

Артём Хомутских

Фото: личный архив
Константина Анохова

физкульт-бrevet из Парижа

В конце августа омские любители велосипеда вышли на старт очень необычной дистанции. Маршрут предстоящего заезда «Омск–Павлоградка–Омск» утверждался в самой Франции! На преодоление 200-километрового марафона «Парижский клуб отчаянных и отважных» выделил нашим смельчакам 13,5 часов.



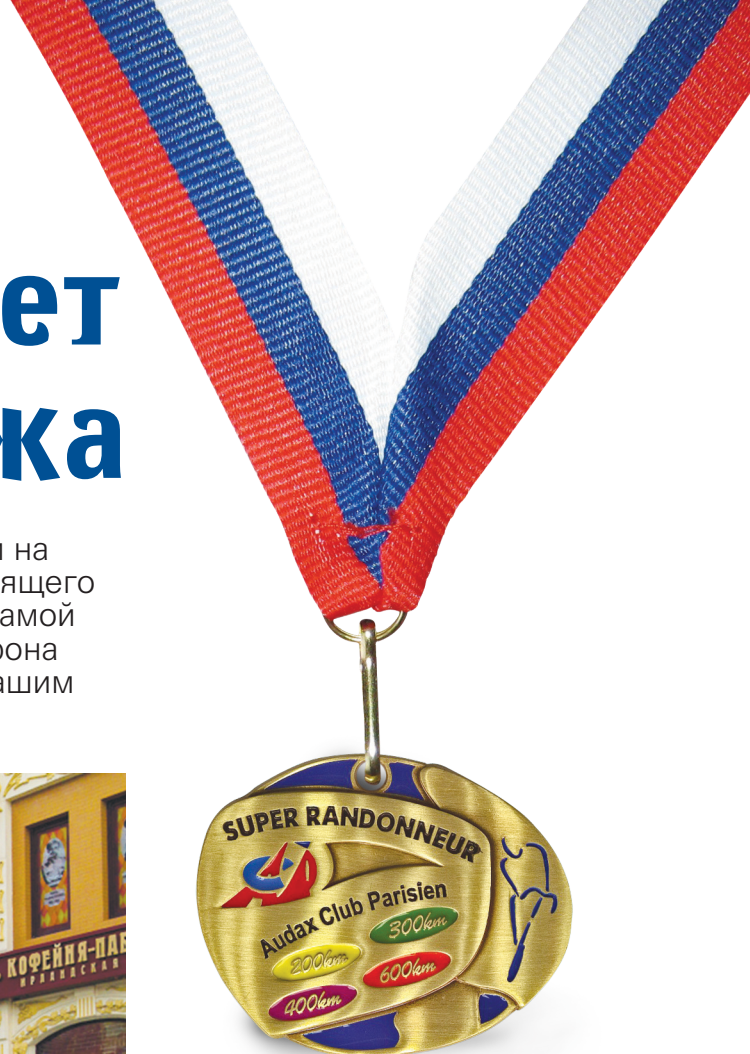
Для профессионалов велоспорта цифра в 200 километров выглядит вполне заурядно, но для любителей — это реальное испытание и даже некая «гроссмейстерская» планка. Проверить себя в таком заезде сверхинтересно! В Омске хватает людей, которые проезжали 200 и более километров во время обычных «покатушек», однако накрутить то же самое на официальном марафоне, утвержденном «Audax club parisien», — совсем другое дело!

На финише каждый, кто уложился в зачетное время, мог не только рухнуть на землю с криком «я сделал это!», но и получить медаль парижского клуба. С этой минуты простой велолюбитель превращался в рандоннёра! Так на французский манер

называют участников марафонских заездов. Сами же заезды именуют бреветами.

«Отчаянные и отважные» против жары, дождя и ветра

Первый официальный бrevet в истории Омска состоялся благодаря Константину Анохову. Длинными дистанциями он в хорошем смысле слова одержим. В активе Кости немало интересных туров, в том числе поездка «Омск–Боровое–Омск». А этим летом Анохов откатал четыре бревета в Новосибирске и в очередной раз подумал: «Ну чем мы хуже?» Дальше последовало умеренное количество организационных хлопот, общение с велодрузьями из Челябинска, которые давно на короткой ноге с французами, и... вуаля!



Огромные дистанции привлекали велосипедистов прошлого не меньше, чем наших современников. «Audax club parisien» был основан еще в 1904 году. Кроме двухсотки французы предлагают любителям 300, 400, 600, 1000 и 1200 километров.

Тот, кто пройдет первые четыре дистанции за один сезон, получит статус суперрандоннёра и сможет претендовать на участие в международном веломарафоне «Париж – Брест – Париж».

Этот легендарный заезд на 1200 километров проводится аж с 1891-го года!

Утром 21-го августа от площади у речного вокзала стартовало 48 человек. Компания была весьма разномастной. Байкеры и шоссейники, опытные и не очень, люди, катающиеся регулярно, и велосипедисты выходного дня... Единственным общим знаменателем для всех стала любовь к велосипеду и желание преодолеть 200 километров, доказав самому себе, чего ты стоишь.

Автору этих строк также посчастливилось проехать первый омский бревет. Могу подтвердить: проверка вышла что надо.

Дистанция в 200 км сама по себе — неплохое испытание для организма, а тут еще погода «удружила». Во-первых, воздух в этот день прогрелся до +36°C. Во-вторых, не обошлось без дождя. Его синоптики обещали ближе к вечеру, но, как водится, промахнулись, и вся велосипедная братия промокла еще утром. В-третьих, — на дистанции это доставало едва ли не больше всего — ветер почти всё время оказывался встречным! С другой стороны, сейчас эти сложности греют душу тем, кто сумел финишировать вовремя. Стать «от-



чаянным и отважным» в аномальную жару, да еще при дополнительных погодных выкрутасах — приятно вдвойне.

Вереница велосипедистов уже с первых километров дистанции распалась на отдельные звенья. Групп образовалось много, и главной задачей стало найти «свою». Тот, кому это удавалось, получал подходящий темп, надежных попутчиков и возможность передохнуть, «сидя на колесе». А на привалах — еще и приятных собеседников! По дороге назад, когда монотонное «вкручивание» стало утомлять не только физически, но и морально, это оказалось особенно важно. Прав был Экзюпери: человеческое общение в некоторых обстоятельствах, действительно, роскошь.

«Не смей на миг ослабеть...»

Лидерами марафона предсказуемо стали участники на шоссейных велосипедах. На асфальте у «шоссеров» не может быть конкурентов. Да и ребята, которые покупают такие «машины», как правило, нацелены на результат. Бревет — не гонка в чистом виде, но ведь желание быть выше и сильнее сидит в каждом из нас?!

Основная группа любителей только только пересекала границу Павлоградского района, а навстречу им уже полетели самые быстрые из шоссеров. Первым красной молнией промелькнул Константин Анохов. На правах организатора Костя напомнил, где в Павлоградке надо искать первый контрольный пункт (КП-1) и укатил к победному финишу.

На КП (в нашем случае — небольшой торговый центр) участники должны были оказаться не позже 15 часов 30 минут. Совершив покупку, человек получал на руки вещественное доказательство в виде чека: мол, «в Павлоградке был, минералку пил». А значит, всю дистанцию проехал честно.

После шоссейников к КП начали подъезжать продвинутые байкеры. Большинство — из клуба «Цепная реакция». Подго-

товка, техническое оснащение... У парней всё было в порядке. И, разумеется, в контактных педалях, с «рогами» на руле и гладкой резиной на колесах 200 км пролетали заметно веселее, чем у обычных байкеров.

Не имея в активе ничего вышеперечисленного, в 14:45 до контрольной точки добрался и я. В том, что смогу доехать обратно, не сомневался. Другой вопрос — успею





ли в срок? Перед стартом на 200 опытные люди советуют иметь сезонный накат не менее 2000 км, а у меня набиралось от силы 500. Перед бреветом не сидел на велосипеде больше двух месяцев и имел полное право считать свою форму «никакой». Рад, что ошибся.

Вообще аномальная жара и грозная дистанция остановили в этот день немногих. Упертые у нас любители! С первым омским бреветом справились 37 из 48 участников. Кто-то проходил дистанцию играючи и ехал, в основном, на отличной «физике». Другие всю обратную дорогу гнали мысли о сходе, несмотря на забытые мышцы и перенесенные у обочины солнечные удары.

С охлаждением, действительно, приходилось туго. Дотянуть от деревни до деревни на

имеющихся запасах воды удавалось не всегда. Не удивительно, что на колонках так хотелось напиться впрок. За время бревета даже те, кто никак не относят себя к водохлебам, выпивали минимум 5–10 литров. А поиски спасительной влаги в попутных деревнях давали на финише неплохой прирост в километрах. Вернувшись в Омск, многие обнаруживали на велокомпьютерах не 200 ровно, а еще по пять и более километров сверху.

На финише даже поздним вечером былолюдно. Подросла группа поддержки, да и рандоннёры, завалившись в траву у своих велосипедов, не спешили подниматься. Долгожданный покой, роящиеся в голове впечатления и гордость за то, что и ты не лыком шит. Всё это нужно было как следует «переварить».

Костя, который устроил бревет...

На следующий день интернет-форум «Цепной реакции» был завален свежими «постами». Люди в красках расписывали свои приключения и благодарили человека, который подружил Омск с бреветами. Костя, принимай еще одно, «печатное» спасибо. Ты был прав: 200 км — не дистанция, если проходить ее с умом!

Заслуги по организации бревета — не единственное, чем блеснул в этом сезоне самый опытный из омских рандоннёров. Нынешним летом в Новосибирске Анохов умудрился накатать себе статус суперрандоннёра. Марафонцем с приставкой «супер» становится тот, кто последовательно преодолевает по ходу одного сезона 200, 300, 400 и 600 километров на официальных стартах.

Костя не просто проехал эти бреветы. В каждом из них он был лучшим. Сложно поверить, что велосипедом Анохов увлекся всего-то пять лет назад.

— Купить велосипед захотелось как-то внезапно. Сначала ездил до работы и обратно, а потом решил добраться хотя бы до Чер-



О новосибирских бреветах от первого лица... (отрывки из дневников Константина Анохова)

Бревет на 200 км

...при температуре +8°, несмотря на две пары носков, пальцы начали неметь, а бахилы я перед выездом решил не брать, хотя они и были в списке необходимых вещей.

Притормозил у автобусной остановки и решил надеть на ноги целлофановые пакеты. И от ветра защитят, и от дождя. Дождь, кстати, пошел сразу, как только я зашел в остановочный павильон.

...В кафе снял пакеты с ног и отжал мокрые носки. Пальцы уже ничего не чувствовали от холода, поэтому пока обедал, все время растирал ноги. Купив в кафе четыре пакета, снова смастерил «термос» для ног: пакет на голую ногу, поверх две пары мокрых носков (сухих уже не было), и потом, поверх туфель, еще один пакет.

Дождь продолжал поливать, пальцы на руках перестали что-либо чувствовать, поэтому, положив руки на лежак, пытался согреть их дыханием и растиранием ладоней друг о друга. Скорости переключал тыльной стороной ладони — пальцами сделать этого физически не мог.



нелучья. Позже познакомился с ребятами с велофорума, стали кататься вместе. За первый сезон на обычном байке я накрутил четыре с половиной тысячи километров и загорелся покупкой шоссейного велосипеда — мне нужна была скорость!

В интернете стал искать «шоссейник» и однажды по какой-то ссылке попал на московский велофорум. А там человек срочно продает почти новый Wilier Evasion Centaur. Машину, которая стоит 75 тысяч, отдают за 25! В общем, мне дико повезло. Самое интересное, что через неделю я ни этого сайта, ни ссылки найти не смог!

Деньги на велосипед я тогда одолжил у друзей — от домашних покупок пришлось скрывать (смеется). У меня свадьба была, и близкие не поняли бы таких трат! А велосипед до сих пор служит верой и правдой, хотя от него прежнего уже мало что осталось. На более продвинутые компоненты я поменял практически всё, кроме рамы и вилки.

— Костя, а откуда такая любовь именно к марафонским дистанциям?

— Во-первых, интересно проверить себя. Во-вторых, мне нравится открывать новые места. И у нас в стране, и в мире есть на что посмотреть. Почему бы не сделать этого на велосипеде?! Осенью я ездил в Турцию, велосипед брал с собой. Проехал из Кемера в Анталию, забрался на гору Тахтали, а это 800 метров вверх, иногда под углом больше 15 градусов. Весной побывал в Египте, где проехал 1000 км...

Окружность Земли — 40 тысяч километров, я на данный момент накатал 32. Может, через год-два и обогну «шарик»! Конечно, спортсмены накатывают больше, но я же не спортсмен. С другой стороны, для любителя езжу неплохо. Причем особых тренировок у меня нет. Катаюсь на работу и обратно, плюс по выходным, если есть время. За питанием тоже особо не слежу. Только перед гонками стараюсь не есть лишнего.

— По сути, бревет — не соревнование, но по результатам видно, что тебе мало просто

Бревет на 300 км

...самое главное — местность. Почти горы! То спуск на скорости за 60 км/час, то подъем на 25–30.

Ветер дул в спину, чем очень помогал, но и пугал обратной дорогой. На одном из спусков удалось разогнаться до 74,1. Такое мне удавалось только в Турции.

Перекусив в кафе и посмотрев на часы, я понял, что на поезд надо «рвать когти». Вышел на улицу, где меня ждал сюрприз — ветер валил с ног. Делать нечего, надо ехать, рюкзак за плечами полегчал, продукты поедались, спине стало легче. Но скорость быстрее не стала. Я ехал 23–25 км/час, а в горки взбирался на 17–18.

Надо ускоряться, до поезда всего 8 часов. Пару раз пытался пристроиться за «газелями» или грузовиками, но силенок уже не хватало. Они ехали за 60, а моего здоровья хватало на 45, поэтому в лучшем случае держался пару минут, результатом чего были отдышка и желание пить, а также дальнейшее падение темпа.



проехать дистанцию. Необходимо быть первым! Всё так?

— Ну да. Когда я увидел на нашем бревете человека с велосипедом за 8 тысяч евро, я подумал: наверное, какой-то «профи» ре-

шил прокатиться. Почему я и втопил по дистанции! (смеется) В итоге Сулеймен Кошкимбаев оказался вторым, отстал на час с небольшим. Только на финише я узнал, что он не профессионал, но потягаться всё равно было интересно.

Кот Леопольд — помощник велосипедистов

— В Новосибирске ты стал суперрандоннёром, много таких в России?

— Возможно, еще не все клубы прислали данные, но в этом сезоне к концу лета их было пятнадцать. Причем, по времени, показанному на 600 километрах, у меня лучший результат — 28 часов. Жаль, в сутки не получилось уложиться. Опыта таких дистанций у меня раньше не было, так что есть повод гордиться. Кроме того, норматив суперрандоннёра я выполнил с первой попытки.

— Раз в четыре года Парижский клуб проводит для таких мастеров гонку «Париж–Брест–Париж»...

— Да, это супермарафон на 1200 километров. Следующая гонка в 2011-м, но чтобы получить туда приглашение надо проехать 200, 300, 400 и 600 километров именно в год ее проведения. Есть и еще одно большое «но».



Бrevet на 400 км

Моя первая официальная четырехсотка! Так как я был единственным иногородним, понятия не имеющим где можно по пути закупиться водой и провизией, мой велосипед напоминал вместе со мной танкер или сухогруз! Машины сопровождения не было. Не было вообще никого и ничего, куда можно было бы сгрузить лишние вещи, поэтому всё, что было у меня с собой, предстояло тащить все 400 км.

Одним из факторов моего ускорения был холод. Все местные парни одеты по погоде — в ветровках. Один я — южный пацан, кроме рукавов и «чулок» ничего утепляющего! Ускорился до 35 км/час и подложил на грудь под майку файлик, который брал для документов. Полиэтилен все-таки ветер не пропускает. Очень быстро основная группа скрылась у меня за спиной.

За 100 км до финиша воткнул в уши допинг — наушники с тяжелым металлом, который специально приберегал на финишный рывок. Ничто так не помогает крутить, как рёв Anthrax-a, Dry Kill Logic или эпические гимны Bal Sagoth! Под этот драйв втопил 40–45 км/ч, причем реально гнал, не чувствуя усталости — словно «разделку» еду. Минут через 10 понял, что так ехать не надо, все-таки 100 км впереди. Финишировал в одиночестве еще засветло. Жаль, не рискнул и не взял билеты на более ранний поезд. С другой стороны лучше 3 часа просидеть на вокзале, чем опоздать на 5 минут на поезд из-за встречного ветра, на который не рассчитывал.



Приглашение — это всего лишь приглашение. Проезд во Францию за тебя никто не оплатит, визу ты будешь делать сам, проживание и питание тоже за свой счет. То есть поездка влетает в копеечку! Кроме того, французы берут 99 евро за участие, и даже медаль ты должен выкупать. Мне кажется, это уже жлобство! (смеется). Заплати за всё, не получив ни питания, ни машин сопровождения... Хотелось бы, конечно, поучаствовать, но без спонсора такая поездка становится слишком затратной.

— А не страшно ехать 1200, это ведь вдвое больше того, что ты уже проезжал?

— Там на прохождение дистанции дается 90 часов. В принципе, ничего невозможного. Плюс после «трёхсотки» страх больших цифр уходит. И усталости следует опасаться уже больше не физической, а эмоциональной.

— Кстати, как бороться с монотонностью процесса? 90 часов крутить педали — это же «двинуться» можно...

— Я стараюсь любоваться окрестностями. Слушаю музыку, высматриваю забавные названия у деревень... Знаю, что распевание велосипедной песни кота Леопольда многим очень помогает!



— Это да! Когда ехал свои первые 200, полдороги ее пел.

— И я свои «первые» хорошо помню. Приехал домой, поднимаюсь на 3-й этаж. А мои домочадцы делали ремонт, и что такое 200 километров не очень понимали. Открываю дверь и слышу с порога: «Костя, на рынок за цементом сбегает? Нам все-то пару мешков надо...» (смеется)

— Расскажи, как оцениваешь итоги первого омского бревета. По-моему, все были в восторге.

— Я и сам безумно доволен. Удивительно, что набралось почти пятьдесят человек! Конечно, свою роль сыграла медаль и официальный статус события, но всё же... Получить такой процент проехавших дистанцию до конца при такой жаре — здорово. И на финише все были в отличном настроении. Значит, люди не просто проехали 200 км, но и получили удовольствие.

После бревета было приятно почитать на форуме добрые слова в свой адрес, хотя и не для этого всё затевалось. Просто обидно стало: почему, чтобы откатать бревет, нужно куда-то ехать? Почему в том же Новосибирске марафоны востребованы, а в нашем миллионном городе особого интереса к этой теме будто бы и нет? Проверили. Оказывается, есть! Не знаю, насколько хватит моего организаторского порыва, но точно скажу: этот бревет для нас не последний. ○

**Бrevet на 600 км**

Двигаясь ночью по трассе, чуть не получил сердечный приступ. Идеальный участок асфальта, даже шин не слышно. Кручу равномерно, рядом ни одного автомобиля, сверчки и птицы замолкли.

И вот в этой звенящей тишине мои фары выхватывают впереди с левой стороны дороги силуэт девушки в белом капюшоне, которая приближается ко мне, паря над землей, ибо ног у нее нет.

Пульс мгновенно подскочил, прошиб холодный пот. Я вижу ее силуэт, мне страшно, я даже на тормоз надавить не в состоянии.

И вот буквально в 3-х метрах от нее мои фары открывают ее «образ» полностью. Это дорожный знак! Снизу треугольный, сверху круглый, и всё это высотой в человеческий рост. Поскольку конструкция стоит с левой стороны дороги, свет она не отражает, и выглядит просто белой. Вот что значит ехать в ночи и не спать 20 часов!

Небеса на финише решили меня взбодрить. Такой грозы давно не видел. Вода лилась сплошным потоком, дворники у машин работали на максимуме, некоторые авто просто вставали у обочины и ждали затишья. Я мгновенно вымок, очки опустил, так как в них ничего не было видно, и ехал по памяти, размахивая руками на перекрестках, чтоб показать автомобилистам, что я тут, и еду.

Дождик снял сон как рукой! 600 км я накрутил в 11:56 утра. Ходовое время 21:47:36. Время в пути 27 часов 56 минут.

