

PRVA ETAPA

24. AVGUST 2019

SALINAS DE TORREVIEJA TORREVIEJA

13,4 KM, TTT

SAJ NI RES, PA JE: ROGLIČU UVODNO ETAPO POKVARILA VODA IZ NAPIHLJIVEGA BAZENA

[...] Dirka po Španiji se je za Primoža Rogliča začela slabo. Na ekipnem kronometru v Torrevieji je njegovi ekipi Jumbo-Visma zdrsnilo na mokri cesti v enem izmed zavojev, štirje kolesarji so se znašli na tleh. V cilj so prišli 40 sekund za najhitrejšo Astano.

Nepredvidljiv zaplet se je zgodil sredi 13,4 km dolge preizkušnje. Štirje kolesarji na čelu nizozemskega vlaka so v blagem levem zavoju padli, tudi Roglič in tretji z letošnjega Toura, Steven Kruijswijk. Dirko so vsi sicer lahko nadaljevali in niso utrpeli resnejših poškodb, a izgubili so kar precej dragocenih sekund. Slovenski as je v cilj prikolesaril z raztrganim dresom na levem boku in vidno odrgrnino. [...] Rdečo majico oblekel Miguel Angel Lopez. [...] (RTV MMC, 2019a)

KOL	1.	LOPEZ MORENO, MIGUEL ANGEL (ASTANA PRO)	0:14:51
ITA	2.	CATALDO, DARIO (ASTANA PRO)	M.T.
DAN	3.	FUGLSANG, JAKOB (ASTANA PRO)	M.T.
SLO	99.	ROGLIČ, PRIMOŽ (JUMBO-VISMA)	+40

Čakaj malo. Stop. Kaj za en hudič je ekipni kronometer? In če obstaja ekipni, potem je najbrž tudi neekipni, enojec, recimo?

Jap, res je. Najbolje, da se najprej spopademo z enim kolesarjem.

Etapne dirke se velikokrat začnejo s kronometrom – kronometer je vožnja na čas, kjer tekmovalec vozi sam, zmaga pa seveda tisti, ki s progo opravi najhitreje. Kolesarji startajo v časovnem razmaku minute, pogosto pa se zgodi, da prvih deset v skupni razvrstitvi starta z večjim razmakom. Namreč, če kronometer ni na sporedu v prvi etapi, že obstaja skupna razvrstitev, kar pomeni, da vrstni red startov poteka od zadaj naprej – zadnji v generalni razvrstitvi bo startal prvi. Če vrstnega reda še ni, športni direktorji pred startom svoje tekmovalce dodelijo v skupine, znotraj katerih so naključno razporejeni.

Če je prva, uvodna etapa na večdnevni dirki kronometer, ki je krajši od osmih kilometrov, jo imenujemo prolog¹⁷. Če je daljši od osmih kilometrov, gre za kronometer. Sicer v kolesarstvu najpogosteje zasledimo kratico ITT, za angleški izraz individual time trial.

Prologi so ponavadi zelo kratki in atraktivni ter postavljeni v zgodovinska ali mondena središča, tako da privabijo veliko gledalcev – Giro se je s prologom oziroma kronometrom že začel v Jeruzalemu, Apeldoornu na Nizozemskem, Tour v nemškem Düsseldorfu ...

Lahko predvidevamo, da želi organizator z individualno preizkušnjo postaviti tekmovalce na ogled, to pa je tudi trenutek, ko je treba nekemu prvič nadeti majico vodilnega.

Morda se boste spomnili dvojne slovenske zmage na dirki po Romandiji leta 2019, ko sta bila na prologu Jan Tratnik in Primož Roglič uvrščena znotraj ene sekunde. V Švici je tedaj prolog potekal v mestu Neuchâtel in je bil dolg vsega 3,87 kilometra.

¹⁷ Iz francoske besede prologue, kar pomeni uvod.



Bojne rane

Potem se pomirim, nekaj časa buljim predse, sklenem, da so iz polomije izvlekli še kar solidno uvrstitev, pardon, komu lažem, uvrstitev je drek od dreka, zaostanek za zmagovalcem pa bi se gladko lahko prikazoval v minutah, ne sekundah. Kdo je sploh zmagal? In prav lahko bi se zgodilo, da iz črepovja ograj, izpod katerih so vlekli bicikle, nemara sploh ne bi nabrali štirih kolesarjev. To bi bilo šele sranje.

Kasnejši posnetki iz avtomobila športnih direktorjev razkrijejo, da so, sicer presunjeni in v šoku, v radio kričali, da naj nadaljujejo, ko se Primož pobere, s petimi ali celo štirimi.

Jumboti so potem zdirjali naprej kot kure brez glave, presenetljivo so uspeli celo sestaviti formacijo in kaj jim je dogajalo takrat, ko so potolčeni flikali svoj zadnji cilj sezone, bržkone nikdar ne bomo izvedeli.

Mogoče 40 sekund ni veliko. Ni pa malo in najbrž pomeni, da ti v dirki ni dovoljen noben spodrslijaj več. A besede, ki jih želim uglašiti, vsaj za toliko, da popravim stanje v dnevi sobi, mi nikakor ne gredo iz ust, ker vem, da gre v treh tednih kaj narobe tudi, če doma samo sedi na kavču.

Te možnosti skokovito narastejo, če si eden od stošestinsedemdesetih kolesarjev, ki se na 3500 kilometrov dolgi dirki po ali prek Španije znajdejo v vseh mogočih srečanjih, bodisi drug z drugim, bodisi z vremenom, terenom, obiskovalci, še največkrat pa s samim sabo. Sprašujem se, zakaj so mu vedno namenjene težje poti. In sem žalostna. Krvave raztrganine ima na komolcu, zapestju in boku.

Druga kategorija nadaljuje trend prejšnjih. Iz slike je razvidno, da je klanec druge kategorije dolg 8,6 kilometra s 5,8-odstotnim naklonom.

V prvi kategoriji, če pogledamo na profil, najdemo Col d'Aspin, ki je dolg 12 kilometrov s povprečnim naklonom 6,5 odstotka.

Najvišja izmed vseh kategorij je HC. To so klanci, kamor si normalni ljudje ne želimo. HC pomeni hors categorie, kar označuje klance, ki sodijo v posebno kategorijo. To smo spoznali že pri umeščanju dirk. Na profilu je to znameniti Col du Tourmalet s 17,1 kilometra in 7,3-odstotnim naklonom. Hm. Kar strašljivo. V tej kategoriji je tudi Col d'Aubisque. Kategorijo HC poznajo samo Francozi, zato jo bomo zaman iskali po drugih dirkah. V Španiji bomo za ekstra kategorijo našli oznako ESP.

Sicer se včasih zgodi, da so klanci razporejeni v druge kategorije zaradi okoliščin, organizator bi lahko na primer klanec, ki sicer spada v prvo kategorijo, postavil v kategorijo HC, če je na sporedu v zaključku etape, ali pa če je na vrsti takoj za podobno težkim klancem. Ena izmed mnogih legend o Touru priča o začetku zamisli kategorizacije. Klance naj bi razvrščali kar s Citroënovim avtomobilom diana. Če je kripa preko hriba prišla v četrti prestavi, je klanec spadal v četrto kategorijo. Enako je veljalo za tretjo, drugo in prvo. Slavno kategorijo HC naj bi diana premagala z vzvratno prestavo.

Zakaj pa morajo biti klanci sploh kategorizirani?

Na dirkah ne potekajo samo boji za majico vodilnega v skupni razvrstitvi in za etapno zmago, ampak tudi sekundarna tekmovanja. In ker smo že pri klancih – res je, poteka tudi boj za najboljšega hribolazca. To je kolesar, ki na kategoriziranih vzponih skozi celotno dirko nabere največ točk. Vaš odgovor je pravilen, kategorizacija klancev je nujna zaradi podeljevanja točk. Največkrat se za to uporabi izraz KOM. Če ste rekreativni kolesar, vam je ta izraz zelo dobro poznan. Kolesarji se na etapnih dirkah borijo za naziv kralja gora²⁴. Po francosko je malce

bolj zapleteno – borijo se za Grand Prix de la montagne – GPM, najboljši je oklican za meilleur grimpeur, najboljšega hribolazca. Voila!

Tisti, ki do starta etape zbere največ točk na gorskih ciljih – to so vrhovi vzponov, kjer so točke na razpolago – ima naslednji dan pravico, da nosi majico vodilnega v tem točkovanju. Kolesar, ki jih zbere največ na celotni dirki, je končni dobitnik majice in zmagovalec kategorije. Na TDF je ta majica poimenovana maillot à pois, pikčasta majica, je zelo prepoznavna, bela z rdečimi pikami. Pikčasta je tudi na Vuelti, z drugačno barvno lestvico, na Giru je modra, maglia azzurra. Organizator dirke sam pobarva majice v določenih kategorijah.

Poglejmo dirko po Franciji leta 2017. V treh tednih so se kolesarji povzpeli na 52 kategoriziranih klancev. Od tega jih je bilo sedem v kategoriji HC. Med njimi tudi za nas nepozabni Col du Galibier, visok kar 2642 metrov, ki je prinesel zgodovinsko prvo slovensko zmago na Tour de France. Prvi je cilj prečkal Primož Roglič, kar mu je prineslo 20 točk.

²⁴ KOM je okrajšava za King of the Mountains.

KROG SMRTI

LETA 1910 JE DIRKA PO FRANCIJI PRVIČ ZAVILA V VISOKE GORE. IN TO KAKŠNE! DESETA ETAPA JE BILA DOLGA 312 KILOMETROV IN SPELJANA PREK PETIH IKONIČNIH PRELAZOV V PIRENEJIH – COL DE PEYRESOURDE, COL D'ASPIN, COL DU TOURMALET, COL DU SOULOR IN COL D'AUBISQUE.

TAKRATNI DIREKTOR TOURA HENRI DESGRANGE JE Z RAZLIČNIMI OBJAVAMI V ČASOPISU ŽE MESECE PREJ DVIGOVAL NAPETOST PRED TO ETAPO. NEKATERI KOLESARJI NISO ŽELELI STARTATI, SAJ JIM ORGANIZATORJI NISO ZAGOTOVILI ZAŠČITE PRED MEDVEDI. NIHČE NI ZARES VEDEL, KAJ JIH ČAKA, KO SO SE PODALI V DIVJE GORE. ENAINDVAJSETEGA JULIJA OB 3.30 PONOČI SO JUNAKI STARTALI IZ KRAJA BAGNÈRES-DE-LUCHON. SAMO EN TEKMOVALEC JE NA VRH TOURMALETA PRIŠEL, NE DA BI SESTOPIL S KOLESA. CESTE SO BILE GROBI MAKADAM IN SKALE.

NA VRHU ZADNJEGA PRELAZA, AUBISQUEA, SO ORGANIZATORJI NESTRPNO ČAKALI, ČE BO KATEREMU OD KOLESARJEV SPLOH USPELO PRITI NA VRH.

KONČNO JE NEKDO PRIŠEL – NEPOZNANI FRANÇOIS LAFOURCADE JE ŠEL MIMO V TIŠINI IN S SKLONJENO GLAVO. PO PETNAJSTIH MINUTAH SE JE PRIKAZAL NASLEDNJI KOLESAR, BIL JE OCTAVE LAPIZE, SICER ODLIČEN V GORAH. TOKRAT JE HODIL IN POTISKAL KOLO TER NA VES GLAS BESNO PREKLINJAL. KO JE PRIŠEL NA VRH, JE ORGANIZATORJEM ZAKRIČAL: »VOUS ÊTES DES ASSASSINS! OUI, DES ASSASSINS!« VI STE MORILCI! JA, MORILCI! OD TAM JE BILO DO CILJA ŠE 160 KILOMETROV IN ČEPRAV JE LAPIZE GROZIL, DA BO PO SPUSTU ODSTOPIL, JE ZMAGAL ETAPO IN KASNEJE TUDI DIRKO.

Z NEVARNIMI PIRENEJI IN VZKLIKOM O MORILCIH JE BILA ROJENA LEGENDA. PRI DESGRANGEJEVEM ČASOPISU L'AUTO SO TRASO OD PEYRESOURDA DO AUBISQUEA POIMENOVALI KROG SMRTI.

»KAMOR GREDO SANJE O NESMRTNOSTI UMRETI. KJER SO MOŽJE ČUSTVENO, FIZIČNO, PSIHIČNO, SPIRITUALNO POPOLNOMA ZLOMLJENI,« SO PISALI ČASOPISI (VELOPELTON 2014).

Zavriskamo, ko Pogi napade, Lev se prestraši in se začne dreti kot lev. Tiščim mu flašo, pa je noče, popizdila bom, froc hoče zizo, ne flaše, »pa ki si me zaj najdo, no«.

Prisiljena sem se premakniti v zadnji del avtobusa, v kot, kjer s police visijo čelade kolesarjev, ki so že zmagovali Grand Toure. In ne samo, da hoče zizo, še posral se je. In iz tega eka ne vidim na televizor.

Pogi zмага, Primi jih ujame in gori je grozna nevihta, ki se počasi vleče tudi nad nas, izkaže se, da je imel žuti daljnovidec spet prav. Že zdaj



Bitka za nihalko

zavijam z očmi, če samo pomislim, kako dolgo bom poslušala “sej sm ti reku, a sm reku”. Bistvo je pač neizpodbitno, spet je imel prav, kar mu bom kislo morala priznati, ko ga srečam. In kako ga srečam!

Denimo, da je bus parkiran kak kilometer proč od spodnje postaje gondole. V neusmiljenem neurju, ko se dež v intervalih zliva kot iz ajmarja in sem že čisto premočena, hoteč zaščititi svojega mladiča pred utopitvijo v lastnem vozu – torej ob cesti malo tečemo, malo se ustavljamo in govorimo, ker Mattia pač pozna vse, vmes kupimo marelo in sosledje dogodkov privede do tega, da stopimo v stavbo gondole, ko jezni rumeni – ki ga glede na neverbalno govorico zelo zebe, dela velike korake in je ovit okoli sebe, vseeno pa se rahlo nasmeji, ko naju vidi – stopi iz kabine.

Par korakov za njim so moji trije, v pelerinah do podna, s katerih kaplja voda, so kot tri pohojene meduze in mi šele potem povedo, da so Primija srečali, ko se je skoraj po vseh štirih vlekel po strmih travnatem pobočju, kjer definitivno ni bilo poti, da bi z nihalko čimprej prišel s hriba in jih je potegnil s sabo v kabino, kjer so bili sicer samo kolesarji. In tri meduze iz Hoč.

Torej, čeprav sem namesto pozdrava pričakovala “sm ti reku”, besno izpljune “fuknu sem”, odviha si rokav do komolca, kjer se pokaže odrgnina, podobna opeklini z enakomernim vzorcem vtisnjenih kamenčkov. »Ha?« se začudim, bogi moj muck, smili se mi, kak ti naj pomagam, piham rano, rada te imam, ne še it, prosim. Vse te misli se mi v glavi odbijajo kot kroglice pri fliperju.

Devet etap, dva padca, svetovna statistika. Par besed, lubčka malemu in potem: “We have to go.” Zamudili bomo helikopter. Čakaj malo, kaj?

Čisti sprinterji so sicer najmočnejši v glavnini – razvijejo največjo moč v kratkem času (in za kratek čas), kar je v zaključkih ter s pravilnim tajmingom najpomembnejše. Ker so po telesni konstituciji drugačni – imajo več mišic – je glede na njihovo težo razmerje med vati in kilogrami prenizko, da bi uživali tudi na klance.

Če se ozremo proti začetku, se bržčas spomnimo, da so klasike posebne enodnevne dirke, bodisi s strmimi, kratkimi klanci, bodisi z veliko tlakovci in makadama. Bodisi z vsem naštetim. Na dolgih težkih dirkah, kot je na primer Pariz–Roubaix, s številnimi tlakovanimi sektorji, bomo zmagovalca najbrž našli med rouleurji. To poetično francosko poimenovanje pomeni kolesarje, ki so na ravnini in na težkih terenih (tlakovci, blato in makadam) izredno močni. Viri pravijo, da je bil že upokojeni Švicar Fabian Cancellara prvovrstni primer rouleurja.

Francozi imajo pač svoj žargon, kadar nanese na kolesarstvo, in za njimi ga povzema ves svet.



Primožev dirkalni stroj

Poseben izraz imajo tudi za nekoga, ki se pogosto znajde v begu, dobesedni prevod te besede pomeni avanturist. Baroudeur se bo v begu po francosko, romantično in dramatično, trudil speljati zadevo do konca, čeprav vemo, da se večina ubežnikov zaveda možnosti neuspeha že tedaj, ko se polni upanja podajo v napad. Zato si bodo večkrat, ko bodo zavohali, da jim peloton diha za ovratnik in da je njihov čas potekel, podali roke ali relativno uspešen ali neuspešen dan v begu sklenili s trkom pesti.

V roju pelotona so tudi specialisti za vožnjo na čas. Kronometristi so izredno močni kolesarji, manj eksplozivni, a bolj vzdržljivi kot sprinterji, zato so precej cenjeni tudi kot pomočniki.

Tako kot so si različni kolesarji, obstajajo tudi različna kolesa. Poznamo že kozo in navadno specialko, ki bi jo lahko, tako kot kolesarje, ki pašejo na vse podlage, poimenovali all-rounder.

V Primoževi zbirki je še kolo, ki je narejeno posebej za vzpone, sam pravi, da je lažje in bolj togo (tisti, ki kolesarite, boste vedeli, kaj to pomeni), ter manj aerodinamično. Okvir ni polakiran, kar zmanjša težo, kolo pa je zato počasnejše. Drugačna sta tudi krmilo ter sedež, vse je zasnovano tako, da je kolo lažje.

Obstajajo tudi mehkejša kolesa za tlakovce in makadam – so težja in lahko nanje namestimo širše gume, ki se bodo bolje obnesle na off road terenu.

Predvsem pa je karakteristika kolesa odvisna od opreme. Govorimo o krmilu, velikosti gonilke ter obročih. Pomembna zadeva je tudi menjalnik – večinski del pelotona uporablja elektronskega. Veliko sprememb so v zadnjih letih doživele zavore – od leta 2017 so na WT dirkah dovoljene tudi take z diski. Kolesa so zaradi tega težja,

**TEŽA KOLES JE OMEJENA NAVZDOL – KOLES
Z VSO OPREMO NE SMEJO BITI LAŽJA OD
6,8 KILOGRAMA. V ZAČETKIH DIRKE PO FRANCIJI
SO KOLES TEHTALA 33 KILOGRAMOV.**

Kako pa izračunajo, koga bodo obdržali na dirki? Mar rečejo, po domače, če je start etape ob dvanajstih, počakamo do sedmih zvečer, potem pa podremo cilj in gremo naprej?

Francozi so preveč pedantni za kaj takega. Čeprav obstaja formula za izračun, kdo ostaja in kdo ne, pa je tudi to ena izmed stvari na TDF, katere jemljemo na približno. Pravila pravijo, da je dovoljeni zaostanek za zmagovalcem odvisen od hitrosti etape in tudi od težavnosti.

Pri ravninski, recimo počasni etapi, dasiravno to nikakor ni, kjer je povprečna hitrost nižja od 36 km/h, zaostanek grupetta ne sme biti večji od treh odstotkov zmagovalčevega časa. Dovoljeni odstotki gredo vse do 22, če je etapa hitrejša ali gorska. Pri kronometrih pridemo celo do četrtnine, tekmovalci lahko zaostanejo 25 odstotkov in več časa zmagovalca. Na voljo imajo torej cel kronometer, da izračunajo, koliko lahko zaostanejo.

V povprečju so dovoljeni približno 15-odstotni zaostanki za hribovite etape, kjer gre profil gor in dol. Dovoljeni zaostanek se izračuna za vsako etapo posebej.

Francozi pa ne bi bili Francozi, če ne bi delali nekaj po francosko. Če se v grupettu znajdejo kolesarji, ki so pomembni za ugled dirke, komisarji želijo, da ostanejo zaradi publicitete. Na tak dan ima grupetto srečo. Ali pa tudi ne.

Na repu karavane, za vsemi, pa najdemo metlo. Kombi, ki sicer po meta (in ima mnogokrat za stranska ogledala zataknjeno metlo, da se ve, za kaj gre), a zgolj metaforično. Vozilo svojo vlogo odigra večinoma na rekreativnih dirkah ali dirkah nižjega ranga. Bojda včasih tudi pobere tekmovalce, ki ne zmorejo nadaljevati.

“Kva pa vem, kaj dela metla, sigurn me še ni pobrala. Po moje majo kake table noter, neki opreme. Ampak na večjih dirkah nima ravno pomembnga mesta. Je pa tam, ja, zadnja v celi povorki.”

BIKOBORCI

11. september 2019

Zelo blizu Madrida smo, zato spim zmeraj slabše. Logistično smo že na zelo visoki ravni, ufurani, na predvečer se prestavimo na start naslednjega dne, se skregamo povprečno s tremi policisti, podremo par ograj in tako dalje. Vedno nam fajn rata. Tu smo se zatakneli zgolj pri startu, skočila sem ven bosa in s srajco čez rit, hitro odmaknila ograjo, spet zaprla cesto, še preden je gospod policaj lahko obrnil, da bi se pridružil tistim na spisku, s katerimi se sprickam. Ta primerek je imel srečo.

Ker naš kamper zbuja veliko pozornosti, marsikdo pogleda skozi okno, če je notri mogoče el lider.

Ne, ni. Poleg dveh normalnih je en tečen froc, ki noče spati in ena skoraj na živcih obolela baba, ki ima heksenšus v vratu, križu in ramenih in se grozno boji prihajajočih treh dni. Otrok je občasno tudi angelski, medtem ko sem jaz sitna nonstop.

Naslednji dan je vroč in suh. Od mesta ni vse skupaj nič, zato se razveselimo, ko vidimo, da začno na prizorišče prihajati avtobusi, kot veliki okorni stvori se tlačijo ob robove cest. Kolumbijci tečejo za njimi, še preden se ustavijo. Ta narod živi kolesarstvo.

Preveč kav sem spila in na očalih imam tanko plast prahu, spet, kaj je ta Madrid v puščavi? Obsedeno pošiljam sporočila – nas vidiš, nas vidiš? Res nas ni težko videti, pa vem, da nas ne, odklopljen je, Rogli out.

Nekaj časa v množici, stopljeni z drugimi kolesarskimi navdušenci, čakamo pred avtobusom. Ko pride ven, folk popizdi, kot bi bil bog. Stopi k nam, a ne govoriva veliko, vsi zijajo, kot da sva atrakcija v terariju, recimo rumeni piton ali pa 15-kilska mortadela v delikatesi špecerije na vasi, čudo, ki ga ja morajo vsi pogledati, resničnostni šov, nešteto telefonov dvignjenih nad glavami.

DVAJSETA ETAPA

14. SEPTEMBER 2019

ARENAS DE SAN PEDRO PLATAFORMA DE GREDOS

190 KM, GORSKA



PRAVLJIČNO: POGAČARJU ETAPA IN ODER, ROGLIČ PRED SKUPNO ZMAGO [...]

Tadej Pogačar je v velikem slogu dobil 20. etapo in se skupno prebil na tretje mesto, Primož Roglič pa je gladko ubranil rdečo majico, tako da že lahko hladi penino za zgodovinsko nedeljsko slavo v Madridu. [...]

Medtem je v ozadju Roglič brez težav nadziral prva zasledovalca, Španca Alejandra Valverdeja in Kolumbijca Naira Quintano. [...]

V skupnem seštevku to pomeni, da ima Roglič pred zadnjo nedeljsko etapo od Fuenlabrade do Madrida (106,6 km) dve minuti in 33 sekund naskoka pred Valverdejem. 29-letnemu Kisovčanu lahko zgodovinsko zmago na 74. Dirki po Španiji prepreči le še višja sila oziroma nepredviden dogodek. Tretji je Pogačar (+2:55), ki je znova oblekel tudi belo majico za najboljšega mladega kolesarja. [...] (RTV MMC 2019š)

SLO 1. ROGLIČ, PRIMOŽ (JUMBO-VISMA)	80:18:54
ŠPA 2. VALVERDE, ALEJANDRO (MOVISTAR)	+2:33
SLO 3. POGAČAR, TADEJ (UAE TEAM EMIRATES)	+2:55

PRELOMLJENI UROK

Plataforma de Gredos, konec sveta, dobesedno, 14. september

Sierra de Gredos je nacionalni park, ki ima za zaščitni znak kozoroga. Od takrat, ko smo startali iz Toleda, je minila cela večnost. Ko se vozimo čez prelaze, rahlo škropi in na nekem vzponu so vzporedno z novo ostanki stare tlakovane rimske poti. Kar ne morem si zamisliti, kako so potovali včasih. Nervozna sem, kot vreme.

Šele kasnejši premislek, ko se neposredno in nalašč vračam v vse odločilne zaključke tik pred koncem, se mi brez velikih besed parkrat zabliška pred očmi.

Kako sem lahko spregledala nekaj tako očitnega? Naposled posežem v odtekajoč spomin, pravzaprav spomine, ki pečejo, kot da bi se ravno-kar ranila z nožem, s katerim sem rezala jabolko, potem pa zabredla v morje.

Sirene na horizontu zatulijo, kajti velike odločitve se vedno vlečejo v gorah. Big news, dvajsete etape so zla usoda Primoža Rogliča.

Nemir dodatno oklesti vse, česar bi se morala spomniti, da bi iz tega potegnila kaj pametnega. Jebena dvajseta etapa. Če samo pomislim na Monte Aveno in Espelette. In tudi Marseille, če smo že hudičevo natančni.

A urok se je razkril že v prvem poskusu – prva dvajsetica je bila prava grozljivka. Giro 2016 je finale dirke zapeljal v Francijo – seveda v gore. Ko so se najprej povzpeli na Col de Vars, jih je naslednji z grozljivimi 2751 metri čakal Col de la Bonette – prelaz, za katerega se Francozi hvalijo, da se ponaša z najvišjo cesto v Evropi, a to ne drži povsem, bržkone pa so se glede tega pripravljene skregati z vami, kar pa ni bistvo te pripovedi. Sicer imam rada Bonette, izjemen je.