

Magazine BIG 2020

N°34

Author	Subject	Pages
	T able des matières/Table of contents	1
Daniel Gobert	President's word / Le mot du président	2 - 3
	listes	4 - 7
	Classements / Charts / Statistiques	8 - 10
Christian Le Corre	Comptes/ accounts	11 -12
Coen schillemans	AG – GA	13 -14
Interview	Daniel Gobert et Ard Oostra	15 -17
Michel Menard	Ma belle aventure aux IRONBIGs 25. Analyse	18 - 21
Daniel Gobert	Le rendez-vous avec nos amis des 100 cols	22
Marc Seguy	L'islande	23
Kevin Speed	<i>An Introduction to English and Welsh Natacha's</i>	24 - 32
Daniel Gobert	<i>The german Natacha little by little</i>	33
Robert Charbonnier	<i>Jura, Vosges, Forêt</i>	34 - 36
Christiaan Weymans	Report of the Crossroad Guillestre-Piemonte..	37 - 40
Robert Charbonnier	Canaries	41 - 44
Christiaan Weymans	Report of the Annual Meeting in Vienna.	45 - 47
Robert Charbonnier	Italie : Toscane, Marches, Ombrie, Saint-Marin	48 - 50
Giordno Castagnoli	TRE BIG dell'Appennino Centro - Nord Italia	51 - 52
Daniel Gobert	Lombardie-Toscane	53
Robert Charbonnier	Punta Serpeddi, 6+6 Isole, Monte Pellegrino	54 - 57
Gabor Kreicsi	Baltics 2019	58 - 59
Marc Seguy	La Hongrie	60
Marc Seguy	Slovaquie -Roumanie	61 - 65
Marc Seguy	L'Ukraine :l'exemple type de l'incurie d'un gouvernement	66 - 67
Johan de Groot	Trans Am	68 - 78
Dominique Jacquemin	Maroc	79 - 81
Dominique jacquemin	Cuba : Topes de Collantes	82 - 84
Marc Seguy	La Martinique/La Nouvelle Zélande , l'île du sud	85 - 86
Daniel Gobert	Chapels and monasteries of the tops	87 - 88

BIG Review
Nr. 34
01-03-2020

Distribuée à tous les
membres en règle.

Sent to all members
regularly subscribed.

Brevet International du
Grimpeur International

International
Cycloclimbing Diploma

Zwischenstaatliches
Kletterer Zeugnis

Internationaal
Klimmersbrevet

Brevetto Internazionale
dello Scalatore

Diploma Internacional del
escalador

Website: bigcycling.eu

Editor :[Jacquemin
Jacquemin.dominique
@yahoo.fr](mailto:Jacquemin.jacquemin.dominique@yahoo.fr)

Reviews printing:
Etienne Mayeur

Sender: Jacquemin
Dominique

Coverphoto:
Jean-Luc Matte
Torri del Vajolet



Le mot du président

La richesse de nos 5 principes

Toutes nos listes sont des listes fermées, c'est-à-dire qu'elles sont en nombre limité issu d'une sélection. Cette sélection se base sur cinq principes de base écrits dans le règlement et tout membre peut y trouver, en les comprenant bien, la raison de nos choix et la valeur d'une ascension qu'il choisirait en zone 12.

Le principe n°1 demande de couvrir toutes les régions. Cela signifie que même dans des régions de moindre altitude, on peut trouver des perles ou des côtes de renom, cela signifie aussi qu'en variant les massifs montagneux, on varie les plaisirs et qu'enfin tout membre peut être fier de trouver pas trop loin de chez lui une ascension listée chez BIGCYCLING. Ce principe éveille au voyage.

Le principe n°2 invite vers des sites touristiques naturels ou culturels. Ces endroits sont souvent magiques pour les yeux et s'atteignent de temps en temps via un effort moindre que des grands cols, mais ils sont souvent repérables de loin et sont des objectifs par eux-mêmes. Les globe-trotters qui roulent sur un vélo pour découvrir apprécient ces présences dans nos listes. Ce principe éveille à la découverte.

Le principe n°3 recense les ascensions sportives pour nos jambes. Elles peuvent être courtes et pentues, on les appelle souvent des murs; ou longues et usantes, on les appelle souvent des grands cols. Des monstres peuvent être les deux. Les compétiteurs et les sportifs de base s'y retrouvent. Ce principe éveille au sport et au dépassement de soi.

Le principe n°4 évoque les courses cyclistes renommées. Peu importe leurs difficultés, leurs aspects touristiques ou non, ces ascensions rappellent des images de professionnels connus et invitent les membres à mettre leurs roues au même endroit pour juger eux-mêmes de l'endroit et comparer les efforts. Les amateurs de sport cycliste y trouvent un intérêt certain. Ce principe éveille à l'histoire du cyclisme et à sa légende.

Le principe n°5 rappelle que notre challenge est avant tout un challenge routier et que de rares muletiers y sont glissés lorsqu'ils ont un intérêt additionnel comme une très haute altitude ou un site incomparable en haut. Ils sont aussi souvent précédés d'une portion asphaltée. Les amateurs de VTT ou de cyclo-cross, voire de gravel, y trouvent leur compte. Ce principe éveille à l'aventure.

Conclusion : nos listes ne reprennent pas les X ascensions les plus difficiles, comme beaucoup de remarques nous le signalent. Et comme tout choix est un renoncement, nos listes en oublient au bord du chemin, c'est certain. Une liste exhaustive est par essence inaccessible. Les nôtres le sont.

On pourrait croire en conséquence que cet équilibre cherché entre différents principes est une perte, une faiblesse, un dommage. Nous pensons que c'est tout le contraire et qu'allier dans un même challenge voyage, découverte, dépassement de soi, histoire de légende et aventure est une richesse inestimable qui donne à nos listes une saveur pour tous.

Ce schéma permet aussi à un cycliste ayant une approche unique du vélo de découvrir les autres approches de ce magnifique engin qui nous porte du bas vers le haut, moyennant des mouvements circulaires de nos jambes affutées. Les différentes tendances sont souvent évoquées les soirs des meetings et un verre partagé donne souvent envie de découvrir l'approche différente de l'autre.

C'est la spécificité de notre challenge et ce qui donne en son sein la communion de cyclistes de tous genres. C'est pourquoi je suis fier d'en célébrer en 2020 le 35e anniversaire, marqué en un jour précis par un lever de vélo symbolique dans de multiples pays par de multiples sortes de cyclistes passionnés. Bon anniversaire à tous !

Daniel Gobert

A word from the president

The richness of our 5 principles

All our lists are closed lists, that means that they are in limited number born from a selection. This selection is based on five basic principles written in the rules and any member can find there, understanding them well, the reason for our choices and the value of an ascent he would choose in zone 12.

Principle 1 requires covering all regions. This means that even in lower-lying regions, you can find renowned pearls or climbs, it also means that by varying the mountain ranges, you vary the pleasures and that finally any member can be proud to find not too much far from home a climb listed at BIGCYCLING. This principle awakens to travel.

Principle 2 invites you to natural or cultural tourist sites. These places are often magical for the eyes and are reached from time to time with less effort than large passes, but they are often spotted from afar and are goals by themselves. The globetrotters who ride on a bicycle to discover appreciate these presences in our lists. This principle awakens discovery.

Principle 3 lists sport climbs for our legs. They can be short and steep, they are often called walls; or long and weary, they are often called great passes. Monsters can be both. Competitors and basic athletes meet there. This principle awakens sport and surpassing oneself.

Principle 4 evokes famous cycling races. No matter their difficulties, their tourist aspects or not, these climbs recall images of wellknown professionals and invite members to put their wheels in the same place to judge for themselves the place and compare the efforts. Cycling sports enthusiasts find a definite interest. This principle awakens the history of cycling and its legend.

Principle 5 recalls that our challenge is above all a road challenge and that rare gravelled sections are slipped into it when they have an

additional interest such as a very high altitude or an incomparable site at the top. They are also often preceded by an asphalt portion. Mountain bikers or cyclo-cross fans, or even gravel enthusiasts, find their account. This principle awakens to adventure.

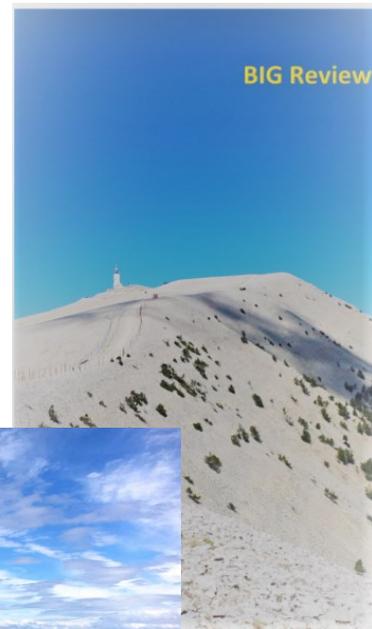
Conclusion: our lists do not show the most difficult X climbs, as many remarks point out to us. And as any choice is a renunciation, our lists forget some by the way, that's for sure. An exhaustive list is in essence inaccessible. Ours are.

We could therefore believe that this balance sought between different principles is a loss, a weakness, a damage. We think that it is quite the opposite and that combining in the same challenge travel, discovery, surpassing oneself, story of legend and adventure is an invaluable wealth that gives our lists a flavor for all.

This diagram also allows a cyclist with an unique approach to cycling to discover the other approaches of this magnificent machine which carries us from the bottom to the top, by means of circular movements of our sharpened legs. Different trends are often mentioned on the evenings of meetings and a shared drink often makes you want to discover the different approach of the other.

This is the specificity of our challenge and what gives it the communion of cyclists of all kinds. This is why I am proud to celebrate its 35th anniversary in 2020, marked on a specific day by a symbolic bicycle lift in multiple countries by multiple kinds of passionate cyclists. Happy birthday everyone!

Daniel Gobert



ZONE 01

1	Hrafnseyrarheiði	is
2	Öxnadalsheiði	is
3	Námaskarð	is
4	Halfdan	is
5	Hellisheiði	is
6	Oddskarð	is
7	Almannáskarð	is
8	Nordkapp	no
9	Guolasjavri	no
10	Saltfjellet	no
11	Umskardet	no
12	Trøñ	no
13	Dovrefjell	no
14	Blåhø	no
15	Vestkap	no
16	Trollstigveien	no
17	Dalsnibba	no
18	Gamle Strynefjellsveino	no
19	Sognefjell Hytta	no
20	Valdresflya	no
21	Tyin Øsen	no
22	Juvasshytta	no
23	Osen	no
24	Nystölen	no
25	Stalheimkleiva	no
26	Aurlandsvegen	no
27	Hardangervidda	no
28	Gaustatoppen	no
29	DyrskarPass	no
30	Lysefjordsveien	no
31	Luossavaara	se
32	Ullådalen	se
33	Stekkenjokk	se
34	Flatruet	se
35	Sälens Högfjällshotelse	se
36	Vemdalskalet	se
37	Nipstugan Pass	se
38	Klevaliden	se
39	Tossebergsklätten	se
40	Hunneberg	se
41	Högkullen	se
42	Kilpisjärvi	fi
43	Kaunispää	fi
44	Palastunturi	fi
45	Rukatunturi	fi
46	Tunturi-Ylläs	fi
47	Vuokatti	fi
48	Ukko-Koli	fi
49	Ejer Bavnehøj	dk
50	Himmelbjerget	dk

ZONE 02

51	Sperrin	nrth
52	Spelga Dam	nrth
53	Gap of Mamore	ie
54	Grianan of Aileach	ie
55	Glengesh Pass	ie
56	Cliffs of Moher	ie
57	Connor Pass	ie
58	Coomakesta Pass	ie
59	Ballaghasheen Pass	ie
60	Ballaghbeama Gap	ie
61	Healy Pass	ie
62	Mullaghanish	ie
63	Slieve Bloom Mount	ie
64	Sally Gap	ie
65	Wicklow Gap	ie
66	Bealach Na Ba	sco
67	Bealach Ratagain	sco
68	Lowther Hill	sco
69	Cairn Gorm	sco
70	Lecht Road	sco
71	Tom Dubh	sco
72	The Strone	sco
73	Devil's Elbow	sco
74	Glen Quaich	sco
75	Carter Barsco	sco
76	Great Dun Fell	engl
77	Westernhope Moor	engl
78	Hartside Cross	engl
79	Whinlatter Pass	engl
80	Honister Pass	engl
81	Hard Knott Pass	engl
82	Wrynose Pass	engl
83	Kirkstone Pass	engl
84	Fleet Moss	engl
85	Rosedale Head	engl
86	Cow & Calf	engl
87	Oxenhope Moor	engl
88	Holme Moss	engl
89	Snake Pass	engl
90	Mam Tor	engl
91	Bush Down	engl
92	Exe Plain	engl
93	Dunkery Beacon	engl
94	Chineway Hill	engl
95	Cheddar Gorge	engl
96	Llanberis Pass	wales
97	Horseshoe Pass	wales
98	Bwlch-y-Groes	wales
99	Devil's Staircase	wales
100	Gospel Pass	wales



Zone 3

101	Posbankl		
102	Italiaanse Weg	nl	
103	Oude Holleweg	nl	
104	Cauberg	nl	
105	Keutenberg	nl	
106	Eyserbos	nl	
107	Oude Huls	nl	
108	Gulpenerberg	nl	
109	Vijlenerbos	nl	
110	Drielandenpunt	nl	
111	Rodeberg	be	
112	Kemmelberg	be	
113	Koppenberg	be	
114	Kluisberg	be	
115	Oude Kwaremont	be	
116	Paterberg	be	
117	Muur	be	
118	Mont Saint Aubert	be	
119	Ry de Rome	be	
120	Triple Mur Monty	be	
121	La Gayolle	be	
122	Montagne Croix	be	
123	Col de Corbion	be	
124	Col du Satibe	be	
125	Mur de Huy	be	
126	Signal de Botrange	be	
127	Ferme Libert	be	
128	Côte de la Redoute	be	
129	Col du Rideux	be	
130	Les Hézalles	be	
131	Col du Rosier	be	
132	Côte de Wanne	be	
133	Col du Stockeu	be	
134	Baraque de Fraiture	be	
135	Cheval de Bois	be	
136	Col d'Haussire	be	
137	Pied Monti	be	
138	Côte de Munshausen	lu	
139	Mont Saint Nicolas	lu	
140	Bourscheid	lu	
141	Jardin Napoléon	lu	
142	Côte d'Eschdorf	lu	
143	Ferme de Masseler	lu	
144	Herrenberg	lu	
145	Gorges du Loup	lu	
146	Altrier	lu	
147	Côte d'Houwald	lu	
148	Eoliennes Pafebiere	lu	
149	Birgerkraiz	lu	
150	Mont Saint Jean	lu	
151	Waseberg	de	
152	Hermannsdenkmal	de	
153	Hoher Meissner	de	
154	Hoherodskopf	de	
155	Mützenichde	de	
156	Schwarzer Mann	de	
157	Hohe Achtde	de	
158	Krautscheid	de	
159	Steigung Bremm	de	
160	Stumpfer Turm	de	
161	Erbeskopf	de	
162	Festung Königstein	de	
163	Schaumberg	de	
164	Hesselberg	de	
165	Donnersberg	de	
166	Trifels	de	
167	Hornisgrinde	de	
168	Schliff Kopf	de	
169	Löcherbergwasen	de	
170	Kandel	de	
171	Schauninsland	de	
172	Belchen	de	
173	Herzogenhorn	de	
174	Blauen	de	
175	Lochen Pass	de	
176	Weißerbach Sattel	de	
177	Petersberg	de	
178	Kahler Asten	de	
179	Großer Inselberg	de	
180	Waßerkuppe	de	
181	Hohe Wurzel	de	
182	Großer Feldberg	de	
183	Katzenbuckel	de	
184	Sonnenberg	de	
185	Brocken	de	
186	Roßtrappe	de	
187	Auersberg	de	
188	Fichtelberg	de	
189	Schwarzriegel	de	
190	Großer Arber	de	
191	Oberjoch Paß	de	
192	Nebelhorn	de	
193	Riedbergpaß	de	
194	Allgäuer Berghof	de	
195	Keißelbergstraße	de	
196	Wallberg Straße	de	
197	Spitzing Sattel	de	
198	Südfeld	de	
199	Hirschbichl	de	
200	Roßfeld	de	

ZONE 05

201	Roc Trevezel	fr
202	Ménez-Hom	fr
203	Ménez-Kerque	fr
204	Montagne Locronan	fr
205	Roc de Toullaëron	fr
206	Ménez-Bré	fr
207	Mûr-de-Bretagne	fr
208	Mont Bel Air	fr
209	Cap Fréhel	fr
210	Mont Dol	fr
211	Mont Cassel	fr
212	Mont Noir	fr
213	Mont Tranet	fr
214	Col du Loup	fr
215	Mont Saint-Walfroy	fr
216	Grand Wintersberg	fr
217	Col du Donon	fr
218	Champ du Feu	fr
219	Col Grosse Pierre	fr
220	Col de la Schlucht	fr
221	Petit Drumond	fr
222	Petit Ballon	fr
223	Grand Ballon	fr
224	Ballon de Servance	fr
225	Ballon d'Alsace	fr
226	Butte Montenoison	fr
227	Mont Beuvray	fr
228	Mont de Sène	fr
229	Signal d'Uchon	fr
230	Butte du Suin	fr
231	Col de Favardy	fr
232	Mont Poupet	fr
233	Grand Taureau	fr
234	Mont Morond	fr
235	Mont d'Or	fr
236	Fort de Chaudanne	fr
237	Haut-Crêt	fr
238	Col de la Faucille	fr
239	Cirque Avalanches	fr
240	Signal du Cuiron	fr
241	Relais de Planachat	fr
242	Col de Saint-Thomas	fr
243	Col du Chevalard	fr
244	Puy-de-Dôme	fr
245	Col de Guéry	fr
246	Col Croix-Morand	fr
247	Col Cx Saint-Robert	fr
248	Col du Béal	fr
249	Col de Baracuchet	fr
250	Col Cx Homme Mort	fr
251	Chaise-Dieu	fr
252	Col de la République	fr
253	Crêt de l'Oeilillon	fr
254	Col de Charousse	fr
255	Pas de Peyrol	fr
256	Col de Légal	fr
257	Col de Finiels	fr
258	Pré de la Dame	fr
259	Col de Meyrand	fr
260	Croix de Boutières	fr
261	Gerbier de Jonc	fr
262	Col de Serre-Mûre	fr
263	Chartreuse Portes	fr
264	ColGrand Colombier	fr
265	Crêt de Châtillon	fr
266	Mont du Chat	fr
267	Mont Revard	fr
268	Col du Granier	fr
269	Col de Porte	fr
270	Col des Arces	fr
271	Col de la Ramaz	fr
272	Col de l'Encrenaz	fr
273	Avoriaz	fr

275	Mont Salève	fr
276	Col de la Colombière	fr
277	Col de la Croix-Fry	fr
278	Col Grand Cucheron	fr
279	Collet d'Allevard	fr
280	Col de la Madeleine	fr
281	Signal de Bisanne	fr
282	Cormet d'Arêches	fr



283	Cormet de Roselend	fr
284	La Plagne	fr
285	Col Petit St-Bernard	fr
286	Col de l'Iseran	fr
287	Col de Croix-de-Fer	fr
288	Col du Mont Cenis	fr
289	Chamrousse	fr
290	Alpe d'Huez	fr
291	Col du Galibier	fr
292	Col du Granon	fr
293	Pré Madame Carle	fr
294	Col d'Izoard	fr
295	Sommet du Bücher	fr
296	Chapelle de Clausis	fr
297	Col de Tourniol	fr
298	Col du Rousset	fr
299	Col de Ménée	fr
300	Col du Noyer	fr
301	Mont Ventoux	fr
302	Mont Colombis	fr
303	Col du Pontis	fr
304	Col du Parpaillon	fr
305	Col de Vars	fr
306	Col d'Allos	fr
307	Col de la Cayolle	fr
308	Cime de la Bonette	fr
309	Col de la Lombarde	fr
310	Col des Champs	fr
311	Col de la Couillole	fr
312	Col de Rieisse	fr
313	Mont Aigoual	fr
314	Col des Faisses	fr
315	Pic de Nore	fr
316	Col de l'Espinouse	fr
317	Pic de Tantajo	fr
318	Mont Saint-Baudille	fr
319	Mont Saint-Clair	fr
320	Guidon du Bouquet	fr
321	Mont Faron	fr
322	Cirque de Vaumale	fr
323	Col de Valferrière	fr
324	Montagne Doublier	fr

325	Col Saint-Martin	fr
326	Mont Vial	fr
327	Madonne d'Utelle	fr
328	L'Authion	fr
329	Col de Braus	fr
330	Artzamendi	fr

373	Bergeries Grotelle	fr
374	Col de Verde	fr
375	Col de Bavella	fr

ZONE 06

376	Monte Abia	es
377	Vixía Herbeira	es
378	Alto de San Clodio	es
379	Puerto del Buey	es
380	Cabeza dManzaneda	es
381	Puerto de Ancares	es
382	El Sestil	es
383	Paso del Morredero	es
384	Puerto Foncebadón	es
385	Puerto del Palo	es
386	Pozo Mujer Muertas	es
387	Puerto del Connio	es
388	Monasterio Obona	es
389	Santuario del Acebo	es
390	Puerto de Somiedo	es
391	Puerto San Lorenzo	es
392	Puerto de Ventana	es
393	L'Angliru	es
394	La Cobertoria	es
395	Puerto de la Cubilla	es
396	Puerto de Pajares	es
397	Puerto de San Isidro	es
398	Collado Los Bedules	es
399	Puert Panderruedas	es
400	Lagos de Covadonga	es
401	Collado Barreda	es
402	Puerto de San Glorio	es
403	Alto Campo	es
404	Puerto Palombera	es
405	Puerto del Escudo	es
406	Puerto Est. Trueba	es
407	Portillo de Lunada	es
408	Peña Cabarga	es
409	Portillo de la Sia	es
410	Puerto de Orduña	es
411	Puerto de Urkiola	es
412	Alto de Jaizkibel	es
413	Alto de Azurki	es
414	Alto de Hachueta	es
415	Puerto de la Herrera	es
416	Puerto de Urbasa	es
417	Puerto de Lizárraga	es
418	Higa de Monreal	es
419	Orzanzurieta	es
420	Puerto de Larrau	es
421	Puerto de Somport	es
422	Castillo de Loarre	es
423	Collado de Sahún	es
424	Cerler	es
425	El Portillon	es
426	Collado Bonaigua	es
427	Llac de Sant Maurici	es
428	Coll de Cantó	es
429	Rasos de Peguera	es
430	Coll de Pales	es
431	Vallter 2000	es
432	Coll de Bracons	es
433	Turó de l'Home	es
434	Coll Formic	es
435	MonasterMontserrates	es
436	Arcalis	ad
437	Coll de Ordino	ad
438	Els Cortals	ad
439	Port d'Envalira	ad
440	Port de Cabus	ad
441	Bosc de la Rabassa	ad
442	Lagunas de Neila	es
443	Cruz de la Demanda	es
444	Moncalvillo	es

445	Puert Peña Hincada	es	520	Bocca Encumeada	pt	594	Flüelapaß	ch	668	Hocheck	at
446	Lag.Negra de Urbion	es	521	Cabo Girao	pt	595	Ofenpaß	ch	669	Hohe Wand	at
447	El Moncayo	es	522	Pico Arieiro	pt	596	Albulapaß	ch	670	Preiner Gscheid	at
448	Puerto de Orihuea	es	523	Lagoa do Canário	pt	597	Julierpaß	ch	671	Sonnwendstein	at
449	Puerto de Villaroya	es	524	Pico da Barrosa	pt	598	Juf	ch	672	Stuhleck	at
450	MontCaró	es	525	Cakleira do Faial	pt	599	Berninapaß	ch	673	Auf der Schanz	at
451	Valdelinares	es	ZONE 07			600	Malbun	li	674	Auf dem Straßegg	at
452	P.Vidré-Vistabella	es	526	La Barillette	ch	ZONE 08			675	Ebenwakhhaus	at
453	Puerto Remokador	es	527	Col de la Givrine	ch	601	Millrütte	at	ZONE 09		
454	Alto de Esliida	es	528	Col du Marchairuz	ch	602	Furkajoch	at	676	Breuil-Cervinia	it
455	Javalambre	es	529	Mont Tendre	ch	603	Schattenlagant	at	677	Colle San Carlo	it
456	Puerto Viejo	es	530	Col de l'Aiguillon	ch	604	Hochtannbergpaß	at	678	Colle del Nivolet	it
457	PortilloLas Batuecas	es	531	Vue des Alpes	ch	605	Berwang	at	679	Colle Sommeiller	it
458	Peña de Francia	es	532	Le Chasseral	ch	606	Hahntennjoch	at	680	Colle delle Finestre	it
459	El Travieso	es	533	Mont Sobleil	ch	607	Bielerhöhe	at	681	Colle Braida	it
460	Puerto de Honduras	es	534	Noirmont	ch	608	Fiß	at	682	Pian del Re	it
461	Puerto Tornavacas	es	535	Montfaucon	ch	609	Pillerhöhe	at	683	Colle dell' Agnello	it
462	Puerto del Piornal	es	536	Sur la Croix	ch	610	Kühtai	at	684	Colle di Sampeyre	it
463	Puerto Peña Negra	es	537	Weißenstein	ch	611	Ehrwalderalm	at	685	Il Fauniera	it
464	Puerto Serranillos	es	538	Balmberg Paßhöhe	ch	612	Kaunertal	at	686	Colle di Tenda	it
465	Puerto de Mijares	es	539	Paßwang	ch	613	Rettenbachtal	at	687	Prato Nevoso	it
466	Puerto Guadarrama	es	540	Regensberg	ch	614	Timmelsjoch	at	688	Passo dello Spluga	it
467	Bola del Mundo	es	541	Bachtel	ch	615	Mutterbergalm	at	689	Menarola	it
468	Puerto de Morcuera	es	542	Hauta-Chia	ch	616	Speich-Zillergründl	at	690	Passo di San Marco	it
469	Puerto de la Quesera	es	543	Col de Jaman	ch	617	Halltal	at	691	Rif Barbara Lowrie	it
470	Alto del Campello	es	544	Col des Mosses	ch	618	Zillertaler Höhenstr	at	692	Val Malenco	it
471	Puerto de Ares	es	545	Col de la Croix	ch	619	Sagalm	at	693	Passo del Vivione	it
472	Puerto de Tudons	es	546	Jaunpaß	ch	620	Kitzbühler Horn	at	694	Passo del Mortirolo	it
473	Cerro Espuña	es	547	Gurnigelpaß	ch	621	Steinplatte-Kammer	at	695	Passo di Foscagno	it
474	Galilea	es	548	Glaubenbergpaß	ch	622	Gerlospaß	at	696	Passo di Gavia	it
475	Coll de Soller	es	549	Glaubenbüelenpaß	ch	623	Staller Sattel	at	697	Passo dello Stelvio	it
476	La Corbata	es	550	Ácherlipaß	ch	624	Loferer Alpe	at	698	Val Martello	it
477	Puig Major	es	551	Melchsee-Frutt	ch	625	Hochtor	at	699	Val Senales	it
478	Monasterio Cura	es	552	Engstlenalp	ch	626	Neues-Luckner H.	at	700	Passo Monte Giovo	it
479	Mon. San Salvador	es	553	Etzelpaß	ch	627	Volkzeiner Hütte	at	701	Passo di Pennes	it
480	Las Palomas Ronda	es	554	Pragelpaß	ch	628	Oscheniksee	at	702	Merano 2000	it
481	Gibraltar	es	555	Stoß	ch	629	Hochstein	at	703	Passo delle Palade	it
482	Alto de Cascajares	es	556	Schrina-Hochrugg	ch	630	Dientner Sattel	at	704	Passo della Mendola	it
483	Puerto del León	es	557	Buchs-Malbun	ch	631	Gaisberg Straße	at	705	Val Genova	it
484	Puerto del Sol	es	558	Ovronnaz	ch	632	Arthur Haus	at	706	Monte Bondone	it
485	Mirad Cabra Montés	es	559	Col du Sanetsch	ch	633	Zirknitzal	at	707	Passo Manghen	it
486	Puerto Lobo	es	560	Lac de Tsezuzier	ch	634	Plöckenpass	at	708	Torri del Vajolet	it
487	Pico Veleta	es	561	Crans-Montana	ch	635	Jammig Hütte	at	709	Passo Furcia	it
488	Puerto Haza Lino	es	562	Gorneren	ch	636	Moldaublick	at	710	Passo delle Erbe	it
489	Puerto de la Ragua	es	563	Faferalp	ch	637	Lozer Hütte	at	711	Passo di Gardena	it
490	Puerto de Tiscar	es	564	Axalp	ch	638	Stoderzinken	at	712	Passo di Sella	it
491	Las Palomas Cazorla	es	565	Große Scheidegg	ch	639	Roßbrand	at	713	Passo Pordoí	it
492	Alto de la Sagra	es	566	Oberaarsee	ch	640	Hochwurzen	at	714	Passo di Fedaiä	it
493	Puerto Padilla	es	567	Sustenpaß	ch	641	Tauernpaß	at	715	Passo di Valparola	it
494	Calar Alto	es	568	Furkapaß	ch	642	Maltatal	at	716	Passo di Giau	it
495	Las Cañadas	es	569	Oberalppaß	ch	643	Katschberg	at	717	Passo Duran	it
496	Pico del Inglés	es	570	Klausenpaß	ch	644	Naßfeldpaß	at	718	Forcella Cibiana	it
497	Pozo de las Nieves	es	571	Tannenbodenalp	ch	645	Poludniger Alm	at	719	Tre Cime Lavaredo	it
498	Roq los Muchachos	es	572	Pas de Morgins	ch	646	Turracher Höhe	at	720	Monte Zoncolan	it
499	Cumbrecita	es	573	Col de la Forclaz	ch	647	Falkertsee-Hütte	at	721	Monte Paularo	it
500	Garajonay	es	574	Col des Planches	ch	648	Vilacher Alpenstr.	at	722	Passo Cason Lanza	it
501	Monte do Faro	pt	575	Monte Generoso	ch	649	Kanzelhöhe	at	723	Sella Carnizza	it
502	Nossa Senhor Graça	pt	576	Barrage Mauvoisin	ch	650	Gerlitzten	at	724	Mataiur	it
503	Barragem do Alvao	pt	577	Thyon 2000	ch	651	Oberst-Klinke Hütte	at	725	Piancavallo	it
504	Alto de Espinho	pt	578	Barrage Gde Dixence	ch	652	Hochkar Gleischläg	at	726	Passo Tomba	it
505	Marofa	pt	579	Arolla	ch	653	Sölker Paß	at	727	Monte Grappa	it
506	Buçaco	pt	580	Glacier de Moiry	ch	654	Gleinalmsattel	at	728	Passo Porte Pasubio	it
507	Torre	pt	581	Chandolin	ch	655	Lammersdorfer Bg	at	729	Passo Campogrosso	it
508	Bom Jesús	pt	582	Matmarksee	ch	656	Gabersattel	at	730	Alpe Cheggio	it
509	Alto do Trevim	pt	583	Simplonpaß	ch	657	Klippitztörl	at	731	Alpe Rossombolmo	it
510	Caramulino	pt	584	Nufenenpaß	ch	658	Magdalensberg	at	732	Cascata del Toce	it
511	Sao Mamede	pt	585	Sankt-Gothardpaß	ch	659	Großer Speikkogel	at	733	Il Mottarone	it
512	Marvao	pt	586	Lago di Naret	ch	660	Eisenkappler Hütte	at	734	Passo Cuvignone	it
513	Capela São Macario	pt	587	Lukmanierpaß	ch	661	Seeberg Sattel	at	735	Campo dei Fiori	it
514	Monsanto	pt	588	Lago Luzzone	ch	662	Weinebene	at	736	San Martino	it
515	Alto de Sintra	pt	589	Passo di Neggia	ch	663	Jauerling	at	737	P. Gran S. Bernardo	it
516	Serra da Arrábida	pt	590	Passo San Bernardino	ch	664	Grubberg	at	738	Monte Bisbino	it
517	Monte Foia	pt	591	Glaspfaß	ch	665	Zellerain	at	739	Monte Legnoncino	it
518	Montejunto	pt	592	Lenzerheidepaß	ch	666	Bürgeralm	at	740	Monte Croce Muggio	it
519	Eira do Serrado	pt	593	Arosa	ch	667	Rohrer Sattel	at	741	Madonna Ghisallo	it

INFOS

742	Giogo di Bala	it	816	Portella dello Zoppo	it	900	Čakor	me	960	Vratnik Zrinska Gora	HR
743	Passo Coe	it	817	Sella Mandrazzi	it	901	Orjen	me	961	Kamzík (Televízna)	SK
744	Rifugio Alpo	it	818	Castelmola	it	902	Durmitor Sedlo	me	962	Kohútka ski center	SK
745	Passo di Tremalzo	it	819	Etna	it	903	Njegošev Mausolej	me	963	Sedlo Brezina	SK
746	Prati di Nago	it	820	Balestrieri it		904	Manastir Ostrog	me	964	Králova Hoľa	SK
747	Telegrafo	it	821	P.Punta Masienera	it	905	Popova Sapka	mk	965	Kojšovská Hoľa	SK
748	Colle Garezze	it	822	SpClubMonte Spada	it	906	Bukovo	mk	966	Herlianske sedlo	SK
749	Poggio di San Remo	it	823	Arcu Correboi	it	907	Babuna Pass	mk	967	Szár-hegy	HU
750	La Cipressa	it	824	Genna Silana	it	908	Vitsi-Nymfeo O	gr	968	Tokaji-hegy	HU
			825	Serpeddi	it	909	Lailias ski center	gr	969	Hörmann-forrás	HU
751	Colma di Sormano	it	ZONE 10			910	Pissoderi ski center	gr	970	Tihany	HU
752	Passo di Mebgno	it	826	Przehyba	pl				971	Vysoké Sedlo	CZ
753	Monte Beigua	it	827	Przełęcz Okraj	pl	911	Hortiatiss	gr	972	Mědělec - Mednik	CZ
754	Passo del Faialo	it	828	Przeł Salmopolska	pl	912	Seli ski center	gr	973	Komáři Vížka	CZ
755	Passo Bocchetta	it	829	Przełęcz Krowiarki	pl	913	Pantokrator	gr	974	Strahov České Radio	CZ
756	Passo del Penice	it	830	Cyrhla nad Białką	pl	914	Prionia-Olympos	gr	975	Podvrší tower	CZ
757	Passo del Ghiffi	it	831	Pereval Užhokskiy	ua	915	Megaló Papingo	gr	976	Lysá Hora	CZ
758	Colle dei Due Santi	it	832	Bukovel	ua	916	Katara Pass A	gr	977	Blejski grad	SI
759	Passo del Cirone	it	833	Pereval Vyshkovskiy	ua	917	Great Meteoro	gr	978	Korte	SI
760	Passo Lagastrello	it	834	Pereval Shurdyn	ua	918	Pliasiðhi	gr	979	Strma Reber	SI
761	Passo di Pradarena	it	835	Tysovets	ua	919	Velouchi ski center	gr	980	Trdinov Vrh	SI
762	San Pellegrino Alpe	it	836	Vrbatova Bouda	cz	920	Mount Didima	gr	981	Pasul Gutái	RO
763	Abetone	it	837	Špindlerova Bouda	cz	921	Pterolaka ski center	gr	982	Mănăstirea Feredeu	RO
764	Croce Arcana	it	838	Suchý vrch	cz	922	Enos de Kefalonia	gr	983	Semenic (Stațiunea)	RO
765	Passo della Futa	it	839	Červenohorské Sedl	cz	923	Apolo Epikourios	gr	984	Pasul Urdele	RO
766	Passo la Calla	it	840	Praděd	cz	924	Mycenae Citadel	gr	985	Transbucegi	RO
767	Passo dei Mandrioli	it	841	Pancíř	cz	925	Karabola-Parnitha	gr	986	Niculitel	RO
768	Val Monte Fumaïolo	it	842	Klet'	cz	926	Oligirtos Σgr		987	Dyulinski Prohod	BG
769	San Marino	sm	843	Ťatliakovo jazero	sk	927	Kosmas Pass	gr	988	Balgarka	BG
770	Abazzia La Verna	it	844	Sedlo Čertovica	sk	928	Langáda Pass A	gr	989	Dardhë-ski Bigell	AL
771	Bocca Trabária	it	845	Slieszky Dom	sk	929	Omabs	gr	990	Gracen	AL
772	Monte Amiata	it	846	Martinské Hole	sk	930	Akones	gr	991	Koprivštica - Zavoj	J RS
773	Monte Argentario	it	847	Skalka	sk	931	Idéon Antron	gr	992	Vlasinco Jezero	RS
774	Montefiascone	it	848	Sitno	sk	932	Giouhtas	gr	993	Miroč	RS
775	Sella di Leonessa	it	849	Panske Sedlo	sk	933	Asfendilia	gr	994	Zhegoc/Zegovac	KS
776	Forca Canapine	it	850	Dobogókó	hu	934	Dikteon Andre	gr	995	Prevalla ski center	KS
777	Forcola di Presta	it	851	Galyatető	hu	935	Aleko-Vitosha	bg	996	Tal-Merhla	ML
778	Gran Sasso d'Italia	it	852	Kékestető	hu	936	Trojanski Prohod	bg	997	Ta' Dmejtek	ML
779	Campo Felice	it	853	Pannonhalma	hu	937	Sipcenski Prohod	bg	998	Saint-Hilarion castle	CY
780	Monte Perone	it	854	Felső-Borovnyák	hu	938	Maljovica Complex	bg	999	Pentadaktylos	CY
781	Campo Staffi	it	855	Misina	hu	939	Rilski Manastir	bg	1000	Kantara castle	CY
782	Campo Catino	it	856	Pasul Prislop	ro	940	Rožen Manastir	bg			
783	Passo Diavolo	it	857	Pasul Tihuta	ro	941	Popski Preslop	bg			
784	Forca d'Acero	it	858	Pasul Ciurnarna	ro	942	Snezhanka	bg			
785	Valico Monte Godi	it	859	Pasul Rarău	ro	943	Rožafá	al			
786	Blockhaus Maiella	it	860	Pasul Bicaz	ro	944	Qafá ë Llogorasë	al			
787	Monte Carpegna	it	861	Páltinis	ro	945	Chryssorrogiatissa	cy			
788	Monte Sant'Angelo	it	862	Pasul Bălea	ro	946	Makarios Gravel	cy			
789	Ab.Montecassino	it	863	Pasul Bran	ro	947	Olympus	cy			
790	Campitello Matese	it	864	Stana de Vale	ro	948	Adelphi	cy			
791	Sella di Perrone	it	865	Pasul Bratocea	ro	949	Makheras	cy			
792	Monte Taburno	it	876	Vršič	si	950	Stavrovouñi	cy			
793	Monte Vergine	it	877	Rogla	si						
794	Vesuvio	it	878	Mariborsko Pohorje	si						
795	Monte Nerone	it	879	Črnivec	si						
796	San Pietro	it	880	Mangrtško Sedlo	si						
797	Monte Faito	it	881	Pavličevo Sedlo	si						
798	Cima Mutali	it	882	šljeme	hr	ZONE 10+					
799	Monte Vulture	it	883	Učka Vojak	hr	866	Sem' Vetrov	RU			
800	M. Sacro o Gélbison	it	884	Motovun	hr	867	Akhun monastery	RU			
801	Monte Armizzzone	it	885	Vratnik	hr	868	Bakuriani ski resort	GE			
802	Colle del Dragone	it	886	Óltare	hr	869	Gomborskiy pereval	GE			
803	Serra di Tuono	it	887	Stara Vrata	hr	870	Pushkin Pass	AR			
804	Passo Crocetta	it	888	Nevoljas Pass	hr	871	Kari Lake	AR			
805	Botte Donato	it	889	Sveti Jure	hr	872	Selim Pass	AR			
806	Colle d'Ascione	it	890	Kupreška Vrata	ba	873	Shahdag ski resort	AZ			
807	St. Forest-Latteria	it	891	Makljen	ba	874	Pirqulu's observator	AZ			
808	Monte Sirino	it	892	Mrakoviča	ba	875	Baku old city	AZ			
809	Passo Pietra Spada	it	893	Jahorina	ba	951	Stóg Izerski	PL			
810	Monte Alto Cocuzza	it	894	Metaljka	ba	952	Czarna Góra	PL			
811	Portella di Bova	it	895	Gornje Opine	ba	953	Święty Krzyż	PL			
812	Erice	it	896	Mount Avala	rs	954	Jawor	PL			
813	Pellegrino	it	897	Iriski Venac	rs	955	Przełęcz Wýsna	PL			
814	Carbonara	it	898	Kapaonik	rs	956	Süür Munamägi	EE			
815	Femmina Morta	it	899	Vinčina Voda	rs	957	Turaidas castle	LV			
						958	Trijų Kryžių Vilnius	LT			
						959	Malacka	HR			



Classement général global / General overall ranking - TOP100

Finsihers							
1 MAYEUR Etienne	S 1000	24 HILSON Daniel	hF 599	49 VAN HECKE Marnix	419	76 ANGERER Elisabeth	335
2 LUCAS Eric	S 1000	25 KARBAUSKIENE Lina	hF 598	50 BOYENK Arnold	412	77 JACQUEMIN Renaud	335
3 JACQUEMIN Dominique	S 1000	26 CATTANEO Luciano	hF 577	51 DEMAESSCHALCK Patrick	407	78 CHARBONNIER Robert	332
4 OOSTRA Ard	S 1000	27 BOSDIJK Rob	hF 544	52 RECKHAUS Juergen(+)	405	79 SALA Roger	331
5 BRILLET Daniel	S 1000	28 NOTTEN Jean-Pierre	hF 537	53 RUIZ-OPITZ Mario	403	80 CHOZAS Eduardo	331
		29 COULON Daniel	hF 535	54 MATTE Jean-Luc	394	81 DELAHAIE LIONEL	330
		30 PARTHOENS Jean	hF 535	55 PEETERS Marc	394	82 JANSEN Axel	329
6 SPEED Kevin	E 1000	31 HUL Philip	hF 523	56 COSIALS Xavier	392	83 HINK Mark	329
7 JACQUEMIN Alain	E 1000	32 VANSTIPHOUT Dom	hF 500	57 HANSEN Rob	390	84 VALLEJO PARTE Luis F	326
				58 MENARD Michel	389	85 LAULHE Jean-Luc	326
				59 ALBERINI Enrico	389	86 HUNZIKER Hanspeter	323
				60 VANDENBUSSCHE Tom	384	87 CASOLARI Bortolomeo	323
				61 ÁBRAHÁM Balázs	383	88 VON HEYDEBRECK Anja	317
				62 BERNEGGER Klaus	383	89 CANDELI Luigi	316
				63 KOOL Martin	382	90 RUBIO COMPTE Jordi	315
				64 DEWEZ Rudy	379	91 BETTA Enrico	314
				65 OTEMAN Luc	375	92 MONTEFUSCO Claudio	314
				66 ANTJUSTEGI Aitor	373	93 SVEHLIK Karel	313
				67 PIRET Véronique	373	94 ALLEMEERSCH Kris	313
				68 MEIJERING Gerard	369	95 DEKKERS Helmuth	312
				69 GOMEZ, Manel	367	96 HOPPE Ulla	312
				70 DEJACE Jules (+)	365	97 WINTER Charles	311
				71 CAPELLANI Luigi	364	98 DUPEYROUX Olivier	310
				72 NIMMEGEERS Stefaan	349	99 JACQUEMIN Julien	309
				73 FROGNEUX Bernard	345	100 MICHIELS Ludo	306
				74 ANDEL T Radek	344		
				75 CHARY Denise	337		

Half-finishers		Others in top100	
8 SEGUY Marc	hF 968	33 GOBERT Daniel	486
9 VAN ELS Wim	hF 963	34 WEYTMANS Christiaan	484
10 SPINA Luigi	hF 958	35 OPOLECKY Hynek	470
11 TAYLOR Martin	hF 897	36 VAN SCHAİK Ronald	468
12 RAFOLS Frederic	hF 837	37 AARD Miki	465
13 ESCUER M Nuria	hF 826	38 CIJSOUW Jakob	455
14 VERLAET Johan	hF 743	39 VAN DER SLUIJS Herman	455
15 TORELLI Cecilia	hF 742	40 VAN LONKHUYZEN Michiel	449
16 LINNERT Heiko	hF 720	41 NOOTENBOOM Louis	448
17 BRENNER Karl	hF 697	42 SCHNEIDER Irene	443
18 BERASATEGUI R	hF 682	43 NILSON Jerry	443
19 VAN AMEIJDEN Richard	hF 669	44 OLDEMAN Gerrit-Rudolf	442
20 SZILAGYI Andras	hF 645	45 JACQUEMIN Gilles	431
21 MORALES Gangel	hF 637	46 PLAINE Patrick(+)	424
22 NOTTEN Peter	hF 636	47 SCHILLEMANS Coen	424
23 SOMMER-B Claudia	hF 623	48 KREICSI Gabor	423

Classement année 2019/ year 2019 ranking - TOP50

1 KARBAUSKIENE Lina	204	15 COLL EROLES Roger	43	29 FLINSENBERG Thijs	34	43 VON HEYDEBR Anja	28
2 MEIJERING Gerard	108	16 MARTINS Juris	43	30 VAN ELS Wim	33	44 LE CONTE Jos	27
3 WEYTMANS Christiaan	106	17 GOMES-MART August	43	31 ESCUER MESTR Nuria	32	45 MORALES GARC Angel	27
4 AARD Miki	74	18 VAN DER SLUIJS Herm	43	32 VAN GEMERT Kitty	31	46 GRANTHAM Will	27
5 RUBIO COMPTE Jordi	68	19 ALLEMEERSCH Kris	43	33 BRENNER Karl	31	47 ANGERER Elisabeth	26
6 SEGUY Marc	67	20 DE VRENG Arno	42	34 HANSEN Rob	31	48 FELLINGA Jack	26
7 REDDER Klaas	58	21 HERMES Benno	42	35 HULS Rob	30	49 BEL Benjami	26
8 SPINA Luigi	55	22 CHEREGI Marius	40	36 DUEÑAS Gustavo	30	50 GANDAGLIA Mattia	25
9 NOOTENBOOM Louis	50	23 GOMEZ, Manel	40	37 ZWERUS Arie	30	51 LE CORRE Christian	25
10 RAIMON Pericas	50	24 VALLEJO Luis Fernan	40	38 BERASATEGUI Ruben	29	52 SCHNEIDER Irene	25
11 CHARBONNIER Robert	48	25 DEMAESSCHALCK Pat	39	39 ALBERINI Enrico	29	53 BERNEGGER Klaus	25
12 UGARRIZA Juan Carlos	47	26 SOMMER Claudia	38	40 TIGGLOVEN Pim	28	54 PAL Gabor	25
13 SZILAGYI Andras	46	27 VERLAET Johan	38	41 FÓNAGY Géza	28		
14 VAN SCHAİK Ronald	43	28 OFFERMANS Martien	36	42 XAVI Puigdomenech	28		

Classement général Ironbig / General overall godfathers ranking

1 MENARD Michel	xl 50	9 GRANERO Miguel A	10	17 SCHUYER Roland	4	25 VINCZE Gabor	3
2 KREICSI Gabor	sl 39	10 GOBERT Daniel	9	18 MAZON DEL Carlos	4	26 CASTAGNOLI Giord	3
3 PUSKAS Aladár	sl 27	11 ANTJUSTEGI Aitor	8	19 KARBAUSKIENE Lin	4	27 VANSTREELS Miel	3
4 WEYTMANS Christia	19	12 JANSEN Axel	7	20 HOCHULI Olivier	3	28 COULON Daniel	3
5 DEKKERS Helmuth	13	13 VIJVER Silvan	7	21 NIJSTEN Stan	3	29 DE CARVALHO Guill	3
6 ÁBRAHÁM Balázs	13	14 SPINA Luigi	6	22 EUSSEN Thomas	3	30 DOMONKOS György	3
7 JOHN Achim	12	15 LINNERT Heiko	5	23 SCHOOT Hugo	3		
8 MAYEUR Etienne	12	16 CATTANEO Luciano	4	24 COUCKE Raphaël	3		

Classement général Dames / General overall women ranking

1 ESCUER M Nuria	hF 826	13 GERLIER Sylvie	239	26	BENISTRAND Cath	131 39	MAURET Nathalie	85
2 TORELLI Cecilia	hF 749	14 TIMMERMANS Wil	204	27	GROOT Heleen	128 40	CARMELIANA Natalia	82
3 SOMMER Claudia	hF 623	15 MAAS Marlou	203	28	BOKHORST Jantine	126 41	MURILLO Ainhoa	82
4 KARBAUSKIENE Lina	hF 598	16 SALA Chantal	197	29	GROUX Michele	124 42	BRINKMAN Marieke	82
5 VANSTIPHOUT Dom.	hF 500	17 SIRET Françoise	191	30	STOELZAET Jamien	121 43	DREDEMY Marie	81
		18 BERTING Corrie	170	31	HAYCRAFT Anne	120 44	KOCH Julia	81
		19 JANSEN Vivian	168	32	FLORET Sandrine	110 45	BRUST Hanneke	79
6 SCHNEIDER Irene	443	20 NAGY Andrea	160	33	CROZAZ Pascale	110 46	PELISSIER Christine	78
7 PIRET Véronique	373	21 LONGO Jeannie	155	34	JACQUEMIN Odile	103 47	KISS Anette	77
8 VON HEYDEBR Anja	338	22 VEUL Ria	147	35	CORNET Bernadette	102 48	GODELU Sylviane	75
9 CHARY Denise	337	23 DONNERS Patricia	140	36	BERTHELIER Patricia	97 49	DIETIÈRE Nicole	75
10 ANGERER Elisabeth	335	24 GEORGE Nathalie	139	37	EBEL Emilie	94 50	ZAAL Brenda	74
11 HOPPE Ulla	312	25 TIEGEL Alena	133	38	DERENDORP Leonie	90		
12 VERKUIJLEN Tineke	267							

Evolution members/membres

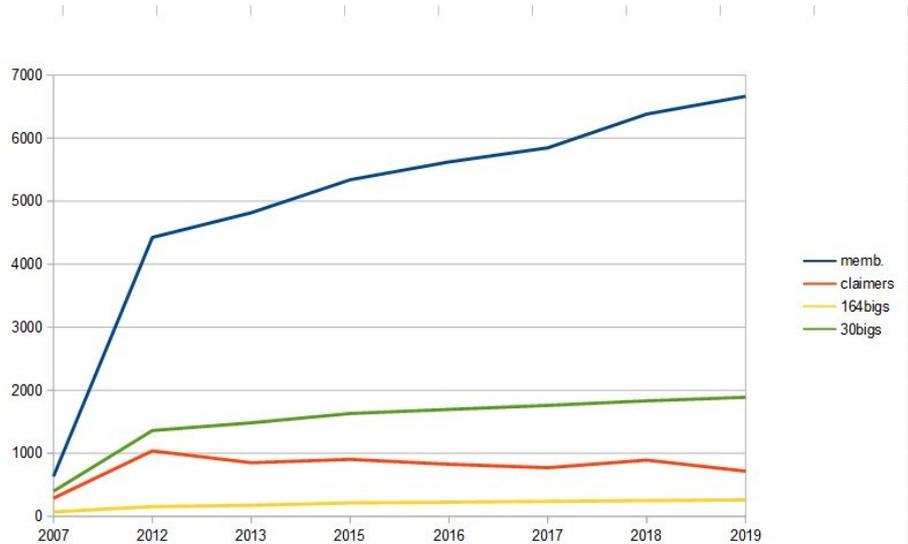
2003 : 277(+84)	2009 : 2665(+802)	2015 : 5339 (+257)
2004 : 360(+83)	2010 : 3398(+733)	2016 : 5622 (+ 283)
2005 : 440(+80)	2011 : 3992(+694)	2017 : 5846 (+ 224)
2006 : 535(+95)	2012 : 4424(+432)	2018 : 6381 (+535)
2007 : 634(+98)	2013 : 4816(+392)	2019 : 6663 (+282)
2008 : 1863(+1229)	2014 : 5082 (+266)	

Quality of increasing

	memb.		1000big	500big
2007	634		0	3
2012	4424		2	13
2013	4816		2	17
2015	5339		2	25
2016	5622		2	27
2017	5846		2	31
2018	6381		5	32
2019	6663		7	32

	memb.	claimers	164big	30big
2007	634	288	70	398
2012	4424	1037	154	1361
2013	4816	850	175	1483
2015	5339	903	212	1631
2016	5622	825	224	1696
2017	5846	770	236	1759
2018	6381	891	250	1832
2019	6663	716	260	1888

		Wom/fem
2007	634	99
2012	4424	190
2013	4816	206
2015	5339	220
2016	5622	251
2017	5846	263
2018	6381	278
2019	6663	287



	2007	2012	2013	2015	2016	2017	2018	2019
1000 bigs	0	2	2	2	2	2	5(+3)	7(+2)
More than 500 bigs	3	13	17 (+4)	25 (+8)	27 (+2)	31 (+4)	32 (+1)	32 (+0)
More than 164 bigs	70	154	175 (+21)	212 (+37)	224 (+12)	236 (+12)	250 (+14)	260(+10)
More than 30 bigs	398	1361	1483 (+122)	1631 (+148)	1696 (+65)	1759 (+63)	1832 (+73)	1888 (+56)
Women / femmes	99	190	206 (+16)	220 (+14)	251 (+31)	263 (+12)	278 (+15)	287 (+9)

Claims 2019 / Réussites 2019

734 members claimed in the year 2019 / membres ayant déclaré en 2019 including 219 members with more than 10 BIGs /avec plus de 10 bigs

Godfathers/Parrains

Year	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Godfathers	61	37	77	37	32	23	30	35	46	38

Total : 416

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

1	Alpe d'Huez	2381	15	Passo Pordoï	1473	29	Koppenberg	1209
2	Mont Ventoux	2257	16	Col du Rosier	1431	30	Ballon d'Alsace	1189
3	Col du Galibier	2203	17	Vijlenerbos	1392	31	Col de Vars	1164
4	Cauberg 1947		18	Passo di Sella	1388	32	Passo di Gavia	1151
5	Col de la Croix-de-Fer	1843	19	Col du Stockeu	1334	33	Col de la Schlucht	1146
6	Keutenberg	1798	20	Passo di Gardena	1316	34	Passo di Giau	1130
7	Drielandenpunt	1752	21	Posbank	1314	35	Col de la Madeleine	1128
8	Eyserbos	1731	22	Col d'Aubisque	1298	36	Passo di Valparola	1113
9	Passo dello Stelvio	1710	23	Oude Kwaremout	1275	37	Oude Huls	1094
10	Côte de la Redoute	1653	24	Grand Ballon	1272	38	Col de l'Iseran	1079
11	Gulpenerberg	1619	25	Cime de la Bonette	1265	39	Kluisberg	1063
12	Col du Tourmalet	1567	26	Muur Geraardsbergen	1261	40	Col de Peyresourde	1038
13	Côte de Wanne	1492	27	Paterberg	1219	41	Italiaanse Weg	1028
14	Col de l'Izoard	1489	28	Col d'Aspin	1214			

Tableau d'honneur – Honoured table



BIG
Finishers (1000)
Superbig

Etienne Mayeur
Eric Lucas
Dominique Jacquemin
Ard Oostra
Daniel Briollet

Eurobig

Kevin Speed
Alain Jacquemin

Half-finishers (>=500)

VAN ELS Wim - TAYLOR Martin - SPINA Luigi - SEGUY Marc - RAFOLS Frederic - ESCUER M. Nuria - VAN AMEIJDEN Richard - TORRELLI Cecilia - VERLAET Johan - BRENNER Kurt - LINNERT Heiko - NOTTEN Peter - BERASATEGI Ruben - CATTANEO Luciano - HILSON Daniel - MORALES G. Angel - BOSDIK Rob - PRYTHOENS Jean - NOTTEN Jean-Pierre - SZILAGYI Andras - PIETIERRA Joscha - COULON Daniel - HUL Philippe - VANSTIPHOUT Dominique - AARD Mikki

IRONBIG

XI = Xtra Ironbiger (=50) Michel Ménard
SI = Super Ironbiger (>=25) Gábor Kreicsi - PUSKAS Aladár



<p>NATACHA - HUN</p>		<p>Finishers (75)</p> <p>Gabór Kreicsi - Puskas Aladár - Balázs ÁBRAHÁM - SZILAGYI Andras</p> <p>Half-finishers (>=38) WILLEM Luc, SZILVAGYI Péter, JARVAS Tamas, CSONTOS Ivett, PAL Gabor, BERGMANN Peter, GALCSIK Robert, DOMONKOS György, VINCZE</p>
<p>NATACHA - ROM</p>		<p>Half-finishers (>=63) CHEREGI Marius, MOGA Claudiu, POP Adrian</p>
<p>NATACHA - AND</p>		<p>Finishers (25) CODINA Arnau</p> <p>Half-finishers (>=13)</p> <p>HILSON Daniel - GOMES-MARTINS MUÑOZ August - RUBIO COMPTE Jordi - COLL EROLES Roger - PEREZ GAÑAN David - LEGAL Patrice - LE TUTOUR Jean-Luc</p>
<p>NATACHA - CZE</p>		<p>Current best one - Actuel meilleur SKALA Mojmir</p>
<p>NATACHA - MNE</p>		<p>Current best one - Actuel meilleur WEISS Nathan 7</p>
<p>NATACHA - DEU</p>		<p>Finishers (375) LINNERT Heiko</p> <p>Half-finishers (>=187) JOHN Achim</p>
<p>NATACHA - IRL</p>		<p>Current best one - Actuel meilleur LE TUTOUR Jean-Luc 36</p>
<p>NATACHA - ISL</p>		<p>Current best one - Actuel meilleur VAN ELS Wim 8</p>
<p>NATACHA - UKD</p>		<p>Current best one - Actuel meilleur SPEED Kevin 136</p>

(Dépenses et recettes 2019 / Outcomings and incomings 2019

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

1) Solde au 31/12/2018 / Balance on 31/12/2018

Compte Triodos / Triodos account	958,57
Compte d'épargne Triodos / Triodos savings account	6144,53
Compte PayPal / PayPal account	313,56
Compte rendez-vous / meetings account	0,00
Compte vêtements / clothes account	76,33
Caisse vêtements / clothes cash	48,30
Total	7541,29

Stocks :

- vêtements / clothes (total : 5010,00 ; nouveaux/new : 4057,00 ; anciens/old : 953,00)
- sacs à dos / rucksacks
- auto-collants / stickers
- ramettes de papier / paper sheets blocks
- couvertures plastifiées / laminated covers
- enveloppes / envelopes

Au 31/12/2018, il y avait 6381 membres dont 166 cotisants 2018.
On the date of 31/12/2018, there were 6381 members, including 166 contributors 2018.

2) Dépenses et recettes / Outcomings and incomings

Dépenses / Outcomings		Recettes / Incomings	
Site web / website	653,40	Cotisations / Contributions	1650,00
Revue / Reviews	446,70	Dons / Donations	360,00
Diplômes et médailles / Diplomas and trophies	88,70	Revue / Reviews	560,00
Vêtements / Clothes	7160,79	Diplômes et médailles / Diplomas and trophies	0,00
Rendez-vous / Official Meeting	1985,24	Vêtements / Clothes	2049,80
Réunion / Meeting	203,00	Rendez-vous / Official Meeting	1510,00
Frais postaux / Postage			
• Revue / Reviews	160,42		
• Diplômes / Diplomas	7,40		
• Vêtements / Clothes	0,00		
Frais bancaires / Banking charges :			
• PayPal	61,14		
• Triodos	36,00		
• Rendez-vous / meetings	16,89		
Total dépenses / outcomings	10819,68	Total recettes / incomings	6129,80
Total	10819,68	Perte / Loss	4689,88
		Total	10819,68

La dépense de 7160,79 € correspond à l'achat de vêtements à la société Santini. Une nouvelle commande était nécessaire car il n'y avait plus de maillots noirs et de cuissards. Des maillots blancs (nouvel article) ont aussi été achetés. Les frais d'envoi des nouveaux vêtements aux membres s'élèvent à 618,95 € et doivent encore être remboursés au manager des vêtements. Ils sont donc reportés dans le budget 2020.

The outcome of € 7160,79 corresponds to the purchase of clothes from the company Santini. A new order was needed because there were no more black jerseys and bibshorts. White jerseys (new item) were also purchased. The cost of sending new clothes to members is € 618,95 and must still be paid back to the clothing manager. It is therefore reported in the 2020 budget.

Les prix des vêtements de la collection précédente ont été diminués afin de faciliter leur vente aux membres.

The prices of the clothes from the previous collection have been reduced in order to facilitate their sale to members.

Un nouveau compte a été ouvert (novembre 2019) dans la banque ASN dans le but d'avoir une carte de crédit. Il sera utilisé principalement pour payer les dépenses engendrées par les rendez-vous officiels.

Il a déjà servi à réserver les hôtels pour l'opération 3535. La somme de 42,93 € doit encore être payée à la société ICS (International Card Services) qui gère notre carte de crédit.

A new account has been opened in the ASN bank in order to have a credit card. It will be used mainly to pay the expenses generated by the official meetings.

It has already been used to book the hotels for the operation 3535. The amount of € 42,93 must still be paid to the company ICS (International Card Services) which manages our credit card.

3) Solde au 31/12/2019 / Balance on 31/12/2019

Compte Triodos / Triodos account	621,96
Compte d'épargne Triodos / Triodos savings account	2004,53
Compte PayPal / PayPal account	62,42
Compte rendez-vous / meetings account	37,87
Compte vêtements / clothes account	76,33
Caisse vêtements / clothes cash	48,30
Total	2851,41

Stocks :

- vêtements / clothes (total : 10679,00 ; nouveaux/new : 10008,00 ; anciens/old : 671,00)
- sacs à dos / rucksacks
- auto-collants / stickers
- ramettes de papier / paper sheets blocks
- couvertures plastifiées / laminated covers
- enveloppes / envelopes

Au 31/12/2019, il y avait 6668 membres dont 220 cotisants 2019.

On the date of 31/12/2019, there were 6668 members, including 220 contributors 2019.

Budget prévisionnel 2020/ Estimated budget 2020

Tous les montants sont exprimés en Euro.

All the amounts are expressed in Euro.

Dépenses / Outcomings		Recettes / Incomings	
Site web / website	700,00	Cotisations / Contributions	1500,00
Revue / Reviews	500,00	Dons / Donations	350,00
Diplômes et trophées / Diplomas and trophies	550,00	Revue / Reviews	550,00
Vêtements / Clothes	0,00	Diplômes et trophées / Diplomas and trophies	0,00
Rendez-vous / Official Meeting	10500,00	Vêtements / Clothes	1000,00
Assemblée Générale / General Assembly	130,00	Rendez-vous / Official Meeting	11000,00
Frais postaux / Postage			
• Revue / Reviews	170,00		
• Vêtements / Clothes	760,00		
Frais bancaires / Banking charges :			
• PayPal	92,00		
• Triodos	36,00		
• rendez-vous	62,00		
Total dépenses / outcomings	13500,00	Total recettes / incomings	14400,00
Bénéfice / Profit	900,00		
Total	14400,00	Total	14400,00

La dépense de 550 € pour les diplômes et trophées comprend :

- l'achat de 2 trophées,
- le design des badges qui vont remplacer les diplômes.

The outcome of € 550 for diplomas and trophies includes :

- the purchase of 2 trophies,
- the design of badges which will replace diplomas.

Summary GA 2020 in Paris / **Résumé GA 2020 à Paris**

Nous avons le programme suivant / We had the following agenda

- A) distributions des tâches du C6 (comité principal) – tasks distributions of the C6 (main committee)
- B) mises à l'honneur – tributes
- C) rapport moral et d'activités – moral and activities report
- D) rapport financier – financial report
- E) approbation de comptes – counts'approvement
- F) présentation des meetings 2020 – meetings 2020 presentation
- G) célébrations 35e anniversaire – celebrations 35th birthday
- H) problèmes en zone 12 – zone 12 problems
- J) nouveau challenge – new challenge
- K) améliorations site web (classement general, feuilles membres) – website's improvements (general rank, users' page)
- L) priorités 2020 – 2020 priorities
- M) écriture des questions soumises au vote – writing of the questions submitted to the votes

A) Dans le comité central, les tâches sont conservées à l'exception de celle du trésorier; Dominique Jacquemin reprend la tâche de Christian le Corre.

In the general committee the tasks stay the same except for the treasurer; Dominique Jacquemin takes over the task from Christian le Corre.

B) Ard Oostra and Daniel Briollet are honoured for the effort to reach the goal of 1000 BIG's and became SUPERBIG finishers. Congrats to both of them!

Ard Oostra et Daniel Briollet sont honorés pour leur réussite envers l'objectif des 1000 BIGs et d'être devenus des SUPERBIG finisseurs. Félicitations à tous les deux!

Christian Le Corre is honoured for his work as treasurer of the BIG community from 2007 until 2019. **Christian Le Corre est honoré pour son travail de trésorier dans l'organisation BIG de 2007 à 2019.**

C) Certains objectifs n'ont pas été atteints l'année dernière. Le juge tricheurs et le nouveau challenge jeune n'ont pas réussi. Les badges non plus n'ont pas été réalisés.

Some targets aren't reached the last year. The cheater's judge and the new challenge young people didn't succeed. Badges weren't effectuated.

Les corrections de la base de données et la mise en place de la contribution nécessaire au-dessus de 164 réussites ont été effectuées.

The corrections of the database and the necessary contribution above 164 claims however are done.

Depuis que nous avons développé notre nouveau site web en 2007, nous avons vu nos membres augmenter, et les dernières années, nous avons également vu plus de finisseurs et demi-finisieurs.

Ever since we developed our new website in 2007 we have seen our members being increased rapidly,

and the last years we also saw more finishers and half-finishers.

Pour nos NATACHAS, il y a déjà 9 pays en ligne, 12 pays sont sur la liste à venir. Les dernier 15 pays sont prévus pour 2025-2030.

For our NATACHAS, there are already 9 country's online, 12 country's européenne are on the future list to come, the rest of the world for after 2030. The last 15 european country's are planned for 2025-2030, the rest of the world for after 2030.

D) Financièrement, nous avons un léger solde positif dû à notre stock de vêtements. En ce moment, nous avons beaucoup de nouveaux vêtements en dépôt, nous avons même de vieux vêtements à écouler à des prix bon marché.

Financially we have a slight positive balance due to our stock of clothes. At the moment we have plenty of new clothing in depot, we even have some old clothing which we will sell at cheap prices.

E) Cette année, Axel Janssen examinera à nouveau les comptes pour approbation.

This year Axel Janssen will look at the counts for approval again.

F) En ce moment, nous avons les réunions suivantes: Pays basque (+ BIG-day), Carrefour Mont-Blanc, Réunion régionale Hongrie, Challenge 3535 Royaume-Uni, Réunion régionale à Vaals.

At this moment we have the following meetings: Bask country (+BIG-day), Crossroad Mont-Blanc, Regional meeting Hungary, Challenge 3535 United Kingdom, regional meeting in Vaals.

G) L'idée de célébrer notre 35e anniversaire est de faire des photos de membres BIG tenant leurs vélos

au-dessus de leur tête le 16 mai, lors du BIG-day officiel au Pays Basque. En automne, nous ferons de même le 27 septembre, avec la réunion régionale à Vaals et dans d'autres endroits.

The idea to celebrate our 35th anniversary is to make pictures from BIG members holding their bikes above their heads on the 16th of may, at the official BIG-day in Bask country. In the autumn we will do the same on the 27th of september, with the regional meeting in Vaals and in other places.

H) Le problème avec la zone 12 réside dans le fait qu'il n'y a pas de bonnes règles qui garantissent que les BIGs sont revendiqués de manière uniforme; dans les règles actuelles, on peut réclamer ses 10 BIGs sur une seule montée (existante). Cela n'a jamais été l'essence de notre défi!

The problem with zone 12 lays in the fact that there are no good rules that ensure that BIG's are claimed in a uniform way; within the current rules one can claim his 10 BIG's on one single (existing) climb. That never has been the essence of our challenge!

J) Au cours de la réunion, il a été suggéré deux nouveaux défis; qui vise à grimper à vélo tous les hauts GPM (BIG ou non) de Tour France/Giro/Vuelta

During the meeting there was a suggestion for a new challenge; who can cycling all the bigs GPM (BIG or not) from the Tour the France/Giro/vuelta.

K) Dans le classement des pages, l'année de l'accès aux 1000BIGs sera notée.

In the page classement the year of reaching 1000BIG's will be noted.

Les pages des membres seront agrandies avec la quantité de Ironbigs et Natachas.

The members' pages will be expanded with the amount of Ironbig's and Natacha's.

L) Les problèmes importants sont: manque de reconnaissance et invisibilité de notre site Web sur Google.

Important issues are; lack of knowledge and invisibility of our website on Google.

M) questions soumises au vote en mars
questions submitted to the votes in march

Coen Schillemans / secrétaire, secretary



Questions for and answers from Ard Oostra, our June 2019 Super Big Laureate:

1. What are your feelings about reaching the arrival?

Satisfaction, proudness, relief.

My objective in the last years was to try to reach the Graal around age 50, in which I succeeded this year by climbing my last 3 Spanish BIGs (and as a bonus Pico Veleta once again) and the Icelandic BIGs. A nice destination to finish the Challenge with.

2. Why and how did you begin to cycle and why and how did you begin the BIG challenge?

In the Netherlands almost all children learned to cycle at young age, for fun and going to school and activities. At age 9 an adult Belgian neighbour took me for a Sunday ride across the Dutch-Belgian border some 15kms away. That day I discovered my bicycle would give me autonomy and had the potential to take me wherever I wanted it to go. When I became adolescent I bought my first racing bike and joined a cycling club. I participated in cyclosporives and during holidays I would go for weeks on end for bike trips, first in Holland and then further and further away. Around age 15 I discovered the more serious climbs in the Alps. And since I was a relatively talented climber (they called me the "berggeit" in the club) my passion for climbing got a real boost. During my international studies I had some quieter years, cycling concerned. In 1997 I started living in Switzerland and continued to discover the country's mountain passes. After reading an article about BIG in "Fiets" magazine in 1999, I immediately realized that this would be my thing, and enjoying my passion would be guaranteed for many years to come. In the first years of being a BIG member I concentrated myself on climbing BIGs in an around Switzerland. Not really systematic and the yearly score was influenced by professional and family life. Around 2008 I started to plan more holidays focussed on climbing BIGs. Only after my separation in 2012 I got seriously into climbing many BIGs, around 50 to 80 per year.



3. Which one of the three criteria (Media, Sport, Tourism) attracts you most?

I'm a nature lover and a big fan of landscapes and wide views, something that you can see in many of my photos that I published on the BigCycling website over the last 10 years. I guess this is part of the "Tourism" criteria.

4. Was there someone who motivated you in the beginning?

My Belgian neighbour, cited before, initiated me during my teens in cycling longer distances and made me discover the first hills ("molshopen") of which the Rode, Zwarte, Kemmel berg in the Flanders. Later on (1985-89) I got a mentor for some years, Mr Wil Faassen, former cycling professional that after his career in business picked up the racing again. He became a couple of times senior (vice) world champion in Sankt Anton in Austria. Also he organised cycloclimbing trips in the Alps and participations in the international cyclosporive Classics for a club in Lier (B). He got me involved in many of these activities as participant and also as his "coequipier". From him I learned for example a lot about climbing techniques but also about (self) motivation and perseverance. As far as the BIG challenge is concerned, in the beginning the lists (e.g. Passacal paper versions) were my main motivator, later on – as "sticker manager" and during the Meetings- I also learned to know other passionate members which increased my motivation. Most of them not living in Switzerland, by the way.

5. At which moment did you think: "I'll reach 1000"?

In June of this year during my climb of BIG no. 1 Hrafseyrarheidi on Iceland which was to become my 1000th BIG of the Super list. At that moment I said to myself that I really was going to reach 1000.... I definitely have confidence in myself, but as unexpected events and experiences in life do teach us, you are only there when you are really there...

6. About your score evolution, were there events in your private life that increased or decreased it?

Yes, definitely. The construction of my house that I did myself, the birth and care of my children (I had full custody for some years) put a limitation in time and resources to climb BIGs. Only in the last years I could prioritize more the climbing of BIGs, which I partly did as a means of finding a balance in my personal life.



7. What were the countries where you found more difficulties to cycle?

Each country has its challenge(s). Probably, weather related factors gave me some difficulties, such as often many more wet days as expected in Austria and Italy, the sometimes very hot weather in Spain, the windy parts of Great Britain and Ireland, the cold in the summer season of Iceland and parts of the Nordics. But what annoyed me most were the unexpectedly bad surfaced roads (such as in Ukraine and Italy) and especially the (wild) unattached dogs (such as in southern Italy, Greece, some Balkan countries, Georgia)

8. What are the most beautiful sceneries (landscapes) that you met?

From my point of view, almost every BIG has some beautiful or typical landscape to offer. This said, the higher mountain ranges such as the European Alps often offer

magnificent scenery. I think that for example the BIGs that go through / along canyons are impressive and beautiful. But what delights me most, and for that reason I often linger around on the summit before I dive down in the valleys again, are the views on the surrounding landscapes and winding roads from high above. Ideally wide 360-degree views with hundreds of kilometres free range. In Europe, for instance (at random) La Bonnette, Mont Ventoux, Mont Tendre, Tourmalet, Stelvio, Tron, Blaho, Dalsnibba, Pico Veleta, Roches Muchachos. Outside Europe, Mount Evans, Le Maido, Doi Ithanon, Atacama highway. Likely, the landscapes in the Alps, Scandinavia (Norway), Iceland, the Rocky mountains, New Zealand, Chile and all the views from volcanic islands summits and other mountain summits plummeting above lakes, seas and oceans, have impressed me most.

9. Did you often think: "I put my wheels where professional racers put theirs" or "where other BIG members put theirs"?

Not really. Climbing is a personal discovery and experience. Obviously when climbing in the Alps or elsewhere when I see monuments for Coppi, Pantani, Simson or (in Bretagne) Hinault, etc. It's great to realize that famous names have passed there before. But I always found more exciting the idea to be the first or among the first BIG members to climb and claim a (remote) BIG such as in Greece in 2004, in Scandinavia, the Acores islands, Ukraine.

10. Was / is there a final competition or race between those at the end who were near the Graal of 1000?

Every member that seriously is in the pursuit of reaching the Graal discovers sooner or later that basically a general ranking doesn't make sense from the point of view that a fair comparison between members is not possible. A comparable ranking should be based on a multi criteria analyses (age, gender, physical condition, available resources such as money, material and free time). And even if this type of ranking would exist it doesn't make much sense since there is still no verification of proof of the claims and we are aware that not all members have the same approach or appreciation to climbing according to the rules of our club. This said, personally I can admit that the ranking was one of the motivators for me to try to reach the 1000. And I'm sure that to a certain extent this is / was the case for most members high in the general ranking. I'm proud by having become the fourth Super list finisher.

11. What are your best souvenirs of relationships sharing in the BIG world?

From the beginning onwards I have contacts with the founder and main drive behind the BIG, our President Daniel Gobert. This gave me a good idea about his philosophy, and the strategy he has in mind with the BIG. The history and evolution of BIG is highly interesting. I organized a meeting in the French-Swiss Jura on behalf of Daniel. As sticker manager some years ago I had contacts with a number of volunteers. I met some members by coincidence during a climb, for example Luigi Spina and Cecilia, in Italy. Memorable, because it happened at two different occasions with them. Also with others I shared many rides and trips, such as Heiko Linnert and Wim van Els. The 3,5 week journey in Romania, Bulgaria and the Balkans with Wim in 2017 was an adventure. Heiko made me discover and becoming a fan of Norway. In the last years I also participated in some Cross roads and official Meetings such as Crete, Georgia, Thailand and the Adriatic's. Many BIGs I've climbed individually over the last 35 years, which has some advantages. But overall, the shared experiences with friends whether they are BIG members or not, family and partners are the most enriching.

"I also have permanent souvenirs on the PJAMM Cycling website (<https://pjammcycling.com/>) because they documented many of my climbs over the past 2 years and are creating a special page for me that will highlight my 1000 BIGs."

12. What are your worst souvenirs inside the 1000?

I tend to forget negative experiences in life, but honestly I don't think I have really bad souvenirs. I guess that extremely bad weather during rides, mechanical problems, mad dogs or other unexpected disrupting encounters are just part of a decades long challenge that takes place all over Europe and the globe. Overall, thanks to open borders, Internet, improved infrastructures and cycling material, some aspects of the travelling and climbing became less difficult in the last 10 years. There is one thing that I can describe as a sort of deception for myself. I've always taken the BIG as something serious that I tried to be perfectionist with: climbing according to the rules, from bottom to top. Not always 100% possible because of incorrect data or unexpected events happening during a climb. Plans sometimes had to be changed and BIGs postponed. Naively, I thought that all members have the same perception of climbing BIGs and the rules as me. But I realized in the last years that our challenge with its mostly highly motivated and talented climbers is still a representation of our day-to-day society with its enormous mix of personal ethics and behaviour. I guess one has no other choice than to accept this and as I've heard saying some of our members at certain occasions, "just let it be".

13. The several languages used in the BIG Cycling World: is this an additional interest or a real problem for you?

This is of additional interest for me. The international and multi cultural aspect of the BIG is one of its characteristics that I appreciate a lot. It's very enriching to learn to know persons with a shared passion but with whole different backgrounds and lives. For me the language barrier – I don't speak Spanish for example- never has been a serious communication problem within the BIG world.

14. Do you think that your kind of passion is very similar to the majority of the other members that you met?

Every member of the BIG lives its passion in his own way. Some focus on the "BIG hunting", as many and as quickly as possible. Some take it easy, collecting some BIGs around their holiday destination. Some are highly talented sportive racers, others enjoy the cruising mode (for as far that's possible when climbing steep grades ;-). Some use their car between BIGs, others don't. Some are individualists, some climb mainly because of the social interactions.

Myself concerned: During my "cycling career" until now I touched probably on all of the ways cited above of living the passion of climbing BIGs. With many members I share the passion of trying to climb each of the 1000 BIGs of the Super list. BIG motivated me to discover many new countries and regions where otherwise I would not have travelled. BIG also allowed me to meet other climbing passionate persons. BIG gave me a long-term objective and balance in my life. But with or without BIG I always would continue to travel in order to discover new mountains, be in the nature, enjoy amazing landscapes and also would continue to stay physically fit through cycling and other sports.

15. Had you a good feedback inside your country when talking about the BIG?

When I talked with friends or acquaintances living in Switzerland about the BIG, most would listen with interest. Some have inscribed themselves as member. And a couple of them have become permanently active members. Globally, the international identity of BIG is not of much interest for the typical Swiss (sportsmen-women), it's a quite self focussed society. As Dutch citizen with still many contacts in Holland I'm aware that the BIG has much more potential there than in Switzerland, despite its lack of mountains.....

During my climbs or upon arrival at summits I met other cyclists from all over the world. Very often I would refer to BIG, and for example show the stickers with the Internet address on it. Quite some of these random encounters have led to new BIG members.

16. What do you think about the Ironbigs and the NATACHAS?

The idea of the Ironbigs is nice. It for example allows members that do not want / cannot travel far away to create themselves a palmares anyway. I decided to become godfather of two BIGs near my hometowns that I often climbed during my trainings (Marchairuz and Jaman). I'm more puzzled about the Ironbig general ranking. It doesn't make sense to me. Climbing a number of "Posbank" type BIGs 25 times is not exactly the same as collecting a bunch of "Mortirolo" type BIGs that were each climbed 25 times. Also my personal opinion is that there can only be one godfather per BIG. From the technical and "scientific" point of view the development of the National Challenges is a step forward for the cycling community. It increases the online databases. Obviously its data should be correct and reliable, the verification and updating is a permanent task. The question is how many (members) are significantly interested in these national challenges. Looking at the general rankings of the NATACHAS, only few members (except from Hungary) are active in proportion to the total number of more than 6000 BIG members.

17. Among your 1000, what are the most difficult ones with the slopes?

This is a difficult question that I can only partly answer. Each of the 1000 was an adventure... I guess the long steep climbs that I climbed in more recent years were the most difficult, such as Zoncolan and Angliru. But also climbs such as Kitzbuhler Horn, Col du Grand Colombier, Mont Tendre or even Tour de Madeloc pop up from my memory as being difficult for the reason that at the time I climbed them I was on a bicycle with an incorrect gear ratio... Apart from that, some of the short and very steep British climbs (Lake district) made me suffer as well, even some of the Belgian cobblestone paved climbs such as the Kemmelberg in the 1980s. Some of the long and steep unpaved climbs, whether I did them with road bike or MTB also were particularly difficult, for example Chalet Hotel des Cortalets, Lammersdorfer berg, Blaho and Pasubio. Also steep BIGs climbed during extreme heat such as Arzetamendi and Alto de Gamoniteiro (above la Cobertoria) made me suffer. For many years I did a yearly chrono on Mont Ventoux, so this quite unique climb also left some traces of mental and physical suffering in my memories ;-). If I have to choose which country had the most difficult BIGs with the slopes, this would be Austria.

18. What do your family and friends think about this passion for cyclo-climbing and going to 1000?

Family and non-cycling related friends never fully understood my passion. However, most of them respect me for my endurance and perseverance and realize that it's a unique personal experience that shapes a person. Some of my partners assisted and supported me in my passion and related travels for various reasons and I'm grateful to them for that. Others considered my passion as a competitor with them, which ultimately played a role in ending the relation. I'm convinced that in comparison with many passionate sports men, I've always managed to find a reasonable balance between (and integration of) the cycling passion and private / family life. As for my sports friends: between BIGgers we understand each other, why we are passionate and even crazy about climbing all over the world. The majority of my non-BIG cycling friends don't really see the interest of BIG. They prefer just to bike for fun without specific objectives or participate in the commercial sports events / popular competitions and "cycloportifs".

19. Do you have any bad or sorry feelings somewhere about all these years used to build your score in BIG?

No. Of course I could have used the time and massive amount of energy invested in BIG differently. But when I discovered the BIG in the late nineties, cycling already was an important part of my life. BIG gave me a specific long term goal and became increasingly decisive in planning travel destinations for many years. BIG helped me to cross (my) boundaries and expand my vision of climbing by bike. Thanks to BIG I had the opportunity to get to know like-minded cycling passionate people. Cycling and travelling shapes my life from young age onwards; climbing the 1000 BIGs was a big chapter in it :-).

20. How do you see your future in your cycling practice?

For the moment I've no specific goals. I'll continue climbing by bike because it allows me to stay in shape, be in nature and find mental relaxation. I enjoy the long climbs to higher altitudes in the Alps. Some BIGs I'll climb again (from other sides) and I'll continue to illustrate BIGs with my photos on the website. Depending on my family life, I'll come up sooner or later with new ideas and plans for climbing by bike. I definitely have dreams left and some are meant to become reality.

21. What do you want to say to those who begin the BIG now and want to go as high as possible?

At first, define the number of BIGs already climbed before having become member. Depending on your age, physical condition, available resources of which time, you'll be able to have an approximate idea about the quantity of BIGs you can make yearly. Thus, you'll have an idea for how many years you'll have to invest in BIG to reach the Graal. It shows your theoretical chances to get to the 1000. This already tells you if MAYBE some day you'll make it to the 1000 or whether you'll not get there. If it's the latter, no problem of course, you can aim for half finisher for example or focus on the parallel challenges. BIG is a tool that can be used in many different ways, varying from an aid / database in (occasional) cycling to a real drive / motivator to get to the 1000. For getting to the 1000, motivation, focus, perseverance and an excellent physical condition are required. It's a life style. If your cycling activity is not only driven by the ambition to become a BIG finisher but also by other reasons / motivators (such as enjoying travelling, meeting new cultures and people, sharing it with your partner, staying fit, liking to "compete" with other cyclists, wanting to be outdoors and feeling free in nature, combining it with another hobby – passion (photography in my case), or another higher goal) than in my opinion you increase your chances to get as high as possible.

22. Can you sum up BIG in one short sentence?

The BIG is experienced in its best way when it becomes a lifestyle.



Ma belle aventure aux IRONBIGs 25. Analyse

Décembre 2019. Michel MENARD BIG 78

Origine :

Créé en début d'année 2010 pour célébrer le 25^{ème} anniversaire de la naissance du BIG, l'Ironbig ne devait durer qu'une seule année. Cependant vu l'engouement qu'il suscita auprès de nos membres ce challenge fou fut reconduit les années suivantes. Les premiers BIGeurs à s'installer en tête du classement furent les « Dominique » Vanstiphout et Jacquemin avec le Col du Rosier réalisé en février au cœur de l'hiver. Pour marquer ma présence en cette première année, j'en ai réalisé un : la Butte de Montenoison. Je pensais en rester là, mais petit à petit me prenant au jeu, j'ai enchaîné les 25 ascensions de différents BIG pour arriver au chiffre bien rond de 50 parrainages. Cette frénésie culmina en 2012 lorsqu'en une seule année, je réalisai 15 Ironbig ce qui aujourd'hui encore constitue le record et qui par la même occasion, me propulsa en tête du classement que je ne devais plus quitter. Pas évident d'arriver à ce nombre symbolique de 50 ! Il y en eut des péripéties, et après le 40^{ème} Ironbig, je commençai à saturer. Il m'en fallut de la volonté et de la persévérance pour y arriver. En outre le plaisir de recevoir un diplôme (nouvellement créé) récompensant les lauréats me stimula grandement.



Règlement :

BUT du jeu : Réaliser 25 ascensions d'un BIG (a) ou davantage, si l'on se sent plein de vigueur et motivé pour réaliser « son exploit ». Certains ont réellement fait très fort, voir sur le site en Challenge / Parrain / Archives.

Donc 25 ascensions minimum sur la journée si le dénivelé de celui-ci ne dépasse pas 200 m d'élévation
sur un mois si le dénivelé est compris entre 200 et 500 m ;
sur l'année si le dénivelé est supérieur à 500 m.

Après la réussite, le lauréat devient définitivement « Parrain » de cette montée.

(a) Création d'un nouveau challenge en début d'année 2016 appelé « Natacha ». C'est une activité Nationale similaire à l'activité Internationale super liste 1000 BIGs, intégrant les BIGs déjà présents de chaque pays et avec même règlement puis idem, pouvant avoir ses Parrains. La première liste nationale mise à jour fut la Hongrie avec 75 Natachas. Remarque (remarquable) : Le premier lauréat fut Gabor Kreicsi au cours de la même année !

Classements :

Un classement général est établi tenant compte du nombre de parrainages. Cependant, ce dernier ne reflète pas toujours la valeur et la difficulté de chaque Ironbig.

Depuis décembre 2016, par jeu et avec plaisir, j'ai établi un nouveau classement. Je l'ai fait dans l'espoir d'être plus équitable et surtout d'éviter de pénaliser ceux qui résident



près des massifs montagneux, vu la difficulté de trouver des Bigs ayant moins de 200 m de dénivelé !

Durant trois ans j'ai établi un tableau annuel (pour les seuls **récidivistes**) avec divers classements reflétant beaucoup mieux le mérite de chacun en attribuant :

1 point pour réalisation sur la journée.

(Dénivelé inférieur à 200 m)

2 points pour réalisation sur le mois.

(Dénivelé compris entre 200 et 500 m)

4 points pour réalisation sur l'année.

(Dénivelé supérieur à 500 m.)

Les ex aequo au nombre de points ont été classés suivant l'ordre chronologique du plus grand nombre de parrainage.

Ensuite après 2018, pour être au plus près de la réalité et ne pas m'enliser dans des classements interminables plus ou moins confus, je me suis limité aux seuls BIGeurs totalisant au **minimum 5 points**

Les Parrains désireux de recevoir ce nouveau tableau avec classements pour l'année 2019, peuvent me contacter par Mail : col.mont.big@orange.fr

Statistiques et remarques personnelles :

Mes 48 premiers parrainages furent réalisés d'après les listes BIGs ; par la suite d'après les listes Natachas.

Je les ai tous effectués en étant seul.

Sauf

- En 2012 où je fus accompagné par 10 autres membres du BIG lors des 25 ascensions du Cauberg au Pays-Bas. Ce jour-là nous avons fait **27** montées (quand on aime on ne compte pas !)
- En 2013 pour Barrage du Ry de Rome en Belgique, j'ai rencontré près du barrage des membres du BIG venus pour la concentration annuelle.
- En 2014 pour Vijlenerbos au Pays-Bas, en compagnie parfois et momentanément avec les coureurs de la cyclo sportive « Amstel Gold Race ».



2012 Le Cauberg

2014 Vijlenerbos en compagnie des coureurs sur « l'Amstel Gold Race »



- Sur mes 50 parrainages, j'ai pu compter 37 fois sur la présence encourageante de ma compagne Odile, et de 5 fois de celle de son petit-fils Mathieu.

Ironbigs réalisés sur la journée : 36

Ironbigs réalisés sur le mois : 11 A chaque fois en trois jours consécutifs.

Ironbigs réalisés sur le mois : 3 A chaque fois en quatre jours consécutifs.

En une dizaine d'année je suis arrivé au Top 50, avec une moyenne annuelle de 5 parrainages et pour la meilleure année en 2012 j'en ai réalisé 15.

J'ai fait au moins un parrainage dans tous les pays frontaliers à la France, soit 6 pays.

Les Pays-Bas se paie la part du lion avec 10, c'est-à-dire les 10 BIGs que compte le pays.

Pour terminer mon dixième l'Italiaanse Weg (**26** montées), il me fallut revenir « spécialement » soit effectuer un déplacement automobile total de 1100 km et ... me payer une contravention au Luxembourg pour excès de vitesse !

Trois parrainages furent réalisés sur une route pavée, en Belgique :

- En 2013 pour le **Paterberg** avec **27** montées en vélo de course. La veille pour « tâter » le terrain, je suis monté deux fois.
- En 2016 pour le Koppenberg et Kapellemuur (Mur de Grammont avec **26**), en **VTT**.
Remarque : je ne compte pas l'Italiaanse Weg au Pays-Bas, puisque se déroulant sur de très bons pavés.

- Par deux fois en Belgique après quatre montées, j'ai renoncé et remis à plus tard :
- En 2012 pour le Mont Rouge (Rodeberg) le lendemain car parti trop tard, je n'aurais pas pu terminer avant la nuit.
- En 2013 pour le Kluisberg car la pluie ne cessa toute la journée, à quoi bon galérer et je devais rentrer précipitamment. Je le fis en 2015

Pour quelques parrainages relativement faciles, j'ai effectué une montée supplémentaire.

- Le plus éloigné de chez moi. En 2018 : **Col El Portillo** en Espagne pour 1800 km x 2.
- L'aller / retour à vélo le moins rapide en 2016 : Les Hézalles en Belgique en 35 mn.
- L'aller-retour à vélo le plus rapide : En 2013 Paterberg en 6 mn 30 s.
- La pente moyenne la plus élevée : Paterberg soit 11,50 % sur 400 m.
- La pente moyenne la moins élevée : Posbank aux Pays-Bas soit 3,33 %.



2018 pour le Col El Portillo en Espagne en arrière plan mon camping-car

Que retenir dans l'ensemble de toutes ces aventures, il y aurait tant à dire :

Il me faut reconnaître que la possession d'un mini camping-car (boxer Peugeot aménagé) m'a facilité la vie, surtout pour les parrainages loin de mon domicile et étalés sur plusieurs jours, car cela aurait engendré bien des problèmes et des frais supplémentaires.

Certains se sont passés comme une lettre à la poste, d'où quelques montées supplémentaires ; par contre d'autres le furent dans la douleur. Certains en posant pieds à terre, voire même en poussant un peu le vélo tant la pente était raide comme dans la Butte de Suin ou le Mur de Huy ou encore le mont St Jean. Certains par grande chaleur, d'autres sous un froid de canard. Par contre, je n'ai presque jamais eu de pluie. En effet, je me suis toujours arrangé pour passer entre les gouttes en consultant attentivement la météo.

Autre caractéristique de mes ironbigs : la **solitude**.

Heureux les BIGeurs qui dans leurs tentatives sont entourés d'amis et de copains ou qui sont tout simplement encouragés par de simples témoins résidents locaux.

Il m'est arrivé d'avoir quelques problèmes avec mon camping-car, comme celui d'une crevaison d'un pneu à l'arrière en fin d'après-midi en Belgique au pied de la Côte d'Eschdorf, ou encore d'un autre plus sérieux en Bretagne avec l'embrayage ; mais surtout, voir (b). Malgré tout dans l'ensemble, je ne peux que tirer un bilan positif d'autant que je n'ai jamais eu d'ennuis avec mon vélo : aucune crevaison et aucun problème mécanique.

(b) Septembre 2013, j'étais parti en Suisse faire une série de BIG et l'Ironbig Regensberg près de Zurich .A peine arrivé, deux problèmes dont l'un très sérieux nous obligea (j'étais avec ma compagne) à faire demi-tour en catastrophe. Le premier relativement anodin concernait la batterie cellule du véhicule complètement « cuite » ; le second bien plus inquiétant avec le moteur.

Un retour immédiat était nécessaire et je ne vous dis pas la crainte de tomber en panne à tout moment, surtout dans la traversé des tunnels. Le véhicule « toussait » dès que la route s'élevait et ce qui devait arriver, arriva : au sommet d'une côte immobilisation totale du véhicule à environ 50 km de notre domicile. Dépannage, etc. ...

Je ne vous dirais pas de quoi il s'agissait car bien trop long à expliquer d'autant que je n'y connais rien en mécanique automobile, mais ouf heureusement, il ne s'agissait pas d'un problème vraiment dramatique. [Le bilan sportif ne se solda que par le seul Ironbig]

2019 en Allemagne. Natacha N°



135 : Loreley = **FIN**

La dame présentant avec moi le panneau, n'est pas ma compagne

Et maintenant, que vais-je faire ... ? *En chantonnant comme Gilbert Bécaud.*

Éventuellement, l'occasion se présentant je ferai quelques Ironbigs (mais des faciles), Comme mon activité BIG est dorénavant plus que limitée, (déplacements trop lointains / frais divers / difficultés de communication / etc.) je vais me consacrer presque exclusivement à tous les Natachas de mon pays. Fabrice Otuszewski est en train d'établir la liste des NATACHAS français.

Depuis 40 ans, au cours de nombreux brevets / de nombreuses randonnées / chasse aux cols / etc. ... j'ai sillonné la France de part en part. Quand la liste des Natachas pour la France sera définitivement établie, il est plus que probable que ma liste initiale sera déjà bien fournie. Il ne me restera plus qu'à la compléter !



Nombre d'Iron BIG-man ayant + de 5	Classements des Iron BIG-man : Tableau											31 décembre 2019			
	NOM	Prénom	Sur la journée			Sur le mois			Sur l'année			Classements			
			Nbre d'Ironbig	Nbre de point	Classement	Nbre d'Ironbig	Nbre de point	Classement	Nbre d'Ironbig	Nbre de point	Classement	Total point	Général	En théorie	Nbre total d'Ironbig
1	MENARD x	Michel	36	36	1er	14	28	1er				64	1er	1er	50
2	KREICSI x	Gabor	24	24	2	11	22	2	4	16	1er	62	2	2	39
3	PUSKAS x	Aladar	19	19	3	5	10	4	3	12	3	41	3	3	27
4	GRANERO NAVARRO	Miguel Angel				6	12	3	4	16	1er	28	4	9	10
5	JOHN x	Achim	6	6	10	4	8	6	2	8	10	22	5	7	12
6	WEYTMANS	Christiaan	18	18	4	1	2	11				20	6	4	19
7	ANTXUSTEGI	Aitor	1	1	13	5	10	4	2	8	10	19	7	11	8
8	ABRAHAM x	Balazs	10	10	6	2	4	9	1	4	19	18	8	5	13
9	SPINA	Luigi	1	1	13	•	•	•	3	12	3	17	9	14	6
10	MAYEUR	Étienne	9	9	7	3	6	7				15	10	7	12
11	DEKKERS	Helmuth	13	13	5							13	11	5	13
12	CATTANEO	Luciano	1	1	13				3	12	3	•	•	16	4
13	KARBAUSKIENE	Lina	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•
14	CASTAGNOLI	Giordano							•	•	•	12	14	18	3
15	HOCHULI	Olivier							•	•	•	•	•	•	•
16	DE CARVELHO	Guillaume							•	•	•	•	•	•	•
17	GOBERT	Daniel	8	8	8	1	2	11				10	17	10	9
18	JANSEN	Axel	4	4	11	3	6	7				•	•	12	7
19	DOMONKOS	György	1	1	13				2	8	10	9	19	18	3
20	GLAJARIU WANTUCH	Claudiu							•	•	•	8	20	24	2
21	DAVID	Lionel							•	•	•	•	•	•	•
22	NICODIN	Gheorghe							•	•	•	•	•	•	•
23	LORENZONI	Oswaldo							•	•	•	•	•	•	•
24	OOSTRA	Ard							2	8	10	8	20	24	2
25	RAOSSANALY	Idris							•	•	•	•	•	•	•
26	VIJVER x	Silvan	7	7	9							7	26	12	7
27	VINCZE	Gabor	1	1	13	1	2	11	1	4	19	•	•	18	3
28	COULON	Daniel	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
29	LINNERT	Heiko	4	4	11	•	•	•				6	29	15	5
30	SUPLICZ	Ferenc				•	•	•	1	4	19	•	•	24	2
31	NOBODY	Gabor	1	1	13				•	•	•	5	31	•	•
32	ALBERINI	Enrico	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•
33	KRETSKO	Vilmos	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•

Nombre d'Iron BIG-man ayant plus de 5 points = 33

Lina Karbauskiene est la seule féminine.
Les 7 premiers sont les mêmes que l'an dernier.

Comme il y a des ex aequo :

Gabor Kreicsi a établi le record pour l'année avec 14 Parrainages (a),
ce qui lui a permis de passer de 11^{ème} à 2^{ème} au classement général.
x = les 7 récidivistes de l'année (Généralement toujours les mêmes).

Afin d'éclaircir le tableau, les points **noirs** / **rouges** / ou **verts** indiquent sa propre position dans le tableau, ils matérialisent un chiffre.
Pour connaître sa situation : **Se référer au chiffre supérieur de chaque colonne verticale.**

(a) Record absolu à ce jour : 15 Parrainages en 2012 pour Michel Ménard.

Exemple : No 28. COULON Daniel 13^{ème} au classement sur la journée.
11^{ème} # le mois.
19^{ème} # l'année.
Avec un total de 7 points : 26^{ème} au classement

général
mais se trouve moins bien placé que VIJVER Silvan No 26, puisque n'ayant que 3 Ironbig.

Avec 3 Ironbig, il se classe théoriquement 18^{ème}.

Réellement 26^{ème} : Bien que tout ne soit que relatif, on comprendra mieux l'importance de ce nouveau classement

Le rendez-vous marquant avec nos amis des Cent Cols

Les relations entre le BIG, devenu BIGCYCLING, et la Confrérie des Cent Cols n'a pas toujours été aussi harmonieuse que maintenant. Nous sommes les cadets d'un peu moins de 10 ans de cette Confrérie qui a lancé l'idée des grimpeurs à vie, collectionneur d'ascensions et de points sommitaux.

Comme tous deux nous avons maintenant un certain âge, et que nous avons traversé les le temps contre vents et marées et résisté aux orages momentanés, nous nous devons de marquer notre confraternité symboliquement.

Les derniers comités des cent cols avaient plus souvent tendance à nous considérer comme des adversaires que comme des amis, comme des opposés plutôt que comme des compléments, mais ces temps sont révolus. La nouvelle équipe en place a une ouverture d'esprit que nous nous devons de souligner et d'applaudir.

Nos deux associations ont aussi à combattre le même problème : l'absence de relève, l'absence des plus jeunes générations dans ces challenges à vie qui sont très éloignés du « tout-tout de suite » à la mode actuellement. Dans une plateforme bike-up ayant le mérite d'exister pour nous entraider, nous tentons d'assurer notre pérennité, avec des idées pour l'avenir et inviter les jeunes à partager nos plaisirs des sommets, des bigs et des cols.

Ensemble, nous sommes parvenus à réunir un bon groupe de membres au sommet du Schlifkopf, un col allemand repris dans la superliste des 1000 bigs, un jour de cette année. Ce fut un succès pour l'amitié même si ce fut un calvaire météorologique. On a vu peu de paysage sous cette pluie incessante et dans ce brouillard obscur.

Mais les deux présidents ont pris la parole et ont marqué oralement les différences d'objectifs mais les communions de passion entre deux confréries à l'assaut des hauteurs qui en valent la peine en les atteignant sur un vélo. Ils se sont aussi offert mutuellement un maillot de l'autre association.

Cette année, ce furent les Cent Cols qui nous accueillirent pour le ravitaillement de midi et nous comptons bien rendre la pareille en 2021 ou 2022 (à décider par les comités des deux ASBL). Le lieu et la date se devront d'être bien choisis pour ne pas perturber les deux organisations et pour mettre toutes les chances de notre côté avec la météo.

Merci à Bernard Giraudeau (président des cent cols) et Enrico Alberini (du Comité des cent cols pour les relations extérieures), tous deux membres du BIG, pour l'organisation de ce bel événement.

A charge de revanche par conséquent et ceci ... avec le plus grand plaisir.

Daniel Gobert



L'Islande



BIG 1. Hrafnseyrarheidi

Hrafnseyrarheidi, BIG 1, est un gravel du pied au sommet. La montée est tout à fait correcte, pas trop pénible mais la descente demande d'avantage d'attention du fait de la présence de nombreuses grosses pierres à moitié enterrées. Dans ce final par le versant nord, c'est l'image du célèbre Parpaillon que j'avais en tête: sans le tunnel bien sûr ! Et même si la comparaison des altitudes est impossible, il y a une petite ressemblance avec ses épingles à cheveux et les cailloux.

Öxnadalsheidi, BIG 2. Depuis le pied Varmalid, la distance n'est pas de 34,6 km mais d'un peu plus de 44 km! La différence commence à compter surtout si le retour s'est effectué avec un vent contraire tel que ma vitesse dans la descente fut voisine de celle de la montée! Ceci dit, c'est une longue ligne droite, un peu monotone, au fond d'une large vallée sans un arbre, sans un village, sans un bar, sans une fontaine! Vous avez compris: j'ai trouvé le temps long sauf sur les 10 derniers km où le vaste paysage devient nettement plus agréable.

Námaskarð, BIG 3. Entre 2 rangées de sable nu la route grimpe bien dans le final et on y respire une forte odeur de soufre car il s'agit d'un site géothermique dont le sol est chauffé à 80° ou 100°.

Hellisheidi, BIG 5. Superbe! Tout est beau depuis le bord de mer (avec des courlis corlieu venus tourner autour de moi qui suis trop près de leur zone de nidification dans la lande voisine de la piste) jusqu'au sommet au-dessus de la mer de nuage. Seul bémol, les virages les plus prononcés sont labourés par les véhicules de passage et l'équilibre à vélo (muni pourtant de pneus larges et légèrement crantés) est parfois précaire.

Oddsskarð, BIG 6. Dès le départ à Eskifjörður la pente est importante mais la vue sur le fjord est à la hauteur de l'effort. Et toujours ces oiseaux qui décrivent de grands arcs de cercle autour de moi. Le top, sur le site d'une modeste station de ski, est à l'entrée du tunnel inutilisé depuis fin 77. Ce n'est plus par la route 92 qu'on atteint ce BIG car cette même route porte le numéro 9549 (toutes les petites plaques 92 n'ont pas été enlevées).



BIG n°5, Hellisheidi.

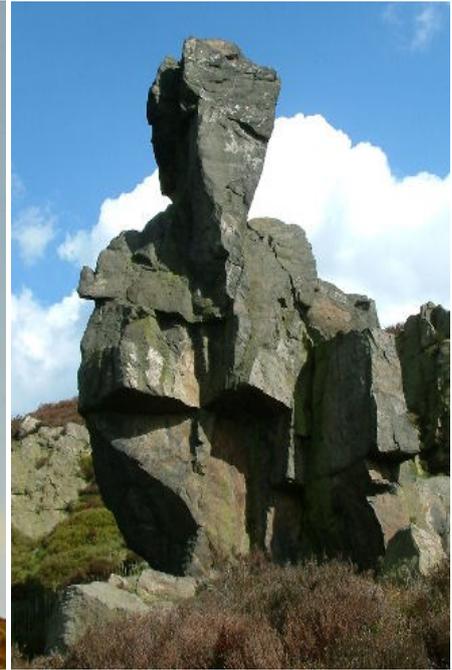
L'actuelle 92 conduit au nouveau tunnel et permet très rapidement de rejoindre Neskaupstaður. La porte du tunnel ne ressemble en rien à ce que je connaissais: pas de battant mais une unique porte courbe à relève vertical. Et à quoi sert ce tunnel à présent? Un concert de rap y a été donné en mars 2018!

Marc Seguy

An Introduction to English and Welsh Natacha's (National Challenges)



Mow Cop UKD 170



Old Man of Mow, Mow Cop

This is my nearest and favourite climb – in fact it's my training hill! It's called 'Killer Mile' – and for a good reason. The start from the Cheshire Plain rises suddenly after a rail level crossing on Drumber Lane, a turn to the right then a left turn and a whopping 25% hits you. After that it's 20% for a kilometre then you're faced with a wall directly ahead of another 25% called Station Bank. At the top, you take a left to skirt under the folly built in the mid 1800's so that a landowner could view the false castle ruin from his estate. To the end of this, past one of the eleven wells inscribed 'To do good forget not' then a final right turn on to Wood Lane for a 20% to the top and the Staffordshire border. Be sure to visit 'The Old Man of Mow' to the left on the way up this final section. It's a tall granite rock that resembles the shape of a figure. At the top are fantastic 360 degree views across the Peak District towards other Natacha's Gun Hill, Cat&Fiddle, TheMermaid, Peckforton Hill, The Wizard, Lyme Park, Croker Hill, The Roaches and High Bent. A great viewpoint!



Sychnant Pass, Conwy, Wales UKD 355

This road is steep and scenic. From the beautiful Conway estuary you pass under a gateway of the castle walls that

surround the old town and soon begin the climb on a quiet road to the top of the pass. It's quite because the main road A55 conveys most of the traffic along the coast and this tunnels underneath the pass. From the other side there's the added attraction of a genuine Austrian restaurant near the waterfall at Fairy Glen in Capelulo then follows the steep climb to the top with some resemblance to Italian climbs in miniature.



This has to be seen to be believed! It's really two climbs in one as the Marine Drive following the coast around the Orme also has steep climbs, especially to The Lighthouse Hotel and Rest and be Thankful Cafe perched high above the cliffs. The route from Llandudno along the first part of Marine Drive divides at one point and begins a series of hairpins and continues steeply to the halfway point of the rack and pinion railway to the top. From Llandudno there is also the longest cable car route in the UK to the top but of course we have to do it the hard way! There's another route up in the challenge that begins on Ty-Gwyn Road that is at least 25% even though the road sign at the top reads The Great Orme, Llandudno, Wales UKD 354

20% - don't believe it! At the summit is a cafe, pub and museum of Y Gogarth, the Welsh name for Great Orme. Roads here are quiet because they are toll roads however cycling is free. Nearby also is Little Orme separating Llandudno from Colwyn Bay.

The Corkscrew UKD 166

This may be short but it's a killer. It ends at the farmhouse at the top of the picture. The owner has kindly cemented between the cobbles so there are no loose sections. Past the farm it's possible to continue further up but from there the way forward is a rocky and muddy challenge. The climb starts from opposite Jenkin Chapel then goes down-hill to a pond, a sharp turn to the right then another sharp turn to the left and to the cobbles where the challenge



begins. It's a short sharp shock and a real challenge to keep cycling

UKD-387 Pistyll Rhaeadr Waterfalls

On the way to Lake Vyrnwy and the Hirnant Pass or Bwlch-Y-Groes and at the end of a valley 4 miles / 6km from Llanrhaedr-ym-Mochnant along a steep mountain road you reach this waterfall that has three falls with a natural arch through the central fall. It's situated at end of the valley under the shadow of Berwyn Mountain at the extreme north point of Powys. At the foot of the waterfall is a cafe and also Llanrhaedr itself has a cafe and a good Welsh fish and chip shop! You'll need it!

UKD207 Scar Hole Lane, Holmfirth

From Jackson Bridge just to the east of Holmfirth and Holme Moss BIG 88 is a

wonderful climb that begins innocently through a small housing estate opposite a pub but as you take a left at the end of the houses you're into open country and a sharp rise that's really worthy of a challenge. It



UKD 211 Whiteley Nab

Whiteley Nab starts from Broadbottom from the Trans-Pennine cycleway then rises immediately to Charlesworth then steeper up Coombes Edge to Sitch, the highest point where there's great views east across the Dark Peak and west across to Manchester area





UKD 157 Chew Reservoir road

The climb begins from Greenfield, along a main road but soon escape this on a right turn on to Bank Lane and a short descent to Dovestone Reservoir where all traffic stops as it's cyclists, walkers and horse riders only from this point. From here it's a long open moorland road with a good surface under Chew Hills to Chew Reservoir at the dam end. It's a long steep, lonely road. From the reservoir the mast at Holme Moss can be seen.

Thirl Moor UKD 104

Thirl Moor UKD 104 The distance from Alwinton to Thirl Moor is roughly half the distance from Alnmouth to Alwinton and this next section is radically different countryside as I entered the broad sweeps of the Northumberland National Park. Just before Sharperton there is a steep hill down to the new river bridge. Harbottle is an interesting little community. It's got a

castle. The inscription on the standing stone in the field at the foot of the hill reads:

“The Sad Castle

Who made me into a ruin like an old city?

Was it the soldiers who rode out on horseback?

Was it my old enemy, the Scots?

Or was it those border reivers?

Perhaps it was just the centuries passing”

I enjoyed the sedate ride to Alwinton after which there is a dramatic change in the scenery from rural to moorland. Alwinton is a beautiful little place. The proud locals have planted flowers in various places around the small village. One place is by the Alwinton sign approaching the village from the south where there's a display and in the background is the gentle rippling cascade of the River Alwin coming down from Kidland Forest just south of the border. There's an interesting simple pub here on the left, a hole in the wall basic variety and that's the last chance of buying anything until Byrness is reached. There's an indication at the end of the village that this is a cul-de-sac after 14 miles ahead. I was hoping that wasn't



the case and that I could continue on over Cottonshope and down to the A68 road just south of Byrness. Alwinton (13.50) to Barrowburn is fairly easy to bike, just a long continuous uphill. I made the mistake of going straight on at this point having asked the wrong question of some locals who were fishing. I asked if there was another way back to Alwinton as I thought there was no way through to the A68. They directed me along a track to Uswayford that would peter out into a much narrower track after that. I met two girls that were pouring over a 2.½” map at a path crossing. I was just below Windy Gyle right on the border. They told me that I was well out of my way, as I would find it increasingly difficult across here on a bike. I doubled back, down the gravel again and back over wooden bridges that would never support cars to rejoin the lane and follow the River Coquet that was now narrower and being left behind in the valley as the road climbs up to Thirl Moor and the Roman camps at Chew Green. The climb up is for about 5 miles and in 3 stages before Chew Green is reached in a hollow, a sharp bend to the left and just before a steep rise up onto Thirl Moor there's an information board on the Roman history of the area. From here it's a vicious uphill to the top of **Thirl Moor UKD 104** for about ½ a mile. I toyed with reaching short distances before me rather like a mountain climber would bash in his pegs to get up a cliff. It wasn't quite that bad but it was steep enough, approx a 1 in 3 or 33%. The climb is 113 metres in 500 metres along, reaching a height of 509 metres or 1670 feet. Looking back from the top (I didn't dare get off part way up!) I could see the very clear outline of the walls of the Roman forts on the facing hill. This was built in AD80 when Agricola was governing Britain and laying into the tribes north of the border. When at the top it was time to take a breather because shortly there was another slight rise then the A68 and Readesdale sign appears like a godsend offering the escape down from the moors to the main road a long way down through bush land then woods to emerge on the A68. Before then I took a 200 yard diversion in the opposite direction above Riddleeshope to see the view from here and a Roman camp outline by the road a couple of hundred yards away. The view over Riddleeshope is a panoramic view of all that's gone before stretching over the moor toward Alwinton and Upper Coquetdale in the distance. On a good day like today the Cheviot itself was clearly in view with its long top and steepness on one side. The road to Readesdale and the A68 is undulating and I had to be wary of cows on the road between cattle grids. They ran in front of me, disturbed because I made no engine noise on approach and this were not used too! It's a steep descent at this point too. There are plenty of switchbacks between the pines either side of the road then the A68 appears abruptly, emerging on the main road opposite a caravan site. If going up the other way the point to leave the road is signposted off as Cottonshope Ranges on the north side. On the south side of the road the indication is MOD ranges (Cottons Hope AND OP 11) and just by Border Forest Caravan Park facing the way up to Carter Bar. Turning north on the main road I went past Byrness where I'm staying for the night for the 6-mile gentle rise from here and past Catcleugh Reservoir. The final 2.½ miles from here to the Scottish border at Carter Bar rises a bit steeper but nothing really difficult to reach

**Selworthy, Porlock Hill,
Somerset UKD 291****Porlock Hill UKD 291**

Cycling cautiously past a woman walking a horse up the hill, they're funny round here like that then up the very steep road to the top of Porlock Hill on the A39 at **Oare Post** without stopping (much easier without panniers!), along to County Gate and. At County Gate there's toilets and a tourist information office, asked about the route back via Lynmouth and Oare valley but later turned back at Countisbury at the top of Lynton Hill as I was running out of time to get to Blue Anchor for 18.00 as prearranged with Ruth and Kay. Back then to Oare Post then left (north) for the toll road down to Porlock again (great views) and up to



Selworthy, a quick look around the village and to the tithe barn then back down to the main road and over Headon Cross and left for Minehead.

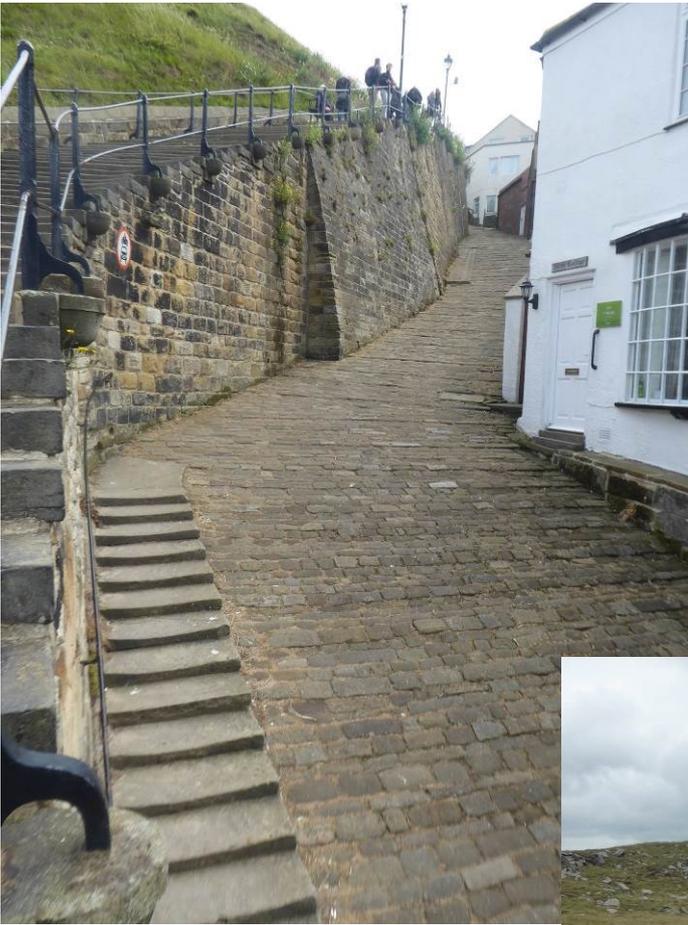
Rosedale Chimney. UKD 183 From Hutton-le-Hole. A rise up to Hutton Common then steeply down to the picturesque village. I followed the narrower parallel road to the left, following the white fencing to reach a point where there was a glorious view of the village green, the North Yorkshire Museum and the village are laid out below. Had my sandwiches here then prepared myself for the first of my climbs, the Rosedale Chimney. I was doing it from the south side, which is nowhere near as steep as the short sharp shocker snaking up out of Rosedale village, a 1 in 3 or 30 %.

From Hutton-le-Hole it's the Lastingham road then immediately left off that for a sharp rise up to Spaunton Moor, with the warning at the foot of the hill of the steepness of Rosedale Chimney 3 miles ahead. From Rosedale, frighteningly steep down to Rosedale for a few hundred yards then up again onto Rosedale Moor to reach the turning for **Fryup** (I wouldn't have minded one at this stage), along **Danby High Moor** then back again to reach the highest road point over the North Yorkshire Moors at Rosedale Head (BIG) on **Westerdale Moor**, marked by a huge stone cross called New Ralph Cross by the side of the road. Old Ralph Cross is further west in the heather on Westerdale Moor. From there it was a drop of 1000 feet in 2 miles to Westerdale village. This is a pleasant sunny village sheltered from the south and north by the

moors. From here, following the river Esk, uphill a bit after Dibble Bridge to reach Castleton village perched on a hill above the river and railway to the north. On from here to Danby where I planned to carry on to Whitby then back home from Scarborough but realised time would be against me so toyed with the idea of catching a train to Whitby to have a look at the place then home from there by train via Middlesbrough. Again, there would be no time to get home today. Another brainwave that never even became a ripple was to ride to Nunthorpe where I could catch the Whitby train into Middlesbrough, then Darlington and back home. I kicked this one in the head too and headed back over the Moors from Castleton, up Castleton Rigg which is a gradual rise up to New Ralph Cross again which can be seen from the Rigg from way off. Over Rosedale Head for a long, gradual descent over Blakey Ridge through superb and typical moorland scenery, eventually reaching Hutton-le Hole again, straight through and retraced my way back over Hutton Common to reach Keldholme on the A170 then the more sedate ride back along the lanes to Malton. All this area south of Pickering was once one of the biggest lakes in the country, but has now been drained and reclaimed. It's in total contrast to the Moors to the north but it was good to finish the day in easier cycling country. I went back through some pleasant rural villages; Marton, Normanby and Great Barugh to reach Malton at 17.30. The train arrived in Leeds at 19.15 and I had $\frac{3}{4}$ of an hour before the train to Manchester Piccadilly so I celebrated St Patrick's Day tomorrow with a pint of Guinness then boarded my next train, arriving in Manchester at 20.50, 15 minutes later I had a train home, thoroughly satisfied with my latest conquests.



Rosedale Chimney UKD 183



UKD 182 Donkey Road, Whitby

This climb is only for the strongest and craziest cyclo- climber. You've got a 30% climb for about 400 metres on uneven cobbles with the occasional water ditch across the width of the road. At the top you're rewarded with a fantastic view along the coast from alongside the ruins of Whitby Abbey. I've walked it a few times and watched cyclists lean right over the handlebars, panting their way to the top, watched by amazed walkers on the separate path to the left

Bowland Knotts UKD 147

Parking at Clapham Station where there's free parking, took a right at the crossroads, passed under the railway bridge of the Carnforth to Skipton line then a slight down to the river bridge followed my many long series of ups, the first being steep and final section to Bowland Knotts steep but even those in between are not for the faint hearted! From Clapham station to the top is approx 4.½ miles. The final section approaches the rocky outcrops and a final turn to the right reaches the



escarpment with a final short section to the left and the cattle grid which is on the boundary between Yorkshire and Lancashire. There's rocks both sides at this point and ahead, across flat country, is the lone height of Pendle Hill. Going back down again was great fun as I could let the brakes off along the super smooth road and continuous straight sections so 35mph was possible and didn't take long to return to the car. From there I drove south east to Settle – and settled the car there, parking along the main road at the far end of town after any yellow lines so knew I could leave it for a long duration.

From Settle heading over Black Gill this is the way from the west side to reach **Malham Cove UKD 178**

and Malham Tarn. I had toasted sandwiches and coffee at Three Peaks Bike Cafe and cycle shop that's open on Sundays. It was so warm so sat outside to eat. The road to Black Gill and over to Airton starts from in front of the cafe in the town square. From the start the road is very steeply up threading between the houses and then between loose stone walls and eventually on to the moorland. I rode up with a couple who were cycling the Red Rose Route. The first half of the climb is extremely steep but rounds off later, past the grassed over quarry on the right. This area is the southerly point of the Yorkshire Dales so on reaching the top and looking south it's all flat country except for the lone Pendle Hill near Clitheroe. There's no landmark at the top to take a photo of but on returning later I took one with Pendle Hill in the background. Over the other side of Black Gill I took a left after a short distance as straight on is indicated for Airton. There's no indication for the road to the left and I'd left my map in the car as originally I was going to eat then back to the car but instead had begun the climb. I stopped a cyclist coming behind me - who wasn't sure of the roads either, "Sorry mate, not from round here!" So I risked it. I wanted to reach Malham. Along this road it's a gradual down but after a couple of miles the road bends right then it's a steep section down to Kirkby Malham. When I saw the village plate sign I knew I was on the correct road and here was the base of Black Gill

Malham Cove UKD 178.

From Kirkby Malham it's slightly up then a short steep section down to Malham. The road at the bottom all the way to the village was lined with parked cars and on the right of the road is a large pay and display car park but it was full. So glad I left the car parked in Settle. I called at the information Centre for a free map as I hadn't brought mine from the car. There's a circuit – I can either take the left fork for Malham Cove UKD178 or the right fork for Malham Tarn. Either way you come back to the other road around the back of Malham Tarn. I decided to take the left fork which is just as well as this is the recognised cycle climb and the steeper of the two. The road passes the Buck Inn pub where there were plenty of people sitting outside supping beer on a very warm day. There's a 14% sign near the National Trust Malham Cove board then it's up all the way on a narrow twisting road between white limestone walls. I passed a five-bar gate to the left with a sign on it for walkers safety-'



Malham Cove UKD 178.

Don't enter here as bull in field and he can run faster than you' Malham Cove cliff is to the right and a white path from Malham goes directly to it, plenty of walkers on the path. On the road though there was nobody because in the village is a red sign advising road closure 2 miles ahead. It was no problem when I reached the top though as I could pass through the walkers gate to the left at the cattle grid. On the way up the gradient becomes steeper and the road more twisty. I didn't go on to the Tarn as I'd reached the top of the road. I went back down the same way, taking some photos then took the alternative route on the right fork. This is very steep to begin with but eases out after half a mile. I didn't continue though as I would like to explore this area more thoroughly in the future and have more time here. My route was now back to the car over Black Gill

Black Gill. From Malham a short steep rise away from the village that eases off then goes down slightly to Kirkby Malham. From there, on the left bend I went straight ahead signposted Settle. This was the return road over the other side and it was steep to begin with. A horse rider waved at me and I said I'll be glad when I reach the top and longed for that left bend where I knew the gradient would ease off. Along this section following the bend it's a gradual rise all the way to the top then steeply down the other side into Settle, taking a few photos of the road's steepness, the grassed quarry and the area over Settle. Through the town and to the square where the cafe was now closed and took the road to the left where I left the car on the eastern side of Settle. I returned home south on the A682 to Gisburn then south west on the A59 to the M6 motorway junction just before Preston then back home



UKD 179 Greenhow Hill

Greenhow Hill, Pateley Bridge. Rising steeply at 18% and immediately from the Royal Oak pub on the western edge of the village the road rises in four challenging sections of steep climbs with a breather of milder climbs between. The following steep sections to the top are not as steep but having tackled the first one your legs are weaker so they seem just as steep! Greenhow village can be seen from the final section climb then just past a quarry to the left a descriptive board on the right marks the top that gives details of the hill climb



UKD 176 Park Rash

Park Rash then the continuation to **Hunters Sleets** starts from Kettlewell village. From the south end of the village, over the River Wharf bridge, turn right in front of the pub and away from the river taking the sign for Leyburn. Just past the houses a sudden left turn and on to an immediate steep hill climb, shortly after the road bends to the right where the steepness eases off for a mile or so, as the road traverses the valley between stone walls. The real shock begins at approx one mile distant because ahead it seems there's a black ski run but on closer viewing it's the road snaking upward between the stone walls. The road signs indicate a 25% gradient and daubed on the road are the names of cycle racers mercilessly given this wall of tarmac to race up. It was all I could do to stay on my bike and resort to taking the road on a zigzag climb using the whole width of the road. Eventually over a cattle grid and reached a stone marker, eventually reaching the top of the steep section I continued on to reach a point where I was alongside the giant Whernside to the south and on reaching the top of Hunters Sleets, took a breather and photos then returned back down the same way into Kettlewell



Richmond Out Moor UKD 172

Richmond Out Moor. UKD 172 The start of this climb wasn't easy to find. I parked as near to the centre of Richmond as I could on the Leyburn road then went to the centre on the bike to discover Richmond having never been here before. I was impressed with the cobbled spacious area surrounded by the cathedral, Norman castle keep and numerous small shops. I bought a pie then back along the Leyburn road. I knew the turn off for Out Moor was here somewhere. I asked at a garage, they didn't know. I put the bike back in the car and drove on for two miles along the B6108 Leyburn road but when I passed over the River Swale I knew that it wasn't going to be this way so returned and parked up again in Richmond. I asked a bus driver parked near the centre. I received good instruction here! I was to go back along the Leyburn road and look for the cricket field and clubhouse on the right and take the turning to the right just after it. I'd seen this road before but thought it only

led to houses. This is Hurgill Road. I continued along this and sure enough the road begins to rise very soon before leaving the housing area and soon I was above the small city and heading for open moorland. The way continues steeply but less steep further up. On the right in a field I could see the stone structure of the Armada Beacon then soon reached the two metal TV masts to the right of the road. These mark the top of the climb. There's nothing scenic about the area except for the view down to Swaledale and Richmond. The only real point of interest is the climb itself but personally I prefer Newsham Moor climb to this. I returned back down to the car the same way – and went back to the garage to tell them the road I was looking for was directly opposite them. They should know when others come asking! I now had a long drive to reach Kirkby Lonsdale for my next climb. I drove through Leyburn, Aysgarth and Hawes to Ribbleshead and took a few photos of the long rail viaduct, the Station Pub and Ingleborough Hill. From there on to Kirkby Lonsdale. It was now too late to tackle my final planned climb of the day just north of the town from Casterton so decided to drive on, heading south to Whittington then west to Burton in Kendal for my overnight at the Kings Arms Hotel.

UKD 177 Trapping Hill

Trapping Hill is 12 miles north of Pateley Bridge with a petrol station at the road junction. The indication is for Wath. With large Gouthwaite Reservoir to the right, Lofthouse was reached at the end in Nidderdale. After parking up by the road junction head up past the Crown Hotel along a steep section that levels off a bit through the village. Past a stone cross at the end of the houses and a bend to the right, it's then steeper again with high stone walls framing the narrow road. The road gradient eases after a while then it's easier to reach the top marked by a cattle grid and the road summit then back down the same way.



Buttertubs Pass. Parking in a lay-by on the left just before Thwaite village the start of the pass was behind me, the final left turn before entering Thwaite village from the east. It's difficult immediately from the beginning but eases a little until seeing ahead of a road that resembles something like what you see in mainland Europe, not in this country. Ahead is a short series of hairpins. First right then left then right again. Although steep the going ahead easier as the hill could be taken diagonally rather than straight up like how the Romans used to build their roads and we just built over them. Buttertubs is a classic pass and is easy to see why it features in cycle races. The top is at 506 metres at a cattle grid in the area Bull Bogs. There are great views down the other side looking south towards Wensleydale, Wallace and Grommit country, eeh, baa, gum.

Other fantastic climbs while you're busy conquering Natacha's in the Yorkshire Dales are:

Hartwith Bank, parked at Summer Bridge and took road Hartwith Bank for the immediate steep climb between the houses into open country along a narrow high sided road to reach crossroads which marks the top of the steep climb, however the road continues over the crossroads still rising to reach Brimham Rocks National Trust area. The parkland is free for cyclists but motorists must pay to park then walk to the unusual



shaped granite rocks. The National Trust officer allowed me to continue to cycle the gravel path to the rocks. There is a National Trust shop at the top and toilets. Returned back down to Summer Bridge the same way. Great views towards Ripon in the east.

Nought Bank Road. Parked at Glasshouses village just south of Pateley Bridge and started the climb from the river bridge along the road indicated as Nought Bank Road. The way up is extremely steep and only begins to level out where the moorland is reached as the road bisects a stone wall. To the left here is York's Folly, perhaps another name for this climb. Soon after its open barren moorland where the top is reached by a very gradual but windswept climb – nothing at the top except the wide expanse view over moorland

Greets Moss Hill. Parking on the grassy green in Reeth village on market day I paid my donation and unloaded the bike from the Astra then wheeled downhill to Grinton village about a mile south. From there I began the climb of Greets Moss. From the river bridge there's

around junction. It's the right fork, signposted for Redmire, for Greets Moss and this is steep! On the edge of the village just above the houses is a real obstacle if going too slowly – a wide barred cattle grid on the gradient. It's so easy to get a wheel caught in this if going too slow. I'm glad I made it. From here the steepness continues but on reaching a road junction, and going right it eased a little but then a right hand bend leads to a 16% gradient but eases shortly then the moorland was reached, another cattle grid and the easier section leading to the top on Redmire Moor. Although the moorland itself is not a steep section it's a long way before the top is reached. Back down the same way. From Grinton it's uphill for a short section back to the village green in Reeth.

Turf Moor is the southern side of the climb that leads to Stang and over to Barnard Castle but having cycled from north to south over Stang some years previously I just wanted to reach the top of this section just south of Langthwaite. Leaving the Astra at the road junction, it's very steeply up from that point to begin with Feetham then traverses moorland and the climb seemed wasted when the road dips steeply to Surrender Bridge over Mill Gill then climbs up again, down and up again at Fore Gill Gate, over a ford if wet but wasn't so bad today after a period of dry weather, then last cattle grid, two more bends for a final 16% climb to Turf Moor open moorland, returning back the same way

Oxnop Scar or Beezy Hill. Parking on the right just before the climb off to the left and this is the final road off to the left before reaching Muker I psyched myself up for what looked a real challenge from the beginning. The road sign after the junction clearly indicated 25% and it surely is, The road twists right, left and right again on a killer of a climb then eases off but ahead and all the way to the top its ups and downs on a rough surface road but not really steep after the initial climb. There's some great granite cliff scenery on the way up on the left. Again the top is moorland with views across the tops and no real landmark at the top but of course the reason for the climb is the initial challenge.

Lamps Moss. Through Thwaite and Keld I drove along narrow roads, almost an accident with a silly 4x4 driver who thought he should have priority on both sides of the road then parked at the top of Lamps Moss for a fantastic view looking across to Cumbria; Kirkby Stephen, Tebay and beyond. Because I was coming from an easterly direction and if I wanted to cycle Lamps Moss then I either leave the car here or drive down to Kirkby Stephen. I chose the former. It seems such a waste freewheeling down a long hillside only to cycle up again but it was exhilarating! At the foot in Naseby. I knew what was coming which made it predictable. It's an effort at the beginning from Naseby but after a right bend it's less steep, over a cattle grid, a dip then the climbing begins. Onto the open moorland and a wide bend to the right then the road gradient eases with a final 14% elevation to reach the top.

Fox's Pulpit. To finish off the day I wanted a smaller climb. Heading west out of Sedburgh I found the A684 for Kendal and looked out for the staggered crossroads; north for Tebay via Beck Foot and south for Middleton Bridge and Kirkby Lonsdale. It was this road to the north I needed and parked just north of the main road over a narrow stone bridge. At this point the narrow lane is immediately steep and rises up onto Firbank Fell. The high point of the road was reached at a rock to the right and embedded into the rock is an inscription to George Fox: Fox's Pulpit. Location : Sedbergh Grid Ref : SD 619937 . On the unassuming Firbank Fell, between Kendal and Sedbergh, is a place of pilgrimage, known as Fox's Pulpit. Here, in 1652, fresh from his vision on Pendle Hill, George Fox addressed a multitude, and thus began the Quaker movement, 'The Society of Friends'. To take the bike to the rock you have to negotiate a kissing gate so either left the bike over or hold it horizontal in the gate gap to squeeze it through. Fantastic view from the top and you can just imagine what his listeners felt when they were in the wonderful scenery – God's cathedral!

Garsdale Head. I left the Vauxhall Astra at Garsdale station just before the bridge in a lay-by to the right with a donkey to guard it. Unloading the bike I cycled under the railway bridge then an immediate climb up the 20% climb on a rough road, bending to the right then a smooth road all the way to the top. Just when you've felt you've reached the top there's a higher section behind but then finally the top is reached on open exposed moorland. Great views looking north towards Sedburgh deep in the valley. From the top steeply down Galloway Gate and past Dent Station to reach Dentedale valley at Cowgill. From here along following the Dee (not the Cheshire Dee!) to the wonderfully picturesque village of Dent

Stone Rigg Outrake. Along through Dent, well worth a visit with its cobbled streets and throwback to more innocent years and along the valley a short distance to a road junction then up 500 metres to Gawthrop and the foot of Stone Rigg Outrake off to the left at a road junction and immediately up on a narrow lane, steep at first but easier toward the top to reach a wooden five bar gate and walkers sign on the right. This marks the top. Continuing on its spectacular scenery through Barbondale and eventually a descent to Kirkby Lonsdale – and another climb on the way leading to Bullpot! At this point though I had to return for one more climb and back to my lonely waiting vehicle parked at Garsdale Station. Back to Dent

Deepdale. From Dent village among the cobbles is a right turn indicated for Deepdale and the climb to White Shaw Moss. At first it's easy going between the white stone walls lining the lane to Deepdale Head. From there though the going really gets tough. A short rise then a five bar gate is reached with a notice on it that reads 'please shut this gate after you then we can all have a nice day' Just after the gate though it would have to be a real strong cyclist to remount on a 20% incline! I walked until I could remount then in open country and new momentum I was cycling the steep road up and eventually to a second cattle gate then another struggle through barren moorland to reach the top and a fantastic view all around spanning Yorkshire Dales and a small part of Cumbria. From here I turned tail and headed off back down to Dent for something as I badly needed to eat and drink!

Galloway Gate is the hill back over from Dentdale to Garsdale Head and the station where I parked my car. This is a steep rise up from Cowgill and admit after the previous climbs taking their toll I had to walk from Cowgill to Dent Station perched on the hillside. It's the most unlikely railway station position in the country! From there the way forward is not as steep and I plodded on gradually up a 15% rise to the top of Garsdale at 1761 feet then a long sweep down to rejoin my car at Garsdale. Shot Moss. UKD-118 After a long drive on the M6 left the motorway at the Tebay exit. My old car did very well up the steep Shap Summit. From there I took the quiet road A685 through Kirkby Stephen to Brough where I parked up, Before setting off I spotted a coffee morning advertised from 10.00 at the Methodist Church and it was just before 10.00 now so I walked in and had coffee and scone for £2 that set me up for the climb. I bundled the bike out and began the climb which took me 50 minutes to reach the Cumbria / Durham boundary. The first part of the climb away from Brough is the steepest section but the rest of the way is still fairly steep from 11 to 14%. There's only the boundary plates at the top and the brown plate 'Welcome to Teeside' just beyond

Holgate / Newsham Moor. Driving the A66 heading east, the wide road avoids Bowes and Barnard Castle and I turned off for Newsham to the south. I was very fortunate because at that point there was a traffic queue presumably all the way to Scotch Corner from that point. A little traffic was also turning off at this point to by-pass the queue by taking a parallel lane through Gayles to Richmond. I was only going as far as Newsham and parked up in the quaint village. All the houses here are made of the local stone and the place is very well kept. Either side of the road are wide grassy areas with the houses set back. Parking was easy. I cycled out of the village heading south west. On the edge of the village I took the sign for Helwith which soon took me up on to Holgate Moor. How Gate is the highest point at a cattle grid and open metal structure to the right of the road next to the cattle grid. To reach this point the road up from Newsham rises in several stages with some breathing respite between of less steep gradients. The maximum gradient is 14%. On reaching the top I could see across to my next objective of Richmond Out Moor but would go back to the by-pass lane through Gayles to reach Richmond itself. Holgate Moor is very exposed but no problem as it was a warm and calm day. Returned back down the same way to the car. I could see Darlington in the distance.

Bullpot. I was glad I left this climb until the following day as it was no 'walkover' – even a 'bikeover'. It took me half an hour to find it off the closed road heading north to Sedburgh. Two miles up the road I parked up in Casterton in the road Fern Croft then biked up to the church. The turning for the climb is just south of the church then with Sedburgh Prep School to the left keep on slightly down to a crossroads then take the left turn going up to Gatesheads Brow then over another crossroads straight on now signposted Bullpot on Fell Road leading very steeply upwards to Red Rose Cave and Pothole Club – or Bullpot Farm until it became the caving club's building. This final section is in a dip and the top of the road is 1km before Bullpot itself. It's a very steep road. I was told from the top I would be able to see Blackpool Tower. I couldn't but I could see Heysham Harbour and the coastline so the zoom camera came in useful. This road is very quiet as it's a cul-de-sac and narrow, perfect for a cycling challenge up some very steep sections and with views from the top from Barbon High Fell to the coast at Morecambe Bay.



The german Natacha little by little

How to reach the 375 german natchas in a few time by successive city trips of 2 days, meaning about 4 natchas a trip, it's simple to calculate. Just 94 times to go to Germany !!!! We did it 4 times this year, Nathalie and I. And every time, it was a great pleasure and very fine discoveries.

First trip

It was in the beginning of the month of march 2019, during the school holidays. We went to Landau in der Pfalz and we climbed the large Hermesbergerhof, the discrete and fine woody Hohe Derst and the very different 2 « Kalmit ». Große Kalmit is a big long wellknown climb for the region with a special visited top. Kleine Kalmit is a very short and funny climb through the vineyards, with a chapel on the top and public seats, on a narrow road.



Second trip

It was in April during the Eastern holidays. We went to Bonn, the old west-german capital. Nathalie climbed the BIG Petersberg for the first time and we also climbed the large Cäcilienhöhe, the mediatic Klingenberg, theater of the worldchampionship for professional racers in 1954 and the fantastic end of Bensberger Schloßberg, with the steep straight line cobbled leading to a marvelous castle on the top.

Third trip

It was during the summer holidays. We went to the Alps and coming back we stopped in the Black Forest for the meeting between the club des Cent Cols and the BIG. Nathalie climbed the very steep BIG Löcherbergwasen, just before meeting Achim John in the front of our hostel. The day of the meeting, she climbed for the first time (and her husband for the second time), the long and large Schliffkopf in company with plenty of cycloclimbing friends from the 2 associations under a terrible heavy rain.

Fourth trip

It was during the autumn holidays. We went to the region of Trier. Fantastic historical city and magnificent region ! We climbed the steep Markusberg over the city, the turning Rösterkopf with a few steps in the climb, the best of this trip called the Oberhemmel Windkraftanlage with its windfarms in a large opened landscape of 360° and with very hard slopes in the end, and finally the Sonnenberg in the vineyards with great scenery on the top.

The german natacha isn't climbing more than 2000 meters tops, but offers so many different climbs with so many different sceneries. It stays in our memory as great souvenirs

Daniel Gobert



Jura, Vosges, Forêt Noire

A la fin juillet, une rencontre entre BIG et Cent Cols était organisée au Schliffkopf, dans la Forêt Noire. Je ne pouvais manquer ça, surtout dans une région où j'avais tous les BIG à découvrir. J'en profitai pour établir un programme incluant quelques BIG dans le Jura, plus tous ceux des Vosges et de la Forêt Noire.

Après une première nuit à Lyon je prends le premier train pour Culoz, au pied du Grand Colombier. La montée offre très vite de jolies vues sur le Rhône et le lac du Bourget. On aperçoit la dent du Chat qui me rappelle une montée ardue effectuée il y a quelques années. Après une ascension pas facile non plus, j'arrive au col et redescends vers le Valromey que je traverse pour attaquer le relais de Planachat. La montée se fait par une petite route en piètre état, étroite et peu fréquentée, comme on les aime. Arrivé en haut, il faut faire quelques mètres sur une piste pour atteindre l'antenne but de la montée, et la table d'orientation juste au-dessus.



Après le col de Ballon une bonne descente m'amène dans la vallée du Furans où j'attaque la montée vers Ordonnaz et arrive finalement au col de Portes. J'entame ensuite une liaison assez longue jusqu'au signal de Cuiron. Le trajet est agréable, sur les contreforts du Jura. Le relief est un peu plus marqué que ce que je souhaiterais mais me permet d'engranger un certain nombre de cols avant d'atteindre le BIG. Les pentes qui amènent au signal de Cuiron, sur le mont July, sont ardues, surtout en fin de journée, mais je parviens quand même en haut et m'arrête pour la nuit à Simandre-sur-Suran.



Le lendemain je repars plein nord vers le département du Jura, où j'arrive assez vite. Je le traverse presque entièrement en restant toujours à une altitude qui oscille autour des 600 mètres. Mais au moment où j'arrive en vue du Mont Poupet, la route plonge sans rémission vers Salins-les-Bains et me fait donc commencer la montée vers le BIG à une bien basse altitude. Les 4 derniers kilomètres en cul-de-sac descendent rarement en dessous des 10%. Après un petit replat, la dernière rampe est la partie la plus terrible mais les derniers hectomètres sont heureusement plats.

Je repars ensuite en direction de Besançon, pour mon dernier BIG en Franche-Comté, le fort de Chaudanne. Je fais mon entrée dans Besançon en suivant des pistes cyclables agréables le long du Doubs, et clôture ma première série de BIG par une nouvelle montée bien raide et ensoleillée, en cette période caniculaire de juillet. Je prends ensuite le train pour Strasbourg, car les BIG se présentant comme deux lignes parallèles dans les Vosges et la Forêt Noire, j'avais prévu de parcourir les Vosges vers le sud, puis de remonter vers le nord par la Forêt Noire, en commençant et finissant le parcours à la gare de Strasbourg.

Au départ de Strasbourg le parcours est agréable le long du canal de la Bruche. Je traverse le joli centre-ville de Mutzig et entame à Schimerk la montée vers le col du Donon, qui n'est pas très dure. Arrivé en haut je fais demi-tour vers le Champ de Feu. Là non plus les pourcentages ne sont pas effrayants et j'atteins le BIG sans trop de difficulté.

Je profite de mon trajet vers le sud des Vosges pour aller jeter un coup d'œil au château du Haut-Koenigsbourg (souvenir de bandes dessinées enfantines). Le château est moins impressionnant vu de près que lorsqu'on l'aperçoit dominant toute la plaine d'Alsace, mais à l'inverse la vue d'en haut sur cette plaine est magnifique et extrêmement étendue.

Après cet intermède touristique, j'arrive au pied du Petit Ballon. Contrairement aux deux premiers BIG, la montée est très dure, la traversée du village de Wassebourg étant particulièrement raide. J'atteins quand même le sommet, passablement fatigué car la journée touche à sa fin, puis redescends vers Munster et le col de la Schlucht. Dès le début de la montée je scrute les bords de la route à la recherche d'un gîte. Dans Soultzeren, j'avise un hôtel dont je ne sais pas s'il est ouvert ou fermé, mais bien qu'il s'avère effectivement fermé, le nouveau gérant m'accueille avec un sens du commerce tout oriental. J'ai même droit au repas du soir alors que je suis le seul client présent.



Je termine le lendemain le col de la Schlucht, qui est long mais particulièrement peu pentu. Je traverse ensuite Gérardmer pour aller grimper le col de Grosse Pierre. Ce n'est pas non plus un très gros morceau, la descente que je prends côté Cornimont est beaucoup plus longue. Le BIG suivant, le ballon de Servance, se grimpe par une petite route étroite et agréable, bien qu'irrégulière et assez pentue par moment. J'avais prévu de grimper au passage la Planche des Belles Filles, ascension célèbre du Tour de France, mais arrivé au pied, en début d'après-midi sous une température de 40°, je me retrouve face à une route large, rectiligne et remplie de véhicules de toute sorte : motos, autos, vélos, ... tout le contraire de la petite route du Ballon de Servance dont je sortais. Je renonce rapidement à ce supplément a priori peu agréable.



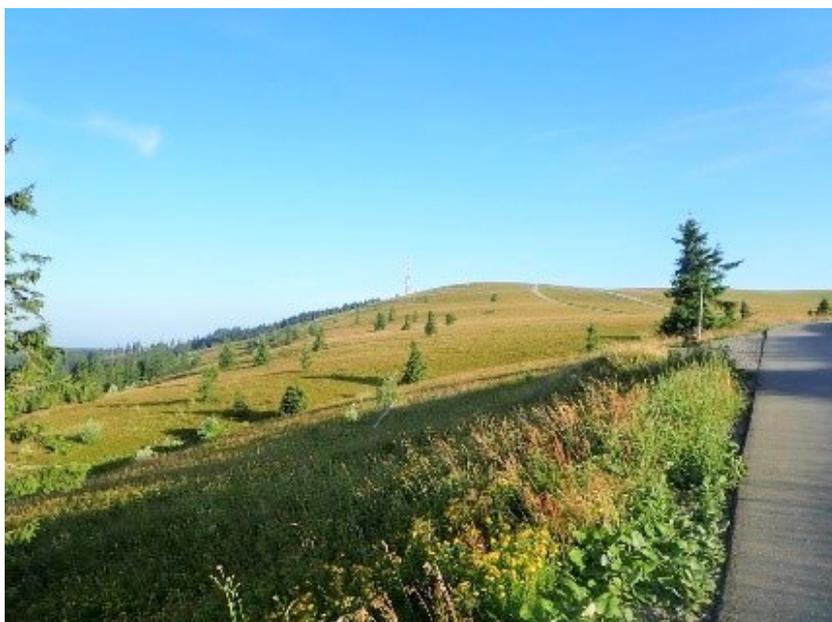
Le BIG suivant est la Ballon d'Alsace, une belle montée aux pourcentages « standard ». Le profil complet est affiché en bas et des panneaux destinés aux cyclistes figurent tous les kilomètres, ainsi qu'au sommet. Un peu avant le BIG suivant, le Petit Drummont, une petite route parallèle à celle du col de Bussang permet de laisser cet itinéraire très fréquenté, tout en faisant découvrir les sources de la Moselle. Les cinq derniers kilomètres du petit Drummont sont longs et difficiles, mais avec de la patience je finis par arriver en haut.

Le Grand Ballon se présente ensuite comme mon dernier BIG de la journée. Je prends pour y accéder une toute petite route au départ de Saint-Amarin. Elle est encore une fois très pentue par moment, et assez dégradée sur sa partie haute. Je rejoins au col de Haag une route plus importante qui m'amène en haut vers 19h30. J'espère pouvoir dormir à l'hôtel du sommet, mais il ne peut m'accueillir. Je prends alors la descente, entrecoupée au début de petites remontées dont je me passerais bien à cet instant, et trouve finalement un hôtel juste au pied, dans la ville de Uffholtz.

Le début du lendemain est plat puisque je retransverse la plaine pour aller vers l'Allemagne. Dès le premier BIG, Blauen, je vois que les pourcentages ne seront pas plus faciles que du côté vosgien. La route du deuxième BIG, Belchen, monte jusqu'au parking d'une télécabine, où une très courte portion non goudronnée fait accéder aux derniers kilomètres de la montée, réservés aux vélos. Je finis la journée avec le Weißenbachtal, un col classique sur une route assez importante.

Il est maintenant l'heure de me trouver un hôtel. Le prochain BIG sur ma liste est le Feldberg, point culminant du massif de la Forêt Noire et donc cul-de-sac. Puisque je dois passer à Todtnau à l'aller et au retour, je prends un hôtel là et me dirige dès mon lever vers le Feldberg. Depuis la vallée, on aperçoit une tour que je pense être le sommet, mais il s'agit en fait de son petit frère tout proche, le Seebuck. Peu après un col je quitte la route principale et rejoins très vite une station avec de grands hôtels. La fin de la montée se fait sur une petite route au milieu d'un paysage très verdoyant. Une fois le sommet atteint je redescends à mon hôtel où je profite du petit déjeuner avec un bel appétit.

Je repars ensuite pour de bon vers les deux BIG suivants, Schauinsland et Kandel Pass, en haut desquels je fais demi-tour à chaque fois. Le Lochnpass est un peu éloigné vers l'est par rapport aux autres BIG et je ne peux pas l'atteindre avant le soir. Je descends donc vers Schömberg pour trouver un hôtel et grimper ce BIG le lendemain matin. Je repars ensuite vers les trois derniers de la Forêt Noire : Löcherbergwasen, Schliffkopf et Hornisgrinde.



Après une longue portion vallonnée, j'arrive à une descente très raide qui rejoint le centre-ville de Schiltach, d'ailleurs très joli avec ces maisons à colombage. J'ai réalisé après coup que cette descente correspondait au Natacha Zollhaus, qui mérite pleinement son inclusion dans la liste vu la pente. Je franchis ensuite le Kreuzsattel pour arriver au pied du Löcherbergwasen. Une fois passé cet antépénultième BIG, je retrouve Oppenau en bas de la descente. Toujours soucieux du lendemain, j'avais inclus le Schliffkopf dans mon parcours du jour même s'il était prévu que j'y retourne deux jours après. Mais la route qui y mène directement est barrée pour travaux. De plus, un panneau indiquant 18% (!) de pente ne m'incite pas à tenter ma chance au risque de devoir tout redescendre.

Après avoir consulté mon GPS, je prends donc la direction d'Appenheimer, et rejoins la route des Crêtes. Je laisse le Schliffkopf pour le rassemblement du dimanche et tourne vers Hornisgrinde. La montée finale débute près d'un joli petit lac que l'on domine rapidement. Tous les 10 mètres gravis sont indiqués sur la route, ce qui est encourageant. L'ascension se termine au pied d'une tour dans laquelle je n'ai pas pensé à grimper. Je repars vite car il est tard et me trouve un hôtel dans la descente.

Mon programme de BIG s'étant déroulé sans anicroche, je dispose d'une journée entière avant de rejoindre Oberkirch. J'en profite pour aller grimper le Grand Wintersberg que j'atteins après une nouvelle traversée de la plaine alsacienne, par Bischwiller, Haguenau et Niederbronn les Bains. La montée du Grand Wintersberg n'est pas trop dure, à l'exception de la dernière rampe. Cette fois-ci je n'ai pas manqué de grimper la tour de 25 m de haut qui se trouve au sommet. Je repars ensuite rapidement vers Haguenau attraper le train pour Strasbourg. Après une vingtaine de kilomètres à vive allure, j'arrive à temps pour attraper le train en provenance de ... Niederbronn les Bains, d'où je suis parti ! Décidément, il va falloir que j'apprenne à lire un horaire SNCF.



La reprise du pédalage à la gare d'Appenweier est laborieuse mais le trajet n'est pas très long et je peux ainsi profiter de presque une après-midi entière de détente à Oberkirch. Le soir je me joins au dîner à l'hôtel qui me permet de mettre des visages sur quelques Biggers avec qui je suis en contact depuis plusieurs années (je ne vais pas tous les citer, car je suis sûr d'en oublier, mais le cœur y est).

Le lendemain le ciel est très couvert, alors que je venais de passer huit jours très ensoleillés voire caniculaires. Peu importe, nous nous mettons en route. Enrico Alberini avait concocté le parcours, qui se dirigeait vers le Schliffkopf en allant cueillir quelques cols latéraux, en général au bout de montées très pentues, quand ce n'est pas des descentes très pentues qu'il faut remonter ensuite. Je crève en route, aidé pour la réparation par Daniel Gobert qui a dû se faire une piètre idée de mes talents de mécanicien.

Enfin le dernier BIG arrive, et il est agréable pour une fois d'être accueilli au sommet par un bon casse-croûte bien réconfortant. Nous mangeons, écoutons les discours des présidents, puis prenons la photo commémorative de l'événement. J'avais réservé mon train de retour, et dans ces cas-là, si je n'ai pas trois heures d'avance, je me considère comme horriblement en retard. Je prends donc congé de tout le monde



rapidement et redescends vers la gare d'Appenweier. La petite bruine de la matinée se transforme maintenant en une pluie battante, mais qui cesse avant la gare d'Appenweier.

Evidemment à Strasbourg je suis largement en avance et peux même avancer mon départ. A Paris je débarque en pleine arrivée du Tour de France. Après une douche chez ma sœur, nous descendons voir passer les champions. En tant que Niçois, je suis tout fier de voir l'équipe INEOS mener le peloton, encadrant le maillot jaune Egan Bernal. Issa INEOS ! Et il ne me reste plus, après la nuit à Paris, qu'à prendre un dernier train pour Nice et rentrer à la maison avec 26 BIG de plus dans mes bagages.

Je ne terminerai pas cet article sans m'accorder un petit satisfecit personnel. En effet, j'avais chargé dans mon GPS une version plutôt ancienne des positions des BIG, et j'avais constaté que plusieurs sommets n'étaient pas très bien placés. En rentrant à la maison avec la ferme intention de tout corriger, j'ai eu la bonne surprise de constater, qu'à l'exception du Kandel Pass où le sommet se trouvait 600 m avant le col, tous les autres avaient déjà été bien replacés. J'ai donc eu le plaisir de constater que le travail, mené avec Etienne Mayeur, de reprise de tous les tracés des BIG n'avait pas été inutile, loin de là.

Plus de photos : <http://cathie.charbonnier.free.fr/piwigo/index.php?category/162>

Robert Charbonnier



Report of the Crossroad Guillestre-Piemonte-Queyras- Mercantour: 21-27 July 2019

What a great experience we had, there in the France and Italy. Axel and I did the Galibier because you have to take this mountain seriously which means: you have Now we had an excuse because But we knew that, so that's no tasted good when we finally sat

high mountains of the Alps on the border between as a warming-up, but that was obviously wrong seriously, and so you should prepare yourself to invest time in order to make a proper start. it was hot, very hot. And it was long, very long. excuse. To cut a long story short: the beer on the terrace of our hotel in Briancon.



The next day a Rendez-Vous was planned at the top of the Col d'Izoard. In Guillestre we met some of our companions: Anja, Dirk, Michel and Olivier. They said that they had been at the Sommet du Bücher but the asphalt there was very poor and not suitable for a road bike. Axel had wide tires, so he tried this climb. I just had a roadbike so I decided to drive 25 km back in the direction of Briancon to climb Pré Madame Carle. And also today it was hot!! But a beautiful mountain, it was a fantastic ride between the climbing rocks. Only it took me more time than I thought. And then of course I was to

late for the Rendez-Vous on top of the Col d'd Izoard. Thus, 3 km before I reached the summit, I saw the group coming down: Jean-Luc was the first one, being a fast man while descending. After we took a picture, I climbed to the summit: and who I met there? Juris and Mara. In vain they had been waiting for a while but they saw nobody!! So we took our picture on the top, had a nice beer and went down to Guillestre where we had a delicious meal at the hotel and had the time to get acquainted with the rest of the group: Laurence and Etiënne Mayeur and Christian Lecorre.

The next day (22 July) we left with wonderful weather and we started the Col de Vars, known from various stages in the Tour de France. I rode together with Dirk and Anja who reported that they had a particular interest in birds and grasshoppers. It was a long climb, but not difficult, so after the summit where we made the traditional photo, Dirk and I cycled to Lac de Serre-Poncon where the Col de Pontis waited for us. Axel and Oliver had off-road bikes and took the Parpaillon challenge. But it was hot, so hot And we ran out of water.....! I promised Dirk that we would certainly see a pump or a fountain but there was nothing Road workers told Dirk also that the village at the top was not a village, and there certainly was not a shop where we could buy a drink. Dirk was close to despair because such a large body needs much water. And then, just before the summit, we came to a farm. The farmer's wife saved our lives by donating four, five, even six times water for us. Then the top was a breeze and we could start the way back of 2.5 hours against wind and land. But the reward was at the end: it turned out that our hotel was a serious castle! And dinner was served specially for us for the castle, it was like a movie !! What we enjoyed !!

The plan for next day was to cycle the tour Allos-Champs- Cayolle. But the efforts of the last few days took their toll: I lost everyone's wheel and almost crept upwards. This is unfortunate because the Col d'Allos is a beautiful mountain. I could not enjoy it so on top of Col d'Allos I decided not to do the tour. Michel, Anja and Dirk did though. Michel was halfway afternoon back in the castle but Anja and Dirk got caught in a massive thunderstorm. Soaking wet they arrived in the early evening at home. Meanwhile I had met Juris and together we climbed easily Cayolle. In the descent we did have some rain but it was manageable.

The highlight of each expedition in this area is the Cime de la Bonette, artificially created the highest ascent in France by the extra round on top. With beautiful weather and up and enjoyed the scenery. Of course, the steeper reached the top. There we got an unexpected made beautiful pictures of us and showed that had energy to do a second ascent after lots of pictures. Then we drove quietly a nice long afternoon on the

charming company from Anja we climbed quietly parts were heavy but without forced cycling we surprise in the form of Francois Candéau He he can descend like a devil. Because no one the Alpine giant, we took our time and made to St Etiënne the Tignée where we enjoyed terrace with a sip and a bite.



After a good sleep we descended the next day to the start of the Col de Lombarde, but there we split up and first I went to do the Col de Couillole. My Dutch tongue stumbles over the name of this mountain, so I exercised it yesterday. But what a

nice climb: beautiful views of the old village of Roubion, nice weather, nice quiet road with no traffic, what more could a BIGger wish? However, the summit was a bit bored, so I went down quickly because there was work to do: the Col de Lombarde had to be tamed. The road we had driven down this morning was now to cycle up to the village of Isola. The pump was in the village at the right time because my water supply was on. After Isola started a hot but beautiful climb between steep cliffs and by slowly gaining altitude it became clear what scars the ski-slopes here have been carving into the landscape. On top it showed that my companions were already descending a long time before, but the area was so beautiful that I myself descended very relaxed, even took time to shoot a groundhog in a field until it suddenly shot away. Down in the valley we had a nice little hotel where the beer tasted excellent. And evening meal waited for us on a terrace in the attractive center: outstanding management by Etiënne.

The crown jewel of this trip was climbing Faunière and Sampeyre, no other options, no cut the track, no extra climbs: just two enormous mountains that everyone had to pass to get to the last hotel: totally "only" 84 km, or 3100 altimeters. And immediately after the start we got again a big surprise: Francois again but this time cycling uphill !! I kept him quite long companionship and took a couple of nice pictures. What a beautiful mountain, the training-track of Marco Pantani, Il Elefantino. And on top of course the famous picture at the monument !! Then the most beautiful descent of the whole tour: Although less well tarmac but beautiful views and a quiet road. After a well-deserved lunch in the valley every-one climbed the Sampeyre in his own speed, but waited on top in order to give Laurence opportunity to make again a nice group photo. Then the most terrible descent I've ever had to do: loose gravel, holes in the asphalt, ripples in the asphalt,





but also sudden pimples as 10 cm high, a bad ending to a wonderful day. Though: once again we had a luxury hotel that offered us free Prosecco in the garden. Slowly trickled everyone inside and when everyone was showered and changed and had some Prosecco, suddenly there was Christian: he had cycled all day almost alone but sustained and tough as he is, finally reached the finish line. We realised that this was the last day of the tour together so the last beautiful picture was taken in the garden: Chapeau !!

The last day had come: Axel and I left very early to return to Guillestre over the Col

Agnel and then to Germany and join the day with Club des Cent Cols on Schliffkopf. A long day with quite a bit of luck for us because we left so early, we cycled in the sun and had only a small shower in the descend. Laurence carried our luggage ahead and hurried back to assist the others: they had to restrain Col Agnel in heavily rain and thunderstorm where not everyone succeeded. Fortunately no accidents.

In summary: Etiënne and Laurence have delivered a masterpiece: what a wonderful tour with unique scenery, incomprehensible luxury hotels, great food and drink, great camaraderie: how beautiful a Crossroad can be!! An experience to cherish long. Great thanks for organizing a fantastic event !!

Christiaan Weymans



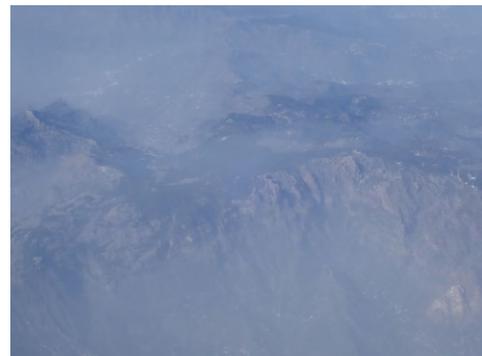
BIG 2019

Canaries

La saison BIG a démarré tôt pour moi cette année car j'ai profité de tarifs d'avion vraiment intéressants entre Nice et Tenerife pour aller passer une semaine aux Canaries début février. Avant même d'atterrir, j'ai survolé un premier BIG, le Pico de los Pozos de las Nieves, point culminant de la Grande Canarie.

J'avais avant de partir retenu un vélo de location (<https://www.free-motion.com>). Attention, le contrat (que je n'ai lu qu'après avoir rendu le vélo) stipulait que la sortie de l'île était interdite, mais je n'ai pas eu de problèmes.

Après avoir récupéré mon vélo, je descends prendre le bateau et me retrouve le soir à San Sebastián de la Gomera, à pied d'œuvre pour commencer dès le lendemain matin ma collecte de BIG.



Encore soumis au décalage horaire, je me réveille très tôt et il fait nuit noire lorsque je me mets en route. Quand le jour se lève je m'aperçois qu'une brume très dense recouvre l'île. C'est un phénomène fréquent mais qui s'est heureusement atténué au fil des jours.

Après un passage dans la forêt, j'atteins le pied de la montée finale. Il y a un kilomètre et demi de piste dallée pour arriver à l'Alto de Garajonay. C'est sans problème avec un vélo de route, même si ça secoue un peu à la descente. L'île de la Gomera n'étant pas très grande, j'avais le temps de faire le tour avant le bateau du soir. J'ai pu découvrir la route nord de l'île que j'ai trouvée très jolie.

A Hermigua, j'avais repéré une petite route passant par Las Nuevitas et Las Poyatas, permettant d'abandonner cinq kilomètres la route principale, et dont je me suis félicité. La dernière descente vers San Sebastián présente une succession de tunnels, mais souvent l'ancienne route est encore présente sur la gauche. Je ne l'ai pas prise pour le premier tunnel, car l'accès en est assez difficile maintenant. Au deuxième tunnel, un mur en béton m'a contraint à tout remonter au bout d'un kilomètre de descente. Heureusement au troisième tunnel, seule une petite barrière en bois a entravé mon passage.



que le BIG et les cent cols sont amis maintenant, mais bon je ne savais pas qu'ils étaient fâchés avant ☺). Et j'avais donc inclus le col de Laguerode comme possible dernière montée si les horaires de bateau m'en laissaient le temps. Après une minuscule portion en terre au tout début, une jolie route asphaltée monte pendant deux kilomètres dans de très beaux paysages. Je n'ai pas regretté ce dernier détour.

J'avais profité l'année dernière d'un arrêt forcé dû à une fracture de la clavicule pour me plonger dans les listes du club des 100 cols (j'en parle puisqu'il paraît



Zone 6

Le seul bateau quotidien (il y a deux compagnies mais les horaires sont très proches) arrive à La Palma tard le soir et repart le matin très tôt. J'ai donc pu passer deux nuits dans le même hôtel, ce qui m'a laissé la journée entière pour parcourir La Palma. Et il la faut bien pour parcourir les deux BIG, car il n'y a pas beaucoup de plat sur le parcours (150km, 4700m de dénivelé pour donner une idée).

Entre Santa Cruz et le pied du premier BIG, la Cumbrecita, se dresse la crête imposante de la Cumbre Nueva. L'itinéraire proposé par le site du BIG est le plus direct, mais il emprunte une route importante et passe par un long tunnel. Peu attiré par l'un et l'autre, je choisis de prendre une route moins fréquentée, mais plus longue et pentue, passant par un col à 1450 m (col de las Breñas pour les 100 cols). La descente de ce col se fait dans le paysage volcanique du Llano del Jable. Je retrouve pour quelques kilomètres la circulation en rejoignant la route du tunnel, et suis soulagé lorsque je peux tourner à droite vers le « Parque Nacional ». La montée de la Cumbrecita, au milieu de la forêt, est agréable et aisée, après ma dure montée initiale et les six kilomètres sont rapidement avalés.



En descendant de la Cumbrecita, au lieu de rejoindre la nationale, je tourne tout de suite à droite et traverse El Paso et Los Llanos par de petites rues. Je retrouve ensuite la route car elle est le seul passage pour traverser l'immense entaille du Barranco de las Angustias, qui est l'exutoire de la caldera de Taburiente, une très grande cuvette volcanique sur les bords de laquelle se trouvent les deux BIG de La Palma.

Le pont au plus bas du vallon n'est même pas à 100 mètres d'altitude, il faut ensuite remonter jusqu'aux 2426 mètres du Roque de los Muchachos. D'abord par le rempart nord du barranco, qui mène jusqu'aux 594 mètres du Mirador del Time. La route continue ensuite de monter graduellement en surplomb de l'océan. Après Tinizara, je tourne à droite vers La Traviesa, ce qui permet de rouler 12 km sur une petite route forestière au lieu de la nationale, que je retrouve quelques kilomètres avant l'embranchement vers le sommet.



Les virages redeviennent raides dans cette partie, et la dernière portion de la montée, une route en cul-de-sac qui traverse l'observatoire, me semble interminable. Enfin j'arrive au parking du sommet, accueilli par deux corbeaux qui semblent des habitués des lieux.

A la sortie de l'observatoire, la route remonte pendant un bon moment, ce qui me contrarie quelque peu. La vraie descente arrive enfin, mais je me retrouve en fin d'après-midi du côté de l'île qui n'est plus ensoleillé et je n'ai pas chaud. Quand je retrouve mon hôtel, mon bilan me montre que j'ai grimpé trois BIG en deux jours, qu'il me reste maintenant quatre jours et demi pour traverser Tenerife et la Grande Canarie pour les trois BIG restants. Je suis donc à peu près certain de remplir le programme initial des six BIG des Canaries.

L'avantage du bateau de 5h15 est que je me retrouve à Los Cristianos dès huit heures et demie pour attaquer la montée vers le Teide. La route s'extirpe peu à peu de la circulation côtière et offre bientôt quelques vues vers la mer. Lorsque je tourne en direction de Vilaflores la circulation s'atténue et la forêt fait son apparition. Au fur et à mesure de la montée celle-ci disparaît, le paysage se fait de plus en plus minéral et l'île de La Palma commence à apparaître. A partir de Boca Tauce, on pénètre dans une très vaste plaine volcanique, aux paysages et aux couleurs excessivement variés. La route ondule au pied du Teide et le BIG arrive au hasard d'une de ces ondulations. Le trajet continue, toujours dans un paysage volcanique, jusqu'à l'observatoire qui marque la sortie de cet univers tellurique. La descente traverse une très jolie forêt de pins où ma nouvelle passion pour les 100 cols me fournit des jalons bienvenus. J'arrive en soirée à San Cristobal de la Laguna, une grande ville où je n'ai pas de mal à trouver un hôtel.



Le

lendemain matin, je pars vers massif d'Anaga où se trouve le Pico del Inglés. La montée vers ce BIG est aisée et le dernier tronçon est même plutôt descendant. Ce BIG est là plus pour la qualité de ses paysages que pour la difficulté sportive, et ce petit intermède est bien agréable, après ce que j'ai vécu au Teide et au Roque de los Muchachos, et avant ce qui m'attend à la Grande Canarie.



dégradé sur les hauteurs de la Grande Canarie. Mais ce n'est qu'un détail insignifiant alors que je suis envahi par la satisfaction d'avoir atteint mon dernier BIG et complété ainsi l'ensemble des îles Canaries.

Le soleil étant très bas sur l'horizon lorsque j'arrive au sommet, je profite du coucher de soleil sur le Teide depuis le Pozo de las Nieves, puis redescends jusqu'à Agüimes où j'ai la chance de trouver à la Casa Rural La Piedra Viva une chambre à l'intérieur d'une petite cour très agréable.

Après le BIG, le parcours continue par une petite route tranquille sur la crête de la péninsule, avec de chaque côté des vues magnifiques vers la mer. Arrive finalement la descente vers Santa Cruz de Tenerife. Je traverse à son pied les maisons colorées de San Andrés, agglutinées sur leur colline. J'avale rapidement les quelques kilomètres sur la grande route du littoral et embarque vers ma dernière île, la Grande Canarie.

A la sortie du port d'Agaete, j'évite la grande route de Las Palmas en prenant la direction de Piso Firme. A Gáldar j'attaque la montée vers l'intérieur de l'île. Un peu avant Juncalillo, je prends à gauche un raccourci que j'avais repéré sur la carte et qui fait gagner quelques kilomètres en évitant le village.

Plus j'approche du Pozo de las Nieves, moins bonne est la route. Contrairement au reste des Canaries où les routes sont parfaites, le bitume est particulièrement granuleux et



Mon programme de grimpe des BIG s'étant parfaitement déroulé, je dispose d'une journée entière pour compléter ma visite de la Grande Canarie. Comme la veille, je la traverse en biais, par un itinéraire légèrement plus au sud. Je commence par une bonne montée jusqu'à l'observatoire de Temisas, traverse un plateau et redescends vers Santa Lucia. La montée reprend vers le col de Cruz Grande. Je monte jusqu'au Roque Nubio mais le trouve moins impressionnant que vu de loin, alors qu'il semble flotter au-dessus des montagnes.



Une petite route me fait traverser les villages d'El Toscon et d'El Carrizal jusqu'au barrage en contrebas, avec des pentes qui me font dire que j'ai bien fait de la prendre dans le sens de la descente. Mais une fois dépassé le lac, une longue montée m'attend jusqu'au col de la Cruz de Acusa.

Je pars ensuite me balader sur la route forestière de Tamadaba, retourne vers Artenara et me dis qu'il est temps de rejoindre Agaete si je veux attraper le bateau de 18 heures. Je réalise alors que je ne suis pas aussi large que je le pensais jusqu'à présent. J'accélère donc brutalement mon allure, en essayant de passer les quelques montées qui se présentent le plus rapidement possible.

Zone 6



J'arrive sur les quais un petit quart d'heure avant le départ, et les portes se ferment au moment où je suis en train d'amarrer mon vélo dans le bateau. Enfin, ce petit sprint me permet de débarquer à Santa Cruz à une heure raisonnable et je n'ai aucune peine à trouver un hôtel dans la capitale de Tenerife.

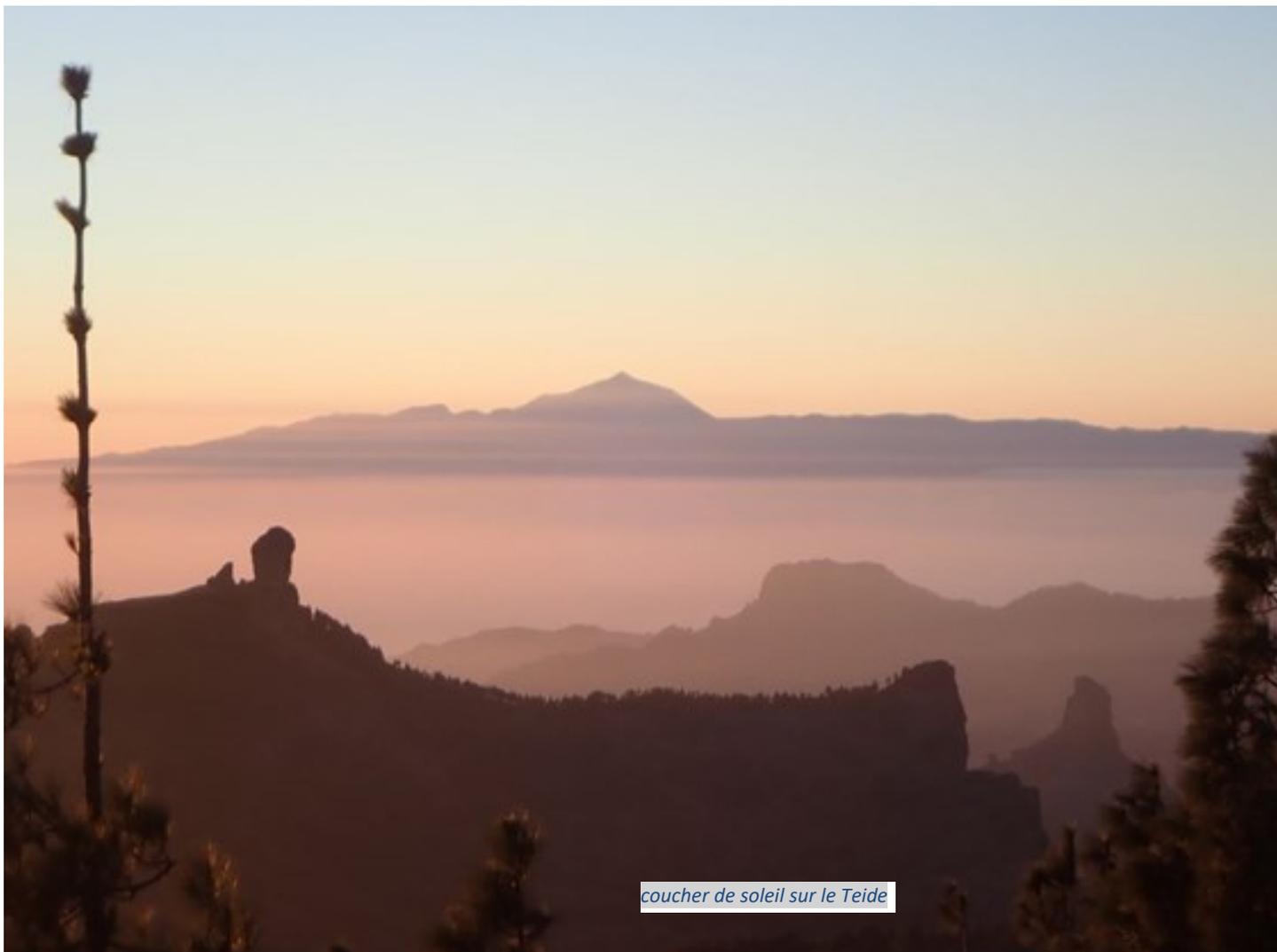
Le lendemain je n'ai à mon programme que les 100 km qui me séparent de Los Cristianos. La route est très tranquille et agréable. Elle serpente et ondule le long du versant sud de l'île en offrant de beaux paysages et en traversant de jolis villages.

Los Cristianos finit par arriver. Je rejoins mon dernier hôtel, un peu malheureux que le voyage soit terminé. Le matin je vais rendre mon vélo et reprends en taxi le chemin de l'aéroport. Là encore, comme à l'aller, tout mon barda cycliste passe les contrôles sans problème (j'appréhendais un peu le passage avec des multi-outils et autres dérive-chaînes mais tout s'est bien passé) et je me retrouve bientôt dans l'avion de Nice.

J'ai été enthousiasmé par les Canaries. J'ai trouvé la température encore plus douce que je l'imaginais. J'ai été ravi de pouvoir rouler début février en manche courte en attrapant des coups de soleil. Les paysages, bien que différents, sont aussi beaux que dans les Alpes-Maritimes et les parcours largement aussi ardu. Je retournerai très certainement dans ces îles qui sont relativement proches en avion, et où il me reste encore beaucoup d'endroits à visiter, même si les BIG sont terminés. L'appel de Madère et des Açores, qui sont pour moi encore terre inconnue, risque de reporter ce retour d'un an ou deux. Mais j'ai vraiment apprécié très fort mon séjour aux Canaries

Plus de photos : <http://cathie.charbonnier.free.fr/piwigo/index.php?category/153>

Robert Charbonnier



coucher de soleil sur le Teide

Report of the Annual Meeting in Vienna.



Christiaan Weytmans

After thorough preparations I start my first All-By-Bike-Meeting in Vienna on Thursday, August 16th, 2019 with my departure by train from the Netherlands to the German-Austrian border. Because it is not allowed to bring in a bike in every German train I needed to travel at night and the journey took about 16 hours. But Hans picked me up from the station and I could still laugh: it's a great adventure with Daniel and Enrico, with Jerry and Serge, with György and Hans; 7 enthusiastic people pass through the beautiful Viennese Alps without

travelling even one km in the car and score 15 BIGs: what a challenge!

Hans was our driver of the "Support Car" But he also did the shopping, provided the lunch and regularly also breakfast, looking for the best spots along the route (at the beginning of the tour in the shade because of the heat, later lovely sheltered spots on the road, and of course he was present at each top), always gave something to drink (one BIG, one beer !!) and arranged transportation of clothes and luggage. Hans was surprised again and again how quickly we cycled the huge climbs and how little time he had to look around at the top. With his super-positive attitude he realised much of the success of this beautiful tour.

György made the most beautiful pictures, not only cycling-pictures but also the villages and the hotels where we were staying. The first day he started slowly but every next day his cycling improved more and more. In the climb of Sonwendstein we lost him at the start, and did not see him on the top, but see: when we wanted to start the Stuhleck, he was there too and we could start together on that memorable journey on foot through the woods.

Serge was the youngest of the bunch: a good cyclist with penchant for All-By-Bike tours, so this tour was great for him. Comic was when he missed a lunch-post and despite our calls continued cycling for kilometers. With a smile and a joke came it again. Along with Enrico Serge did climb the extra gravelbigs Burgeralm and Gleinalmsattel and showed once again he was in great shape.

Jerry started not in great shape: he took our journey not heavy enough, did some extra mountains, and suffered from the heat: pale as a dead body he came on the second day at the lunch spot, took a beer and restored so wonderful that he still was first on top. The next day he decided to join us for cycling: against the wind he took the lead and with the tongue on the knees we tried to stay in his wheel. Where we needed a mountainbike to overcome the rough gravel-BIGs Sonwendstein and Stuhleck, Jerry went on his road bike. But he did more: the road was closed for roadworks: Stuhleck could not be reached. But Jerry found a way through the forest and through the bushes we climbed it on foot for more than an hour, and finally came on the road again: repeatedly

Jerry had to convince us that this really was the quickest way to the road and he eventually rescued so this BIG for us. Jerry made a trip by train to Slovenia and added 2 additional BIGs to his total.

Daniel had a hard time, not only on the gravelbig Sonnenwendstein but especially on the steep Grosser Speikkogel. Caused by a special program, he went to do that BIG a day earlier than the others and we were shocked by his gray face which stared at us from a forwarded selfie-photo. When we did the climb, we understood why: the very difficult top was in the fog and the high growth rates kept coming. The summit also came as a relief, even though you could not see the surroundings by the fog.

Enrico always remains a calm and thoughtful person. Whenever something was unclear about the route Enrico solved it. He suggested some route changes to score some cols to the Club des Cent Cols and so he really improved the route. What a pleasure to deal with such companion.

I myself greatly enjoyed the mutual friendship, the scenic route, the beautiful climbs, good hotels (next time we kick out the laborers hotel in Langenwang!) delicious food and refreshing drinks which Hans offered us at every summit. Thanks guys !! It was amazing!!





Weinebene

HOHECK

STUHLECK

Bürgeralm

Klippitzörl

HOHE WAND

Sonnwendstein

Preiner Gscheid



Auf dem Straßeggotre



MAGDALENSBERG

Schanzsattel

Gabersattel

Großer Speikkogel

leinalmsattel

Rohrer Sattel



Italie : Toscane, Marches, Ombrie, Saint-Marin

Vers la mi-octobre, je me suis décidé très rapidement pour une balade BIG, vite avant que l'hiver n'arrive. Le passo de la Futa étant le BIG le plus au nord de ceux qui me restaient dans la Botte, je décidai donc un départ depuis Florence. Comme souvent mes voyages en Italie commencent par une petite balade matinale pour aller prendre le train à Vintimille. Cette fois-ci les ennuis arrivent dès le départ puisque je casse une pédale du côté de Roquebrune, mais j'ai la chance d'atteindre Vintimille à temps pour le train et de trouver à Florence une paire de pédales toutes neuves.

La route monte dès la sortie de Florence, et à Pratolino un virage à gauche marque le début d'une longue descente jusqu'au lac de Bilancino. J'arrive alors sur une route très fréquentée et me dépêche de tourner à droite vers Galliano. La route est d'abord assez plate avant de monter un long moment, puis de redescendre un peu en passant devant l'important établissement de l'eau minérale Panna. Je recommence à monter jusqu'au col, où je fais demi-tour pour me diriger vers le passo La Calla. Je reste pour la descente sur la route principale, pour m'éviter la remontée de Panna, mais toutes les montagnes russes que je dois franchir me font dire qu'elle ne fait pas gagner beaucoup de



dénivelé.

J'avais étudié les distances et les dénivelés pour rejoindre le passo la Calla, et j'avais conclu que l'option la plus courte passait par Castagno d'Andrea. J'avais bien vu qu'il y avait une partie non goudronnée dans la montée, mais je l'avais largement sous-évaluée. Elle fait largement plus du double des 3 km que j'avais mesuré sur la carte, elle est par certains moments complètement non cyclable et passe pour couronner le tout par un col à 1500 m. Tout cela explique que j'arrive au passo la Calla beaucoup plus tard que prévu et c'est dans la nuit que je parcours la descente jusqu'à Stia, où je profite de mon premier hôtel.

Le lendemain matin, je descends la vallée de l'Arno jusqu'à Poppi, où je prends la direction du passo dei Mandrioli. Arrivé en haut, je ne redescends pas de l'autre côté, même si juste après le col un magnifique panorama se découvre vers la Romagne, mais je fais demi-tour en direction du sanctuaire de la Verna. Arrivé au sanctuaire, je cherche un

endroit joli pour la photo souvenir. Je m'avance dans la direction que prennent les nombreux visiteurs du lieu (nous sommes dimanche), contourne les bâtiments, passe sous un porche et arrive enfin sur une belle esplanade, d'où la vue s'étend sur tous les alentours, et où une immense croix fournit un repère idéal pour marquer l'arrivée du BIG.



Après la petite remontée du valico della Spina, je descends vers Pieve Santo Stefano, d'où je me dirige vers le Monte Fumaiolo. Je remonte la vallée du Tibre sur une petite route où je suis pratiquement seul, grâce à l'autoroute parallèle. J'arrive ainsi au Monte Fumaiolo, aux sources du Tibre (j'ai découvert par la suite qu'il y avait une fontaine officielle à proximité du col, mais je n'y suis pas allé).

J'attaque la descente en direction de Rimini et de Saint-Marin. Nous sommes dimanche après-midi et je me retrouve bientôt au milieu des nombreuses voitures des promeneurs qui redescendent des montagnes. A Novafeltria, nous sommes arrêtés quelques minutes pour laisser passer un flot ininterrompu de voitures descendant des montagnes environnantes. A partir de là, je roule dans un embouteillage continu jusqu'à la bifurcation vers Saint-Marin, où la circulation reste quand même assez dense.

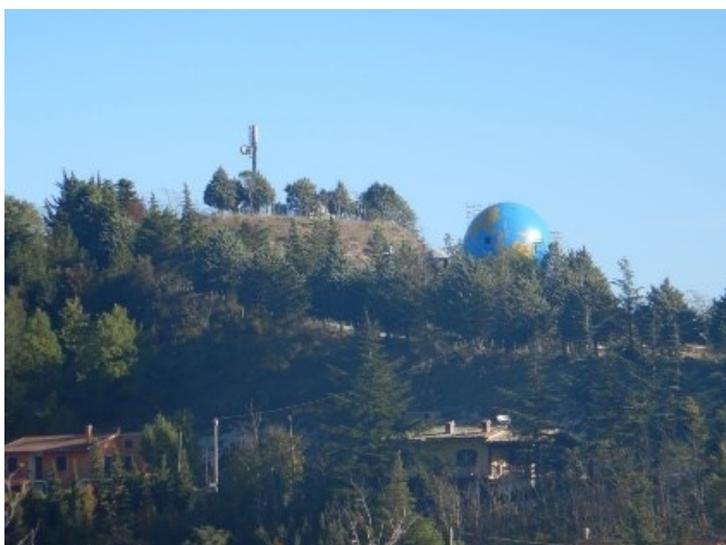


J'arrive en haut au moment où la nuit tombe, parcours quelques ruelles de la vieille ville, prends quelques jolies photos des châteaux surplombant la falaise et redescends vers la vallée de la Conca. Le lendemain des panneaux indiquant que la route est fermée m'envoient sur une petite déviation au milieu des collines. Je tourne tout en me disant que j'ai tort, et effectivement j'ai l'impression d'avoir été le seul. La route monte, puis descend très raide, et se dégrade très fortement. Je passe un moment sur ces petites routes à la limite de la piste.

A Macerata Feltria, je me retrouve sur des routes plus carrossables et avance vers Carpegna pour grimper le BIG spécial Pantani. La route est très raide et irrégulière, mais des panneaux indiquant le kilométrage restant à chacun des 22 virages permettent de mesurer son avancée. De temps en temps, des reproductions de journaux rappellent les grandes heures du Giro sur le Monte Carpegna. Tant et si bien que j'arrive en haut, accueilli par un Pantani plus grand



que nature. Après la descente je rejoins Borgo Pace par le passo della Spugna, non goudronné en partie, et commence la montée de la bocca Trabària sur une route impeccable. Je parcours en bas de la descente les quelques kilomètres jusqu'à Citta di Castello où je m'arrête pour la nuit.



Le lendemain matin la ville est plongée dans le brouillard lorsque je repars vers le Monte Nerone. Heureusement pour moi, j'en sors rapidement en gravissant les pentes de la

bocca Seriola. Après la descente et avoir tourné vers le Monte Nerone, je suis intrigué en traversant le village de Colombara par ce qui me semble être une immense mappemonde. Et effectivement il s'agit de la Mappemonde de la Paix, construite à l'initiative d'un habitant du village, Orfeo Bartolucci.

Après une petite pause à Serravalle di Carda, j'attaque la dernière partie de la montée, d'où je peux voir le Monte Carpegna que j'ai grimpé la veille. Je grimpe jusqu'au portail de l'antenne (on ne peut aller plus haut), je me repais du paysage à 360° que l'on découvre de là-haut et redescends en direction de Pianello. Après un beau monument au passage du Giro 2009 et une petite remontée, la vraie descente commence. La route se love tout d'abord en larges lacets au milieu des prés avant de rentrer dans la forêt. Il faut vraiment faire attention car la route est très dégradée et pleine de trous, on se demande comment le tour d'Italie est passé par là il y a tout juste dix ans.

Une petite montée par une route très tranquille vers le village de Moira, la descente suivante et la montée du passo della Scheggia m'amènent sur une route plutôt descendante jusqu'à Fossato di Vico, au pied de la Cima Mutali. Ce BIG est le pendant du Monte Carpegna : même distance, mêmes

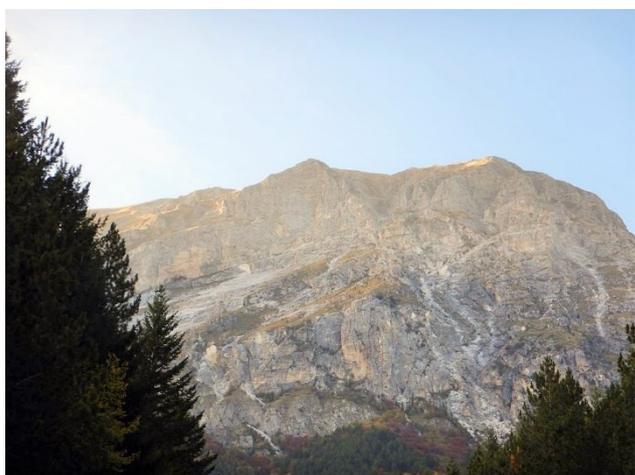


fortes pentes sur une petite route isolée. Je prends ensuite la direction de Fabriano. Je m'inquiète un peu car à la sortie de Vico des panneaux annoncent la route fermée, mais il s'agit de l'ancienne nationale, remplacée aujourd'hui par la SS 76. Et de ce fait la vieille route que j'emprunte par le valico di Fossato est tout à fait tranquille. A la sortie de Fabriano je me retrouve complètement perdu dans un réseau de nationales inextricable, je suis dirigé vers l'est alors que ma destination est au sud, bref j'essaye alors de rejoindre mon itinéraire par un petit chemin que me montre la carte.

Résultat, je me retrouve sur une piste en terre, traverse une voie ferrée par un passage souterrain et arrive finalement devant la barrière d'une propriété privée. Je ne sais pas où aller sinon, alors je continue, pousse mon vélo dans une montée pour les tracteurs, fais demi-tour, reprends une autre piste en montée et suis finalement heureux de franchir une autre barrière et de me retrouver enfin sur la route. J'ai compris plus tard qu'il aurait suffi que je contournes la colline que je me suis évertué à grimper pour

arriver à Matelica sans encombre, mais cela fait partie des petits aléas de la balade.

Le lendemain, je me réveille très tôt et comme j'ai jusqu'à San Severino Marche un parcours sur une nationale difficilement évitable, je décide de partir tout de suite. Effectivement le trafic est supportable au début, mais se densifie peu à peu et je suis bien content de pouvoir à Rocchetta quitter la nationale jusqu'au pied de Montelupone. Après avoir grimpé ce BIG plutôt littoral, je retourne vers les montagnes en me dirigeant vers Amandola. Là encore la circulation sur la route principale est très dense, tant est si bien que je quitte l'itinéraire direct en passant par les villages perchés de Torre San Patrizio, Rapagnano et Montegiorgio. Après être descendu des collines, je retransverse la nationale vers Belmonte Piceno et Servigliano et retrouve enfin la route d'Amandola, beaucoup plus



tranquille maintenant.

Les montées et les descentes se succèdent jusqu'au dernier embranchement pour la Forca di Presta où je me retrouve brutalement écrasé par l'immense muraille du Monte Vettore qui apparaît face à moi. Après avoir franchi le col, je profite des dernières lueurs du jour pour découvrir le Pian Grande, une vaste plaine insolite de par ses dimensions, son aspect totalement plat et la ceinture apparemment ininterrompue de montagnes qui l'entoure. J'en sors par une montée qui m'amène vers les derniers kilomètres de la Forca Canapine.

Je me faisais du souci pour ce col, car j'avais pu suivre sur le site BIG les comptes rendus disant comme la route avait souffert des tremblements de terre. Mais



j'ai eu le soulagement de constater que la route était maintenant complètement refaite, et qu'on pouvait monter jusqu'au col sur un revêtement tout neuf. Dès après le col en revanche, la route est toujours bloquée et je ne sais pas dans quel état se trouve la descente vers Tufo. Je fais donc demi-tour vers Norcia où, d'hôtels fermés en hôtels complets, je me retrouve au palazzo Seneca, un hôtel de grand luxe, mais on ne se refuse rien lorsqu'il s'agit des BIG.

Le lendemain, je m'élève au dessus de Norcia jusqu'au passo della Civita, puis redescends vers Leonessa. Une brève montée m'amène au pied du Terminillo. Allez, plus que 1000 mètres de dénivelé et j'ai fini ! La sella de Leonessa se monte en grande partie dans la forêt, en suivant d'abord le fond de la vallée, puis avec de plus en plus de lacets au fur et à mesure qu'on s'élève. En sortant de la forêt, on aperçoit à gauche la route qui s'accroche à une falaise, et à droite la cime du Monte Terminillo. Encore quelques lacets et je suis au col, quatorzième et dernier BIG de mon périple.

Je me lance dans la descente, traverse la station de ski de Terminillo que je n'imaginai pas aussi grande, et arrive à la gare de Rieti. Je n'ai pas le choix, car une seule ligne y passe, qui va à Terni. A Terni je dois redescendre à Rome prendre un train qui, j'espérais, me permettrait d'être le soir à Vintimille. Mais son trop grand retard m'oblige à dormir à Milan, et c'est donc seulement le lendemain que je suis de retour à Nice.

Plus de photos :

<http://cathie.charbonnier.free.fr/piwigo/index.php?category/167>

Robert Charbonnier

TRE BIG dell'Appennino Centro - Nord Italia
Three BIG on the Apennin Mountains of central –northern Italy
BIG 768 Monte Fumaiolo, BIG 767 Passo dei Mandrioli, BIG 770 Abbazia La Verna

Escursione di un giorno partendo da Pieve Santo Stefano, posizionata in Toscana nell'alta valle del Tevere.
 One day bike excursion starting from Pieve S. Stefano, located in Tuscany, on the upper Tiber Valley.

Lasciando Pieve S. Stefano si procede su strada leggermente in salita fino a Valsavignone dove inizia un tratto chiuso al traffico per alcuni Km e si passa dalla Toscana alla Romagna. Inizia la salita vera per giungere a Ville di Montecoronaro, dove è possibile acquistare un vasetto di pera cocomerina (frutto che cresce solo in questa zona).

Leaving Pieve S. Stefano, the road climbs at a moderate gradient until Valsavignone, and then begins a stretch of several kms along an abandoned road. Here you enter the Region of Emilia Romagna, and begin a real ascent up to Ville Montecoronaro, a village where it is possible to buy jam made from Pera Cocomerian, an ancient fruit grown only in this area.

Si gira a destra e si prosegue verso Le Balze, stazione di villeggiatura estiva a quota 1100 m.s.m. Da lì in tre km si arriva al primo BIG, il passo di Monte Fumaiolo a quota 1400. Si passa presso le sorgenti del Tevere, per lunghezza il terzo fiume d'Italia. L'ultimo Km piuttosto impegnativo al 10% con la strada immersa in un fitto bosco.

Turning to the right the road proceeds to Le Balze, a summer holiday center at 1100 m.a.s.l, In only three Km the first BIG of the day has been gained, Passo di Monte Fumaiolo, 1400 m. high. The source of Tiber is nearby, which is the third longest river of Italy. The last km is quite difficult, at 10% gradient, the road ascends into a dense woodland.



Discesa successiva ripida su Montercoronaro poi successiva risalita facile a Verghereto e si procede verso il fondovalle dell'Alto Savio presso Bagno di Romagna dove inizia la salita che porta al passo dei Mandrioli.

Descend very steeply to Montecoronaro, then climb gently to Verghereto before descending down to the Savio Valley, where at Bagno di Romagna you begin the ascent of Passo dei Mandrioli.

Questa salita è costante attorno il 7% lunga ben 13 Km. Dall'alto si gode un bel panorama circostante, interessante in particolare la stratificazione delle rocce nella parte centrale della salita.

This ascent maintains a steady gradient of 7% along the entire 13 Km. From the top enjoy an impressive view. Particularly interesting is the rock stratification in the central part of the ascent.

Al passo non c'è nulla oltre al cartello (si rientra in Toscana), conviene subito scendere a Badia Prataglia, stazione climatica estiva, per la sosta pranzo. Lasciando il paese si risale agevolmente verso un altro passo che collega la valle dell'Archiano e quella del Corsalone, entrambi affluenti dell'Arno.

At the pass there is just the sign (entering Toscana again), it is convenient to descend down to the summer holiday village of Badia Prataglia where it is ideal to pause for lunch. Leaving Badia we easily reach another pass which joins two valleys, the Archiano and the Corsalone, both tributaries of the Arno river.

Si scende nella Valle Santa, su strada piuttosto ripida, su Corezzo e a Rimocchi si risale fino a Chiusi della Verna, altra località di vacanza estiva, con tratti a volte piuttosto impegnativi.

Descend into the Valle Santa, sometimes very steeply, through Corezzo and Rimocchi before beginning a difficult ascent to Chiusi della Verna, another summer holiday center.

Ultimi Km in salita per raggiungere il Santuario della Verna, piacevoli in una bella pineta.

The last Kms of ascent to reach the Abbazia la Verna are pleasant, among a deep pine forest.

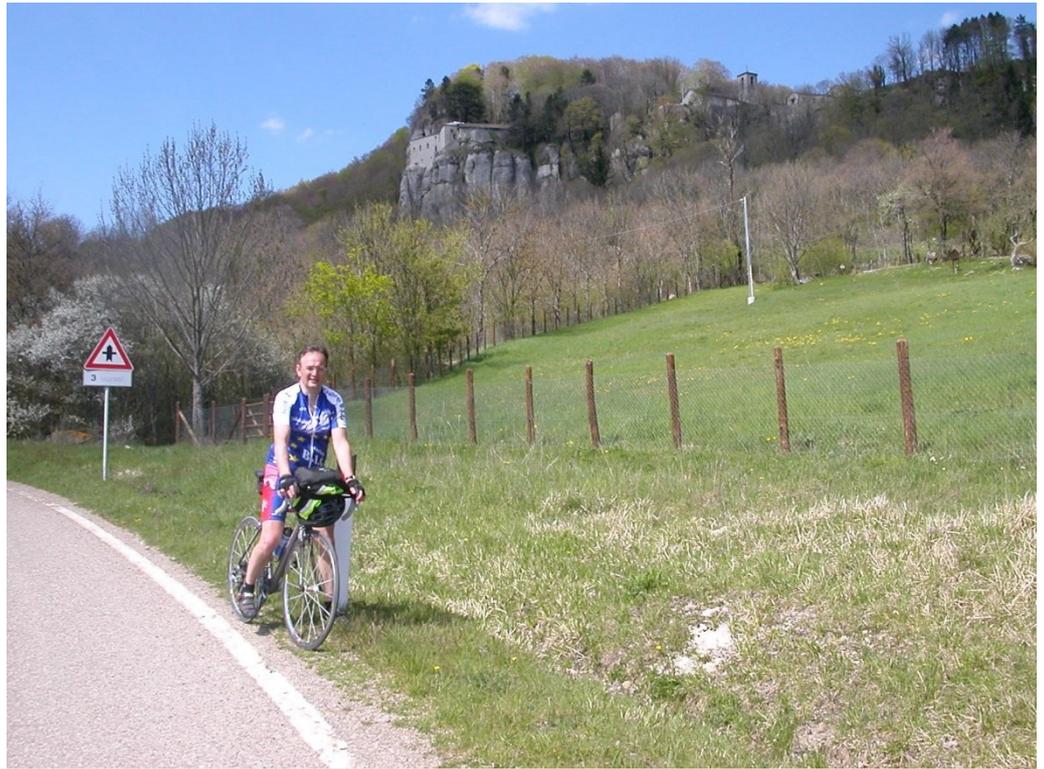
Questo complesso fondato da San Francesco è il luogo dove ricevette le stimmate ed è meta di pellegrinaggi tutto l'anno.

This abbey, founded by St. Francis of Assisi is the place where the saint received the stigmata and is visited as pilgrimage all through the year.

Dopo la visita si ridiscende verso Chiusi poi la strada risale fino al Passo dello Spino a quota 1005 slm. Discesa di 16 Km per Pieve Santo Stefano dove termina questa escursione sull'Appennino Tosco - Romagnolo.

After the visit return toward Chiusi, with some additional kms of easy ascent to Passo Spino at 1005 m.a.s.l.

A further descent of 16 km leads to Pieve S. Stefano, where this trip on the Apennine of Tuscany and Romagna ends.



Questo giro di 112 Km di lunghezza e 2500 m. di dislivello l'ho effettuato varie volte e in particolare ho avuto il piacere di accompagnare Francois Candau il 29 Aprile 2010 nella conquista dei tre BIG.

This excursion, 112 Kms long with 2500 m of elevation, has been done several times and in particular I had the pleasure to accompany [François Candau](#) on 29 April 2010 to conquer three BIGs.

Giordano Castagnoli
Past president U.I.C.
Città di Castello – Italy



Lombardie et Toscane

Daniel Gobert

Les vacances familiales sont chaque année un incroyable deal entre parents et enfants pour que chacun y trouve son compte. C'est souvent ainsi dans nombre de foyers. Notre dévolu s'était porté en cette année 2019 sur la Toscane comme destination finale avec un appartement à 7km de Florence.

Cette location se situait dans un complexe avec la piscine et la salle de fitness comme loisir, dans une région avec les visites de Florence et Sienne comme tourisme et ... shopping, avec les légendes du tour de Lombardie autour du lac de Côme à l'aller, ainsi que le modeste col discret de la Futa et l'abbaye de la Verna comme randonnée cyclogrimpeuse. Un chouette programme assez dynamique !

Nous avons trouvé un hôtel dans une crique du lac de Côme à l'aller et nous y avons séjourné deux jours remplis de quiétude et de bien vivre. Le matin du jour complet, nous sommes partis faire un tour de 70km que nous n'oublierons jamais.

D'abord, 25km le long des rives du lac, puis l'attaque du célèbre Ghisallo en deux paliers, l'arrêt d'une demi-heure au sommet, nécessaire à la visite de tout le domaine, la descente vers le pied de Sormano, la montée en commun jusqu'à Sormano puis la séparation avec Nat' pour son genou douloureux, choisissant le final de 4km à 7% et moi choisissant celui d'un peu moins de 2km à 16% menant au même point et enfin, la dernière longue descente de 20km vers notre hôtel, théâtre des chutes inoubliables des Gilbert, De Plus ou Bakelandt.



L'arrivée au Ghisallo marque les esprits avec cette église remplie de vélos symboliques et les statues qui se multiplient dans un parc à légendes cyclistes. Le bar au sommet du Sormano fut aussi un repos mérité, les rampes du « muro » marquant les jambes et les esprits de manière irrévocable.

La Toscane fut un peu moins enivrante pour le vélo, mais certainement pas pour les visites. Le passo de la Futa est un bon col de moyenne montagne mais sans véritable âme. Le sommet est sans vie.

Le sommet de l'Abbazia de la Verna est plus vivant, plus touristique et les pavés de l'Abbaye sont solides en fin de longue ascension. Les marques des récents tremblements de terre restent gravées dans toute cette région. Ce furent deux charmantes randonnées mais pas deux monuments gravés, au contraire du tour lombard. Nous reviendrons en Toscane pour de plus belles ascensions, nous en sommes certains.

Punta Serpeddi, 6+6 Isole, Monte Pellegrino

L'*Italia del Grand Tour* permet sur quatre ans de visiter toutes les régions d'Italie à vélo : le centre-nord avec la 1001 Miglia, le sud avec la 999 Miglia de Rome et les Alpes avec l'Alpi 4000 de Bormio. La dernière épreuve, la 6+6 Isole, propose deux randonnées de 600 km en Sardaigne et en Sicile, séparées par une nuit de bateau entre Cagliari et Palerme. J'étais impatient de terminer ce challenge, démarré en 2016, afin de conquérir le titre ô combien prestigieux de Grand Randonneur d'Italia.

J'avais en 2014 traversé la Sardaigne du nord au sud, en grim pant bien sûr les BIG au passage, à l'exception de la punta Serpeddi, qu'après une tentative avortée j'avais jugée trop ardue avec un vélo de route. L'occasion était belle de combler cette lacune et j'avais donc pris soin avant mon départ de réserver un VTT de location.

J'établis rapidement le programme de mon mini-séjour en Sardaigne : départ en train de Nice vers Toulon le dimanche pour un embarquement le soir, liaison en vélo de Porto Torres à Sassari le lundi matin, train jusqu'à Cagliari l'après-midi pour une arrivée à Quartu Sant'Elena en début de soirée, après quelques kilomètres de vélo depuis la gare. Le lendemain mardi, ascension de la punta Serpeddi, avant une journée du mercredi consacrée aux formalités d'inscription et au repos avant le départ du soir.

Au moment du départ, une petite anicroche commença à bousculer mes plans. Tous les trains étaient supprimés pour travaux ce week-end là, entre Cannes et les Arcs. Les informations contradictoires que j'avais pu avoir à la gare n'ayant pas levé mes doutes quant à un arrêt total sur le tronçon Nice-Marseille, je partis le lendemain matin, dès que je fus prêt, pour me laisser le temps d'effectuer le trajet entier à vélo le cas échéant. Mais les trains allaient bien jusqu'à Cannes, et après avoir pédalé jusqu'aux Arcs, je pus prendre un train pour Toulon. Malgré son retard important, j'arrivai bien en avance, avec tout l'après-midi devant moi.

Alors que je me promenais vers le Mourillon pour tuer le temps, je rencontrai un quatuor de randonneurs franciliens, Guy, Mickaël, Geneviève et Vivian, qui prenaient le même bateau que moi et avec qui j'allais passer une bonne partie des jours suivants. Le reste du programme se déroula à peu près comme prévu : après nous être rendus ensemble à Sassari et pris le train, nous nous séparâmes à Cagliari, car j'avais privilégié pour mon séjour la proximité du loueur de VTT à celle du centre névralgique de la randonnée.



Le lendemain, j'échange donc mon vélo de route contre un vélo tout-terrain et pars vers la Punta Serpeddi. Le début se passe sur les routes assez plates de Quartu Sant'Elena, et ce n'est qu'au cimetière à l'entrée de Sinnai que la pente commence à se faire sensible.

Là, j'ai un peu honte de l'écrire, mais j'ai pris pour monter une autre route que celle du site du BIG (alors que j'avais moi-même remis à jour récemment le tracé de ce versant). Il m'arrive de prendre des libertés avec les tracés, mais là c'était totalement involontaire, car il y a deux options possibles à la sortie de Sinnai. Le parcours du site part vers le nord et rejoint la piste de Dolianova, celui que j'ai pris est plutôt nord-est et rejoint celle de Burcei, les deux parcours se retrouvant juste avant la dernière rampe qui mène au sommet.

Toujours est-il que j'emprunte après Sinnai une petite route qui ondule entre les champs pendant cinq kilomètres. Au croisement avec la route de Tasonis, le goudron s'arrête et la piste apparaît, présentant d'abord une terre battue très facile à rouler. Au fil des kilomètres la piste se fait plus dure et parfois assez pentue. Des pourcentages très élevés se présentent juste avant l'intersection avec Burcei, mais la piste est heureusement cimentée à cet endroit. Au carrefour, la piste repart vers l'ouest, en devenant plus rude, et justifie pleinement l'utilisation du VTT.



Enfin, après quelques portions plus planes, commence l'ultime rampe raide, et revêtue, jusqu'à l'antenne.

Le ciel était très menaçant depuis mon départ, avec par moments une petite pluie fine. Au sommet un bon vent est aussi de la partie. Je prends donc juste le temps nécessaire à la photo souvenir (mouillée) et à me rhabiller, puis redescends vite par le chemin pris à l'aller. Après une pause repas à Sinnai pour me réchauffer, je retourne à Quartu Sant'Elena attendre l'ouverture du loueur et récupérer mon vélo. Ça y est, j'ai grimpé tous les BIG de la Sardaigne !

Le lendemain, après avoir quitté mon appartement où tout le monde dormait (je n'aurais vu mes logeurs que quelques minutes lors de mon arrivée), je prends le chemin de l'hôtel Setar, lieu de départ de la randonnée, où Guy et Vivian se trouvaient aussi. Après les formalités, je retourne avec eux vers la villa qu'ils ont louée attendre l'heure du repas du soir et du grand départ qui sera donné en nocturne.

Enfin le moment tant attendu finit par arriver et vers 23h30 je m'élançais dans la deuxième vague de randonneurs. Je me pose toujours la question dans ces épreuves de savoir quelle allure adopter. J'ai peur en allant trop vite de flancher par la suite, et en allant trop lentement de perdre du temps que je n'arriverai pas à rattraper. Toujours est-il que ce soir-là je suis plutôt pour l'option rapide et je rattrape dans le premier col pas mal de participants du premier groupe. Le col franchi, je pars dans la descente qui, avec sa pente assez douce et le fait qu'on soit de nuit, me paraît encore plus longue que la montée. Sur la portion de plat suivante, je roule à nouveau à allure rapide au sein d'un groupe, mais une crevaillon de ma roue arrière met malencontreusement fin à mes velléités de performance. Après avoir réparé je repars à un rythme plus raisonnable en direction du premier contrôle, Torre di Bari, qui se trouve au bord de la mer quelques kilomètres à l'écart de la route principale. Le buffet est copieux, je me régale d'un fromage blanc au miel délicieux, que je serai heureux de retrouver de temps en temps sur le parcours.

L'étape suivante nous emmène à Dorgali, et comprend donc l'ascension du seul BIG de la randonnée (que nous ferons dans l'autre sens au retour), le Genna Silana. Comme je l'avais remarqué lors de ma précédente visite, les pourcentages de ce col (ainsi que des routes sardes dans leur ensemble) sont rarement élevés, même si je parcours cette fois-ci le versant opposé. Au croisement de Talana, je me retrouve sur une route déjà empruntée quelques années auparavant.

Après le col et la descente jusqu'à Dorgali, je repars en direction de Nuoro



La remontée vers Orgosolo est rude, sur un versant exposé au soleil. Pour éviter un raccourci, nous étions obligés de présenter une photo prise à Orgosolo. Les murs du village sont couverts de fresques et je suis tout content de retrouver celle représentant un compatriote, en la personne de Joseph Garibaldi.

L'accueil à Nuoro est sympathique comme toujours mais les conditions y sont assez spartiates : une esplanade avec peut-être trois chaises, pas de sanitaires, peu d'ombre, ... Tant mieux, il n'y a rien qui ne donne envie de s'attarder, je repars donc, avec Guy qui m'avait rejoint. Le passage le plus joli de cette étape est une route



en corniche magnifique sur les flancs du Monte Albo, dans des paysages qui ne sont pas sans rappeler les Alpes-Maritimes. Après la descente vers Siniscola commence un tronçon un peu pénible. Nous ne sommes plus dans la montagne, mais les ondulations incessantes ne rendent pas le parcours plus facile, il y a davantage de circulation, on approche de la fin de l'après-midi et nous commençons à ressentir le fait que nous pédalons depuis la veille. Guy me dit qu'il est crevé et de ne pas l'attendre, puis il me rattrape, et c'est moi qui ai du mal à le suivre. Je le perds pour de bon à Orosei où je visite des rues bien pentues que j'aurais peut-être pu éviter, mais la traversée de cette ville ne m'a pas paru simple.

Dorgali était à nouveau l'arrivée de cette étape. La ville se trouve légèrement en altitude et la montée qui y mène s'avère un moment difficile. La nuit tombe, le sommeil commence à m'envahir, ma progression devient très laborieuse. Le passage sur quelques replats et le fait que je rattrape quelques randonneurs qui me montre que certains sont encore plus usés que moi me redonne un peu d'énergie et j'arrive enfin à Dorgali où je profite sans me faire prier des couchages mis à notre disposition.

Il fait encore nuit lorsque j'attaque le versant nord du Genna Silana. Un peu reposé, je monte sans trop de problème, je suis juste un peu gêné tout en haut par un fort vent, dont je n'arrive pas à comprendre s'il est contre moi ou pour moi, il semble changer de sens à chaque instant. Je m'endors un peu dans la descente, mais continue jusqu'à Baunei. Dans le village, la vingtaine de vélos posés contre un mur me fait dire qu'il doit y avoir un café ouvert. Le patron s'affaire, un peu surpris par cet afflux matinal. Le café et les croissants me font du bien et m'amènent jusqu'à Bari Sardo, puisque les deux dernières étapes reprennent le parcours des deux premières en sens inverse.

J'y retrouve Guy, mais nous nous perdons immédiatement, la fatigue sans doute. Nous nous retrouvons cependant un peu plus loin, avec également Vivian, pour la montée du dernier col, l'Arcu e Tidu et la descente vers l'arrivée. Dans les derniers kilomètres de plat, la lassitude me fait ralentir un peu et laisser partir mes compagnons. J'arrive donc quelques minutes après eux, en ayant utilisé 39 des 40 heures allouées pour boucler le parcours. J'ai trouvé ce brevet particulièrement dur. Le fait que nous soyons partis le soir, et avons donc passé deux nuits sur le vélo, y est certainement pour quelque chose. Après une bonne douche, je parcours en groupe les quelques kilomètres jusqu'au port de Cagliari afin d'embarquer pour la Sicile. Vu l'état de fatigue dans lequel m'a laissé la Sardaigne, je ne suis pas très optimiste pour la réussite de mon brevet sicilien.

Il est agréable de profiter d'une soirée relaxante dans le bateau. Après un bon repas, je retourne dans ma cabine où j'ai la chance de passer une bonne nuit et me réveille le lendemain juste à l'heure pour prendre un petit déjeuner sans précipitation. Lorsque le bateau accoste à Palerme, nous descendons sur nos vélos vers le lieu de départ, un hôtel du front de mer à proximité. Là, une table est placée au bord de la route, nous faisons tamponner en vitesse nos carnets de route, balançons nos affaires sur le tas à côté, et enchaînons immédiatement sur le 600 km de Sicile.

Je constate avec satisfaction que la nuit m'a fait du bien, et que je pédale bien plus facilement que la veille. Je fais toujours le cinquième mousquetaire dans le quatuor de mes amis parisiens emmené par Geneviève. Celle-ci va bon train et Guy et Vivian décident de prendre leur rythme. Personnellement je préfère profiter de mes bonnes dispositions actuelles pour faire le plus de chemin possible tant qu'elles durent, je reste donc avec elle et quelques autres randonneurs.

Geneviève a une âme de chef de troupe. Dans la montée de Termini Imerese, elle décide de faire passer le groupe par un chemin qui lui paraît meilleur que celui proposé. Je suis tout le monde dans un premier temps mais la traversée de la ville étant plus compliquée que prévu mon caractère indépendant se réveille et je décide de prendre mon destin en main. Mal m'en prend dans un premier temps, car je rate une intersection, et me retrouve séparé de la bonne route par une voie ferrée. Heureusement un passage souterrain au milieu des débris me permet de me retrouver du bon côté.

La sortie de Termini Imerese marque l'entrée dans les terres. Là commence en effet l'Appennin sicilien qui va jusqu'à Messine. Pas moins de quatre BIG traversent cette chaîne montagneuse : Piano Battaglia Carbonara, Portella Femmina Morta, Portella dello Zoppo et Sella Mandrazzi. Malheureusement (ou plutôt heureusement) nous ne faisons que longer ces montagnes par leur versant sud, où ça grimpe déjà suffisamment.



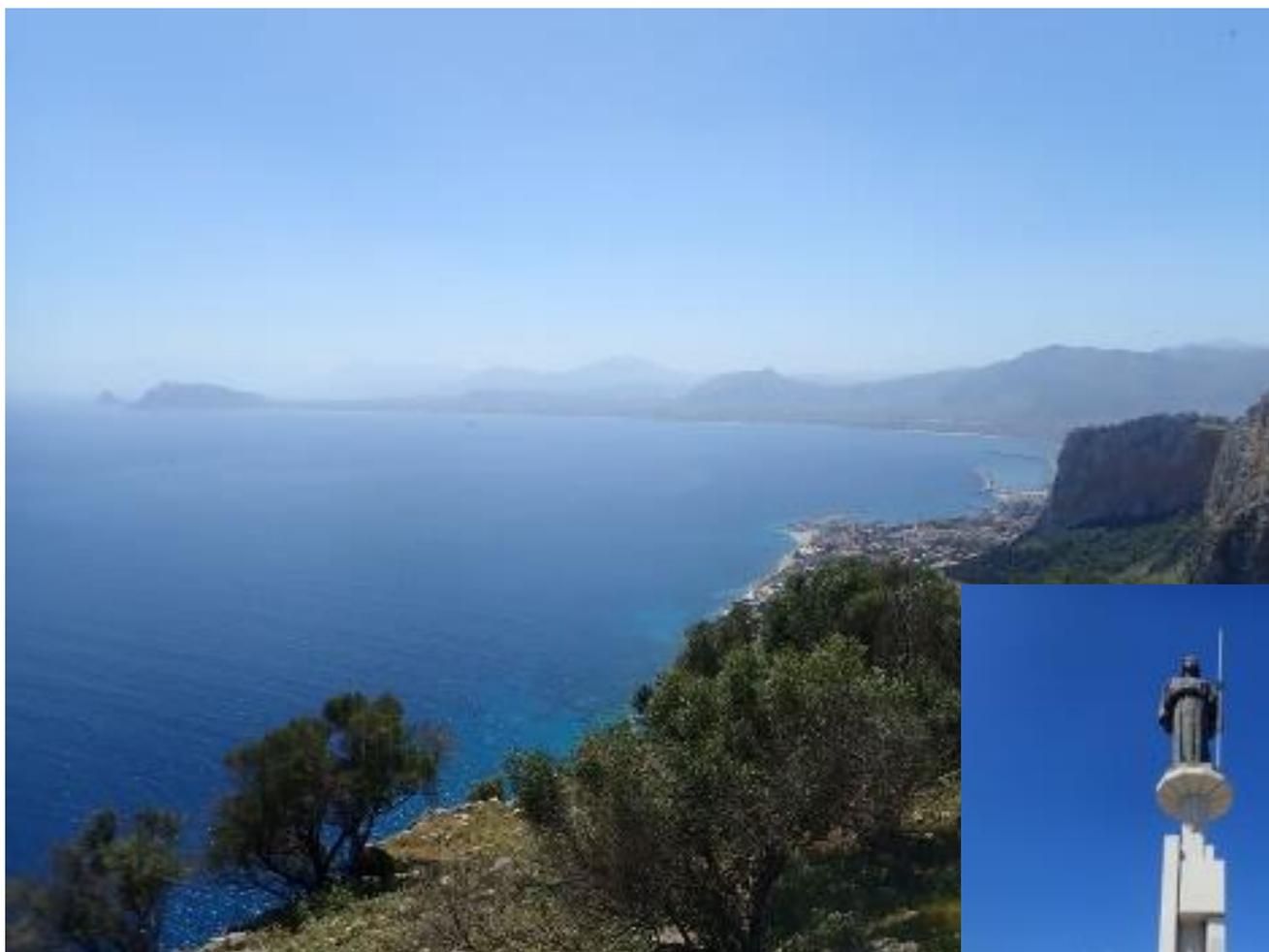
Au début de la montée, une tribune étrangement située au bord de la route rappelle que la Targa Florio, une course automobile disparue, se déroulait sur ces routes le siècle dernier. Le reste de la journée se passe dans des collines verdoyantes magnifiques où le vent est omniprésent. Les montées et les descentes se succèdent. Le village de Gangi est particulièrement spectaculaire car il recouvre entièrement de ces maisons tout le sommet d'une montagne, dominé à l'arrière-plan par la silhouette imposante de l'Etna.

La route ondule autour des 1000m d'altitude et la nuit commence à tomber. Avec le vent en plus, il ne fait pas chaud du tout et la beauté des paysages au soleil couchant en est un peu altérée. Le contrôle de Cesarò permet de nous réchauffer et de déguster des arancini bien chaudes. J'y retrouve Mickaël et Geneviève, puis Guy et Vivian arrivent. Je manque d'empressement pour attaquer la descente dans le froid et la nuit et laisse donc tout ce petit monde partir devant. Après une étape courte et descendante, j'arrive à Linguaglossa où nous sommes reçus dans un grand bâtiment, une sorte d'ancien monastère, comportant même une église dans sa partie centrale. Je dors un peu là et repars pour la deuxième partie du parcours, le retour vers Palerme qui suit intégralement le bord de mer.

Le jour se lève lorsque je traverse Nizza(!) di Sicilia. Peu après, je prends mon petit déjeuner au contrôle de Messine. Je roule ensuite seul, ou en groupe, au hasard des rencontres. Je tombe finalement sur Esteban, un habitué de ces randonnées, qui va m'accompagner, et même me soutenir sur la fin, jusqu'à l'arrivée, merci. Nous sommes rattrapés de temps en temps par de rapides groupes d'Italiens, auxquels nous emboîtons les roues histoire d'arriver plus rapidement au contrôle suivant.

Lorsque la nuit arrive, je m'aperçois que ma deuxième lampe a rendu l'âme (j'avais déjà dû récupérer celle de rechange en Sardaigne). Nous ne sommes plus très loin et Esteban se met derrière moi pour m'éclairer et m'accompagne ainsi jusqu'à l'arrivée. La circulation devient vraiment dense en approchant de Palerme, j'entends Elena qui roule devant moi dire à sa copine Laura « queste strade sono roulette russa », ce qui ne les empêche pas d'avancer à toute allure. Dans la dernière montée, à Bagheria, je jette l'éponge et laisse partir ce groupe. Esteban continue de me prendre sous son aile (et dans la lumière de son phare) et nous atteignons finalement l'arrivée vers 21h. Ca y est, je suis Grand Randonneur d'Italia ! Ce deuxième brevet s'est finalement bien mieux passé que le précédent. Il faut dire qu'il était légèrement plus court et présentait un peu moins de montées. Et comme je l'ai dit, ne passer qu'une nuit sur la route au lieu de deux change beaucoup de choses.

Le San Paolo Palace est complet malgré sa taille imposante et je me retrouve devant la perspective pas très réjouissante de devoir chercher à cette heure tardive une chambre ailleurs en ville. Qu'à cela ne tienne, je rencontre Guy qui a réservé avec Vivian une chambre équipée de trois lits. On peut appeler ça de la chance.



Palerme possède son BIG, le Monte San Pellegrino, et je ne pouvais pas passer là sans le grimper. Je pars donc le lendemain matin, traverse le centre-ville et entame la montée. Les lacets sont nombreux et chaque épingle a la particularité d'être pavée, alors que le reste de la route est goudronné normalement. La vue est magnifique. On surplombe le port et on découvre tout le golfe de Palerme jusqu'au Capo Zafferano. Un passage sur le versant nord ouvre aussi de jolies vues vers le golfe de Mondello. Un sanctuaire très fréquenté se trouve en haut, et je traverse toute une rangée de boutiques de souvenirs plus ou moins religieux avant de tourner à droite pour le dernier tronçon de la montée. Au fond du parking sommital, une petite rampe permet d'atteindre la statue de Sainte Rosalie, patronne de Palerme.

Je profite de mon après-midi libre pour visiter la ville. Le soir je retrouve tous mes amis parisiens et repars avec eux au port d'où le bateau pour Gênes est prévu à 23 heures. Le départ ne se fait pas sans un petit peu de stress. D'abord lorsque nous sortons du restaurant, nous voyons que la grille du port juste en face a fermé. Heureusement une autre est ouverte un peu plus loin. Ensuite, Vivian met presque un quart d'heure pour retrouver ses papiers. Finalement tout s'arrange et l'embarquement se termine sereinement. Là encore, je squatte une couchette dans la cabine de mes amis parisiens, j'ai vraiment bien fait de les rencontrer à Toulon. La traversée se poursuit toute la journée du lendemain, nous longeons la Corse et passons tout près des îles de l'archipel toscan : Giglio, île d'Elbe, Pianosa, ...



J'ai peu de temps lorsque nous débarquons à Gênes pour rejoindre la gare avant le passage du train pour Vintimille. C'est le moment que choisit mon GPS pour se mettre à dérailler. Je vais d'un côté, de l'autre, et les Parisiens sont tout surpris de me revoir passer devant eux alors que je venais de les quitter dans la précipitation.

Finalement je trouve la gare et arrive sur le quai en même temps que le train, il était temps. A Vintimille, pour cause de travaux, le départ du train pour Nice est décalé à Menton. Je dois donc remonter sur mon vélo pour quelques kilomètres avant de prendre mon dernier train et retrouver la maison.

Robert Charbonnier

BALTICS 2019

On previous year I had a plan for the Baltic states. In 2018 I didn't have a co-pilot for the driving and I put off. This year however I have a great team, six members from Hungary from four different towns. Yet I organize the challenge. We choose a minibus with enough space for six people, six bikes and six luggage. The team was: Aladar Puskas, Balazs Abraham, Csaba Hollo-Vasko, Gabor Kreicsi, Gabor Vincze, Rober Galcsik.

16.08.2019.

The start was early in the morning, at 2. am from close to slovakian border, Salgotarjan. We travelled across Slovakia and Poland and arrived at Lithuania's capital city - Vilnius – at 7. pm.. It was 1100 km distance with not too much motorway. We did need relaxing and sleeping.



17.08.2019.

After the breakfast we climbed together the **BIG Trijų Kryžių paminklas Vilnius** (in english: Three Crosses in Vilnius). In a legend, seven Franciscan monastics were beheaded on the top of this hill. Wooden crosses were built in here in the early of the 17th century. It soon became a symbol of the city and an integral part of the city's skyline. Later the crosses needed to be renewal. People built a new one in 1916, but later it was torn down. A new monument was erected in 1989.

Aladar and me continued the climbs because we like ironbig challenges. Other members chose the citybreak in Vilnius. When we were climbing the young cyclist appeared the hill. He climbed once, twice...and so on. We had a short discuss and it turned out a secret. He was 17 years old on that day (his birthday) and climbed 83 times(!) this hill. (100 – age.) Nice! Later he will be able to try again every birthday's but one climb lesser. At 1. pm. we finished our program and travelled away. On our way we stopped at one of the greatest curiosity in Lithuania, the „Hill of Crosses“. This place was founded in 1795. This time the exact number of crosses is unknown, but it is estimated at around 100 000. In the evening we arrived at Latvia. Our accomodation was in a quiet park.





18.08.2019.

The „simple BIG climbers” – after the climb – went to the latvians capital city - Riga - by minibus and the „ironbig climbres” chose their next challenge. The **BIG Turaidas pils** (in english: Turaida castle) has got a nice climb. The castle was built in 1214. The traffic wasn't too simple but the latvians drivers have been very carrefully with us. Before our offical starting I was on a holy mass. This happened in a latvian roman catholic church in spanish (!) language due to spanish pilgrims. Our estonian accomodation was not too far form the border. It was a beatiful farm with green fields, nice forests and a big lake. Some guys took advance and went boating.

65 km and 1655 m dol.



19.08.2019.

This day four members climbed 25 times this **BIG Suur Munamägi** (in english: Big Egg Mountain). This point is Estonia and Baltics highest point: 318 m high. This climb was the hardest, the steepest and shortest from threes. On this road due the absence of traffic we had a very silent climbs. After the „ironing” we climbed the tower by foot. The tower is 29 m high. The first one built here in 1816. At 1. pm. we turned back to Lithuania across Latvia and arrived the second biggest town in this country: Kaunas. We took a camping and rent a little house by the short night.

25 km and 1270 m dol.

20.08.2019.

At 2. am. we started from kaunes and travelled again across Poland and Slovakia. At my home we had to go to sleep.

It was a nice trip with much travel but include great feelings.

Gabor Kreicsi



La Hongrie



Dans Pécs, pied du BIG 855

Les BIGs sont agréables à parcourir et sans difficultés importantes. A noter que **Dobogókő**, **BIG 850**, très prisé des randonneurs, est aussi un lieu de pèlerinage pour des néopagans hongrois qui croient que cet endroit est le chakra du cœur de la terre, pourquoi pas !

Très belle idée d'avoir choisi le **BIG 855**, **Misina**, certes pas pour le sommet car ici ou ailleurs les tours TV se ressemblent presque toutes. Par contre le départ de ce BIG, dans la charmante cité de Pécs, est un petit joyau : la place Sczéchenyi,

l'église mosquée, la façade de la mairie, la fontaine ornée de têtes de béliers ? (ou de bœufs ? ou de taureaux ?) et je ne parle que de cette place car en plusieurs autres lieux il est possible de noter l'influence turque résultat d'un siècle et demi d'occupation. Pour avoir un aperçu d'ensemble sur Pécs, il est possible de s'arrêter dans la descente (ou la montée !) au niveau d'une plate-forme avec une sculpture assez curieuse. Il y a aussi un autre point très intéressant à souligner, c'est la centrale de cogénération biomasse (électricité et chauffage) grâce à laquelle cette ville est l'une des seules en Europe à être totalement indépendante en énergie tout en exploitant uniquement des ressources locales (bois et paille). Et elle se visite !

Marc Seguy



855. Misina.
22 septembre.
Hongrie.



Le curieux monument
et la ville de Pécs.

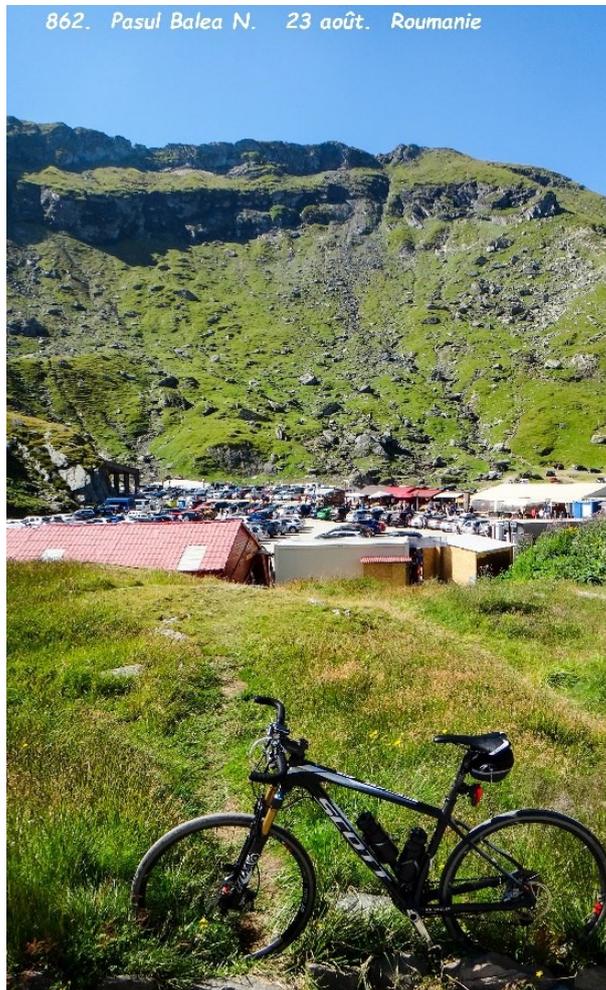
La Slovaquie

Sitno, BIG 848. Il ne ressemble en rien aux BIGs hongrois puisque la pente est vraiment sérieuse après les 4 premiers km. La vue est très limitée tant la forêt est dense, en revanche je grimpe quasiment à l'ombre d'un bout à l'autre.

Panske Sedlo, BIG 849. C'est toujours bien à l'abri du chaud soleil que je le gravis par le versant S.W. mais en choisissant bien où poser mes roues car la chaussée, après l'intersection menant à l'énorme château, n'a pas dû voir la plus petite pelletée de goudron frais depuis longtemps. Comme à l'habitude dans ce pays le sommet est parfaitement matérialisé par un piquet surmonté d'un chapeau conique portant l'altitude et plusieurs panneaux directionnels.

La Roumanie

Aujourd'hui dimanche il y avait la fête à la Cabana Raura au sommet du **BIG 859, Pasul Rarau**, et j'étais accompagné par une file quasi ininterrompue de voitures. Peu importe c'est une très belle montée, la vue porte loin sur des monts couverts d'une forêt dense. La montagne ressemble à une forteresse dont les rochers qui se dressent au-dessus des forêts portent des noms comme «le rocher du diable», comprendre Dracula bien sûr !



Le **BIG 857, Tihuța** est une montée en escalier très fréquentée par voitures et camions mais au sommet surprise il n'y a pas de château et pourtant c'est là que l'auteur de Dracula, Bram Stoker situe la demeure du vampire. Qu'à cela ne tienne les roumains et autres touristes se rendent à Bran, pas dans les Carpates mais en Transylvanie, pour visiter ce nid d'aigle devenu un monument historique.

C'est un joli BIG à monter par le versant N.E., **Pasul Bicz n° 860**. En effet une dizaine de km après Bicz Ardelean on parcourt des gorges étroites et hautes, certes très fréquentées mais cela mérite d'être vu. Il y a, en plusieurs places, un nombre incroyable de petites boutiques ce qui renforce encore l'étroitesse des lieux.

Je reparle de Bran qui est le départ du versant N.E. du **BIG 863, Pasul Bran**. C'est avant tout un BIG touristique. La route, très très fréquentée, permet de rejoindre des villes importantes dont la capitale: à parcourir tôt le matin si possible mais à la lumière du jour car le vampire rôde dans le coin. Et si cela ne suffit pas, il faudra se procurer un kit anti-vampire ou bien ingurgiter une bonne quantité d'ail ou encore porter un crucifix d'argent pur ...enfin, bon, les trucs ne manquent pas.

Pasul Bratocea, BIG 865, est une route rendue dangereuse par la fréquentation extrême de poids lourds et par la qualité très moyenne du revêtement (trous déjà bien formés et énormes bourrelets de goudrons).



Aucun poids lourd mais beaucoup de véhicules de tourisme, et c'est normal, dans cette belle montée vers **Pasul Balea, BIG 862**. Les 7 derniers km et tous ces virages parfaitement bien dessinés offrent de multiples occasions de faire des photos à la descente. Si j'oublie l'aspect marchand et hyper-commercial au sommet, je peux dire que j'ai passé une très belle matinée. La lecture sur internet de l'histoire de cette route stratégique, souhaitée par Ceaușescu, complète négativement le tableau, hélas.



Le Monténégro



L'étoile rouge a pali: ne pas y voir une allusion politique, je m'exprime au 1er degré !! Je veux parler de la belle étoile photographiée par d'autres biggers au sommet du monument aux morts du **BIG 900, Čakor**. Celle que j'ai classiquement prise en photo ce jour est blanche. La route monte très très régulièrement, bien rugueuse sur 12 km environ puis lisse et sans dégradation. Plus de panneau indiquant le col mais les déchets abandonnés ne manquent pas.

Manastir Ostrog, BIG 904 est une très belle montée qui demande d'abord de s'extraire du trou (le départ) jusqu'au village de Botetići puis de poursuivre sur 10 km environ. Et là il n'y a plus qu'à pédaler et à se délecter de la vue sur la plaine de Bjelopavlići, avant d'atteindre le terme: le monastère, imbriqué dans une falaise, d'un beau blanc visible de loin bien sûr, est un des monastères les plus visités des Balkans. Il est dédié à Saint Basile d'Ostrog réputé pour ses guérisons miraculeuses. C'est un lieu de pèlerinage et surtout une place de rencontre des 3 confessions: orthodoxes, musulmans et

catholiques. Je n'ai pas pu entrer (tenue non conforme: pas de cuissard, pas de maillot cyclo même avec le logo BIG!) contrairement à mon épouse montée en taxi et habillée décentement D'après elle, l'intérieur est très beau.



L'Albanie

Ce BIG albanais, **Rozafa n° 943**, est court, pentu et pavé de pierres ultra polies. Et pourtant en 1 000 m, j'ai pris l'orage et je fus obligé, malgré les pneus crantés du VTT, de redescendre à pied sur ces pavés glissants et dangereux. Mais surtout pour finir l'ascension, j'ai dû verser mon obole, une misère certes mais depuis quand fait-on payer un cycliste !!

Le Monténégro

L'habitude est prise ou presque car j'ai, à nouveau, dû payer 2 € pour terminer la montée du très beau **BIG 903, Njebosav Mausolej** par le versant N.W et pénétrer dans ce parc national. On pourra m'objecter que le mausolée est situé sur le mont Lovćen qui est le cœur historique du Monténégro, tout de même ! Les pourcentages les plus forts sont sur les 10 derniers km. Quant à l'octroi que j'ai versé il faut savoir

qu'il est le même pour les voitures. Et ces mêmes voitures nous gêneront dans le final car le parking étant réduit à moins que rien, elles font des demi-tours improbables sur les 200 m avant le terme. Tout au long de la montée les Bouches de Kotor peuvent être photographiées: à noter une vague ressemblance avec les fjords norvégiens.



Que penser du **BIG 901, Orjen Sedlo** ? Rien de bien car j'ai passé 2 fois plus de temps sur le final muletier de 10 km environ dans ce massif calcaire de l'Orjen (hyper-caillouteux, très désagréable à monter et dangereuse à descendre) que sur les 18 premiers km (par le versant S.E.). Quant au début de la montée, au-dessus du village de Risan, c'est une route peu empruntée mais c'est aussi une décharge à ciel ouvert. Moche.

La Croatie (au sud de Split)



889, Stevie Jure. Cette fois ci je n'ai même pas réagi: pas d'étonnement, pas de sourire ironique et déplacé, pas de réflexion. A l'entrée du parc, quand il a fallu payer, j'ai payé. Il m'a demandé des kunas et je lui ai tendu des euros après une rapide conversion. Il a hésité, il a semblé refuser et puis

s'est ravisé. L'argent est toujours bon à prendre. D'ailleurs comment peut-on laisser passer autant de voitures, des mini bus (pas les gros ! ils ne passeraient pas) alors qu'il n'y a que 10 places au sommet, je les ai comptées. Je suis resté un moment, en mangeant mon casse - croûte, à observer le manège: 20 min sont accordées aux véhicules désirant se garer. Les autres peuvent toujours redescendre au restaurant ou aux 2 boutiques de souvenirs et de nourriture car dans ce parc on fait d'abord du fric. Je n'ai pas vu 1 seul marcheur dans ce joli parc. Ceci dit la route est superbe pour un cycliste. On commence par monter à l'ombre des pins avec une belle vue sur Podgora, avant de terminer par cette route étroite aux multiples virages et de voir l'antenne principale qui ressemble vaguement à une fusée.





Vue sur Mostar
en allant vers le BIG 895,
Gornje Opine.

La Bosnie - Herzégovine

Sous le soleil de Mostar vers les 14 h, le **BIG 895, Gornje Opine**, qui part presque du Stari Most ("vieux pont" mais réparé quand même!) est une montée sérieuse mais qui semble sans vie. Il y a une belle vue sur la



ville, sur la rivière Neretva et les collines environnantes. En poursuivant la montée sur 2 km on dépasse un chantier très important et un peu plus loin on arrive sur une espèce de plateau avec quelques maisons, un versant moins aride. Ils ne m'ont pas demandé d'argent pour terminer les 4 ou 5 derniers km du versant N.W. du **BIG 894, Metaljka** : scanner mon passeport leur a suffi mais à l'aller comme au retour qui eut lieu ils ne m'ont pas demandé d'argent pour terminer les 4 ou 5 derniers km du versant N.W. du **BIG 894, Metaljka** :

scanner mon passeport leur a suffi mais à l'aller comme au retour qui eut lieu 25 min après !! Le regard interrogateur et à allure lente, j'ai voulu, au retour, passer sans mettre pied à terre mais le geste sec et l'abolement guttural de l'un d'entre eux fut un rappel énergique à l'ordre bosnien à ne pas transgresser. Et pour ce boulot, ils sont 5, bien à l'ombre, parfaitement reposés. Mais que cela sent l'ennui à plein nez ! Et la montée? Elle est assez belle, pas difficile. Pour la photo finish, le nom attendu était bien là. Par contre, pas d'indication comme quoi ce pourrait être un col !

Depuis Pale la montée du **BIG 893, Jahorina** est belle, pas trop longue et assez régulière. C'est l'occasion de se souvenir des J.O. de 1984 pendant la guerre froide et des années de guerre à Sarajevo (siège de 92 à 95). Pas de cycliste, ils sont très rares en Bosnie. Par contre des policiers on en voit souvent et ces deux-là prirent le temps de me saluer. Au sommet, je retrouve mon épouse dans le c.c. et nous entamons la descente. Les deux policiers étaient toujours postés au même endroit et bien sûr l'un d'eux me fait signe de m'arrêter. En s'approchant du véhicule il me reconnaît immédiatement, m'explique qu'il m'avait vu monter, me félicite et me fait signe de circuler sans aucun contrôle. Le vélo, quel passeport international !!

En apercevant l'entrée du parc national et le gardien, peu après le village de Kozarac, sur la route du **BIG 892, Mrakovica**, j'avais déjà la main sur le porte-monnaie. Et surprise il a réagi promptement et de son geste large il m'a laissé passer. La montée est ombragée, agréable et se termine au niveau du monument en béton brut de 33 m inauguré en 1972 par Tito: il est dédié aux partisans et civils morts au cours de l'offensive de Kozarac (2ème guerre mondiale). Ce qui est sûr et même un peu surprenant, c'est que des encouragements j'en ai reçus à chaque sortie dans cette région des Balkans. Pratiquent- ils le vélo dans ce pays ? En ont- ils le temps et les moyens ? Je n'ai vu qu'une fois un vélociste et quelques vététistes, c'était à Mostar.



La Croatie (la côte dalmate)

Trouver, gravés sur un monument en pierre, l'étoile, la faucille et le marteau, au top du **BIG 886, Oltare**, voilà une curiosité quand on sait que les années "communismes" sont loin derrière la Croatie et qu'elles ne sont sûrement pas leur meilleur souvenir. La photo au sommet a ainsi le mérite d'être un peu plus originale cette fois-ci ! Ceci dit, tout au long de la montée il est possible



886. Oltare, 27 septembre, Croatie.

d'admirer ces îles (ou presqu'îles) calcaires et largement désertiques: c'est superbe. Il y a bien 2 panneaux signalant des portions à 15% mais je n'ai rien vu de tel, tout au plus du 9%. Après le village d'Oltari, il y a aussi à 1 018 m le col d'Oltari.

Pour atteindre le mont le plus haut d'Istrie dans ces alpes appelées dinariques, le **BIG 883 Učka Vojak**, je ne pouvais pas me tromper: la veille une course de côte cycliste avait eu lieu et les inscriptions au sol (King Učka) ne manquaient pas. La montée est belle, la vue



BIG 883 Učka Vojak, 29 septembre, Croatie.

aussi, et après les 7 ou 8 premiers km urbanisés, la végétation devient luxuriante: hêtres, chênes, pins. Le terme, dans le brouillard épais pour moi, c'est une tour, symbole du parc d'après les dépliants. Ce même brouillard ne m'a pas permis, deux jours de suite, d'apercevoir la montagne Učka depuis la côte.



Le très beau "pied marin" du BIG 885, Vratnik.

J'aurais pu évoquer aussi **Motovun** ou bien **Vratnik** et d'autres BIGs encore Que de beaux souvenirs et pleins de choses à raconter. Un bel été, vraiment.



Le pied du BIG 884, Motovun.



BIG 885

Marc Seguy

L'Ukraine ou l'exemple type de l'incurie d'un gouvernement.

Je sais désormais que l'armée accorde de l'importance au sport que nous pratiquons et que nos BIGs sont bien gardés. Et oui, car en arrivant au terme du **BIG 831, Pereval Uzhok'skij** (qui n'est pas situé sur une frontière du pays), il a fallu montrer patte blanche (je veux dire passeport dûment tamponné) pour espérer aller faire la photo traditionnelle devant les nombreux monuments et la borne. Ce fut mon premier contrôle « papiers » à vélo, et il fut minutieux: le militaire soupçonneux a comparé chaque trait de mon visage à ceux de la photo. Si ça, ce n'est pas un gage de sérieux alors je n'y comprends plus rien. Pour ce qui est de la montée elle-même, elle est belle sur ce versant nord et en prime la route est parfaitement revêtue

En Ukraine, une belle église comme bien d'autres.



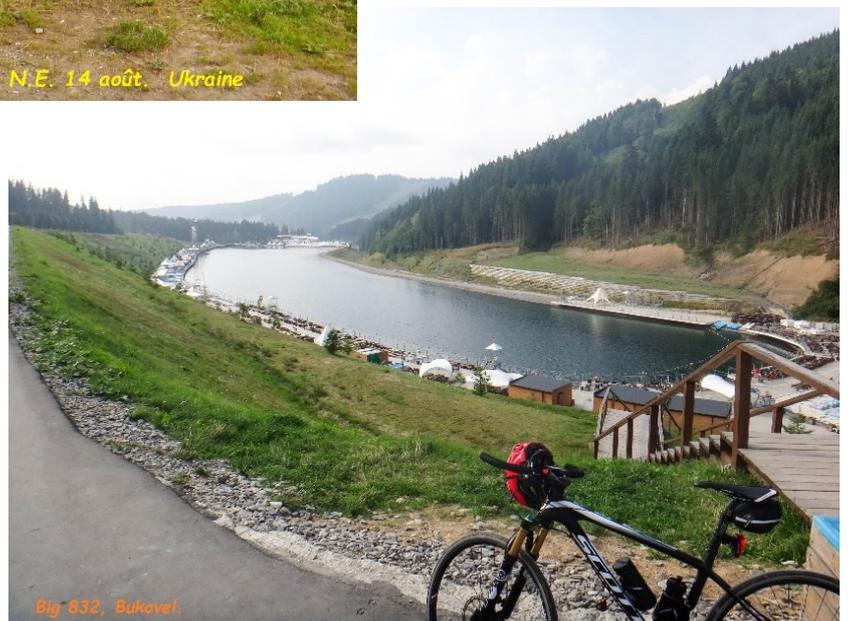
Je ne peux pas en dire autant du **BIG 833, Pereval Vyshkivskiy**, une montée facile par ce versant nord mais truffée de trous profonds et croyez bien que je n'exagère absolument pas. Aucune vue intéressante (une haie d'arbres hauts de chaque côté de la route) et vigilance maximale les yeux rivés 10 m devant le vélo surtout à la descente.

Un tremplin de saut à ski d'un autre âge (et tout rouillé) domine la station vers laquelle je plonge après la première partie de la montée. A nouveau l'armée est présente, cette fois à 3 km du sommet du **BIG 835, Tysovets**. La barrière est baissée juste à l'entrée de ce village Tysovets. Le militaire de garde ne me contrôle pas et il me laisse entrer et reprendre l'ascension. Un énorme haut-parleur hurle une musique classique rythmant les exercices de GRS d'au moins une centaine d'enfants d'une dizaine d'années. Puis, par une route constituée de 2 bandes de plaques de ciment parallèles,

elle passe devant un centre d'entraînement (gardé lui aussi) de biathlètes: des ados. L'ascension n'est pas terminée et je croise un groupe mixte de "fondeurs" descendant une des multiples pistes. Pas un n'a répondu à mes "hello" et très peu ont jeté un regard sur moi qui étais à 1 m d'eux: de la timidité? Non. De la retenue? Peut-être. De la méfiance, des à priori? Sûrement. Du "conditionnement" ? Pourquoi pas. Triste et perturbant. Au retour, je m'arrête au niveau de leur champ de tir et je suis étonné par la concentration et l'écoute de ces jeunes, visages sans expression mais très attentifs aux observations des moniteurs placés dans leurs dos.

J'ai l'impression d'entrer dans un autre pays en montant **Bukovel**, **BIG 832**. C'est un mixe de nos grandes stations de ski et de nos vastes centres commerciaux. Les panneaux publicitaires de 5 m sur 3m jalonnent la montée tous les 100 m. Quand l'opulence côtoie la misère c'est dérangentant au plus haut point. Il me faudra plusieurs jours pour "oublier" ces différences de hiérarchies sociales.

Ce 5 ème BIG ukrainien, **Pereval Shurdyn**, **834** (que j'aborde par le N.E.) n'est pas du tout goudronné et les passages en terre bien tassée alternent avec des secteurs très caillouteux. C'est avec un VTT équipé de pneus crantés que je l'ai passé. Cette route muletière sert aussi au transport du bois. La pente n'est pas importante et 2 ou 3 fois seulement il y a une belle vue sur les collines et les forêts environnantes.



Trans Am

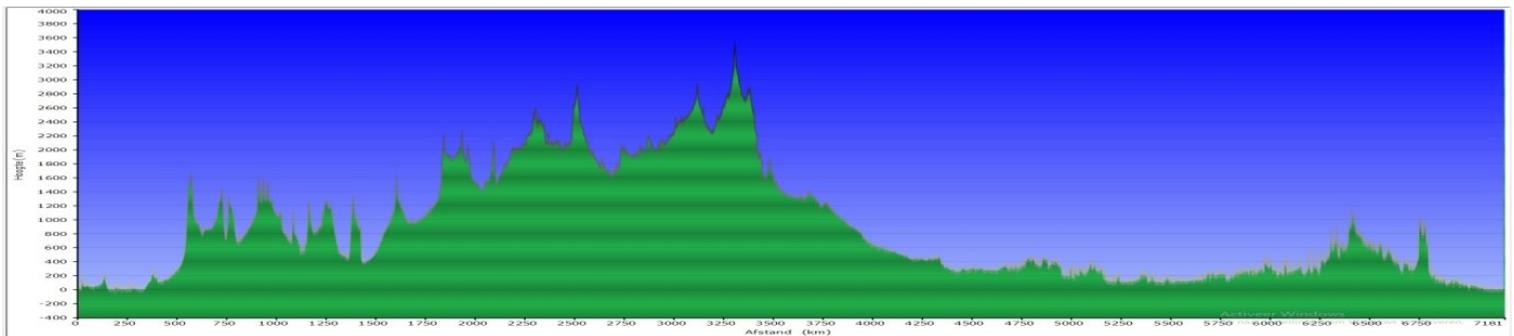
Door Johan de Groot (lidnummer 2547) & Ariane Goldberg



De laatste jaren maken we lange fietstochten en, als het uit komt, pakken we een Big mee. Wat is er mooier dan lekker op je fiets de natuur en omgeving in je op te nemen en een berg te beklimmen? Geen pilsje of wijntje smaakt beter, zittend voor je tent, na een dag zon en heuvels. Jammer alleen dat drie weken zo snel voorbij zijn. Al mijmerend onderweg ontstaat het plan om eens een lange fietstocht te gaan maken; liefst één met een echt doel van A naar B, waarbij we ook nog tien biggen op een ander continent kunnen scoren.

Het doel vinden we op de site van [Adventure Cycling Association](#) (ACA): fietsen in Amerika, de [Trans America Bicycle Trail](#) (TransAm). Deze route van bijna 7000 kilometer is ontstaan in 1976 om het 200-jarig bestaan van de Verenigde Staten te vieren en wordt ook wel de 'Bikecentennial' of 'USBR5 76' genoemd. Min of meer wordt de route gevolgd van de pioniers uit vroeger tijden die vanuit de oostkust steeds verder landinwaarts trokken. De route wordt vanuit het Westen naar het Oosten beschreven, maar uit historisch oogpunt lijkt het ons logischer om de originele 'trek' te gaan volgen. Eveneens zullen we de zon dan ook meer in de rug hebben. En vroeg in het seizoen zijn in het westen, meestal vanwege de sneeuw, de bergpassen nog niet open. Er gaan geluiden dat er meer tegenwind zal zijn maar dat lijkt niet bewezen. We zullen het merken.....

Onderweg komen we ook de nodige Biggen tegen. We beschrijven de tien geregistreerde biggen. Daarnaast liggen op de route nog interessante biggen zoals Hayters Gap, Badger Pass, Big Hole Pass en Sumpter, Tipton & Dixie. Ook zijn er de nodige anonieme heuvels in de Ozarcs van Missouri en heuvels die wij zelf maar een naam hebben gegeven, zoals Wetmore Hill, Ennis Hill, De muur van Eddyville en Three Mean Sisters. Al met al hebben we op onze tocht ruim 61.000 hoogtemetes afgelegd.



Ravens Roost, Virginia

Kort voor ons vertrek naar de USA kregen we het boek 'Het wonder van Iowa' van Bas van Oort. Hier in beschrijft hij hoe hij destijds met een vriend fietsend dwars door de USA is getrokken. Een en ander viel niet altijd mee. Waar zijn vriend fluitend de bergen op fietste, had hij nogal eens zijn 'granny gear' nodig. De Granny gear ofwel het lichtste verzet; wordt liever vermeden door de echte wielrenner. Die heeft deze niet nodig; komt met een tandje minder ook omhoog.



Vandaag is voor mij de dag waar ik het meest tegen opzie. We gaan de Appalachen in! De Smokey Mountains zijn de eerste bergen van deze reis die we over gaan. Niet de hoogste maar wel die met de gemeenste stijgingen. Welk blog ik ook gelezen heb; vandaag wordt het schijnbaar 'horrible'! Mijn voorbereiding thuis op deze reis is niet noemenswaardig geweest. Vooraf maar weinig kilometers gemaakt en al zeker geen hoogtemeters (op enkele viaducten na). Vandaag dus de 'dag des oordeels'.... Sinds de geboorte van onze prachtige kleinzoon ben ik echter wel officieel een granny, heb ook de bijbehorende versnelling en zeker geen fiettschaamte. De dag samengevat: ik heb alle hoogtemeters vandaag overwonnen; grotendeels op mijn granny gear dat wel! Volgens Johan, die over de statistieken gaat, zijn het er 1178 geweest in 45 kilometer. Ik heb maar een keer hoeven afstappen in een haarspeldbocht van 15% toen een auto mij inhaalde.... Het fietsen in de bergen viel niet mee, maar ik vond het niet horrible.



Aankomen boven op de Blue Ridge Parkway, een toeristische weg (zonder vrachtverkeer) die over de gehele Smokey Mountains loopt, geeft een geweldig gevoel. Nahigend nemen we het prachtige uitzicht



in ons op en maken de eerste foto's van de Parkway. Alle jassen gaan aan want er waait al de hele dag een gemene koude wind en het is maar 13 graden. We gaan verder de Parkway op; daarbij nog weer erder klimmend naar de top van 'Ravens Roost' op 3200 Ft (975 meter).

Daarna een heerlijke afdaling (wie dat bedacht heeft verdient een lintje) waarna we ineens bij de camping 'Royal Oaks Cabins' in het plaatsje Love zijn. De campingbaas blijkt met name zijn inkomsten te behalen uit de verhuur van cabins, een soort blokhutten, inclusief een eigen douche en kachel. Dat lijkt ons vandaag aantrekkelijker dan een koude open kampeerplek.



[Currant Creek Pass, Colorado](#)



Wat een dag. Het grootste deel van de dag klimmen. Soms pittig, maar meestal loopt het lekker. Het is koud. De lange broek gaat aan en over het bovenlichaam gaan diverse lagen. De handschoenen en muts blijven nog net in de tas. Het uitzicht is werkelijk fantastisch. We rijden nog door het voorgebergte en over een hoogvlakte richting de echte Rocky Mountains. In de verte zien we de besneeuwde bergtoppen. Hoe hoger we komen hoe kaler het landschap.



Ook zien we dieren die we nog niet eerder zijn tegen gekomen, zoals bisons en antilopen.



weg baant zich tussen de bergen door. We gaan van 1950 naar ruim 2800 meter over de Currant Creek Pass. Ik wil deze berg claimen in het big-klassement. Tot nu toe heeft niemand dat gedaan. Daarom wil ik de berg goed documenteren.



Als we op de top zijn ben ik zo druk bezig met het nemen van foto's dat ik bijna een transammer mis die vanaf de andere kant komt. Wij hebben flink wind mee bij de beklimming van de pas. En dat betekent dat hij vanaf de andere kant met wind tegen de berg op moet komen. Volledig kapot en verkleumt stopt hij op de top.



Het is Abdullah Zeinab uit Australië. Dat hij er uitgeput uitziet is niet zo gek. Het is de bedoeling dat zonder hulp van buitenaf de volledige route van de



Transam zo snel mogelijk wordt afgelegd. Abdullah is de koploper van de [Trans America Bike Race](#). Hij weigert dan ook alle hulp die we aanbieden. De race is zondag 2 juni begonnen in Astoria, Orgeon en hij heeft na een week al 1900 mijl afgelegd. Dat is gemiddeld 265 mijl (= 425 km) per dag. Hij ligt 240 mijl voor op nummer 2! Wat een klusbak! In 16 of 17 dagen is hij in Yorktown. Wij doen er drie maanden over! Na de afdaling van Currant Creek Pass komen we aan in Hartsel. We slapen achter de Highline saloon. De kroeg is hartverwarmend. In de 'tuin', waar we onze tent opzetten, is het een lichte chaos. Binnen is het warm, het eten goed en het bier nog beter. Colorado home made IPA beer volgens New Belgium tradition.



Vannacht diep onder de wol. Het wordt maar twee graden. Brrr.

Hoosier Pass, Colorado

Koninginnerit! We gaan naar de Hoosier Pass op 3509 meter. Het hoogste punt op de Trans America Bicycle Trail. We kleden ons goed aan, want het is maar drie graden boven nul! Het is 48 kilometer klimmen over een hoogteverschil van iets meer dan 800 meter. Hoe moeilijk kan het zijn? Vanwege de hoogte is het mooi dat we nog een nachtje hebben kunnen acclimatiseren. Direct vanaf het begin neem ik de kop. Het is allemaal vals plat richting Fairplay. Zo af en toe zien we een flink boerenbedrijf.

Als het even oploopt tot meer dan 3% willen de benen niet lekker meer rond. 'Hoe kan dat nou? Drie procent stelt toch niks voor?' vraag ik mij af. Ariane geniet ondertussen van de natuur. Bij een hellinkje van 5 procent moet ik haar laten gaan. Na een korte pauze in Fairplay gaan we door naar Alma. Er ligt zowaar een (slecht begaanbaar) fietspad naast de drukke weg. Elke keer loopt Ariane weer uit. Wat ik ook probeer het gat komt niet dicht. 'Gisteravond te veel bier gehad? Of ligt het aan het ontbijt van gebakken eieren, gebakken spek, saucijsjes, een plak ham, 2 stukken toast, een schep hashbrown potatoes en de nodige koffie inclusief refills?' Het is in ieder geval slecht voor de moraal. Als coach van Ariane roep ik bergop altijd 'eigen tempo rijden!' Dat doet ze keurig. Als ik probeer bij te blijven beginnen mijn benen te tintelen en moet ik mijn les van 'eigen tempo' toepassen.



Het moet wel aan de ijle lucht liggen. Tot nu toe is mijn hoogste berg de Mont Ventoux geweest en die komt niet boven de 2000 meter. Dit is andere koek. De ijle lucht slaat toe is mijn conclusie. Voor Ariane lijkt de ijle lucht juist minder weerstand op te leveren. Dat verhaal hoor ik ook altijd bij schaatsers als er een lage luchtdruk is. Mogelijk heeft ze al voor mij rijdend ook het laatste beetje zuurstof uit de resterende lucht verbruikt, zodat er voor mij niets over blijft. Ik prakkeseer wat af bergop. Zes kilometer voor de top houdt bij Alma het fietspad op. De weg wordt steiler.



Samen met al het overige verkeer kruipen we richting de pas. De uitlaatgassen vermengen zich met het laatste restanten lucht. Ondertussen is het oppassen om niet van de weg te worden afgedrukt.

Is het leuk vraag ik mij af. Ja, het is fantastisch. Het uitzicht is prachtig, de zon schijnt en dat Ariane eerder boven is dan ik maakt niet uit. We maken weer prachtige foto's en we hebben een heerlijke afdaling voor de boeg. Boven op de top doe ik nog aan wat zelfreflectie. Naast de ijle lucht heeft de zwaartekracht ook invloed op het klimvermogen. Het ligt dus aan Amerikaanse hamburgers, ander fastfood en cola.

[Willow Creek Pass, Colorado](#)



De route Naar Willow Creek Pass is niet moeilijk. Volg vanaf Kremmling de Colorado River. Waar de Willow Creek in de Colorado River stroomt sla je links af en dan rechtdoor naar Walden. Zowel de River als de Creek stromen tegengesteld aan onze route. Klimmen dus! Niet zoveel, meestal vals plat en af een toe wat steiler. Het duurt alleen 75 kilometer voor we op de top van Willow Creek Pass zijn.

Ondertussen biedt de natuur zoveel onverwacht mooie uitzichten. We rijden door het stroomgebied van de Colorado rivier. Een groene vallei met op de achtergrond de bergen en een spoorweg. We komen nog een plaatsje tegen op de route waar we boodschappen kunnen doen. Het heeft de mooie naam Hot Sulphur Springs. Er is een klein winkeltje en het brood is uitverkocht. Dan maar tortilla-flappen. Daar kan je ook jam, pindakaas of honing op smeren.



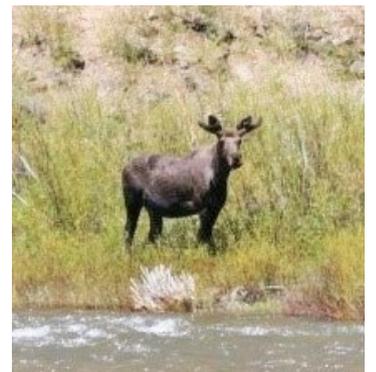
Als we verder rijden versmalt het landschap en rijden we door een schitterend canyon, waar de rivier, de weg en de spoorbaan precies tussen passen.

We slaan af naar highway 125. Op naar Willow Creek Pass. We volgen Willow Creek. Een snelstromende rivier die af en toe ook meerdere routes kiest in de vallei.



Langs de hele route staan dode dennenbomen op de hellingen. Een schadelijke boomtor is hiervan de oorzaak. Gelukkig groeien jonge bomen tussen het dode hout. Opeens zien we een eland. Mijnheer kijkt ons aan met een blik van 'wat mot je?' Mevrouw verschuilt zich in het hoge gras.

Eindelijk zijn we boven. We kunnen weer een top afvinken. We zitten toch weer bijna op 3000 meter, maar van ijle lucht hebben we geen last meer. Tot Walden is het min of meer 50 kilometer recht door afdalen.



Nu zijn we in het stroomgebied van de Illinois River. Dat krijg je als je voor de tweede keer de Great Divide passeert. Daar komt geen rivier over heen. We zien weer regelmatig Transammers. Deze zitten niet meer zo gestroomlijnd op de fiets als hun voorgangers. En sommigen nemen het er goed van. Ze vullen zich met chips en soda en kunnen er weer honderd kilometer tegen aan! Zij mogen nog beginnen aan de klim naar Willow Creek Pass, maar dan in het donker!



[Togwotee Pass, Wyoming](#)

Dubois is het startpunt van een nog niet bedwongen Big. Togwotee Pass staat op het programma. De pas is 2915 meter hoog en we hoeven maar 48 kilometer te klimmen voordat de top is bereikt. Dat maakt het stijgingspercentage beperkt. We verblijven met vijf fietsers in een kerk en staan extra vroeg op. Zo kunnen we de eerste uren nog wat voordeel



hebben van de matige westen wind, die later op de dag steeds harder zal worden. Twee Nederlandse fietsers gaan dezelfde kant op als wij. Een Nieuw-Zeelander gaat naar Dubois en wacht juist wat

langer tot de wind aantrekt. We zijn nog maar net het dorp uit of op een grote display worden we gewaarschuwd voor beren op de weg. Het advies is om ze niet te benaderen en in je voertuig te blijven...

Wij zien geen beren op de weg en fietsen gestaag door langs de Wind River, die steeds smaller wordt naarmate we de top van de pas bereiken. Eerst rijden we door het Shoshone National Forest. Bij de toegang tot het bos ontmoeten we een Zuid-Afrikaan. Hij rijdt de Great Divide Mountain Trail solo. Hij is



gestart in Calgary en gaat door tot de Mexicaanse grens. Zuid-Afrika kent geen lange afstandsroutes, zoals in Amerika. Dat is momenteel nog te gevaarlijk. Het is een ervaren mountainbiker die al een aantal keren

de Cape Epic heeft gereden. Toch heeft hij moeite om zijn gewicht op pijn te houden en vraagt ons om wat tips. Fastfood en cola is ons devies.



Het ene bos gaat over in het andere bos en we komen in Bridger Teton National Forest. Ook nu zien we, net als in Colorado, op de flanken van de bergen weer veel dode dennenbomen.



We merken dat we dichterbij de nationale parken komen. De weinige restauratieve voorzieningen langs de weg hebben de prijzen voor het eten flink opgeschroefd.

De wind is minder heftig dan verwacht, maar als we hoger komen wordt het wel kouder. Ondanks dat doen we nog geen extra kleding aan. We kunnen zo de warmte goed kwijt. Langs de kant van de weg zien we resten sneeuw liggen. Er zijn er waarschuwingen voor overstromingen van de Wind River als gevolg van het vele smeltwater wat van de bergen af komt. Dat blijkt reuze mee te vallen, al staat het water wel hoog in de rivier.

Boven op de top is het een kale boel. Eigenlijk zijn er twee toppen. Een voor de Togwotee Pass en vijfhonderd meter verder de top voor de Continental Divide. Er zit een klein dalletje tussen, maar in hoogte verschillen ze twee meter.





Daarna mogen we afdalen richting het Teton gebergte. Eerst kleden we ons warm aan. De wind aan de andere kant van de berg is koud en veel heftiger dan bij de klim.

Ondanks een daling van 6 % halen we vaak nog geen eens de dertig kilometer per uur door de tegenwind. Het uitzicht tijdens de afdaling is adembenemend.

Eerst liggen er nog grote partijen sneeuw en in de verte zien we het Teton gebergte liggen. Majestueus steken deze gigantische bergen boven de horizon uit. Morgen hopen we ze van dichtbij te zien.



Aan het eind van de afdaling ligt de camping langs de Buffalo River. Grounddogs scharrelen al snel rond onze tassen om te kijken of er nog wat eetbaars is. Na de waarschuwingen op de weg krijgen we nieuwe waarschuwingen. We moeten vannacht onze spullen veilig opbergen in het toiletgebouw. De camping ligt in bear county en daar houden ze niet van risico's.

Lolo pass, Montana

Eigenlijk moeten we bijna tegelijk op twee plaatsen zijn. 's Ochtends om zeven uur begint de wedstrijd Nederland – Italië. Maar we willen ook voor een uur in de middag in Missoula zijn. En dat ligt tachtig kilometer naar het noorden.

We laten de wedstrijd voor wat het is en gaan vroeg op pad.



Van Hamilton tot Missoula hebben we de luxe van een fietspad. Af en toe is het onduidelijk waar het fietspad is. Twee keer komen we een bord met afstanden tegen. Meestal staat er een bord dat het pad niet toegankelijk

is voor gemotoriseerd verkeer.

Laten we zeggen dat de Amerikanen hun best doen om het voor fietsers aangenamer en veiliger te maken. We zien wel dat er op dit soort fietspaden opeens veel meer fietsers zijn dan op de rest van de wegen.



We moeten voor een uur in Missoula zijn. Daar staat het hoofdkantoor van Adventure Cycling Association, de organisator van de Trans America Bicycle Trail. Na een uur is het kantoor gesloten en dan moeten we wachten tot maandag. We zijn ruim op tijd en krijgen een hartelijke ontvangst en rondleiding in het kantoor. We krijgen ijs en komen op de foto. De foto wordt toegevoegd aan de 'wall of fame', zodat voor altijd is vastgelegd dat we deel uitmaken van de transam-familie.



Omdat het vroeg is rijden we nog een stuk door, eerst over hetzelfde parcours terug naar Lolo en dan afslaan naar highway nummer 12. We zijn lekker op tijd en zoeken een kampeerplaats. De eerste camping doet niet aan tenten. Drie kilometer verderop weigert de beheerder ons een plekje met de argumentatie dat de camping vol is. De camping is 10 hectare groot en er staan inderdaad veel RV's. Als we langs haar kijken zien we een hectare bos wat helemaal leeg is. Volgens ons kan daar prima een klein tentje staan. Volgens haar niet. Einde verhaal. Dan nog maar twintig kilometer doorfietsen.

Er is een kleine staatscamping Lolo Creek Campground met 18 plekken.



Helaas ook vol. Het blijkt de week van Independence day te zijn en dan is het erg druk. Daarnaast is er dit weekend ook een halve marathon in Missoula met duizenden deelnemers. We

informereren bij de beheerder of er heel misschien toch nog een plekje is. Ruimhartig nodigt zij ons uit om bij haar, als gast, op de campingplek te staan. Als we maar vroeg genoeg weg zijn, want dan ziet opzichter ons niet. Zo kan dus het ook.



We rijden door Clearwater National Forest. Er zijn wel staatscampings, sommige met een waterkraan, sommige niet. Advies is om voldoende voorraden mee te nemen. We laden bij de winkel alle tassen vol met voedsel en drinken en beginnen aan een heerlijke afdaling. De eerste vijftien kilometer is steil en daarna ongeveer 150 kilometer vals plat naar beneden.

We volgen de hele weg de Lochsa River. Aan beide zijden van de weg zijn er steile berghellingen met alleen maar bos, bos en nog eens bos. Een prachtig gezicht om de kristal heldere rivier door het dal langs de bossen te zien stromen.



Met handschoenen aan klimmen we 's ochtends op de fiets. Vannacht is het net 5 graden en dat is frisjes voor de tijd van het jaar. We doen de beklimming van de Lolo Pass. Lekker lang en zeker niet steil. Om 10 uur gaat de wekker en maak ik, zoals elke dag gebruikelijk, de 10 uur foto. Het laatste stuk naar de top is steiler maar nog steeds te doen. Opeens realiseer ik mij dat de top niet alleen de grens is tussen Montana en Idaho. Het is ook de overgang van Mountain Time naar Pacific Time.

De klok mag weer een uurtje terug. Maar belangrijker, als ik voor 11 uur boven ben kan ik om 10 uur nog een foto maken in Idaho. Met Ariane

als gangmaker komen we mooi op tijd boven. Eerst even poseren bij de borden en dan een stukje verder over de berg. Alle klokken springen automatisch een uur terug en de wekker gaat opnieuw. Yes, twee keer [een](#) 10 uur foto op een dag!

We brengen een bezoek aan het visitor center. We krijgen nuttige informatie over de beschikbare campings en routes. Zo volgen we nog steeds de Lewis and Clark trail. Er komt nog een winkel op de route en daarna zijn er 90 mijl geen voorzieningen.



We stoppen bij Devoto Memorial Cedar Grove. Een parkje waar gigantische Red Cedars staan. Mijnheer De Voto heeft de route van Lewis en Clark bestudeerd en gepleit voor het behoud van deze bijzondere bomen. Dat is hem blijkbaar gelukt. Langs highway 12 zijn wat zijpaadjes, maar een echte kruising komen we niet tegen. Het enige risico zijn vallende bomen of rotsblokken.

Vanwege de drukte willen we op tijd stoppen. Weer geen campingplaats is niet leuk. We hebben pas 40 van de 150 kilometer afdaling gehad, wanneer we Campground Jerry Johnson zien. We rijden het terrein op. Er zijn maximaal 20 plaatsen. Er is een kraan en een poepdoos. Er is geen mens te bekennen. Alle plaatsen zijn vrij. We maken een kampvuur en zetten de tassen vannacht in het hok van de poepdoos. Daar komen de beren niet. Morgen nog 110 heerlijke kilometers afdalen. Een tweede keer twee foto's om 10 uur gaat niet meer lukken.

[White Bird Summit, Idaho](#)

We worden vanmorgen wakker met een laatste rest onweersbui. Gisterenavond zijn we overhaast de tent ingedoken vanwege een heftig onweer. Gelukkig hebben we alles in de tent droog kunnen houden. Het is altijd wat lastig inpakken, met name een natte tent maar we zijn rond half acht toch op pad.



We gaan verder over de highway 12 richting Kooskia, zo'n vijftien mijl naar het westen. De omgeving begint al snel te veranderen. De bergen worden minder hoog en het bos maakt plaats voor andere begroeiing. We komen aan het einde van het Clearwater National Forest. Er komen meer boerderijen en woningen langs de weg. Daarbij ook de



bijbehorende machinerieën en trash op het bijbehorende gras. Sommige eigenaren leven zich uit in kunst.

Vijf mijl voor Kooskia komen we in het het reservaat van de Nez Perce

indianen; niet dat we daar verder nu veel van merken, maar het wordt diverse malen aangegeven. In Kooskia halen we eerst vers geld bij een drive-in geldautomaat en daarna nemen we ons second breakfast. De magen knorren inmiddels al weer. We laten ons de pancakes, eieren, bacon, hash brown potatoes en toast goed smaken. Na de diverse refills koffie zijn we klaar om de volgende uitdaging aan te gaan.



De pass naar de White Bird Summit wacht op ons. Deze begint na Stiltes, is uiteindelijk zo'n 50 km lang en er moet zo'n 900 meter geklommen worden. Hij begint meteen pittig mag je wel zeggen. Zigzaggend hebben we een prachtig en rustig weggetje omhoog met geweldig uitzicht. Zowel het uitzicht als stijgingspercentage is



adembenemend! Het is al weer langere tijd geleden dat we alles uit de kast hebben moeten halen om boven te komen. Zo'n vijf kilometer lang stijgen we met 10 tot 15%. Achter ons verdwijnt de weg in de diepte.

Gelukkig wordt het daarna weer vlakker, hoewel we blijven stijgen. We rijden zo'n 20 kilometer verder over een hoogvlakte. Het is het zweten wel waard want het is er prachtig.

We fietsen door uitgestrekte velden met granen en gras. Er zijn zelfs stukken met koolzaad. Wanneer we door hoog grasland rijden zien we hoe een hert wordt opgejaagd door twee coyotes. Het blijft bij opjagen; de coyotes moeten op zoek naar een andere maaltijd. Ook voor onze camera gaat het te snel; geen wild vandaag.

Op de hoogvlakte ligt Grangeville, onze eindbestemming van vandaag. Morgen komt het tweede deel van de pass; eerst een stuk over de hoogvlakte en aansluitend weer het nodige klimgebeuren. Grangeville is een plattelandsstad met zo'n 3100 inwoners. We kunnen daar weer de nodige mondvoorraad inslaan. De wasmachine en -droger zijn geweldig; voor twee dollar alles weer schoon en droog. Ruiken we weer fris....



Na gisteren hebben we nog een beklimming af te ronden van de White Bird Summit. Na de heftige beklimming van gisteren valt het laatste deel naar de top erg mee. Vanuit Grangeville rijden we de nieuwe highway 95 op. Kort daarop slaan we af naar de Old White Bird Hill Road. De klim is ongeveer 14 kilometer en gaat lekker. We zien twee auto's en twee wandelaars. De weg loopt door het bos en er is bijna geen wind. Op de top zien we verrassend een manege en de wind trekt aan. We hebben net de daling ingezet of we gaan al weer in de remmen. We zijn het bos uit en hebben een uniek uitzicht over de vallei richting het plaatsje White Bird.



Het dreigt te gaan regenen, de wind wordt stormachtig en we trekken extra kleding aan tegen de koude. Kort daarop komt de weg weer uit op de nieuwe highway 95. Deze is net geasfalteerd en de afdaling op zo een

wonderbaar goed wegdek, waarop zelfs de lijnen nog niet zijn getrokken, is heerlijk.



Door de wind hebben we moeite om de fiets in bedwang te houden en letten we even niet goed op. We missen een afslag en schieten

anderhalve kilometer door. We overwegen nog om dan maar door te rijden. We hebben echter gehoord van eastbounders dat de andere afdaling 'thrilling' is. Dat betekent weer terug klimmen, tegen de wind in. We bereiken de afslag naar Old 95 en beginnen aan de prachtigste afdaling die ik ooit heb gezien.



Boven op de berg zien we de weg zigzaggend naar beneden gaan. Er zijn tien

aarspeldbochten achter elkaar, met lange rechte stukken er tussen. Het lijkt wel een ouderwetse knikkerbaan.

Er zijn geen relingen langs de weg en een stuurfoutje betekent dat je minstens honderd meter naar beneden het ravijn in gaat. De bergen zijn kaal, hooguit begroeid met wat dor gras en kleine struikjes.



We dalen af naar een vallei die ons doet belanden in White Bird. Hoog boven ons loopt de nieuwe highway 95. Vanaf White Bird volgen we de Salmon River. Een brede rivier waar veel op wordt geraft.

Wanneer we vlak voor Riggins de rivier oversteken is er een verrassing. Ondanks dat we verder naar het westen zijn getrokken komen we toch weer in Mountain Time Zone.

Hoe het precies zit met de tijdzones is niet duidelijk. De dag duurt in ieder geval een uur korter. Voorbij Riggins volgen we de Little Salmon River. Inderdaad veel smaller dan zijn grote broer.



[Keyes Creek Summit, Oregon](#)

Keyes Creek Summit laten we nog even op ons wachten. We zijn nog maar net op weg als we afslaan naar de Mascall Overlook.

Daar hebben we een prachtig overzicht over Mascall & Rattlesnake

Formation en Picture Gorge.



Het zijn delen van John Day Fossil Beds National Monument. Een park

van ruim 5600 hectare, waar veel fossielen zijn gevonden en geologisch uit meerdere vulkanische lagen bestaat. Hierdoor zijn prachtige bergstructuren en kleuren te zien.



Op de overlook is het erg rustig. Alleen een State Trooper komt langs, die heeft hoge nood en rept zich naar het toilethokje. Later waarschuwt hij ons voor ratelslangen en de smalle wegen in de Picture Gorge waar we nog door heen gaan.

Omdat we alleen maar over Keyes Creek Pass hoeven te fietsen hebben we tijd over en slaan in de kloof af naar het bezoekerscentrum van het

park en krijgen daar uitzicht op een van de drie hoofdattracties van het park: Sheep Rock. De andere twee hoofdattracties, Painted Hill en



Clarno liggen 40 tot 50 mijl verder op. Dat slaan we maar over.

Uiteindelijk is het toch bijna middag als we daadwerkelijk aan de klim van de pas beginnen. Toch weer een afstand van 40 kilometer voordat we boven zijn. Allemaal niet zo steil, maar we voelen de beentjes wel. Gelukkig hebben we reden om een paar keer stil te staan.



We denken eindelijk onze ratelslang te hebben gevonden. Deze ligt rustig te verteren langs de weg en doet geen kwaad. Bij sanitaire stops langs de weg letten we

voortaan beter op. Onverwacht komen we tijdens de beklimming nog langs een verrassend kunstwerk. Nog een heel werk om het allemaal op te hangen.



Vanaf de top van Keyes Creek dalen we af naar Mitchell. Een gehucht met 147 inwoners. Er is een fantastisch hostel in de plaatselijke kerk. Het is volledig ingericht voor rondtrekkende fietsers. Inclusief wasplaats voor de fietsen. De kerkgangers komen zondags bijeen in de gemeenschapsruimte. Het idee van deze gemeenschap is dat het jammer is als de kerk alleen op zondag wordt gebruikt voor de kerkdienst. Nu wordt het zeven dagen per week gebruikt. We worden hartelijk welkom geheten en de gastvrijheid is enorm. Eerst krijgen we een kom schepijs. Daarna

wordt ons de inhoud van koelkast getoond, waar we onbeperkt gebruik van kunnen maken. Morgenochtend kunnen we zelfs warm ontbijt klaar

maken. Ondanks het kleine dorp hebben ze ook nog een bierbrouwerij. Zo komen we de avond wel door.

Ochoco Pass, Oregon

We ontbijten uitgebreid aan tafel met de andere aanwezige fietsers Linda & Scott en Liesbeth & Cor. De



laatste is goed in pancakes bakken, dus die worden in grote hoeveelheden gegeten. Gisteren zijn we er achter gekomen dat Bob, die ons enkele weken geleden al een keer voorbij is gereden op Ennis Hill, eigenlijk Scott heet. We noemden hem Bob omdat hij op een fiets rijdt van het merk Bob Jackson. De rit is weinig spectaculair in onze ogen. Vanuit Mitchell een korte afdaling. Bij de afslag naar Painted Hills gaan we beginnen aan de beklimming van de Ochoco Pass. We zijn de afslag nog niet voorbij of er rijdt een State Trooper achter ons met rood en blauw zwaailicht. We gaan netjes aan de kant, maar het is voor ons bedoeld. De Trooper stapt uit en herkent ons van gisteren. Deze keer is hij formeler. Als eerste meldt hij dat het gesprek wordt opgenomen. Vervolgens wijst hij ons op twee verkeersovertredingen. We rijden deels naast elkaar en ik rijd binnen de witte lijn.

Op zijn Hollands probeer ik de Trooper te overtuigen met: 'Ja maar.... er ligt veel steenslag aan de zijkant van de weg'. Het antwoord is helder: 'Het is de wet in Oregon. Achter elkaar fietsen en buiten de witte lijn, zolang het mogelijk is'. Einde discussie. Ik heb maar niet gevraagd of ik nog een foto mag maken.



De beklimming van de Ochoco Pass is lastiger dan gisteren de Keyes Creek Pass. Wat korter en daardoor steiler. We stijgen 700 meter. Het meest opmerkelijke zijn de verbrande bomen langs de weg. Hele stukken bos zijn verwoest door een bosbrand. Alleen de bomen die dicht bij de weg staan zijn omgezaagd. De rest staat er nog als zwarte skeletten in het landschap.

Omdat de komende dagen de plaatsen net te ver uit elkaar liggen doen we korte ritten. Vroeg in de middag zijn we al in Prineville. Naast de camping ligt een paardenracebaan waar 's avonds paardenraces zijn. Het is de eerste dag van een vierdaags evenement.



Vanavond is lady's day en daardoor extra druk.

We nemen ook een kijkje. Voor de wedkantoren staan lange rijen. Ook de fastfoodkramen doen goede zaken. Om het half uur is er een race en stroomt de tribune weer vol.

De rest van de tijd brengen de bezoekers door op het evenementen terrein achter de tribune. De races gaan tot laat in de avond door. De uitrit van het parkeerterrein ligt pal naast onze tent. Dat wordt laat slapen. We kunnen het hebben. Morgen eindelijk een dag zonder een beklimming.

McKenzie Pass, Oregon



Het moet er een keer van komen. De beklimming van de laatste Big. We gaan volgens analyticus Helmuth (big lid nummer 246) 655 meter stijgen en het duurt maar 25 kilometer.

Allemaal niet zo opwindend. Net buiten Sisters begint de klim door het bos. Het is mooi groen en al snel is het verboden voor vrachtwagens op de weg. Ook staan er borden met knipperlichten als er fietsers worden gesignaleerd. Daarmee worden de automobilisten gewaarschuwd. Als snel verdwijnt het groene bos. Er staan nog wel bomen.



Allemaal verbrand tijdens een grote bosbrand in 2017. In totaal is 10000 hectare bos verloren gegaan. Het is zo kaal dat we zelfs geen vogels meer horen. We moeten nog zo'n 100 meter stijgen als we uitkomen bij Windy Corner. Ineens zijn alle bomen weg.

Belknap Crater en Mount Washington



We komen uit bij een indrukwekkend landschap. Ongeveer 1500 jaar geleden is de laatste van drie vulkaanuitbarstingen geweest. Het landschap is bedolven onder de lava. Nu zijn er alleen nog basaltblokken overgebleven. Er groeit bijna niets en het zwarte landschap is praktisch onbegaanbaar. Astronauten van het Apollo project hebben hier 50 jaar geleden geoefend, met een ruimtepak aan, in het lopen op deze slecht begaanbare ondergrond. Men verwachtte dezelfde omstandigheden op de maan.

We rijden tussen basaltmuren naar de top. Boven op de berg is een observatorium, gebouwd van basaltblokken, waar we een mooi uitzicht hebben over de lavastroom en we zien ook weer de Three Sisters.



De klim is lang, de afdaling nog langer. We dalen 1200 meter. We komen in een totaal andere omgeving. De begroeiing is dichter, met meer loofbomen. De weg is onoverzichtelijk. Er zijn veel bochten en tegenliggers. Door de vele wisselingen tussen schaduw en zonnige stukken is het nodig om de concentratie goed vast te houden. Echt hard afdalen zit er niet in vandaag. Zo kunnen we extra lang genieten van deze schitterde McKenzie Pass. Daarna is het nog drie dagen doorrijden totdat we de Pacific hebben bereikt.

Meer informatie over onze reis is te vinden op www.trapvoortrap.nl.



Impressions

Voyage itinérant au Maroc

gim et gim étape

Le muezzin n'avait pas attendu le lever du jour pour faire l'appel à la prière. Ça nous laissait encore plus d'une heure avant de devoir se réveiller. Nous logions à Tazenakht seule bourgade qui offrait de quoi nous héberger entre Agdz et Taliouine. Sur les routes caravanières, cette ville est un point de croisement et d'échange. La journée la ville composée pour l'essentiel d'une grande rue, grouille d'activités : poussière, bruits, marchands ambulants, barbecues en pleine rue, trafic motorisé ou charroi tiré par des ânes. Cette vie trépidante tranche avec le silence qui nous avait accompagné tout au long de l'étape. Le soir changement d'atmosphère. La nuit silencieuse a étendu sa main sur la ville et seul l'hôtel Bâb Sahara est en mesure de nous servir un souper.

La veille en quittant Agdz, je fus surpris par la fraîcheur. La température oscillait entre 6 et 7 degrés. Toutefois dès que le soleil montre le bout du nez la température grimpe. Nous avons donc effectué les 91 km de l'étape, dans une région désertée par l'homme, sous des températures très agréables. La route asphaltée S510 traverse une zone montagneuse très rocailleuse qui se trouve à la lisière du Sahara. Seule présence humaine d'importante rencontrée est une mine à ciel ouvert où on aurait très bien pu tourner le film Mad Max.

Il est 07 h00 du mat' et le traditionnel déjeuner composé d'une crêpe que l'on badigeonne de miel, des œufs brouillés qu'accompagne le pain marocain, sans oublier le jus d'orange frais et le café, est toujours un moment à déguster avant de prendre la route.

La route P32 prend le relais de la S510. L'étape du jour déroule ses 87 km dans des paysages plus dégagées que la veille. De vastes et grandioses horizons s'offrent à nous et on ne peut refouler le sentiment de se sentir minuscule. De longues lignes droites interminables se succèdent ; de temps en temps en temps la route se cabre, et en quelques lacets un col est franchi. Ainsi pour les deux étapes, 7 cols seront gravis (avis aux 100 colistes)



La fin de l'étape se compose de 35 km de descente. L'apparition des premiers arganiers qui au fil des kms se feront de plus en plus nombreux signale que nous atteignons Taliouine, capitale du safran marocain.

Impressions de grandeur, d'être hors du temps, de pureté, de toucher l'infini.





Quelques jours auparavant, lors de notre seconde étape, une barrière que l'on aurait pu croire saugrenue dans ce Sud marocain, confirmait mon choix quant à la période choisie pour effectuer notre voyage.

Nous sommes dans le Tizi-n-tichka à la sortie du hameau de Taddert à 15 km du sommet. Barrière de Neige ! Faisons un saut dans le temps...

Il y a déjà 25 ans, avec mon frère Alain nous avons le rêve de rouler dans le Haut Atlas. Le parcours prévu à l'époque était plus conséquent. En plus de la région parcourue cet été, nous devions par la vallée du Dades et les gorges du Ziz, remonter vers Fès. Nous étions jeunes et beaux, avions en tant qu'enseignant des congés en suffisante, avions précédemment fait de grands voyages itinérants ... et pourtant ce beau projet resta dans les cartons.

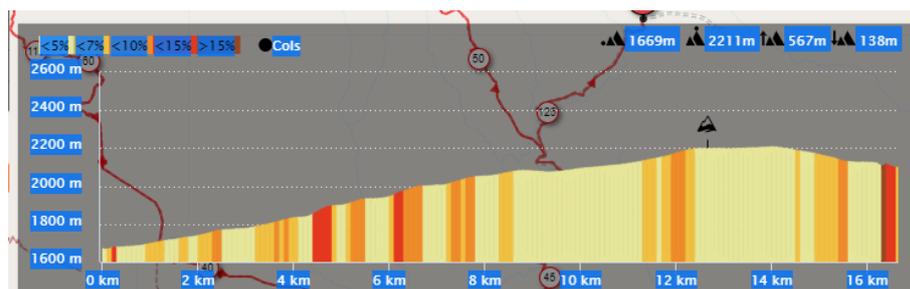
C'est le choix de l'époque qui nous posait problème. Quand y aller ? Juillet et août ? La chaleur dans le désert y dépasse les 40° et le ravitaillement en eau incertain. Restaient nos vacances de Noël ou Pâques ? Mais ce n'est pas conseillé car vu l'altitude du col. Il n'est pas rare que la route soit infranchissable, car enneigée à cette époque. Le seul moment propice pour y aller est en dehors de périodes des vacances scolaires.

Cette année nous sommes tous les deux retraités. Il ne nous reste plus qu'en ce mois d'octobre de réaliser ce vieux rêve raboté en partie vu nos âges (Je parle pour moi !). Quant au col, à part sa longueur il est facile. Ce n'est qu'à la fin que les % sont plus forts. A mi-hauteur, on passe par le Tizi-n-Aït-Imguer 1470 m. Malheureusement ce col n'est pas homologué par les « 100 cols ».



Au sommet, une plaque indique que l'on a atteint 2260m. Toutes les cartes et guides indiquent cette altitude et précisent que ce col routier est le plus haut du Maroc. Pourtant sur OpenRunner, le col culmine à 2201 m l'altitude. Une altitude de 2211 se trouve 1 km plus loin comme montre le graphe reprenant la fin de l'ascension. Nous sommes en pleine confusion. Dans notre zone 12 le Tizi-n-Tichka est repris deux fois sous les numéros 1478 (2260m) et 1543 (2218m).

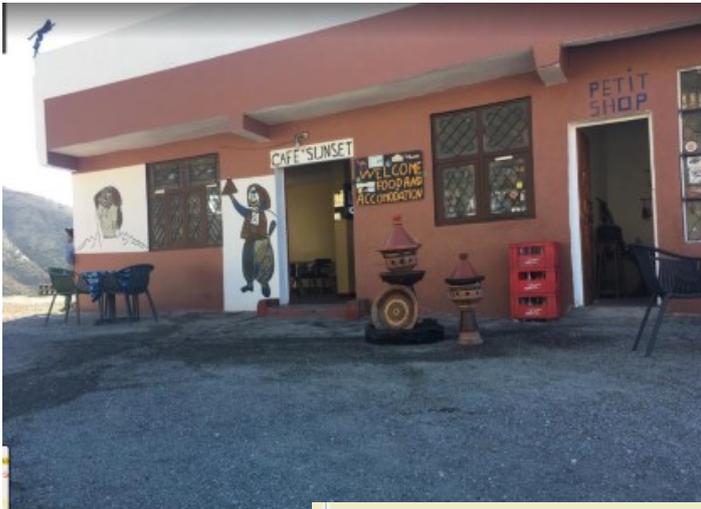
Une semaine plus tard sur le tarmac de l'aéroport de Marrakech, nous jetons un dernier coup sur l'Atlas. Depuis hier les sommets ont blanchi, recouverts par les premières neiges.



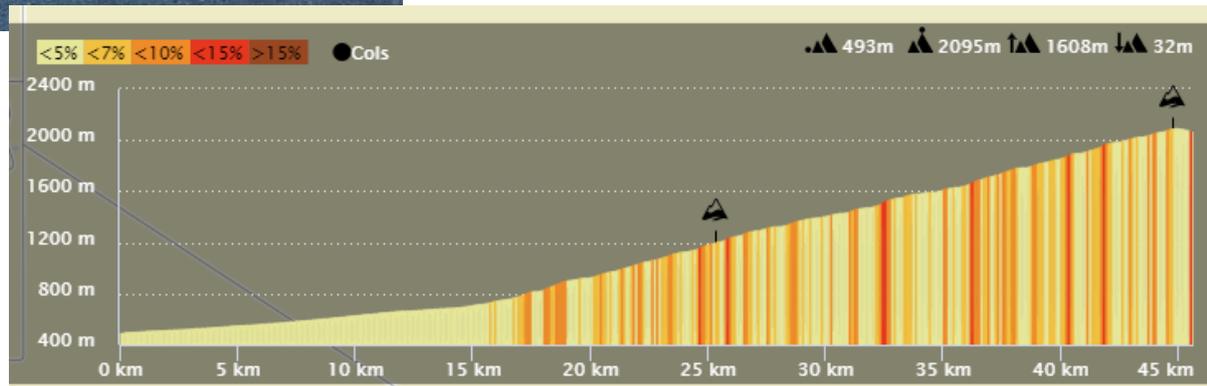
Impression : le choix de la période était la bonne.



11^{ème} étape : Le TIZI-N-TEST



Nous buvions une tasse de thé en compagnie du propriétaire du café Sunset. 38 km de l'ascension sont déjà faits et il nous en reste 7.5 km. L'ascension longue mais facile car les % ne sont pas sévères se monte au train. Le décor est particulièrement aride. Les arbres rencontrés sont morts. L'ancien paysan devenu cafetier et épicier vient du village d'Algou qui se trouve en contre-bas. Il nous montre le sommet du Jbel Igdet 3616 m ainsi que d'autres sommets. Le vieil homme nous raconte, qu'il y a une dizaine d'années de cela ils étaient constamment enneigés. Aujourd'hui le blanc a laissé la place au brun-gris. Il n'y a pas eu une goutte d'eau depuis plus de deux ans. Les arganiers desséchés meurent et plus rien ne pousse. La désertification du pays paraît inévitable.



Pourtant 5 jours auparavant à 200 km de là, un orage avait inondé une partie de la vallée de Draa. En quelques heures des torrents d'eau boueuse avaient dévalé vers la plaine en faisant sortir la rivière de son lit. Malheureusement ce n'est pas ce genre de déluge ravageur qui changera grand-chose à la sécheresse.

Après ce constat peu réjouissant nous terminons notre ascension en compagnie d'une bonne dizaine de cyclistes d'anglais dispersés sur plusieurs kilomètres.

Impression de tristesse devant cette catastrophe écologiste.



Voyage itinérant dans Sud Marocain. Octobre 2019

Cuba : Topes de Collantes

Hasta siempre

Aprendimos a quererte

Desde la histórica altura

Donde el sol de tu bravura

Le puso cerco a la muerte.

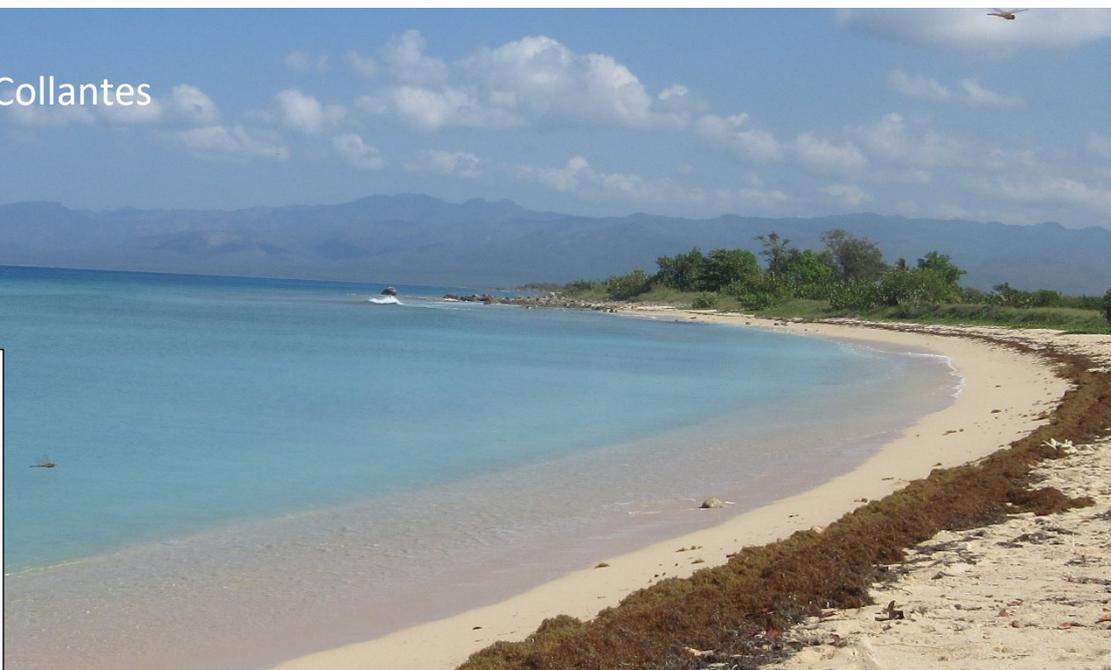
[Estríbillo]:

Aquí se queda la clara,

La entrañable transparencia

De tu querida presencia,

Comandante Che Guevara



Cuba, Che Guevara, ces noms ont résonné à mes oreilles tout au long de mon adolescence, dont je suis pas certain d'en être déjà sorti .

A 17 ans , on rêvait de faire la révolution se prenant pour des guerillos , luttant pour la liberté et l'égalité, contre les dictateurs et les oppresseurs.

Il était écrit dans les astres que j'irais un jour chez Fidel .

La période de Pâques fut choisie car juillet et août voyaient trop souvent les cyclones déferler sur les Caraïbes. Nous avons décidé de louer une voiture et de sillonner l'ouest de l'île en s'arrêtant par ci par là, afin d'escalader quelques ascensions pour le BIG . Un semaine avant notre départ , nous avons découvert que nous avons été victime d'une arnaque : adios la voiture ! C'est avec un programme tout-à-fait chamboulé que nous débarquons à La Habana . Nous voyagerons en bus et nous contenterons de séjourner dans 4 lieux, à partir desquels on pourra faire des sorties à vélo . Le nombre de big prévus au départ fond comme glace au soleil, et se réduit au seul « Topes de Collantes » .

Ci-dessous la vallée sauvage de « Vinales »

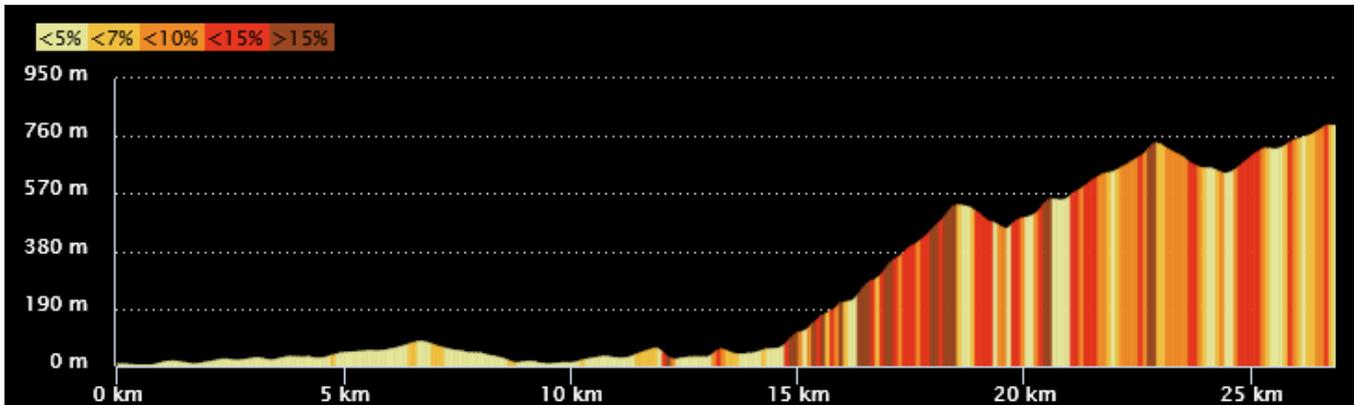


Topes de Collantes Openrunner <https://www.openrunner.com/r/10503681>

Pied : La Boca alt : 8m.

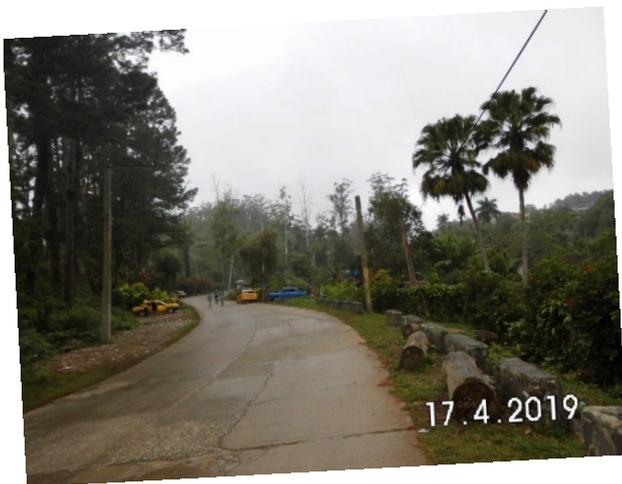
Sommet : station radio au-dessus du Kurhotel alt 789 m

Longueur 26,7 km dénivélé positif 1144 m dénivélé négatif 357 m



J'ai rajouté 6 km à l'ascension reprise sur le Big, de telle sorte que lors d'une seule sortie nous puissions, démarrer les pieds dans l'eau turquoise de la mer des Caraïbes, faire un crochet par Trinidad ville inscrite au Patrimoine mondial de L'UNESCO qui a su préserver intacte son style colonial, et enfin s'enfoncer dans la Sierra del Escambray dans laquelle le Che et ses guérilléros trouvèrent refuge en 1958.

Traversant une végétation luxuriante et souvent humide, la montée présente des raidillons sévères ainsi que plusieurs descentes. L'aller-retour affiche un dénivélé total de 1501 m.





Enfin je ne pouvais pas ne pas évoquer La Habana.



12H00

La nuit ne l'a pas fânée ,
elle est là, bien droite , nullement
froissée
aucun signe de fatigue ne transpire .
Sombre et élégante elle l'est sans
conteste,
sans faire de vagues elle attend
calmement .
De temps à autre, une Cadillac
turquoise décapotable , suivie d'une
Chevrolet jaune impérial , vient lui
faire un brin de causerie sur un air
de jazz .
La chaleur du soleil de l'après-midi
s'accroît et rend l'avenue
déserte.
Pourtant un cycliste passe sur un
deux- roues rouillé et rafistolé de
bric et de broc .
Le vieux, lutte contre le vent sur sa
bécane qui ignore la vitesse .

En face les immeubles délabrés
peinent à rester debout.
Frères de misère d'Alep , de
Sarajevo ou autre Mossoul, ils
aspirent à une nouvelle jeunesse .
En attendant la levée improbable
de l'embargo
dans ces décombres renaît çà et là
un balcon fleuri d'espoir .

17H 00

Un vent frais venu du large
s'engouffre dans la soirée
débutante .
Une première vague plus rebelle
que les autres franchit le parapet et
se meurt aux pieds de la belle.
Sortis de nulle part des gamins
reprennent possession du
boulevard le transformant
vaguement en terrain de foot .

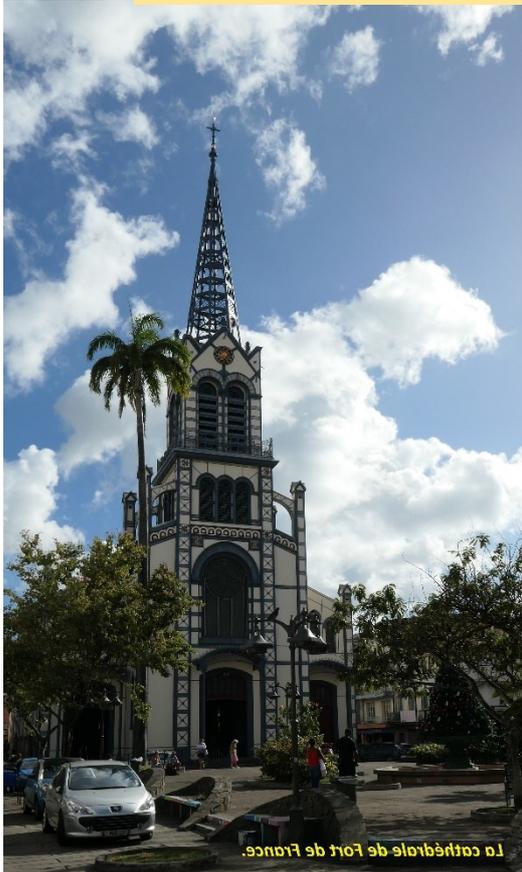
Quelques ados se tenant
timidement la
main commencent à envahir la
promenade en quête d'un
tendre baiser .
Les pêcheurs de retour ,
lancent leur ligne le plus loin
possible afin de ferrer le
poisson d' Hemingway .

19h00

Guitaristes, trompétistes et
joueurs de percussions quittent
l'ombre , et progressivement
la digue se met à danser sur
les vagues .
Il est temps pour la belle de se
choisir un partenaire et de
virevolter sur un rythme de
salsa ou de rumba.
La Havane s'éveille .
Aujourd'hui , la nuit promet
d'être longue et envoiement
sur le Malecon .

Quelques-uns de mes BIGs 2019 par Marc Séguy.

La Martinique



La cathédrale de Fort de France.



Dans St Pierre, au pied de la Montagne Pelée.

Comme à la Réunion, comme à la Guadeloupe, pénétrer dans l'île c'est se confronter souvent à des routes pentues, cassantes. Mais s'aventurer sur des voies sans issue c'est alors l'assurance de trouver des pourcentages hors du commun. Ce fut pour moi le cas avec la montée vers la montagne Pelée : Grande Savane, BIG 2262. Passages à plus de 20%, ciment bien rugueux et pluie forte en prime.



La belle bibliothèque V. Schoelcher dans Fort de France.

La Nouvelle Zélande , l'île du sud



Arthur's pass, BIG 1309 par le versant nord. C'est le plus haut col des Southern Alps: ne rêvez pas d'altitudes alpestres, on atteint simplement la côte 920 m ! La montée est relativement courte, 9,3 km, avec 2 passages pentus, un beau viaduc. Le panorama n'est pas extraordinaire sauf si on se rend au plus haut point de vue indiqué. Pourquoi en parler alors: et bien au départ du BIG, à Otira, vous serez en immersion dans le monde du Seigneur des Anneaux, de Tolkien. C'est un peu brouillon, très brocante, mais les figures principales sont là.

Lebons Bay Summit Road, BIG 1307, et Cabstand-Long Bay road, BIG 1311, sont 2 montées vraiment belles et réellement pentues qui valent le détour. En effet, elles sont situées dans la belle péninsule de Banks à 80 km au sud de Christchurch. Le terme de la route touristique c'est le petit village Akaroa, historiquement habité par des tribus maories (il y a 1000 ans environ), mais qui fit l'objet d'une tentative de colonisation française (1840).

Crown Saddle pass, BIG 1304 avait déjà été choisi par 18 biggers avant moi. C'est une très belle montée aussi bien pour la vue vers Queenstown au bord du lac Wakatipu que pour l'effort physique, je parle du versant ouest. L'autre versant, que j'ai parcouru en voiture, est nettement moins pentu et surtout il n'offre pas de vue aussi belle sur la région. Et même si l'altitude (1 076 m) paraît modeste, il s'agit du plus haut col néo-zélandais revêtu.



Au BIG 1311, Cabstand/Long Bay road



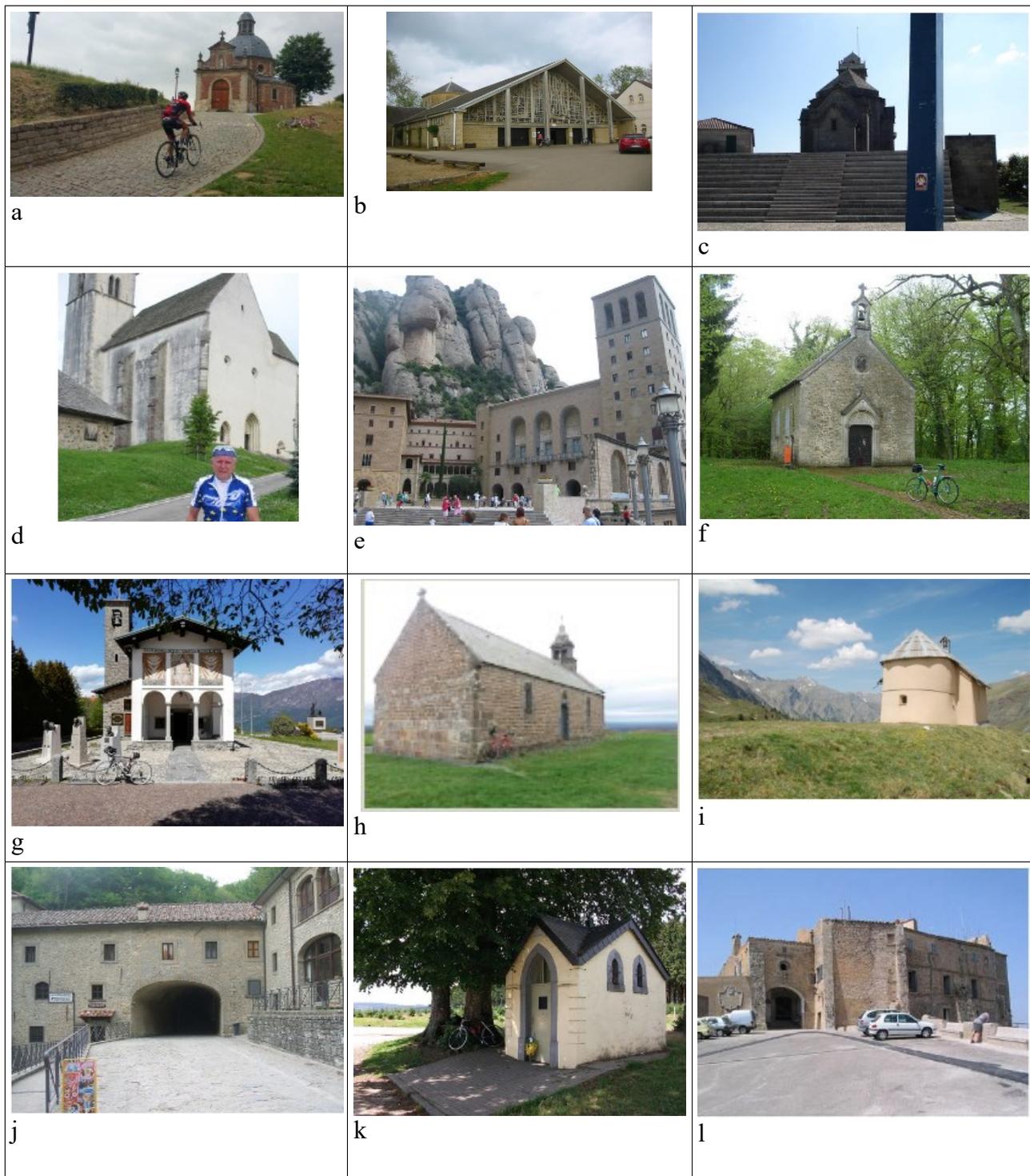
Depuis Crown Saddle pass, BIG 1304

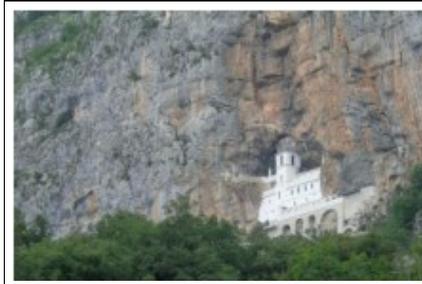


Chapelles et monastères des sommets Chapels and monasteries of the tops

Try to link the images with one of the names of chapels or monasteries included in the superlist 1000 and listed here below (answers following page)

Essayez de relier les images avec l'un des noms de chapelles ou de monastères inclus dans la superliste 1000 et listés ici en bas (réponses page suivante)





m



n



o



p



q



r



s



t

The answers – Les réponses

a10 - b1 - c6 - d19 - e11 -
f14 - g16 - h20 - i13 - j9 -
k5 - l18 - m17 - n2 - o4 -
p12 - q15 - r3 - s8 - t7

The 20 names /Les 20 noms

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Monts saint-Walfroy (F) 2. Mikro Papigko (GRE) 3. Capela Sao macario (P) 4. Rilski Manastir (BG) 5. Col du Sati (B) 6. Nossa senhora de Graça (P) 7. Madonne d'Utelle (F) 8. Butte de Montenoison (F) 9. Santuario della Verna (I) 10. Muur Geraardsbergen (B) | <ol style="list-style-type: none"> 11. Monasterio de Montserrat (E) 12. Rozen manastir (BG) 13. Chapelle de Clausis (F) 14. Mont Saint-Jean (L) 15. Chrysorrogiatissa (CYP) 16. Madonna del Ghisallo (I) 17. Manastir Ostrog (Mne) 18. Monasterio San Salvador (E) 19. Magdalensberg (A) 20. Menez-Bré (F) |
|--|--|