



SIĘGAJĄC CHMUR

50 KOLARSKICH PODJAZDÓW



THE CLIMB

SIĘGAJĄC CHMUR

50 KOLARSKICH PODJAZDÓW

The Climb | Marcel Gawczyński



Teksty:
Aleksandra Górska

Słowo wstępne:
Adam Probosz

Skład, projekt graficzny:
Marcel Gawczyński



SIĘGAJĄC CHMUR – 50 KOLARSKICH PODJAZDÓW

Zdjęcia: Jan Van den Bulck, Ziklo Team, Adobe

O podjazdach opowiedzieli:

**Dariusz Baranowski, Bartosz Huzarski,
Małgorzata Jasińska, Tomasz Marczyński,
Przemysław Niemiec, Michał Paluta,
Maciej Paterski, Marek Rutkiewicz**

Wydawca: **The Climb**

www.theclimb.pl / info@theclimb.pl

Numer ISBN: 978-83-965190-0-9

Copyright © Neso Marcel Gawczyński

Patronat medialny:

bike
Board

BIKEWORLD.PL

naszosie.pl

 **rowery**.org

 **TURDETUR**





L'ALPE D'HUEZ

Alpejska aleja gwiazd

Jest dla niedzielnych kibiców kolarstwa tym, czym dla sympatyków kinematografii jest Hollywood, a wypisane na jego serpentynach nazwiska triumfatorów prowadzących tam etapów Tour de France są odpowiednikiem tamtejszej alei gwiazd. Za sprawą licznych zwycięstw reprezentantów Niderlandów w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, szybko zyskał on też przydomek Góry Holendrów, a do pielgrzymek w te strony ubranych na pomarańczowo miłośników piwa i kamperów nie zniechęca nawet trwająca

obecnie posucha. Został nazwany festiwalem Glastonbury kolarstwa, co doskonale opisuje dzikie i nieokiełznane tłumy, które każdorazowo gromadzi, jak również litry przelewanego tam bursztynowego trunku. Nie jest najdłuższym, najtrudniejszym, ani nawet gwarantującym najbardziej spektakularne widoki z alpejskich podjazdów, ale L'Alpe d'Huez jest w kolarstwie szosowym znacznie szerszym zjawiskiem popkulturowym. Jest Mickiem Jaggerem, Freddie Mercuryem, Madonną i Lady Gagą.

Początek podjazdu: **Le Bourg d'Oisans** | długość: **13,2 km** | nachylenie: **8,1%** | maksymalne: **13%** | przewyższenie: **1071 m** | wysokość: **1860 m n.p.m.**

L'ALPE D'HUEZ

Położenie

L'Alpe d'Huez (1860 m n.p.m.) to jedno z najbardziej ikonicznych wzniesień kolarstwa szosowego, a jednocześnie duża stacja narciarska (1250–3330 m n.p.m.) w należącym do francuskich Alp Zachodnich masywie Grandes Rousses. Pod względem administracyjnym podjazd zlokalizowany jest w departamencie Isere, na południowy wschód od, pełniącego rolę gospodarczego i naukowego centrum regionu, Grenoble. Za punkt startowy wspinaczki przyjmuje się miejscowość Le Bourg d'Oisans, w okolicy nie brakuje jednak równie interesujących, a mniej obleganych przez turystów alternatyw, jak pięknie położone Rochetaillée.

Część Alp przebiegająca południkowo wzdłuż włosko-francuskiej granicy obfituje w podjazdy, na których pisane były najbardziej dramatyczne karty w historii kolarskich wyścigów etapowych, ale w plebiscycie na faworyta publiczności L'Alpe d'Huez w przedbiegach pokonuje Col de la Croix de Fer, Col de la Madeleine, Col du Télégraphe, Col de Sarenne czy nawet Col du Galibier.

Popularna stacja narciarska, od której to ikoniczne wzniesienie wzięło swoją nazwę, znajduje się zaledwie 60 kilometrów od Grenoble, górując nad rozległą doliną rzeki Romanche. Jak się okazuje, porównanie go z festiwalem Glastonbury nie tylko nie było przesadzone, ale ma dodatkowy podtekst, bo właśnie w tym ośrodku od 2019 roku odbywa się zimowa edycja belgijskiego Tomorrowlandu.

Podjazd

L'Alpe d'Huez to całkiem dosłownie historia kolarstwa szosowego wyryta w kamieniu. Dlatego wspinając się na niego po raz pierwszy, wręcz nie wypada nie wybrać trasy prowadzącej z Le Bourg d'Oisans, która w programie telewizyjnym Szansa na Sukces nazywałaby się ścieżką profesjonalną. Tam na śmiałków czeka 13,2 kilometra wspinaczki o łącznym przewyższeniu 1071 metrów i średnim nachyleniu 8,1%

(maks. 13%), co paradoksalnie czyni Górę Holendrów najłatwiejszym z podjazdów będących ikonami trzech wielkich tourów. Czekają też triumfatorzy etapów z metą na L'Alpe d'Huez, których nazwiska trwale uwiecznione zostały na odliczających każdą z legendarnych 21 serpentyń słupkach.

Po wyjeździe z miasteczka wybrać trzeba drogę D211, podążając za znakami na La Garde i L'Alpe d'Huez. Wsteczne odliczanie rozpocznie się już po pokonaniu kilku kilometrów, a pierwszych sześć serpentyń po minięciu znaku „Depart, km 0” najprawdopodobniej okaże się największym wyzwaniem całego podjazdu – lepiej podejść do nich z szacunkiem i ostrożnością, zachowując siły na kolejne kilometry. Przejazd przez La Garde daje krótkie wytchnienie, po czym gradient bezlitośnie powraca do zakresu 8–9%. Środkową część wzniesienia dodatkowo uatrakcyjnia monument upamiętniający pochodzącego z Portugalii Joachima Agostino. Kolejnym ważnym punktem orientacyjnym na trasie będzie wieś Huez, tuż za którą rozpocznie się drugi z bardzo trudnych odcinków wspinaczki. Po pokonaniu 10 kilometrów



nachylenie jednak spada, dzięki czemu na ostatnich kilku serpentynach cieszyć się można idyllicznym widokiem alpejskich pastwisk.

Historia

Pojedynki na L'Alpe d'Huez odciskały piętno na klasyfikacji generalnej Tour de France, odkąd Fausto Coppi triumfował na jego szczycie jako pierwszy w 1952 roku. By tak jednak się stało, podjazd musiał wrócić do łask po ponad dwudziestoletniej przerwie dopiero w latach siedemdziesiątych, kiedy za sprawą między innymi Joopa Zoetemelka, Henniego Kuipera i Petera Winnena narodziła się legenda Góry Holendrów.

Do najbardziej pamiętnych momentów z serpentynami L'Alpe d'Huez w tle należały wymiana spojrzeń pomiędzy Janem Ulrichem i Lancem Armstrongiem w 2001 roku, zwycięstwa Marco Pantaniego w latach dziewięćdziesiątych czy wspólny finisz Bernarda Hinaulta i Grega LeMonda w 1986 roku. Zwycięzali tam również Luis Herrera, Gianni Bugno, Andrew Hampsten czy Iban Mayo, a bardziej współcześnie Thibaut Pinot i Geraint Thomas.

Ciekawostki w skrócie

- Za przyciągnięciem uwagi organizatorów Tour de France do L'Alpe d'Huez w 1952 roku stoi Georges Rajon, ówczesny prezes grupy hoteli, w których interesie była promocja nowo otwartej stacji narciarskiej.
- Pojawienie się L'Alpe d'Huez na trasie Wielkiej Pętli było jednocześnie debiutem operatorów kamer podążających za kolarzami na motocyklach, co po raz pierwszy umożliwiło widzom zajrzenie w głąb zawodowego peletonu.
- Ośmiu spośród pierwszych czternastu triumfatorów etapów z metą na L'Alpe d'Huez pochodziło z Niderlandów, dzięki czemu podjazd bardzo szybko zyskał przydomek Góry Holendrów.
- L'Alpe d'Huez jest finałowym podjazdem amatorskiego La Marmotte GranFondo, podczas którego pokonywane są również Col de la Croix de Fer (Col du Glandon), Col du Télégraphe i Col du Galibier.



Dariusz Baranowski

Rok 1997 czyli mój pierwszy Tour de France w karierze. W trakcie 13. etapu wjechaliśmy w Alpy i wtedy pojawiło się L'Alpe d'Huez. To było totalne szaleństwo! Tylu kibiców, ilu tam, nie widziałem nigdzie indziej – niewyobrażalne tłumy! Sytuacja powtórzyła się później w 2004 roku podczas rozgrywanej tam czasówki, gdzie od samego startu aż do mety praktycznie nie było widać drogi. Jechało się w nieprawdopodobnym tłumie ludzi, który rozstępował się dopiero przed przednim kołem. Prawie całą trasę przejechałem „na wyczucie” nie wiedząc właściwie gdzie skręcać. Kierowałem się po prostu tam, gdzie tłum robił mi miejsce.

Zapach piwa na zakręcie Holendrów? No, nie tylko tam – on był wyczuwalny niemal wszędzie! A w trakcie czasówki chyba jeszcze bardziej, bo ludzie świętowali tam już dużo wcześniej.

Ilość kibiców, te znane wszystkim doskonale zakręty – to jest niesamowita magia! Gdybym miał polecić komuś jakiś podjazd, to byłby to właśnie L'Alpe d'Huez. Przejechać te wszystkie słynne zakręty i poczuć na własnej skórze tę interwałową wspinaczkę. Bo między bardzo stromymi zakrętami droga nieco się wypłaszcza, a więc robi się tam niemal sprinty od zakrętu do zakrętu. Niezwykle intensywny, wymagający podjazd! Sam chętnie wybrałbym się tam jeszcze raz podziwiać go „na spokojnie”, bo bywałem tam wyłącznie podczas wyścigów.

Przemysław Niemiec

Bardzo utkwił mi w pamięci L'Alpe d'Huez. Jechałem go dwukrotnie na setnej edycji Tour de France w 2013 roku. Nieprawdopodobna atmosfera, jaka panowała na całym podjeździe, robi ogromne wrażenie. I zakręt Holendrów, gdzie śmierdzi piwem! I to nie jest jakaś tam bajka, tam naprawdę w powietrzu czuć browar!







COL DE LA CROIX DE FER

Żelazny punkt alpejskich zmaganiań

Szara eminencja otoczona najbardziej legendarnymi z podjazdów Tour de France i cichy bohater jego najbardziej ikonicznych etapów. „Pirenejski” szczyt w samym sercu francuskich Alp, którego wyborna lokalizacja stała się jedynym przekleństwem. Świadectwo wdzierania się cywilizacji w najwyższe górskie pasma

i ich industrializacji, a jednocześnie obraz zapierającej dech w piersiach mocy kształtowania krajobrazu przez lód i wodę. Jego znakiem rozpoznawczym jest krzyż wytopiony z żelaza, tak jak Col de la Croix de Fer od dziesiątek lat jest żelaznym punktem zmaganiań na trasach Wielkiej Pętli.

Początek podjazdu: **Saint-Jean-de-Maurienne** | długość: **30 km** | nachylenie: **5,1%** | maksymalne: **11,5%** | przewyższenie: **1645 m** | wysokość: **2065 m n.p.m.**

COL DE LA CROIX DE FER

Położenie

Col de la Croix de Fer (2065 m n.p.m.) to wysoka przełęcz we francuskich Alpach, stanowiąca wyraźnie zaznaczone obniżenie terenu pomiędzy masywami Grandes Rousses i Arves. Biegająca przez to wzniesienie droga łączy Bourg d'Oisans (Vallée de l'Oisans) na południowym zachodzie z miejscowością Saint-Jean-de-Maurienne (Vallée de la Maurienne) na północny zachód od przełęczy.

Nie od dziś wiadomo, że od przybytku może rozboleć głowa i jeśli istnieje jakikolwiek racjonalny powód, dla którego Col de la Croix de Fer był przez lata relatywnie często pomijany podczas wytyczania górskich etapów Wielkiej Pętli, był nim właśnie nadmiar możliwości. Podjazd łączy, bardzo istotne w historii rozgrywania Tour de France, dolinę Romanche z Saint-Jean-de-Maurienne, co sprawia, że pokonywany od północy może pełnić rolę preludium poprzedzające finisz na L'Alpe d'Huez lub La Toussuire, od południowego wschodu natomiast pierwszy akord nie mniej legendarnej wspinaczki, wiodącej dalej przez Col du Telegraphe na Galibier. Czy odbiera to Col de la Croix de Fer bardziej prominentną rolę, którą wzniesienie nie tylko mogłoby, ale też powinno pełnić, zważywszy na unikalną charakterystykę? Tak, ale w rzeczywistości jest jeszcze gorzej. Tę samą funkcję może bowiem pełnić oddalona od niego zaledwie o 200 m i niższa o głowę siostra bliźniaczka – Col du Glandon, która w przeszłości aż dwunastokrotnie spychała Croix de Fer do roli cichego obserwatora pojedynków na dwóch kółkach.

Podjazd

Przyjmuje się, że Col de la Croix de Fer łączy Le Bourg d'Oisans z Saint-Jean-de-Maurienne, jednak rowerowa wspinaczka na szeroko rozlaną pomiędzy szczytami Ouillon (2931 m n.p.m.) i Perrons (2536 m n.p.m.) przełęcz możliwa jest aż trzema alternatywnymi drogami, a również tę wartość można z łatwością rozszerzyć do aż sześciu wariantów.

Najczęściej pojawiającą się na trasie Tour de France jest ściana północno-wschodnia, czyli prowadząca z Saint-Jean-de-Maurienne (30 km, śr. 5,1%, maks. 11,5%). Nie można dyskutować z faktem, że jest to wariant najdłuższy, bo liczący aż 30 kilometrów, ani że jest on na papierze najtrudniejszy. Zasadna jednak w tym przypadku wydaje się opinia, że główną przyczyną jego popularności jest trudna do przewyciężenia pokusa poprowadzenia trasy odcinka dalej, na hołubiony przez organizatorów Wielkiej Pętli oraz miłośników wszystkich odcieni piwa i oranżu L'Alpe d'Huez.

Aby jednak poznać prawdziwą twarz tego podjazdu oraz poczuć autentyczną satysfakcję, docierając do żelaznego krzyża i śpiących pod nim kamiennych owiec, zalecana jest wspinaczka od strony południowo-zachodniej (27,5 km, śr. 4,7%, maks. 11,1%). Wariant ten jest niewiele krótszy, bo liczy 27,5 kilometra, ale obejmuje wszystko, co stanowi o unikalności Col de la Croix de Fer, i sprawia, że Lucien Van Impe nazwał go „alpejskim podjazdem o niemal pirenejskim charakterze”.

Sam start w niespodziewanie industrialnych okolicach tamy Barrage du Vernay wydaje się łagodny, jednak to właśnie zwodnicze zmiany rytmu i gradientu,



niespodziewane wypłaszczenia i zjazdy, a także idące z nimi w parze zmiany ekspozycji i temperatury przywodzą na myśl odległe Pireneje.

Podjeżdżający od tej strony amatorzy kolarstwa otrzymują na szczęście wiele dostatecznie dobrych wymówek na dłuższe zacerpienie tchu, a wszystko to za sprawą czających się przy szosie atrakcji: między innymi muzeum historii hydroelektryczności we Francji, muzeum upamiętniające katastrofę lotniczą na Croix de Fer z 1944 roku, wodospad Sept Laux i słynące z oszałamiającego błękitu jezioro Grand Maison. Tym natomiast, którzy głodni są czysto sportowych wrażeń, wariant ten otwiera możliwość kontynuowania wspinaczki szlakiem Tour de France na Col du Telegraphe i Galibier.

Trzeci, najmniej popularny wariant jest jednocześnie najkrótszym (21,8 km), ale pozwala upiec dwie pieczenie na jednym ogniu, prowadząc z La Chambre na Col de la Croix de Fer przez Col du Glandon.

Historia

Po raz pierwszy na trasie Tour de France Col de la Croix de Fer wystąpiła w duecie z Glandon w roku 1947, jako część 8. etapu z Grenoble do Briançon. W kolejnych dekadach przełęcze te jednak wykorzystywane były wymiennie, co musiało w masowej świadomości odebrać wiele należnego prestiżu obu z nich, a nawet sprawiło, że Col de la Croix de Fer zniknął z Wielkiej Pętli na niemal dwie dekady, pomiędzy rokiem 1966 i 1986.

Nie można przy tym zapomnieć, że przełęcz żelaznego krzyża miała też swoje dni chwały, z których najbardziej pamiętnym musi być zainaugurowana jeszcze na Col du Galibier ucieczka Bernarda Hinaulta z Gregiem LeMondem, która po 70 kilometrach wysiłku ramię w ramię znalazła jeden z najbardziej pamiętnych finałów w historii kolarstwa szosowego na L'Alpe d'Huez.

W ciepłych słowach o podjeździe, który z chirurgiczną precyzją wyznacza granicę

między góralami dobrymi i wybitnymi, zawsze wypowiedali się najlepsi wspinacze zawodowego pelotonu. Wydaje się, że w końcu znalazł on również uznanie osób stojących obecnie za organizacją Wielkiej Pętli, o czym świadczy coraz częstsze uwzględnianie go w przebiegu wyścigu. Tour de France i Col de la Croix de Fer miały się w przeszłości zdecydowanie zbyt często, ale ich wspólna przyszłość maluje się w optymistycznych barwach.

Ciekawostki w skrócie

- Col de la Croix de Fer zadebiutowała na trasie Tour de France w 1947 roku.
- Col de la Croix de Fer jest pierwszym podjazdem słynnego wyścigu amatorskiego La Marmotte (choć zjazd prowadzi z Glandon).
- Pochodzenie starego krzyża znajdującego się na przełęczy nie jest znane.
- Jedno z muzeów znajdujące się na trasie upamiętnia katastrofę lotniczą z 1944 roku, w której zginął pełniący funkcję oficera brytyjskich sił powietrznych podczas kampanii w Normandii Trafford Leigh-Mallory – młodszy brat George'a Mallory'ego, którego w 1924 roku zabrał Mount Everest.







COL DU GALIBIER

Gdzie diabeł mówi „Bonnenuit”

Nie wiadomo dokładnie, kiedy zrodził się sam pomysł, natomiast przekonanie o tym, że uczestnicy Tour de France są w stanie zdobyć tę przełęcz, rozpałiło wyobraźnię Henriego Desgrange po tym, jak barierę 2000 metrów udało się złamać w Pirenejach. Od czasu swojego debiutu pojawiła się ona na trasie Wielkiej Pętli imponujące 64 razy, ze względu na swoje przytłaczające gabaryty

paradoksalnie pełniąc rolę preludium. Bardzo sporadycznie, rzadziej nawet niż raz na całą generację, zdarzał się jednak kolarz, którego nie łamała wizja samotnej walki z ogromnym dystansem i wysokością Col du Galibier. A kiedy już miało to miejsce, był to gotowy materiał na kolejną z kolarskich legend.

Początek podjazdu: **Saint-Michel-de-Maurienne** | długość: **35,2 km** | nachylenie: **5,5%** | maksymalne: **15%** | przewyższenie: **2095 m** | wysokość: **2642 m n.p.m.**

COL DU GALIBIER

Położenie

Col du Galibier (2642 m n.p.m.) to wysoka przełęcz w Alpach Graickich (według niektórych źródeł zaliczana do Alp Delfinackich), położona na granicy francuskich departamentów Sabaudia i Alpy Wysokie. Poprzez Col du Telegraphe na północy i Col du Lautaret na południu, wiodąca przełęczą droga łączy miejscowości Saint-Michel-de-Maurienne i Briancon.

Galibier znajduje się pomiędzy masywami d'Arvan-Villards i Cerces, jednocześnie rozdzielając doliny Valloirette i Guisane.

Podjazd

Klasyczny podjazd pod Col du Galibier to ten od strony północnej, prowadzący z Saint-Michel-de-Maurienne przez Col du Télégaphe i Valloire (łącznie 35,2 km, śr. 5,5%, maks. 15%). Punkt startowy wspinaczki leży w mocno uprzemysłowionej dolinie rzeki Arc, dlatego choć sama przełęcz nie bez powodu słynie ze swojej izolacji od świata, tę alpejską idyllę trzeba sobie wywalczyć, pierwsze kilometry przeprawy dzieląc między innymi z samochodami dostawczymi.

Wspinaczce na niełatwy Col du Télégaphe (11,8 km, śr. 7,3%), którego nazwa rzeczywiście pochodzi od telegrafu, choć nie bezpośrednio (to już historia na kolejną opowieść), towarzyszy głównie sosnowy las, który dobrze osłania przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, ale może utrudniać właściwą ocenę pokonywanego dystansu.

Ostatni etap podjazdu pod Col du Galibier (18,1 km, śr. 6,1%) rozpoczyna się po krótkim zjeździe do Valloire, które latem jest niczym więcej niż kolejnym uśpionym kurortem narciarskim. Pomiędzy tą miejscowością a szczytem przełęczy czeka jeszcze jedno wyzwanie – Plan Lachat – nie bez powodu zapisane na kartach historii Tour de

France jako miejsce wielu zakończonych sukcesem ataków.

Mniej znany, południowy wariant wspinaczki na Galibier ma natomiast jedną rzecz, w której droga po przeciwnej stronie przełęczy, nie jest w stanie mu dorównać. Są nią niezrównane widoki majestatycznych Grand Galibier (3228 m) i Meije (3983 m) – tego z głównych alpejskich szczytów, który najdłużej bronił się przed zdobyciem.

Historia

Nie wiadomo dokładnie, kiedy zrodził się sam pomysł, natomiast przekonanie o tym, że uczestnicy Tour de France są w stanie zdobyć Col du Galibier, rozпалиło wyobraźnię Henriego Desgrange po tym, jak podobnego wyczynu udało się dokonać w Pirenejach, a bardziej precyzyjnie – na Col du Tourmalet w 1910 roku. Już ponad sto lat temu pierwszy dyrektor Wielkiej Pętli medialnego, a tym samym również marketingowego sukcesu upatrywał w pchaniu kolarzy wprost ku granicom ich możliwości, ku uciesze obserwatorów reżyserowanych przez niego spektakli. Równie ekstremalne, choć zdecydowanie bliższe drugiego końca spektrum, były recenzje jego pomysłów wystawiane przez samych cyklistów, w których Desgrange nazywany był „mordercą”, „kryminalistą” i „bandytą”.

Jako pierwszy na tę zapomnianą przez cywilizację przełęcz wspiął się w 1911 roku Emile Georget. Dokonał tego za sprawą znajdującego się wówczas w okolicach szczytu tunelu, osiągając wysokość 2556 metrów nad poziomem morza. O 89 metrów niższa niż w rzeczywistości, ciągle była dziejowym osiągnięciem dla zawodników, którzy nie mieli do dyspozycji nawet przerzutek.

Do 2022 roku Col du Galibier pojawiła się na trasie Tour de France imponujące 64 razy, zazwyczaj ze względu na swoje przytłaczające gabaryty pełniąc rolę preludium do decydującego podjazdu, którym często okazywał się L'Alpe d'Huez. Bardzo sporadycznie, rzadziej nawet niż raz na całą generację, zdarzał się jednak kolarz, którego nie łamała wizja samotnej walki z ogromnym dystansem i wysokością. A kiedy już miało to miejsce, był to gotowy materiał na kolejną z kolarskich legend.

Tak było, kiedy barwna bandana Marco Pantaniego trzepotała w chłodnym powietrzu podczas jego 47-kilometrowego ataku, który ostatecznie położył podwaliny pod jedyny triumf w klasyfikacji generalnej Wielkiej Pętli, a Jana Ullricha pozostawił nieodwracalnie poranionym. Tak było również wtedy, kiedy podczas jedyne dotąd etapowego finiszu na Galibier najbardziej spektakularny z triumfów w swojej kolarskiej karierze świętował Andy Schleck, wygrywając nie tylko z rywalami i własnymi słabościami, ale mocnym czołowym wiatrem, na którym powiewały liczne luksemburskie flagi.

Szosa, którą na przełęcz uczestnicy Wielkiej Pętli wspinają się dziś, nie jest tą samą, którą Galibier podbijali wspomniany Georget, Eugene Christophe czy Gino Bartali. Konieczność budowy barier przeciwlawinowych powyżej Col du Lautaret zmusiła lokalne władze do wytyczenia nowej drogi w 1947 roku, od strony Guisane biegnącej na zachód od tej oryginalnej. Zmiany dotknęły również bardziej popularną trasę prowadzącą na szczyt Galibier od północy, w nowym wariantcie omijając miejscowość Bonnenuit – ostateczny dowód na to, że brnąć dalej w kierunku odizolowanej od cywilizacji przełęczy nikt poza rabusiami nie miał powodu – choć zmierzenie się z 14-procentową rampą w jej okolicach ciągle jest możliwe.

Swoje 2642 metry wzrostu Col du Galibier odzyskała natomiast dopiero w 1970 roku, kiedy zamknięty został stary tunel w okolicach szczytu. Nowy, który powstał znacznie później, nie jest dostępny dla kolarzy, być może słusznie pchając ich do zdobycia przełęczy w pełnym jej majestacie.

Ciekawostki w skrócie

- Nazwa Col du Galibier najprawdopodobniej wywodzi się od prowansalskiego *galaubie* oznaczającego „wawóz”, ale przytłaczające swoim ogromem przestrzenie wokół przełęczy w żadnym momencie nie przywodzą na myśl wąskiej doliny o urwistych zboczach.
- Col du Galibier jest ósmą najwyższą położoną drogą utwardzoną prowadzącą przez Alpy. Ze względu na swoją wysokość, bardzo często to na niej przyznawana jest

nagroda Souvenir Henri Desgrange – przynależna zdobywcy dachu Tour de France, która w tym miejscu nabiera dodatkowego wymiaru ze względu na nieskrywaną miłość, jaką pierwszy dyrektor wyścigu darzył Galibier.

- Jako pierwszy na tę zapomnianą przez cywilizację przełęcz wspiął się w 1911 roku Emile Georget. Do 2022 roku Col du Galibier pojawiła się na trasie Tour de France 64 razy.



Wspomnienia z Peletonu

Dariusz Baranowski

Col du Galibier – 1998 rok, Tour de France – moment, który pamiętam doskonale i którego nigdy pewnie nie zapomnę. Mówię oczywiście o słynnym ataku Marco Pantaniego, na który zdecydował się na Col du Galibier, gdy do mety na Les Deux Alps, zostało jeszcze dobrych 50 km. Marco zaatakował z grupki ok. 15 kolarzy, w której byłem i ja. Pamiętam to doskonale, bo instynktownie chciałem ruszyć razem z nim. Ostatecznie jednak nie zdecydowałem się na to i Marco pojechał sam. Jadący wtedy w żółtej koszulce Jan Ullrich, przeżywał potworny kryzys i ostatecznie stracił wszystko. Marco wygrał etap, wziął koszulę i ostatecznie wygrał cały wyścig. Ja sam natomiast zakończyłem etap jako dziesiąty, a moment ataku upamiętniony został postawionym w tym miejscu monumentem Marco Pantaniego.

Maciej Paterski

Do najpiękniejszych podjazdów, które jechałem na rowerze, należą Col du Galibier, Passo dello Stelvio, Grossglockner oraz l'Alpe d'Huez. Mimo że są najpiękniejsze, wcale nie znaczy, że łatwe! Wszystkie cztery są bardzo długie, lecz podczas tej ciągnącej się wspinaczki można cieszyć się zapierającymi dech w piersiach widokami.

Myszę, że są to podjazdy, które nie powinny sprawić wielkiego kłopotu w ich zdobyciu, a dla każdego fana dwóch kótek są obowiązkowe!







Col du Galibier