



Podczas tego etapu przez około 170 km podróżujemy przy samym wybrzeżu, więc jest wiele okazji do podziwiania morza.



Z PIASZCZYSTYCH PLAŻ NA PIRENEJSKIE PRZEŁĘCZE

Etap 7

Kraje: Francja, Hiszpania

Skąd: La Grande-Motte

Dokąd: Girona

Dystans: 467 km

Przewyższenie: +4471 m/-4367 m

Szlaki: Via Rhône, EuroVelo 8, Canal du Midi, Pirinexus, Vias Verdes

Nawierzchnia: 80% asfalt

Uczestnicy etapu: Marta Bajno, Hanna Fidusiewicz, Michał Łuczak

Piloci: Tomasz Maciążek, Michał Semrau

Suport: Krzysztof Kalarus



Przydatne strony:

www.en.viarhona.com/cycle-route

www.en.eurovelo.com/ev8

www.canaldumidi.bike

www.viesverdes.cat/en

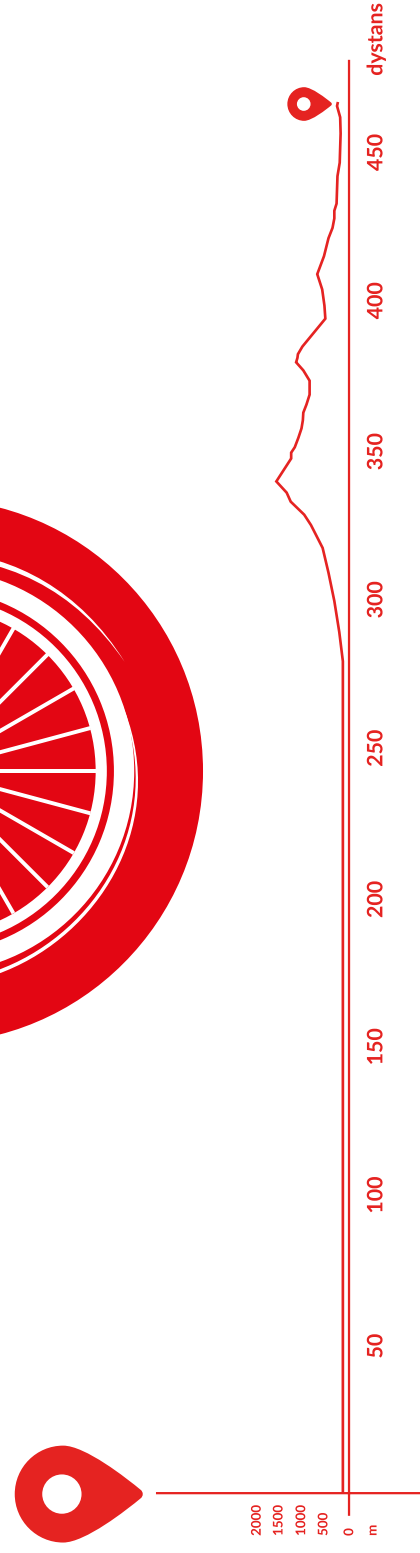
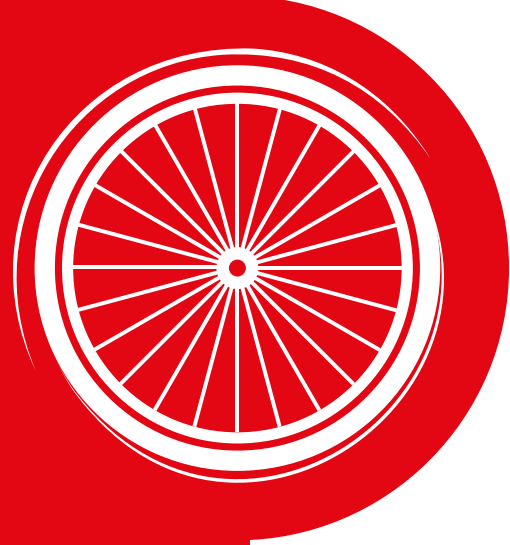
FRANCJA

HISZPANIA



TRASA:

La Grande-Motte, Sète, Agde,
Beziers, Narbona, Leucate,
Argeles sur Mer, Boulou,
Ceret, Arles-sur-Tech,
Prats-de-Mollo-la-Preste,
Olot, Girona



PROFIL TRASY:

La Grande-Motte - Girona
Dystans: 467 km
Przewyższenie: +4471 m/-
4367 m
Najniższy punkt: 0 m
Najwyższy punkt: 1520 m

Etap 7 



Sztafeta trafiła na komplikacje w postaci obfitych opadów deszczu, który w pierwszym tygodniu miał taką intensywność, że niektóre drogi stawały się nieprzejezdne.

Jest to etap niesłuchanie różnorodny. Startujemy na francuskim wybrzeżu Morza Śródziemnego pełnym piaszczystych plaż i wakacyjnych kurortów. Jesteśmy na szlaku EuroVelo 8 i właściwie moglibyśmy nim pojechać przez pozostałą część Francji i całą Hiszpanię, łącznie ponad 1,5 tysiąca km wzdłuż wybrzeża. Uznałem jednak, że taki brak zmienności byłby trochę nudny, więc na poszczególnych etapach od czasu do czasu pojawiają się różne małe rowerowe smaczki. Na tym odcinku

Pirinexus to szlak, który wielokrotnie opuszcza drogi asfaltowe, docierając w miejsca niedostępne dla samochodów, niekiedy jest wymagający fizycznie, ale dostarcza spektakularnych widoków i wrażeń.

takim smaczkiem jest szlak Pirinexus. Jedna z najciekawszych hiszpańsko-francuskich „Zielonych Dróg” (hiszp. Vies Verdes). W miejscowości Argelès-sur-Mer odjeżdżamy od wybrzeża, a 20 km dalej w okolicy Le Boulou zostawiamy Eurovelo, żeby doliną rzeki Tech wspiąć się na przełęcz Col d'Ares (1513 m n.p.m.), a potem korzystając z tras poprowadzonych po dawnych liniach kolejowych zjechać do Girony. Pirinexus to szlak, który wielokrotnie

opuszcza drogi asfaltowe docierając w miejsca niedostępne dla samochodów, niekiedy jest wymagający fizycznie, ale dostarcza spektakularnych widoków i wrażeń. W pierwszej połowie etapu można się spokojnie rozruszać i porządnie rozgrzać przed drugą, górską, częścią.



W drugiej części etapu trasa całkowicie zmienia swój charakter – wjeżdżamy w góry i przekraczamy Pireneje, żeby wjechać do Hiszpanii.



Drugą rzeczą poza deszczem, która obficie nawiedziła ten etap, była spora liczba złapanych gum.

Trudność ?

Porównując z innymi etapami ten należy określić jako średni. Ze względu na podjazd od poziomu morza na przełęcz leżącą powyżej 1500 metrów na pewno nie można powiedzieć, że jest to odcinek łatwy. Jednak patrząc na łączne przewyższenie etapów przebiegających przez Szwajcarię czy Andaluzyję, ten wypada umiarkowanie. Fragment wzdłuż Morza Śródziemnego jest łatwy, choć w niekorzystnych warunkach atmosferycznych przejechanie wzdłuż Canal du Midi może okazać się wymagające lub wręcz niemożliwe. Są to jednak zaledwie odcinki i da się je ominąć, więc pierwsza połowa etapu jest w zasięgu każdego rowerzysty. Druga połowa dostarcza wielu wrażeń, wspinaczka na Col d'Ares rozciąga się na 30 km, więc trzeba mieć dobrą kondycję, żeby przeprawić się do Hiszpanii przez tę przełęcz. Pocieszające jest to, że średnie nachylenie na każdym kilometrze często jest poniżej 5%, a tylko dwa razy przekracza 8%, więc w całej palecie pirenejskich podjazdów ten można uznać za względnie łatwy.

Noclegi

Podobnie jak na poprzednim etapie należy zwrócić uwagę na to, że sezon kempingowy na wybrzeżu jest krótki i wiosną czy jesienią raczej trzeba szukać kwater. Podróżując w grupie nie ma problemu ze znalezieniem ciekawych noclegów na Bookingu, a wręcz często można trafić na naprawdę fajne miejsca w dobrych cenach. Na pewno będzie to trudniejsze podróżując w parze czy samotnie, bo wynajęcie domku czy apartamentu nie będzie już tak opłacalne. W górach, bliżej granicy oraz w Hiszpanii można już liczyć na więcej otwartych kempingów, np. w Prats-de-Mollo-la-Preste, w Olot czy Gironie. Po stronie francuskiej można próbować znaleźć nocleg przez www.warmshowers.org, natomiast po stronie hiszpańskiej będzie to już trudniejsze, bo w okolicy trasy pojawiają się tylko pojedyncze osoby przyjmujące rowerzystów.

Jedzenie

Podobnie jak na innych nadmorskich etapach trzeba planować jedzenie w większych miastach, ponieważ w małych miasteczkach restauracje przed/po sezonie mogą okazać się zamknięte albo ich oferta może być ograniczona. Uczestnicy tego etapu w trakcie dnia ograniczali się głównie do przekąsek i ewentualnie postojów w lokalnych kawiarniach, a wieczorem bardzo często gotowali wspólnie.

Nawigacja

Warto wspomagać się mapami, aplikacjami i/lub trackiem. Szczególnie jadąc wzdłuż wybrzeża. Szlaki nie są perfekcyjnie oznaczone, więc trzeba umieć odnaleźć ogólnie przyjęty kierunek, żeby wrócić na trasę. Niektóre odcinki wzdłuż Canal du Midi okazały się nieprzejezdne ze względu na silne opady deszczu, inne były w remoncie, a w dalszej części ze względu na ilość wody trudno było w ogóle zlokalizować drogę, więc każdy sposób na poprawne znawigowanie się będzie dobry. Gdy odjedzie się od morza dróg jest mniej, więc trudniej coś pomylić. Podjazd na przełęcz, zjazd do Hiszpanii i odcinek do Girony są już nawigacyjnie łatwe.





Będąc w La Grande-Motte etap należy rozpocząć
w jedyny słuszny sposób – od wizyty na plaży.



Na odcinku do Agde poruszamy się wzdłuż kanałów i jezior, które są siedliskiem wielu gatunków ptaków.

Wyjazd z **La Grande-Motte** powinno się rozpocząć w jedyny słuszny sposób – mianowicie, od pójścia na Plage du Grand Traverse. Jest to szeroka i długa piaszczysta plaża – miej-

Na początek trasa prowadzi ostatnim skrawkiem Via Rhona, więc nadal towarzyszą nam charakterystyczne białe tablice z zielonymi napisami.

sce absolutnie fantastyczne, więc dopiero po porządnej kąpieli słonecznej i odpowiednio długim syntezowaniu witaminy D można wsiąść na rower. Na początek trasa prowadzi ostatnim skrawkiem Via Rhona, więc przez

50 km do Sete nadal towarzyszą nam charakterystyczne białe tablice z zielonymi napisami. Szlak wije się pomiędzy kanałami, wybrzeżem i jeziorami, w których stopy moczą stada flamingów. Wszystko to składa się na wspaniałe wrażenia, chyba że ma się podobnego pecha do uczestników sztafety i pada deszcz, pękają dętki, a jedna z osób podjeżdżając pod krawężnik traci panowanie nad rowerem i przewraca się łamiąc przy tym rękę.

L' hôpital

Kraksa miała miejsce w okolicy Frontignan, mniej więcej 40 kilometrów od startu etapu. Hania trafiła do lokalnego szpitala, a sztafeta pojechała dalej, do **Agde**, na zarezerwowany wcześniej nocleg. Okazuje się, że Francuzi naprawdę nie lubią i nie umieją mówić po angielsku. Mimo że szpital był blisko, Hania dobrze mówi po francusku, miała kartę EKUZ, ubezpieczenie, to i tak musiała przeskoczyć wiele leżących pod jej nogi kłód, żeby poskładano jej na miejscu rękę, a pomagający jej Krzysiek mówiący tylko/aż po angielsku i hiszpańsku trafił na niejeden wysoki mur, próbując uzyskać jakiejkolwiek sensowne informacje. Ostatecznie cała sytuacja miała szczęśliwy koniec, sztafeta dzień później zatrzymała się na dwie noce w jednym miejscu, a Hania z „naprawioną” ręką dołączyła do Krzyśka w samochodzie suportowym. Z dętkami i deszczem był to jednak dopiero początek przygody.

Marzenie o wielkim kanale

Od czasów Cezara Augusta do czasów Ludwika XIII wielu marzyło o bezpiecznej drodze śródlądowej, która pozwoliłaby statkom czy barkom pływać od Atlantyku do Morza Śródziemnego w inny sposób niż wokół Półwyspu Iberyjskiego. Opłynięcie Hiszpanii i Portugalii zawsze wiązało się z niebezpieczeństwami, czy to ze strony zdradzieckich burz, czy ataku piratów. Pierwszą osobą, której motywacja i wizja sukcesu była wystarczająco duża, był genialny urzędnik o nazwisku Pierre-Paul Riquet. Zaproponował wykopanie kanału od Sète do Tuluzy i połączenie go z rzeką Garonna płynącą przez Bordeaux aż do Atlantyku. Prace rozpoczęły się 15 kwietnia 1667 r. Robotnicy przy użyciu kilofów i łopat usunęli 7 milionów metrów sześciennych ziemi na długości 240 km i po 14 latach prac ukończyli Canal du Midi, który szybko stał się główną trasą transportową i otworzył na handel takie miasta jak Tuluza czy Carcassonne. Dziś wzdłuż kanału Garonny i Kanału Południowego (fra. Canal du Midi) prowadzi szlak rowerowy pozwalający przejechać od Oceanu Atlantycznego do Morza Śródziemnego. Nasza trasa korzysta z niego przez mniej więcej 70 km właśnie od Agde. Szlak jest bardzo malowniczy, ale bywa wymagający, o czym nasi sztafetowcy przekonali się tuż po starcie. Trasa bardzo często prowadzi odcinkami szutrowymi lub nieutwardzonymi, a te po deszczu mogą być w bardzo różnym stanie. Tomek relacjonował tak: „Z asfaltowej drogi skręciliśmy w lewo i ruszyliśmy pomarańczową szutrowką wzdłuż kanału. Po kilkaset metrach poczułem, że chyba złapałem gumę. Spojrzałem kontrolnie przód - tył, ale opony były całe. Pomyślałem więc, że źle ustawiłem przerzutki, bo ledwo udawało mi się kręcić korbą. Rower w końcu stanął.

Dziś wzdłuż kanału Garonny i Kanału Południowego (franc. Canal du Midi) prowadzi szlak rowerowy pozwalający przejechać od Oceanu Atlantycznego do Morza Śródziemnego.

Odwróciłem się, żeby sprawdzić, jak idzie reszcie, a tam pobożewisko. Wszyscy już pchają, zblokowane koła zostawiają długie ślady. Głina w hamulcach, przerzutkach, na manetkach i w zębach... Armagedon Panie! Wysłałem Michała w poszukiwaniu odwrotu, a sami zaczynamy warsztaty garncarskie. Wygrzebuje my patykami grudy z błotnika i babrzemy się w bagnistej mazi. Ciągłe pada. Obręcze naszych rowerów przypominają koła garncarskie. Całe ubabrane są w glinie. Kręcimy nimi w kałuży z nadzieją, że to coś da. Dzwoni Michał. Żeby odebrać telefon, muszę rozpiąć spodnie przeciwdeszczowe. Następnie muszę czymś oczyścić ręce z gliny. Wycieram je w liście kukurydzy, a następnie smartfon wychodzi na światło dzienne. Deszcz momentalnie zalewa ekran dotykowy i zaczynają się cuda. Na przemian czytam: wpisz pin, nie rozpoznano odcisku palca, tylko połączenia alarmowe. A telefon dzwoni, tylko nie da się go odebrać... W końcu dochodzę do wniosku, że w harcerstwie trzeba było się bardziej przyłożyć. Michał

„Michał stoi pięćset metrów ode mnie, widzimy się, ale nie słyszymy. Wystarczyłyby dwie chorągiewki, a tu sprzęt za kilkaset euro załatwił krople wody. Litości...”

stoi pięćset metrów ode mnie, widzimy się, ale nie słyszymy. Wystarczyłyby dwie chorągiewki, a tu sprzęt za kilkaset euro załatwił krople wody. Litości...” Pierwszy fragment po obfitych deszczach okazał się błotnistym bagnem zalepiającym absolutnie wszystko, od opon, przez korby i łańcuchy po buty i spodnie. Dopiero po wydostaniu się z kanału i odwiedzinach w warsztacie samochodowym, który udostępnił myjkę rowery nadawały się do dalszej jazdy. Oczywiście już chwilowo nie wzdłuż kanału. Dopiero po pewnym czasie powrót na trasę zakończył się sukcesem, a nawierzchnia pozwoliła na normalną jazdę.





Podróż wzdłuż francuskich kanałów to niewątpliwie przygoda – częste zmiany nawierzchni, różnorodne krajobrazy, piękne widoki – wystarczy dać się ponieść i cieszyć każdym dniem.

Kanał doprowadza nas do **Beziers** – malowniczego miasta położonego na wzgórzu i nazywanego francuską Barceloną. Jest winiarską stolicą regionu, a słynie między innymi z gotyckiej katedry St.-Nazaire. Beziers leży około 30 km od Agde, więc jest

Śluza Fonserannes składa się aż z 8 komór oraz 9 bram, dzięki którym statki na dystansie 300 m opadają lub wznoszą się o 21,5 m.

również dobrym miejscem na krótki postój i lunch. Opuszczając miasto przejeżdżamy ścieżką po pięknym akwedukcie nad rzeką Orb, a zaledwie kilometr dalej trafiamy na niezwykłą konstrukcję – Śluzę Fonserannes. Jest to najstynniejsza śluza na Kanale

Południowym – składa się aż z 8 komór oraz 9 bram, dzięki którym statki na dystansie 300 metrów opadają lub wznoszą się o 21,5 m. Miejsce absolutnie obowiązkowe do odwiedzenia. Kawalek dalej, w okolicy dróg D64 i D609, okazało się, że szlak jest w remoncie, a przedostanie się przez ruchliwe drogi zamknięte betonowymi blokami wymaga trochę ekwilibrystyki. Jest to o tyle cenna informacja, że stan szlaku można sprawdzać w lokalnych informacjach turystycznych lub ewentualnie szukać informacji w internecie. Pozwoli to z wyprzedzeniem zaplanować objazd danego odcinka. Z drugiej strony – remonty oznaczają, że w przyszłości szlak będzie lepiej przygotowany, co może pozwoli uniknąć wizyt w myjni samochodowej.

Po każdej burzy wychodzi słońce

Szlak wzdłuż kanału prowadzi przez kolejne 30 km na zachód, a później skręca na południe. Niedługo później rozstajemy się z nim i przeskakujemy nad Canal de Jonction i Canal de la Robine, by szutrowymi ścieżkami dotrzeć do Narbony. Sztafeta wybrała nieco inny wariant. Czekać na Hanię, której składano złamaną rękę i która musiała później jeszcze raz odwiedzić szpital na zmianę opatrunków, ekipa zatrzymała się

na dwie noce w małym miasteczku Le Viala, a następnie lokalnymi drogami dostała się do Narbony, skracając nieco dystans i opuszczając dalsze przygody nad Kanałem Południowym. Wprawdzie po obfitych deszczach wychodziło słońce, ale w wiadomościach krążyły newsy o stanie powodziowym, niektóre drogi asfaltowe były wręcz zalane, a w rowerach kilka razy dziennie trafiały się laczki, więc pewnie była to najlepsza decyzja z możliwych.

Narbona stanowi ostatni bastion cywilizacji przed kolejnym, przynajmniej 50-kilometrowym odcinkiem, na którym można zanurzyć się w krajobrazie z dziewiczym wybrzeżem, skalistym terenem i mokradłami. W związku z tym, że jest sporym miastem i daje różne możliwości spędzenia wolnego czasu, jest też dobrym miejscem na nocleg. Sztafeta zatrzymała się tutaj w budynku przylegającym do dawnego kościoła przerebionym na apartamenty – *Chambre du Covent* – druga część była w tym czasie w remoncie, lecz można było wejść na dzwonnice. Jednym z najcenniejszych zabytków Narbony jest usytuowana w samym sercu miasta okazała gotycka katedra *Saint-Just-et-Saint-Pasteur*. Ta wspaniała, strzelista świątynia bardzo różni się od gotyckich zabytków Francji południowej, za to podobna jest do ogromnych katedr, jakie spotkać można w regionie Île-de-France. W sąsiedztwie katedry znajduje się rozległy kompleks dawnego pałacu arcybiskupiego (*Palais des Archevêques*). Pozostałe ważne zabytki

Narbony to m.in. XIX-wieczny neogotycki budynek ratusza miejskiego (*Hôtel de Ville*), kaplica św. Magdaleny (*Chapelle de la Madeleine*), klasztor karmelitów (*Couvent des Carmélites*), dom rzymski z Narbony (*Maison romane de Narbonne*), usytuowane w pobliżu miasta opactwo *Sainte-Marie de Fontfroide* (*Abbaye Sainte-Marie de Fontfroide*) oraz krót-

ki odcinek słynnej *Via Domitia* – pierwszej rzymskiej drogi wybudowanej w Galii w II wieku p.n.e. Opuszczając miasto bardzo

Widoki są bajkowe, a wrażenia naprawdę niezapomniane. Szczególnie gdy momentami szutrowa droga jest zalana po obfitych deszczach.

szybko wjeżdżamy na teren *Parku Narbonnaise en Méditerranée*. Trasa (szlak *EuroVelo 8*) jest tutaj bardzo często poprowadzona groblami pomiędzy akwenami służącymi do wydobywania soli morskiej. Okolica jest porośnięta typowo

śródziemnomorską roślinnością, wkoło słychać mnóstwo ptaków, a groble otacza ogrom wody. Widoki są bajkowe, a wrażenia naprawdę niezapomniane. Szczególnie gdy momentami szutrowa droga jest zalana po obfitych deszczach i wpadnie się na pomysł jazdy po wale kolejowym, na którym nagle pojawia się pociąg. Po około 25 km szlak przejeżdża przez *Port-la-Nouvelle* i dalej prowadzi wzdłuż piaszczystych plaż. Cały odcinek Narbona – *Leucate* to mniej więcej 50 km, na których naprawdę nie warto się spieszyć – park daje mnóstwo okazji do zrobienia fantastycznych zdjęć, a plaże zachęcają do zejścia z roweru. Za miejscowością *Leucate*, a przed portem o tej samej nazwie, warto zajrzeć na targ rybny – *Le Mas Bleu* – jest to miejsce, w którym można skosztować świeżych ostryg i innych owoców morza, zajrzeć do jednej z okolicznych restauracji albo poobserwować wędkarzy łowiących ryby na falochronie.

Wszystko kiedyś się nudzi

Ostatnie 50 km wzdłuż wybrzeża jest już mniej zjawiskowe, ale nadal towarzyszą nam plaże, małe miasteczka i porty, a z rowerowego rytmu wybijają mijane kawiarnie. Ostatnią miejscowością nadmorską jest **Argeles sur Mer**, posiadające 7 km piaszczystych plaż i znane z balneoterapii, czyli zabiegów rehabilitacyjnych wykorzystujących wody lecznicze.



Taka podróż to by dopiero była przygoda!

BRAK FOTY Rolling 306

W tym słonecznym miasteczku warto zajrzeć do portu rybackiego La Massane, na Zamek Le Chateau de Valmy, a także odwiedzić rezerwat przyrody Mas Larrieu, i dzwonnice Notre Dame dels Prats. Z Argeles kierujemy się nad rzekę Tech do Boulou lub inaczej El Voló. W starej części wioski możemy znaleźć różne starożytne zabytki, takie jak imponująca dzwonnica czy posąg Petit Tambor. W Boulou zaczynamy naszą przygodę ze szlakiem Pirinexus. Szlak stanowi pętlę, więc do Girony można dostać się na dwa sposoby, albo przez El Pertús (łatwiejszy wariant), albo przez Col d'Ares (nasz wariant). Przez El Pertús jedzie się na pewno szybciej, ale... w podróżowaniu rzadko chodzi o tempo przemieszczania się. Wariant przez przełęcz Col d'Ares i Olot jest pod wieloma względami fantastyczny, a ominięcie go byłoby jak oglądanie „Gwiezdnych Wojen” z dubbingiem. Można to zrobić, pytanie tylko - po co?

Pirinexus

dwa dni pod górę

Po wyjeździe z Boulou ścieżka przechodzi obok Wake Parku, który jest zlokalizowany w ładnym terenie zielonym, nad jeziorami i jest fajnym miejscem na piknik czy przerwę w podróży. Powoli wznosimy się już od momentu, gdy odjechaliśmy od morza, ale na razie działa się to niezauważenie. Za Boulou

Łącznie na 55 km pokonujemy ponad 1600 metrów, a wyjeżdżamy na 1513, więc jak widać, zjazdów będzie niewiele.

nadal trudno mówić o podjazdach, ale wysokość sukcesywnie będzie rosta. Łącznie na 55 km pokonujemy ponad 1600 metrów, a wyjeżdżamy na 1513, więc jak widać zjazdów będzie niewiele. Po 10 km docieramy do Ceret – miasteczka znanego jako Mekka kubizmu. Wjeżdżamy do niego przez XVI-wieczny średnio-wieczny kamienny most – Pont du Diable (inaczej Pont Vieux).

W Ceret swoje prace tworzyli między innymi Pablo Picasso, George Braque, Juan Gris czy Marc Chagall. Z tego względu miejscem nadającym ton miastu są Muzeum Sztuki Nowoczesnej i organizowane przez nie wydarzenia. Dodatkowo Ceret jest stolicą regionu Vallespir, który z kolei historycznie należał do Katalonii, a został oddany Francji na mocy pokoju pirenejskiego w roku 1659. Może być to nieintuicyjne, ale jadąc doliną rzeki Tech można poczuć katalońskiego ducha będąc ciągle we Francji.

Za miasteczkiem szlak wjeżdża na dawną linię kolejową, na której w tej chwili jest położona nawierzchnia asfaltowa. Droga jest wąska, oferuje fantastyczne widoki i sporo wrażeń, np. przejeżdżając przez wysoki wiadukt zbudowany nad jednym z dopływów Tech. Szlak prowadzi do **Arles-sur-Tech**, często poza ruchem samochodowym albo po drogach o bardzo niewielkim natężeniu. Miasteczko leży 20 km od Boulou i około 200 metrów wyżej. Rozwinęło się wokół Opactwa Benedyktynów, które zostało tu zbudowane w VIII wieku. Główny plac miasta, „Place du Village”, zawiera domy, które pojawiły się tutaj jako pierwsze. Opactwo ma piękny gotycki klasztor zbudowany w XIII wieku oraz imponujące organy z XVIII wieku. Jego

najciekawszym przedmiotem jest jednak sarkofag z IV wieku, który niegdyś zawierał relikwie Świętych Abdona i Senenna, i ciągle (najwyraźniej niewytłumaczalnie) wydziela wodę. W Arles-sur-Tech wjeżdżamy na główną drogę, która doprowadzi nas do samej przełęczy. Nie jest ona ruchliwa, a im wyżej, tym ruch jest jeszcze mniejszy.

W Arles-sur-Tech wjeżdżamy na główną drogę, która doprowadzi nas do samej przełęczy.



Po kolejnych 20 km i 440 metrach w pionie jesteśmy w Prats-de-Mollo-la-Preste. Jest to miasto o tysiącletniej historii. Ma autentyczny klimat, nieskażone środowisko naturalne, mury obronne, bramy, ufortyfikowany kościół, XVII-wieczny fort Lagarde i malownicze uliczki idealne do spacerowania. Prats leży mniej więcej w połowie wysokości pomiędzy morzem a przełęczą (735 m n.p.m.), a wyżej jest już

tylko droga i otaczająca ją przyroda, więc jest bardzo dobrym miejscem na postój, jeśli ktoś chciałby rozłożyć podjazd na dwa dni albo chwilę odpocząć. Znajdziemy tu kilka różnych opcji noclegowych, włącznie z kempingiem, sklepy spożywcze i ze 2-3 restauracje plus pizzerię w jednym z hoteli. Do przełęczy i zarazem granicy z Hiszpanią zostało 13 km i 770 metrów przewyższenia. Trzeba wejść w swój rytm i po prostu jechać. W Pamiętniku Siódmej Zmiany o podjeździe Tomek pisał tak: „Zrobiliśmy remanent w naszych

Wraz z upływem czasu nasze pragnienie rośnie. Poziom wody w bidonach stał się odwrotnie proporcjonalny do wzrostu wysokości.

sakwach. Wyleciały z nich wszystkie rzeczy zbędne, które zazwyczaj wożymy na wszelki wypadek. Prognozy jednoznacznie wskazywały, że nie grozi nam deszcz, ani niskie temperatury. Miejsce ciuchów, latarek i przeróżnych gadżetów, zajęła woda i batony energetyczne. Bardzo szybko grupa nam się rozciągnęła. Każdy jechał innym tempem, ale staraliśmy się zachować kontakt wzrokowy. Ponieważ droga kręciła nieustannie, byliśmy opiekani promieniami słonecznymi ze wszystkich stron. Wraz z upływem czasu nasze pragnienie rośnie. Poziom wody w bidonach stał się odwrotnie proporcjonalny do wzrostu wysokości.



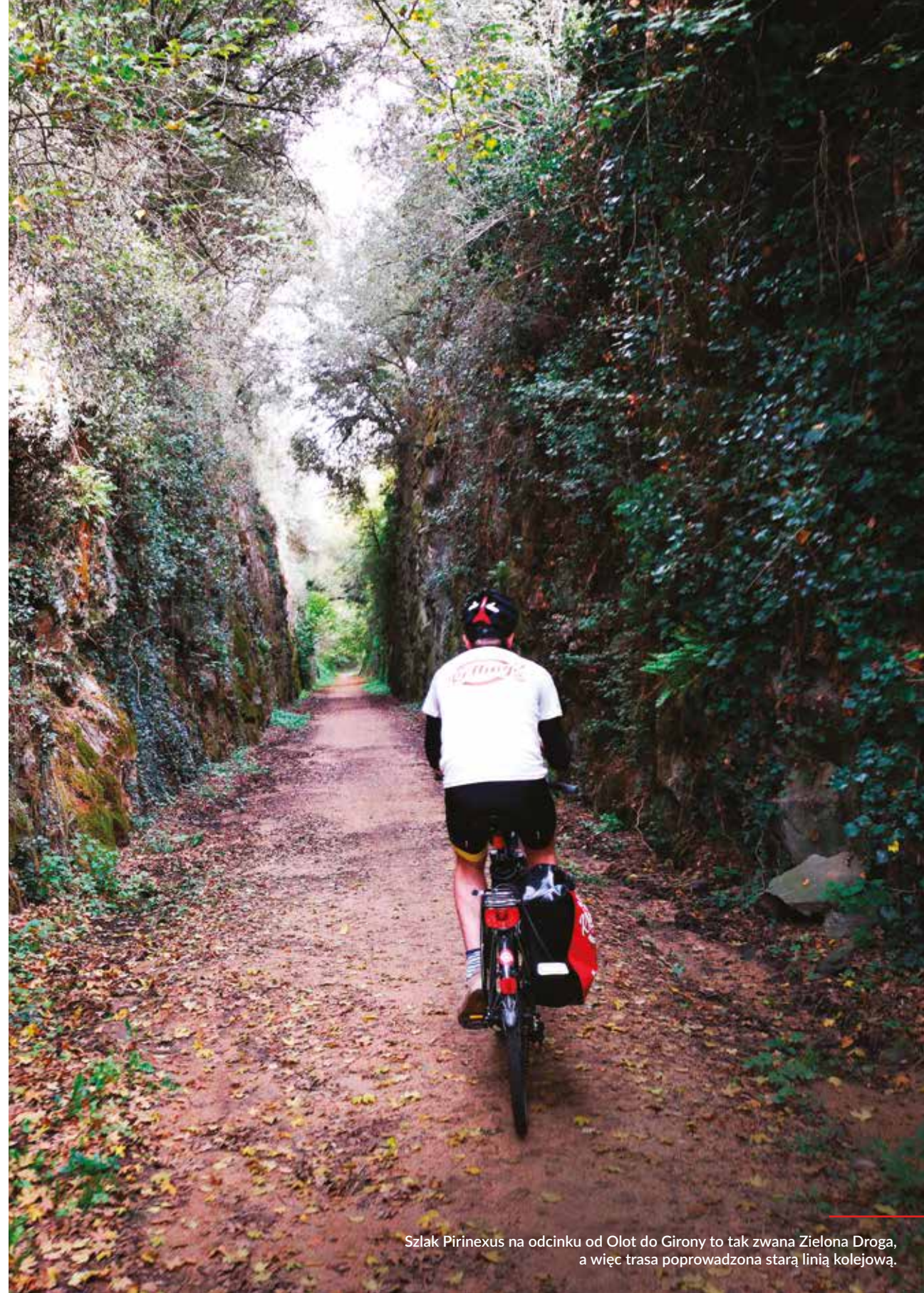
Uda dosyć szybko zorientowały się, że nie jedziemy już nadmorskim deptakiem. W sposób bezwzględny dzieliły się z nami swoim niezadowoleniem... Na szczęście droga, którą pięliśmy się do góry, była bardzo przyzwoita. Czysty, równy asfalt, mały ruch i piękne widoki sprawiały, że łatwiej udawało nam się walczyć z monotonią pedałowania. W ramach realizacji określonego zadania, małe cele są zawsze bardzo pomocne. W naszym przypadku taką rolę pełniły liczne zakręty. Za każdym z nich kryła się niewiadoma. Podświadomie oczekiwaliśmy jakiegoś przełomu, płaskiego odcinka lub źródła z wodą, które będzie jednoznaczne z postojem. Najczęściej jednak, na szczycie zakrętu naszym oczom ukazywał się dłuugi podjazd, z majaczącym gdzieś w oddali kolejnym małym celem. Teoretycznie człowiek z wiekiem nabiera doświadczenia, jednak praktyka pokazuje, że nabiera... się. I ulega złudzeniom". Po przekroczeniu przełęczy, granicy i jednocześnie grani Pirenejów, aż do Girony czekają na nas już głównie (co nie oznacza, że tylko!) zjazdy.

Teoretycznie człowiek z wiekiem nabiera doświadczenia, jednak praktyka pokazuje, że nabiera... się.

Pirinexus

dwa dni w dół

Pierwszy zjazd ciągnie się przez około 32 km najpierw do Molló i doliny rzeki Ritort, a potem dalej przez Camprodon do Sant Joan de les Abadesses. Po drodze zbiera się jeszcze troszeczkę podjazdów, ale tendencja jest mocno w dół, na całym odcinku tracimy 870 metrów. Cały czas jedziemy drogą C-38, ruch samochodowy nie jest duży, a widoki przednie. Po 10 km zjazdu jesteśmy w Molló – jeśli ktoś ma ochotę nacisnąć hamulce, to można zwiedzić romański kościół Santa Cecília. W przeciwnym razie po kolejnych 8 km jesteśmy w Camprodon.



Szlak Pirinexus na odcinku od Olot do Girony to tak zwana Zielona Droga, a więc trasa poprowadzona starą linią kolejową.

Miasto jest znane z turystyki i pochodzącej z X-XII wieku architektury, a także z ręcznie robionych wędlin i ciastek. A skoro ciastka, to palce wskazujące na hamulcach – trzeba się zatrzymać. Wiadomo. Zostało nam ostatnie 14 km i docieramy do Sant Joan de les Abadesses, zdominowanego przez średniowieczny klasztor. Skracamy w lewo, w wąską asfaltową drogę GI-521 i mierzymy się z niespodzianką – podjazdem na zjeździe – 7 km i 300 metrów wspinaczki. Warto o tym podjeździe pamiętać, bo nie jest to pierwsza lepsza „zmarszczka” i można się zdziwić, gdy po trzech zakrętach podjazd nie chce się skończyć. Na „szczyście” nie ma żadnej nagrody, żadnego wspaniałego widoku, po prostu nagle droga przestaje się wznosić, a zaczyna trawersować zbocze i opadać fantastycznym zjazdem łącząc się z główniejszą N-260a prowadzącą do Olot. Miasto jest położone na równinie otoczonej górami. Słynie przede wszystkim ze swojego naturalnego krajobrazu i wygasłych wulkanów stanowiących Park Przyrody Strefy Wulkanicznej Garrotxa (łącznie jest ich około 40). Wszystkie są nieaktywne, ostatnie erupcje miały miejsce 11 tysięcy lat temu, lecz obszar jest czynny sejsmicznie. Olot znane jest również ze swojej regionalnej

Olot jest położone na równinie otoczonej górami. Słynie ze swojego naturalnego krajobrazu i wygasłych wulkanów.

kuchni, warto spróbować regionalnych ciastek „coca de lardons” czy „trotell de matafaluga”. Wiele restauracji ma w swojej ofercie tzw. „kuchnię wulkaniczną” i serwuje np. ziemniaki z mięsem obtaczane w jajku, mące i smażone na głębokim tłuszczu.

Opuszczając Olot wjeżdżamy na trasę dawnej kolejki wąskotorowej oznaczoną nie tylko jako Pirinexus, ale również jako Via Verde, czyli Zielona Droga.



Trasa na odcinku 57 km przebiega przez trzy regiony i dwanaście miast, wzdłuż dolin rzek Fluvià, Brugent i Ter. Łagodnie schodzi z Olot (440 m) do Girony (70 m). Szlak jest przygotowany zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów, jest w bardzo dobrym stanie, wyposażony w mosty, poręcze i oznakowanie. Po drodze natkniemy się na wiele tablic informacyjnych, stare stacje kolejowe i lokalne kawiarnie. Jest to fantastyczna atrakcja nie tylko w kontekście całej naszej trasy, ale również jako destynacja na krótki wypad do Girony.

Starówka w Gironie jest jedną z najpiękniejszych w Katalonii oraz jedną z najlepiej zachowanych w całej Hiszpanii. Odkrywa przed nami ponad 2000 lat historii. Stare Miasto kryje wiele ciekawych miejsc, na pewno warto zobaczyć zbudowaną przez Rzymian w I wieku p.n.e. fortecę La Força Vella, katedrę, kościół św. Feliksa, klasztor benedyktyński z XII wieku czy deptak Rambla de la Llibertat i kolorowe domy nad rzeką Onyar. Mając chwilę, warto również wybrać się do oddalonego o 40 km Figueres, gdzie mieści się Muzeum Salvadora Dalí (hiszp. Teatro-Museo Dalí). Jest to największe na świecie dzieło surrealizmu i zarazem ostatnia tak duża praca w dorobku

Opuszczając Olot wjeżdżamy na trasę dawnej kolejki wąskotorowej oznaczoną nie tylko jako Pirinexus, ale również jako Via Verde, czyli Zielona Droga.

artystycznym Salvadora Dalí. Ważny jest cały gmach muzeum, który został zaprojektowany przez artystę od podstaw, a nie tylko ekspozycje, które znajdziemy wewnątrz. Z Girony do muzeum można dotrzeć pociągiem. Girona jest świetnym miejscem na zakończenie lub rozpoczęcie etapu,

ponieważ kończymy bardzo blisko lotniska, które oferuje połączenia lotnicze do Polski w korzystnych cenach.



Michał Łuczak:

"Na długo zapamiętam zjazd z przełęczy na granicy francusko-hiszpańskiej. Po dwóch dniach powolnego wspinania się rowerami pod górę, zjeżdżaliśmy pełną parą w dół. Piękna pogoda, zero wiatru, pusty, kręty asfalt i tylko my z wielkimi uśmiechami lecący w dół! Przed wyprawą rower to były dla mnie tylko dwa koła, rama i kierownica. Teraz to mój nowy przyjaciel. Nie przypuszczałem, że można mieć tyle przygód i spędzić tak fajnie czas." 🚲



Marta Bajno:

"Pamiętam, jak we Francji uciekaliśmy przed nadciągającą burzą. Zostało nam ok. 3 km do miasteczka La Viala, gdzie mieliśmy nocleg, a mi na złość pękła dętka. Nie było czasu na łatanie, bo za chwilę miał lunąć deszcz. Nad nami były już czarne chmury. Tomek zaproponował zamianę rowerów. Mając więcej siły, mógł szybciej jechać na rowerze z małą ilością powietrza. To był moment, kiedy wiesz, że jesteś z właściwymi ludźmi. Dojechaliśmy na miejsce, zanim na dobre rozpętała się burza. W domku był kominek, przy którym wszyscy się grzaliśmy i suszyliśmy ubrania. W wiadomościach oglądaliśmy newsy o stanie powodziowym w regionie. To był też dzień moich urodzin!" 🚲