Toen we in Akaroa waren ben ik 's avonds nog de Long Bay Road opgereden. En wat heeft me dat zeer gedaan! 12 km met 3 stukken van wel 15%. Maar het uitzicht was prachtig, ik ben nog nooit zo vaak gestopt om foto's te maken. Je kon ook ongeveer wel zeggen waar je naar toe ging omdat een groot gedeelte van de weg in het zicht lag. Toen ik de top op 620 meter bereikt had, kon ik ook prachtig terugkijken. Maar om dat dan nog goed op de foto te krijgen is nog een hele kunst, en die kunst beheers ik helaas nog niet zo goed. De afdaling was niet leuk: alleen maar remmen en zorgen dat je controle bleef houden, dat krijg je met zo'n steile weg.



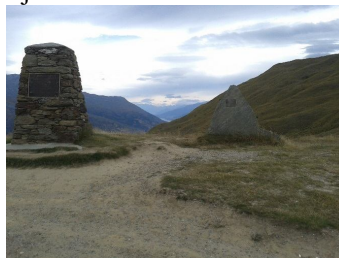
Burkes Pass, 24-1-2015

Zaterdag 24-1-2015. Op onze weg van Akaroa naar Twizel kwamen we langs de Burkes Pass. En omdat deze pas omschreven stond als een BIG moest er gefietst worden. In Fairlie was het markt, en er waren wat winkeltjes, dus dat was interessant voor Sylvia, voor mij was interessant dat aangegeven stond dat Burkes Pass 21 km fietsen was. Nu waren het lange rechte wegen, enigszins oplopend maar wel met wat tegenwind. Dus in de tijdrijdersmodus en maar stuppen. Wat bleek nu: Burkes Pass was een dorpje en de klim begon eigenlijk pas daarna: met ongeveer 3 km klimmen en alleen de laatste 800 meter op het kleine blad stelde dit niet zoveel voor. De top lag op 709

meter dus dat viel ook wel mee. Foto's maken en maar weer terug. Toch een kleine 50 km gefietst in een behoorlijk tempo, dus dat was een goede training.

Crown Range Road, 29-1-2015

En dan zegt Sylvia, "Christiaan is een berg fietsen". Nou, en dan ben ik naar de Crown Range Road!! Das nie zomaar een berg, das de hoogste doorgaande weg van Nieuw Zeeland. Toen we Wendy in Rotorua tegenkwamen zij ze: O, das die steile berg bij Queenstown, en als Wendy dat zegt istie héél steil! Nou dat wastie ook, en lang! Maar ook leuk. Want er zaten haarspeldbochten in en die heb ik hier nog maar weinig gezien. En er zaten ook steile stukken bij, maar niet zo steil als de Long Bay Road, dus daar hebben we het verder niet over: ik schat maximaal 13%. Maar die uitzichten: geweldig! Je kon hele stukken van de weg terugkijken en omdat er weinig begroeiing was kon je ook ver van je af kijken. In de beklimming zie je daar weinig van want je kijkt alleen maar naar die 2 m2 asfalt waar je op dat moment mee aan het vechten bent, en op de terugweg heb je alle aandacht nodig voor het dalen met hoge snelheid, dus neem ik af en toe wat pauzes: als je omhoog fietst doe je dat vooral als je moe bent en even bij wilt komen, op de terugweg als er auto's achter je zitten die je voorbij wilt laten gaan. en bij elke pauze maak je foto's. Dus bij deze.



Homer Tunnel, 1-2-2015

Een geheim was het, een geheim dat ik tegen niemand verteld had: de Homer Tunnel fietsen! Thuis had ik foto's zitten kijken van een groot zwart gat in een gapende rotswand. En op de hoogtekaarten was het bijna niet te volgen, zo dicht liepen die lijnen bij elkaar, dus: zo steil als het was. Maar toen we naar de Milford Sound reden, kwamen we er langs: op de heenweg zoals zo vaak in Nieuw Zeeland een langzaam stijgende weg die steeds een stukje omhoog gaat en dan ook weer wat daalt, dus dan is het lastig om te zeggen: dáár begint de beklimming! Alleen het laatste stuk was echt wel duidelijk, en dat zwarte gat op een hoogte van 950 meter was ook duidelijk. Met stoplichten werd aangegeven wie er mocht rijden. De tunnel zelf bleek ook nog eens 50 meter te dalen. Maar toen we met de auto uit de tunnel kwamen schrokken we pas echt: een aantal haarspeldbochten en een steile afdaling waarbij we met onze Black Pearl soms terug moesten schakelen naar de tweede versnelling om niet te veel snelheid te krijgen. En die berg zou ik dan wel eens even op gaan fietsen? Ik kreeg het er een beetje dun van in mijn broek. Maar na de prachtige bootreis door de Milford Sound ben ik er toch maar aan begonnen. Meerder keren zei ik tegen mezelf: rustig aan, want het zwaarste stuk zit op het eind. Een dat deed ik dan ook maar: rustig kroop ik tegen de berg omhoog terwijl de autobussen mij diesel blakend voorbij reden. 1 keer vond ik het tijd voor een foto-moment, ofwel: toen was ik even aan een pauze toe. Daarna dacht ik: dat hele smalle stuk zonder middenbelijning dat moet toch nog komen? Maar dat stuk kwam maar steeds niet. En ineens zag ik een stuk hoger op

de helling het begin van de tunnel en de start van de haarspeldbochten, ofwel: het eindpunt was in zicht. Want de helling kan nog zo zwaar zijn, als je het eindpunt ziet dan haal je dat ook! Bleek ik mezelf voor de gek gehouden te hebben omdat we dat stuk zonder middenbelijning op de heenweg met de auto gehad hadden.

Daarna de beloning: een lekkere afdaling en uiteindelijk een uur eerder terug dan Sylvia verwachtte.

Samenvattend: 15 km klimmen van zeeniveau naar circa 900 meter met stukken van circa 13%: een hele zware tocht!

Arthur's Pass, 3-2-2015



Bijna was het er niet van gekomen! Bijna moesten we vanwege het weer (regen, regen, en nog eens regen!) verkassen naar de oost-of noordkust. We hadden al besloten om naar het noorden te rijden, en het allerlaatste duwtje werd gegeven door een claxonerende chauffeur achter ons toen we twijfelend voor de rotonde stonden waar je naar Arthur's Pass kon of naar het noordelijk gelegen Greymouth. Het werd dus Greymouth waar we naar het informatiecentrum gingen voor een actueel weerbericht.

En wat bleek: de verwachtingen voor slecht weer in Arthur's Pass waren bijgesteld en het zou er de hele middag zonnig blijven.



Dus snel de spullen naar het hotel gebracht en omgekleed in het snelle rode pak met voor de veiligheid een knalgeel hesje eroverheen. Hup in de auto en als een speer naar Otira, toch ruim een uur rijden. Bij een café-bar annex uitdragerij vond Sylvia een geschikte plek om wat tijd door te brengen en ging ik op pad voor mijn laatste BIG-punten.

In Otira stonden waarschuwingborden: vanwege de steile hellingen was het niet toegestaan om met een voertuig met een aanhanger over de pas te rijden. Daar dachten de Nieuw-Zeelanders zelf heel anders over want driekwart van de wagens die mij passeerden had een aanhanger. Ik vond die waarschuwingen natuurlijk prima want dat betekende dat er werk aan de winkel was, en dat ga ik nooit uit de weg! Maar na een gematigd begin, zag ik vanuit de tegenoverliggende richting een vrachtwagen stapvoets rijdend naar beneden komen, daar was

ook speciaal anti-slip-asfalt aangebracht: 16% is niet niks. In mijn allerkleinste verzet dat ik tot nu toe alleen op de Long Bay Road nodig had, kroop ik naar boven. Gelukkig was er op enig moment een parkeerplaats waar ik met het erkende excuus van "even foto's maken" even rustig op adem kon komen. Op de parkeerplaats stond een andere fietser die met een rugzak van 10 kg over de pas fietste om in Bealey een biertje te gaan drinken. Net na de brug over een grote aardverschuiving haalde ik hem in maar hij was vlak na mij boven zodat hij mijn juichende foto kon maken. Ik was blij dat ik boven was!

Op de terugweg werd ik achtervolgd door een grote bus. Hij kon mij niet passeren omdat ik altijd midden op de weg rijd als ik aan het afdalen ben. Op een geschikte plek liet ik hem er langs en kon hem nog lang in zicht houden. Zo was ik weer snel terug in Otira en zat mijn fietsprogramma er op.

Thailand, a different world

Claudio MONTEFUSCO
(141)

Thailand has it all: good weather, cheap prices, ancient history, archeological runes, working and friendly people. It's not just about sun and beaches. We already have those in Spain. Thailand is a country plenty of mountains in the North, near Chiang Mai, with amazing climbs that every european cycloclimber would love.

I read in some australian magazine that Chiang Mai will become the asiatic Girona. Good weather guaranteed all year long, tough routes here and there, good roads, amazing landscapes. An ideal location for pro riders, specially in european winter when cold is at its most.

To reach Thailand we have 18 hours trip, including a quick stop in Moscow. Plus 6 hours time difference, you get 24 hours, 1 whole day and we got to Bangkok, Thailand capital.

I left Spain under cold January. Pure winter. When I got Bangkok it is 30 degrees. Back to summer. This is the best time to travel to Thailand, winter, dry season. From april to July this is summer, with hotter temperatures, and from August to November it is rainy season, when they get water for the whole year. Once in Bangkok, another flight to the north to get Chiang Mai, the second most crowded city in Thailand, after Bangkok with over 12 millions inhabitatnts.

Communications in Thailand are.. different. Motorbikes with 3 people, no helmet, the famous tuk-tuk.... Renting a car there is complicated because of the language (unintelligible



road signals!) and permanent traffic jam. Traffic in Bangkok is absolutely chaotic, but in the north it is much better. The roads I rode were perfectly asphalted. Just be aware of riding on your left...

In Thailand, food is always present. There are countless street restaurants where you can eat by derisory prices a dish of rice vermicelli or bean noodles, with balls of meat or seafood, or the typical rice, basis of Thai cuisine. Even in the smallest towns there are places to eat, stalls where to buy fruit, chicken or pork kebabs, shops where you can buy bottled water (not even locals drink tap water). The only caution with food is that thai food is very hot and spicy!



Buddah and the King are the most important things in Thailand. Buddhism is the main religion in 95% of population and its motto is "Sanuk, Sabai y Saduak" meaning "Be happy, stay calm, be thankful for what life is offering you". Driving in thai roads mean passing by huge Buddah statues and temples (wat) dedicated to. Entering a wat, which is always open to people, means remove your shoes and pray anytime of the day, no need to be sunday. Buddhist monks, dressed with skinheads and their skimpy dresses saffron coloured, are part of the urban and rural landscape across the country. As for the monarchy, the King of Thailand (Rama IX, Bhumibol Adulyadej) is revered by his people. He was proclaimed King in 1946, and today, with 82 years, and with a delicate health remains the great reference of a country honouring the monarchy and which does not allow the slightest disrespect to their King. Unfortunately, his son the Prince does not enjoy the same reputation as the King.

Thailand is a friendly country filled with smiling people. You don't feel threatened or unsafe never. It is a country that

knows that depends on tourism and understands how to treat their visitors. You do not perceive an extreme poverty, perceive humble people, but with a good education. All children are uniformed, you see children from schools doing activities, visiting temples...



Everything I expected of a trip like this falls short against what I lived. I fell in love with the country and people. This time the bike was not the main purpose of the trip, it was just a way to know places that otherwise would have not been able to discover. Thanks to the bike I have reached hidden and remote places. There is no better way to know a country that upon a bicycle.

10 thai climbs not to be missed

Doi Inthanon: The highest mountain in Thailand at 2565 mts. The king climb you must do when you travel to Northern Thailand. There is a yearly cyclo sportive climbing up there in February. The steepest parts are at the end, it means that the 40 km climbing from Chom Tong become a real challenge, with 2250 elevation! A must for cycloclimbers. What are you waiting for?

Doi Suthep. A very famous climb beside Chiang Mai. In 11 kilometers you will reach 1535 mts height. If you hear about Doi Pui, this is a twin climb in the same mountain, very close one to the other.

Doi Samoeng. This is a climb you can include in a spectacular 90 km loop from

Chiang Mai. Absolutely recommendable. Solitaire roads, well surfaced, and amazing landscapes. Top is at 1,146 meters.



Doi Tung. 1389 mts height. The mountain of Doi Tung is an outcrop of impressive limestone rock that dominates the plains flooded by river Mekong, near Mae Sai. Doi Tung means "Flag summit". 12,9 km to gain 552 mts, what means 4% average. Doi Tung is the summer residence of the King.

Phu Chi Fa. Literally, the finger pointing to the sky. A beautiful, very special place with a panoramic view you will not forget. Last kilometres are really tough, to get to the border with Laos. At the top you can see a tremendous drop on the neighboring country. 1442 mts height.

Doi Mae Salong. Very tough. A real challenge to get to the

top. Highlight of this climb are 3'3 km at 12% average gradient! Former opium fields that dominated the area have become vast fields where tea is cultivated now. The city of Mae salong was founded by the Chinese army in 1962 and became the base of the exiled Chinese soldiers. Currently there is a temple at the top of the mountain.

Doi Chang: Meaning Elephant mountain, because of the shape, looking like an elephant's head. This mountain is known for coffee plantations (Said to be the best coffee in the world? In Thailand?). For cycling, this is a climb 14,4 km long, average gradient 5%, total elevation 780 metros. The summit is at 1.288 mts.

Tha Ton. An impressive huge white Buddah dominates Tha Ton mountain. 3 km at 10% bring to the the top, where temple Wat Tha Ton is, with panoramic views over Chiang Rai and the surrounding areas.

Mon Cham. Another interesting climb around Chiang Mai with 14 km at 6% average.

Doi Ang Khan. In the border with Burma, this is a climb in Chiang Mai province, 22 km long to reach 1928 mts height.



Images glanées sur les routes de mes BIGs 2015

Marc SÉGUY

Un passage mythique : Puerto de Foncebador, BIG n°384



Oui c'est bien mon vélo posé contre le mât de chêne surmonté d'une croix de fer rouillée. On est ici sur le cairn de la Cruz de Ferro.

Quelle est la signification de ce tas ?

La tradition, toujours respectée de nos jours, veut que chaque pèlerin dépose au pied de la croix une pierre transportée depuis le lieu de son départ. (En pleine saison, on peut y voir toutes sortes d'autres objets : foulards, chaussures usées, cartes postales, fleurs, messages etc.). Ce poids supplémentaire et inutile dans le sac à dos représente les choses superficielles auxquelles nous accordons souvent une trop grande importance dans la vie... Le pèlerin, arrivé au point culminant du Chemin de St Jacques, peut se libérer de ce qui lui pèse, avant d'entamer la dernière partie de son parcours vers le tombeau de l'apôtre.

Mais, ne vous y trompez pas, je ne suis pas reparti sans mon compagnon !!!! Ne pensez pas une seule seconde que j'allais me libérer d'un fardeau pesant. Le vélo ne rime pas pour moi avec frivolité ou plaisir vain. Ce n'est pas une distraction occasionnelle.

Bien au contraire, c'est avec lui que je peux faire le vide et que je rentre l'âme légère après une sortie.

J'ai plaisir à croire que c'est aussi le cas de plusieurs membres du club, n'est-ce pas ?

Non, rien de rien, je ne regrette rien

Sur toutes mes cartes, un BIG est cerclé de rouge et si c'est aussi un col, je rajoute un cercle concentrique bleu. Impossible de se tromper, n'est-ce pas ?

Parlons un peu du "Passo di Spluga", **BIG n°688**. Voilà une montée BIG déjà enregistrée dans la liste italienne. Par conséquent, sur l'atlas italien le cercle "rouge et bleu" est déjà grisé. Mais je suis en Suisse,

j'ai en main la Michelin 553, sur laquelle rien n'a été grisé !! La carte est maculée de ronds bleus et ce depuis des années! Bien sûr le Splügenpass en est un. Vous commencez à comprendre où je veux en arriver, n'est-ce pas? La tentation est trop forte. Ainsi, demain je n'aurai que le Juf (**BIG n°598**) à grimper. Il est 18 h, je n'ai rien à faire dans le camping de Splügen, alors j'entame la belle montée et même si je tique un peu en voyant la direction Chiavenna, je poursuis allègrement ma sortie. C'est au sommet que je réalise enfin mon erreur et que les très belles images du



versant italien, gravi en mai 2014 parmi des murs de neige, me reviennent clairement à l'esprit.
C'est pourquoi je céderais maintenant volontiers cette montée contre une autre qu'un quidam aussi étourdi que moi aurait grimpée 2 fois. On n'en parle pas au prési-Dan, bien sûr.



Interdites ou pas?

BIG n°162, Winterbergstrasse. Cette montée est interdite aux cyclistes par la route décrite sur le site. Je n'ai vu aucun autre vélo, mais quelques randonneurs à pied. Par contre le même véhicule m'a "tassé" sur le bas-côté volontairement et dangereusement à la montée ainsi qu'à la descente pour bien me faire comprendre que j'étais indésirable. Par ailleurs, elle est muletière sur un tiers du parcours environ ce qui n'était pas prévu dans le descriptif.
Y a-t-il une autre façon de se rendre au sommet? Par une piste?

BIG n°916, Katara pass. Depuis le très beau site des Météores la route est assez longue qui mène à la dernière intersection pour la phase finale de la grimpée et là ... surprise : la route est barrée et interdite, alors qu'elle semble, au début, en très bon état. Je m'engage donc sur les 10 derniers km et par trois fois effectivement le goudron fait place à la terre battue. Il se met à pleuvoir, le froid et la grisaille m'accompagnent, je traverse une petite station de ski abandonnée et largement vandalisée avant d'atteindre le

sommet : seuls les murs de neige constituent un horizon très limité.
Pitié pour nos belles arrivées sommitales

BIG n°607, Bielerhöhe:
L'Autriche sait bien vivre du tourisme, elle fait très souvent payer ses montées aux véhicules à moteur. Une fois au sommet, il faut canaliser ce flot et on y trouve de plus en plus souvent un paysage dénaturé par la présence de multiples parkings numérotés, de restaurants, de boutiques. J'ai parfois eu l'impression de me rendre dans des zones commerciales. Et si le mot « col » est souvent associé au terme « mythique », je dois dire que j'ai dans ces cas-là pensé à des sommets plutôt miteux voire piteux. Je ne parle pas des ascensions elles-mêmes dont je garde très souvent un bon souvenir.

Même le superbe Kaunertal, **BIG n°612**, dont les pentes ne peuvent que ravir un bigger, offre au sommet le spectacle d'un glacier partiellement recouvert de bâches qui dissimulent des "crevasses" de glaces ... à visiter natürlich. Faisons notre propre réclame.....ou pub si vous voulez.
« Quand ton prochain modèle tu voudras choisir, C'est au Challenge BIG que tu devras t'inscrire. »

Amateur de voitures de rêve et de motos de légendes, il faut parcourir les superbes cols suisses et vous aurez sous les yeux une concession à ciel ouvert de véhicules récents ou de collection. Que dis-je les yeux, avant même d'être doublé c'est l'ouïe qui vous renseignera sur la puissance du bolide par le vrombissement des 4, 6 ou 8 cylindres. Et je ne parle pas de l'odorat.

Avez-vous gardé votre âme d'enfant ?

Le "chemin de fer" suisse n'est jamais parvenu au fond de la très très belle vallée qui conduit au village le plus haut d'Europe: Juf, **BIG n° 598**. Néanmoins en étant attentif vous pourrez admirer une voie ferrée de 180 m, de long entièrement construite par un passionné, tout autour de sa maison située 4 km environ avant le terme de la montée. Tout y est: viaducs, ponts, tunnels, plusieurs wagons (j'ai vu son atelier de construction et des modèles au montage) et une unique locomotive (avec les quelques euros que les touristes lui laissent il espère en monter une autre).
Précision importante: c'est par écrit que j'ai communiqué en français avec cet homme, sourd et muet de naissance. Si vous vous rendez sur son site (Die Gartenbahn in Avers) vous trouverez des vidéos et cela vous donnera envie de vous y arrêter, je n'en doute pas, pour peu que vous ayez gardé votre âme d'enfant.

La détermination du BIGger : c'est bien connu, une belle détermination au sortir de l'hiver conditionne souvent le reste de l'année. C'est à une renaissance qu'on assiste et celle-ci ne revêt pas la même forme suivant notre genre (on y revient !). Les 2 photos se passeraient quasiment de commentaires.
Au féminin c'est une éclosion toute en douceur, une mue qui s'apparente à celle des chrysalides.



Au masculin c'est une extraction tout en force de son cocon hivernal, le côté bestial prime déjà.



Les questions récurrentes de mon épouse

Cathy : Tu es sûr qu'un BIG suisse des Grisons par exemple compte autant qu'un BIG breton?

Marc : Bien sûr

Cathy : Non, ce n'est pas possible ce modeste BIG allemand ne peut pas être



comparé à un BIG autrichien quand même!

Marc : Et pourtant l'un comme l'autre ne rapporte qu'un seul point.

Cathy : Regarde le temps qu'on a passé pour trouver le pied de chaque BIG hollandais et le peu de temps que tu as mis à les monter. La comparaison avec des BIGs alpins n'est vraiment pas possible.

Marc : C'est vrai que nous avons bien galéré mais on a fini par y arriver et n'oublie pas l'aspect touristique du challenge.

Cathy : D'ailleurs la prochaine fois que je verrai D. Gobert je lui en parlerai, moi, de cette question que je me pose tous les ans.

Marc : Pourquoi pas

Cathy : Je lui demanderai aussi pourquoi les versants d'un même BIG sont cotés de manière identique qu'ils soient longs, très longs ou courts et même très courts. Pourquoi ne pas nuancer?

Marc : Tu en as encore beaucoup de questions comme celle-là

Cathy : Et pourquoi ne pas parler des BIGs dont toute une partie est muletière. Toi, tu as un VTT, bon. Mais ceux qui cyclent avec des petits pneus et qui décident de ne pas terminer l'ascension sur de la terre ou un sentier recouvert de pierres, d'un tapis de feuilles, de branches..... Pourront-ils le déclarer quand même?

Marc : C'est aussi une bonne question.

2015

Kevin SPEED

**Thursday 2nd April 2015
Mallorca**

The original plan was to cycle back up to Puig Major and down to Sa Colabra then back up to La Corbata, down to Soller and climb Coll de Soller; however this would have been a tough day. I found out this morning that I could take a boat with the bike on board from Port de Soller to Sa Calobra, cycle to the top of Sa Colobra BIG 476 then visit Soller and up to Coll de Soller BIG 475. This would be more sensible. From Sa Colobra to Puerto Soller; distance 60km (39 miles) and I planned this to be a 3 hour trip, 11.00 – 14.00. I took the boat trip from the harbour at 10.00am, the fare was 17€ (£12). The boat trip was fantastic and was interesting to see the cliff scenery and waterfalls from the boat and the weird shapes of the rock formations dropping sharply to the sea. This area is a far cry from the sandy beaches along the south coast. Before the climb I took a look at Es Torrent de Pareis or the twin torrents, down here dwarfed by sheer rock faces and vertical cliffs I was surrounded by a fantastic wild landscape. The blue sky seemed so far away and there was the screech of wild birds and occasional bleat of mountain goat echoing around the canyon. It's a small white pebble cove surrounded by sheer height.



Starting off for the La Corbata BIG 476 I soon left the tourist

area and tourist coaches sheltered in the cove behind and began the ascent, fairly easy at first along a leafy lane that soon led up to rocks on either side. In front of me was one huge standing rock that overhangs the road from the right. Once there the road passes through a narrow funnel with rocks towering on both sides. After this there is a steady twist of hairpins to reach the top and I was one of dozens of cyclists on this climb this morning, most of them the lightweight sporty heads down bums up variety but one stood out – it was a family on a tandem pulling a trailer with two children in and behind the trailer a wheel extension carrying their luggage. This was really impressive and told them so! Shortly after this I reached the point where the road does a full circle and passes under itself then there's a café just underneath on the right on the way up. I continued on about another 500 metres to reach the top where I was yesterday, today I felt better for conquering it as it's far too easy coming up from the south side.

Cycling the Serra de Tramuntana, Sir Bradley Wiggins once called Mallorca hill cycling a Scalextric set for cyclists and it's where road and track racing professionals like to limber up for the Tour de France. This wild mountainscape of pockmarked limestone peaks, serpentine roads and cliffs that sheer down to the Mediterranean is a cycling wonderland, offering the most challenging terrain of this bikeable island. Top of them all is the 12km hairpin riddled road down to the overshadowed narrow bay of Sa Calobra. There's giddy, ravine views all the way up and at one point the road squeezes between an impossible cleft in

a huge rock. Sir Bradley Wiggins took a casual 20 minutes to climb to the top of the road. It took me one and quarter hours – ah but then I was taking photos! The serpentine road is pure drama, carving through the rock and skirting narrow ridges as it unfurls to the coast. It's the feat of an Italian engineer Antonio Paretti who built it in 1932. Its twists and turns were inspired by tying a tie, whatever else? From La Corbata I went back over Puig Major road but it was easier today as I'd left most of my kit back at the hotel. Puig Major is inaccessible by road as it's fenced off by the military. This is the only dowdy area on this road as the road veers to the left. The highest point by permitted road is the north side of the road tunnel north of Cuber Lake. I continued on over, repeating yesterday's ride and back to the roundabout down in the valley however this time I took a left turn and headed for Soller but bypassed the town and continued on south for Coll de Soller 497metres, BIG 475.



The main road section to just before the tunnel is a fairly easy rise but busy as this was the main road between the two populated centres. From Soller to Col de Soller it's a distance of 10km (7 miles) and I allowed myself 1.5 hours but it was really 3 hours because from the main road it was a tough climb up through the woods following the Torrent des Teix along 25 hairpins to Ca'n Topa café at the top of the

BIG Review 2016

road. I stopped for an hour and relaxed in the sun, feeling at home because the place is owned by English ex-pats. They're from the south of England but they can't help that. It was good to have some conversation with other Brits. From here back down the same way at 6.00pm after asking the man in charge to take some photos of me posing at the top by the summit marker. Back in Soller I took a look at the railway station and one of the old trains that stopped on its way to Palma. This train sets were given to Mallorca by the city of San Francisco. So good to know when they become unusable in the USA they get sold off to the Spanish. I heard the same is true of cable car cabling in Switzerland that when it was past its sell-by date it got sold off to the Italians for their cable cars. I had a look at the impressive cathedral in the town centre and cycled the old streets for a while then made my way back down to Puerto Soller before darkness set in. I bought some more cheese, crackers and wine and settled down on the veranda but I was later tonight, it was already dark. The Brit at Coll de Soller had told me about a great restaurant that I should look up and have a meal this evening. I weighed up the menu but preferred to relax with some good food at my hotel staying at Aparthotel Generoso Beach, Marina 4, for a second night.

Sardinia June 2015

Balestrieri on Monte Limbara, BIG 820. My first BIG took me from 11.50 to 14.15 there and back, reaching the top of the road at the radio masts at 13.15. I was ½ an hour there taking photos, taking in the view and talking to an Austrian couple from Innsbruck who offered to take my photo – my camera of course. It's a military base at the top with a high metal fence topped with

generous curves of barbed wire and tall metal gates at the steep section at the end of the public road. It goes on a little further into the military area but I wasn't going to risk being shot at. The final section to the top is very steep. It's a good surface road the whole way up, many hairpins. At 10km from the top the road narrows at a picnic area. At 4km from the top there is a black Madonna statue on the right called Madonna Neive. Back down to Ruth who was waiting patiently, a great downhill glide in 40 minutes then bundled the bike back into the car removing the bike front wheel

Passo Punta Masiennera, BIG 821. From here it was downhill to Nughedu di San Nicolo. Ruth was happy to look around the village and visited the church, walking to the top for the view and visited the shop and read. She remarked how friendly people were and acknowledged her even if she couldn't speak Italian. I started off from the village at 11.00, a right turn and round the back of the village as the road soon climbs above it. It took me 1.½ hours to reach the top. I returned to the village 20 minutes early at 13.40. What is indicated as the top in the BIG website is not the top. At the road junction I took the acute left turn heading back for Pattada, the top is 2km along that road from the junction, reaching there at 12.45. on the way up from the village the road reaches Monte Piraastro at 847 metres then descends 3km to a point 1km from Madonna di Fatima then climbs again towards Punta Masiengera topped by a mast but no road up there. It was an easy climb on middle gear to the top. From the Pattada road I reached the point where I could see all around so here was the top.

Monte Spada Sporting Club that is no more, BIG 822. It's a pleasant ride along a good surface green road to the roundabout at Monte Medalu then continued on to Fonni. It's still a pleasant country road and Fonni is an interesting place perched on the hillside. The streets consist of terraced buildings near the centre and I was a bit confused with the different levels of roads, at least three that run across the hillside. Fonni is a sizeable place but retains its rural feel. From Fonni I saw the directions for Monte Spada on the brown board and followed the road to the end of the village then took a right turn direction Desulo then a 6km gradual climb to reach the left



turn for Monte Spada at an agricultural complex. From here it was only 4km to the top of Monte Spada. It's a narrow road and passes another agricultural complex that's on the right then a leafy lane to Monte Spada Sporting Complex that no longer exists, it's just a dilapidated ruin well past its sell-by date. Here the road ends and continues as a stony track almost level. I pressed on a little further on the track to where it veered to the right and up slightly through some old metal gates. Past there the track begins to go down as it traverses the side of the mountain. Here was the top, nothing to look at so it's the climb itself and not the height ending that's the attraction. I

BIG Review 2016

took the photos and did an about turn, returning to Fonni.

Arcu Correboi, BIG 823 is a busy main road, no fun for the cyclist. There is a parallel minor road but didn't want to share the traffic noise from the main road that runs alongside. From Fonni it was down to begin with then a long sweep to the left and gradual up for much of the way. After 2km there is a slight rise then down again after the road to the lake on the left. At San Cristoforo there is a chapel then no other buildings as the road passes through a thicker wooded area to the top of the pass marked by a small white Madonna statue perched on the top of the road cutting to the right. Passo di Caravai in the woods is followed by a slight dip for about a kilometre then up again to reach the highest point. Below to the left is the main road, far down below in the valley where it passes through a tunnel to emerge the other side of Arcu Correboi. If I had taken the other road it would have meant a sharp 3km rise from the valley after a level ride along most of the way. The way I came was more interesting. At the top of the pass I took the usual photos then turned tail and back down again, a long sweep down to Fonni and Mamoiada



It took me until 14.15 to reach the road summit of Genna Silana, BIG 824 and an hour to return to Cala Gonone at 15.15 then $\frac{3}{4}$ of an hour to return to Orosei and Ruth at 16.00 and I had estimated to Ruth that it would be 14.00 so returned to her with tail between my legs. She was OK about it, she knew

I had to chase these BIG's. We still had time after my wash and change to go sunbathing. Back to the climb of the BIG, it was a difficult and challenging climb in the heat to cycle the twists of the road up to the tunnel from Cala Gonone then to the left after emerging from the tunnel and up gradually along the wooded road to reach Punta Santa Marina national park café where I bought a beer and rested a while then continued along a broad sweep to the right passing a huge standing stone like the Old Man of Mow to reach the Cantoniera Bidicolaieix canton check point on the right. Eventually I reached the Cantoniera building at the top with the cafe on the left just below the road summit but here was the brown plate that marked the top even though it was 500 metres further on by a mobile home park place overnight stop. At this point I could see the avalanche shelters on the other side of the pass and satisfied returned back down from there. I took the usual photos but scanning the brown height marker I couldn't see a BIG sticker that somebody may have planted. I returned back down the same way, the car was glad to see me

Ruth was happy to stay in Cagliari and discover the city, wandering and sightseeing while I revelled in masochistic activity in the heat climbing my last mountain, Punta Serpeddi BIG 825. We had breakfast from the café around the corner that belongs to the hotel then after changing I went to the car and took out the bike to cycle the city streets north east to Quartucciu then Selargius to reach the outskirts of the city. I set off at 09.15 and reached Sinnai at 11.00. Some of the points along the road that we had driven yesterday when trying to find the hotel were seen and

directions that we should have gone became obvious. From Cagliari head to Sinnai, turn right after the petrol station towards the village St Isidore, arrive at roundabout, turn left and go straight to Serpeddi then turn right in the St Helena area. The first 4km are paved then gravel, the road becomes gradually more bumpy, fraught and winding up to become in a few flights, almost stony. At 15km through a beautiful oak forest arrive at crossroads; on the left continue up to Serpeddi, on the right to Burcei. Along the road leading to the top at 100 metres there is a dirt road to the left to Dolianova. From Burcei crossing the village exit from the only road connecting the town with the rest of the world with curves galore to the main road then 30km back to Cagliari with plenty more curves to start with. At Sinnai I was confused with direction as I couldn't find a right turn by a petrol station that would lead me to the mountain. I asked an elderly gentleman with his wife who was very kind and drove in front of me to guide me through to the right road. He couldn't speak English but made it plain that the way to the mountain was a gravel surface at the next turn to the left. Sure enough there was the turn. I was not to take the road that eventually becomes a track signposted Tratzalis but instead take a left on the gravel track at the brown indication board for Tratzalis. About 500 metres down the track is another brown board indicating Serpeddi and a blue board indicating Burcei. I knew then I was on the correct route, 5km after leaving Sinnai on the open country road. Eventually after 4km this track becomes serious as it begins to climb towards the shining antennas glistening in the sun. The elderly gentleman had told me to head for them, not to take any other

BIG Review 2016

track. Only met three cars on this route to the top and was grateful for that as the way is steep and narrow. It was fortunate that cars passing this way had compressed the gravel making it easier to cycle with a road bike. It was also fortunate that it was very dry as coming up here in any other condition on my type of bike would have made it impossible. It was only the very steep sections where I had to walk because my rear wheel couldn't grip. After one steep section the track traverses an upper valley to another steep rise. I eventually reached a 10% incline sign and a hard concrete road surface and after that reached the junction of the road to Burcei which I came back to later. From here it was a further 4km to the top on hard ridges of black stone then finally a tarmac section after the track swings round to the right for one final steep section on tarmac to the antennas, reaching there at 14.00. I wasn't pleased with the squelchy goat dung that covered the road at the top and there was a distinctive whiff in the air even if the creatures weren't there. I took the usual photos then turned the bike round and continued on at the road for Bercei. After the junction it's a steep descent on track followed by a rise up on asphalt from the upper valley and on into Bercei mountain village where the way forward was a good road all the way back to the main road at Arcu'e Tidu. There are groups of town type houses up there which seem misplaced at this altitude. From Bercei the road is wider and I enjoyed a great sweeping descent along curves leading to the main road. I followed a group of cyclists from Arcu to SanGaetano on the outskirts of Cagliari, proud with myself keeping up with them. I had to take a left turn from here to Flumini as cyclists are not allowed on this section of road

going on to Selargius. I took a turn off this one and came to the coast at Foxi and stopped for a beer at a beach café. From here I kept to the coast as much as possible and re-entered Cagliari and back to the car at 17.00



Croatia September 2015

The start of the climb to Sveti Jura, BIG 889 is the foot at the Luk petrol station on the right of the road in Podgora south side, road 512 starts behind the garage then it's 5km to main road through Gornja Podgora, then took a right for 200 metres then a left turn to enter the national park. At the barrier I paid 25 kuna national park entrance fee and received a small DVD of the Bukovo area. From here through the woods then numerous hairpins to Vrata Biokova café on the left at 16km where I stopped for an ice coke then a further 7km to the top where there's a huge radio mast after the hairpins on the conical mountainside resembling a huge helter-skelter for the final 2km. On the way following the café is a national park kiosk where I could sign the visitor's book and buy water. I took a break at the viewpoint bench behind it. The climb was a fantastic experience and for sure my favourite climb of my two week tour. The mountain area is called Biokovo. At 2km from the top is another small café but closed today. When I reached the mast there was a

crowd there celebrating with apples, coke and grapes at their cars. I asked them to take photos of me and they invited me to join in their celebration. I think they also celebrated my achievement! On the way down I was joined by another cyclist who waved at me from Vrata Biokovo café and we rode together to the national park barrier.

Bulgaria September 2015

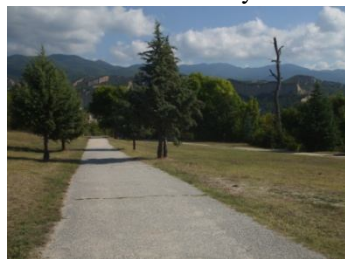
Rila Monastery or Rilski Monastir BIG 939. This was a pleasant ride gradually up through the woods to reach the huge monastery at the top. The road becomes cobbled as it skirts around the left side of the monastery wall and there are numerous gift shops selling icons and other paraphernalia. I was amazed to see so many Japanese camera clickers here, how do they get to know about such places and why do they buy catholic souvenirs? I couldn't go into the courtyard in my cycling garb but took a look from the two gateways either side and took photos. There were men at the entrances dissuading people entering who were dressed inappropriately. The road continues on up and narrower the other side of the monastery for a few kilometres following the Rilska river however this is the recognised top of the BIG. I returned back to the car, loaded



up and drove back to the main Sofia road to rejoin the mad traffic. It was slow progress until I reached the turning for Polenitsa and my objective for the day at Melnik. At least the main road bypasses the towns on the way south. Through

Polenitsa I was on country lanes and soon reached Melnik. The first sight was more sandstone pyramids. I drove on up to Rozen village to see accommodation there but thought better of it and booked in at Hotel Melnik, the biggest in the village and overlooking the valley where the village continues on upstream. Again it was a reasonable price- £15.73 on my bank statement – and I ate a pasta later after dark in one of the outside cafés alongside the stream. After phoning Ruth and reading for a while I had an early night as tomorrow was a long day and hoped to reach Resen west of Prilep in Macedonia.

I left the car at the hotel and cycled down the steep cobbled drive into the village at 08.00 then along the really scenic road to Rozen village passing through another small village, Karlanovo, on the way. I couldn't help notice the old Trabant perched high on a rock in the village by the side of the road. On the way to



Rozen Monastir BIG 940 the road resembles an inland seaside – sand everywhere but a good road surface. There are so many demoiselles coiffées ("ladies with hairdos") on the way to Rozen. Here they are called Melnishki Paramidi. The formation consists of a number of hoodoos, described as a set of narrowly-tapered rock columns....topped with a large rock balanced neatly on the tip. The last time I saw these strange objects was in Pontis near Embrun in the French Alps located on the edge of the Lac de Serre-Poncon. They are such strange geological formations they have stayed in

my mind. It was a very warm day so stopped in the village for a coke then cycled the final steep kilometre to the small monastery. I chatted with a young couple who took an interest in my bike as I was taking a photo at the padlocked metal gate to the monastery. They suggested I follow them to the left where there was a stone archway and another way into the monastery. Unlike Rilski I was free to walk into the church and observe a chanting and incense waving priest but photos were not allowed. It was too dark in there anyway. The approach to the monastery is a small road between a grassy meadow but on the way down there's a fabulous view across the mountain range to the east. Back down to the village and up a way then down from the middle village back to Melnik and the hotel. I drove off along country lanes to. Katuntsi village and asked the way to Gotse Delchev, the town on the other side of Popski Preslop BIG 941. It was a left turn in front of shops then a level road for a while following a river upstream through woods to the foot of the climb, I had left the car near Katuntsi at Gorno Spanchevo and returned the same way. The road became wider and there are many turns on the way up there but it's an open road with plenty of views. At the top is a statue that seems the epitome of communism. The Bulgarian flag flutters from the base. After the usual photos I returned down to the car and met my first refugee sighting, an older couple walking down from Popski Preslop towards Katuntsi. The man was desperately waving me down with both arms but no way could I stop even though I felt very sorry for them.

Albania September 2015

From Vlora to Dukati its 45km and at the foot of Qafa e Llogorese BIG 944. From here it's an interesting rise up a few hairpins however by far the most dramatic side is the south ascent but that would have to be left until tomorrow. I drove to the top for the view, took a few photos with the setting sun then drove down 8km to the start of the climb again and found a simple hotel in the woods to the right on the way down. I booked in then cycled back up to the top, telling them I was climbing the Gina Lollobrigida which they appreciated being Italian. This is not the BIG recognised climb from the north but it was still an effort and as it was gathering dusk the heat of the day was gone so it was a fairly easy climb to the top then back down having worked up an appetite.

Leaving the hotel and the car I cycled back up the north side of Qafa e Llogorese BIG 944 and slowly descended to Dhermiu taking in the view and many stops to take photos. It's an open road with great views all the way down to Dhermiu. The white buildings from a distance look better than they are close up. I sat on the golden sand for a while and ate a little then psyched myself up for the return trip. It took me 2.½ hours to reach Qafa e Llogorese and back over to the hotel. It was now midday and needed to push on to reach my next objective, Shkodër and



Rozafa Fortress. Driving back through Vlora I was on the motorway heading for Durres but by-passed by keeping to the main road. I could tell it was the motorway because there

BIG Review 2016



were slow moving tractors, cyclists and shepherds herding sheep and goats along the road. After Durres I headed for Tirana but turned off to the left at Vore heading north then to Lezhe which I mistook for Shkodër Rozafa Fortress when I saw the castle there. I parked up and asked a policeman controlling traffic. I still had 40km to reach Shkodër. Once there I could see the fortress on the approach to the town. This is the second largest town in Albania and I was fortunate to find the start of the climb to Rozafa Fortress BIG 943 as soon as I entered. I parked the car on the side road just below the fortress and removed the

bike just as somebody parked in front of me and was entering their house. I asked for permission to park and that I would be two hours maximum. It was just as well as this area is private parking on Rruga 6 Maji. It may only be a short rise to the fortress but it extremely steep and cobbled on Rruga Kalase to the gateway into the castle, after rounding the corner to the right from Rruga Qafes. I can proudly say I stayed on the bike all the way to the gateway. Somebody shouted to me “Eddy Merckx”, “no,” I said, “Sir Bradley Wiggins”. At the gateway I had to beg, I didn’t have any Albania lev remaining. There was no problem but I had to leave my bike at the entrance. It wasn’t permissible to even walk with it into the grounds of the fort. It was difficult to walk the round uneven cobbles in the castle area because of my shoe plates so had to tread carefully.



Chaud must go on

Daniel GOBERT

L'été 2015 sera chaud, avait-on dit l'année précédente en examinant le nombre de cm par m² de pluviométrie. Il l'a été. Chaud peint dans son chaud-room, un B.I.G chaud pour un big show.

La thermorégulation de mon petit corps chétif n'est guère son point fort. Aussi, je préfère même parfois une bonne drache belge à une journée de canicule. Pourtant, en 2015, j'ai dû composer avec le dieu Ra et fichtre, finalement, je finis par m'y habituer. La grande majorité, voire l'unanimité, des amusements grimpeurs qui suivent se déroulèrent sous une température oscillant entre 30° et 40° en plaine et 15° et 25° aux plus hauts sommets au-delà de 2000 mètres d'altitude.

Chaud devant, on finit chaud...colat.

Pari n° 1 : La cyclo sportive Morzine-Haut Chablais 21/06/2015

Le club cyclo des Reumonjoie Bikers, où Nat' avait trouvé dès le début de la saison d'autres féminines sur des pédales, avait programmé cette cyclo sportive à son agenda. Nat' habituée à un grand objectif par an, genre marathon quand elle courait, me pousse un peu à retourner faire ce genre de joyeusetés. En effet, depuis ma grande déception de 1987 où je finis marmotton à Bourg-d'Oisans dans la tente de la croix-rouge, victime d'une très forte insolation, ce genre d'épreuves ne m'avait plus vu. Devant le feu qui animait tout le club, je me dis : « pourquoi pas ! ». Seul objectif pour elle comme pour moi, finir ! Et si jamais on sent lors de l'épreuve qu'on peut



viser l'or, on s'en donnera la peine.

Le pari semblait un peu fou, non seulement pour l'épreuve en elle-même mais surtout lié au fait que le vendredi soir, notre dernière fille Eléa, recevait son CEB et que le lundi matin, nous devons tout simplement nous trouver à l'école en tant qu'enseignants. Le métier a beaucoup de congés, mais pas quand on le désire. A chaque métier, ses restrictions !

Nous voilà donc parti le samedi matin pour 800km de voiture, direction Morzine. Nous arrivons vers 16h et y retrouvons les membres de Malonne, attablés en train de déguster la bière locale, et planifiant la journée du lendemain. Notre velociste, le père du coureur professionnel Edwig Cammaerts, était de la partie. Nous étions 10.

Un souper plus ou moins long selon les appétits et les modes de vie, nous emmène vers une nuit légèrement anxieuse et un réveil matinal. Face à l'office du Tourisme de Morzine, des centaines de cyclos sont prêts à affronter les 140km pour la

moitié avec 4000m de dénivelé (rien que ça!) et les 90km pour l'autre moitié avec 2500m de dénivelé. Pour ma part, je m'étais inscrit sur le grand parcours, Nat' sur le 90 km. Au programme, les cols de Joux-Verte (Avoriaz), Corbier, Grand Taillet, Vernaz, Jambaz, Ramaz, Encrenaz et des Gets.

Résultat mieux qu'espéré, nous décrochons l'or tous les 10. Nat' a plus d'une heure d'avance sur sa barrière horaire et moi un peu moins d'une heure. Pourtant, j'ai ramé dans la Ramaz. Rame, rameur, ramé comme en mes plus belles années, surtout que comme tout l'été les 20° de température étaient largement dépassés. Les 10% sous les tunnels furent interminables. J'y fus bien dépassé par une centaine de concurrents alors que j'avais passé en me promenant les 80 premiers kilomètres et les 5 premiers cols.

Mais voilà, nous avons hérité de notre glorieux brevet et en fûmes tellement satisfaits. Le retour fut tout aussi compliqué puisque nous avons repris la route dès l'arrivée, en nous relayant toutes les deux heures. Le lendemain, notre démarche

n'était guère assurée et nos yeux légèrement éteints, mais notre âme de sportifs vibrait. Et aujourd'hui la peine est oubliée ; Il reste le souvenir parmi les mémorables souvenirs.

Pari n° 2 : 7 bigs des alpes suisses en 4 jours



Bulletins remis, vacances annoncées, je laisse la voiture à la famille et avec une voiture de location, dès le 1er juillet, je pars seul pour 6h de route vers Sännen et le Sarner See en plein centre de la Suisse. Objectif : un maximum de bigs non encore réalisés autour de ce magnifique lac. Pays magnifique, la forme est là. Seul bémol : entre 34° et 38° tous les jours. La fournaise me lance dans le Muppet chaud.

Le 1er jour, à peine arrivé, je me dirige vers Interlaken pour affronter le Großer Scheidegg, via Grindelwald, qui était d'ailleurs anciennement le sommet du big. La vallée écume de chaleur et je sens tout de suite qu'il faudra boire beaucoup durant ce séjour. Quelques rampes, mais aussi pas mal de faux-plats mènent à la station de Grindelwald. Dans le village, une succession de petits murs serpentent entre les magasins et me dirigent vers la station du haut et le parking supérieur. De là, des navettes partent tous les quarts d'heure vers le sommet visé dans les lacets étroits uniquement autorisés aux vélos et aux bus. Bref, cette partie finale de l'ascension, très longue, sur pratiquement 10% réguliers, fut une interminable partie de funambule entre les navettes et

le cyclo. Je devais souvent m'arrêter, attendre que le bus passe et repartir.

Mais voilà, le sommet atteint, rouge pivoine d'effort et de soleil, je me dois d'immédiatement repartir pour rejoindre à temps l'hôtel où je vais séjourner les 4 jours. Un big dans l'escarcelle. Il faudra absolument maintenir la moyenne de 2 par jour pour la suite. Pour l'assurer, le lendemain : pas de voiture. Une boucle de 90km de l'hôtel à l'hôtel via les Glauben du coin. Ich glaube... Glaubenbielen et Glaubenberg sont à moi dans une boucle merveilleuse de points de vue sur lacs et alpages. La route ne s'appelle pas Panoramastraße pour rien. La température affiche 38° au début de l'après-midi alors que je quittais le petit snack du midi à mi-parcours.



Hélas pour moi, le pied du Glaubenberg sur ce versant occidental n'a pas d'ombre. Et tu tapes, et tu tapes, sur ma tête. Et tu chauffes, et tu chauffes mon cou. Et tu aveugles mes yeux de sempiternelles gouttes de sueur balançant lentement sur les chiennes pour finir par échouer toujours sur le nez à la même place. Les lunettes sont embuées, les sels minéraux recouvrent tout le maillot et le short. Certains l'aiment chaud, pas trop moi. C'est pourquoi, je me décidai à prendre mon pied dans la descente en profitant au maximum des scènes idylliques jouées par les montagnes environnantes et le lac en contrebas. Le vent dont on bénéficie dans les descentes m'a permis de réaliser à quel

point cette boucle vaut vraiment le détour en tons et couleurs, en cascades et en chalets, en rus et en lacets. La montagne comme on l'aime, quoi !

La nuit, c'est autre chose. Hôtel sans air conditionné, fenêtres ouvertes dès 23h pour avoir enfin un peu d'air frais, je ne m'endors jamais avant minuit les deux premiers jours. Heureusement, le petit déjeuner est copieux et agréable. Je pars aujourd'hui pour une heure de voiture et je la laisse au pied du pentu Axalp. Cette ascension courte de moins de 10km a une moyenne proche des 10%. Un mur continu et régulier. Après 2km, une femme cycliste aux jambes striées, portant le maillot national de l'équipe helvétique me dépasse. Je m'accroche à elle jusqu'au sommet. Notre côté machiste est infernal et je m'en veux à l'intérieur car je sais que sans son dépassement, je n'aurais jamais grimpé aussi vite. Surtout que m'attend dans peu de temps, le clou du voyage, l'Oberaarsee, ses 2300m et ses plus de 1500m de dénivellé.



Ah, l'Oberaarsee, quel souvenir ! D'abord, la longue ascension tournoyante, ondulée et grandiose vers le Grimsel Pass, avec ses lacs d'altitude, son sommet à plus de 2000 mètres, ses restaurants et bars surpeuplés. Je m'y arrête après avoir effectué une ascension tout en retenue vu le suivi de la madame du matin. Eine große Cola plus tard, j'attaque les 6 derniers kilomètres vers l'Oberaarsee, sur une route au passage organisé entre les

allers et les retours pour les automobiles. Après un raidillon au départ, cette route étroite, plombée sous un soleil dardant ses rayons à l'envi, laisse malgré tout ruisseler sur elle les fontes des neiges en plein été. Dans un univers de rêve, sur une voie sans circulation, arpentant une légère pente sur voie étroite, c'est un petit paradis pour cycliste. Après 5 kilomètres, on est au point le plus haut, car il faut redescendre un petit peu pour atteindre le lac d'Oberaar et son auberge. Dans la descente, à côté du panneau, un gentil randonneur a offert de me prendre en photo devant le panneau. Je l'en remercie. Coup de chaleur pour la postérité. Oui, on peut avoir chaud, même à 2300 mètres d'altitude.

La pizza avalée à Särlen le soir, agrémentée d'une bière locale ultra fraîche fut un des meilleurs repas post ascensionnels de ma petite carrière cyclogrimpeuse. Le lendemain fut déjà le dernier jour et le jour du retour. Non sans avoir franchi les deux derniers bigs de mon objectif : le pentu col de l'Ächerli et le très long accès à la station de ski du Melchsee-Frutt. Le premier fut une partie de plaisir sportif, avec de la pente, de la discrétion dans un paysage boisé, sur une route quittant le village en ligne droite puis serpentant étroitement dans la forêt. Le sommet est par contre très mal indiqué et n'est guère attractif. Je redescends le même versant et attaque juste en face le Melchsee-Frutt. Que ce fut long ! La première partie est très inégale et n'offre pas de vues splendides même si on est en montagne. Mais les jours précédents m'avaient offert tant de beauté naturelle que je ne fus pas ébahi. On arrive à des châlets touristiques juste avant un snack au niveau de la barrière de péage car les 9 derniers kilomètres sont privés

pour la station et à simplement 10% de moyenne. Une boisson avant d'y aller, un cycliste ne paye pas et se contente de grimper. Alors, j'ai grimpé et ce fut interminable car mes jambe se ressentaient de la somme d'efforts engrangés. Heureusement, les arbres m'isolaient de temps en temps des ardeurs du dieu Ra qui m'envoyait encore du 35° sur le casque et dans le dos. Arrivé juste en face du grand nom de la station inscrit sur un bâtiment principal, je pose mon vélo, je m'assieds et je reste là une demie-heure, avalant le reste de mon bidon, le souffle encore un peu court.

Mais évidemment heureux et comblé par ce court séjour. Allez hop, j'enfile le survêtement, je fonce dans la descente, je rejoins ma voiture et je file à toute allure car à 19h, à Namur, on fête les 60 ans de ma sœur. Je suis arrivé juste à temps pour la fête. O gué, ô gué !

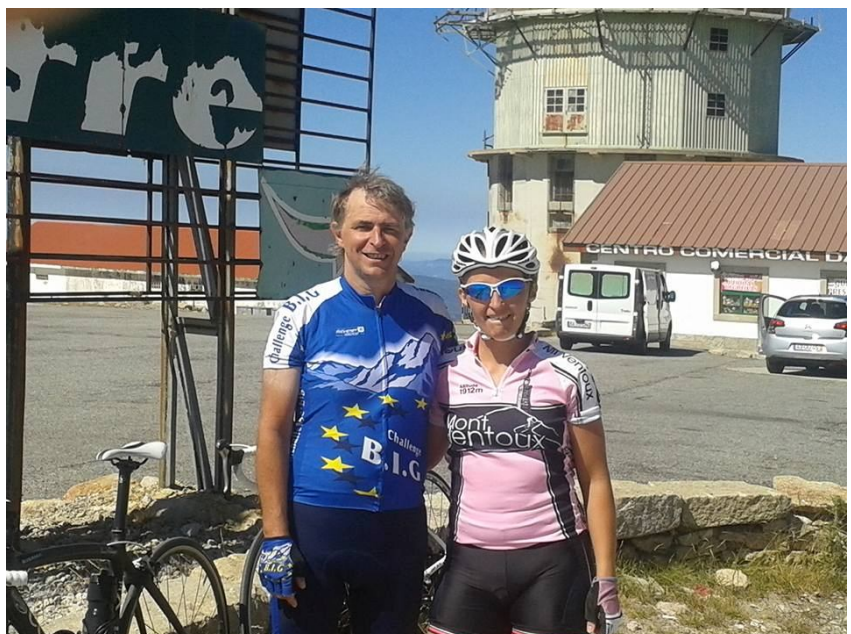
Pari n° 3 : 4 bigs au Portugal

Ben oui, ayant peur de l'avion, j'ai un peu forcé ma famille à se farcir 1800km de voiture pour aller au Portugal. Mais joie immense, mes deux filles

et mon épouse ont adoré le séjour dans ce nouveau pays pour nous tous. C'est un pays sympathique, la Serra de Estrela offre de magnifiques et grandioses paysages, le chalet du camping où nous étions était convivial et la piscine accessible la nuit : tout le monde y a vécu dix jours formidables. Bien entendu, Nat' et moi avons grimpé les 4 bigs les plus proches.

Commençons vite, commençons bien, nous sommes là depuis un jour et le sommet le plus haut du Portugal, le Torre de Estrela, nous fait de l'œil. Plus de 30 kilomètres d'ascension nous ont pris la matinée à Nat' et à moi-même avec un soleil évidemment de plus en plus tapant par de pareilles latitudes. La pente est de temps en temps assez costaud mais le tout s'enroule surtout en permettant aux yeux de profiter de l'environnement sauvage et coloré, de petits replats intermédiaires présentent des lacs aux couleurs profondes. On domine le pays et on se rend compte à quel point celui-ci est varié et plaisant.

Au sommet, un restaurant, un bar et un magasin qui vaut le



détour. Quand vous y entrés, on vous met en bouche des charcuteries et du fromage local. Juste le temps de dire « obrigado » et on vous en enfourne d'autres, vous êtes habillés de chandails faits main envoyés par-dessus vos vareuses. C'est assez gag mais ils sont si gentils. On ne leur a pas acheté grand chose mais ils nous ont embrassés de reconnaissance. Grand et beau moment !

Nous avons terminé l'ascension avec un couple de français en vacances aussi dans la région. Ils ont eu la gentillesse de nous prendre en photo devant le monument sommital. Depuis un an et demie et la notification du médecin à Nathalie qu'elle ne devait plus courir pour défaut de cartilage au genou gauche, ma marathonnienne d'épouse m'accompagne de plus en plus souvent dans mes ascensions et ça apporte un parfum inédit aux réussites ainsi acquises.

Deux jours plus tard, on se farcit deux heures de voiture en fin de journée pour aller quérir un big de 5 kilomètres. La vie



du bigueur est parfois liée à ce genre de conquête mais ce n'est, j'en suis sûr, pas la plus grande tasse de thé de nos membres. Mais bon, on ne vient pas chaque année au nord du Portugal, alors on fonce. Il est donc quatre heures de l'après midi quand on est au pied du marofa. Parking près d'un Intermercado portugais, un kilomètre d'élan sur la nationale et on commence à enrouler la statue sommitale. Un petit Puy-de-Dôme local, une spirale envoûtante avec de bonnes pentes et une vision très



élargie sur les massifs environnants. C'était joli. Au sommet, parfois des cyclogrimpeurs un peu prétentieux se croient les rois du monde mais bon, on avait juste dominé le Marofa malgré les 40° de température notés et certifiés en son pied. Le cyclogrimpeur est en chaleur.

Nous avons, la semaine qui suit, tempéré nos ardeurs car le chaud avait « going on » et franchement, ce fut très agréable de visiter les villes du nord du Portugal avec l'incroyable Porto et ses garçons de la ville qui sautent du pont sur le Douro, ses ruelles en pentes, ses commerces inégaux, son tram, ses deux rives aux restaurants alignés ; avec

aussi la très jolie ville de Viseu où nous avons passé une soirée dans les ruelles sous 25° à ... minuit.

La veille du retour, il nous fallait attaquer les deux derniers bigs situés à l'ouest. Nous avons laissé les filles au chalet, une heure de route et on attaque les travaux du jour. En premier lieu, un caramel mou du meilleur aloi, le Caramulinho, sorte de serpent in fini ondulant sur les versants d'une colline boisée et s'approchant du sommet par phases, sans jamais présenter de pourcentages hors du commun. Un excellent apéritif nature, avec un passage pavé dans le village. Au sommet, Nat' aperçoit un loup aux aguets. Heureusement, la race semble préférer les petits cochons aux cyclogrimpeurs et cyclogrimpeuses, même si Nat' avait un maillot rose. Ouf ! Petite photo au sommet !



Une demie heure de voiture nous sépare du suivant et dernier big du périple : le Capela São Macario. Et ici, dès la sortie du village au pied, on comprend que l'ascension va fournir un tout autre pourcentage moyen. La pente sera en effet infernale jusqu'au sommet et de nombreuses fois, alors que le soleil, évidemment, repasse à l'offensive, nos braquets sont sur la défensive. Nous arrivons au sommet avec l'énergie des personnes déshydratées et nous sommes ravis de pouvoir redescendre pour retrouver la climatisation de la voiture. Cet été fut l'été de toutes les canicules.

Pari n° 4 : Satironbig



Dernier pari de l'année, faire 25 fois le col du Sati et ses 1100m à 14% de moyenne en une seule journée. Axel Jansen et moi-même avons eu cette folle idée environ en même temps et nous avons donc décidé de le faire ensemble, ce 15 août 2015.

J'avais prié cent fois pour ne pas avoir à affronter la canicule. Ce fut réussi, nous avons eu la drache nationale toute la journée, du début à la fin. Pas de la bruine, pas de la pluie, mais des averses torrentueuses de temps en temps et de la pluie verglaçante le reste du temps. Bref, une journée épique comme on les aime.

Nous étions au milieu de notre gros effort, quand un incident impensable s'est déroulé. Dans la treizième descente, les freins à disque d'Axel se sont brisés. Net ! Horreur, Je remontais quand je l'entendis hurler dans la descente : « et merde ! ». Je le revois encore freinant dans le vide et son vélo prenant de plus en plus de vitesse en direction du virage en épingle à cheveux situé en bas. Il choisit d'aller tout droit et de foncer dans la rivière. Malheureusement, juste avant l'eau, une grosse pierre sortait de terre et il fut éjecté, vélo brisé. Mais il eut de la chance dans son malheur car il n'eut que quelques égratignures alors qu'il aurait pu prendre un

véhicule de front ou tomber sur la tête. Nous avons malgré tout eu une des plus grosses frayeurs cyclistes de notre existence.

Comment est-ce possible ? Malgré mon insistance pour aller dans un magasin de cycles, il me dit de terminer ma quête. La pluie inondant toujours la descente, je me retrouvai à 3 tentatives de la fin dans la même situation que lui, mais avec bonheur, en m'en rendant compte. Mes patins étaient devenus de la pâte molle. Nous décidâmes donc qu'Axel me redescendrait en voiture pour les trois dernières ascensions et que je remonterais sur le vélo sans frein qu'était devenu le mien. Par chance, je freine rarement en grim pant du 14%.

Je parvins donc à mes fins avec plus de 4000 mètres de dénivellation sur la journée et je trouve personnellement que ce n'est rien à côté de l'exploit qu'Axel réussit deux mois plus tard quand il revint seul sur les lieux du crime et qu'il réussit aussi les 25 ascensions (à ajouter à ses 12 premières pour son palmarès personnel) en repassant 25 fois en descente là où il risqua presque sa vie. Chapeau, l'artiste !

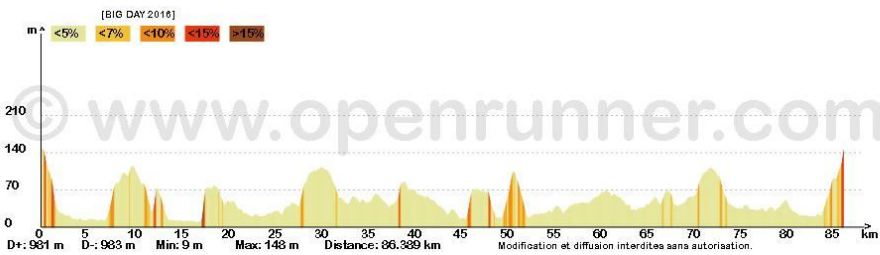
Aucune circonstance ne peut jeter un froid chez un adepte du big, le chaud must go on...



BIG DAY 2016


Rdv Mont de l'Enclus / Kluisbergen : 21/05/2016

Parcours/Route : 85km / 40km (openrunner 5618226)







Pour les non-cyclistes/ voor niet-fietsers : www.aquasunfit.be à Amougies

www.aquasunfit.be



Thermes & Spa



Ilôt "Détente"

Piscine chauffée à une température de 30° avec des jets hydromassants et col de cygne ... **Bienvenue à la piscine de relaxation.**

Profitez de la purification du hammam, des vertus bénéfiques du sauna. Les bienfaits du **sauna**, du **hammam** et des rituels qui y sont associés ne sont aujourd'hui plus à prouver.

De quoi vous débarrasser de tous vos soucis quotidiens pour retrouver la sérénité.

Accès illimité à la piscine intérieure et extérieure, au sauna et hammam : 30 € par personne

Renseignements Axel Jansen : axel.jansen@beuc.eu