

Константин Анохов

**Исповедь велосипедиста
(Трансформация человеческой мечты)**

2021

Оглавление

Дисклеймер	5
Предисловие	6
Перечень сокращений	7
Напутствие.....	8
Начало	10
Велосипед и экипировка	11
Первый шоссейник.....	17
Начало большого пути	17
Омск-Большеречье-Омск 21.06.08.....	23
Омск-Боровое (29.07.08).....	26
Первый неофициальный организованный бревет на дистанцию 200 км в Звездино (07 Июня 2009 года).....	33
Становление героя	43
Велопутешествии по Турции, которое я совершил с 30 сентября по 10 октября.	43
30 сентября 2009года.	43
1 октября 2009года.	45
2 октября 2009года.	45
3 октября 2009года.	46
5 октября 2009года.	48
6 октября 2009года.	48
Первые Новосибирские бреветы.	49
Официальный бревет Новосибирск-Кандаурово-Новосибирск 200 км.	49
300 км. Назло провидению (первые официальные 300)	55
400 км. Моя первая официальная 400.	61
600 км. Моя первая 600 км.	65
Начало большого пути.	72
СССР - Сам Себе Супер Рандоннер.....	73
Вступление	73
Начало большого пути	75
Первое КП.	84
Союз-Аполлон	86
Долгая дорога в дюнах	91
Брест	94
Домой	95
Первый сон	98
Светлячки	100

Паровозики	101
Еда	104
Последний шаг	107
FIN	110
PS	110
PPS	111
Отчет о Рубе 2012	112
Пролог	112
Перед стартом	113
Старт	115
Аренбергский лес	120
Апогей	122
Финиш	124
А дальше?.....	126
Отчет о ЛЭЛ 2013	127
Перед стартом	127
Дождь	131
Боль	133
Шотландия	137
Moffat конец бревета	142
Дорога домой	143
Переосмысление.....	145
Питерская 600 Санкт-Петербург-Петрозаводск 12.06.2014	145
Стартовали	146
Грейдер	148
Измененное сознание.....	152
Отчет о ПБП2015 СССР-2 или Русские в Париже (I'll been back).....	154
Как я не поехал на ПБП	154
I change my mind	154
Сбыча мечт	156
Покой нам только снится	184
Вертушка	196
Вилен Ля Жуель	202
"До конца всего осталось несколько минут..."	205
Aftermath	211
Заключение	212
Неопределенность	218

2017.....	219
Казань и Чемпионат мира 2018.....	220
Отчеты по Казани.....	221
400 км в Булгары	221
Отчет о веломарафоне 600 км Казань-Бугульма-Казань 28.07.2018	222
Наступил 2019.	232
2020 начало конца.....	233
Мои Хобби.....	234
Год семьи	236
Хобби, что это?.....	239

Дисклеймер

Все что написано здесь является только моим мироощущением, все выводы, и заключения сделаны только на основе собственного жизненного опыта.

Я никого ни к чему не призываю, ваши мысли, и чувства могут отличаться от моих.

Эта книга не является пособием для спортсменов веломарафонцев и автор не несет ответственности за время, потраченное на ее чтение.

Предисловие

В этой книге я хотел бы рассказать о том, как я пришел в велодвижение, чего я в нем достиг и чем занимаюсь сейчас.

На протяжении 15 лет увлечения велосипедом я прошел довольно большой и интересный путь.

Приоритеты человека меняются, а я человек, и мне хотелось бы рассказать о своих впечатлениях, чувствах и опыте.

Перечень сокращений

В этой книге будут порой встречаться незнакомые для читателей слова, поэтому с самого начала я хотел бы познакомить вас с их значением

Бревет - организованный зачётный (с лимитом времени) велозезд на длинную дистанцию. Стандартными дистанциями являются 200, 300, 400, 600, 1000 и 1200 км.

Рандоннёр - (фр. Randonneur от randonnée — «долгая прогулка») - велосипедист, принимающий участие в специальных заездах, известных как бреветы (квалификационные шоссейные заезды).

Суперрандоннер - Велосипедист, проехавший в зачётное время в течение одного сезона бреветы на 200, 300, 400 и 600 км, это звание может быть подкреплено соответствующей медалью.

Флэш - Flèche или «Стрела - суточный формат бревета. Такой заезд проезжается командой, состоящей минимум из трех человек, но не более пяти, по любому выбранному маршруту и на любую заранее обозначенную дистанцию, которую участники хотят проехать в течение 24 часов. Финиш у всех команд должен быть в одном месте - для того, чтобы «разделить прекрасный момент сопереживания». Если на финиш приезжает меньше трех участников такой результат в зачет не идет. Если через 24 часа команда не проезжает заявленную дистанцию, то это также считается дисквалификацией.

Напутствие

В этом году Омскому клубу веломарафонеров «Цепная реакция» исполняется 10 лет, и я от лица организатора и идейного вдохновителя этого клуба хотел бы сказать несколько слов его участникам.

Друзья, чуть ниже по ходу чтения этой книге вы более подробно познакомитесь и с историей Омских веломарафонеров и с отчетами об их прохождении, а пока я хотел бы сказать кратко о том, как мне вообще пришла идея ездить на велосипеде.

Мысль прогулок на велосипеде на большие расстояния в одиночестве далеко и долго посетила меня сразу после покупки шоссейного велосипеда. Ездить по пересечённой местности мне особенно никогда не нравилась, поэтому МТБ был у меня всего лишь один сезон.

Купив шоссейник и покатавшись на нём чуть-чуть осенью 2006 и весной 2007, я понял, что хочу ездить на большие расстояния.

Первым моим неофициальным таким марафоном была поездка в село Одесское, весной 2007 года. Проехал я тогда эти 200 км по не очень хорошей дороге и довольно жаркой как обычно в Омске погоде, за 8 часов.

Потом у меня была поездка в Большеречинский зоопарк и Казахстан на озеро Боровое, это было уже 400 км, проезд через границу и 50км грейдера, который я преодолевал, почти 6 часов в полном одиночестве, и я понял, что мне это интересно.

Интересно преодолевать себя.

Хочу сказать новичкам, которые думают попробовать свои силы в поездках на дальние расстояния:

Во-первых

- Не бояться. Самое главное это перебороть себя, свой психологический барьер. Когда человеку говорят, что ты проехал на велосипеде 100 км многие не верят. Ну как так 100 километров на велосипеде, на машине ехать надо часа два, а на велосипеде даже тяжело представить, но когда ты говоришь, что ты проехал 200, 300, 400 км, то в глазах собеседника возникает сначала удивление, а потом и уважение.
- Во-вторых – получать удовольствие от поездки, так как это просто здорово. Единственный нюанс, что конечно же ездить надо в разных городах, чтобы понять различные климатические пояса, рельеф, природу. Ну и просто увидеть интересные места. Омск не блещет красотой пейзажей и разнообразием маршрутов. Когда я прокладывал маршруты бревентов, я руководствовался в первую очередь хорошим дорожным покрытием, нет у нас разветвленной сети автомобильных асфальтовых дорог между деревнями, это не Воронеж, это не Курская область, это не Санкт-Петербург и не Казань, где асфальт даже в деревнях лучше, чем на центральных улицах города Омска. Ну что могу сказать, довольствуемся тем что есть.
- В-третьих - Не нужно превозмогать себя, эти подвиги никому не нужны, когда я ехал свою первую тысячу в городе Омске в 4:00 утра меня начал рубить сон, а температура на улице стояла +5 и я лёг под дорогой внутри водоотводной бетонной трубы, вот это, наверное, не самый кайф, холодно и неудобно. Об этом можно рассказать где-то в компании, кто-то скажет - ну ты крутой! Конечно же да. Но, наверное, для здоровья это не очень хорошо. Когда мы ехали стрелу в Казахстан, меня тоже начало рубить, и я просто лёг в траву среди муравьев, мне было по-фигу где они ползают, это тоже наверно прикольно, то есть я человек непритязательный. Но кто-то скажет, ну зачем мне это надо? Потому что кто-то ездит останавливаясь в

гостиницах, моется в душе, чистит зубы и так далее, вот так тоже можно, но для себя могу сказать, что для меня и для многих, наверное, поездка на велосипеде на длинное расстояние, позволяет уйти от реальности. Я сейчас даже музыку перестал слушать. Первый свой бревет Приж-Брест-Париж я ехал с Плейером, а на бревете Лондон-Эдинбург-Лондон плеер я уронил на старте и ехал без него, и прекрасно себя чувствовал, общаясь с участниками. На ПБП-2015 плеер даже не включал, ехал, общался с людьми, слушал природу.

- В-четвертых - дерзайте, улучшайте свои результаты, с каждым годом приходят все более и более быстрые гонщики, которые преодолевают дистанции 200, 300 километров всё быстрее и быстрее. Может быть когда-нибудь мы в лице российских или даже Омских велосипедистов увидим человека, который преодолет 1200 км ПБП быстрее чем Французы или даже Немец. В 2015 году он преодолел его за 42 часа.

Всех участников Омского ведоклуба Цепная реакция поздравляю с десятилетием клуба, всем здоровья и веры в себя.

Хорошей дороги, никаких проколов, как говорят автомобилисты, ни гвоздя ни жезла. Поздравлю с 10-летием клуба.

Ваш отец основатель, Кот))))

Начало

Давным-давно в далекой-далекой галактике

В 2006 году я решил купить себе велосипед.

До этого момента слово спорт и Константин Анохов никогда не стояло рядом на одной полке, физкультура как в школе, так и в институте у меня была самыми нелюбимым предметом, я делал все возможное, чтобы избежать этого издевательства над своим организмом.

Мой школа №12 в городе Омске - это баскетбол летом и лыжи зимой, как вспомню так вздрогну, до сих пор два этих вида спорта вызывают у меня рвотный рефлекс, надо же было так преподавать в школе физкультуру, что я ее ненавижу до сих пор.

За это спасибо моему учителю по физкультуре как мы ее называли Плотве. В 11 классе я сменил школу и баскетбол сменился на волейбол, но лыжи остались, мать их так, как же я их ненавижу. Волейбол еще куда ни шло, мы там играли с девчонками, 11 класс, футболки на голое тело, титьки колышутся при прыжке, в общем волейбол я полюбил.

А потом был институт где физра была факультативом на выбор, и я выбрал футбол, там можно было просто гонять мяч в свое удовольствие и особо ни перед кем не отчитываться. Ни тебе нормативов по подтягиваниям, ни бега на 60, 100 метров, ни прыжков в длину. Просто берем мяч и гоняем 2 пары.

Закончив физкультуру на 3 курсе института, я вздохнул с облегчением. Наконец-то это мучение со сменной обувью и формой закончилось.

Но прошло буквально 6 лет, я закончил институт, открыл свою фирму и меня осенило, а чего это я на работу езжу на общественном транспорте, можно же на велосипеде.

В детстве велик обожал, но продал его в 4 классе, с тех пор и не садился, а тут прямо засвербело, хочу и все.

С велосипедами на тот момент в Омске было туго, если говорить прямо, нормальный было не купить

Работая в интернет компании, обратился к интернету и на сайте **велосклада** купил себе Merida kalahari 510 в Москве, которая приехала ко мне через неделю.

Собрал ее в офисе и поехал домой, первые свои 10 км со времен школы.

Все мои друзья и коллеги в один голос утверждали, что увлечение мое мимолетно и проехав пару раз, аж 10 км, до работы и обратно мне это надоест.

Но они жестоко ошибались.

С каждым разом поездки доставляли мне все больше и больше удовольствия и мне каждый раз хотелось проехать это расстояние до работы за все меньшее время.

20 км. в день меня уже не устраивало, хотелось ездить больше и дольше, но в городе эту мечту не осуществить, скучно и неинтересно стоять на светофорах, поэтому первым делом куда я поехал, это осуществил мечту детства и скатал в Чернолустье, а потом в Красноярку и Крутую горку, это порядка 60, 80 км от дома и обратно, но аппетит приходит во время езды. Мне захотелось большего.

Такие длительные покатушки остро поставили вопрос передо мной, а в чем собственно я езжу?

ХБ футболка, шлепанцы или кроссовки и джинсы, были мокрыми насквозь от пота уже минут через 20 катания по летней сибирской жары. Ну катания — это сказано мягко, я обычно ехал по проезжей части на все деньги, а не матрасничал по тротуару лавируя между пешеходами.

Встал вопрос об экипировке, где и что купить.

Велосипед и экипировка

Самый главный вопрос после покупки велосипеда это, а в чем на нем ездить? Проехав на работу и с работы в обычной одежде, я понял, что джинсы и ХБ футболка — это не вариант. Через 10 км вкручивания по городу по летней жаре, футболка промокала до нитки, а джинсы начинали натирать. Более того, на спуске у телецентра я впервые сбил пешехода, который переходил дорогу в неполюженном месте, скорость у меня была больше 30, женщине повезло, а вот я свои ладони оставил на асфальте, это было катастрофически больно, ладоней просто не было, была кровь.

Поэтому остро встал вопрос про экипировку.

Сейчас я понимаю, что нужно брать сразу же после покупки велосипеда.

В порядке важности это:

1. Шлем
2. Перчатки
3. Очки
4. Джерси
5. Велошорты
6. Контактные педали и велотуфли

Объясню почему.

Шлем – ну тут как говорится и дураку понятно, голова и мозги в ней одни, я не Варламов - идиот, который боится прическу попортить, получив перелом основания черепа, о прическе думаешь в последнюю очередь.

Если вы едете по дорогам общего пользования, то шлем на вашей голове должен быть всегда, хоть голышом, но в шлеме.

К сожалению, имею печальный опыт хоронить друзе велосипедистов после ДТП. Будь они в шлеме голова была бы цела и человек остался бы жив.

Выбор производителя шлема на мой взгляд также важен, покупать дешевый нонейм из Китая конечно можно, но только в том случае если ваши поездки ограничиваются двором, и вы не выезжаете на дороги общего пользования.

При выезде же на автодороги, вы становитесь полноправным участником движения, со семи вытекающими последствиями.

За мою велосипедную карьеру меня сбивали дважды.

Просто не видели меня как велосипедиста.

Первый раз в 2010 – сразу после того как я проехал 600км в Новосибирске и завоевал титул Суперрандоннера. Водитель, увидев парковочный карман решил резко дать вправо, подрезав меня, движущегося по правому краю проезжей части.

В результате чего я врезаюсь в его правое переднее крыло перелетаю через капот машины и влетаю спиной в припаркованный далее автомобиль.

Как результат травма позвоночника и парализованные ноги где-то на неделю.

Через неделю меня выписали из больницы, и я кое как смог дойти до машины своего коллеги, который отвез меня домой долечиваться.

Второе ДТП произошло уже гораздо позже в 2019 году. Водитель со встречной полосы, точно также не заметив меня решил повернуть налево, в то время как я ехал ему на встречу со скоростью 40 км/ч. В результате удара в заднюю дверь я бьюсь плечом в заднюю правую стойку автомобиля и делая кувырок через крышу приземляю на корточки и попу.

В это раз обошлось без последствий, отделался сломанным карбоновым рулем и легкими ушибами, чего не скажешь о машине: передняя и задняя двери, крыло и стойка.

В общем помял я машину знатно.



В обоих ДТП, слава Богу, шлем мне не пригодился, он пригодился мне в других падениях – на гонках, когда надежно защитил мою голову от скользящего удара об асфальт на скорости 50 км/ч и прямого удара о землю на КК марафоне, когда я сделал оверруль после попадания переднего колеса в яму.

Поэтому шлем однозначно должен быть на вашей голове.

Дорогие шлемы дополнительно армированы внутри пенопласта проволочным каркасом и сам пенопласт другой марки, не как из-под упаковки от телевизора, он более плотный и мелкозернистый.

Поэтому мой вам однозначный совет, сели на велосипед, одели шлем.

Ну про **перчатки** вы поняли, кто не понял объясню на втором примере.

Спустя пару-тройку дней, я, сидя на работе решил в обеденный перерыв съездить за горячими блинчиками, что продавались у нас на ул. Партизанской. С ул. Петра Некрасова, 3, где находился мой офис, до них было рукой подать - метров 300, поэтому, перчатки, которые я уже купил, после того как я сбил пешехода и оставил ладони на асфальте, я решил не одевать, так как ехать было метров 300, руки только-только начали заживать и ладони покрылись свежей корочкой.

И вот я такой красивый на велосипеде без перчаток слетаю вниз по Петра Некрасова в сторону Партизанской и прямо на перекрестке слева, краем глаза, ловлю приближающийся автомобиль, давлю передний тормоз и делаю оверруль, приземляюсь аккуратно на свежесохшие коросты на ладонях.

Это было эпическое падение, кровь и песок, как говорится, но самое главное это и больно и обидно из-за своей тупости, надень я перчатки, все кончилось бы не так больно.

С тех пор без перчаток даже на 50 метров не езжу.

Очки – тут вопрос может быть спорным, но они не менее важны чем перчатки или шлем, если вы катаете быстро и долго, по дорогам или пересеченной местности. Вопрос в том, что я приверженец дилеммы цена-качество, а вот в очках этот вопрос стоит остро, но решается с моего взгляда быстро.

Можно купить брендовые очки Оклея или Руди прожект по цене от 5000 за штуку, а можно катать в китайских за 500.

Пробовал и то и другое.

На первом этапе использовал очки Shimano, до сих пор лежат в очечнице автомобиля, потом были очки ВВВ, прослужили года 2 и у них отломилась дужка.

К сожалению, купить аналогичную модель не получилось, и я обратил внимание на бренд Rockbross.

Так вот на мой взгляд разницы никакой.

По моему мнению это чистой воды маркетинг и все.

Любые китайские очки сейчас имеют защиту от ультрафиолета UV 400

Любые китайские очки по своему функционалу – набору сменных линз переплюнут бренд.

Практически все очки уже давно имеют вертикальную поляризацию линз, хотя на мой взгляд это не более чем понты и велосипедисту это не нужно, мы не рыбаки, на дно водоема не смотрим, в остальном поляризация не нужна.

Ну и эти шикарные рекламные ролики бренда, когда в очки стреляют из пневматического пистолета шариком и они выдерживают попадание.

Народ, как часто при езде на велосипеде в вас попадал камень, я имею ввиду не в глаз, не в лицо, а в тело?

У меня за 15 лет катания это было 2 раза: один раз пьяная компания при обгоне кинула картошкой и попала в руку, второй раз при ремонте дороге отлетел гравий от встречного автомобиля и попал в ногу.

Но вот чтобы в глаз!!!!

Для этого должна быть «суперудача» и вероятность умереть от прямого попадания метеорита.

Поэтому, хочу отметить что это только мое мнение, и я никому его не навязываю, забейте на бренды, одно время я катал в очках за 300 рублей.

Ну как сказать одно время, я в них катал 2 года и проехал ПБП 2105. Они с сейчас они у меня лежат в футляре, простые китайские очки с несменными желтыми линзами, так сказать на все случаи жизни.

Да не совсем по размеру, постоянно сползали на переносицу, да в яркий солнечный день, желтые линзы не очень-то и спасали, но покупать дорогие очки я на тот период своей жизни позволить себе не мог. Поэтому использовал то что есть и ничуть не жалею. Свой функционал – защиту глаз от встречного ветра и пыли они выполняли на 100 процентов, а блики, ультрафиолет и шарики из пневмата в глаз это от лукавого.

Сейчас я уже который год успешно использую китайские Рокбросы, стоят адекватных денег, свою функцию выполняют на 100%, после того как меня сбила машина в 2019 очки от удара слетели на асфальт и получили небольшую трещину, но остались целыми. В 2020 я их где-то потерял, до сих пор не могу понять где и учитывая полное мое удовлетворение от их использования на протяжении 3 лет с 2017 по 2020 я снова приобрел ту же модель.

Поэтому по очкам вывод не однозначен, если у вас тяга к брендам, это ваш выбор, если платить за название и получать сомнительное преимущество вам не улыбается, не бойтесь обратить свое внимание на альтернативных производителей из поднебесной.

Там давно не все так плохо как многие описывают.

Джерси – а вот в выборе джерси я однозначно склонен к брендам: Налини, Сантини, Ассос, то что прилегает к вашему телу напрямую влияет на потоотвод, ветропроницаемость и грязеотталкиваемость.

Мне как-то повезло, и я сразу взял себе качественную велоформу от итальянских производителей, но гораздо позднее мне пришлось столкнуться с китайской легкой промышленностью. И вам скажу, что нет! Ни в коем разе не нужно насиловать свой организм этим. Китайцам еще далеко до мембран, качественных памперсов и хороших принтов. Все блекло, уныло и натирает, даже перчатки по качеству отличаются. Ну и, по моему мнению, при выборе цветовой палитры велоформы нужно выбирать максимально яркую, чтоб быть более заметным на дороге. Я лично не понимаю велосипедистов, которые летом катают в черной форме, во-первых, это очень жарко, во-вторых в сумерках вы становитесь невидимы и тем самым увеличиваете собственные риски попасть под машину.

Велошорты – нужны при поездках от 10 км и больше за раз. Если вы катете по парку и городу вам они не нужны, так же, как и велопамперс.

Но вот если у вас возникло желание скатать к друзьям или родственникам в соседнее село с расстоянием явно большим чем 100 км в оба конца, то тут однозначно велошорты с памперсом.

Шорты бывают в стиле кэжуал и памперс отстегивается, сам в таких до сих пор хожу.

А бывают спортики, в боевой раскраске, это уже почти профи, поэтому выбирать вам.

Вот собственно и вывод, спустя месяц после покупки велосипеда мне безумно хотелось нормальной спортивной экипировки, но вот где ее купить я абсолютно не представлял.

Все что можно было купить в Омске на тот момент в магазине Триалспорт это джерси GT, перчатки Chebo, и велошорты Gonso с отстегивающимся памперсом, в которых иногда хожу до сих пор, само собой без памперса, ибо где он я уже и не знаю, а вот шорты живехоньки.

Всю остальную экипировку я покупал в Москве в Веломаркет ЦСКА, благо командировки в Москву позволяли делать покупки там.

Это был шлем Rudy Project, очки и контактные педали Shimano и велотуфли SIDI, на тот момент МТБ.

Контактные педали и велотуфли

Это уже следующий шаг развития велосипедиста.

Катая много и далеко многие из вас начнут задумываться, а как повысить КПД, разгрузить часть мышц, которые работают интенсивно и нагрузить те, которые бездельничают.

И на помощь вам придут контактные педали и велотуфли которые жёстко пристёгиваются к ним.

На первый взгляд кажется, страшно, как так пристегиваются, а как останавливаться, а если упадешь?

На самом деле не все так страшно.

Принцип крепления велотуфлей к педалям сродни с горнолыжными ботинками.

Нога имеет жесткий контакт с педалью только при нулевом угле отклонения стопы, стоит вам чуть повернуть ступню, и защелка педали освобождает шип туфли.

Это сделано, для того чтобы велосипедист мог легко выстегнуться в случае необходимости остановки и для аварийных случаев, когда вы уже не контролируете свое тело, но нога сама поворачивается на педали и вы отделяетесь от велосипеда, совершая свободный полет в случае падения.

Контактные педали также позволяют увеличить КПД при педалировании за счет того, что вы, после того как ваша нога становится пристегнутой к педали, не только давите на нее одной ногой, но и подтягиваете вверх другой, а также проталкиваете вперед и тяните назад при положении педалей вертикально. Тем самым достигается, так называемое круговое педалирование, которое обеспечивает оптимальную нагрузку на мышцы и дает максимальную скорость.

Понятно, что осознание потребности приобретения контактных педалей и велотуфлей приходит с пониманием того, что вы хотите катать много и долго.

Да и стоит это удовольствие не дешево.

Купив все это великолепие за первое лето обладания велосипедом, я завершил свой первый летний сезон.



Но наступила осень, и летняя форма отправилась на полку, а джинсы и кожаная куртка с велосипедом ну никак в моем понимании не сочетались. Необходимо было срочно искать замену, и это относилось не только к форме.



Открытие омского Метромоста

Как вы понимаете осенью так катать было нельзя.

Поэтому встал вопрос, а в чем на велосипеде ездят в холодную погоду?

Как оказалось, тут в экипировке придумано тоже много полезного, начну с приспособлений для прохладной погоды и закончу обмундированием для катания при температуре ниже нуля.

Рукава и ногава - итак, если на улице +10, а вам нужно куда-то ехать и вы знаете что днем распогодится, то вам не обойтись без наколенников и рукавов, эти вещи согреют ноги и руки прохладным утром, а днем легко убираются в задний карман джерси.

Жилетка - Также не лишней будет виндстоперная жилетка, отлично защищает грудь и не имеет рукавов, в результате чего можно ездить с голыми руками охлаждаясь но не бояться застудить грудь.

Джерси с длинным рукавом на флисе, есть и такая у меня, в ней удобно катать осенью, когда днем точно не потеплеет.

А что с ногами и руками, спросите вы?

И тут все придумано.

Бахилы, начиная от легких дождевых, защищающих ваши ноги от капель, летящих из-под колеса после дождя, но абсолютно бесполезных в сам дождь. Ибо вода, стекая по ногам все равно просачивается к вам в ботинки. И заканчивая толстыми неопреновыми для того чтобы при минусовой температуре ваши ноги не лопнули как белые ходки при попадании в них драконьего стекла.

Само собой, такая же защита касается и рук.

Перчатки с длинными пальцами на прохладную погоду просто необходимы. Их есть великое множество, начиная от легких осенних и заканчивая чуть ли не шубинками для мороза в -30.

Велоштаны – тут лучше смотреть на штаны с виндстоперным покрытием на передней части ног, по типу лыжных. Они защищают от набегающего холодного потока воздуха ваши четырехглавые мышцы и колени и в то же время отводят влагу с икр и бедер.

Подшлемник – не забываем о важности всегда носить шлем, а поэтому осенью сев на велосипед забываем о шапке, конечно мозги из шапки гораздо удобнее убирать чем из вентилируемого шлема, но как я сказал, все уже придумано и есть такая милая, легкая и удобная шапочка из виндстопера на флисе, называется подшлемник.

Даже в -10 я ездил в ней и не чувствовал холода, зато был уверен в безопасности своей головы, так как был в шлеме.

А теперь я хотел бы упомянуть еще несколько моментов касающихся не экипировки, а навесного оборудования для вашего велосипеда.

Крылья – обязательный атрибут даже для шоссейного велосипеда.

Легкие и быстроразъемные, но обеспечивающие полную защиту ваших ног от потока воды из-под переднего колеса и вашей спины от брызг заднего. К тому же при езде группой вы очень удружите тому, кто будет ехать позади вас.

Свет – обязательно его наличие как спереди, так и сзади если вы ездите долго и попадаете в темное время суток. Бреветчики, которые едут 400 и 600 км, просто обязаны иметь световые приборы. Есть передние фонари, которые крепятся на руль или вилку, а есть и налобные, очень удобно, когда вам в темноте нужно разглядеть что-то на обочине. Не нужно поворачивать руль, достаточно просто повернуть голову.

Фонари бывают как на заряжаемых аккумуляторах, так и на батарейках, а также имеют возможность работать от динамо втулки. Тут как говорится выбирать и решать вам, но без света на ночную дорогу даже не суйтесь, раскатают вас как бешенную собаку.

Велосумки – бывают: нарульная, нарамная, подрамная, подседельная и на багажник. Тут все зависит от вашего предпочтения. Я допустим пробовал использовать багажник и сумку на нем на 400 и 600 км пробегах, но потом отказался из-за низкой управляемости велосипеда.

Свой выбор я остановил на подрамной сумке, в которой хранил всю одежду, и питание на первые 600 км бревета, нарамной сумке, где размещался телефон и фотоаппарат, а также часть гелей для быстрого питания и подседельной сумке, где лежали инструменты, запасные камеры и влажные салфетки.

Нарульной сумкой я не пользовался никогда, хотя она у меня есть, ввиду особенности ее крепления и невозможности зафиксировать ее ровно на шоссейном баране.

Собственно, про экипировку и оборудование, наверное, все.
Дальше я расскажу, как я пришел к мысли, что МТБ это не мой выбор и почему именно шоссе.

Первый шоссейник

Откатав сезон на МТБ, я понял, что меня влечет скорость и расстояние, а на МТБ это был не вариант, мне нужен был шоссейник.

Лето 2006 года заканчивалось, в августе у меня должна была состояться свадьба, как вы понимаете все расходы из бюджета были направлены именно на это ответственное мероприятие, но и желание купить шоссер не оставляло мой мозг.

Очередным вечером просматривая кучу велосипедных форумов я натыкаюсь на объявление о продаже Willier Evasion на центавре, всего за 25000 рублей, на тот момент я уже создал тему на велофоруме Питера и Омска, с вопросом, какой шоссейны велосипед лучше купить, но увидев это объявление вопросов не оставалось.

Вернее, оставался один вопрос - где взять 25000 рублей?

Поговорка «Не имей 100 рублей, а имей 100 друзей» оказалась как нельзя кстати.

Позвонив 5 своим друзьям и заняв по 5000 рублей, я стал счастливым обладателем шоссейника.

Отдавать решил после свадьбы, главное, чтобы жена не узнала.

Виллер пришел ко мне в офис в конце августа, ну не дурак же я домой отpravку заказывать.

Собрав велосипед, я сделал на нем круг по Гагарина и Ленина.

Без шлема и в джинсах, но это были полные штаны радости и полные счастливых слез глаза.

Я нашел свое призвание – шоссе.

Осталось купить велоформу на осень-весну.

Продав МТБ той же осенью, я горел желанием поскорее начать сезон, велосипед всю зиму простоял в офисе, подальше от жены и скандалов.

Я ходил возле него как селезень возле утки, смахивая пылинки, подкачивая колеса и ожидая первых солнечных дней, когда шоссе подсохнет.

Весной было гораздо проще объяснить жене откуда у меня шоссер, поэтому достаточно ровно я вышел из ситуации трат семейного бюджета и в марте привез велосипед домой.

Начало большого пути

Уже весной 2007 года я, наслаждаясь новым велосипедом подминал под себя километры дорог Омской области.

Начало моих поездок по области конечно же было как у всех – это Чернолучье, Красноярка и объезд города через южный обход, но мне этого было мало, нужны были километры, да так чтобы шуба завернулась и эти километры нашлись.

Изучая карту дорог Омской области, я обратил свой взгляд на юг, а именно на трассу в сторону Казахстана – на поселок Одесское.

Вот это маршрут подумал я, 200 км, такого в Омске еще не ездил.

Я не знаю почему именно туда, в то время как была масса вариантов съездить в Калачинск или Таврическое, или любой другой населенный пункт Омской области, но вот на тот момент именно так легла карта судьбы.

К тому моменту я уже был активным участником омского интернет форума <https://omskvelo.ru/> собственно на форуме этого сайта и завязывались все знакомства и организовывались совместные покатушки.

Кто-то бросал клич, по типу, а не скатать ли нам завтра куда-нибудь и на этот клич тут же находились единомышленники.

Само собой, что на предложение скатать до Одесского за раз 200 км, откликнулось очень мало участников форума. А если быть совсем точным, то только один.

И это был Павел Мартынов ака МАР.

24 Июня 2007, именно эту дату я считаю началом Омского бреветного движения. Я и Павел, вдвоем утром на трассе перед великим начинанием бреветов.



Далее по ходу этой книги я буду приводить выдержки или даже целые отчеты о велопоездках, как от своего имени, так и от имени моих соратников, чтобы передать ту атмосферу поездки, которую испытывал я или другой участник этого маршрута.

Итак, это самый первый в Омске велоотчет о поездке в поселок Одесское.

Отчет о длительной велосипедной прогулке на 200 км., тогда мы еще не знали модного слова Бревет.

Стартовали с МАРОм из-под виадука в 8 утра и несмотря на довольно сильный встречный ветер (ехали не быстрее 25-26 км/ч) где-то в 12-15 оставив за спиной 100 км и 4 часа педалирования мы переступили порог кафе в Одесском.

Шашлычками побаловаться не удалось, так-так угли еще не подоспели, поэтому я ограничился салатиком, пловом и пивом.

Основательно подкрепившись и взяв на обратную дорогу еще 3 литра минералки двинулись назад.

Старт из одесского произошел в 13-07, ветер за время нашей трапезы не изменился, и благодаря этому обратная дорога просто мелькала перед глазами.

Развивая на некоторых участках ровного асфальта скорость до 48 км/ч через 3 часа, я ступил на порог родного дома, так и не попав под преследовавший нас по пятам грозовой фронт. Результатами я доволен, за 7 часов 4 минуты ходового времени был преодолен 201 км сам 200 км марафон был завершён через 8 часов 13 минут.



Ради интереса взвешался перед и после гонки, стрелка весов не изменила своего положения - 71 кг, либо я выпил много воды либо мало потею 😊

PS Немного о неприятном.

По дороге домой нас с Пашей обогнал москвич SLK кофейного цвета, с 3 пидорами в салоне, Паша ехал позади и отделался криками в свой адрес, мне же досталось немного больше, поравнявшись со мной из москвича в меня была брошена картофелина, которая попала мне в левую руку.

Так как моя скорость была больше 40, а москвиченок ехал не быстрее 50, удар оказался не сильным, но неожиданным, и, если бы картофелина прилетела мне в лицо, я не ручаюсь, что сумел бы удержать велосипед на трассе.

Жаль, что у меня не было ствола, первая мысль, пришедшая мне в голову, была выстрелить им вслед.

PPS я очень добрый человек, но как сказала Ненси Рейган, "If there were death penalty, more people be alive" (Если бы была смертная казнь, то больше людей осталось бы в живых).

И я полностью с ней согласен.

Это был мой первый отчет о первой в Омске двухсотке, дальше было больше, чем больше я накачивал километров тем более объемными и многословными становились мои описания прошедшего мероприятия.. Так сказать, опыт приходил со временем.

А теперь взгляд со стороны моего попутчика.

Отчет Павла Мартынова (МАР) (орфография и пунктуация сохранены)

Вот накатал. Все как-то скомкано получилось. Писал всю неделю 😊

Погодка обещала быть несладкой: все сайты прогнозировали дождь на целый день. Но я был настроен решительно. Вечером, как и обещалось, с неба полилось. Ночью тоже шел дождик. Выспаться толком не получилось, поздно лег. Проснулся в 6 утра, поел, смазал цепь, собрал рюкзак, позвонил КОТу и в 7 уже был на байке. Воды, как и в прошлый раз, взял ну очень много – 5,5 литров. Из-за этого рюкзак был тяжелый и ехалось не очень. До места встречи от дома мне предстояло прокрутить 17.5 км. Ехал небыстро –

23-25 км/ч и в 7:45 уже был на месте. Договорились встретиться в 8. Решил сразу перекусить бутербродиком с колбасой. Позвонил Райзу, он сказал, что не поедет. Вскоре приехал Костя, постояли немного, запечатлелись по разу и примерно в 8:15 поехали.

Поначалу дорога была просто жопная: вся в яминах и кочках. Да еще и ветер стал подниматься. Очень хорошо, что дул в лицо, а не в спину. Иначе на обратном пути было бы очень тяжело. Ехали все с той же 23-25, иногда быстрее. Первый привал сделали у магазина в Сосновском (если не ошибаюсь) через 30 километров после старта. Затарились шоколадками, съели по одной и поехали дальше. Погода разгулялась: солнышко, тепло, никакого намека на дождь впереди. Только вот ветер... Следующий недолгий привал был у въезда в Одесский район. Снова запечатлелись у стелы. Я заправился яблочком. ЖЭ-ПЭ-ЭС показал, что до места назначения осталось 25 километров. Мы думали, что больше. Просто через пару километров после старта попался столбик, который гласил, что до одесского 99 км. Поехали дальше. Последний участок дался тяжело. Четкий фронтальный ветер, да и усталость уже поднакопилась. Я периодически отсиживался на колесе. Еще сказывалось отсутствие второй звезды (она была, ну совсем мертвая: цепь прокручивалась). Вверху начали собираться тучки, немного даже покапало. Наконец, мы все-таки добрались. Остановились перед стелой «Одесское», привели себя в порядок и поехали к людям. Не зря у меня еще с прошлого раза отложился в памяти километровый столбик «92». Именно у него мы и стояли. На часах было что-то в районе 12:10. Недалеко от въезда увидели кафешку, решили остановиться в ней. Рядом дымился мангальчик, но шашлыки обещали только через час. Ждать не стали. Ограничились пловом, кстати, очень вкусным. Я добавил сверху своими бутербродами. На обратный путь воды осталось примерно 2,6 литра. Можно было сразу из дома взять в 2 раза меньше, а на обратный путь купить в Одесском. Поели, отдохнули и в районе часа двинули обратно.

Остановились у стелы пофотографироваться. Там и попрощались. Я гнать сильно не хотел, а Костя торопился в город. Еще немного повозился с компом и тронулся. Ох, как поперло. Ветер в спину был такой, что первые километров 10 я ехал на 3-8 со скоростью 40-42. Потом дорога сделала небольшой поворот, и скорость немного снизилась, но передача ниже 3-7 не падала. Временами подолгу ехал «без рук». Дорога хорошая, пусть отдыхают. Первую остановку планировал сделать через 40 километров. Но после 36 догнал Кота. Оба очень удивились. Постояли немного, я заправился оставшейся шоколадкой и поперли дальше. На оставшемся пути до дома я уже не отставал больше чем на километр. Ехалось все также бодренько, только задница немного подустала. Стало жарковато, отсутствие водяного охлаждения давало о себе знать. Поэтому я не упустил ни одной лужи на трассе. Также было некомфортно из-за высокой влажности. Жарко, крутишь быстро, потребление воды увеличилось, а



потом выходит мало. В результате пить хочется часто, а живот уже полный воды.

Очередная остановка была еще через час. Постояли минут 5 и на финишную прямую. Скорость вновь возросла до 35-36. Сзади в стороне одесского и справа начали появляться конкретные тучици. Скоро там начало сверкать и гроыхать: вовремя слиняли 😊 Дождик начинал догонять, пришлось поднажать. Последние километров 15 скорость вообще в космосе 😊 Я километра 3 пер танцовщицей на кардане со скоростью 45-47. Догнал Кота, сел за ним и дальше ехали 40-42 до подъема на мостик перед Русско-полянским трактом.

Я решил, что мне маловато будет и поехал домой через южный обход. Где-то в районе поста мысленно попрощался с Костей, который поймал халяву в виде большой фуры и уехал. Уже спокойненько доехал до поста ГАИ на черлакском тракте. Там остановился, заправился колбасой, отдохнул и двинул к Денису. Где-то в 5 был у него, потусовался до 6 и поехал домой. Стало холодно, местами моросил дождик. Одел ветровку и штаны и неспешно покрутил домой. Ветрище поднялся 😊 Доехал тяжко. Итого получилось 211 километров.

Ноги, к моему удивлению, не устали. Устали руки и задница, само собой. А еще сырокопченая колбасня – это настоящий высокооктановый бензин 😊

Вот такие у нас с Пашей получились отчеты о первом неофициальном Омском бревете.

Разместив их на Омском велофоруме, мы получили кучу восторженных отзывов от велосипедистов, мол крутые вы перцы, нам так не дано. На что я продолжал агитировать, мол народ давайте с нами, нужно больше и дальше катать.

Но к сожалению, в ответ пока была тишина. Народ боялся расстояния, а мне его не хватало, и я замахнулся не мечту детства.

Много раз слышал, что у нас в Омской области в посёлке Большеречье есть обалденный зоопарк. Это место в Омской области давно известно за ее пределами во многом и благодаря писателю-сатирику Михаилу Задорнову и его монологу про сбежавшего из зоопарка бегемота и рыбачивших в старице рыбаков. Данный эпизод на самом деле имел место быть, поэтому после того как Михаил Задорнов рассказал об этом на центральном телевидение и далее рассказывал различные истории, случавшиеся с ним на территории России, у меня не возникало сомнений в правдивости этих историй



Это был мой первый одиночный велопоход на 400 км, я замахнулся на то, что никто и никогда в Омске не делал.

Собственно, и 300 км на велосипеде за раз в Омске никто не ездил, но на тот момент у меня была цель – посетить Большереченский зоопарк, а он находился на расстоянии 200 км от моего дома, выходит, как ни крути, а общая дистанция вырисовывается в 400.

Замыслил я это мероприятие на самую короткую ночь лета, 21 июня.

Как обычно на кануне любого волнительного события, сон не шел, поэтому встал в 3-15, принял душ, еще раз проверил рюкзак, записал приветственное видео и в 4-01 выдвинулся из дома.

Состав рюкзака:

2 бутылки минералки по 1,5 л

2 банки Ред Булл по 0,325 гр

фляжка апельсинового сока - 0,5 л

фляжка ананасового сока - 0,5 л

колбаса сырокопченая - 300 гр

суперсникерс – 2 шт

хлеба – 2 кусочка

Босоножки, Шорты, футболка – чтобы по городу нормально ходить

Велорукова – при сильном солнце лучше на руки надеть чтобы не обгорели (пригодились как термос для поддержания редбула в холодном состоянии)

Велоаптечка

Запасная камера

Мультиключь
Монтажки
Нож
Зажигалка
2 сотовых
фотоаппарат с комплектом аккумуляторов
КПК с GPS модулем
Зарядка для КПК

Запасные велорейтузы (ехал в них назад, так как основные слишком плотные и не высохли)

Детский крем (ничего не натерло, очень пригодился)

Деньги - само собой.

Весило все это хозяйство не слабо, если бы у нас как в Европе были магазинчики на каждом углу, а так приходилось рассчитывать на худшее, вплоть до ночёвки в лесу.

Еще не рассвело, но было уже достаточно светло, чтобы разглядеть и дорогу, и окружение, задний фонарь и переднюю фару я все равно держал включенными до 7 утра, так на всякий случай.

Ветра практически нет, температура + 17, ехать одно удовольствие.

Омрачило путешествие одна деталь, я подумал, что взял слишком много воды и уже на подъезде к мясокомбинату рюкзак существенно начал давить на плечи. Остановился, сделал замену, засунул одну 1,5л минералки во флягодержатель, а фляжку кинул в рюкзак, уменьшение веса на 1 кг дало о себе знать, спина отблагодарила, и я поехал дальше.

Рассвет я встречал, проезжая Любино-Малороссы – красота неописуемая – встающий из-за горизонта солнечный диск над полями, подернутыми дымкой тумана, редкая машина нарушала предрассветную тишину.

На подъезде к Саргатке, позади осталось 120 км., а выпита всего одна фляжка воды.

Я ехал и думал, ну зачем я взял столько питья, посетила мысль оставить одну бутылку где-нибудь у знака, чтобы забрать ее на обратном пути, очень хорошо, что я не поддался искушению.

Солнце вспомнило, что лето в самом разгаре и часиков с 10 утра я почувствовал, что воды много не бывает.

Дорога после Саргатки стала только называться таковой, я ехал по всем видам дорожного покрытия только не по ровному асфальту.

Были выдолбы, надолбы, поперечно треснутый асфальт, продольно треснутый асфальт, волнистый асфальт, терка, гравий, залитый гудроном, асфальт с повышенной шероховатостью, асфальт проложенный при колчаке, но только не дорога как на дачу у нашего губернатора, надо Полежаеву в Большеречье переехать.

Температура поднималась, и к 11 утра было уже +30. Проезжаемые деревни все время стояли в стороне от дороги и сворачивать к ним с трассы в поисках воды у меня пока желание не возникало, хотелось доехать до Большеречья по плану, а именно к 12-00.

Воды осталось очень мало, я решил пить через каждые 10 км

Когда за спиной осталось 200 км, на часах было 11-47 утра, в дороге я провел 6 часов 34мин. Из жидкости осталась только банка Ред булла, осушив ее одним глотком, оставшиеся до Большеречья 20 км я проехал на одном дыхании.

Тупанул на въезде, вместо того чтобы поехать прямо по разбитой дороге, поехал по трассе, поэтому накрутил лишние 5 км и въехал в Большеречье с обратной стороны, но для бешеной собаки или Кота, 5 км не крюк. В Большеречье вдоль улиц на расстоянии не более 100 м друг от друга стояли колонки, когда я сунул под одну из них свою голову,

вода начала закипать еще до того, как коснулась моих волос. Тут же выпил 1,5 литра (3 фляжки) этой самой холодной, просто восхитительно вкусной воды, и пофиг мне, что она из-под крана.

Поехал искать гостиницу, чтобы помыться и отдохнуть.

Нашел через 5 минут и зарегистрировался, всего за 400 руб. в сутки мне достался 3-х местный номер (1- местных не было, а 2-х местные стоили, почему-то 500 руб.).

Звездочек у этой гостиницы скорей всего просто нет.

Душ один на все здание на первом этаже, вода только холодная, и чтобы принять душ, его надо держать повыше, так как он на мягком шланге и если опустить его в низ, то шланг гнется, и вода не бежит.



Ниже я публикую фото этого отеля.

Приняв душ, я два часика вздремнул и в 15-00 пошел в зоопарк, собственно, зачем я сюда приехал то.

Зоопарк обязательно стоит посетить это вам не Омск, всего за 90 рублей на входе можно посмотреть на чистых, ухоженных зверей, в очень большом количестве.

Начинался дождик, сгустились тучки и жара сменилась на приятную прохладу, это добавило мне уверенности, что ехать надо сегодня.

Поев плова в местной кафешке и затарившись жидкостью в местном магазине, я, поблагодарив администратора гостиницы за приют в 18-21 выдвинулся в Омск (на 2 часа позже, чем планировал).



Ветер усилился и тучки развеялись, открыв вечернее, но тем не менее, не менее жаркое солнышко.

Скорость при мордодуе и отвратительном асфальте выше 26 км/ч не поднималась.

Ноги не болели, спина тоже, а вот предплечья, почему-то начинали поднимать, видимо из-за приходившейся на них нагрузки от столь «чудного» покрытия.

По моим прикидкам я должен был въехать в Саргатку в 23-00.

Сделав через 40 км у деревни Ингалы, первую остановку я решил прикончить остатки колбасы.

Мимо ехала газелька и водителю чего-то приспичило остановиться, прикинув что корову я не проигрываю, и 400 км. в принципе проеду так как сил еще полон, но взвесив, что по ночной дороге ехать не очень приятно, а с таким ветром в город я мог въехать только к 6 утра, я спросил водилу, не в Омск ли он едет и получив утвердительный ответ попросил его подвезти меня немного.

Всего за 100 руб. меня подбросили до Дружино и сократили мой маршрут на 145 км. Дома я был в 23-15, за спиной остались 290 км и ровно 10 часов в седле.

Что самое удивительное, усталости даже не чувствуется.

На следующий день ноги в порядке, спина не болит, попа тоже прекрасно себя чувствует.

Видимо привык организм к таким тренировкам и начал быстро восстанавливаться.

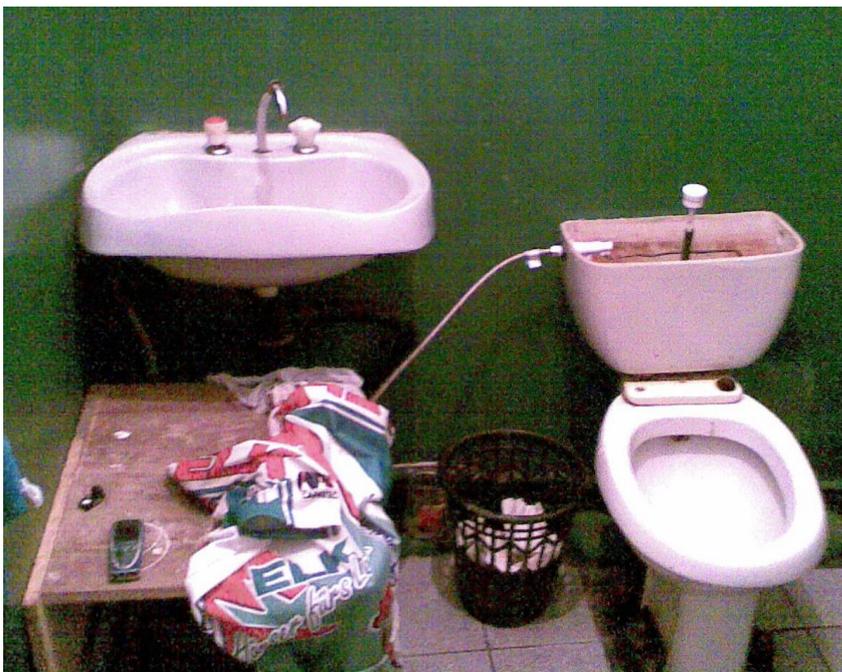
Бюджет моего путешествия составил с учетом гостиницы и похода в зоопарк 1358 руб.

Я конечно понимаю, что замыслам преодолеть 400 км за раз в этот момент не суждено было сбыться, но задел был положен и самое главное я понимал, что я могу осилить такую дистанцию.

Поэтому скатав в Большеречье в одну каску, я почувствовал в себе силы супермена, что там 400 км, легко одолею.

И меня посетила бредовая идея, а не скатать ли мне в сопредельное государство - в Казахстан, на курорт Боровое. Расстояние от Омска порядка 400 км, только в одну сторону, но ведь я их уже практически ездил, а учитывая то, что там, за границей, рассчитывать будет не на кого, лучшей мотивации и не придумаешь.

Сказано, сделано. И я поехал.



Омск-Боровое (29.07.08)

Как обычно кинув клич на Омском велофоруме, я получил только возгласы удивления и недоверия, мол ты совсем сума сошел, какие 400 км до Борового?

Но были и слова поддержки.

Часть велообщества Омска уже была наслышана о моих подвигах, а также читала мои велоотчеты о поездке в Одесское и Большеречье и всячески подбадривало, и болело за меня.

Но составить мне компанию, к сожалению, никто так и не смог, а так как отпуск мне никто не отменял, в Боровое я реши поехать в одного.

Собрав на кануне рюкзачок с продуктами:

Изюм – 300 гр

Ядра грецкого ореха – 300 гр

Колбоса сырокопченая- 200 гр

Red Bull – 2 банки по 0,375

Сок – 1 литр

Минвода – 3 литра

Добавил туда пару комплектов велоформы, пляжные принадлежности, фототехнику и гражданскую одежду с обувью, чтобы ходит по Боровому и поняв, что тянет все это на 8,5 кг. я привязал рюкзак к заранее купленному по совету Freetana багажнику.

Ровно в 15:00 25 июля я выдвинулся из дома.

*На южном обходе встретил Андрея - **Alter-g**, спасибо ему за то, что составил компанию до Одесского.*

По своему плану, в Одесское въехал минута в минуту в 19:00.

Перекусив в кафе и закупив вместо закончившейся минералки еще 3 литра новой, я попрощался с Андреем и двинул к таможне.

Дальше меня ждал сюрприз на таможне – 40 минут простоял на нашей и 1 час 20 минут на Казахской. У них, видите ли, правила поменялись,

если на таможне стоит автобус, то пешеходы, ровно, как и велосипедисты идут после него, вот я на пару автобусов и попал.

Правда, Казахи угостили арбузом на выезде, «как лучшему велосипедисту Омска», русские ничего не дали 😞.

Поэтому до второго чекпойнта – Кызылту доехал ровно на 2 часа, позже запланированного не в 23, а в 1 ночи.

Пужинав в местной кафешке пельмешками, удивил местных подвыпивших казахов тем, что я в одного из Омска на велосипеде до Борового еду.

Кафе в час закрывалось, но они меня подождали пока я доем и показали, как выехать на трассу, заодно посоветовали ночью к ним больше не заезжать, тем более в одного, в связи с тем, что отморозков у них выше крыши и даже днем лучше в селе не останавливаться, а быстро затариваться в магазине и ехать дальше. Неизвестно чем остановка может закончиться.



Оставив огни Кызылту и 200 км за спиной, и окунувшись в темноту казахских степей, я вскинул голову к небу и обомлел, ради такого зрелища стоило ехать хоть на край света.

Отъехав от Кызылту на расстояние достаточное, для того чтобы о селе напоминало только зарево огней на горизонте, я остановился на обочине и погасил все свои фары, время было без 10 минут 2. Луна практически снизошла в новолуние, поэтому единственное, что меня окружало это звезды, нет, пожалуй, даже ЗВЕЗДЫ.

Такого великолепия я не видел никогда в своей жизни. Млечный путь, о котором я столько слышал и читал, предстал во всем своем великолепии, как будто рука Мастера широким замахом рассыпала по небу горсть крупных алмазов и бриллиантового песка, который навеки застыл у нас над головами. Но нам городским жителям не дано увидеть это шедевральное полотно из-за городских огней, газа и пыли цивилизации.

Такой яркой Венеры я еще не видел, Кассеопея блистала в своем великолепии, ковши Большой медведицы показал все свои звезды, а не привычные нам 6 или 7.

В общем, в немом восторге я так стоял и любовался небом минут 15-20, потом вспомнил, что я вспотел, и ощутил на себе пристальное внимание местных комаров 😊, поэтому вскочил в седло и продолжил движение к цели.

4 утра, где-то между Талишikom и Куйбышевским, темнота полнейшая, продолжаю движение со скоростью 30-35 км/ч, потому что дорожка под уклон, асфальт великолепный фары светят метров на 10 и ветерок если не попутный, то по крайней мере отсутствует.

Несусь я, значит, так лежачи на лежаке и прямо перед собой слышу: цок-цок-цок, успеваю выхватить фарами из темноты табун лошадей, оттормаживаюсь юзом и останавливаюсь буквально в нескольких метрах от их задниц.

Немного вспотел, потому что врезаться в лошадиную попу мало приятного, а вот если эта лошадь еще и копытом навстречу долбанет, в то время как ты едешь со скоростью 35 км/ч, то мало приятного в двойне. В общем, этот табун лошадей, при чем все черные, хоть бы одна белая попала, в количестве 20-25 голов гордо вышагивает вдоль по шоссе в свете моих фар и занимает всю его ширину, ни объехать, ни перепрыгнуть.

Думаю, надо что-то делать, близко подъезжать боюсь, вдруг лягнет, потому что они меня боятся, как только я к ним приближаюсь, начинают свой шаг ускорять.

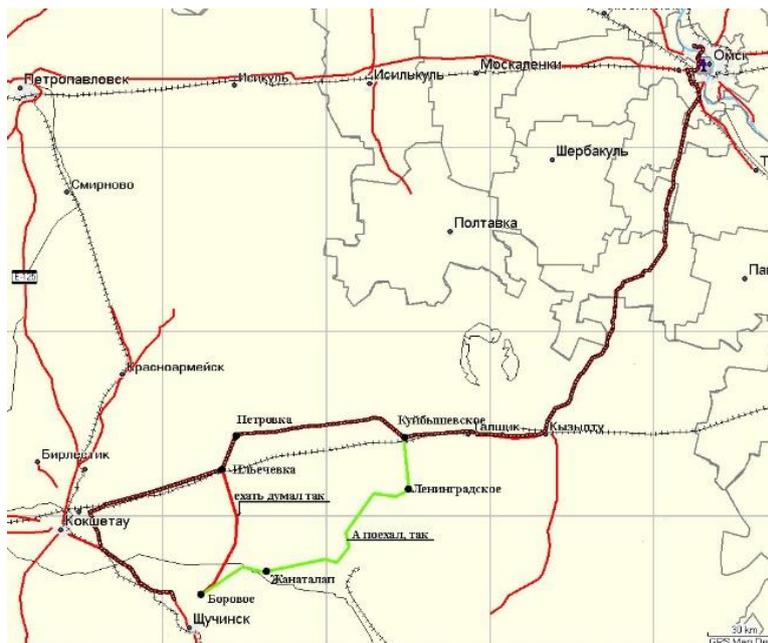
Придумал, поставил фары на стробоскоп и повернул их вправо. Сработало.

Какой уж у них инстинкт сработал, но лошади поддались немного вправо.

Начинаю обходить их слева, стробоскоп вырубает и что я вижу, эти парнокопытные начинают устраивать гонки вместе со мной. Я их слева обхожу, а они справа параллельно бегут. Также мало приятного, собака укусит и хрен с ней, а вот этих то черт разберет, что у них на уме. В общем ускоряюсь и оставляю этот табун позади, а сам думаю. «Блин что только не увидишь в степи в 4 часа утра в Казахстане».

Главное пастуха то не было и лошади не стреножены, мне вот интересно, а если бы я на фуре был, как бы лошади отреагировали?

Доехав к утру до Куйбышевского и остановившись подкрепиться у бензоколонки, мои планы по пути следования изменил один местный житель. Зачем говорит тебе ехать до Чкалова и там уходить на Амандык, ты лучше тут сейчас сверни на Ленинградское и до борового км 30 сэкономишь. Черт меня дернул его послушать.



Дорога на Ленинградское вплоть до Чистяковского еще была, хоть и в ремонте, но проехать на шоссейнике можно, но вот после 300 км пути, неожиданно начался АД. Название ему – Грейдер

Это полная Жопа, на шоссере по нему, у меня по крайней мере, больше 11 км/ч ехать не получалось.

Пришлось уходить на обочину, на грунтовку и двигаться по ней, только грунтовка в понимании Казахстана – это другая грунтовка, нежеле у нас в Сибири.

У нас глину закатали и лучше всякого асфальта, а тут зараза, откуда столько камней, вроде не в Грузии и не в Чечне, но из этой укатанной глины торчат камни, размером начиная от ранетки и заканчивая с голову взрослого человека.

По крайней мере, по грунтовке у меня скорость возросла до 16-20 км/ч.

Мысли посещавшие мою голову были весьма печальны: сотовой связи нет вообще, за 4 часа движения меня не обогнал и не попался на встречу ни один автомобиль, в рюкзаке всего литр воды, а по небу даже птицы не



летают, если я тут заколюсь или сломаюсь, то ВСЕ, в прямом смысле. Садящаяся батарея на GPS тоже не прибавляла оптимизма.

33 км жесточайшего грейдера были преодолены мною за 4,5 часа, в 6 утра я заступил на эту отвратительную дорогу и в 10:30 я с нее слез, по такой трассе даже на МТВ быстрее вряд ли бы получилось. На горизонте показались горы, я думаю, что это уже боровое, и это добавило оптимизма, сколько до них не знаю, но не больше 30 км, так как они проглядывают сквозь дымку. На спидометре 334 км.

Небольшой участок асфальта принятый мной за окончание испытания неожиданно оборвался, не продлившись и пары километров и передо мной, опять во всей своей жесточайшей красоте, предстал грейдер.

Чтобы не слышать, как плачет мой Wilier, этот в прямом и переносном смысле дорогой для меня велосипед, который всхлипывает, скрипит, стонет, надрывается, но продолжает движение по этой fucking road. Мне пришлось вставить наушники в уши, но даже под звуки тяжелого металла я слышу плач моего велосипеда. Fuck!!! Я ее по-другому назвать просто не могу, русский язык не знает таких слов, это не дорога это motherfucker направление, иногда трясет так, что зубы смыкаются с такой силой, что кажется эмаль осыпится.

После Жанаталапа, наконец-то вновь начался асфальт! 50 км этого гребанного грейдера в течение 6 часов, за это время реально можно было проехать, не надрываясь км 100 по трассе.

Хорошо, что взял с собой рукава, брал с целью, чтобы на солнце не обгорели руки, а пригодились они под утро, когда температура опустилась градусов до 14 тепла, солнце только встало, поэтому набегающий поток встречного воздуха, довольно серьезно охлаждал. Девок не было, водки тоже, поэтому пришлось греться подручными средствами – рукава на руки и интенсивное педалирование, а вот второе джерси мне бы не помешало, немного замерз.

в 13:32 по Омску спустя 22,5 часа с момента старта я достиг конечной точки своего путешествия и вошел в только что снятую у Боровчан комнату.

На спидометре 376,11 км преодоленных мною за 15 часов 16 минут.

Спать не хочется совсем, усталость после прохладного душа тоже как рукой сняло, поэтому, загнав свой велосипед в гараж, я пошел знакомиться с местными достопримечательностями.

На следующий день по горным серпантинам накрутил



80 км, шикарный асфальт Казахстанской Швейцарии просто потрясал, а воздух пьянил своей чистотой

Сосновый бор с двух сторон от дороги обеспечивал отсутствие ветра на всем пути и комфортный тенек, близость озер давала необходимую прохладу, на спусках мне иногда удавалось разогнаться до 60 км/ч даже не крутя педали, единственное что омрачало картину это могилы, стоящие вдоль дороги иногда по 3 штуки на 1 км, все-таки горы не любят лихачей за рулем, да еще и в нетрезвом виде (на одном памятнике дата смерти стояла на следующий день после дня рождения и возраст 23 года).



Виды в Боровом конечно же потрясающие



Куда бы я не поехал, даже на гору, я везде брал с собой свой велосипед



Спускаться на шоссейнике по такой тропинке приходилось?

PS: Моим планам вернуться в Омск тоже в седле, не суждено было сбыться из-за жестокого отравления за день до отъезда, готовить лучше все таки самому, общепиту тут до статуса курорта еще далековато.

Вы когда-нибудь одновременно сидели на унитазе и блевали в раковину с температурой 38?

Не советую я покупать в боровые арбузы.

Жопа у меня была в прямом и переносном смысле.

Кое как пережив ночь на унитазе, в обнимку с раковиной я, подумал, что больше из меня уже ничего не выйдет и решил сходить в кафе покушать.

Мое решение было крайне опрометчивым, рвать меня начало прямо в кафе сразу после первого глотка супа.

Так жестоко я не травился ни до ни после, да и вообще никогда в своей жизни, даже после водки.

Именно это отравление перечеркнуло мои планы вернуться в Омск своим ходом.

Я прекрасно понимал, что при таком обезвоживании организма я и 50 км не проеду.

Очень печально, хотел проверить свои силы в 800 км за неделю, а так пришлось возвращаться на автобусе.

При чем билетов на обратную дорогу в кассе не было, благо удалось договориться с водителем и решить вопрос наличкой.

PPS: Спасибо Денычу, Паие-МАРу, Вадиму за поддержку больного и снабжение лекарствами

PPPS: В следующий раз если в Боровое и поеду то только по асфальту пусть это будет не 380км, а 440, но зато выйдет в конечном итоге и быстрее и легче.

Первый неофициальный организованный бrevet на дистанцию 200 км в Звездино (07 Июня 2009 года)

Продолжая публиковать свои отчеты на Омском велофоруме и агитировать собратьев проехать пусть и не официально, но бrevetную дистанцию в 200 км, я в конце концов нашел поддержку участников и готовность рискнуть своими жопами.

Признаться, даже не ожидал такой активности среди велосипедистов Омска и, как вариант, предложил скатать еще раз 200 км, но уже по другому маршруту. Активным застрельщиком этой темы являлся Николай Литунов (Comrad Crazy), который сумел организовать даже машину сопровождения (метлу) на которой в последствии и были эвакуированы практически все участки данного мероприятия.

Почему мы поехали именно 200 км, а не 100, на этот вопрос сейчас, я думаю уже никто не ответит, наверное, это связано с поездкой в Олесское, там тоже было 200 км и выражено это было чисто географическим расположением поселка.

Поэтому при выборе очередного маршрута, я думаю, руководствовались именно этой цифрой, иначе как объяснить зачем при старте от виадука на Челябинской трассе нам понадобилось поворачивать в Звездино,

Эта поездка, я думаю, осталась в памяти у всех участников. Финишировало нас всего трое – я, Игорь Чирков и Станислав Рушков, остальные сошли, не выдержав сибирской летней жары и отвратительного асфальта.

Надо сказать, что Игорь тоже практически сошел, словив гвоздить в цепь и сломав задний переключатель скорости. Но какими-то невероятными усилиями воли и силы духа он расклепал цепь камнем и отверткой, смастерил синглспид и на нем доехал до финиша составив мне пару.

А теперь отчеты очевидцев:

Вот как этот бrevet проходил от моего лица.

По жаре в +31 и встречном ветре мы как истинные герои преодолели более 200км, (у меня от дома до дома получилось 265км)



Приятно было видеть, что из 14 записавшихся на место старта прибыли 11 человек.

Отсутствовало трое, но зато подъехал не заявлявшийся Андрей Лютиков.

Стартанули хорошо, темп около 35 км/ч, омрачало мое движение, только начавшее ныть сразу после старта колено.

Начали посещать мысли, а не развернуться ли мне у Лузино, у Марьяновки, у Пикетного, потом подумал, а черт, доеду до Звездино и там на машине эвакуируюсь т.к. колено болело не на шутку.

В Звездино мы приехали в 12:23, на компе 105км, сотку преодолели меньше чем за 3 часа.

Жаль, что некоторые "Спортсмены" не смогли даже этого, типа недосуг, да и дел много - это не отмазка.

На обратном пути из Звездино мы с Yago встретили сначала Stefa затем PЮ потом еще 4-х смелых.

Ветер к сожалению дул, в морду и мне с моим коленом темп за Yago 25-28 держать удалось только до Москаленок, потом я отстал и сразу записал себя на 2 место, ибо понял, что мест в машине эвакуации уже нет, поэтому доехать надо во что бы то ни стало. Поставил себя на место Мересьева и пополз к своим.



Спустя некоторое время увидел на горизонте Yago, проведение к нему было не благосклонно, каким-то не ведомым способом он вырвал себе петуха с задним переключком и погнул кучу спиц на заднем колесе, в общем вел был не транспортабельным.

Посочувствовав ему, я поехал дальше, в принципе, что я еще мог сделать.

Потом меня озарило: ему надо поменяться байками с эвакуируемым comrades и спокойно финишировать, но не тут-то было, Игорь, как я узнал на финише позже, сделал невозможное - расклепал цепь отверткой, выкинул нафиг задний переключок и собрал синглспид, собственно на нем он и финишировал.

Молодец Игорь - железная воля к победе и недюжий талант инженера кудесника.

Честно, я бы до такого не додумался, а просто тупо ловил попутку до города.

В итоге в 17:40 я прибыл к месту старта оставив за спиной 210 км пути, через 10-15 минут прибыл автомобиль сопровождения и из него выгрузились наши «спортсмены» - Комрад, и Райз.

Через час подъехал Yago.

К сожалению, Stefa я не дождался, но он благополучно финишировал и стал 3-м из 12-и стартовавших.

У него кстати тоже на компе обций пробег за день должно быть не меньше моего - в районе 260 км.

"Порадовал" бюджет моей поездки:
 бананы 7 штук - 66 руб.
 минералка 7 л. – 133 руб.
 ред бул – 69 руб.
 сок 1л. – 73 руб.
 сникерс 2 шт. – 44 руб.
 пиво 0,5л. – 25 руб.
 ИТОГ - 410 рублей.
 В общем не дешево дался мне этот Бревет.

Но хочу сказать ВСЕМ - МОЛОДЦЫ!!!!
 Много приехало, МНОГО амбиций, не у всех получилось, но видимо сыграла свою роль погода и малый накат в этом сезоне.

По завершении заезда я сделал вывод о том, что чтобы проехать за раз 200 км. нужно предварительно накатать хотя бы 2000.

И мне захотелось в следующем году уже устраивать бреветы официально, под эгидой французского клуба Audax Club Paisien

Протокол, первого в Омске, неофициального бревета.

1	ФИО	Логин	КП 1	КП 2	КП 3	финиш
2	Сидоренко Андрей Владимирович	??	-	-	-	-
3	Литунов Николай Сергеевич	Comrade_Crazy	9,58	11,35	-	-
4	Анохов Константин Владимирович	KOT	9,58	11,34	13,35	17,36
5	Престонов Престон Престонович	mr. Preston	9,58	-	-	-
6	Рушков Станислав Борисович	Steff	10,02	??	??	19,52
7	Сперанский Алексей Александрович	PIO	10,26	12,33	-	-
8	Канев Павел Валериевич	Pavka	10,31	13,21	-	-
9	Аникин Сергей Николаевич	Эникен	-	-	-	-
10	Окунев Виталий Олегович	??	10,11	??	-	-
11	Чирков Игорь Викторович	Железный Yago	9,58	11,35	13,35	18,17
12	Стадников Александр Олегович	??	-	-	-	-
13	Васильев Александр Сергеевич	??	10,26	13,35	-	-
14	Волков Василий Николаевич	??	10,26	13,35	-	-
15	Страхов Константин Сергеевич	Small	9,58	-	-	-
16	Лютиков Андрей	Его мы все знаем)))	9,58	11,35	-	-

Дабы не быть монополистом в описании чувств участников, приведу также отчеты и других марафонцев.

Отчет Станслава Рушкова (Steff) (орфография и пунктуация сохранены).

Как уже писал Костя, старт был резвым, местами до 40 км/ч доходило. Со старта я присоединился к этой "группе в полосатых купальниках", но потом выяснилось, что больше половины из них на 200 и не собираются!

Куда, нафек, так ехать?!! - подумал я. Они щас в большинстве своём по домам рассосутся, а мне 200 км педалить. В общем за несколько км до Марьяновки поотстал и взял нужный темп.

У Марьяновки отметился, заправился водицей и далее.

Далее, без приключений, доехал до Москаленок. После, за Москаленками, отметил для себя, что качество обочины намного выше, нежели самой дороги ("это вам не Швеция и даже не Черлакский тракт, где велик сам едет" - подумала моя жопа 😊) вывод: на большинстве наших загородных трасс надо юзать что-то карбоновое, хотя-бы подседел

(ну и для таких мероприятий шоосер, конечно, предпочтительней был бы, не смотря на мои дюймовые слики). Не знаю кому как, но эта мелкая вибрация меня ваще вырубает! Ни жара, ни ветер не доставили такого дискомфорта, как "качество" дорожного покрытия. Свернул в колхоз Звездино, пока искал магазин, навертел еще км 2. Купил минералки, и через 30 секунд магаз закрылся на обед (чек имеется 😊)

Короткий перекус-перепив и обратно.

Через некоторое время, после выезда на трассу, встретил Пашу, затем километров через несколько закололся нафек! Перебортовался, накачался, закинул фтопку еще намного сухофруктов с орехами (чё зря останавливался чёли?) и продолжил.

В районе Москаленок, опять же, залился водичкой и проглотил яблоко.

Доехал до поворота на Марьяновку, остановился попить-поесть-задницу размять. По соседству стояли 2 перца, в ожидании автобуса: ОНИ - В город едешь? Я - Ога. ОНИ - А откуда? Я - Из него же. 100 туда, 100 обратно. Более пасаны ничего не спрашивали, видимо задумались о чём-то.

Двинулся дальше.

Отъехав от Марьяновки, через 2 км повстречался с трактором типа К-700, с прицепленным к нему комбайном по принципу "жопы к жопе", жатка у комбайна была снята и поэтому дорога под ним просматривалась далеко вперед, ибо посадка у сего агрегата весьма высокая. Пристроился к этой системе, метрах в 2-3х, и рассчитывал доехать так хотя-бы до Лузино, скорость 30-35, погода замечательная, что еще надо для счастья? Но халява длилась недолго - через 8 км вся эта фигня свернула с дороги в какой-то колхоз и снова началась борьба со встречным ветром.

Кстати о ветре. Первый раз не пожалел о том, что он был встречным. Без него было бы, мягко говоря, тепло 😊

По достижении 200 км отметил путевое время - 8:54. Лёгкий перекус, и далее.

Между Лузино и постом ГАИ меня пару остановок "подвёз" автобус - 50-53 км/ч.

ОБЩЕЕ время прохождения дистанции от старта до финиша - 10:50.

У развязки встретил наш автомобиль, долил остатки водички во фляжки, заточил последнее яблоко, забрал рюкзак и двинулся в город. Как уже писал выше, случился небольшой косяк в старом Кировске - поехал не по той дороге, т.к. там я ваще не ориентируюсь. Ну да ничего, бывает и хуже, выехал и слава яйцам)

ИТОГО: 265 км

большую часть дистанции ехал один

На обратном пути встретил двух мёртвых братьев, пребывающих в печали на автобусной остановке.

Воды: выпито достаточно, но немного (из них 2 фляжки раствора регидрона) из еды, на всё про всё - 3 яблока и половина 450 граммового пакетика орехово-сухофруктовой смеси. Ах да, думаю куда же делось еще одно яблоко? А я же после Марьяновки еще раз в багажник пожрать залазил)

ззы В качестве бонуса, имею на рожге загар в виде очков и лямок от шлема 🤖 😊

зззы Еще на Набережной повстречал англичанку, вежливо, подчеркиваю ВЕЖЛИВО (наматы энергии уже не хватало 😊) объяснил как правильно пользоваться проезжей частью, на что она извинилась и слезла на тротуар у Лен. моста.

Приведу еще один отчет от участника, который показал и волю к победе и не дюжие инженерные способности.

Отчет Игоря Чироква он же Yago (орфография и пунктуация сохранены)

Тоже напишу, как мне ехалось.

Очень порадовался большой компании на старте. Была надежда, что часть ее сохранится надолго. Стартовали, ехали парами. Я не напрягался, вел смены, сидел на колесе, километры мелькали незаметно. Байкеры, за исключением трех быстро поотстали. Тут начались проверки и демонстрации скоростных возможностей участников. Я в зарубах не участвовал, ограничивался тупым сиденьем на колесе. В общем старался не напрягаться. Постепенно наша компания распалась, кто отстал, кто повернул назад. Нас осталось 4 впереди: Андрей, Коля, Костя и я. Андрей на байке ехал хорошо, но ему было тяжело. После остановки на заправке, где все, кроме меня затарились минералкой, от нас уехал КОТ, не стал нас ждать, а я не захотел оставлять попутчиков, так мы втроем и поехали, постепенно накатывая Кота. Держали ровный темп 32-35. Ехалось очень комфортно. У Москаленок накатали Константина, и остановились у машины заправиться водой. Костя опять уехал. Мы тронулись дальше, но мои попутчики уже начали немного сдавать, все же байк не шоссейник. Я оставил их и довольно быстро накатил Константина. Поехали вдвоем, скорость несколько упала, ехали 30. Докатили до точки разворота. Как хорошо было в магазине, прохладно, но всему хорошему приходит конец, зато едем назад. Про встречный ветер уже написали, скорость конечно упала. Дорога впереди была дальняя и ломиться я не стал, ехал 25-27. Голода и перегрева к тому времени не чувствовал, пил постоянно, бананы спасали от голодухи. Докатили до Москаленок без приключений, я вылил остатки минералки в бачек и поехал дальше один. Ехалось хорошо, вработался, свой ритм позволяет сильно экономить силы. Проехал километров 10 и тут, как я понял, камушек, вылетевший из-под переднего колеса, попал между цепью и роликом переключателя, результат катастрофичный - мой дюр эйс в хлам, цепь погнута, на колесе восьмерка. Делать нечего, надо вызывать помощь. Сижку на трассе жду. Подъехал КОТ, посочувствовал и поехал дальше. Ну вот и машина. Спасибо ребятам и отвертке, которую я разбил, с их помощью соорудил синглспид и поехал дальше. Поскольку часть цепи пришлось выкинуть, передача получилась как для езды в горах 😊. Скорость упала - 20 - 22, но я ехал, а не стоял, это самое главное. Так с одной остановкой на заправке, где я купил бутылку минералки доскребся до финиша, где меня встретила наша милая компания, которой я несказанно был рад. Итоги таковы: от старта до финиша мой комп показал 206 км, средняя скорость чуть выше 25 км в час, ходового времени 7 часов 54 минуты, время в пути (со слов Пио) 9 часов 20 минут. Съедено 4 банана, две булочки с нутеллой, яблоко осилить целиком не смог, выпито полтора литра сока и 3 литра минералки, потеряно 6 кг веса. Общий пробег составил 245 км. Нужно признаться честно - было тяжело, домой приехал выжатый как лимон. Да что там говорить, 68 кг я уже лет 20 не весил 😊.

И в заключении описания этого эпического мероприятия позволю привести еще один отчет от человека, который обеспечил поддержку и метлу.

Отчет Николая Литунова (Comrade crazy) (орфография и пунктуация сохранены)

Ну а теперь моя (она же правильная))) версия.

СТАРТ!! Начиналось всё на самом деле весьма интересно! На старт вышло неожиданно много человек. По правде говоря, до конца был уверен, что стартуют человек шесть.

После старта тоже шло всё неплохо. Ехать в большой группе с хорошей скоростью - одно удовольствие. А вот когда группа стала потихоньку таять...

В пути где-то в районе Марьяновки я почувствовал небольшую усталость. Именно в тот момент у меня закрались первые сомнения, что я не смогу проехать дистанцию

целиком. По крайней мере, в таком темпе. Когда Яго оставил нас с Андреем Лютиковым (по понятным причинам мы не сообщаем его ника))) напутственными словами "Только, ребята, не бросайте друг друга, держитесь вместе", я понял, что с этого момента будет ой, нелегко. Скорость ощутимо упала, а в зонах лесопосадок жара становилась просто невыносимой.

Пейзажи! Не могу отметить обилия ярких пейзажей, но где-то после Марьяновки, когда начались затяжные спуски, слева (по ходу движения туда) показалось огромное... озеро? Или маленькое море))) Короче, огромная площадь, залитая водой, при виде которого очень захотелось окунуться в его прохладные воды.

Мой адрес не дом и не улица... В колхозе Звездино мы Андреем маленько заплутали. Но магазин нашли (правда, разминулись с Котом и Яго). Кассу включать нам не стали, но отметку охотно сделали, поставив свою печать. Заточив припасённые мной бананы и запив их только что купленной минералкой, мы неспеша двинули назад.

Братья Ветерхарю и Больнаянога. Сразу стало ясно, что легко нам не будет. Всё, друзья, халява кончилась! Встречный ветер вдобавок к жару сделал своё дело. Ехать стало просто невыносимо. Ко всему прочему у меня снова заболела нога в месте, которое я так долго лечил. Каждая кочка отдавала в ногу неприятным болевым импульсом. В конечном итоге мы не выдержали и, выбрав место на обочине, где ловит Пчелайн (телецвай в районе Звездино нихт арбайтен), вызвали Лёху.

Железный Фэ Не успели мы погрузиться, как позвонил Яго и сообщил, что серьёзно поломался и сидит на обочине. Мы рванули до него.

Поломка оказалось серьёзная более чем! В подробности не вдаюсь, всё уже написано. Выручили, чем смогли. И Яго, оперативно проведя ходовые испытания, погнал дальше догонять Кота, чем вызвал неопиcуемый восторг наших девушек и огромное восхищение у нас.

Looooooooosers Переглянувшись с Андрюхой мы решили, что Яго на полусломанном велосипеде, на одной-единёшенькой передаче поехал вперёд, а мы, два здоровых лба стоим тут около машины, ожидая посадки. Мы решили, что нельзя это дело оставлять так. Сняв велосипеды, подбадриваемые впечатлением несгибаемой воли Яго, мы рванули за ним с целью поддержать. О прохождении дистанции речи не было поскольку, фактически, мы уже были дисквалифицированы. Постепенно и довольно быстро заряд энтузиазма исчерпался, а вместе с ним и скорость. В итоге, завернув на попутную заправку, мы уже дальше никуда не поехали. Лишь перебрались на автобусную остановку. Настроение, по правде говоря, было никакое. На самом деле очень хотелось пройти дистанцию целиком. Позже оно ещё ухудшилось, когда мимо нас с короткой остановкой проследовал Стэфф-На-Бодряке. Выглядел он вполне свежим. Вскоре мы снова остались одни.

Обсуждая события почти прошедшего дня, мы с Андреем приняли решение называть Яго не иначе, как с приставкой Железный.

Два Лёхи Примерно через полчаса приехал Лёха с Пионером на борту. Прав был Кот, когда указал на отсутствие у нас силы воли. Ой, как прав.

Финиш про финиш все всё знают. Могу добавить только, что последним финишировал Стэфф (Ре ему и Ку). Он был по-прежнему, бодрячком. А мы были в шоке.

Как был я видимо, такой перенасыщенный на события день, здорово сказался на мне. А может, просто напекло голову. А может... Но домой я зашёл вполне уставший. Пройденная мной дистанция по сравнению с финишировавшими мала - 147 км. Но за последние четыре года я рванул так далеко впервые. Неохотно поужинав (что странно, ведь съел я всего 3 банана) и охотно приняв душ, я вырубился в 21:30 и, как мне показалось, спал крепко и хорошо. А утром жена сообщила, что ночью во сне я метался и несколько раз звал маму))) Вызвано ли это невыполнением бревета или ещё чего, я не знаю. Наверняка знаю, что больше не буду пытаться ставить личные рекорды в такую жару.

Но желание СДЕЛАТЬ ЭТО безусловно имеется. Сегодня целый день анализировал свои промахи и методы их устранения.

Ацикое варево накануне старта я сделал питательный напиток по рецепту, выложенному на форуме (апельсиновый сок, сахар, соль, вода) в целях эксперимента. Получилось на одну флягу. Ближе к Звездуново, когда силы уже исчерпались, я применил его в себя. Кроме липких пальцев и, как следствие, липкого руля, никаких ярко выраженных ощущений я не получил. Даже сладко-солёный вкус тёплого напитка во рту не продержался долго. Прибавки сил тоже не последовало. Данные эксперимента нуждаются в серьёзной перепроверке.

Результаты на самом деле лежат у меня. Пионер, почему-то, не забрал их из машины, когда уезжал. Ну и не страшно. Правда, самому разбираться в записях нет особого желания. Передам компетентным органам на расшифровку при первой же встрече.

Первый, блин, комом очевидно, что над организацией необходимо поработать. Время сбора и время старта - разные вещи и они должны назначаться точно, а выполняться строго. А также особенно чётко надо отмечать старт-финиш. Но, как говорится, это - мелочи жизни, которые не смогли помешать морю положительных эмоций завладеть мной. Думаю, что и остальными.

Котись, котись, колёсеко... Ну, а напоследок ложка дёгтя. Чтобы в следующий раз наше колесо сопровождения снова катилось за нами, обеспечивая надёжный тыл, а Алексей не остался в накладе, необходимо будет собрать не с каждого-кто-не-зажал-по-полтишку, а конкретную сумму. В этот же раз получилось так, что в итоге все собранные деньги ушли на баланс автомобиля и после финиша лампочка уровня топлива снова предательски замигала. Ничего не поделаешь, расход топлива рассчитать сложно. Особенно учитывая, что люди ломаются раньше или позже и приходится ездить по трассе взад-назад, оказывая необходимую помощь. А чтобы у человека и в следующий раз был стимул отпрашиваться ради нашего велодвижения с работы, неплохо бы, чтобы хоть какой-то налик осел бы у него в кармане.

Хотелось бы сказать огромное человеческое спасибо организаторам за этот прекрасный день!

Отдельное спасибо тем, кто не заочковал и вышел на старт.

Огромное спасибо дружелюбным жителям н/п Звездино.

Респект и уважуха тем, кто осилил, кто доехал.

Отдельный респект и уважуха Коту, за его больное колено!

Отдельный респект и уважуха Стэффу, за его упёртость!

*Отдельный особый (гвардейский, им. Трудового Красного Знамени, ордена Ленина I кат.) респект и уважуха несгибаемому Железному Яго и его не менее Железной Воле!
Нам есть, на кого равняться!!*

Признаться, думал на этом закончить, но так как это был первый в Омске, пусть и не официальный, но бривет, решил добавить еще один отчет от участника, который так и не смог его осилить.

Отчет Алексея Сперанского (PIOneer). (орфография и пунктуация сохранены)

Тактика:

Первые два часа ехать по возможности не быстрее 25км/ч – организм работает. (пульс не более 140)

Обязательно пить и есть через каждые 10-20км!!!

Через 50...75км небольшой перерыв – пополнить запас воды, перекусить, пройти пешком – снять онемение, нанести крем от загара

В Звездино купить батончик и воды, отметить на КП

130...155км небольшой перерыв – пополнить запас воды, перекусить, пройти пешком, контроль состояния кожи. Остальную часть пути ехать до истощения сил!
200км – привал

Сон за трое суток до старта (с 4 по 7 включительно): 28 часов

Пробег за трое суток до старта (4-6 июня): 171 км

Масса тела на момент старта: 79 кг

Комплектация велосипеда (особенности): кастом на базе Merida 700-V. Масса 12.7 кг. Передняя покрышка 2.1 IRC Mythos XC (давл: 3 атм), задняя покрышка 1.5 IRC Metro (давл: 4 атм)

Провизия с собой:

сахар (не использован), кило бананов (не куплено 😊), пара Snickers Super (1 из них съел), 0.8кг пряников (0.3 съел), бл минералки (минерализация 4.5...6.5 г/л)

тех.возможность транспорта жидкости: 2л гидратор + 4 0.5л фляжки

Инвентарь с собой:

Выжимка, велоаптечка, насос, камера, мультключ.

Отчет:

Накануне порвал провод велокомпа и хорошо натер пятую точку на велоENcounter'e. Радует, что не зря – выиграли игру и оценил работоспособность в жару.

Комп не успел починить, поэтому ехал бривет на пульсе, расстояние оценивал по ориентирам (+расклад по километражу, который выкладывал ранее).

Перед выездом плотно позавтракал макаронами, как и вечером. Решил до старта марафона не разгоняться до пульса более 120 уд.мин. Основные тактические заметки по маршруту планировал такие:

см.выше

Приехал к библиотеке, встретил Yago, Small'a (который не планировал ехать 200) и Comrade_Crazy на машине – все шоссейники. Я думал будет больше на точке сбора. Поехали в 8:00 к старту – Яго со Смоллом ждать меня на байке не стали – смысла собираться если не ехать вместе я не вижу, если есть ценз по типу велосипеда – это тоже надо оговаривать заранее.

Добирался до старта, пользуясь своими отрывочными знаниями левого берега, в результате повернул не туда – лишних 5.5 км в пути. Если бы даже не эта ошибка – все равно к месту старта не успел бы за 40 минут. Все стартовали в 8:55, я еще паковался, наполнял фляжки, гидратор, собирался с мыслями, съел суперсникерс. Выехал с 4 литрами воды 😊 многовато, но готовился к худшему (к тому, что машины сопровождения не окажется на КП). Кстати, хоть пульс и был низким, но не было никакого желания раскрутить сильнее, хотя это привычный соблазн в городе для меня.

1.

Стартовал я в 9:07, пульс был 125-135 уд.мин – очень низкий пульс на трассе для меня, обычно до 135 частота падает когда сил не остается совсем, а здесь не чувствовалось большого запаса по мощности. Зад давал о себе знать на каждой кочке, я начал перебирать возможные варианты преодоления всей дистанции в таком раскладе))) До первого КП (Марьяновка, 37км от старта) обогнал Павку и за несколько сот метров – двух новых парней на МТБ.

Время было в районе полутора часов на пульсометре, от лидеров отставание (без учета форы) около получаса.

На КП долил немного воды (всего у меня было куплено бл «Омской-1»), взял вместо одной

фляжки 300гр. пряников в карман рюкзака, нанес крем от загара – раньше плана, так как стало припекать. Остановка составила около 10-15 минут, следующее КП напротив Северного (71км от старта), поехал дальше.

2.

Темп немного вырос, пульс варьировался от 120 до 145, сидеть стало чуть комфортнее – привык))) но все же вставать с седла приходилось заранее))) На КП Северное собирался взять с собой бананы, съесть сникерс и наполнить фляжки, может еще облить водой. Проезжаю точку КП – пусто... ё*%!@\$%!?! , где все??? Ладно, думаю, силы есть, привал сделаю чуть позже, если не встречу машину сопровождения. Заехал в лесок через пять километров от Северного (время должно быть 12:10 плюс-минус), доел пряники (по дороге их точил равномерно). Печальные мысли появились в голове – тяжело осознавать, что поднимающийся и пока еще слабый ветер будет встречным на обратном пути (хотя прогноз погоды на это намекал) и энергии, кажется, что не хватает – еда не помогает. Аналогичная ситуация имела место при поездке в Тару в 2006 году, только более выражено, там я лопал по дороге все подряд – котлеты, колбасу и прочие нехорошие 😊

Руки занемели, рогов, жаль, нет. Посадка асимметричная, похоже – задний пучок дельты на правой руке был в напряжении все время.

От старта до привала после Северного (75км): 2:54'12" (по пульсометру) средн.пульс 129, макс – 147. Несколько минут пульсометр не ловил сигнал – не знаю как он считает время и средний пульс в таком случае – проверить сейчас лень 😊

Еду дальше – у поворота на Москаленки (85км от старта) обнаружил машину сопровождения (флаг оказался полезен). Остановка была самой короткой – 3 минуты. Отставание от лидеров 58 минут – вполне ожидаемо, учитывая, что они едут группой (я так думал) и преимущественно на шоссейниках. Облил голову пресной холодной водой – очень повеселел!!! Хотел наполнить ею фляжку – поливать себя в пути, но забыл))) Ветер усилился, темп тоже. Пульс до Звездино составил 125-145. Кота и Яго встретил недоезжая поворота на Веселое (92км). Кот сказал «Леха, давай», я дал – выжал 148 уд.мин (максимум за всю дистанцию), но остановил этот бессмысленный порыв 😊 Ехал на передаче 3-7 (основной путь до Москаленок – 2-8, 3-6).

У альтернативного поворота на Звездино (в 4:00 по пульсометру) встретил Комрада и Гостя_UPRSNG'a, доехал до тру-поворота 😊 ахренел от состояния асфальта, встретил loor_73. Хотел попроситься к нему в машину, узнав, что он дальше не поедет, но места не оказалось)) Так вооот, асфальт был плох, но грунт еще хуже. Зона вспомнила все вчерашние покатушки и сегодняшние 100+км.

Разворот.

Доехал до ближайшего «ларька», колонки, под которой я хотел охладиться в деревне нет в привычном понимании этого слова, но есть «колодец» - думаю, вернусь к нему на обратном пути. Позвонил Стеффу, но телефон был у него отключен 😊 Вместе было б веселее ехать.

Очень хотелось себя чем-нибудь порадовать, в идеале – яблоко и/или апельсин и/или лимон, из питья рассматривал возможность купить пол литра кваса. Ларек был стремный – ни кассового аппарата, ни печати, ограничился рукописным «чеком» с временем и подписью. Жара затуманила мозг – купил «квас» (и полторашку минералки), который оказался «квасным напитком» - бля, сцуко, это тупо газировка со вкусом кваса и отвратительным

послевкусием, но надо было пить эту гадость чтобы отпраздновать – решил я))) и был неправ.

Время 13:20 – записано на клочке бумаги (по пульсометру 4:12)

Только потом я узнал, что здесь есть нормальные магазины. Поехал их искать не знаю зачем – то ли чек пробить, то ли яблоко искать. Магазин у почты и сбербанка не работал – выходной день, да еще и обеденное время. Развернулся и поехал на шоссе... Стоя ехать по грунту – тяжело, ноги устали, сидя ехать – больно. Проехав пару километров по трассе понял, что с таким ветром и самочувствием (да, да, я опять про то, на чем сижу) далеко я не уеду. Решил двигаться до поворота на Москаленки, откуда, либо уехать в машине сопровождения, либо ехать на станцию ж.д. По пути встретил отдыхающего на опушке Павку, поговорили о том, о сем несколько минут, я двинул дальше. К вариантам эвакуации добавилась еще машина с Павкой, но только до Лузино.

Последние 5 километров до моего финиша были трудны – километры отсчитывал по оборотам педалей))) Пульс на этом четвертом отрезке дистанции колебался в интервале 105...115 – йа ф шоке!!! У меня такой пульс, когда я пешком хожу! Сильнее давить на педали не было энергии и желания – хорошо знаю, чем может закончиться моя езда против ветра, когда сил на контроль не хватает – растяжения, воспаления... нафиг, нафиг.

«Финиш». Время 15:00 +/-

Полтора часа ждал техничку. Снял джерси, туфли, прилег на скамейке на остановке, несколько раз почти засыпал, но останавливала возможность проснуться без байка рядом 😊

Меня подобрала, по пути (на 143м километре дистанции) подобрали райза с комрадом. Вшестером на одной машине и с тремя байками доехали до финиша 😊 На финише валялись на обочине, говорили о том, о сем)))

Стефа ждать не стали – это еще полтора часа безделья. Поехал домой, но сил не прибавилось – плелся как черепаха. Только после Ленинградского моста вдохновение меня посетило и дальше я гонял быстро, как обычно в городе. Конец

Температура воздуха от +26 на старте до +31 на большей части маршрута (по данным GisMeteo)

На дистанции: 116км.

Данные пульсометра:

Начало: 9:07

До ост.Москаленки 5:45'29"

Средний пульс: 125

Пиковый пульс: 148

Затрачено ок. 3119 ккал

Зона 1: 106-135: 4:25'55" 77%

Зона 2: 136-154: 55'10" 16%

ниже зоны 1: 24'29" (часть отдыха)

Финиш на пульсе 108, через 3 минуты – 85.

Общий пробег за день: 158км.

Вот такие отчеты оставили участник после первого своего неофициального бревета.

Если честно, мне поездка очень понравилась, именно такого формата и жаждала моя душа.

После прочтения отчетов участников подумалось, хорошо, что у меня нет пульсометра, меньше знаешь, крепче спишь.

Ехал только на силе воли, знал, что надо доехать.

На следующий день колено болело так, что нога практически не сгибалась, байк дома в стойле, а я на маршрутке на работу.

Становление героя

Вот так постепенно набирая обороты я в одиночку раскачивал велосипедное движение родного города.

Где-то отчетами, а где-то совместными поездками.

Наступил 2009 год, желание ездить на велосипеде нарастало, а вот месту куда поехать становилось катастрофически мало, и я обратил свой взор на за границу.

Конечно же первым моим местом куда я смог поехать была Турция, так сказать дешево и сердито.

Велопутешествии по Турции, которое я совершил с 30 сентября по 10 октября.

Собственно, идея поехать в Турцию с велосипедом меня посетила давно и несмотря на скептические высказывания родных и близких я все-таки решился ее осуществить.

Скачав карту Турции для Garmin на свой КПК и собрав из картона коробку, скрепленную канцелярскими скрепками, для перевозки велосипеда я погрузил туда разобранный щоссейник, который можно увидеть на фотографии, закрепил все это дело скотчем, чтобы она не развалилась, и взяв путевку на 10 дней поехал в город Кемер.

Это моя первая поездка за границу и все что я там увидел, было для меня просто сюрпризом: великолепная природа, восхитительная погода, доброжелательность людей. Но в начале начну с нашего аэропорта, т.е с места отправления.

30 сентября 2009 года.

Омский аэропорт - полная жопа для международных перевозок.

Загрузили нас в обезьянник, где мы проходили таможенный контроль, благо я летел с другом, еврейская натура которого позволила нам купить путевку на двоих и изрядно сэкономить, с помощью него я также побежал проходить таможенный контроль первым, дабы не стоять на холоде на улице. Пройдя таможеню первыми и миновав рентген со своим великом, я был несказанно удивлен, что он вообще не вызвал никаких вопросов ни по габаритам, ни по массе. Чему я был очень рад, перед погрузкой в самолет я попросил тетеньку на весовом контроле оклеить коробку надписями fragile – «осторожно хрупкое перевозить вертикально», что она не преминула исполнить и наклеила штук восемь таких наклеек со всех сторон.

В обезьяннике померзли с часок, там нет ни кафе, ни джюти-фри, ни туалета, в общем, все по русский, через час нас погрузили в самолет и всего через 6 часов в 5 утра мы приземлились в аэропорту города Анталии. После выгрузки мы пошли получать багаж, где я был удивлен тем, что мой велосипед из багажного отсека, почему-то не появился.

Все пассажиры к этому моменту уже благополучно покинули аэропорт Анталии (мы были единственной группой, которая приехала в Анталию в это время). Зал был абсолютно пустым, даже Джюти-фри, в котором наши соотечественники бегло затарились бухлом.

Зачем я так и не понял, потому что перевести с ходу курс бакса и евро в рубли в пересчете на элитную выпивку я не смог, ибо понятия не имею, сколько она стоит в Омске, поэтому просто купил швейцарскую шоколадку таблтон, чему был очень рад, так как шоколад очень вкусный. Когда мы поняли, что из багажного отсека больше ничего не выйдет, мы пошли искать администратора, и тут оказалось, что у них есть еще один выход – для крупногабаритного багажа, откуда выкатили: во-первых, мою коробку с велосипедом, во-вторых, коляску для семейной пары, путешествующей с дитем.

При попытке выйти с коробкой из аэровокзала, ко мне подбежала местная полицейская и попросила проверить коробку на рентгене. На вопрос «what is it?», я ответил – «it is my bysicle», но она все-таки попросила засунуть его в рентген и боже что я вижу....

А вижу я свой велосипед, разобранный само собой, но колеса, такое ощущение, что сложены пополам. Не знаю с чем это связано, какая-то дисперсия, диффузия или дифракция повлияла на изображение, но внешний вид колес, верхняя часть которых была не тронута, а низ был, как будто сплюснут, не прибавила мне оптимизма и бросила в холодный пот.

Я вскрикнул, «what's hapend with my byke?». На что тетенька сказала: «don't worry all is ok this is simple a picture».

Я, конечно, успокоился, потому что визуальных повреждений на коробке не было, взял коробку и пошел искать своего туроператора, который должен был встречать меня в аэропорту.

Вышли мы с другом на площадь перед аэропортом и долго искали наших встречающих, они оказались в самом конце площади, да еще и в другой стороне от выхода.

Нас встретили две милые девушки, которые посадили нас в микроавтобус, нас было человек 10, после посадки мы двинулись в город Кемер.

Около 6 утра, светает, пустынная дорога, великолепный асфальт, который я впоследствии ощутил и на своем велосипеде и мы, наконец, приехали в отель «Кемер рич 5*».

Ресепшн – святая святых всех отелей, заселение на котором происходит в час дня, а значит, нам светит очень долго ждать свободного номера, благо успели как раз к завтраку коим мы и не преминули воспользоваться.

Мы то отдыхать приехали и нам с другом по барабану, когда нас заселят, но были личности, которые приехали поскандалить и один из таких скандалов я сейчас опишу.

Они – две дамы, мама и дочь, говорили по-русски, он – менеджер на ресепшине, говорил по-английски и по-турецки и таким образом никто никого не понимал. Эти 2 клуши пытались выяснить, почему до сих пор нет заказанного ими автобуса на какую-то там экскурсию. Друг друга никто не понимал и тут вмешался я. «What a problem?», на что турок мне ответил, что он пытается решить проблему этой мадам и своим криком она ни на миллиметр не приближает решение проблемы, а только усугубляет свое положение, потому что он к туристическому автобусу не имеет никакого отношение и сейчас просто пытается ей помочь. Я все это объяснил мадам, после чего она успокоилась и ушла ждать в сторонку своего автобуса, а мы приобрели друзей на ресепшине.

Номеров пока не было, поэтому, вскрыв свою коробку, я собрал велосипед под любознательными взглядами охраны и служащих отеля и поехал кататься по-утреннему Кемеру, оставив вещи под присмотром попугчиков.

Кемер это конечно супер, наш отель был на краю города и поэтому находился еще в зоне действия асфальтированного шоссе, но вот через 1-2 км от отеля начинался центр, улицы которого были выложены камнем.

Причем тротуары были асфальтированными, а дорога и велодорожки, сплошь представляли собой Брусчатку типа тротуара на Любинском проспекте. Несмотря на выложенный брусчаткой центр, качество ее укладки было лучше, чем качество асфальта на

некоторых Омских улицах, так что на скорости 56 км/ч я свободно обгонял местных городских водил.

Покатался я просто замечательно, вернулся в отель и обнаружил, что наши попутчики все еще ждут номера, поэтому я поехал на пляж, было около 8:30 и на пляже было еще безлюдно. Искупался, увидел двух девушек, которые завершали свое путешествие купанием топлесс и активно обсуждали между собой с кем бы заняться сексом перед отъездом, я понял, что не ошибся курортом и двинул обратно в отель.

Наши все еще сидели, поэтому я просто подошел к ресепшину и спросил, не освободился ли номер, на что в ответ сразу получил ключи от номера 1101 находящегося прямо через стенку от фойе.

На вид из окон мне было наплевать, а вот то, что в вестибюле бесплатный wi-fi и в нашем номере он само собой работал, было белее чем кстати. На моем ноутбуке стоял x-lite и тем самым мы получили уникальную возможность звонить в Омск по Омскому городскому номеру абсолютно бесплатно. Необходимо пояснить, что Омский городской номер я получил не просто так, а из-за того, что по роду своей деятельности мы занимаемся местной телефонной связью, поэтому пробросить омский номер в Турцию по SIP для нас не проблема.

Ближе к вечеру решил снова прокатиться и обнаружил что села батарейка на велокомпе, черт с ним, думаю, в прошлый раз она тоже села как раз перед бреветом в Одесское, поехал по Кемеру искать новую, нашел в салоне Кодак за 2 \$, купил и на радостях пошел гонять по городу.

Приезжаю в номер и обращаю внимание, что у меня подклинивает о тормозную колодку заднее колесо. Я осмотрел колесо и к своему ужасу обнаружил, что сбилось то, о чем меня предупреждал Денис, который проводил ТО моего велосипеда прямо перед отъездом. Мой обод раскрылся, а значит конец катанию по Турции. На такой печальной ноте закончился мой первый день в Турции.

1 октября 2009года.

Приспустив немного колеса, чтобы предотвратить раскрытие обода еще сильнее я поехал по Кемеру искать веломагазины, которые смогли бы мне помочь в моей беде. Магазин я нашел только один, но торговали там обычными горными велосипедами местного производства, поговорив с продавцом я понял, что такое колесо можно заказать только из Стамбула, в Анталии таких магазинов нет, что меня огорчило.

Показав в магазине сайт www.chainreactioncycles.com и объяснив, что можно заказать оттуда, турки меня поняли и огласили цену mavic aksyum, до нельзя неприличную, после чего я просто решил кататься на своем раскрытом ободе не сильно его нагружая и не гоняя по тем маршрутам, которые я себе наметил еще в Омске.

2 октября 2009года.

Сегодня вечером душа поэта не выдержала, и я поехал в сторону Анталии. Установив фары на руль, я двинул в сторону города Гуйнак. На юге темнеет очень рано и очень резко, только что было светло и вдруг раз и полная темнота, солнце скрылось за горами, поэтому фары на юге просто необходимы. Ночная дорога навевает особый романтизм, обгоняющие сзади машины одновременно и помогают, освещая дорогу впереди и пугают тем, что могут тебя не заметить. Доехав по темноте до Гуйнака, я повернул назад. С раскрытым ободом я проехал 25 км. Завтра думаю двинуть до Анталии в поисках замены обода, это 40 км в одну сторону, в Кемере к сожалению, ничего нет.

3 октября 2009 года.

Несмотря на сломанный обод, прямо с утра в 8:00 я выдвинулся в сторону Анталии – 45 км от Отеля в одну сторону. Взяв с собой 2 фляжки воды и 3 бутылки по 0,5л минералки из бара в номере, который представлял собой просто холодильник, куда ежедневно горничная ставила по 2 бутылочки питьевой воды, алкоголя там не было никакого, поэтому слово бар – это громко сказано, я все-таки решил рвануть в Анталию.

На пути в город мне попался навстречу шоссейник, так как дорога разделена отбойником то рассмотреть его не получилось, но парень был экипирован, а значит и вел был не простой. Второй раз шоссера я увидел вечером в Кемере, он пролетел мимо меня, когда я гулял по улицам, так что пообщаться опять не удалось.

Так как я выехал утром, у меня была уйма времени посмотреть по сторонам и насладиться видами, не боясь попасть под жгучие лучи турецкого солнца. Остановившись на обочине и перемахнув через отбойник, я встал на самом краю отвесной скалы прямо над пучиной средиземного моря и наблюдал, как утренней солнце чертит свою золотую дорожку по водной глади - это неопишное зрелище.

Волны бились о скалы подомной, а за спиной проносились туристические автобусы, внутри которых сидели те, кому никогда не увидеть этой красоты.

Сделав несколько фотографий, я выдвинулся дальше.

На пути из Кемера в Анталию путешественника встретят 2 тоннеля, один короткий - около 100 метров, а второй - тоннель Желаний длиной 324 м, особенно хочу остановиться на тоннеле Желаний. У Турок есть поверье гласящее, что, проезжая через этот тоннель нужно закрыть глаза и загадать желание, которое обязательно исполнится.

Само собой, что ни один водитель глаза в тоннеле не закрывает, я этого делать тоже не стал (закрыв потом, когда ехал пассажиром в автобусе на пути в аэропорт), ибо и без закрытых глаз адреналина во мне хватало.

Въехав в тоннель, сразу почувствовал приступ клаустрофобии – тротуара нет, каменный потолок нависает прямо над головой, обгоняющие машины особо не объезжают и проносятся буквально в сантиметрах от руля, а вправо-то не свернуть, справа стена. В добавок ко всему еще и полное отсутствие вентиляции, CO₂ я вкусил по полной программе. Но эти 54 секунды тоннеля я не забуду никогда. Особенно сильные впечатления испытываешь, когда начинаешь видеть свет в конце тоннеля, это действительно не передать словами. Вроде едешь по каменной трубе, дышать трудно, полумрак и тут вдалеке нарастающим светлым пятном начинает проступать выход. Метрах в 10 перед выходом наступает временная слепота, глаза, привыкшие к полумраку тоннеля, не успевают сразу перестроиться на яркий дневной свет, поэтому на выезде окружающие предметы проступают словно на фотографии, опущенной в проявитель. Видимо именно этого эффекта хотели добиться создатели игрушки HL2 после того как ввели туда HDR.

На обратном пути к проезду через тоннель я отнесся уже с большей легкостью и несмотря на закон подлости по которому прямо перед тоннелем поток автотранспорта резко усилился я миновал его без особых проблем.

Долетев до Анталии за 1,5 часа, мне уже очень хотелось пить, так как наступал день, солнышко поднялось, и начало не слабо припекать. Асфальт в городе был просто великолепен, так сказать создан для велопрогулок.

Турецкие автомобилисты, надо отдать им должное - очень аккуратные водители, видимо горы накладывают свой отпечаток, поэтому тут никто не лихачит и все соблюдают правила движения. Хотя аварии и имеют место быть. На пути в Анталию, не доезжая Гуйнака я увидел на встречной полосе раздолбанный об отбойник форд фокус в окружении карабинеров, скорой не было. Или не понадобилась, или уже уехала, но сам факт аварии наложил неприятный отпечаток перед началом моей поездки. По окончании своего отпуска на пути в аэропорт я стал свидетелем еще двух аварий - расхлестанный

автомобиль в тоннеле в Анталии и перевернувшийся в кювет на подъезде к аэропорту еще один лихач, мы проезжали мимо него как раз одновременно с приездом скорой.

Но вернемся к моему путешествию. Где-то в центре окраины города я вновь посмотрел на обод и обнаружил, что размер трещины увеличился, перспектива сломаться в другом городе, да еще и в другой стране меня не очень радовала, поэтому с сожалением о том, что по городу поколесить не удалось, я повернул назад. На выезде из города встретил паренька на нечто похожем на шоссейник, он говорил только по-турецки, поэтому пришлось изъясняться знаками. Я поздоровался и спросил, показывая пальцем на свое колесо, где я смогу купить обод для своего велосипеда, на что получил ответ, что такого тут не купишь. В общем, облом.

В соседнем кафе принял душ из шланга, которым местный паренек поливал тротуар, я очень его удивил тем, что еду в Кемер на велосипеде и под одобрительные возгласы с его стороны я двинул назад в отель.

На обратном пути исследовал какую-то пещеру возле дороги, после чего подъехал к разбитому форду, воле которого уже никого не было. Открытые двери, сработавшие подушки безопасности и никого рядом, в Турции не воруют - просто поразительно.

Обод выдержал путешествие до Анталии и назад длиной в 86 км по горным серпантинам, хотя и раскрылся уже на 6 см.

Вернувшись в отель, я пошел купаться, а вечером мне захотелось исследовать горы.

В тот же вечер укатил в другую сторону от Кемера, прямо в горы, спуск по трассе в ночи это неопишимо, особенно когда с одной стороны отвесная скала, а с другой такая же отвесная пропасть с речкой на дне.

Катание по горам в ночи при полной луне это нечто неопишемое. Огромным плюсом было полное отсутствие комаров и всяких мошек.

Город остался позади движение практически отсутствует, никакого освещения кроме света собственных фар и луны, я еду по горной дороге, которая извивается среди скал.

Слева скала, справа обрыв, на дне которого где-то, совсем глубоко, слышно журчание реки, полная темнота, романтика которую не описать словами.

Подъем в гору и спуск, снова подъем и опять спуск, где-то вдалеке видны очертания очередного перевала, до которого во что бы то ни стало необходимо доехать. Но, достигнув его ты ставишь себе новую цель – еще один перевал вдали. Луна светит на дорогу и дорога кажется серебряной лентой, чистый ночной пьянящий воздух без химикатов, без труб ТЭЦ и самое главное без комаров, даже мошек нет, температура градусов 23-25, крутить очень легко, несмотря на довольно крутые подъемы - до 15%

Уехал я достаточно далеко и остановившись на очередном перевале я решил полюбоваться этой красотой. Но что я вижу, на обочине стоит автомобиль, в салоне которого молодая турецкая парочка занимается, не скажу, чем. Понял, что мне тут делать нечего, поэтому я проехал еще метров 200 до самого верха. Оттуда посмотрел вперед и осознал, что конца этой красоте не будет, поэтому принял решение на следующий день арендовать джип и исследовать эти горы более подробно. На этом месте я развернулся и покатил вниз. Это было нечто, спуск в ночи с горы: с одной стороны, стена, а с другой стороны обрыв, оттормаживаюсь заранее, так как луч света пробивает дорогу не далее, чем на 3 метра, а дальше начинается темнота, скорость на спуске за 50 км/ч, адреналин зашкаливает, просто не передать это ощущение легкости.

Переполненный адреналином я влетел в Кемер, и не сбавляя скорости понесся по улицам обгоняя местных мотоциклистов. Как я уже говорил, турки ездят очень аккуратно, скорость машин в городе не превышает 40 - 45 км/ч, поэтому на велосипеде я их свободно оставлял позади себя.

5 октября 2009 года.

Мы с другом арендовали джип subaru samuray и уехали в эти горы на джипе. GPS рулит, карта была настолько подробна что на ней присутствовали не только асфальтированные дороги, но и горные грунтовки. Что позволило нам забраться довольно высоко в горы, а оттуда совершить скат с выключенным двигателем, Леха, старый еврей, решил горючку сэкономить, и эта экономия чуть не вылезла нам боком.

При спуске с горы он выключил двигатель и пустил машину накатом, на скорости под 90 км/ч чуть не улетели в пропасть, правые колеса попали на гравий, а левые оставались на асфальте, нас развернуло на 180 градусов на повороте и по гравию выкинуло к обрыву, оставшиеся до края дороги 2 метра гравия показались ничтожно малым расстоянием, отделявшим нас от смерти. Я этот момент как раз на видео снимал - клубы пыли, гравий из-под колес, визг девчонок с заднего сидения - очень экстремально.

В этот момент на встречу нам ехал турок, увидев ситуацию, когда нас джип буквально завис над пропастью, подняв клубы пыли, он развернул свой автомобиль, подъехал к Алексею и на турецком мне без переводчика было понятно, что нельзя ехать с горы с выключенным двигателем. Леха просто вдавился в сиденье от эмоций турка.

На мои Calm down, calm down, турок успокоился, еще раз показал на дорожные знаки и удалился в свой автомобиль.

После этого Алексей бензин не экономил и спускался с включенным двигателем.

По планам в этот же день планировалось поехать в Кекова, но по дороге на Кекова увидели указатель – гора Тахтали высота 2365м и решили повернуть туда.

Дорога вела на высоту всего лишь 719 метров, откуда начиналась канатная дорога, стоимость билета на эту дорогу составляла 36\$ на человека и это за 12 минутный подъем, поэтому сфотографировались на смотровой площадке, посмотрели на уходящие вверх в облака фуникулеры и поехали вниз. В Кекова мы так и не приехали из-за небожеских цен за бензин – 2,3 \$ за литр, поэтому прокатились до Текирова, искупались на пляже и еще засветло вернулись в отель.

6 октября 2009 года.

На следующий день, несмотря на свой лопнутый обод, душа моя не вытерпела, и я решил вновь покорить гору Тахтали, но уже на велосипеде, вернее не саму гору, ее высота напому 2365 м, а площадку с канатной дорогой, которая находится на высоте 719м.

Угол подъема в некоторых местах был 10-15% в добавок ко всему пошел дождь, который как охладил мое разгоряченное тело, так и смочил асфальт, по которому еще предстояло спуститься назад, что не прибавило оптимизма, скорость то придется снизить. Поднявшись наверх без единой остановки (подъем составил 7.91 км за 43 минуты), что и было моей целью. Устав как бобик, очень тяжело дался последний участок протяженностью 400 м, там подъем был больше 15%, я решил пофотографировать. Оставив велосипед возле шикарного родстера с открытым верхом, я пошел гулять по смотровой площадке, несмотря на дождь, вершина горы была абсолютно чистой, что позволило мне сделать несколько восхитительных снимков. К моему одиноко стоящему велосипеду даже никто не притронулся, хотя ни замка, ни охраны рядом с ним я не оставлял – это еще раз к вопросу о том, что в Турции не принято брать чужое. Моя идея снять свой спуск на видео была нарушена начавшимся дождем, как я уже упоминал выше, прохлады он добавил, но вот сцепление с дорогой испортил окончательно. Спускаться с фотоаппаратом в одной руке и зажимать тормоза другой на мокром асфальте подобно самоубийству, поэтому поехал нормально без выпендрежа. Спуск прошел всего за 15 минут, скорость достигала 50 км/ч, поэтому на спуске был предельно осторожен, ехал

практически весь путь с заблокированными колесами, постоянные заносы на такой скорости учитывая отсутствие отбойников по краям дороги - опасны для жизни. Так вот улетишь в низ и не найдут никогда. Два раза при повороте направо я чуть не угодил под встречный автомобиль: один раз удалось оттормозиться и уйти влево на обочину, в другой раз успел затормозить автомобиль и это дало мне возможность сманеврировать и вернуться вправо на свою полосу.

Когда я спустился и проверил обода на ощупь мне стало не по себе - оба обода были очень горячими, а на заднем появилась еще одна трещина (что меня еще больше огорчило). В Кекова я соответственно уже не поехал, хотя планы были, а просто двинул обратно в отель. Тем не менее, даже с раздолбанным ободом по дороге в Кемер я разогнался до 75 км\ч. Было прикольно, скорость не чувствуется, но упасть на такой как в Турции шершавый асфальт, да и не на шершавый, тоже приятно мало.

Приехав в отель, я поставил велосипед в стойло, потому что понял, что единственная возможность покататься по Турции на таком велосипеде это только по Кемеру. Задний обод был на грани развала. Жалко, были планы покататься по югу Турции, но они, к сожалению, не исполнились. Надеюсь, в следующий раз, когда я сюда вернусь, я смогу осуществить все что задумал.

Еще один минус — это отель 5* с функцией все включено. Жил бы я в 4* где был только завтрак и ужин я бы не рвался так на оплаченный мной обед. Обедать где-то в кафе не прикольно, да и дорого, пакет фисташек - 4\$, 0.5 пива эфеса - 3\$, 1.5л воды - 2\$, это не у нас на бензоколонке минералку покупать по 20 рублей за полторашку. В общем, не разбежишься.

Одним словом, велопутешествие мне очень понравилось, ни одно турагенство не даст вам такой свободы как велосипед, надеюсь повторить его в ближайшем будущем.

Наступил 2010 год, и я узнал про Веломарафонцев России

Я узнал, что нас таких долбанутых на дальняках много и называемся мы марафонцы, а по французскому бриветчики. И самый близкий к нашему городу клуб веломарафонцев находится в Новосибирске.

Дальше было больше – поглощение информации о том, что такое бривет и правилах его прохождения, появление желания катать также и получить медаль, осознание того, что я тоже так могу.

Как результат связь с Новосибирским клубом веломарафонцев, заявка на первый весенний бривет 200 км и покупка билетов на поезд Омск-Новосибирск-Омск

На тот момент я еще не знал, как же мотивирует на финиш купленный обратно билет.

Поезд меня одного ждать не будет, поэтому рассчитанные на дистанцию 200 км 8 часов нужно было уложить точно по плану.

Первые Новосибирские бриветы.

Официальный бривет Новосибирск-Кандаурово-Новосибирск 200 км.

08.05.2010

Я приехал я в Новосибирск в 5:10 утра, а так как старт был назначен на 9:00, пришлось мне кантоваться на вокзале целых 3 часа.

Погода не обещала ничего хорошего, дождь начал моросить еще на перроне, температура воздуха была +6, влажность 54% а южный ветер дул со скоростью 5,3 м/с (на вокзале было табло с погодой)

3 часа сидеть на вокзале и охранять велосипед – дело неблагодарное, тупо скучно, поэтому я, найдя 3 свободных кресла поставил велик к стенке и подперев его рюкзаком улегся на лавочке, типа досыпать перед стартом.

Поспать нормально не удалось, то милиция со своими тупыми вопросами: «есть ли у вас билет», то уборщицы с еще более тупыми возгласами: «куда-же вы на лавочку с ногами улеглись!» В итоге в 8 утра, нормально не выспавшись, позавтракав заранее привезенными из дома макаронами и котлетками по-Строгановски я выдвинулся к месту старта. На пути к старту догнал Петрова Валентина, и сев ему на хвост подъехал к старту, где обнаружил уже около 5-6 человек стартующих, включая основного организатора – Игоря Березёнкова.

Зарегистрировался и озадачился вопросом, куда бы сбавить рюкзак с вещами, с которыми я ехал в поезде.

Машины сопровождения не было, а бросать его в кустах при такой погоде было рискованно получить, в итоге, кушу в рюкзаке.

Оглядевшись, увидел Кафе, куда и зашел, барменша любезно согласилась посторожить мои вещи на протяжении ближайших 8-9 часов и я очень счастливый, вынул из рюкзака за ранее припасенные: 1,5л минералки, 1л сока, 2 сникерса и овсяное печенье и переложил все это в заплечный мешок, выдвинулся к старту.

Старт состоялся ровно в 9:00 без всяких поправок на отстающих и опоздавших, коих, кстати, не было.

Игорь объяснил путь предельно ясно, едем все время прямо и никуда не сворачиваем, по дороге на Томск, если свернули значит вы поехали не туда, при чем при старте предложил всем ехать в группе до КП, т.е до 100 км, а потом разделиться и ехать всем как придется.

Я сначала решил двинуть со всеми, но потом темп мне показался маловатым всего 25-28 км и я ускорился до 35-40, тем более ветер позволял.

Проехав мост через Обь, это было через 5-8 км после старта, понял, что при температуре +8 долго я с голыми ногами не проеду. Несмотря на две пары носок, пальцы начали неметь, а бахилы я перед выездом решил не брать, хотя они у меня и стояли в списке необходимых вещей.



Поэтому остановился у автобусной остановки и решил надеть на ноги, заранее приготовленные целлофановые пакеты, и от ветра защитят, и от дождя. Дождь, кстати, пошел сразу, как только я зашел в остановочный павильон для того чтобы надеть пакеты.

Делать нечего, не в Омске, до поезда еще 12 часов, поэтому надо ехать – решил я и выдвинулся догонять тех, кто успел обогнать меня, пока я герметизировал ноги 😊.

Догнал довольно быстро и опять выдвинулся в арьергард в одиночестве разгоняя струи дождя. В Колывани свернул не туда, ориентируясь по знаку главной дороги, но потом вовремя посмотрел на GPS и понял, что надо вернуться. Крюк получился не более 1 км. Тем не менее, успел вернуться на трассу первым.

Качество асфальта, надо отдать должное Губернатору Новосибирской области, не в пример нашему Омскому, даже после зимы - отменное. Ехал по бетонке М51 и даже не думал, что она может быть такой, особенно после того как я ехал по ней из Калачинска в Омск неделю назад.



У нас в Полежаевске дороги полное Гавно, в Новосибирске, что в городе, что в области асфальт как в Европе, если бетонка, то плиты одна к другой подогнаны, если асфальт, то ровный и без трещин и разломов. Пора менять нам в городе и области губернатора, может присоединиться к Новосибу как губерния. Тогда глядишь, и зарплаты большие станут и дороги ровнее.

Хватит о грустном, вернемся к нашей гонке.

Дождь разошелся не на шутку, поэтому километру к 50 мне пришлось расчехлять капюшон и пытаться натянуть его на каску, на ходу этого сделать не удалось.

Остановившись и промучившись с капюшоном, я был настигнут Игорем, с которым и продолжил свой дальнейший путь. Вертушку запустить не получилось из-за дождя, струя воды из-под заднего колеса не добавляла оптимизма, поэтому ехали парой.

Рельеф Новосибирской области отличается от Омской. Во-первых, это холмы. У нас сплошная степь и нормально почувствовать тягун или скатиться с горки негде, во-вторых, это лес, дороги прорезаны сквозь него как стрела, сосны по обеим сторонам дороги стоят одна к одной, ровненькие как стена. У нас же в основном околыши и голая степь, именно это и накладывает свой отпечаток на силу и направление ветров. Несмотря на сильный ветер около 5-6 м/с его практически не чувствовалось, то холмы закрывают, то деревья.

Так парой с Игорем, последние 40 км, мы и доехали к первому КП, опередив следующих за нами на 15 мин.



В Кафе я снял пакеты с ног и тупо выжал носки на пол, пальцы ног уже ничего не чувствовали от холода, поэтому попутно с обедом состоявшегося из привезенного из Омска печенья сникерсов и бананов я растирал ноги. Купив в кафе 4 пакета, я снова смастерил себе термос для ног. Пакет на голую ногу, поверх 2 пары мокрых носок (сухих уже не было), а потом, поверх туфель еще один пакет – чтобы туфли окончательно не промочить. Поняв, что обратно пилить еще 100 и дождь явно прекращать не собирался я заказал в кафе 50 гр. водки – для согрева, потом подумал и заказал еще 50. Добавив туда перца и закусив печенькой, я выдвинулся в обратный путь.



Дождь продолжал поливать, пальцы на руках перестали чувствовать, что бы то ни было, поэтому, положив руки на лежак, я пытался согреть пальцы тупым растиранием ладоней друг об друга или засовыванием кончиков пальцев в рот.

Скорости приходилось переключать тыльной стороной ладони, так как пальцами я это сделать просто физически не мог.

После 155 км, я понял, что ноги опять промокли, так как в ботинках снова захлюпало.

Остановился на автобусной остановке, снял пакеты и еще раз отжал носки, вода стекала по ногам прямо в ботинки, так что пакеты тупо не помогали, хотя и защищали от ветра и от воды с дороги.

Пока согревал ноги, замерз сам, поэтому вскочив на байк вдавил по полной крутя кардан на ногах. Скорость старался держать за 30 км/ч.

За 6 часов проехал 181 км 400 м, эта цифра воодушевила меня на то, что 200 я уложу в 8 часов, однако не тут-то было.



Погода перед самым городом наладилась. Тучки развеялись и выглянуло солнышко в лучах которого и катилось веселее, и пригревало оно хотя бы немного.

Однако незнакомый город и рельеф опять внес свои коррективы.

На подъезде к финишу вместо того чтобы повернуть налево, я двинул прямо, повинувшись указателям – «Новосибирск», на самом деле, надо было повернуть на новый мост, которого тупо нет на моей старой GPS карте.

В итоге я потерял 12 минут, пока понял, что еду не туда, сверился с картой и вернулся обратно на трассу.

Именно эти 12 минут и оказались для меня роковыми.

Перед самым въездом в город есть мост через Обь, подъем на него составляет около 100 м на 1-2 км, в общем, не слабо.

Я на этом подъеме сдал до 18-20 км/ч, вместо моих привычных 30, и именно из-за него я не уложился в 8 часов.

К месту финиша я подъехал в 17-20 . т.е через 8:20 после старта, на компе накручено 208,8 км за 7:07 часа, максималка 64,6 км/ч.

Жаль, что средняя не 30, но будем стараться в будущем.

Заехав в кафе, в котором я оставлял свой рюкзак, я заказал себе небольшой ужин и расчехлив ноги стал дожидаться остальных.

Батареи в кафе работали поэтому носочки мои за часик немного подсохли, впрочем как и я сам 😊

Физические ощущения были такие, что я чувствовал в себе силы снова сесть в седло и прокатить еще соточку. Несмотря на отвратительную погоду усталости не чувствовалось.

Дождавшись почти всех участников бревета (поезд у меня был в 22 поэтому торопиться мне было некуда) я поблагодарил Игоря за кучу полученных положительных эмоций и рванул к вокзалу. Опять собрались тучки и закапал дождик.

Велосипед отмывал уже на вокзале из бачков с водой, так как в таком виде меня в поезд бы точно не пустили.

Ехал домой еще веселее, на соседних полках вместе с хозяевами ехали в клетке 2 боксера.

Ночью толи боксерам стало тесно толи хозяевам клетка надоела, в общем, просыпаюсь я от дыхания в лицо, глаза открываю, а на меня смотрит собачья морда. Вторая псина лежала с хозяйкой на полке. Ощущение из разряда удивительных. Решил не рисковать своим носом и отвернулся к собаке спиной, после чего сладко проспал до самого Омска.

PS. *Хочу сказать пару слов о проведении такого мероприятия и чем оно отличается от нашего прошлогоднего бревета в Омске.*

Во-первых, никто жилы не рвал по сравнению с нашим заездом прошлого года.

Все ехали в своем темпе и это самое главное отличие.

Не надо гнаться за лидером, он едет в своем темпе и на своем велосипеде, вы едете на своем байке и в своем стиле. Захотели поесть ешьте, захотели отдохнуть отдыхайте, увидели на дороге кафе, заезжайте, если чувствуете, что вам сала захотелось с бородинским хлебом.

Именно в таком темпе и надо ехать просто по своим ощущениям.

Реально 200 км проехать за 13 часов даже девочка сможет, просто не нужно никого догонять.

Во-вторых, бревет, - это не соревнование, да есть нормативы, в частности 200 км за 13 часов, но это условности. Хотите почувствовать свободу, попробуйте, ну не уложились в норматив ну и фиг с ним, вы в начале кайф от поездки ощутите, а потом уж жилы рвите.

Попробуйте парни и девушки, 200 км это не дистанция если ее проходить с умом, а то с дуру - как говориться в поговорке, то можно и член сломать.

Я в этой 200 даже плейер ни разу не включил, с одной стороны экономия батареей, с другой стороны под музыку легче катиться и соответственно силы быстрее расходуются.

PPS *Спасибо Николаю (Comrad crazy) за любезно предоставленное переднее колесо, на своем ободе я ехать не рискнул. Так что Коля часть твоего байка тоже бревет проехала 😊*

А дальше больше, захотелось проверить себя на 300 км, я и поехал в Новосибирск снова. В этот раз меня ждало испытание на дистанции 300 км. Бревет назывался Журали.

300 км. Назло провидению (первые официальные 300)

Не знаю, злой рок это такой или Богам неугодно, чтобы я проехал все этапы марафона, но вот уже 2 раз как я участвую в марафоне и второй раз происходит что-то мистическое.

Первую 200 я ехал под дождем при температуре +5, но несмотря на издевки судьбы приехал первым.

В этот раз мне предстояло официально проехать 300 км.

Дистанция меня не пугала, за свой опыт катания я проходил ее уже пару раз и оба раза в прошлом году, поэтому купив билеты я смело зарегистрировался на предстоящем бревете.

Помня прошлую непогоду, особенно то, что творилось с прогнозом на гисметео, синоптики или бухали, или в прогноз на картах играли, погода там менялась 2 раза в день,

то дождь, то солнце, то тепло, то прохладно, то ветер южный, то западный, поэтому подготовился я к бревету основательно. Спасибо Николаю Comrad crazy за любезно предоставленную ветровку и повторно арендованное колесо.

Сборы на вокзал сразу как-то не заладились, то одно забуду положить, то другое. Да к тому же дождь зарядил в обед такой, что мой подготовленный и чисто вымытый велик в поезд по всем понятиям чистым уже не попал.

Выйдя из дома, вспомнил про очки, пришлось вернуться (по приметам посмотрел в зеркало) вышел 2 раз. Вспомнил, что не взял крылья на случай дождя, но возвращаться не стал.

Приехал на вокзал за 5 минут до отправления поезда вел весь в грязи, надо было брать крылья.

Загрузился и обнаружил что мое место – №35, рядом с туалетом, т.е. поспать уже не дадут ходьба туда-сюда обеспечена, в нагрузку ко всему на боковой полке напротив расположилась мамаша с грудным ребенком, который постоянно плакал, так что выспаться не удастся, но этого было мало: место №35 – крайнее перед туалетом, поэтому отгорожено от коридора торцевой боковиной и именно эта боковина не давала мне вытянуться во весь рост, спать пытался скрюченным – это не вполне удавалось.

Короче по приезду в Новосибирск неприятности не закончились. Не выспавшийся и с ноющей спиной я выгрузился из поезда и начал собирать байк. Вставил седло, начал затягивать хомут и БАЦ целчок – хомут лопнул (алюминий устал)

И это за 2 часа перед стартом.

Звоню Игорю Березенкову, так мол и так гонка накрывается нужен хомут помощи. Он обещал выручить.

Приезжаю к месту сбора в надежде, что у парней есть что-то подобное на запас.

Поломка необычная, поэтому ни у кого ничего нет



Приехал Игорь привез хомут, но он не подошел, время без 2 минут 7, а это старт.

Игорь позвонил кому-то и обещал, что меня в беде не оставят. Сказал ждать на старте, мне привезут хомут для трубопровода, а сами коллективно стартовали.

Я остался ждать.

Через 15 минут ожидания я прикидываю, что мой временной бюджет поездки накрывается, так как поезд в 22 и никто его ради меня не задержит, надо что-то делать.

Смотрю на подседельную трубу и вижу в ней разрез сжатием, которого хомут собственно и фиксирует подседел на нужном уровне. Инженерная мысль сработала, зачем зажимать, когда можно поставить шпильку, препятствующую проваливанию подседела вниз.

Осталось найти шпильку, а это не что иное как саморез.

Где в полвосьмого утра в центре Новосибирска можно найти саморез?

Правильно на доске памяти на площади победы, на которой я собственно и находился.

Пригляделся точно там таблички как раз саморезами прикручены.

На улице никого, поэтому с помощью отвертки я лишил одну табличку 1 самореза.

Он оказался тем, каким нужно - под сверло и еще через 15 минут просверлив им подседел я надежно зафиксировал седло на нужном мне уровне.

На часах 7-35 пора выдвигаться.

Записываю на фотик видеоотчет и сажусь в седло.

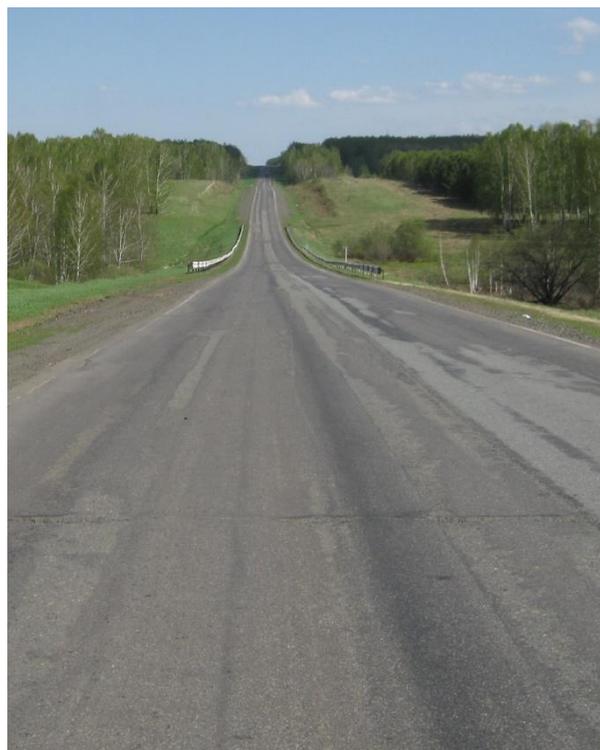


Тут звонит телефон – это Алексей, которого Игорь попросил помочь мне с хомутом.

Он попросил подождать, так как купил хомуты на рынке и движется ко мне. Минут через 5 мы с ним встретились, я получил карточку бревета, для надежности зафиксировал подседел купленным хомутом и в 8-00 (спустя 1 час после старта основной группы) двинулся догонять остальных.

Выезд из города опять не прошел гладко, проскочил нужный перекресток на ул. Никитина на 2 светофора, пришлось спрашивать у прохожих и разворачиваться. Но это фигня, ибо я начал гонку вопреки судьбе БEEEEEEEEEEE!!!

Дорога, как и обещали, отличалась от трассы на Кндаурово. Асфальт был лучше, но самое главное – местность, почти горы.



То спуск на скорости за 60 то подъем (тягун) на скорости 25-30.

Ветер дул в спину чем очень помогал, но и пугал обратной дорогой. Скорость ветра была не меньше 6 м/с.



На одном из спусков удалось разогнаться до 74,1, такое мне удавалось только в Турции. В Египте горы более пологие, да и пейзажи там, мягко говоря очень проигрывают сибирским лесам. В Турции хоть зелень по обочинам, а в Египте один песок и жара за 30, уныло, в общем.

Очень советую всем хотя бы раз скатать по этой дороге - очень живописные места, малонагруженная автотранспортом трасса и великолепный асфальт по качеству сравнимый с нашим Черлакам на протяжении 19 км от города.

Так вот вкручивая в одиночестве группу я догнал в кафе на 80 км, чему очень удивился и удивил остальных, они меня явно не ждали учитывая что я стартовал на час позже.

Мужики уже собирались дальше, а я только разложился покушать.



Вместе с нами в кафешке стоял автобус из Кемеровского РОСТО в котором ехали МС и МСМК по боксу. Какие-то бывшие вояки, все генералы и всего один полковник. Попросил я их, себя сфотографировать, но им приспичило со мной сфотографироваться, так что я параллельно выступил моделью 😊😊



Поя я кушал и фотографировался все уехали и я продолжил трапезу в одиночестве, но тут оборачиваюсь и вижу Валентина, он забыл рюкзак.

Я предложил ему сесть мне на колесо и добрать остальных, но мои 35 оказались ему не по силам, поэтому я поехал опять в одного.

Окончательно группу я добрал еще задолго до Журавлей.

В Авангарде как обычно ехал Игорь Березенков, но как оказалось перед нами были еще два парня на МТБ которые очень резво взяли старт и в кафе не останавливались, и Игорь Бурменко, который тоже не останавливался в кафе и значительно опередил всех на своем Pinarello Prince (жаль, что я его не сфотографировал, не догадался).

В итоге, как и было заявлено на Бревет вышли все 9 человек.

Совместно с Игорем мы добрали туристов и в Журавли въехали первыми, на самом въезде нам помахал рукой уже возвращающийся Игорь Бурменко.

Покушав в кафе и взглянув на часы, я понял, что на поезд надо рвать когти.

Вышел и офигел, меня ждал погодный сюрприз – ветер валил с ног в прямом смысле.

Но делать нечего надо ехать, рюкзак за плечами полегчал, продукты помаленьку поедались, поэтому спине стало легче.

Но вот скорость от этого быстрее не стала, я ехал 23-25, в горки взбираясь на 17-18.

Надо ускоряться до поезда всего 8 часов. Пару раз пытался попасть в слипстрим за газелями или грузовиками, но силенок уже не хватало.

Они ехали за 60, а моего здоровья хватало только до 45, поэтому в лучшем случае держался пару минут, результатом чего были одышка и желание попить, а также дальнейшее падение темпа.

Ускорился до 25-27 доехал до кафе на КПЗ и увидел, что добрал Игоря Бурменко.

Его первыми словами были «Так это ты моя смерть!!», я признаться сначала даже не понял, про что он говорит, потом дошло - я типа его догнал и обогнал и он теперь не первый 😊

В кафе впервые за день поел горячего – курочка с макаронами и затарился водой: 1 литр минералки, 1 л сока и банка Редбула. Договорились с Игорем ехать парой и сменами, так как до поезда мне 5 часов, а до города 80 км то должны успеть, но, когда выехали, темп у Игоря был меньше моего. Я ехал 27 он 23, поэтому о сменах как-то речи не шло, и я поехал опять в одного. Где-то за 50 км до города, меня начало срубать, поэтому решил просто остановиться и полежать на травке.

Так лежа на траве смотря на GPS в предвкушении скорого финиша и поедая орехи с редбулом я не заметил, как мимо меня проехал Игорь, видимо разогнался со временем.

За 40км до Новосибирска мой темп увеличился, не знаю почему, толи ветер стих, толи направление сменилось, а может тягуны сменились спусками, хотя подъемов тоже хватало, но тем не менее я ехал уже под 40, а на спусках разгонялся до 60.

Когда на компе было 300 км, в седле я провел уже 10 часов 30 минут, а общее время в пути составило 12 часов 14 минут.



К месту финиша и завершения бревета я подъехал через несколько минут, где меня уже встречали и дали вдоволь напиться водички.

*Общее время 12 часов 23 минуты, за плечами 305 км.
К поезду я поехал через ресторан "Тинькофф", уж больно мне захотелось настоящего нефильтрованного пивка после гонки. Дорогое только зараза 500 руб. за 2 литра, а меньше они не наливают.*

Вот такой вот марафон вопреки обстоятельствам.

Бюджет поездки составил

1200 рублей с учетом участия в Бревете и 300 руб. за медаль.

Было выпито и съедено.

Утром перед гонкой:

Курочка с макаронами и творог с курагой

Непосредственно в марафоне:

Минералка Омская – 1,5л.

Минералка Карачинская – 2,5л.

Сок мультифрукт – 1,5л

Сок апельсиновый – 1л

Бананов- 4 шт

Редбулл – 0,33л

Пряники грамм 400

Суперникерс – 2 шт.

Ну и в поезд взял 2л Тинькова.

Жидкости я пью очень много и был удивлен тем, что Игорь Бурменко на гонку вышел всего с 1 фляжкой, не знаю уж, что он туда заливает, но мне при таком объеме жидкости даже 30 км не проехать.

Проехав 300 км бревет в Новосибирске, я понял, что смогу двигаться дальше и осилить очередную дистанцию в 400 км. Ее долго ждать не пришлось, согласно новосибирского календаря очередной марафон должен был случиться уже в самое ближайшее время.

Надо сказать, что поездки на веломарафоны в соседний город конечно же доставляли определенное неудобство. Я не говорю про дополнительные финансовые затраты в виде ЖД билетов Омск-Новосибирск-Омск. Основная проблема — это здоровый сон перед стартом и выход на этот самый старт не с вокзала, а из теплой домашней постели.

Ну и конечно финишный релакс дома нельзя сравнить с сидением на вокзале в ожидании поезда и дополнительными 12 часами плацкарта.

Но как говорится, я горел идеей, а на трудности на тот момент мне было наплевать, поэтому следующей моей целью были 400 км из официально зарегистрированного календаря бреветов.

400 км. Моя первая официальная 400.

2 года назад мне уже приходилось преодолевать подобное расстояние по маршруту Омск-Боровое. Тогда по Казахстанским степям мне посчастливилось проехать 376 км за 22 часа. В этот раз подобный расклад по времени в мои планы не входил, все-таки асфальт, а не грейдер, на улице +16, а не +28, да и физ. подготовка за 2 года улучшилась.

На старт заявилось 7 человек и что удивительно и не в пример Омску все приехали, поехали и самое главное ДОЕХАЛИ.

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

Я был загружен 3л. Минералки, 2л. смеси апельсинового-ананасового и лимонного сока, 300 гр. Пряников, 300 гр. ореховой смеси, 2 сникерса, 2 банана, 1 банка Адреналин-раш. Все это неслабо оттягивало плечи не считая фотоаппарат, КПК, телефона и просто рюкзака с шортами и футболкой, в которых я собственно и приехал в поезде, а также, не считая двух запасок, велоаптечки и всякой остальной мелочевки. Обнадеживало то, что все это я постепенно съем и обратно ехать будет легче.

Огромное Спасибо Андрею «Ригелю», если бы не Ваша оперативность по пошитию мне подрамной сумки, тащить мне на плечах пришлось бы, по меньшей мере, еще 2,5кг. А сколько удобства в ней, когда необходимо достать фотик или КПК, или наконец бутылку минералки, не надо на ходу снимать рюкзак и заниматься эквилибристикой на велосипеде показывая виртуозную езду без рук на шоссе на скорости 40 км/ч. Еще раз спасибо вашей компании.

Выехали с небольшим опозданием не в 6:00 как планировали, а в 6:07 – по моим часам, так как ждали Волкова Вячеслава.



Григорий Панов стартовал на 2 часа раньше нас, так как хотел попасть домой засветло, а Шипилов Илья предупредил, что стартует с небольшим опозданием и его ждать не стоит.

Все трое, кстати, были на МТВ и только у Вячеслава были слики, остальные крутили на честных тракторах. Это еще один камень в огород Омских байкеров, которые даже 200 проехать нормально не могут, обидно за державу, понимаете ли.

Стартовали дружно, но после того как Игорь Бурменко показал мне место финиша я ушел вперед.

Одним из факторов ускориться был холод. Все местные парни были одеты по погоде – в ветровках, один я - южный пацан, кроме рукавов и чулок ничего. Поэтому при +14 в 6 утра и встречном северном ветре крутить 28-30 км/ч мне не улыбалось, я просто начал замерзать. Ускорился до 35 и подложил под джерси на грудь файл, который брал для документов, полиэтилен все-таки ветер не пропускает. Очень быстро основная группа скрылась у меня за спиной за горизонтом. Но минут через 50 после старта, на 44 км пути я закололся, так и не понял, как на ровном асфальте я умудрился пробить камеру.

В течение 10 минут пока я менял камеру меня так никто и не обогнал, но, когда я вскочил в седло, основная группа уже показалась на горизонте.

Перебортовавшись я снова ушел в отрыв, чтобы встретить основную группу уже на первом КП, они как раз подкатывали, когда я собирался уезжать. Отрыв по-прежнему составлял 10 мин.

На втором КП в Кожевниково отрыв стал уже 40 мин. Ребята опять подкатили как раз к моему старту от КП.

На 3 КП, все в том же Бозое я немного перекусил и бросился догонять

стартовавшего на 2 часа раньше нас Григория. Его я встретил за 5 км на подъезде к Кожевниково. И по моим прикидкам наш разрыв был около 40 км, которые я всеми силами старался сократить 😊.

Дух соревнования мне не чужд, а когда есть цель, к которой стремишься, всегда стараешься ее достичь.



За 100 км до финиша я воткнул в уши допинг - наушники с тяжелым металлом, который я специально приберег на финишный рывок.

Ничто так не помогает крутить как рев Anthrax-a, Dry Kill Logic или эпические гимны Val Sagoth. Под этот драйв я втопил 40-45 км/ч, при чем реально гнал, не чувствуя усталости – словно разделку еду, но минут через 10 понял, что так не надо, все-таки еще 100 км. впереди. Хотя Григория я под музыку догнал.



Настиг я его за несколько километров, не доезжая до Колывани.

Финишировал я в одиночестве еще засветло. Жаль, что не рискнул и не взял билеты на более ранний поезд. Хотя с другой стороны лучше 3 часа просидеть на вокзале чем опоздать на 5 минут на свой поезд из-за встречного ветра, на который не рассчитывал.

Ветер кстати был не сильным около 1.5-2м/с и северным, т.е туда встречным, а обратно попутным, что очень помогало быстрее вернуться домой.

В пути купил и выпил еще 2 полторашки Карачинской, одну в Бозое, а вторую уже в Колывани, так как моя вода была уже на исходе, а пить 0,5 Бархатного темного, разлитого на Алтае мне не хотелось, эту приобретенную в кафе Кожевникова бутылочку я планировал распить на финише.

Также уконтрапутил 2 кока-колы по 0.5, а перед финишной горкой использовал последний допинг в виде Адреналин-раша, который позволил мне шустренько взобраться на нее, на скорости 25км\ч.

Свой финиш я отметил в кафе плотным ужином из солянки, поджарки с рисом, и бутылочки темного бархатного, такого у нас не продают.

А теперь краткие выдержки из моего дневника бревета:

110 км за 3:52 время в пути 4:03 средняя скорость 28,44 км/ч

200 км за 7:10:06 время в пути 7:39 средняя скорость 27,9 км/ч

300 км за 10:27:40 время в пути 12:10 средняя скорость 28,67 км/ч

400 км за 13:39:04 время в пути 15:28 средняя скорость 29,30 км/ч

406,950 км за 13:55 время в пути 15:45 средняя скорость 29,24км/ч

Выпито:

5л. Минералки,

2л. смеси апельсинового-анасового и лимонного сока,

1 банка 0,25л. Адреналин-раш.

1л. Кока-колы

2 чая в кафе

Съедено:

300 гр. Пряников

2 сникерса

3 банана

гуляш с макаронами в кафе Кожевниково

Протокол по моим часам:

Наименование КП	Пройденный путь	Время прибытия	Время в пути	Время в движении
Старт	0	6:07	0	0
КП-1 Бозой	132	11:05	4:58	4:39
КП-2 Кожевниково	209,0	14:07	8:00	
КП-3 Бозой	287,49	17:33	11:26	10:01
Финиш	406,95	21:52	15:45	13:55

Официальные результаты:

Анохов Константин кот 1976 Омск - 15:42

Бурменко Игорь Игорь 1975 Новосибирск - 17:50

Панов Григорий 1976 Новосибирск - выехал раньше на 2 часа, mtb трактор - 18:20

Березёнков Игорь igo 1964 Новосибирск - 18:57

Петров Валентин valpit 1953 Новосибирск - 19:10

Волков Вячеслав Tech 1977 Новосибирск, mtb - 19:49 слик

Шипилов Илья shipilov 1982 Новосибирск - выехал позже, mtb трактор - 23:25

Расхождение моего времени с официальными результатами видимо связано с тем, что я начал отсчет с 6:07, а Игорь с 6:10.

В который раз на Омском велофоруме я обратился к нашему велосообществу с предложением провести нормальный Бrevet хотя бы на 200 км, без всяких кругов и машин сопровождения, которые только расслабляют атмосферу и нарушают дисциплину. В результате чего из 15 изъявивших желание, приезжают 2.

Никогда не поверю, что парни из Новосибирска на тракторной резине лучше, чем наши деревенские из Гомска.

Но к сожалению, на тот момент мой боевой клич не был услышан, все восхищались моими результатами, но сами участвовать побаивались.

Нужен был еще один толчок.

*PSS На этом бревете я воспользовался сумкой **Сергея Ефимова aka Red** и несмотря на то, что она не совсем подошла по размеру, но натолкнула на идею как оперативно сшить то, что необходимо.*

600 км. Моя первая 600 км.

Проехав серию из первых трех ступеней к званию Суперрандоннера, я конечно же не мог остановиться в шаге от этого звания, поэтому поездка в Новосибирск за последней медалькой на 600 км вопросом даже не стояла.

Вступление

This is my bicycle

My bicycle is my best friend

Without me, my bicycle is useless

Without my bicycle, I am useless

(Древняя поговорка одной из велосипедных команд когда-то выступавшей на Тур де Франс, а ныне почившей в Бозе.)

Бурменко-летающий велосипедист, на хвосте которого я усидел около 50 км
Началось все для меня по обыкновению не очень удачно.

За сутки до бревета у меня поднялась температура до 37.5, на улице дожди, на выходные прогноз тоже обещал ливни и +17 что не могло не натолкнуть на мысль об отмене бревета.

В четверг вечером я позвонил Игорю Березенкову и сказал, что скорее всего перенесу бревет на неделю так как заболел.

После чего поехал на вокзал сдавать билеты.

2 часа в очереди привели меня к долгожданному окошку, где мне сообщили, что в век электронных технологий вернуть деньги мне за электронный билет можно только через окно претензионной работы и неизвестно, когда.

Мне предложили написать заявление.

Подобный расклад меня не устроил и в сердцах я принял решение, назло всем, учувствовать.

По пути домой вспомнил совет VK о пользе красного вина и купил бутылочку кагора для лечения.

Ночью температура поднялась до 38, но утром опять была 37, решив, что в поезде отлежусь, я вечером загрузился в вагон.

Нормально выспавшись и позавтракав с утра на вокзале, к 8-00 я был на месте старта.

Вспоминая 400, в этот раз воды я вез поменьше - надеялся на придорожное кафе, а вот с едой опять был полный порядок только вместо сникерсов, в этот раз решил попробовать пауэргели 18 шт.

На старте было многолюдно - 6 человек и все кроме меня опять налегке, мой же вел опять напоминал сухогруз, к подрамной сумке добавился багажник, на котором я разместил рюкзак со сменной формой и провизией. В заплечном мешке была только вода. Выдвинулись дружно в 8-02.

Так как в начале маршрут представлял собой небольшую петлю, я решил проехать до первого КП совместно с группой.



*Шли дружно и быстро,
ветра практически не было,
поэтому скорость 35 была
вполне привычна.*



*Пули свистели над головой - грузовики и плохой асфальт туда
На КП1 отметились, и я укатил вперед по отвратительному асфальту.
Дорога узкая, перегруженная грузовиками и местами в ремонте, поэтому ехалось
не очень весело. Проезжающие мимо грузовики навевали грустные мысли о скорой
кончине, так как 50 см. фуры от руля оптимизма не добавляли.
Где-то на 60 км меня накатила Бурменко, я сел ему на хвост, и мы полетели 34-36.
На 75 начался дождь, и я отстал, чтобы одеть дождевик и бахилы, Игорю было
ровно на стихию, а мне увеличение диаметра пузырей соплей не улыбалось. Да и запас
бромгексина у меня был с собой не бесконечный, а кашель душил. Кроме этого гнать в его
темпе мне не улыбалось, у него в планах была ночевка в Томске, у меня все 600 без сна,
потому ритм у меня должен быть поразмернее.*



*Отстав от Игоря, я покатил в своем темпе до 2 КП – за Болотным, где меня
догнал сначала Игорь Березенков, а потом и Валентин.*

По пути на 2 КП где-то на 140 км. обратил внимание на то, что моя сигма перестала показывать пульс. Сначала грешил на датчик на груди, думаю, может, промок под дождем и перестал нормально контактировать с телом. Дергал его, дергал результат такой же как пульс - нулевой.

Потом решил посмотреть сам комп, повернул его на 90 град и пульс появился.

Видимо от дождя коротнули контакты на креплении, но вот почему это отразилось только на пульсе? Все остальные параметры исправно считались.

Поев в кафе, я двинулся дальше.

Сразу после дождя увидел перебегающую дорогу лисицу.

Рыжая остановилась на другой стороне дороги и уставилась на меня, я хотел сфотать. Был бы классный кадр мокрого лиса, но пока настраивал фотик ее спугнула проезжающая встречная машина.

Проблемы с сигмой не закончились, где-то на 200 км я остановился долить воды в бачки и после этого обнаружил, что у меня обнулилась пройденная дистанция. Блин так хотелось проехать всю дистанцию на новом компе и занести данные в сигма дата центр дома для оценки бревета, ну что же придется ориентироваться на свою старую испытанную 600 сигму она так не глючит.

Но это оказался не конец.

На 250 км у меня лопается резинка крепящая датчик скорости к вилке.

Остановился я сразу и хочу сказать огромное спасибо инженерам Сигмы, разработавшим беспроводной сенсор скорости черного цвета.

На черном асфальте черный датчик особенно хорошо виден, поэтому мое хождение туда-сюда по шоссе в течение 30 минут позволили мне найти "целых 4 датчика".

В общем, скорость отныне у меня считаться перестала, а вместе с ней и все остальное.

Почему - непонятно.

Каденс показывался, но не считался средний, альтиметр показывал высоту, но не суммировал ее набор, тоже самое, касалось и пульса.

Видимо спид сенсор в сигме — это основной датчик, отказ работы которого приводит к сбою всего компьютера.

Но и это еще не конец.

В 2 ночи после выезда из Кожевникова, решил я посмотреть какая температура на улице, включаю подсветку и обнаруживаю моргающую надпись all erase.

Толи температура была слишком низкая, толи еще что, но победить эту надпись я так и не смог.

И только утром, когда расцвело я увидел, что сигма очухалась и снова показывает пульс и каданс.



Очень жаль, что не получилось зафиксировать все показатели высоты, пульса, расстояния, но может в следующем году получится повторить и улучшить результат.

Забегая вперед скажу, что велокомпьютер Sigma 2206 оказался худшим моим приобретением, он подводил меня на каждом мало-мальски ответственном мероприятии, начиная от первой Новосибирской 600 и заканчивая ПБП, в конечном счете я ничуть не жалею, что он окончательно отвалился на очередной Омской кочке бревета в Новоуральский в 2019.

А дальше я приехал в Томск

Перед Томском устроил фотосессию у стелы, поставив фотик на шлем.

После поехал на развязку у моста через Томь где и встретил Бурменко, который уже ждался меня около часа.

300 км я прошел за 12 часов 14 мин.

Бурменко дождался еще Березенкова и покатил в гостиницу, а с Игорем вдвоем, уже с включенными по темноте фарами поехали дальше в сторону Новосибирска.

Мне сразу вспомнился мой ночной вояж через казахстанские степи.

Захотелось увидеть млечный путь и послушать тишину ночи.

Но местная ночь отличается от Казахстанской.

Вдоль дороги с двух сторон стоит стеной лес. Над головой низкое пасмурное небо. Солнце село за горизонт, но полыхающее позади меня зарево полыхало до самого утра. Оглядываюсь и вижу полымя между стенами леса. Ни звезд, ни луны, ни одного огня от населенного пункта. Это в Казахстане деревню видно за 50км, а тут пока в нее не упруешься, выехав из-за поворота, ее и не увидишь.



А вдоль дороги мертвые с косами стоят - или как я чуть не встретил дядю Кондрата. Вот так двигаясь по ночной трассе, я чуть не схватил сердечный приступ.

А дело было так.

Игорь давно отстал, и я ехал по ночной трассе в гордом одиночестве.

Идеальный участок асфальта, движение по которому происходит практически бесшумно, даже шин не слышно.

Кручу равномерно, поэтому трещотки тоже не слышно. По близости ни одного автомобиля время 2 часа ночи и даже сверчки и ночные птицы замолкли.

И вот в этой звенящей тишине и темноте 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, а я даже на тормоз надавить не в состоянии нахожусь просто в оцепенении.

Ну не может такого быть, думаю, не бывает приведений, а она вот она уже практически передо мной.

И уже метрах в 3 от нее, мои фары открывают ее образ полностью - дорожный знак, снизу треугольный, сверху круг и высотой с человеческий рост, а так как стоит с другой стороны дороги то выглядит белым.

Вот что значит ехать в ночи и не спать 20 часов.

Практически перекрестился и поехал дальше, но неприятные ощущения еще долго икались в ночи трассы.

Ежик в тумане (это что-то особенного).

Часам к 4 утра начало светать и мне открылась еще одна удивительная картина. Проезжая низинами, я въезжал в туман и вот в этом белом мареве движутся на встречу 2 огонька - желтые противотуманки встречного авто и мои диодики, а в свете фар движется туман прямо как у стивена кинга. Описать это словами сложно, это надо видеть, свет расплзается по туману и колышется от дуновения ветра. Очень красиво и эфемерно.

Да, и не надо верить американским фильмам, где герои бегают по утреннему туманном лесу в шортиках. Погода при таком раскладе была всего 12 градусов. Пар изо рта шел по полной и руки в одних перчатках мерзнут реально не по-детски.

При моем рвении вернуться назад как можно быстрее я допустил оплошность на 5 КП и забыл, что воды много не бывает, а запас карман не тянет. Думал еще купить бутылочку кока-колы, но решил, что от Кожевникова до Базоя всего 70 км и доеду я до туда на том, что осталось.

Осталось кстати не много - 3 пакета пауэргеля, 1 фляжка минералки, 0.3л адреналин-раша и ореховая смесь.

Проезжая через 50 км мимо работающего кафе в Чилино, не стал в него заезжать и продолжил путь до Базоя и зря.

Кафе там было закрыто.

Есть хотелось уже не по-детски, да и усталость накатила.

Лег на деревянное крыльцо кафе, задрал ноги на перила и решил отдохнуть.

Тут слышу, др-др-др-др-др – это местных 2 парня мимо на мокике едут, притормозили, спрашивают плохо тебе? Я говорю, нет, просто устал.

Один подходит ко мне и протягивает руку – «Максим», я лежа протягиваю в ответ – «Костя».

Так и говорили минут 20 они стоя, я, лежа на спине.

Время 4 утра, а пацаны только с посиделок возвращались.

Пообщались, парни уехали по домам, я перекусил остатками пауэргеля запил их адреналином и двинул в сторону КПБ - Кандаурово

В надежде, что через 20 км я все-таки нормально отдохну и поем.

В Кандаурово ждал неприятный сюрприз, не работало не только кафе, но даже на бензоколонке никого не было.

За спиной 500 км. жрать нечего, воды всего полфляжки, а орехи без воды особенно не погрызеешь. Остается надежда найти кафе в Скале, а до нее еще 50 км.

Рассиживаться долго не получилось, комары и мошкара проснулись вместе с восходом, ночью я их не видел.

Усталость давала о себе знать, скорость упала до 20, а пульс как я не старался поднажать выше 117-120 не поднимался.

В добавок ко всему, опять пошел дождь, пришлось зачехляться.

В кафе в Скале я фактически вполз

И проглотил там солянку, поджарку с макаронами, кофе, чай, кока-колу и энергетик.

Сижу, ем, а стулья передо мной двоятся. Когда крутишь спать не хочется, а вот стоить сесть и расслабиться, как подкрадывается Морфей.

154 км я ехал почти 6 часов.

Осталось еще 50, на часах 8 утра, в сутки уже не уложился, теперь главное просто доехать, на электричку домой в 15 я по любому успеваю.

Оставшиеся километры считал реально по легенде: 570 - Колываньская развязка, еще 20 км развязка перед Новосибиром, город уже видно. Остановился на остановке и снял с ног пакеты

Думаю, в город надо въехать красиво, на небе солнышко и осталось всего 10 км.

Всемирный потоп - финишный ливень, не давший мне уснуть

Небеса на финише решили меня взбудорить. Такой грозы я давно не видел.

Вода лилась сплошным потоком, дворники у машин работали на максимуме, некоторые авто просто остановились у обочины в ожидании затишья.

Я мгновенно вымок, очки опустил, так как в них вообще ничего не было видно и ехал по памяти заранее махая руками на перекрестках показывая автомобилистам что я тут, и я 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 мин.

К точке финиша я приехал в 12-06

За спиной 28 часов пути и 602 км.

Выпил:

Минералки 6.5л.

Сока 2.5л.

чай нести 0.5л

адреналин раи, 0.3л.

Съел

Пряники, 0.3 кг.

ореховая сме, 0.3 кг.

Энерггель 17 шт.

Финансовые затраты составили:

На питание в течение бревета и по дороге домой - 893 руб.

ЖД билеты Омск-Новосибирск-Омск - 1549 руб.

Ну и собственно сборы за участие в бревете и медаль - 350 руб.

Протокол Бревета по данным клуба:

10 июля 2010 года

Стартовало 6

Финишировало 6

Лучшее время 28:00

28:00 Анохов Константин кот 1976 Омск

31:11 Березёнков Игорь іго 1964 Новосибирск



31:11 Волков Вячеслав Tech 1977 Новосибирск
31:11 Петров Валентин valpit 1953 Новосибирск
37:42 Шипилов Илья shipilov 1982 Новосибирск
37:54 Бурменко Игорь Игорь 1975 Новосибирск

Сделав Суперрандоннера в Новосибирске, я понял, что необязательно за этим катать в другой город, нужно создавать свое движение у себя.

Помимо поездок в Омске меня очень увлекали другие страны, и Канары увлекали как никто другие

Начало большого пути.

В результате, проехав не одну тысячу километров, прочитав в интернете не один десяток статей, я понимаю, что в России существует некое тайное сообщество Рандоннеров, руководителем которого является, Валерий Комочков, в городе Волгограде. По случайному стечению обстоятельств он оказался одногруппником моего преподавателя в институте и зав. Кафедры Теплотехники Владимира Шалая.

Вот так стечение обстоятельств, мир тесен и все мы связаны друг с другом.

Связавшись с Валерием, я получил пакет необходимых документов для создания в Омске аналогичного велоклуба.

Недолго думая я заполнил все документы и отправил в Волгоград, тем самым официально создав в Омске в 2011 году, свой собственный велоклуб марафонцев, названный точно также, как и Омский велофорум – «Цепная реакция».

После того как в 2010 в Новосибирске я сделал СуперРандоннера, я горел уже другой идеей, это был Парижский марафон на 1230 км – Париж-Брест-Париж.

Мечта прямо навалилась на меня, я загорелся идеей проехать этот маршрут по Франции, но на тот момент не представлял, как туда попасть и на какие деньги ехать.

Европа — это не Турция и не Египет, туда за 18000 рублей не слетаешь, нужны были деньги.

Но когда человек ставит перед собой цель, он ее достигает.

Первое чем я озадачился – это увеличением собственного дохода, на тот момент моя заработная плата не позволяла мне думать не то что о Франции, но и вообще о заграничных командировках. И тут в феврале 2011 очень кстати у меня появилась возможность прособеседоваться в одну крупную компанию. Область деятельности для меня была новая, но интересная и пройдя три этапа собеседования я получаю оффер.

Заработная плата сразу стала в 1,5 раза больше, тем самым я приблизил свою мечту к реальности, так как марафон должен был состояться в августе.

Не зря говорят мысли материальны, если вы очень чего-то хотите и стремитесь к этому, то у вас все обязательно получится.

Сразу обговорив с Московским руководством свой отпуск на август, я занялся планированием своей поездки.

Основным вопросом стояло получение шенгенской визы.

В славном городе Омске – столицы Сибири на тот момент не было визового центра. Никакого, не то что Франции.

А был он в Екатеринбурге.

А значит для того чтобы подать документы на визу мне предстояла поездка в Екатеринбург.

Как же хорошо быть директором отделения фирмы, когда ты сам себе хозяин.

Узнав дни приема и записавшись на самое утро, я купил билеты на поезд и поздним вечером выдвинулся в Екатеринбург. Как вы понимаете отпуска у меня не было и все

вопросы нужно было решить за один день. Ноутбук на плече, сотовый в кармане – это были первые попытки работать на удаленке)))

В 7-00 я был в Визовом центре первым, кому еще придет в голову идея приходить в офис в 7, если он открывается с 9-00. Но мой поезд из Омска прибыл гораздо раньше.

Для меня все было впервые.

И заполнение анкеты, и подача документов, испытывая жуткое волнение и начитавшись статей об отказе в выдаче шенгенской визы, я запасся выписками из банков о состоянии моего счета, копиями брони гостиницы и купленных авиабилетов.

В общем волновался как на экзамене.

Подав документы, я тут же заполнил заявление о пересылке паспортов обратно в Омск службой DHL, чтобы не ездить в Екатеринбург второй раз.

Каково же было мое волнение спустя две недели в Омске, когда мне принесли запечатанный DHL конверт с паспортами – моим и жены.

Вскрыв конверт и достав паспорт, я улыбнулся, виза была вклеена.

Тоже самое было и на паспорте жены.

Франция ждала. Но не только Франция, Шенген давал возможность посмотреть всю Европу.

Поэтому дальше я занялся планированием нашей с супругой поездки.

Не только на мое участие в ПБП 2011, и на то чтобы посмотреть, как живут люди.

СССР - Сам Себе Супер Рандоннер

Вступление

Желание попасть на это знаковое событие возникло у меня как-то само собой в конце сезона 2010 года, когда сам не ожидая от себя, я выполнил норматив Суперрандорена совместно с Новосибирским клубом Новосибирск-Марафон. Собственно, до этого я и знать не знал, ни о суперрандонерах, ни о ПБП, но аппетит приходит во время еды. Получив заслуженные медали и немного углубившись в тему марафонского движения, я понял, что очень хочу на событие, которое волей случая должно состояться в 2011г.

Мое воображение рисовало многотысячную толпу райдеров на велосипедах всевозможных конструкций, ликующую толпу болельщиков, стоящих вдоль дорог и поддерживающих гонщиков и меня – участника этих событий.

В общем, я заболел этим событием и практически с нового года не мог думать ни о чем другом кроме как об участии в ПБП, поэтому и билеты в Париж я купил еще в марте.

Своей мечтой я так задолбал всех друзей и близких мне людей, что и они, похоже, уже ни о чем другом не думали кроме как отправить меня поскорее во Францию.

Мероприятие, надо сказать, встало мне в копейку:

Расходы при подготовке к поездке	Руб.
Авиабилеты Екатеринбург-Париж- Екатеринбург	14440
Авиабилеты Париж-Рим-Париж	2839,3
Авиабилет Рим-Венеция, Ж/д Венеция-Рим	3270,6
Выписки из банков	250
Медицинская страховка для визы	382
За оформление визы и ее доставку в Омск	3295
Ж/д Билеты до Екатеринбурга (за визой и на вылет в Париж)	2281,7
Ж/д Билеты до Омска (после визы и возврат из Парижа)	1848,1
Расходы в Екатеринбурге и поезде	1137
Итого	29743,7

Расходы за границей	Руб.
Транспорт (метро, ЖД, авиа, вапоретто)	5207,38
Проживание	29389,81
Питание в кафе и продукты в магазинах	6553,35
Покупки (одежда, сувениры)	5683,56
Питание за ПБП2011	6809,49
Регистрация на ПБП 130 евро +джерси и жилетка	6715,41
Связь Sim travel	900
Экскурсии	876,64
Дьюти фри (алкоголь)	3915,05
Неучтенные наличные расходы	1047,39
Итого	67098,08
Итого на поездку без велосипеда	96841,78

К этим расходам следует добавить стоимость покупки нового велосипеда и пошив велочехла для транспортировки его в самолете.

Велосипед Wilier mortirolo с доставкой и ТО	53458
Велочехол	3300

Учитывая то, что это моя первая поездка в Европу, то провести 4 дня сидя в седле, а после финиша сесть на самолет и вернуться домой было для меня неприемлемо.

Поэтому после марафона у меня была запланирована обширная программа посещения европейских городов: 3 дня в Париже, 2 дня в Риме, сутки в Венеции и грамотно выбранные билеты на обратный рейс авиакомпании «Чешские авиалинии» позволили мне получить еще 13,5 часов в Праге.

Все это повлекло дополнительные расходы на авиа и ЖД билеты для передвижения по Европе, а также гостиницы и питание.

Также дополнительно пришлось потратиться на новый велосипед, стоимость которого, наверное, сравнима со стоимостью поездки, но рисковать отказом техники на таком мероприятии я не мог, поэтому пришлось изыскивать финансы для удовлетворения своих амбиций.

Особой строкой стоял выбор формы. По правилам участия в ПБП ни один участник не имеет право использовать велоформу с символикой профессиональных команд, так как мероприятие это сугубо любительское и участие профессиональных спортсменов в нем запрещено. Если вы посмотрите на таблицу финальных результатов, то вы поймете, что 1200 км за 44 часа любители никогда не проедут, так что организаторы тут явно лукавят.

Тем не менее, форма мне была нужна новая, а не мой привычный и обожаемый комплект Cofidis.

Поиски Итерровской России на просторах интернета успехом не увенчались, где ее купить я так и не понял. Можно было заказать форму своего велоклуба, но как меня научил опыт, вероятность ее получения до старта была призрачна, поэтому я остановил свой выбор на форме, которая мне приглянулась еще год назад на www.trikotexpress.de это СССР.



Аббревиатуру СССР я расшифровал сам для себя как: Сам Себе Супер Рандоннер, для остальных же я был участником из страны прошлого, страны которую уважали и с которой считались, которую помнят на просторах Европы до сих пор.

Ностальгии по советскому прошлому у меня нет, но вот эпатаж для меня не чужд.

Горных тренировок у меня в этом году не получилось, ибо в Египет я не ездил, а гор в Омске не было отродясь. Супер объемов перед ПБП я тоже не накачал, стандартная СР серия в 1500 км, плюс две 200, одна 400, флэш на 365 км и 1000 км зимой на станке. Собственно, все, остальное докатывал на работу и с работы, и по выходным реденько 100 проезжал.

Такие дистанции как 1200 я никогда не ездил, моя попытка в начале августа проехать 1000 завершилась неудачей на 400 км по причине отказа техники, поэтому предстоящее мероприятие было для меня новым во всех смыслах.

Не хочу останавливаться на том, как я упаковывал, перевозил и собирал свой велосипед, любой человек, который путешествовал с велосипедом на поезде или самолете сталкивался с этим и проблем особых не испытывал. Поэтому сразу перейду к началу мероприятия.

Начало большого пути

Старт моей группы с квотой по времени 80 часов был назначен на 16-00, поэтому прикинув, что на старте надо появиться хотя бы за 2 часа до начала я выехал из своей Парижской квартиры, находящейся у станции метро Barbes Rosheshuar в 12-00.



завтрак перед стартом

Квартиру я снимал с условием, что пока я буду крутить педали во время марафона с меня денег, не возьмут, а в квартире будут жить другие люди. Поэтому поспать хотя бы до 11 утра мне не дали, пришлось вставать в 9 и встречать новых квартирантов – двух девушек, которые прилетели в Париж на 2 дня.

Оставив свои вещи, девчонки пошли гулять по городу. Я же попытался себя заставить поспать еще пару часов, но, к сожалению, мне этого не удалось. Поэтому плотно позавтракав и посидев в интернете я, присев на дорожку, двинулся в путь.

Особенности организации движения в Париже опять наложили свой отпечаток на время моего движения до станции инвалидов. Повсеместное одностороннее движение не позволило проехать мне, так как я запланировал по гуглмэп, поэтому к поезду на сан канте я опоздал на 3 минуты и сев на лавочку стал ждать следующего.

Пока я ждал поезда, на станцию прибыл мой давний знакомый из Новосибирска - Игорь Березенков. Он стартовал на 2 часа позже меня, но на старт тоже решил прибыть пораньше.



За разговорами, время в поезде пролетело незаметно. Выйдя на станции, я устремился на стартовый контроль, на который опаздывал уже на полчаса, однако прибыв на стадион за 1,5 часа до начала я обнаружил огромное количество желающих стартовать также как и я в первой группе в 16-00. Я не стал вставать в хвост очереди, которая тянулась почти по всей беговой дорожке, а обойдя всю толпу участников по верху стадиона, чуть ли не по трибунам пришел к столику регистрации и поставил своего карбонового коня в нескольких метрах от первой линии участников, рядом с жарящимися на солнце итальянцами, но над ними на бортике.





Выглядело это может быть и нагло, но

А) я смог посидеть на бортике у беговой дорожки, чего не могли сделать остальные участники, жарились под солнцем мы все одинаково, зато я сидел на бордюре, а не стоял

Б) я оказался в первых рядах колонны

Прогноз синоптиков на день по удивительному стечению обстоятельств оправдался и на улице стояла настоящее пекло (обещали +30) на самом деле судя по показаниям моего велокомпьютера на солнце было +45,2.

Кто-то из участников прикрывался принесенными зонтиками, кто-то укрылся одеялом из фольги, однако большинство рандонерров вялилось под лучами французского солнца, неумолимо уменьшая запасы привезенной с собой жидкости.





Мое верховое положение над участниками приносило и свои плоды.

Учитывая мою знаковую форму, число желающих сфотографироваться со мной на ПБП или сфотографировать меня значительно превышало мои ожидания, однако быть в центре внимания оказалось тоже приятно.

Выпускать со стадиона начали небольшими группами по 400 человек в 15-30.

Я встал с бортика и вспомнив карточные войны за сахар и крупу, а также толкание в российских очередях вставил свой велосипед сверху в 3 ряд стартующих, прыгнув следом за ним на стартовую прямую.

Вполне возможно иностранные товарищи неодобрительно посмотрели мне в спину, но Советский союз должен был показать, что с ним необходимо считаться!

Выехали мы со стадиона и выдвинулись к месту старта по улочке, заполненной с двух сторон огромным количеством поддерживающих нас зрителей.



Перед стартовой линией я оказался 6 или 7 в ряду откуда и сделал несколько фотографий окружающего меня огромного количества подтянутых спортивных людей в форме.

Несмотря на поставленную перед собой задачу не пить в связи с тем, что воды мне никто не подаст, потихоньку я начал тратить запасы жидкости, привезенной с собой, все-таки 45 градусов на солнце давали о себе знать.

Перед тем как отправиться из Омска в Париж, я раздумывал взять или не взять с собой 1.5л моей любимой минералки Омская-1, ее соленый вкус на такой жаре пришлось

бы как нельзя кстати, но вес моего багажа составлял почти 20 кг, поэтому от минералки в дорогу пришлось отказаться.

Также перед вылетом мучился вопросом сколько взять с собой фляжек, 2 или 3. В итоге остановил свой выбор на 2 литровых фляжках и ошибся, в такую жару нужно было брать три.

Хорошо, что при регистрации организаторы презентовали вместе с документами еще и по одной фляжки, на выбор предлагали 0,5 и 0,75, я выбрал большую.

На старт с собой я взял 1л разведенной таблетки Zym, 1л апельсинового сока и 0,75л обычной воды в подаренной фляжке. В подрамной сумке лежали 24 пакетика пауэргеля купленного предварительно на чейне, 6 таблеток, Zym-а присланные с чейна на халяву вместе с заказом, свежие французские булки и бисквитное печенье, 2 пакета регидрона и небольшой набор медикаментов, включая конечно же детский крем и мазь вольтарен, которые могли пригодиться в дороге.

В карманах джерси дозревали 4 банана и один нектарин. Сникерс купленный еще в Омске и при такой жаре приобретший уже совсем не съедобный вид, был засунут в нарамную сумку до лучших времен (до прохлады ночи).

При подготовке перед стартом я мучился вопросом брать с собой багажник или нет, в итоге выбор пал на заплечный мешок, который принял в себя сменную одежду в виде пары носок, запасных трусов Sofidis, рукавов и наколенников, дождевых бахил и дождевой куртки. Также в мешке лежали и купальные плавки, которые я надеялся использовать в Бресте и окунуться в Атлантический океан, как оказалось, вез я их зря.

Кепка которую я брал с собой на случай прохладной ночи пригодилась в такую жару для того чтобы голову не напекло через шлем.

Дома заранее распечатал карту с маршрутом движения от первого КП до Бреста. Масштаб карты выбрал довольно крупный, поэтому в заплечном мешке помимо формы лежал также и увесистый пакет макулатуры, с которым я решил расстаться окончательно только в Лудике.

Фотоаппарат, комплект сменных аккумуляторов для фотоаппарата и фары, мр3 плеер iRiver и КПК с GPS модулем, а также надувная подушка, пригодившаяся мне на КП, лежали в нарамной сумке.

В итоге я был загружен всем необходимым, включая 3 запасных камеры и одной покрывной лежащих в подседельной сумке.

На стартовой линии нас задержали еще немного в связи с возникшими у организаторов, какими то сложностями.

Наконец мы стартовали, но не в 16-00 как планировалось, а в 16-08.

Время старта фиксировалось по пересечению стартовой линии нашими микрочипами, выданными всем при регистрации и надетыми на ногу, по этим же чипам за нами можно было следить через интернет.

Старт

В 16-08 мы надавили на педали, но темп с которым гонщики стартовали явился для меня полной неожиданностью. Признаться я думал ехать в своем темпе и не так быстро как поехали мы. Со старта началась гонка, реальная гонка, а не бревет в том виде как его рисуют.



Лидирующая группа, неотрывно следовавшая за ведущими нас по улицам автомобилями полиции и мотоциклистами, взяла темп за 40км/ч. Спустя около 4 часов за спиной остались 140 км безостановочной гонки. Я понимал, что в таком темпе 1200 км брекеты не ездят, мой максимальный пульс по компьютеру достиг отметки 196 ударов в минуту, дома я при всем старании выше 184 задрать его не мог. Рельеф также явился для меня полной неожиданностью, такого количества подъёмов и спусков я просто не ожидал. (Блаженство в неведении, я просто не предполагал, что ждет меня дальше и какие сюрпризы судьба уготовила перед Брестом).

Еще ни разу в жизни мне не переходилось переключать скорости с такой частотой как тут.

Я работал одновременно и передним и задним переключателями почти постоянно. Так интенсивно щелкать переключателями мне за все время увлечения велосипедом ни приходилось, ни разу. Цепь летала по кассете, словно нить по веретену. Использовался весь диапазон передач, конечно же, очень помогло то, что стояла 11 скоростная кассета и то, что я не стал ставить большую звезду на систему. Периодами я крутил в подъем как 34/27 так и 50/12 – ну спусках. На спусках крутил по двум причинам, накатом можно было спокойно ехать и 50 км/ч, но когда спуск продолжается несколько километров, то от ничего не деланья начинаешь замерзать, поэтому работая ногами и добавляя скорости хоть как-то себя согреваешь. Однако на заключительной стадии марафона точность переключения была уже не такой четкой, что собственно и было ожидаемо, поэтому при переключении иногда приходилось с усилием щелкать дважды, для того чтобы накинуть цепь на 1 звезду.

Вот в таком сумасшедшем темпе и начался столь желанный марафон.

Нехотя я отпускал от себя одну группу за другой понимая, что мне за ними не угнаться. Моя средняя скорость составляла 28,9 км/ч, запасы воды подошли к концу (я очень много пью).

Понимая, что лучше ехать с группой, чем в одну каску я искал себе группу по силам.

То огромное количество народа, которое было в начале, постепенно растягивалось и образовывало пока еще густонаселенные группы райдеров. Цепляясь то за одну группу, то за другую я понимал, что с этими сбитыми ребятами в одинаковой форме, у которых на раме кроме 2 фляжек больше ничего нет, мне не по пути. У них впереди пункты питания, машины сопровождения и комплекты сменной одежды, а у меня все это было за спиной в прямом смысле этого слова и лететь стрелой в ад мне было пока рано, поэтому постепенно отставая от одной группы я позволял накатить себя другой, такой же одинаковой и облегченной. Понравились ребята в форме светло-зеленого цвета с цифрой 24 на спине написанной шрифтом как на кварцевых часах. Шли плотной группой четко передавая смены друг другу, сразу было видно что едут не первый раз. Позже просмотрев на сделанные мной фото и получив информацию о номерах 1588, 1589, 1600 я понял, что это датчане, как вы можете видеть из финального протокола, некоторые из них неплохо выступили.



Вот так перекатываясь от одной группы к другой я проехал 140 км и в одном из проезжаемых нами городков увидел первых волонтеров-болельщиков.

Когда я их увидел у меня от радости и переизбытка чувств появился комок в горле.

Ребята это на самом деле стоит увидеть и почувствовать.

Когда ты летишь по французским дорогам, на которых краской написаны имена известных гонщиков, бок о бок с тобой едут, возможно, не менее известные люди, ты ощущаешь себя участником не только ПБП, но и от части Тур де Франс. И когда за очередным поворотом ты видишь открытые ворота дома во дворе, которого установлен столик, на котором, несмотря на испепеляющую жару, стоит только что налитый запотевший от холода графин с чаем и водой, а дети вдоль дороги наперебой протягивают руки чтобы коснуться тебя, выкрикивая ободряющие возгласы. Только от одной этой картины наворачиваются слезы.

И эта картина, первая из многих открылась нашей группе на 140 км пути. Вы бы видели эти жадные руки протягивающие бачки для того чтобы их наполнили живительной влагой.



Напившись и залив все 3 бачка до краев, я двинулся дальше.



Число людей поддерживающих гонщиков не уменьшалось до самой ночи, я был просто поражен этим людям, стоящим под палящим солнцем весь день, а потом и в темноте и приветствующих участников.

С самого старта и почти на протяжении 200 км за мной следовала пожилая французская пара, которая фотографировала меня и всячески подбадривала, когда стемнело я их уже не видел, но от самого стартового створа, на котором я их и заметил, а они меня число наших встреч было 4.

Со старта и почти до самого финиша я шел бок о бок с Валерой Пивневым.

Для него это был уже не первый марафон, но такому старту он тоже был не рад поэтому, смотря на свой пульс, периодически отставал от меня, впоследствии нагоняя на КП. Отдыхал я там больше чем он, поэтому после КП догонять приходилось уже мне.

Первое КП

Сразу после остановки в первом КП - Вилен Ля Жуел я увидел впереди себя отправляющегося гонщика в форме Катюша, прикинув возраст участника, сразу понял кто передо мной.

Легендарный, по крайней мере, для меня, Харис Сахипов.

Для меня было честью пообщаться с этим железным человеком. Он ехал налегке с голыми руками и коленками, в то время как уже стемнело и я утепился, надев рукава, чулки и светоотражающую куртку поверх джерси. Я вообще человек теплолюбивый, но не любящий жару – вот такой парадокс. Жар костей не ломит, поэтому лучше потеть, чем мерзнуть.

Харис же ехал по-летнему.

Догнал, представился, и мы поехали вместе, за занимательно беседой проведя некоторое время.

Темп Хариса был чуток медленнее моего, поэтому поймав за хвост очередную обгоняющую нас группу я пожелал ему счастливого пути и поехал вперед.

Очередная наша встреча произошла уже после 2 КП в Фужере. Я опять догнал Хариса, который подолгу не засиживался на КП так как имел собственную машину сопровождения, мне же приходилось помимо отметок еще и заливать бачки водой.

К сожалению, именно этот процесс отнимал больше всего времени на КП.

Отмечаться нужно было в одном месте, кафе быстрого питания находилось в другом, если вы хотели покушать по плотнее, то в столовую приходилось следовать в третье место, а санузлы с раковинами находились вообще в противоположной стороне площадки контрольного пункта. Покупать питьевую воду за деньги, тем более за те, которые хотели французы, мне не позволяла религия, поэтому я наливал воду в бачки из водопроводных кранов, которые, как я уже писал, по обыкновению находились в стороне от контрольных пунктов.

Покинув Фужер в гордом одиночестве, я сначала догнал Хариса, а потом мы вновь повстречались с Валерой Пивневым.

Сейчас уже не вспомню, ехали ли мы втроем или с нами была еще кто-то из международного состава, но наш костяк продержался до того самого момента пока на подъезде к очередному ночному городу я не увидел обалденную церковь, которую всенепременно должен был сфотографировать.

В результате вытаскивая фотоаппарат из нарамной сумки я зацепил крышку аккумуляторного отсека и открывшись, она выплонула из себя на дорогу 2 новых аккумулятора.

Если бы это были батарейки я бы не стал возвращаться но 2500ah аккумулятора стоили того чтобы вернуться и поискать их в кромешной тьме.

Оставив свою группу, я повернул назад.

Встречные гонщики, наверное, немало удивились увидев меня едущим в обратном направлении. Я однозначно посеял в их душах зерно сомнения (неужели этот русский уже едет назад, мы все лузеры ааааа..... ☺)

Хорошо, что перед мероприятием помимо своих опробованных фонарей я установил новую фару IXON IQ освещающую дорожное полотно как днем с силой в 40 люкс. Признаться не ожидал найти аккумуляторы так быстро, однако это произошло и вставив их на свое законное место в фотоаппарат я рванул в погоню за своей командой, не забыв сфотографировать ту самую церковь.



Однако догнать мне их, в ближайшие 100 км, было не суждено.

Союз-Аполлон

После Тентенияка я догнал одинокого американца - Тода из Цинцинати, он обычный зубной врач с 3 детьми: 2 девочки работающие архитекторами и парень которого американское правительство отправило воевать в Афганистан. Мы с ним сошлись во мнении, что их президент дебил и воевать в Афгане, с людьми у которых нет ничего, могут только дебилы, а потом перешли к беседам по более мирные темы. Он обычный любитель никогда профессионально не занимавшийся велоспортом, тем не менее, он уже в 4 раз приезжает на ПБП и имеет личный рекорд его прохождения в 56 часов. Как выяснилось в процессе беседы, он и в этот раз он собирался проехать весь ПБП без сна.

К сожалению, я не запомнил его номер, а на той фотографии, что я сделал его не видно, но благодаря опубликованному протоколу участников и тому, что имя Todd не так распространено как Michael или John я несильно напрягаясь, определил, что это Todd Williams который завершил марафон за 57:18. Видимо что-то помешало ему исполнить свой план и выехать из 56 часов.

Обмениваясь с Тодом не только фразами, но и сменами мы вновь добрали Валеру, а впоследствии, и еще нескольких участников.



Так небольшой группой мы миновали секретное КП, перед которым нас сфотографировали жадные фотографы требовавшие на финише за каждое фото 15 евро.

Основной проблемой было то, что мы все время шли в лидирующих группах, в которых на ПБП по обыкновению преобладают Французы. Поэтому поговорить практически было не с кем.

Австрийцы, немцы, итальянцы, англичане и конечно американцы прекрасно владели могучим международным языком – английским. Французы же видимо в школе иностранные языки не учат, они и на своем то плохо понимают, логическое мышление у них как у улитки, думают только по прямой и догадаться что слово Брест и их транскрипция Бре - это одно и тоже ни один из встреченных мной францов не мог, куда им английский, поэтому общаться в таких группах можно было только жестами.

Все люди, с которыми я общался в процессе марафона это люди, которые чувствуют в этом мероприятии уже не первый раз, практически все второй, третий, четвёртый и даже пятый раз.

Для меня на тот момент это было просто дикостью, я задавал себе вопрос, зачем людям это, зачем раз в четыре года ехать за тридевять земель, чтобы истязать свой организм многосуточной гонкой по холмам. Нормально не высыпаться ехать в холод, в дождь, жариться под солнцем и бороться со встречным ветром.

Сразу после столь интенсивного старта я подумал, куда я попал это не бревет, это не прогулка, это не пати!!! Это гонка, реальная гонка со временем и на выживание, на пульсе 180. Я ехал и думал, нет, я не такой с меня и одного раза достаточно, вот проеду и все, больше никогда, нафиг надо.

Однако, если хотите рассмешить Бога, расскажите ему о ваших планах.
Уже на финише я думал абсолютно по-другому.

Получение удовольствия от такого бревета – это сомнительное удовольствие, потому что темп - галопом по европам, по французским городкам, которые мы буквально прошивали и я не успевал достать фотоаппарат, чтобы запечатлеть быт рядовой французской глубинки практически ничего не оставлял в памяти.





Более того, учитывая вечерний мой старт, часть городов мы пролетели в ночи по абсолютно пустым улицам, где очень редко стояли волонтеры.

Все городки как две капли воды похожи друг на друга, можно побывать в одном и понять, как устроены остальные.





В центре всегда стоит старая и очень красивая церковь века так 18-19 мимо нее проходит одна дорога, являющаяся одновременно главной улицей и по обочинам этой дороги стоят аккуратненькие домики за каменными заборами. У новых домов заборы уже не каменные, а живые из аккуратно подстриженных кустарников, при чем подстриженных на столько аккуратно, что выглядит это как стена.



Не чета нашим нуворишам, которые окружают свои загородные и не только виллы 5-метровыми заборами толщиной в кирпич, толи они свое зоновское прошлое никак забыть не могут и от ностальгии огораживают себя каменными заборами, толи наоборот привычку вырабатывают, что бы когда сядут, от стен вокруг в шок не впасть.

У французов же глаз радуется, когда проезжаешь мимо, и порше при входе, и кустарник вместо 5 метрового забора.

Тентенияк

Рельеф за Тентенияком немного выровнялся и мне открылись на горизонте те великаны, с которыми сражался Дон Кихот – ветряные мельницы.



На самом деле это были электроветрогенераторы, но смотрелись они эффектно не только издалека, но и когда я проезжал мимо них. Огромные лопасти винта вращались от едва заметного утреннего бриза в абсолютной тишине и эта картина завораживала...

Однако, спустя какое-то время, когда я выходил на смену, я вновь начал лосить, толи велосипед у меня в горку сам ехал, толи мне было невтерпеж добраться до Бреста.

Поэтому Валера сообщил, что ему лучше поберечь себя и сбавил темп.

На КП в Лудик мы прибыли вдвоем с Тодом, но я задержался на КП, чтобы немного отдохнуть перед финальным рывком до Бреста и Тодд уехал без меня.

Пока я заправлялся едой, прибыл Валера, подождав друг друга мы опять выдвинулись вместе.

Одинокими мы оставались недолго и добрав очередную группу, мы вновь оказались в компании, на этот раз англичан.

Имен я не спрашивал, мой основной вопрос к каждому встречному был один – первый ли для него это марафон, на этот раз оказалось четвертый.

С англичанами мы доехали до пункта питания и сна – Сан Николая Дю Пелем.

Перед этим городком был небольшой подъем, и я по своему обыкновению опять ушел в отрыв.

Хочу сделать отступление и пояснить, что сам себя горняком я никогда не считал, а учитывая нашу Омскую область с рельефом типа - СТОЛ тренироваться в горах как-то негде, да и не люблю я горки.

Я катал и по египетским горам в Шарм-эль-Шейхе и по Турецким в Кемере, удовольствие только одно - когда на скорости под 70км/ч летишь в низ, а вот подъемы терпеть не могу.

Однако тут я неожиданно обнаружил, что при подъеме в гору мои попутчики выкладываются по сравнению со мной гораздо сильнее. Парни давят кардан, встают из седла, я же, помня уроки Лэнса, скидывал передачи до тех пор, пока у меня не получалось крутить с тем же каденсом, что и на равнине, но не вставая из седла.

При таком подходе я довольно быстро обходил всех на подъемах, и чтобы не оторваться от группы мне приходилось сбавлять темп.

Не спусках ситуация повторялась, вокруг меня люди упирались, крутя педали на больших передачах, я же наоборот ложился в аэродинамическую посадку и простым накатом опять оставлял всех позади.

Все-таки что ни говорите, а велосипед решает и Wilier умеет делать байки.

Так вот, на подъёме перед Сан Николая Дю Пелем я ушел вперед и при чем довольно значительно, поэтому въехал в город в гордом одиночестве. Каково же было мое удивление, когда, выехав на главную улицу города, я увидел Хариса, выруливающего из переулка на эту же улицу прямо передо мной.

Поприветствовав его и спросив, чего это он сбоку выруливает, а не по трассе едет, я понял, что GPS в очередной раз подвел профессионала. Харис шел по треку и трек увел его в сторону.

Поэтому, предложив ему ехать в моем фарватере, мы понеслись по городу к месту предполагаемого КП.

Признаться, зигзагов по городу мы нарезали очень много, наверное, больше всего, чем во всех остальных городках и каково же было наше удивление, когда, увидев маршалов, указывающих нам путь, мы проскочили через площадь и оказались на пустой дороге, ведущей из города.

А где КП подумал я и остановился, Харис тоже затормозил. Через пару минут из-за поворота показалась отставшая группа и мы выяснили, что тут только пункт питания и сна, а контроля тут нет.

Что ж, придётся пилить до КП еще 32 км.

Плотной группой долетели до Карне, до Бреста и точки разворота оставалось всего 93 км.

Я еще лелеял надежду уложить 600 км в сутки, но понимал что это маловероятно.

Я понятия не имел, какой подъем ждет меня впереди!!!!

Долгая дорога в дюнах

Несмотря на то, что шли мы группой, на подъеме перед Брестом наша группа благополучно посыпалась и каждый стал ехать сам по себе.

Погода соблаговолила показать свое доброе лицо и солнце выглянуло из-за туч. Это добавило оптимизма, но 40 км подъем не знаю с каким градиентом, убивал медленно, но верно.



За каждым следующим поворотом я ожидал увидеть долгожданный спуск, но моему взгляду открывался очередной подъем с еще большим градиентом, от этого мои эпитеты на бессмертном русском становились все крепче и крепче.

Но окружающие меня виды сглаживали негатив.

В особенности впечатлили меня пасущиеся вдоль дороги коровы. Я не знаю, что с ними делают во Франции, но от Российских они отличаются кардинально.



Во первых - цветом, все как на подбор или светло-рыжие или белые.

У нас же в основном - черные или черно белые. (Видимо жизнь накладывает свой отпечаток)

Во вторых, поразил их внешний вид. Таких упитанных коров я видел только в советских мультиках, на самом деле наши - обычно гремят ребрами переходя дорогу.

Ну и в третьих – это их чистота, наверное их моют шампунем в отличии от наших с которых после убоя грязь счищают вместе с кровью.

В общем коровы оставили одно положительное впечатление, в отличии от подъёма.

Это был единственный раз за весь ПБП когда я был вынужден остановиться между КП и спешиться.

Посидев на травке и съев остатки печенья, которые я вез с самого Парижа, я почувствовал себя лучше.

Шакал я конечно паршивый, в том, что выбросил упаковку от печенья на той-же обочине, где и прилег, недалеко от фермерского домика, но блин как родина воспитала, так и ведем себя.

Пяти минутного отдыха мне хватило на то, чтобы встать и двинуть дальше.

Я следил, как медленно увеличиваются цифры на альтиметре моего велокомпьютера и громко матерился не только в душе, но и на всю округу, задавая себе только один вопрос - «когда же все это закончится?».

Ехал я один, солнце под вечер вспомнило, что еще лето и начало припекать, учитывая, что был один сплошной подъем то вся форма на мне, включая рукава и перчатки вымокла до нитки от пота. Однако как только я поднялся на перевал и передо мной открылась чудная долина, я уже матерился от восторга, ради такой красоты можно было и больше в гору пилить.



Максимальная высота подъёма была 445м



Брест

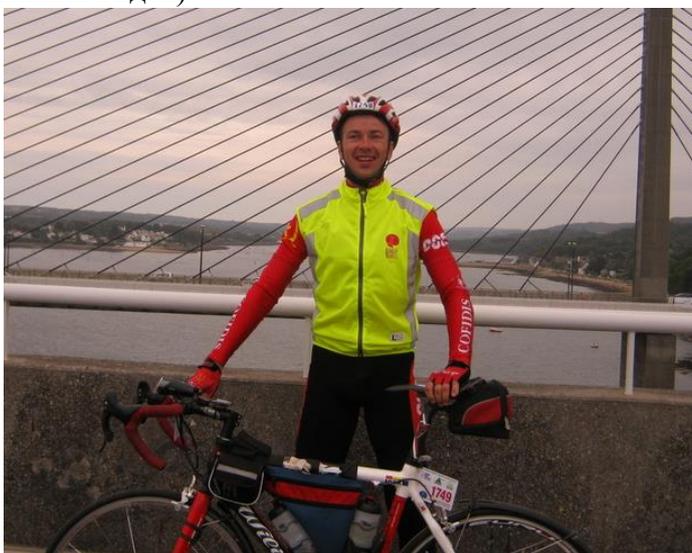
За 24 часа я проехал 549 км, мечта добраться до Бреста за сутки осталась мечтой. Что ж будет к чему стремиться в 2015.

Спуск к Бесту прошел значительно быстрее подъёма.

Минут 10 я просто лежал на раме, рассекая воздух на скорости почти 50 км/ч.

Этот подъём вознаграждал каждого рандоннера за усилия своими видами и отличным спуском.

Подъехав к Бресту я увидел тот самый мост через реку (названия не знаю, но мост на картинках видел).



Сколько раз до этого мое воображение рисовало картины как я проезжаю через этот мост и вот это случилось наяву.



Однако дальнейшее путешествие по городу мне не очень понравилось

Не знаю, что двигало организаторами, но проезд через портовые доки и промзону навевал на меня мысли, что вот сейчас мы приедем на заброшенный склад и местные гопники в лице афро-французов навешают нам мирных дюлей и отберут наши дорогие байки.

Однако реальность оказалась еще жестче, перед самым въездом на КП, когда за спиной было уже 617 км я понял что такое Alp-duez - 1 километровый участок с подъёмом на 85 метров. Вот тут я впервые встал из седла и это был, по-моему, единственный раз за всю гонку.

В Бресте я впервые налил себе во фляжку вместо воды кофе, а во вторую просто холодной воды, чтобы брызгать в лицо. Предстояла вторая бессонная ночь, а моя цель была доехать без сна до Карне.

Домой

Еще при прибытии в Брест погода начинала портиться, на небе начали собираться тучи, ветер усилился, поэтому в мои планы входило быстро отметиться, коротенько отдохнуть и выдвинуться в обратный путь.

Как я уже сказал спать я предполагал не на Спальном КП в Сан Николя, а в Карне, т.е через 85 км после разворота, поэтому быстро перекусив я набрал во фляжку 1 литр кофе, предполагая что кофе совместно с таблетками кофеина отодвинут желание поспать на некоторое время.

Выдвинулся с КП как всегда один, но довольно быстро заплутал в местном переплетении улиц и вернулся к перекрестку со стрелками в ожидании бывалых марафонцев.

Они не заставили себя долго ждать и мы организованной группой начали спуск из города.

Выезд из города организаторы проложили по другой дороге нежели чем въезд и я был очень рад тому что не оставил на обратную дорогу процесс фотографирования на мосту, его бы просто не было.



Мы вышли из города по относительно пологим склонам и не пересекая залива реки сразу окунулись в наступившую Бретаньскую ночь.

В Бресте надо сказать мне второй раз за все время пребывания во Франции попался некультурный водитель, который не уважает велосипедистов, и второй раз это оказалась женщина.

Отмечу, что во Франции, к моему удивлению, королем дорог является именно велосипедист и то уважение, с которым к нему относятся водители, меня просто поражало.

При подъезде к перекрестку, даже если вы подъезжаете с второстепенной дороги достаточно было поднять руку и приближающиеся автомобили включая большегрузные фуры и автобусы почтительно останавливались, пропуская даже не колонну, а просто одинокого велосипедиста – вашего почтенного героя. Если дорога было настолько узка, что не позволяла совершить обгон велосипедистов, то водители автомобилей смиренно выстраивались в очередь и двигались за нами с нашей скоростью даже не думая сигнальть и высовываться из окон с криками чтобы мы уступили дорогу. Такое поведение водителей действительно вызывает уважение и это во Франции мне понравилось больше всего.



Однако в Париже и в Бресте я столкнулся с двумя особями женского пола которые нервно бибикая требовали уступить им дорогу.

В Париже тетка не пропускала меня при перестроении на круговом движении, а в Бресте эта особь куда то так торопилось, что обогнало нас чуть ли не по обочине.

Учитывая то, что я шел первым в пелотоне, то я не долго думая показал ей в след жест который должен был удовлетворить ее нетерпение. Это чудо, видимо посмотрев в зеркало заднего вида и увидев мое послание, которое прямо говорило, куда такой водительнице как она следует идти, резко затормозила и с криками, как мне показалось с испанским акцентом, выскочила из машины нам наперерез. На что я по русский подсказал ей дальнейшее направление движения и объехав не задерживаясь повел группу к выезду из города.

Быстро темнело, причем, темнело так же быстро, как и портилась погода, нас было около 20 человек и шли мы плотной группой. К сожалению, моя сигма 2206 глюканула еще на 300 км и отказывалась показывать скорость движения, а соответственно и пройденный километраж, но исправно показывала пульс и каданс, поэтому толку от ее подсветки не было, а проверенная временем сигма 600 при таком освещении не позволяла разглядеть скорость, с которой мы двигались.

Я как обычно пер паровозом вместе с одним американцем. На горизонте заревом начали полахать молнии, а в серой дымке заката было видно, что впереди нас ждет дождь.

Навстречу начали попадаться группы, ехавшие в Брест, парни были зашорены по самое нихочу и на наши вопросы о дожде ответили – да там мокро и противно.

Дабы не останавливаться и не терять группу я решил по обыкновению, на ходу достать дождевик из рюкзака. На очередном спуске я сделал это и даже надел его на себя, не потеряв лидерства, но, к сожалению, вместе с дождевой курткой я зацепил из заплечного мешка и новенькую пару упакованных носок *sofidis*, которые так и остались видимо лежать на дороге между Брестом и Карне, это была моя первая потеря на ПБП.

Куртку я достал вовремя, сразу после этого начал моросить дождь, благо при выезде из Бреста я сразу надел бахилы и мне не пришлось останавливаться и тратить время на эту процедуру посреди дороги.

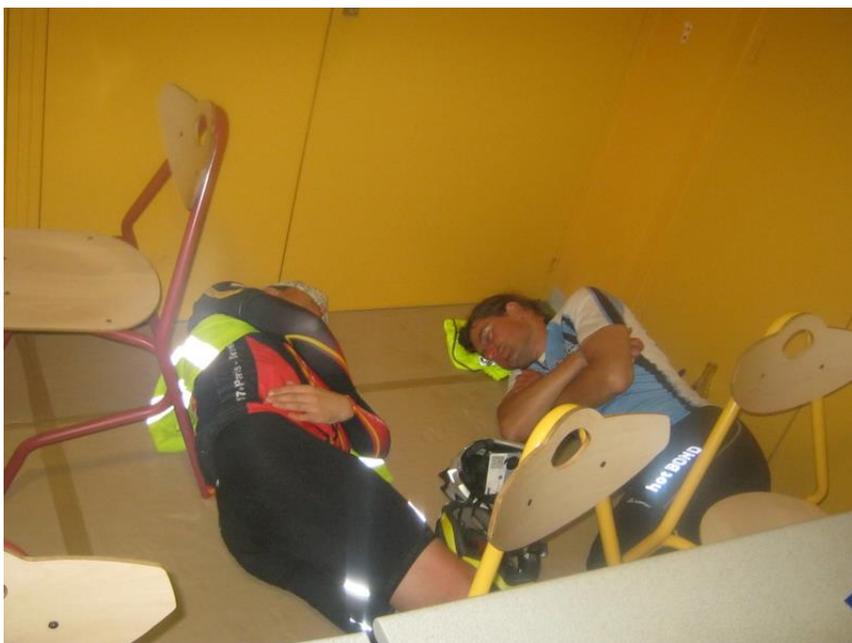
Первый сон

Дождь только начинался и его полную силу я наблюдал уже сидя на КП в Карне, что не может не радовать. Как только мы вошли в здание КП в Карне, дождь ударил в полную силу, и я понял, что мои планы поспать именно здесь, абсолютно верны.

Небольшой перекус и бутылка пива перед сном мне были просто необходимы.

Вокруг меня спали люди, на полу в коридоре, между столиками в столовой, сидя за столом и положив голову на руки, укутавшиеся в одеяло из фольги и просто обнявшие сами себя руками.





Спали райдеры всех возрастов и национальностей. И я тоже решил поспать.

Сбегав к велосипеду за надувной подушкой предусмотрительно взятой из дома я вернулся к своему столику на КП, раздвинул стулья, надул подушку и улегся на пол выстеленный картоном, возможно специально под наши нужды. На часах было около полуночи, я не спал уже больше 39 часов, поэтому заведя будильник на 2 ночи я улегся на пол, укрылся своей дождевой курткой из PVC которая согревает ничуть не хуже чем антикризисное одеяло и провалился в сон.

Подушка спасла меня от проблем с шеей и спиной, которые потом испытывали некоторые райдеры.

Проснулся я в 1:30.

Вставать было очень тяжело и не потому, что не выспался, а потому что ноги перестали слушаться, за время сна в них скопилась молочная кислота и сейчас перед выездом из КП их необходимо было разогреть, на что у меня и ушло как раз полчаса.

Умывшись холодной водой и сделав 10 приседаний я почувствовал себя лучше.

Дождь на улице закончился, значит можно выдвигаться дальше. Собрав свои вещи я протер седло рукой, карбон не намокает и двинул к следующему КП.

Мне повезло, под дождь я практически не попал, а вот парни, которые ехали в это время в Брест или возвращались из него, промокли по самые памперсы.

Перед выездом из дома я еще думал брать крылья с собой или не брать, в итоге разум взял верх над жадностью и рассудив что лишние 200 грамм веса не убьют, крылья я взял и был абсолютно прав ибо езда по мокрой дороге не вызывала никаких негативных ощущений и спина и ноги были абсолютно сухими.

Выехав из Карне я прибыл в Спальный пункт Сан николя де Пюлем где решил перекусить сладеньким. К сожалению, видимо из за большого скопления народа едущего в обоих направлениях стояние в очереди за парой блинов с джемом отняло у меня минимум 30 минут времени, поэтому сразу после еды я недолго думая вскочил в седло и рванул к следующем КП – Лудеак.

Светлячки

На встречу мне шел нескончаемый поток велосипедистов, эта бесшумная река света, тянущаяся из-за горизонта, зрелище подобно факельному шествию ку-клус-клана. Несколько часов мимо тебя проносятся такие же как ты сумасшедшие велосипедисты с фарами, которые прорезают ночную тьму тонкими лучами света, но, когда их сотни эти лучики превращаются в настоящий прожектор видимый за многие километры, если это позволяет рельеф.

Вновь образовалась группа попутчиков, которая в полной тишине рассекала ночной влажный воздух колесами и неумолимо двигалась к финишу.

Периодически в этой тишине раздавалось чпоканье, как будто кто-то открывает бутылку вина. Повернув свет фары чуть ниже, чтобы освещать дорогу непосредственно перед колесом я понял, что издает эти звуки. Это были лягушки, вылезшие после дождя на дорогу и периодически лопавшиеся под колесами моих компаньонов, мне же посчастливилось ни на одну из них не наехать, но их размеры меня реально удивили.

Размером с кулак, при чем не зеленого как я их всегда себе представлял, а светло-телесного цвета. Сколько их погибло под нашими колесами одному Богу известно, но, я думаю, на следующий день во всех окрестных городах в меню французов появились лягушачьи лапки.

На одном из многочисленных спусков, я понял, что я уснул за рулем, ибо когда открыл глаза задний габарит моего попутчика рекурсивно удалялся вдаль, что само по себе сразу навеяло тревожные мысли – надо остановиться и поспать иначе можно и в кювет улететь.

Остановился я возле одного из домиков, стоящих у дороги. Основная прелесть была в том, что при входе в этот дом был насыпан мелкий гравий, который избавлял меня от поиска сухого места для сна, которое как вы понимаете найти в лесу после дождя нереально.

Сев прямо на гравий и прислонившись спиной к дому, я отрубился минут на 15, этого было достаточно, чтобы восстановиться и продолжить путь до Лудиака.

На пути в Лудеак у одного из импровизированных пунктов питания, организованных волонтерами я встретил парней из Челябинска.

Сергей и компания стояли возле столика и закупались булочками, которые пеклись прямо тут-же в булочной через дорогу.

У дороги стояли волонтеры с кока-колой, соками и водой, нам предлагались булочки только что вынутые из печи, а также фрукты и все по вполне приемлемым ценам.

Пообщавшись с Сергеем, понял, что парням очень тяжело, едут практически по флажку успевая на КП перед самым его закрытием. Они тоже не ожидали такого рельефа,

тем не менее, воли к победе и решимости у них было хоть отбавляй и в лимит они уложились.

Попрощавшись с парнями и выпив для бодрости банку ред була, я двинул дальше.

Паровозики

На пути в Тинтенияк нагнал одинокого райдера, на мое счастье оказавшегося из Болгарии и прекрасно говорившего на русском. Кто это был, выяснил я уже дома. Лазарь Владиславнов, номер 1982 - один из организаторов марафона на 1200 км Сливен-Варна-Сливен. Спасибо Велороаду за соответствующую тему на своем форуме. Меняясь с ним, мы быстро нагоняли одиноких марафонцев и предлагали присоединиться к нашему поезду. Так тихим сапом постепенно вновь добрали Валеру, а впоследствии и еще с десятков марафонцев.

В итоге мой паровоз насчитывал 12 вагонов, но тягачами работали в основном мы с Валерой, Лазарь, Итальянец и Француз. Нормальную карусель запустить не удалось, некоторые просто висели на хвосте составляя компанию, но не в состоянии лидировать.

Таким составом мы прибыли в Тентенияк.

Еще по пути в него я понял, что растянул ахиллесово сухожилие на правой ноге, стопой двинуть не мог ни вправо, ни в лево, поэтому крутил практически на зубах и левой ногой.

Проблема осложнялась тем, что именно на левой ноге в коленном суставе у меня тенденит, поэтому сильно крутить не получалось, колено отзывалось болью.

В итоге чтобы доехать до КП, левой ногой я давил, а правой ногой тянул ☺

Приехав в Тентенияк сразу пошел к врачам, с просьбой наложить мне бандаж на стопу.

Девочка медик поняла мою просьбу, хоть и ни слова не понимала по английской и тщательно омыв ногу и смазав ее каким-то кремом, наложила настолько профессиональный бандаж, что нога стала как новая.

Движение вправо-влево было зафиксировано, а нажим на педаль и подтягивание ее никакой негативной реакции в ноге не вызывали. Про колено я ничего не сказал, все равно ничего бы не сделали, посчитал, что как только потеплеет, оно меня отпустит.



С Тетнетияка опять выдвинулся вместе с Лазарем и началось Дежа-вю. Мы вновь начали добирать одиноких райдеров и формировать пелетон.

Спустя некоторое время в нашем поезде вновь оказался Валерий, выехавший с КП чуть раньше нас. Собственно, вот такой плотной группой и ехали до Фужера. Мой пыл периодически осаждали, в связи с тем, что в горки я взбирался все также резво и все также оставлял группу позади.

С фужера выехали опять группой, но в связи с тем, что группа решила соблюдать правила дорожного движения и останавливаться на каждом светофоре, а я эти самые правила как-то забыл, то на выезде из города обнаружил себя в гордом одиночестве. К тому же впереди замаячил велосоциал, который я безумно захотел сфотографировать, поэтому я еще чуток прибавил, чтобы догнать его.

За рулем оказался немец Наю Eckstein под номером 6450. В начале у меня получилось снять небольшое видео (не переключил фотоаппарат на режим фотосъемки), а потом уже и фото.

Немец оказывается тоже меня впечатлил и каково же было мое удивление, когда спустя пару дней после марафона я обнаруживаю у себя в почте послание от него с моими фото.



В ответ я конечно же сбросил ему его фото, сделанные мной.



После этой фотосессии рекумбент ушел вперед, а я добрал пару – молодого парня James Fairbank номер 1855 и мужичка немного постарше - Phil Deeker.

Паренек был из Англии поэтому общение получилось, вместе с ними ехал уже до Вилен ля жуеля. Катилось хотя и веселее, но толку от них не было практически никакого, уж больно они любили сидеть на колесе и на смены выходили редко, да и вели не долго, несмотря на это нам все же удалось догнать еще одну группу человек так в 5. И опять моим надеждам отдохнуть не суждено было сбыться, переходящее знамя со значком паровозика было почти постоянно у меня.

Вода в моей бачке подходила к концу и тут на спуске, из-за одного из поворотов показался столик с волонтерами. Семья организовала импровизированный пункт питания для участников и протягивала нам бутылку кока-колы. Я шел первым и постарался на ходу перехватить бутылку из рук дающего, но к сожалению скорость была велика, для того чтобы точно выполнить трюк. Несмотря на то, что мне очень хотелось пить, останавливаться я не стал, не стал терять минуты на то, чтобы потом опять выступать в роли догоняющего.

С выражением благодарности на лице я пролетал мимо и прокричал: «Мерси!», а в след услышал – «Бон кураж».

Когда до Вилен ля жуеля оставалось совсем немного на небе собрались тучки и пошел небольшой дождик, англичане и я остановились у обочины чтобы надеть дождевики остальная массовка шла голая и поэтому останавливаться не посчитала нужным. И вот когда я уже практически зачехлился мне в спину влетает пожилой француз. Этот месье даже не думал тормозить, просто опустил голову вниз и так и пер на подъём, не смотря вперед. ДТП было не сильным и обошлось без последствий, сошлись на обочудке, мне надо было съехать с края дороги и встать на обочине, а ему просто смотреть вперед.

От КП в Вилене я стартовали снова с Валерой и парой французов с которыми совместно прошли уже не одно КП. Навстречу пронеслось несколько мотоциклистов на довольно приличной скорости. Сразу после этого ко мне подкатывает француз и спрашивает что-то про высокую скорость, признаться слушал я его краем уха, так как в другом ухе у меня играл плеер и подумал, что он говорит со мной про промчавшихся мотоциклистов, на что я киваю ему головой и отвечаю yes faster.

После этого француз удовлетворенно отворачивается и уходит в точку. В наши с Валерой планы так гнать не входило, поэтому мы сохранили прежний темп. Валера же мне пояснил почему француз так умчался.

Он спросил меня, не прибавить ли нам скорости, на что я собственно и согласился, вот что значит невнимательно слушать собеседника.

Оставшийся пожилой француз, который ни слова не понимал по английски, вел себя не совсем логично: то сидел на колесе, то внезапно ускорился и неприлично виляя бедрами, пытался оторваться от нас, но у него это не получалось.

Я не хотел отрываться от Валерия так как ему было совсем не по себе: клонило в сон, устал, да к тому же сон на одном из КП без подушек клиннул ему шею, в результате ехал он через боль. Голову опустить мог, а вот обратно уже только через зубы.

Кофе на КП, которым я заправил свой бачек, чтобы не уснуть оказался такими помоями, что после 2 глотков меня начала мучить сильнейшая изжога и запасы воды во втором бачке не помогали избавиться от этого противного кофейного вкуса во рту.

Но тут случилось чудо, заставившее нас сделать внеплановую остановку.

Очень жаль, что я не запечатлел этот километровый столбик, на котором с одной стороны было указано сколько КМ осталось до Парижа, а с другой до Бреста. Именно возле него заботливыми волонтерами были аккуратно уложены 4 бутылки с минеральной водой, которая была как нельзя кстати. Остановившись и выплеснув помой из бачка, я заправился минералкой, тоже самое, сделал и Валера, француз же нас ждать не стал и укатил, как мне показалось, прибавив ходу.

Валерий совсем сбавил темп и хоть я придерживался понятий, что русские своих не бросают, мне очень хотелось уложиться в запланированные мной 60 часов, поэтому оставив Валерия за спиной, я пустился в погоню за Французом.

Дорога была прямая как стрела, плавно переходя из подъёма в спуск, поэтому дедушку я заметил еще из далека. Прошив его на очередном из спусков, я помчался дальше, уже видя на горизонте очередную цель - зажегшиеся габариты одинокого райдера.

Его я тоже оставил позади довольно быстро и окунулся в одиночество, огней впереди меня больше не было. В этот момент мой велокомпьютер показал, что за спиной у меня 1000 км, с момента старта прошло 49, 5 часов. Еще одна цифра, которую мне хочется побить в 2015 г.

Спустя некоторое время сзади ко мне начал приближаться литерный тепловоз, по крайней мере третий фонарь на каске и скорость приближения позволяли провести такую аналогию.

Убегать я не стал, а разумно рассудил, что лучше сеть к нему на хвост.

Спустя несколько минут слышу из-за спины голос «Советский союз» и вопрос: Ты Кот? Да Кот - меня догнал Игорь Ильин, на тот момент лидер среди Российской сборной. Я очень рад был новому попутчику, да еще и соотечественнику, поэтому беседа и делясь впечатлениями мы незаметно для меня доехали до Мортаня.

Игоря встретила группа поддержки с домашними макаронами, а я выпив банку кока колы тоже взял себе макарон с чем-то мясным напоминающим фарш смешанный с томатным соусом.

Еда

Надо сказать, что кормежка на этом КП была самой приличной из всех, в основной своей массе нормально покушать было невозможно. Вроде и предлагают что-то, но есть это нельзя. Кофе помой, чая я вообще ни на одном КП не видел, супов в том виде в каком их представляет нормальный русский человек, у них нет. Вместо этого предлагается какая-то бурая бурда, протертая на терке и напоминающая жиденькое детское питание. Я такое

даже бесплатно пробовать не буду, не говоря уже о деньгах. Бананов я тоже ни на одном КП не видел в отличии от апельсина и тыквы, которых было навалом, но их мне хотелось меньше всего. Худшее впечатление, конечно же оставили бутерброды – разрезанный вдоль резинового безвкусного батона, внутри которого лежит листик салата и тонкий, тонкий кусочек ветчины. О том, чтобы положить туда полноценную сосиску, добавить корейской морковки и полить все это кетчупом или майонезом эти кулинары не догадывались. Пару раз брал какао, при чем пьют они его не из кружек, а из глубоких чашек, макая в это какао круасаны, дикари, одним словом. Какао то я себе конечно в чашку налил и даже по их настоянию обмакнул туда круасан, скажу честно ничего особенно приятного не испытал.

Начинки в круасане не было, а есть мокрый хлеб удовольствие, по крайней мере для меня, не из приятных.

Сейчас уже не вспомню название КП, но это был единственный пункт, где отбивались чеки, во все остальные деньги с нас брались пожилыми французами чисто на глаз, поэтому у меня сложилось впечатление, особенно когда я посмотрел в чек, что нашего брата тут тихо дурят. За один и тот же набор продуктов на разных КП, я мог заплатить и 5, и 7, и 12 евро. Поесть вообще встало мне в копейку, суммарные затраты на питание в процессе марафона составили 112 евро и это не учитывая того, что по пути в Брест я питался только заранее купленными гелями в количестве 24 штук и домашними запасами.

Так вот на этом КП я впервые решил покушать нормально и вместе с увиденным салатиком попросил макарон.

Минут 5 я пытался объяснить людям на раздаче чего хочу, в конечном счете, до них дошло, что слово паста и есть макароны и мне принесли тарелку макарон без ничего. На просьбу налить майонеза или кетчупа я опять получил в ответ недоумевающие взгляды ничего не понимающих французов. Я не знаю, как по французский будет майонез и кетчуп, но предполагаю, что слова эти имеют международное значение и знать их должен любой Даун. Видимо эти ребята учились в классе ЗПР дольше обычного и соображали хуже.

По итогу вместо кетчупа мне в макароны была брошена ложка обычной томатной пасты.

Как вы понимаете вся эта несъедобная хрень, так и осталась в тарелке.

Пиво на этом КП тоже было отстойным, вместо уже привычного Карлсберга и Хайникена тут стояло 1664, горькое как полынь. Вроде как на некоторых КП я видел даже вино, но брать не стал, так как после вина меня мгновенно клонит в сон. В итоге потратив 12 евро поесть нормально мне не удалось.

Как мне сказала жена Игоря, кормежка на этом ПБП действительно намного хуже, чем в 2007. Сравнить мне было не с чем, но у нас в Омской области в придорожном кафе можно поесть гораздо сытнее и за меньшие, чем тут деньги.

Как я уже сказал в Мортане я покушал плотнее обычного, рассчитывая доехать до финиша без дальнейших остановок на перекус, поэтому взял себе макарон с мясом, сладкий пирог и колу с фантой.

До финиша оставалось всего 140 км и 5 часов для того чтобы уложиться в запланированные мной для самого себя 60 часов. Теоретически вполне достижимо, но практически, когда за спиной уже больше 1000 км я понимал, что это маловероятно, поэтому я решил немного задержаться на КП и поболтать с нашими: группа поддержки Игоря, сын Хариса, прибывший Валера, которому уже сделали массаж и он выглядел значительно лучше. Те 10-15 минут, которые я провел за разговорами вполне возможно и отодвинули меня в итоговой таблице, но я о них ничуть не жалею. Все-таки в первую очередь это не гонка.

Валерий решил немного поспать, поэтому я, оставив его отдыхать, выдвинулся на предпоследний этап в одиночестве.

Чем ближе к финишу, тем меньше становилось указателей на дороге, информирующих в какую сторону ехать, видимо местные жители растащили их на сувениры, а может просто организаторы посчитали, что тут-то уже и сами доедут.

Мне так не показалось, поэтому уже выезд из города поставил меня в тупик, благо следом за мной выехали 2 итальянца, которые знали дорогу, поэтому я сел им на хвост.

Итальянцы несколько раз пытались показать мне свой горячий южный темперамент и периодически пытались уйти в отрыв, особенно на спусках, но им этого не удалось, поэтому довольно быстро они успокоились, и мы поехали втроем.

Я, экономя батарейки, вырубал свой основной фонарь и держался за ними, пользуясь светом их фар, на спусках же, учитывая динамику моего велосипеда я уходил вперед и вновь включал свой прожектор освещая нам путь далеко впереди.

К сожалению, южный пыл довольно быстро прошел и на очередном подъеме мои попутчики сдали, а вскоре и вообще скрылись из виду.

Меня окружала кромешная темнота, с двух сторон стеной стоял лес, пасмурное небо над головой добавляло мрака и только мой фонарь освещал дорогу, которая все никак не могла вывести на открытую местность.

Вот в этой тишине я и услышал звук ПШШШШШШШШ...

Прокол перед самым финишем, да еще и ночью.

Минут 5 искал, как бы так поставить велосипед, чтобы снять заднее колесо и работать при свете фары. По итогу нашел неподалеку какой-то забор и прислонив вел к нему начал ремонтные работы.

Мимо меня с гиканьем пронеслось несколько групп, в том числе среди первых и оставленные мной итальянцы.

Клеиться в темноте бессмысленно, поэтому оперативно ощупав покрышку на предмет наличия в ней инородных тел, я поставил запасную камеру и помчался в погоню.

Вскоре показали огоньки небольшого города, на центральной площади которого сидела группа итальянцев и терпеливо ожидала пока один из них отремонтирует также, как и у меня, пробитое колесо.

Итак, первые есть!!!

Во что бы то ни стало я решил догнать оставшиеся две группы, обогнавшие меня. Появившийся на горизонте красный огонек только добавил мне агрессии и я, вжавшись в руль еще больше ускорился. Догнал я их задолго до того, как увидел огни Дре и показал им свой задний стопарь, который для них быстро стал мелкой точкой, а после, погас вдали.

Последний шаг

В Дре было пустынно, чем ближе к финишу, тем меньше народа на КП.

За столом сидели и кушали те самые англичане, с которыми я ехал от Фужера, видимо с Мортаня они выехали раньше меня, так как пока я клеился, они меня точно не обгоняли.

Решив не отдавать победу, я не стал долго задерживаться на КП и выпив банку Кока колы сразу же выдвинулся на крайний этап – в Сан канте, до него оставалось всего 65 км.

Практически перед самым финишем у дороги я стал замечать мелкую живность, в начале я принял их за кошек и заблаговременно шикал на них, дабы избежать пересечения с моей траектории движения, но потом, когда я въехал в леса я понял, что это были не кошки.

Длинный пушистый хвост, вытянутая морда и горящие в свете моих фар глаза говорили сами за себя. Так близко лис я видел впервые в жизни. Дальше было еще интереснее.

Вдоль дороги прыгал пушистый длинноухий кролик, также абсолютно не думавший прятаться от меня в ближайших кустах. В Омске такого точно не увидишь.

За 30 км до финиша меня снова начало срубать, кока-кола не помогала, холодная вода в глаза тоже не приносила желаемого результата, поэтому в каком-то из мелких городков я понял, что, если не остановлюсь и не посплю хотя бы 5 минут я просто или просмотрю стрелку, потому что проеду поворот с закрытыми глазами или уеду в кювет, что еще хуже.

Поэтому остановившись под фонарем на площади, я облокотился на раму и уснул стоя.

Разбудил меня пронесшийся мимо грузовик-мусоровоз.

Отдыха оказалось достаточно для того чтобы глаза перестали закрываться сами собой и вскочив в седло я помчался к финишу нагоняя то время, которое я потратил на отдых. В предзакатных сумерках уже можно было узнать трассу, по которой мы стартовали двое суток назад, поэтому скорость немного возросла. Оглянувшись назад я к своему удивлению увидел за спиной 3 фары, откуда они взялись я так и не понял, видимо мой отдых затянулся, и я подпустил к себе преследователей, сказав себе, что Русские не сдаются, я надавил на педали с утроенной силой.

Приблизившиеся ко мне на расстояние не более ста метров огоньки сначала остановили свое приближение, а потом медленно, медленно вновь скрылись из виду. Чтобы не допустить их повторного приближения я прибегнул к военной хитрости и погасил задний стопарь.

Понимаю, что подло, но таким образом я лишил преследователей искушения меня догнать.

В Сан Канте я приехал в полном одиночестве, тем картинам которое рисовало мое воображение дома, к сожалению, не суждено было сбыться. Я представлял себе сотни людей, приветствующих и аплодирующих финишеру, представлял кинокамеры и репортеров снимающих одиноких рандонеров, представлял слезы радости на глазах и комок в горле от чувства, что я смог сделать это, но суровая реальность встретила меня одиноким волонтером, который сухо указал мне место парковки и показал, куда пройти для отметки о финише.

Поэтому фейерверк чувств, который я ожидал зажечь в душе, даже не заискрил.

В полной тишине, отметившись на финише, я сдал карточку участника, предварительно ее сфотографировав на память, получил бесплатный талон, на напиток, который я тут же обналчил в натуральный вид в виде банки пива и помывшись в душе улегся на деревянную лавку отдохнуть пару часов.

ST-QUENTIN-EN-YVELINES <small>Departs le 21/08 - 19 H 00</small> Audax Club Parisien Paris-Brest-Paris Randonneur Départ Km : 0	SECRET SEP QUÉDILLAC SECTION GYM 8/10	BREST <small>Du 22/08 - 08 H 30 au 23/08 - 6 H 15</small> 19H59 Km : 618
Ville Accueil : MORTAGNE-AU-PERCHE <small>Du 21/08 - 19 H 49 au 22/08 - 0 H 14</small> Km : 140	SECRET	CARHAIX-PLOUGUER <small>Du 22/08 - 6 H 40 au 23/08 - 23 H 30</small> JH15 Km : 525
VILLAINES-LA-JUHEL <small>Du 22/08 - 21 H 00 au 22/08 - 5 H 00</small> 0h25 Km : 221	TINTÉNIAC <small>08 : 18 H 20 au 13 H 20</small> 22-08 6h35 Km : 364	Point Accueil : ST-NICOLAS-DU-PÈLEM <small>Du 22/08 - 5 H 44 au 22/08 - 21 H 30</small> Km : 493
FOUGÈRES <small>Du 22/08 - 11 H 30 au 22/08 - 10 H 14</small> 22-08 4h65 Km : 310		LOUDEAC <small>Du 22/08 - 4 H 26 au 22/08 - 18 H 45</small> 10h24 Km : 440

CARHAIX-PLOUGUER <small>Du 22/08 - 12 H 40 au 23/08 - 10 H 00</small> 23h35 Km : 703	ST-QUENTIN-EN-YVELINES <small>Du 23/08 - 11 H 56 au 24/08 - 24 H 00</small> 6H Audax Club Parisien Paris-Brest-Paris Randonneur Arrivée Km : 1230	DREUX <small>Du 21/08 - 8 H 41 au 24/08 - 18 H 00</small> VELO SPORT DROUAIS FFCT-Ligue ORLEANAIS Club N°429 Codap 28 DREUX 24/08/2011 2h45 Km : 1165
Point Accueil : ST-NICOLAS-DU-PÈLEM <small>Du 22/08 - 13 H 56 au 23/08 - 13 H 11</small> Km : 736	SECRET 9h30	MORTAGNE-AU-PERCHE <small>Du 23/08 - 4 H 56 au 24/08 - 13 H 35</small> 4h45 LES RANDONNEURS DU PERCHE MORTAGNE-AU-PERCHE Km : 1090
LOUDEAC <small>Du 22/08 - 15 H 44 au 23/08 - 16 H 15</small> 6h51 Km : 782	FOUGÈRES <small>Du 22/08 - 21 H 20 au 24/08 - 1 H 31</small> 27/8/2011 19h48 Km : 867	VILLAINES-LA-JUHEL <small>Du 22/08 - 21 H 00 au 24/08 - 7 H 48</small> 18h Km : 1009

После короткого сна я почувствовал себя лучше.



Записав на видео небольшой репортаж, я решил пройтись по стадиону, размять ноги, перед тем как выдвинуться на вокзал и поехать домой.

В этот самый момент как раз финишировал Харис Сахипов, очень жаль, что я не запечатлел финиш этого человека, но одно то, что в 70 лет он смог проехать 1230 км всего за 64:51 уже делает этого человека уникальным.

Всем бы нам так выглядеть и иметь столько сил и выносливости.

При чем у Хариса, помимо силы физической еще и колоссальная сила воли. Дело в том, что на первом КП в Вилен ла Жуеле Харису по ошибке сказали, что штамп в книжку участника ставить не нужно и он поехал дальше, довольствовавшись только прохождением через ворота, на которых срабатывает чип. Однако в Фужере ему сообщили что скорее всего он будет дисквалифицирован из-за того, что не отметился на прошлом КП. Новость надо сказать не из веселых учитывая то, что вы уже проехали 310 км. В 2007 г. Харису тоже не повезло, в результате поломки велосипеда он был вынужден сойти с дистанции. И вот представьте себе чувства человека, который готовится 4 года, тренируется, ждет этого события и через 12 часов после старта узнает, что скорее всего и в этот раз ему не светит увидеть свое имя в числе финишировавших. У многих, наверное, опустились бы руки, однако Харис решил продолжить марафон и проехать его чисто для себя.

Железная воля и железные мышцы.

Хочу поблагодарить Валеру Пивнева, который на обратном пути при отметке в Вилене помог Харису и объяснил судьям, что он ехал вместе с этим человеком со старта и подтверждает законное прохождение этого КП. Судьи поставили в книжку соответствующую печать и время прохождения равное времени Валеры.

Тем самым справедливость восторжествовала.

Еще один железный человек, который поразил меня на старте марафона – одноногий гонщик из Италии Andrea Devicenzi номер 1454. Увидел я его практически сразу же после старта, буквально через несколько минут после того как записал стартовое видео и убрал фотоаппарат в нарамную сумку. Я очень хотел его сфотографировать, но плотность группы и тот темп, с которым мы двигались, уже не позволял вновь вынуть фотоаппарат, без риска попасть в завал.

Догнать я его так и не смог, вы представляете у человека нет левой ноги практически от бедра, он сидит на специально сконструированном седле, в котором лежит культя и его правая нога крутит так, что я не могу к нему даже приблизиться, не то что обогнать.

Впервые за 120 лет проведения веломарафона Париж-Брест-Париж в нем участвовал спортсмен инвалид, более того он успешно завершил его с результатом 72 часа 42 минуты.

Одно это, вызывает у меня чувство огромного уважения к таким людям как Харис и Andrea и гордости что я ехал бок-о-бок с такими людьми.

На финише я вновь немного пообщался с Харисом, потом прошел к стойке, где можно было посмотреть на фотографии, сделанные на марафоне.



Каждого марафонца в процессе гонки несколько раз на трассе фотографировали профессиональные фотографы для того чтобы на финише предложить готовые фото.

Я по простоте душевной думал, предложат бесплатно, по крайней мере на флешку может скинут, куда там...

Мероприятие ПБП насквозь пропитано попыткой заработать на всем и это мне не понравилось больше всего.

Каждое отдельное фото можно было купить за 11 евро, его электронную версию предлагали уже за 15, а комплект из всех 5 моих фотографий предлагался «всего» за 45 евро. При таких ценах покупать их мне как то сразу расхотелось.

Отойдя от фотографов спекулянтов я еще немного побродил по стадиону и собрав вещи выдвинулся домой.

FIN

Вот и прошел столь желанный марафон, к которому многие готовились 4 года. Сказать, что это яркое впечатление это ни сказать ничего.

Наверное, это как первый секс, как первый прыжок с парашютом, когда приходится дергать кольцо запасного, потому что у основного случился перехлест (это я про себя). Участие в этом событии будешь помнить в мельчайших деталях всю жизнь. Если на первых километрах пути я думал: «Доеду, посмотрим, что ждуть и гадать», на этапе возвращения я прикидывал, «что больше никогда...» то на финише после 2-х часов сна в потной форме на деревянной лавке, после 62 часов недосыпания и изнурительной борьбы с самим собой я понял, что хочу еще раз испытать это.

Наверное, так становятся наркоманами.

PS

Спустя сутки после финиша, я выспался и практически восстановился.

Несмотря на то, что мой компьютер не оправдал ожиданий и дважды переставал отсчитывать пройденные километры, на финише он показывал всего 673 км, я пропорционально этой дистанции и потраченных на ней 8421 ккал прикинул, что за весь марафон я сжег около 15300 ккал. Поэтому приехав домой, я заскочил в магазин и приготовил себе праздничный завтрак, на котором выпил: бутылку Eclats de bulles - muskat, бутылку Bourgogne 2010, 2 Банки темного пива black baron, пару чашек кофе, 1 литр мангового сока, съел огромное количество шоколадной пасты, наелся макарон с майонезом и сыром Камамбер и лег спать.

Спал я на удивление не долго, уж больно было интересно посмотреть в интернете как там финишируют остальные участники.

Из негативных последствий марафона, отразившихся на моем физическом состоянии могу отметить только то, что мизинец и безымянный палец на левой руке стали жить отдельной жизнью, я их до сих пор не ощущаю.

Ладони на обеих руках из-за постоянного контакта с мокрыми от пота перчатками разъело потом, кожа потрескалась, поэтому контакт с теплой и горячей водой вызывает болезненные ощущения. С непривычки болят плечи и трицепсы, шея же вопреки ожиданиям чувствует себя отлично. Также прекрасно чувствует себя и моя попа. Как я уже писал, весь марафон я провел в седле, не вставая ни на одном подъеме, кроме финиша в Бресте и несмотря на такую, как многим может показаться, интенсивную нагрузку на задницу, никаких последствий после финиша я не испытал. И все это на карбоновом седле. Да-да, на жестком и гладком карбоне. Вот что значит идеально подобранная анатомическая форма.

В остальном же я в полном порядке.

PPS



27 августа, пока стоял в очереди в собор Парижской Богоматери увидел велосипедистов с номерами на рамах, нырнувших в близлежащую арку от начинающегося дождя. Решил подойти поговорить. На мой вопрос: «Do you speak English?», получил вполне ясный ответ – «спик, спик» и по Русский тоже можем.

Оказалось - наши, да не кто-нибудь, а человек, показавший первый результат по России 56:45 - Строганов Илья из Питера и его напарник Сергей Шулубин. Не смог не удержаться и не сфотографироваться вместе, я как вы понимаете в штатском.

Отчет о Рубе 2012

После Первого ПБП парни из Челябинска предложили поучаствовать с ними в любительской гонке Париж-Рубе в следующем 2012.

От такого предложения я отказаться не мог, нужно было ехать.

Брусчатки в Омске не было отродясь, а тренироваться ездить было как-то нужно, поэтому я нашел выход – обочина Черлакского тракта.

Конечно не брусчатка, но и ровной я бы ее не назвал, кочки, неравномерно посыпанные крупным гравием. Короче, как мог, так подготовился и вот уже знакомый рейс Омск-Москва-Париж увозит меня к моему очередному рубежу.



Paris-Roubaix Cyclotourisme 2012 глазами не профессионала

Число участников: - 1913

Из них женщины - 42

Число стран - 21

Участники, стартующие из города Бохан на дистанцию 210 км - 1520

Из них женщины - 22

Число российских участников, впервые посетивших это мероприятие: 5

Пролог

8.06.2012

К сожалению, путешествие началось не совсем, так как я ожидал, компания «Российские авиалинии» предоставила на рейс Омск-Санкт-Петербург самолет марки АН-148, это маленький самолет с общим салоном, который абсолютно не произвел эффекта международного лайнера способного пролететь из Омска до Парижа.

К тому же перед выходом из дома у меня поднялось давление до 140/80 и выпитые 2 таблетки андипала так и не подействовали до самого аэропорта, голова по-прежнему разламывалась. Только бокал пива перед вылетом исправил ситуацию, на душе стало тепло и приятно.

На часах 5:20 утра по Омску, путешествие начинается!

Прибытие в славный город Париж и поездка до места моего проживания особого интереса не вызывает так как банальна до безобразия, поэтому сразу перейду к началу соревнований.

Перед стартом

10 июня 2012 года я принял участие в легендарной гонке Париж-Рубе, но не среди профессионалов, а среди любителей.

Гонка называется Paris-Rubaix Cyclotourisme, проводится она ежегодно 10 июня, но стартует не с места старта легендарной гонки Париж-Рубе, а на 40 км ближе к финишу из города Бохан.

Собственно, мое участие началось с того, что я сел на поезд в городе Париже и доехал до города Сан-Квентин, что находится в 30 км от места старта.

Старт гонки был размазан по времени, и каждый участник волен был выбирать стартовать ему в 5 утра или подождать и поехать в 7-00. Для себя я решил, так же, как и на ПБП2011, что чем

раньше начну, тем раньше закончу, поэтому стартовать буду в 5 утра. В Сан-Квентине я встретился со своими друзьями из Челябинска, где они предварительно забронировали номера в отеле и напросившись к ним в комнату я лег спать, поставив будильник на 3 утра.

Среди участников из Челябинска я был единственным кто решил стартовать в такую рань, поэтому в полной тишине и полумраке я встал, оделся и выдвинулся к месту старта.

Моя одинокая фигура в светоотражающем жилете бесшумно проехала по ночному Сан-Квентину и направилась в сторону г. Бохан.

30 км до места старта пролетели как обычно за час с небольшим.

Несмотря на то, что на дворе лето, погода июня не баловала и в 3 утра на улице было +6 С.

Конечно же, свою лепту в скорость передвижения внес рельеф. Горки давали о себе знать, где-то ехалось довольно быстро под гору, а где-то наоборот очень неторопливо взбирался на вершину очередного холма. Кроме все прочего был удивлен довольно оживленным автомобильным трафиком в 3 ночи во французской глубинке. Меня обгоняли не туристические автобусы с велосипедистами, не фуры груженные товарами первой необходимости, а легковые автомобили. Куда они ехали в 3 ночи, ума не приложу, но попадались они мне как на встречу, так и по пути в город Бохан.



В Бохан я подъехал около 4:40, до старта оставалось 20 минут, которые я потратил на то, чтобы зарегистрироваться, получить карточку участника и номера, а также я сдал в багаж свои вещи, которые должны были доставить к месту финиша, что надо сказать было очень удобно так как я вез с собой цивильную одежду, в которой планировал погулять после финиша в городе Рубе.




ATTENTION

Cette carte de route vous sera demandée à chaque point d'accueil.
Elle seule justifie de votre inscription et évite que des "non-inscrits" bénéficient des services sans en avoir payé les droits.
Merci de votre compréhension.
Bonne route.

**RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE ET
LAISSER LES POINTS D'ACCUEIL PROPRES**

EN CAS D'URGENCE
Tel : 06.19.46.71.82




10 juin 2012
N° 182 Départ : BOHAIN
KONSTANTIN ANOKHOV
Club :
Pays : RUSSIE
Bus :
Pavé : 1
Maillot :

PARIS-ROUBAIX CYCLOTOURISME



ROUTE ET VTT

PARCOURS DES PROFESSIONNELS

DEPART BOHAIN-EN-VERMANDOIS De 5h00 à 7h30		
ACCUEIL 2 SOLESMES De 6h15 à 10h00		
DEPART / ACCUEIL 3 WALLERS-ARENBERG De 7h00 à 13h15	ACCUEIL 3	
ACCUEIL 4 ORCHIES De 8h15 à 15h30	ACCUEIL 4	
ACCUEIL 5 BOUVINES De 9h45 à 18h00	ACCUEIL 5	
ARRIVEE ROUBAIX De 10h30 à 20h00	ARRIVÉE	

Les horaires d'ouverture des points d'accueil sont calculés pour une vitesse moyenne de 17 km/h à 30 km/h.

Suivre les flèches jaunes

VILLES	Km	VILLES	Km
BOHAIN-EN-VERMANDOIS	0	ORCHIES	128
ELINCOURT	10	Pavé du Moulin 1800 m	
TROISVILLES	22	ORCHIES	136
Pavé Stabinsky 2200 m		Chemin des Pnières 500 m	
VIESLY	29	AUCHY-LEZ-ORCHIES	142
Pavé de Viesly 4800 m		Pavé du Bar et du Nouveau Monde 3000 m	
QUIEVY	32	BERSEE	147
Pavé de Quevry 3700 m		FAUMONT	149
Pavé de Saint Python 1500 m		Pavé de la Vacquerie 600 m	
SOLESMES	41	MONS EN PEVELE	154
Pavé de Vertain 1900 m		Pavé du Cimetière 400 m	
CAPELLE	52		
Pavé du Buat 1700 m		Pavé de Mons en Pevele 3000 m	
SOMMAING	60	MERIGNIES	163
Pavé de Sommail 1800 m		Pavé de la Fossée 675 m	
Pavé de Quévring 2500 m		PONT A MARCO	165
MAING	70	Pavé du Pont Thibaut 1400 m	
Pavé de Maing 1600 m		TEMPLEUVE	172
PROUVY	76	Pavé de l'Épinolette 425 m	
Pavé de Prouvy 500 m		Pavé Moulin de Vertain 570 m	
HAVELY	85	BOUVINES	176
Pavé de Haveluy 2500 m		Pavé Duclos Lassalle 960 m	
ARENBERG	96	Pavé du Calvaire 500 m	
Tranchée d'Arenberg 2400 m		CAMPHIN-EN-PEVELE	191
HELESMES	108	Pavé de la Justice et du Quénelet 1800 m	
HORNAING	108	Pavés de Luchin et du Carrefour de l'Arbre 2120 m	
Pavé de Hornaing 3700 m		Pavé de Gruson 1100 m	
WARLAING	116	CHERENG	196
Pavé de Warlaing - 2400 m		WILLEMS	201
TILLOY-LEZ-MARCHIENNES	120	Pavé de Hem 1400 m	
Pavé de Tilloy - 2400 m		HEM	205
BEUVRY LA FORET	125	ROUBAIX	207
Pavé Marc Madrot 1400 m		VELODROME	210

Также в рюкзаке был комплект сухой сменной формы - на случай если пойдет дождь и к финишу я приеду не совсем чистым, синоптики обещали дожди на протяжении всего дня и всего маршрута из Бохана до Рубы.

Как обычно синоптики опять ошиблись, это единственная профессия, которая не отвечает за свои слова, но об этом чуть позже, хотя в чем-то они были правы, дождь все-таки пошел, но вечером.

Старт

Около 5 утра, прикрепив номера, я подошел к организаторам и спросил, а собственно, когда будет старт, в моем понимании старт должен был начаться отмашкой судьи, выстрелом из стартового пистолета, разрезанием ленточки, ну или чем-то подобным, как это было сделано на ПБП2011.

В данном случае, ничего подобного не было, судья мне сказал, дак собственно все, можете выезжать.

Таким образом, снялся самый главный мой вопрос, каким образом они собираются разруливать старт почти 2000 человек?

Свободный старт убирал столпотворение, все ехали в своем темпе, не создавая опасных ситуаций на дорогах.

Отсутствие у меня привычки читать мануалы и инструкции привело к тому, что я невнимательно посмотрел дорожную карту.

В принципе точки контроля, где нам должны были ставить печати, мне были известны, длительность и очередность участков паве на которых нам предстояло трястись, мне также были известны, распечатаны, за ламинированы и прикреплены к рулю.

Но самым основным моментом было то, что в дорожной карточке был знак, говорящий о том правильно ли мы едем, и аналогичный знак был нанесен на дорожное полотно – **PR>**.

Вот на этот знак я внимания и не обратил и поэтому первую часть своего пути, а это около ста километров я ехал с группами, переключаясь от одной группы к другой, боясь потерять дорогу.

Дорога очень сильно петляла, особенно в городках, это не ПБП где на многие километры видны те, за кем ты едешь.

На пути следования много поворотов, закрытых лесами или дорога проходит в низине между полей. Если группа скрылась за поворотом, и ты не успел сесть ей на колесо, а следом идет развилка, то куда ехать после поворота уже не известно.

Поэтому мне часто приходилось останавливаться и ждать группу, которую я только что обогнал, чтобы вновь ехать вместе с ней.

Таким вот нехитрым способом я держался в коллективе, но даже несмотря на это пару раз мы все-таки заблудились.

Первый раз мы заблудились большой группой, повернули не в ту сторону и на протяжении нескольких километров наблюдали, как нам на встречу попадаются велосипедисты с такими же как у нас номерами, я понимал, что это наши, которые едут в обратную сторону, но не понимал толи дорога делает петлю, толи они тоже заблудились и возвращаются к перекрестку.



Никто никому ничего не говорил и не подавал никаких знаков и только я начал поднимать бучу в своей группе, мол народ мы опоздали, все уже возвращаются, может и нам повернуть, а не ехать туда откуда едут все.



Мой энтузиазм взял верх, мы развернулись и к великой радости встретили машину сопровождения, которая показала, куда нужно ехать.

Второй раз я заблудился уже с одиноким французом, доехав до кольцевого перекрестка и спросив его куда поворачивать я получил ответ что, мы заблудились и надо ехать назад.

Пришлось возвращаться.

В итоге суммарно я накрутил около 10 лишних километров.

Потом благодаря случаю я догнал 2 французам родом из города Рубе. Один из них сказал, что живет в 500 метрах от велодрома и уже не первый раз едет эту гонку.

Так беседа с ними, я посетовал на то, что на дорогах нет указателей, куда ехать, на что, на одном из перекрестков он указал на знак, на который я раньше не обратил внимания в дорожной книжке. На асфальте перед каждым поворотом или кольцевой развязкой был нарисован знак желтого цвета, который дублировался после поворота, дабы подтвердить, что мы едем в правильном направлении – **PR**>.

После этого откровения мой темп вырос, и я перестал тупить перед каждым поворотом, вопросительно оглядываясь на своих попутчиков с немим вопросом, куда едем то?

Несмотря на эти знаки, днем начали сбивать с толку массово тренирующиеся по этим же дорогам велосипедисты.

Их было просто очень много. Ехали командами в одной форме, люди пожилые, среднего возраста и молодежь, тренирующиеся как группами по 5-7-10 человек, так и по одному, и смотреть на это очень приятно.

Не то, что у нас в Омске, когда вечером на Черлакской трассе встретишь одинокого шоссеяника.

Тут действительно понимаешь, что велосипед популярен и велоспорт особенно.

И вот эти группы велосипедистов очень сильно сбивали с толку. Ты едешь и видишь впереди группу, думаешь, что это участники Париж-Рубе и когда они на перекрестке сворачивают, к примеру, на право, ты тоже галопом в азарте норовишь нырнуть за ними. А

это оказывается тренировочная группа и тебе надо совсем в другую сторону. И только эти два француза помогли мне несколько раз избежать путаницы и указали правильное направление движения.

Возвращаясь к старту, хочу добавить, что на старте в 5 утра, на улице было +8, поэтому на мне были одеты: чулки, рукава, бахилы, виндстоперная жилетка и светоотражающий жилет.

Светоотражающую жилетку и фонарь можно было не брать вообще. Организаторы их не проверяли, да и вообще внимания не обращали в жилете ты или нет, работает фонарь или сдох.

В 5 утра было уже достаточно светло, чтобы не пользоваться дополнительным светом, а светоотражающая жилетка только занимало место в кармане джерси.

Днем выглянуло солнышко, температура поднялась до +20 и следом в карманы полетели, рукава, бахилы и виндстоперная жилетка. Чулки оставил на ногах, так как колено у меня побаливало, а застудить его мне хотелось меньше всего.

На всем протяжении нашей гонки у нас было 3 участка с категорией сложности 5 звезд.

Первый и самый известный из них – Pavé de la Tranchée d’Arenberg или Аренбергская траншея протяженностью 2400 м.

Ближе к финишу нас ждала Pave de Mons en Pevele длиной 3000 м

И уже третьим с конца участком должна была стать Pave du Carrefour de l’Arbre длиной всего 2120м.

Кому-то может показаться что 2 или 3 км это ничто по сравнению с 200 км дистанцией, однако на брусчатке как нигде понимаешь сравнение Эйнштейна про теорию относительности.

Часы, проведенные на идеально ровном асфальте, кажутся мгновениями, а минуты, которые я потратил на преодоление брусчатки растягиваются в часы.

Я ехал и думал, «да, когда же ты закончишься», я смотрел на велокомпьютер и отсчитывал сотни метров до конца этого ада. При чем, ада на каждом участке, не смотря на его звездность.

На гонке не было легких мест, где-то брусчатка шла в гору, где-то ее обочины были в грязи и влажные камни представляли двукратную опасность, где-то мне хотелось обогнать отстающих райдеров, а делать это на брусчатке тоже очень опасно так как лыжню никто уступать не хочет, все едут по гребню дороги - самое сухое и как правило более-менее ровное место, поэтому при обгоне приходилось мало того, что ускоряться так еще и съезжать на совсем неровные участки.



Обочина, по которой иногда можно совершить обгон, тоже не идеальна и была частично в грязи или настолько узкой, что любое неверное движение рулем и ты вместе с велосипедом можешь оказаться в глубоком кювете.

Тряска отзывалась по всем теле, я старался едва касаться седла амортизируя удары дороги ногами и держал руль на максимально, на сколько это возможно, расслабленных руках.

Тем не менее, сразу за завершением участка брусчатки практически каждый участник или останавливался, чтобы перевести дух или с облегчением отпускал руль и начинал разминать разбитые запястья.

По запястьям било сильнее всего, держаться за руль можно было только за его верхнюю часть максимально близко к рулевой колонке, там вибрация чувствовалась меньше, но иногда приходилось переключать скорости и вот тут, было особенно сложно.

От вибрации пальцы просто не попадали в лепесток переключения передач. Я реально несколько раз тыкал пальцем в воздух, потому что тормозная ручка проходила в миллиметре от моего пальца.

Разговаривать на Паве также не рекомендуется, так как можно остаться без языка, лучше держать рот приоткрытым тогда и зубы будут целыми, а не разобьются друг об друга.

Как я уже писал, на всем протяжении нашей гонки у нас было 3 участка с категорией сложности 5 звезд. И я могу сказать, что это даже не брусчатка, это огромные валуны, с острыми краями уложенные в грунт на расстоянии 5, 7, а то и 10 см друг от друга с абсолютно разным уровнем укладки - один выше второй ниже, грани торчат под разными углами так, что попадание колеса на такой камень чревато всем: от прокола, до падения.

Благо не было дождя потому что ехать в дождь по брусчатке еще опаснее, тем не менее брусчатка была влажной, так как дождик тут прошел накануне и в низинах еще стояли невысохшие лужи, а на камнях была свежая грязь от проехавшей сельхозтехники.

Попытка проехать совсем неровные участки, по обочине давала свои результаты, но в некоторых местах не было и обочины, это была трава по пояс с резко уходящим вниз кюветом или были такие же каменные бордюры, по которым ехать было вообще невозможно.

Попытки ехать, выискивая правильное положение на дороге: по центру, справа, слева усугубляла положение тем, что от движения зигзагом терялся темп.

По брусчатке надо уметь ездить, попытка влететь на нее, на скорости 30-35 км/ч, давала результаты, темп сохранялся, скорость оставалась высокой, а как говорят «Выше



скорость меньше ям» и я просто пролетал по вершинам камней, едва касаясь их колесами, и не попадая в ямы.

Велосипед при такой езде трясет меньше, основной упор я осуществлял только на педали и на седле я практически не сидел, стараясь едва касаться его. Руль необходимо тоже держать в слегка расслабленных руках, потому что если руки напрячь, вся эта тряска будет отдаваться полностью на корпус, а если руки расслабить сильнее, то на одной из кочек он может быть просто выбит из рук и тогда падения не избежать.

При такой посадке ехать по брусчатке на скорости 35-40км/ч даже вполне комфортно, особенно если идет спуск, главное не осуществлять резких движений и поворотов. Так как повернуть на ней, на такой скорости – равносильно самоубийству, контакт с поверхностью слабый и велосипед просто сносит по траектории на обочину, я так чуть не убрался пару раз, пришлось оттормаживаться практически в ноль.

Какое-то время после заезда на брусчатку едешь с нормальной скоростью, но если начался подъем или темп нарушается острым и высоким камнем, торчащим из дороги, скорость сразу падала до 20-23 км/ч, а в некоторых местах и до 16 км/ч.

У меня просто физически не получалось раскрутить быстрее. Попытка встать из седла и поднажать на педали приводила к ослаблению контакта заднего колеса с дорогой, в результате чего на кочках оно просто проворачивалось в воздухе. Посадка назад в седло, хоть и устраняла проблему проскальзывания, но ни в коем разе не добавляла скорости, потому что на такой вибрации осуществить круговое педалирование для меня было сложно, я был в состоянии только давить на педали.

Тем не менее, были парни, которые прошивали меня как стоячего на этих участках, как они ехали я не представляю, наверное, опыт езды по таким дорогам все-таки сказывается, у меня же, как я не упирался, ехать быстрее не получалось. С другой стороны, эти парни сразу по завершению участка брусчатки или останавливались, чтобы размять конечности и перевести дух, или существенно сбавляли темп, так что я с легкостью обходил их на первом же километре ровного асфальта, где мне иногда удавалось поднять темп до 40 км/ч.

На следующем участке брусчатки ситуация повторялась наоборот, они меня догоняли, обгоняли и оставляли в одиночестве глотать пыль их колес, а при выезде на асфальт опять их догонял я.

Из особенностей езды по брусчатке, неожиданно для себя я открыл, что карбоновое седло никаких неудобств, по крайней мере для меня, не доставляло. Видимо это связано с тем что на педалях едешь, чуть-чуть привстав, попа к седлу прилегает не плотно, поэтому тряска не так ощущается, как если бы я давил на седло всем своим весом.

Ноги также чувствовали себя комфортно, чего не скажешь о запястьях. После каждого участка приходилось разминать кисти, так как они отчаянно болели. Даже спустя 10 часов после гонки мое левое запястье до сих пор болит, и я не могу сжать руку в кулак.

Наверное, если бы я проехал эту гонку в темпе профессионалов со скоростью 40км/ч у меня бы тоже болели и ноги, и спина, и плечи, и шея, но я проходил неровности на скорости не более 20км/ч, поэтому кроме негативной реакции рук меня ничего не беспокоило.

Очень ждал я Аренбергски лес. Многие о нем знают, многие его видели из телетрансляций, но увидеть его своими глазами, прикоснуться, так сказать, к легенде это немного другое.

Аренбергский лес

Еще на подъезде к городу Аренберг я понял, что это он.



Из-за домов высились неработающие стальные машины лифтов или вышек стоящих над угольными шахтами. Производство тут давно остановлено, но цеха, напоминающие о бурной деятельности промышленности в послевоенные годы, остались во всем своем индустриальном великолепии.

Сразу за КП Аренберг на котором как обычно кормили как на убой, перед смертью всегда хорошо кормят, я увидел то место, о котором так много говорят и которое так хотелось увидеть и почувствовать всем своим телом.

Наверное, только из-за Аренберга эта гонка приобрела свой культовый статус, а я решил принять в ней участие.

Дорога в Ад, как много в это фразе для сердца гонщика слилось. Ночами я грезил, как я буду въезжать в этот лес, я представлял бэкграунд звучащий у меня в ушах и ничего кроме sinister и им подобным не звучало. Бряцание цепей, стоны раненых, скрипы колесниц, солнце, закрытое верхушками деревьев и мокрая не позволяющая ни на секунду расслабиться брусчатка пятой категории сложности.

Падение или прокол на этом участке для профики, означает неминуемый сход и потерю всех надежд на успешный исход гонки. Я не профики, но мне тоже очень не хотелось упасть в этом лесу и получить травму за неделю перед собственной свадьбой.

И вот мое желание свершилось.



На въезде в лес был натянут здоровенный плакат, приветствующий участников нашей гонки, остановившись сфотографироваться у врат ада я услышал позвякивание у себя за спиной и оглянувшись увидел опускающиеся шлагбаумы на железнодорожном переезде, который я только что миновал на подъезде к лесу.



Это означало, что назад пути нет, только вперед.

Интересно, а во время проведения гонки как организаторы поступают с ж/д путями, что будет, если часть группы проскочит переезд, а остальная останется ждать прохождения поезда?

Итак, сделал несколько фотографий на въезде и сфотографировав монумент в честь Яна Стаблинского - человека благодаря которому этот участок был включен в гонку, я включив видеозапись на фотоаппарате, въехал в легенду...



Признаться, я предвкушал такие же условия проезда через это место, какие создают профессионалам. Вдоль павы устанавливается металлическое ограждение, не позволяя гонщикам ехать по обочине, гонщиков практически загоняют в узкий коридор, из которого нет выезда до самого конца леса, именно в этом коридоре решается их судьба.

Однако для нас ограждения не поставили, и обочина была свободной.

Тем самым мы имели возможность не терзать себя брусчаткой на протяжении 2400м, а съехать на обочину. Самое интересное это то, что это даже не обочина, а великолепно укатанная грунтовая дорожка, по которой гуляют люди с собаками, ездят дети на велосипедах, бегают трусцой бегуны. Там влажно, нет солнца, прохладно и безветренно, заниматься спортом в таких условиях, одно удовольствие.

Ехать по брусчатке и записывать видео, держа в одной руке руль, а в другой фотоаппарат, это скажу я вам очень нелегкое и опасное занятие, поняв это еще на самом первом участке паве, в Аренберг я въехал по грунтовке и практически до половины леса ехал и записывал видеорепортаж, не подвергая себя опасности. Однако желание прикоснуться к легенде взяло верх, и я повернул руль в сторону неровно отесанных камней, лежащих на расстоянии 5-10 см друг от друга да еще и не на одном уровне.

Удар в руль был такой силы, что мне пришлось прижать правую руку, в которой я держал фотоаппарат, к рулю тыльной стороной запястья и не отпускать руку, не обращая внимания на включённый фотоаппарат.

Фотоаппарат не выпал из моих рук только благодаря тому, что был пристегнут к запястью ремешком, однако рулить одной рукой на такой дороге это верх идиотизма.

Скорость с 30 упала до 13 км/ч, удары камней по колесам отзывались во всем корпусе велосипеда и особенно били по рукам. Привстать на педалях и держать руль одной рукой тоже не получалось. Убить своего карбонового коня в этом лесу в мои планы не входило, поэтому метров через 300, я, с чувством выполненного долга, съехал на обочину перед самым выходом из леса.

К сожалению, когда я посмотрел на фотоаппарат, экран на нем был темен, я включил его снова, и он к великому моему сожалению показал, что не может прочитать только что записанный файл. Видимо от тряски запись на флешку прервалась в самый неподходящий момент и весь Аренбергский лес оказался нечитаемым. Только благодаря программе Hex editor мне удалось вернуть файл к жизни и вновь, теперь уже на экране, почувствовать, что такое Аренбергская траншея.

Апогей

После Аренберга за спиной осталось 100 км, впереди маячила еще столько же.

Засветившее между рассеявшихся туч солнышко, подняло настроение. До финиша нам предстояло проехать еще 2 КП, на каждом из которых нас ждал просто шикарный стол.





Надо отдать должное организаторам, на каждом КП просто великолепно кормили, при чем совершенно бесплатное в отличие от мероприятия ПБП2011, где деньги не брали разве что только за воздух.

На выбор участников на столе лежали: апельсины, бананы, шоколад, копченая колбаса, мармелад, изотонические напитки, кока-кола, выпечка, и, наверное, еще много чего, просто глаза у меня разбежались, и я не успел все попробовать и запомнить.

Сам я для себя вез запас энергетических гелей и в процессе гонки подпитывался ими (съел 11 из 16), поэтому приезжая на очередное КП есть особенно не хотелось, и я ограничивал себя кусочком банана и пару раз брал ломтики шоколада и дольки апельсина.

Воды на каждом КП тоже было достаточно, хотя в такую погоду она не особенно то и уходила из бачков. Когда распогодилось, мне безумно захотелось пива, но пиво ждало нас только на финише, поэтому пришлось ограничиваться кока-колой.

На каждом КП играла музыка, было настроение праздника, люди радовались и приветствовали участников, это было незабываемое зрелище, за что организаторам огромное спасибо.

После последнего КП до финиша оставалось всего 34 км и 6 участков паве: один 5 категории, один 4, два 3 и два 2 категории.

При чем участки 3 категории начались буквально сразу за КП, и мы их быстренько проскочили, так как общая их протяженность составляла всего 1460м.

В мыслях у меня было, главное не проколоться перед финишем.

Количество проколов просто поражало воображение, на трассе буквально на каждом участке брусчатки было несколько велосипедистов, которые меняли камеры.



Помимо огромного количества проколов, брусчатка таила в себе и еще одну неприятность. Вдоль дороги лежало огромное количество бутылочек, выпавших из подфляжников проезжавших тут до меня гонщиков. Трясло так, что иногда вместе с бутылочкой из рамы вырывало и сам карбоновый подфляжник вместе с креплением. Я же перед гонкой заменил свои стандартные карбоновые подфляжники на алюминиевые, которые можно подогнуть и тем самым усилить зажим бутылки в нем.

На последнем 5 звездочном участке протяженностью 2120м была возможность съехать на обочину, чем я и воспользовался. Ехать по таким камням на шоссейнике очень сложно, меня обгоняли люди на горных велосипедах, даже на двухподвесах, я же как ни старался никак не мог взять нормальный темп.

Перед самым въездом в Рубе я догнал группу шоссейников, с которой мы довольно бодро, на скорости 38-40км/ч и въехали в город. Но тут эти товарищи начинают соблюдать ПДД и тормозить возле каждого светофора, включая пешеходные. Я понимаю, что это не гонка и движение для нас никто не перекрывал, но с другой стороны, если по зебре никто не идет, зачем рвать темп и тормозить в ноль. Тем не менее я не стал отрываться от коллектива и честно со всеми рвал со светофоров для того чтобы остановиться перед следующим. Так было сделано около 6 остановок, на каждом светофоре, который встретился нам на пути.

Финиш

Перед самым финишем, я каким-то 6 чувством понял, что нужно достать фотоаппарат и достал его как раз перед поворотом на велодром.

Я очень хотел снять этот момент въезда, и я сделал это, отпустив группу, которая начала рвать подметки, как только въехала на велодром. Это была не гонка. Это было приключение, а каждое приключение должно остаться в памяти надолго, поэтому я проехал по стадиону, гордо держа камеру одной рукой и снимая все, что окружало меня.

Финиш был не таким как у профессионалов, они после въезда на велодром проезжают круг, звучит звон рынды, отмечающей последний круг и финиш происходит на противоположном от въезда на стадион конце велодрома. Мы же просто проехали круг, и ушли с кольца, не смешиваясь с другими финишерами, въезжающими на стадион после нас.

Этого было достаточно: 210 км за спиной, 9 часов времени с момента старта, из них 8 часов в седле. Час я потратил на необходимые для отметок остановки на 5 КП и на остановки для фотографирования других гонщиков, которые ехали вместе со мной по паве.



После финиша и получения заслуженного диплома о прохождении и сувенирного булжника, я конечно же пошел в легендарные душевые. Второй моей мечтой после прохождения гонки было оказаться среди кабинок в которых переодевались такие легендарные люди как Меркс, Коппи, Канчелара, Бонен и множество других не менее великих гонщиков. Им посчастливилось выиграть эту гонку, хотя бы раз в своей карьере и этим они заслужили размещение таблички со своим именем на кабинке, в которой они переодевались, перед тем как смыть с себя маску Рубе.



Мне повезло занять кабинку Тома Бонена в которой он переодевался в 2005г, завоевав свой первый из четырех титул победителя этой гонки.

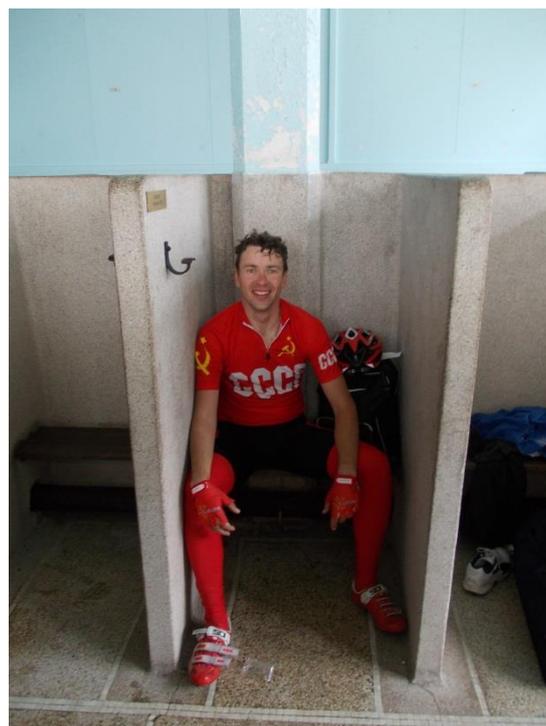
Потом, конечно же был праздник. Были ваучеры на бутерброд и бесплатный напиток на выбор – кока-кола, фанга или пиво. При чем, 90% участников выбирало именно пиво.

Вот тебе и велосипед, здоровый образ жизни, Пиво – энергетический напиток который позволяет восстановить силы после тяжелой гонки и во время нее. А потратил я на эту гонку 6000 Ккал, поэтому пива по приезду в номера я заказал еще ☺.



С погодой на этой гонке очень повезло, как я уже писал, синоптики ошиблись, прогнозируя на всем протяжении гонки дождь. За время ее проведения не упало ни капли, но не ошиблись они с направлением ветра. Ветер был юго-западный и дул практически всегда в спину, именно из-за него нам на шоссе удавалось раскрутить до 40 км/ч, а не потому, что все мы тут крутые гонцы, это нам помогал ветер.

Самый большой недостаток этого мероприятия — это то, что каждый из участников стартовал в то время, в какое хотел и финишировал без отметок своего результата. Тем самым нет общего протокола прохождения дистанции каждым участником, нет возможности сравнить свой результат с другими. Мне очень интересно узнать какое время из 2000 участников показал я, но к сожалению, это так и останется неизвестным.



Да каждый, кто проехал эту дистанцию может считать себя победителем, но все-же неплохо было-бы погоняться еще и на результат, а сделать это было проще простого, надеюсь в следующем году организаторы сделают это.

На въезде на Велодром в Рюбе установлен вот такой вот памятник камню, из которого вымощена дорога в ад и благодаря которому этот стадион стал знаменит на весь мир.

Также хочу привести пару фотографий участников, которые проехали эту гонку вот на таких, абсолютно не приспособленных для этого велосипедах. Стальные рамы, отсутствие обмотки на руле и сингспид с топталками, вот настоящие герои этого мероприятия.



А дальше?

А дальше как говорится, аппетит приходит во время еды, я узнал, что помимо ПБП есть еще куча международных марафонов, это и 1001 Миля в Италии, и 1200км. Варна-Сливен-Варна в Болгарии, и 1400км Лондон-Эдинбург-Лондон.

Ближайшим в следующем 2013 году должен был быть Лондон.

Ну и конечно же я выбрал туманный Альбион своей очередной целью.

Английская Виза это вам не Шенген, ее так просто не получить тут помимо подачи документов нужно еще и собеседование пройти, а лучше еще и подкрепить свое желание посетить Великобританию каким ни будь документом по типу приглашения.

Ну и конечно же мой родной город Омск не имел визового центра Великобритании.

Зато он был в соседнем Новосибирске куда мне также предстояло съездить не только для того, чтобы подать документы, но и для того чтобы пройти собеседование с визовым офицером и сдать отпечатки пальцев.

Вот такие правила, господа, если вы хотите получить английскую визу.

Надо сказать, что волновался я даже больше чем перед получением Французского Шенгена.

Я даже на всякий случай связался с организаторами марафона и попросил у них официальное приглашение для себя, которое прикрепил к общему пакету документов.

Спустя неделю после поездки в Новосиб, в конверте DHL меня и мою жену ждал паспорт с английскими визами.

И мы полетели в Лондон!

Отчет о ЛЭЛ 2013

Перед стартом



Как писал Игорь с своем блоге <http://www.e1.ru/tal...339804&i=339857>

Старт совсем не поразил, его просто не было, в 6-00 нам сказали, что можно ехать и все поехали.



Я даже не ожидал такого и поэтому в суматохе полез за фотоаппаратом чтобы снять то, что имели, в результате выронил из сумки MP3 плеер, заметил это когда клал фотоаппарат назад.

К этому времени от старта проехали уже меров 300, возвращаться не стал, подумал сообщу на КП о потере, может кто-нибудь найдет и передаст организаторам.

Ехали все как-то вяло, поэтому я поднажал и перебрался в голову группы, а чуть позже на прямом участке увидел отрыв и двинул за ним.

Нагнал быстро и вот с ними то мы и ехали в темпе под 40 км/ч.

Попытка снять всю группу





этого парня на рекумбенте мы догнали и быстро оставили позади



Очень помогал ветер, но уже к первому КП в St Ives от нашей группы осталось всего 5 человек, остальные посыпались на первых же холмах.

Я, как и на ПБП не ожидал от себя горняцких способностей, но на каждом холме уходил в отрыв, а потом ждал остальных.

Паравозили мы вдвоем с номером В49 Швед



и французом B51



Это был мой самый молчаливый бревет, все молчали, француз по английский вообще не понимал, да и говорить в таком темпе было просто не когда.

Полной неожиданностью явилось то, что трасса абсолютно никак не размечена, т.е. нет указателей куда поворачивать. и если бы не английские попутчики, которые видимо знали трассу наизусть было бы просто невозможно проехать.

Я периодически включал GPS и сверялся с маршрутом. пару раз включал вовремя потому что парни сворачивали не в ту сторону.

Но по большей части ехал с выключенным. экономил батарейки на будущее.

Дождь

После Market Rasen 248 км солнце выключили.

Начались дожди и не прекращались они вплоть до моего схода.

Проезжали какой-то красивый мост между Market Rasen и Pocklington





Дождь сменялся с морозящего до проливного, такого сильного что вода с дороги просто не успевала стекать.

Надо сказать, что дороги в Англии просто отменные, покрытие положено с умом и даже на проселочных или как их еще назвать дорогах есть ливневки.

Качество асфальта от идеального до слегка шершавого, но его шершавость по сравнению с нашим Омским улучшенным покрытием это тоже самое что туалетная бумага Zeva по сравнению с наждачной.

На втором КП я сообщил организаторам что потерял свой плеер и уже на третьем мне сообщили что нашли его на старте и обязательно мне передадут. Эту новость сообщали мне и на всех последующих КП.

Организация встречи гонщиков выше всяких похвал. кормешка действительно убойная и бесплатная, все входило в стартовый взнос.

Тут вам и кексы, и энергетические батончики, и бананы, и мандарины, и соки, и паста, и мясо, и кофе с чаем, НО.

Боль

Практически со старта я почувствовал боль в печени.

Сначала списал это на резвый темп, все-таки шли без остановок от КП до КП, а это около 3 часов на скорости под 40.

В пути закидывал энергетические гели.

Боль то усиливалась, то немного отступала, и я ехал, стараясь не обращать на нее внимание.

Когда на 3 КП у меня в горло не полез кусок, в прямом смысле этого слова я понял, что что-то не так.

Живот болел уже сильно, надавливание на печень отзывалось резкой болью.

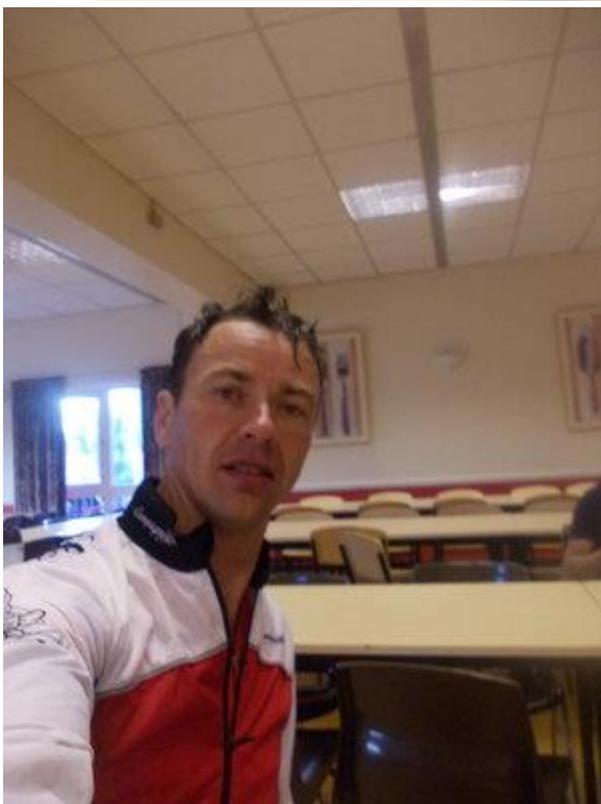
Я прочистил желудок - выпил воды, вызвал рвоту, все равно есть не хотелось, а ехать без калорий было тяжело.

Опять пересел на гели, вспомнив что глюкозой чистят кровь и понадеялся, что может они мне печеньку прочистят.

Медиков на КП не было, так же, как и лекарств.

Алахол я забыл в отеле.

До Tirsk даехали в пятером как и со старта, тут 2 наших участника решили остаться ночевать, я же намеревался ехать дальше как и француз со шведом.



В Тирске был багдроп где я наконец то достал чулки и рукава, а также фары. Тут же я уже включил GPS так как дорогу больше никто не знал.

Дождь не прекращался

В Barnard Castl приехал всего на минуту позже Игоря, он видимо совсем не отдыхал так как уже собирался отъезжать и посетовал что группа с которой он стартовал, очень резко дернула, в результате чего развалилась, и он едет в своем темпе в одиночестве.

На этом КП мне совсем поплохело, решил часик отдохнуть, спать не спал просто лежал. Через час, в 2 ночи встал и начал собираться, шатало, была слабость в ногах, опять посетил туалет, в результате чего выехал только в 2-50

Тут уже ехал один, километров через 15 остановился, так как начало глючить, но не от того что спать хотелось, а просто голова кружилась.

Остановился у ограды за которой спали овечки, сел, закинул в себя очередной гель, обнаружил в кармане взятую с КП слойку с курицей и сыром.

Откусил, спазм в горле, запил проглотил, откусил еще раз, очередной спазм, руки дрожат, не от холода - просто трясучка, видимо сахара в крови совсем нет,

Соки не лезут, брал с собой регидрон - его вкус - просто наслаждение по сравнению с этими сладкими энергетиками.

У англичан на КП в отличии от ПБП к сожалению, не дают ни пиво, ни вино и кока-колы тоже нет.

Мы, когда группой шли перед Rocklington остановились на АЗС, я там купил кока-колы литр, пива и минералки местной.







Минералка оказалась обычной водой совсем не соленой, как я скучаю по нашей Омской №1, пиво сбило вкус сладости и позволило закинуть в себя пару бисквитных печенек, а кока позволила ехать дальше и пить в движении.

В общем так сидя на ограде и отходя от тремора, увидел позади огонек, дождался паренька - оказался француз, но говорящий по-английски, и мы двинули вдвоем.

Шотландия

В ночи въехали в Шотландию и начались холмы, парень в горки вообще не тянул и постоянно отставал, я чтобы не ехать в одиночестве сбавлял темп и дождался его на вершине.



В итоге на очередном затяжном подъеме он отстал окончательно, и я рубанул в своем темпе, печень болела, но я надеялся отдохнуть в Bramptone и все думал, что пройдет.

Подъемчики тут были что надо, не говоря уже о спусках, вокруг только поля с пасущимися разноцветными овцами, дождь периодически прекращался, но его сменила то ли низкая облачность, то ли утренний туман.

В общем было мокро и холодно.

За перевалом начался спуск, скорость под 60, Сигма от влажности опять клюкнула, второй раз она меня подводит (первый раз она перестала считать на ПБП) сейчас она просто не переключает экран, километры считает, но ни время в пути ни максимальную скорость, ни все остальное посмотреть не получается.

Надеюсь по приезду домой, попрошу у Дяди Мити приبلуду, которую я ему привез и загружу данные в комп по USB, а то я даже набранной высоты за время поездки не знаю.

Водонепроницаемая фара от воды тоже начала коротить и выключалась, спускаться с горок в темноте, не видя поворотов.... Спасло то что было 5 утра и предрассветная мгла уже не была такой черной.









В Brampton въехал в полседьмого, спать по-прежнему не хотелось хотя встал сутки назад в 5-30

Еще раз спросил про медика, получил ответ что есть только First Aid, решил полежать пару часов. Все было мокрое, мой второй багдроп с сухой формой ожидал меня в Эдинбурге, но смысла в сухой форме не было, все равно все тут же бы вымокло.

Накрылся двумя одеялами, в зале я был один, видимо те, кто хотел спать уже легли спать на прошлых КП, а те, кто не хотел решили поспать позже. Если бы не боли я бы тоже не стал тут задерживаться.

Полежав в горизонтальной позе, живот немного отпустило.

Поехал дальше, опять ломанул в темпе под 35, я решил, что нужно ехать пока крутиться, поэтому по пути обогнал человек 5-6 и не задерживаясь продолжил путь дальше.

Ноги не перегружал, старался крутить часто и легко, опять ливанул Дождь.

Даже ливень, цепь начала хрустеть, смазки в ней не осталось.

Остановился у дома Шотландца, который как раз выгружал что-то из своего багажника, попросил смазки для цепи.

Он с радостью поделился со мной машинным маслом, пока смазывал цепь меня обошли двое.

Подорвался их догнать, догнал, оказалось датчане, оба с лежаками у одного заднее колесо с лопастями.

Какое-то время держался с ними, потом опять накрыло, при чем так, что остановился.

Второй раз остановился между КП.

Телефон в пакете залило водой, и он выключился, фотоаппарат мокрый и объектив запотел изнутри, но хотя бы включается, сигма перешла в режим настройки, кое как вернул ее в рабочее состояние.

На дождь было уже пофиг, главное доехать.

Скорость упала до 15-20.

Moffat конец бревета

Как это не прискорбно, но я вынужден был сойти на 622 км на КП Moffat.

В Moffat зашел шатаясь, ноги в норме, колени в порядке, но боль в печенке только усилилась.

Логически рассуждая, что с таким темпом в Эдинбурге до которого еще 81 км я буду часа через 4, на часах 12-20, обратный путь всегда короче кажется, но усугубляя кризис я могу оказаться в холмах Шотландии как раз глубокой ночью.

А там помощи ждать не откуда, к тому же температура воздуха плавно понижалась.

Батарейки в фаре сели, в GPS тоже подсели, в сумке еще 10 запасных, но для себя прикинул что на 2 суток их просто не хватит, а в компании ехать уже не получится.

Принимаю решение, что лучше попробовать в следующий раз, чем увидеть с небес надпись на могильной плите "Он умер от разрыва печени принимая участие в LEL2013 на км"

Заявляю органам что схожу, они очень сожалеют я ехал Двадцать вторым.

Они за нас болели. Вспомнили Игоря с его оригинальной подрамной сумкой.

Один из волонтеров подвозит меня до ЖД станции в Lockerbie, а это 25 км, где я беру билеты на поезд до Лондона, за 106 фунтов.

Еще пара фотографий Шотландии, перед тем как фотик окончательно не загнулся от влажности





Дорога домой

В поезде поднимается температура, начинает болеть горло, видимо сутки под дождем начали сказываться.

Достаю телефон, протираю изнутри, продуваю контакты батареи, и вот она Nokia, она включается.

Звоню жене, прошу купить что-нибудь противовоспалительное.

В 19 вечера я в Лондоне, еще 17 км от вокзала до гостиницы, ноги в полном порядке, опять жму закусив удила, но вот печенка...

Я не знаю, что с ней, но покушав взятых из дома чойсов, я понял, что на КП не хватало лапши по-домашнему, там вообще не было ничего жидкого, никаких супов.

Очень обидно что сошел, анализирую ситуацию и никак не могу понять правильно ли я поступил, парни едут их мочит дождь, а они едут. А я тут в отеле.

Жена говорит, что зря я перед стартом пиво пил, с другой стороны пара бокалов за ужином не так уж и много, хотя кто его знает может и это причина.

К врачу пока не ходил, посмотрю, что будет дальше, пока боли продолжаются, плюсом ко всему сегодня утром насморк, кашель и горло, температуру вчера вечером сбил, сегодня нормально.

Я предполагал все что угодно:

Колено, оно у меня 2 год ноет, поэтому купил и применил spidertech я с ним на фото.

А оно вообще в порядке было и до сих пор (как никак, а с учетом дороги до отеля и назад проехал 632 км) ноги в порядке.

Дождь, да и фиг с ним, я в Новосибирске свой первый бривет при + 5 ехал и под дождем, пальцев не чувствовал, но доехал. На ПБП тоже сутки дождь лил

Тут и дождевая куртка специальная и бахилы, но, чтобы по печени так ударить. Самое главное ни каких предпосылок.

Ну было в Омске в последний раз на командной гонке вокруг Арены, когда меня тоже на 4 круге подкосило, но так там и темп под 50 был.

А тут пульс 117 на равнине, 145 в горку, дыхание хоть и учащенное, но тоже все ОК, но вот живот...

Грешил на еду, но на всякий случай все же вызвали врача. Зря я что ли за страховку платил.

Приехал огромный негр, как из Зеленой мили, осмотрел, выслушал и рассказал, что к чему.

По его мнению, с печенкой все нормально, боль вызвана невралгией мышц.

Видимо все же перед стартом в Омске я застудился, не зря у меня за неделю до вылета опять судороги ног начались, такое было, когда я спинной нерв застужал.

Вот и тут видимо тоже застудился, только мышцы живота.

Врач сказал, что не надо давать нагрузку и выписал диклофенак, при чем тут же мне его и выдал.

По прайсу вызов врача обошелся в 230 фунтов и лекарства еще в 13.

Вот думаю были бы медики на КП, осмотрели бы меня там и сказали, "Типа на тебе парень обезболивающее, отдохни пару часов и в путь"

А я от неведения черти что подумал, теперь блин обидно что не доехал, надо было через боль продолжать.

Пока не обнулил комп решил записать его показания на пройденной мной дистанции

расстояние - 632,32 км

время в движении - 22 часа 24 мин 30 сек

время с момента старта - 30 часов 17 мин 52 сек

ср. скорость - 28,21 км/ч

макс. скорость 62,28 км/ч

набор высоты - 5095 м (тут я думаю, как обычна сигма нагнала. ее датчик высоты рассчитывает величины от давления и просто дико врет)

максимальная высота - 658м

ср. пульс - 134
макс пульс - 175
истратил - 13592 ккал

Переосмысление.

После Лондона пришло небольшое переосмысление, что нельзя все время быть лидером, мой досадный сход с одной стороны все время капал мне на мозги, мол смалодушничал, поддался на провокацию организма, а с другой стороны говорил мне ну мол какие мои годы, будет еще шанс.

Но как говорится мы предполагаем, а Господь располагает и вот наступила весна 2014 и Крым стал наш, рубль покотился по наклонной, а вместе с рублем по пизде пошли все надежды, так как моя довольно крупная компания, насчитывающая филиалы в 10 городах России и занимавшаяся строительством базовых станций для операторов сотовой связи начала загибаться, что и не удивительно, вся стройка встала.

Оборудование ОПСОСов из-за скачка курса подорожало в 2 раза, бюджеты на это рассчитаны не были, и стройка телекоммуникаций в России останогвилась, а вместе с остановкой стройки начали закрываться и филиалы.

Удивительно, но Омский офис закрыли даже после Новосибирска и Красноярска.

Но мне повезло, мое руководство пригласило меня в центр предложив на выбор или в Питер, или в Москву.

Тут я даже не думал, однозначно Санкт-Петербург, куда я перебазировался в мае 2014 и как в омут окунулся в местную велосипедную жизнь.

Практически сразу по приезду я принял участие в бревете 1001 озеро, но не на 1000 км, а на 600 из Питера в Петрозаводск.

Тут я впервые после ПБП и ЛЭЛ смог ехать бревет не в одиночестве как в Омске, а в компании относительно равных со мной по физической форме единомышленников, что конечно же делало поездку намного увлекательнее и более скоростной.

Потому что езда сменами значительно увеличивает скорость прохождения дистанции.

Питерская 600 Санкт-Петербург-Петрозаводск 12.06.2014

Мои первые впечатления о первом своем бревете в славном городе Санкт-Петербурге.

Да не просто стандартной 200, а заключительном бревете СР серии на 600 км.

К сожалению, для меня, это не заключительный бревет и 400 мне еще предстоит, по объективным причинам пришлось съездить в Омск и отметить рождение второго сына.

Ехать 600 для себя определил как-то сразу. Было заманчиво скатать 1200 и посетить Финляндию, благо и шенген до сих пор открытый есть, было интересно прокатить 1000, но наката в этом сезоне у меня никакого.

Зимой на станке не крутил, так как старый вел, а новый ко мне пришел только в марте.

Весна в Сибири холодная, в Омске успел прокатить 2 квалификационных бревета на 200 и 300 км и чуток покотился в пределах 100, поэтому если к июню у меня за спиной было от силы 1500 км, то это хорошо.

Но как говорится безумству храбрых, на 400 не попал, надо ехать 600.

Долго доставал всех на форуме вопросами как добраться до места старта и где оно находится, но в конце концов и добрался и на стоимости провоза велосипеда в электричке сэкономил. Вел стоял в одном вагоне, а я платил за себя сидя в другом :). На старте был поражен числом участников на такие дистанции. Вернее, поражен я был еще раньше на страничке регистрации на бревет.



19 человек на 600 это сильно. У нас в Омске максимум за все время было 4 человека одновременно.

А катить 600 в большой компании это не тоже самое, что в одну каску.

Легенду читал по диагонали, навигатор был автомобильный, поэтому лежал в нарамной сумке на всякий пожарный, а я как обычно понадеялся на знающих людей – которым можно упасть на хвост, и они покажут дорогу.

Стартовали

Вначале ехал со всеми, любуясь окружающими видами. Но скорость около 30 км/ч начала понемногу раздражать. Не привык я так медленно, да еще если асфальт такой – просто зеркало, по нему даже 35 ехать стыдно.

Первым видимо не выдержал Михаил, а я сел ему на хвост, и мы поперли сменами, выкручивая 40-42.

Рельеф с самого начала меня приятно удивил.

Горок в Омске нет, холмов тоже. Куда не едь, везде стол. А деревья разве что на севере только попадаются, поэтому всюду, куда не кинь взгляд, вас встречает унылая степь и ветер в харю.

Поэтому минут через 30 темп я немного сбавил, и поехали мы 28-30.

За спиной в утренней дымке замаячила фигура еще одного горохового короля – Василия Николаева.

Подождав его, перли опять сменами, втроем.

ХЗ где и через сколько, но я полез за навигатором и решил свериться маршрутом и вот он сюрприз, мы не свернули туда куда нужно, а поехали по прямой (Видимо пропустили поворот на Рощино) и доехали до Полян.

Возвращаться назад было плохим решением. Поэтому поехали наперерез через Канельярви на трассу E18, чуюток по ней и снова на перерез через Цвелодубово.

В итоге, когда вышли на трек за спиной оказалось лишних 14 км и вся группа впереди нас.

Принялись интенсивно наверстывать упущенные 30-40 минут закусив удила.

Отставшие от группы участники быстро оставались позади, и, наверное, задавались вопросом, как это так, «Они же от нас на страте оторвались»?

Но мы такие вот загадочные.

На одном из участков прямо перед перекрестком, Михаил решил уточнить куда нам сворачивать, и я достал из сумки свой навигатор.

И... словил передним колесом невесть откуда взявшуюся яму, чудом не упав в начале бревета, выстегнув ногу для равновесия, я все же уронил навигатор, который смачно шмякнувшись об асфальт на скорости 30 км/ч приказал долго жить.

Остановился, вернулся и обнаружил что экран треснул. Позже, уже на 1 КП, когда вновь достал его из сумки, чтобы внимательнее рассмотреть повреждения обнаружил, что от удара о землю вылетела 8 гигабайтная флешка с картами и так видимо и осталась лежать на месте трагедии ☺.

Ладно, решил я, нефиг от коллектива отрываться, будем ехать вместе и учиться пользоваться легендой.

На 1 КП мы приехали, отставая от общей группы минут на 20-25.

Не задерживаясь, а только отметив карточки и заправив бачки водой бросились в погоню.

Уже на 2 КП на АЗС мы застали всех в сборе. Народ уныло стоял в очереди на АЗС в надежде купить сосисок.

Я ограничился банкой колы.

Все что мне было нужно у меня было с собой. Я привык ездить на автономе и в походах в основном только запасы воды пополняю. Тут же я ехал на гелях. 20 штук распиханных по карманам, 3 банана, которые были съедены до 2 КП, немного овсяного



печенья, изотоник в порошках и на всякий пожарный сникерс, а также протеин на рекавери после финиша.

После 2 КП я опять дернул и тут со мной помимо Михаила и Василия поехали еще 2 ночных рыцаря – те, кто хотел проехать 600 без сна: Виктор и Игорь.

Жилистые молодые лоси раздавали что надо, только шуба заворачивалась.

Грейдер

Вау, как же это было круто, я влетел на него, не сбавляя скорости и придерживаясь



поговорки «Выше скорость меньше ям», понесся вниз на полусогнутых, амортизируя кочки всеми суставами.

Пыль стояла столбом, как от наших колес, так и от автомобилей, которые обгоняя нас также не думали снижать скорость.

Через какое-то время Игорь, державшийся за мной, попросил снизить темп в боязни за своего коня, который мог развалиться от такой нагрузки.



У меня же пер азарт, я на спусках наоборот разгонялся по максимуму. Прекрасно понимая, что неизведанная траса и кучка сухого песка могут сыграть совсем некрасивую шутку.

Но мне это напоминало Париж – Рубэ, когда я тоже наяривал по брусчатке, не жалея ободов, и после каждой павы растирал затекшие кисти.

Тут же участки не то что на Рубэ, 300 метрами не ограничивались и когда 1 км превратился в 10, стало понятно, что болеть будут не только запястья.

Грейдер скажу я вам очень даже хорош, если вам доведется проехать участок по Казахстану, между Ленинградским и Котырколеом, вот там грейдер с БОЛЬШОЙ БУКВЫ.

50 км грейдера я ехал 6 часов. Камни с голову младенца, а тут даже приятно было прокатиться.

Но все хорошее когда-нибудь заканчивается, и мы приехали на ЗКП.

Приехали первыми и позволили себе слабость оттянуться.

Отдыхали, наверно, минут 40.

ОГРОМНОЕ СПАСИБО за кашу с тушенкой – это было круто. ДА еще за сыр спасибо. Здорово перебивает вкус сладких гелей.

Дернули дальше, рельеф радовал торчками и тягунками к которым я не привык и залезал на них последним из группы. А бывало так, что и отставал очень даже значительно.

Зато на спусках давал себе волю оттянуться и добирал ребят. Тормоза придумали труссы ☺

Майку горного короля на каждом торчке, упорно выигрывал Василий, видимо любит он горки.

Через какое-то время нам эти рывки поднадоели и вновь возникающую вершину мы воспринимали уже спокойно, но не Вася, он каждую штурмовал как Мон-венту.

С 4КП нас жестко обломали. Машины не было, воды в бачках тоже.

Проехали еще пару км и остановились, «what the fuck» думал каждый из нас, неужели опять не туда свернули. Нас догнали Олег и Юрий, а потом подкатил и Микка.

Позвонили, определились, что машины не будет и двинулись к 5 КП – Уукса.

Но, воды нет, еды нет, полезных ископаемых нет, надо остановиться и подкрепиться.

Нашли АЗС, куда и завалились шумным табором.

Выйдя из Помещения меня пробил «колотун-бабай» (Казахский Дед мороз), зуб на зуб не попадал и оставив парней отдыхать дальше, я покрутил в попытке согреться в движении.

Догнал Микку, а следом нас накатил Юрий.

Так и катили втроем.

Я болтал с Микой слушая какой он крутой (в прямом смысле слова) это не он хвастался, это я его расспрашивал, а Юра молча крутил за нашими спинами.

И снова ребус крокворд, проехали мимо поворота на базу «Три стихии».

Я говорю Микке, «мол вон Уукса», он мне угу и продолжает крутить, Юрий тоже засомневался. Мол куда едем товарищи, поворот проехали.

Тормознули, достали ЖПС и карту, прикинули, что надо вернуться.

Едем назад и понимаем, что опять промахнулись, разворачиваемся и все-таки сворачиваем по указателю на турбазу.

В следующий раз было бы не плохо сделать фирменные указатели поворотов как на ПБП2011 чтобы вот таких вопросов не возникало.

Позже я понял, почему Микка поехал прямо. Он, как и Юрий ехали 1200, а у них по легенде нужно было сделать петлю, для тех же кто ехал 600, база было точкой разворота.

По итогу я хоть их и убедил заехать на базу, Микка с Юрием решили перед сном сделать эти 30 км петли. Благо я с ними не поехал, намотал бы еще больше ☺.

На базе к нашему приезду, после петляний, уже расположился Олег.

Мы конечно вероломно заняли его домик, за что я прошу прощения и часа 1,5 с 00-30 до 2-00 батонились у него под боком.

Прибыли волонтеры и я опять с удовольствием поел Чойсов (в Сибири так бич пакеты зовут) Овсяных печенек взял про запас, так как мои уже кончились.

На часах 3-00 пора двигать, а мои компаньоны решили еще кашки похавать. Опять томительное ожидание :)

Выдвинулись в 3-30 или 4-00 я даже не знаю.

С одной стороны, быстро ехать не хотелось, с другой стороны холод подгонял крутить резвее.

Но на очередном спуске парни отстали, я вроде и ехал не слишком быстро, но разрыв все

увеличивался и когда я после Ууксы выехал на трассу, их фонариков даже не было видно.

Поехал один.

Асфальт песня. Вас бы да в наш Гомск где я раскрыл два обода на 400 в Большеречье, дорога там осталась нетронутой со времен Колчака.

На этих дорогах даже спать можно за рулем, что я и делал, закрывая

глаза и делая 10 оборотов педалей до очередного открытия, корректировки курса и закрытия для досматривания сна.

КП6 я проехал в 6-20, Магазин был закрыт

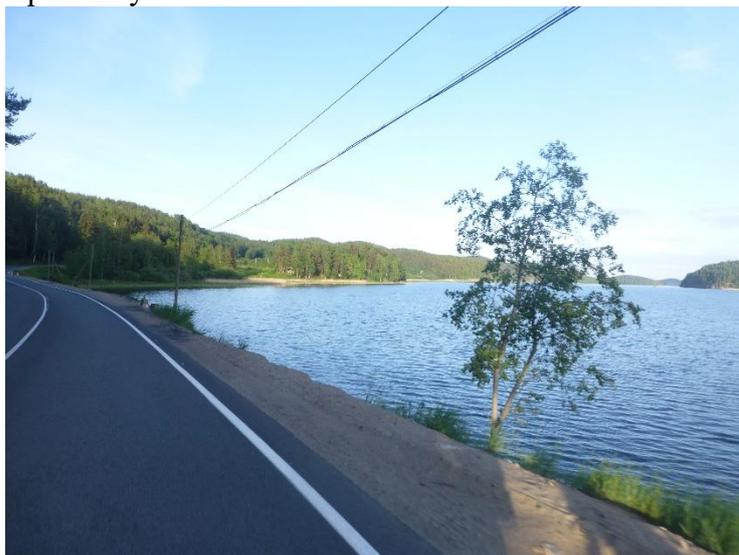
КП-7 в 8-10, само собой будить никого не стал, сел на трассе на остановке за перекрестком, закинул ноги вверх и стал ждать парней.

Вел поставил снаружи, чтобы меня было заметно.

Однако сначала проехал Миша, потом Витя и никто меня не заметил. Игоря ждать не стал, двинул дальше.



На КП8 в Матросах остановился, оприходовал бутылочку Куллера и съел мороженку.



Родника не заметил, сказались усталость, и сутки без сна, вкручивать выше 22-24 не получалось. Гели шли в топку один за одним, это временами поднимало скорость до 30, но надо было отдохнуть.

После поворота на Мурманск ветер стал фронтальным и совсем сбил скорость.

Я испытывал двоякое чувство с одной стороны хотелось скорее финишировать и выйти из 28 часов, с другой, а на кой ляд, если у меня электричка в 6 вечера. Чего мне делать в городе столько времени, да и парни черт знает где за спиной.

В итоге ехал, борясь с 2 сущностями, прагматичностью и фаллометристикой.

Поворот на Петрозаводск удивил отсутствием дороги, прямо как у нас на центральных улицах Ленина и Лукашевича, хотя Лукашевича раза в 3 разбитее будет.

Последние 3 км, понимаю, что в 28 не укладываюсь, но тем не менее вкручиваю до предела.

Вот и первый переезд, а за ним второй.

Красный свет, шлагбаум опускается, перекрывая движение. Но не для меня.

Проезжаю первый, перескакиваю пути, еду прямо и вижу поднимающиеся прямо передо мной барьеры-автоматы.

Тормозить поздно, рулить тем более, скорость слишком высока.

Вспоминаю, что они под массой должны опускаться.

Еду прямо, хрен, они в процессе поднятия, и поэтому нифига не опускаются.

Вы делали на шоссере прыжок с трамплина?

Я сделал.

Благо успел перенести массу тела за седло.

Водители, стоящие у переезда, офигели, если у них был регистратор это было что-то.

Шоссер вылетающий на барьере как на трамплине. Втыкающийся передним колесом и едущий на нем какое-то время (я признаться уже приготовился пахать лицом асфальт) потом выравнивание, язык всем на показ и прямая на финиш.

Вход на АЗС 13-05, чек 13-07.

Туалет, смывание грязи. Протеин внутрь и отдых на газоне в ожидании парней.

Михаил с Виктором подъехали через час с небольшим, еще через 30 минут подъехал Игорь.

Всей компанией поехали сначала в магазин за продуктами, а потом на пикник на набережной.



Искупаться я не рискнул, уж больно холодная вода. Чего не скажешь о местных, которые с удовольствием плавали, включая детей.



В 18-00 поезд в Питер повез меня домой.

Эйфория от пройденного марафона не покидала меня всю обратную дорогу

Измененное сознание.

2014, наверное, был самым удачным для меня годом по числу собранных наград. Еще никогда до этого я не участвовал в таком количестве велогонок.

Да конечно это были не соревнования союза, но народу на них собиралось достаточно чтобы за заработанное 2 или 3 место в своей группе можно было сказать – заслужил, ибо участников было около 10 в каждой группе.

Тут я вволю нагонялся и в группе на 100 км и в разделках.

Но пришла осень 2014 и ко мне приехала супруга с сыном.

Вот тут я понял, чем отличается жизнь холостяка или временно свободного от семьи человека от реальной жизни.

Семья и ребенок начали постепенно занимать все свободное время, а потом и время, которое я проводил на велосипеде.

Когда вы живете один, у вас вагон и маленькая тележка времени, которое вы не знаете куда потратить и брeветы самое что ни на есть действительно средство - это время убить, при чем убить не с пользой для здоровья, но и не навредив, а просто порелаксировав 6-8 часов на велосипеде при проезде на 200км.

Осенью 2014 я практически перестал ездить брeветы и сосредоточился на коротких дистанциях, в результате мой уровень гонщика заметно попрос, как и средняя скорость на разделках.

Если раньше это было 36-37 км/ч, то теперь я уверенно держал 40-41 км/ч на дистанции 15км.

Что и не удивительно, брeветы влияют на развитие скоростной выносливости, а короткие интервальные тренировки увеличивают именно мощность и среднюю скорость.

Так не спеша наступил 2015, рубль ушел в очередное пике в декабре 2014, и моя контора с оставшимися Московским и Питерским офисами приказала долго жить.

К этому моменту я уже имел ипотеку с ежемесячным платежом в 32000 рублей и съемную квартиру для семи за 25000.

Пришлось срочно искать работу, но как вы понимаете в момент такой задницы, что творилась по всей стране, дело это было не из легких, учитывая то, что мне нужен был определенный уровень ЗП, чтобы покрыть обязательные платежи и еще оставить себе на жизнь.

Работу я нашел, но с подвохом. Зарплата 100 000 рублей в месяц, но не на руки, а гроссом т.е минус НДФЛ (87000 по итогу), но как говорится на безрыбье и рак рыба.

В итоге с учетом еще и алиментов в 1/6 на жизнь в Питере мне оставалось 15500 рублей (жена была в декрете). Как вы понимаете я был несказанно рад и тому что Крым теперь наш и то что рубль стоит не 30, а 60 и кризису в производстве и своему туманному будущему расплатиться за ипотечную квартиру, которую еще должны были построить только через 2 года.

Самая главная печаль заключалась в том, что в январе 2015 года я купил билеты на всю семью в Париж на участие в ПБП 2015.

Как вы понимаете при ежемесячном доходе в 15500 на семью из трех человек, поездка в Париж накрывалась женским половым органом.

Нужно было сдавать билеты.

И вот тут меня ждал серьезный облом, компания Air France не принимала билеты к возврату за исключением болезни пассажира из-за которой он не может осуществить перелет.

Внимание вопрос, билеты на рейс августа 2015 года были куплены в январе, попытку вернуть их обратно я предпринял в мае. Как вы думаете, какова вероятность того что авиакомпания не продаст билеты Санкт-Петербург-Париж до августа месяца?

Правильно вероятность ноль, но денег они мне возвращать не хотели.

Ну что же, подумал я, будет вам болезнь.

Но есть еще нюанс, если у вас перелом ноги, деньги вам не вернут, вам предложат перенести рейс на более позднюю дату, поэтому такая болезнь меня не устраивала.

Нужно было бить из крупного калибра, и он у меня был – друг врач Психиатр

Боязнь замкнутого пространства — вот мой выход.

И вот я с липовой справкой звоню в авиакомпанию и говорю, мол так мол и так жопа, лететь не могу заболел, вот справка, на что мне отвечают мол ничего страшного мы вас аккуратно доведем, я от такой наглости просто офигел, вы ссука это билет через 5 минут перепродаете дороже, но денег возвращать не хотят.

ОК говорю, у вас разговоры же записываются, вы берете на себя ответственность за то, что со мной в полете может случиться приступ я и не отдавая себе отчета могу покалечить пассажиров или повредить воздушное судно...

Минутная пауза, минутку, ОК, мы полностью вернем вам стоимость билета.

Тут снова вступаю я, ну вы же понимаете, что я планировал лететь не один, а с семьей, вернуть стоимость нужно за все билеты.

Ок, говорят все устроим.

На следующий день деньги в сумме 60000 были у меня на карте.

Вот тут я сделаю небольшое отступление пройду по еврейскому Альфа-Банку.

Ибо покупал я билеты с кредитки Альфа-Банка. Как вы понимаете к маю я уже закрыл долг по кредитке и когда Air France вернул мне стоимость билетов, он вернул мне их на карту с которой производилась оплата, т.е на кредитку Альфабанка.

Тем самым у меня на кредитной карте с лимитом в 100 000 руб образовался излишек в размере 60 000 за билеты и его нужно было как-то монетизировать.

До этого с такой ситуацией я сталкивался с ВТБ 24, там все просто если вы снимаете деньги с кредитной карты, которые не касаются кредитного лимита, то делается это без проблем, так как это ваши деньги.

А вот Альфа-Банк думает по-другому.

В результате сняв полученные возвратом от Air France 60000 за билеты я получаю комиссию за обнал в размере 3% (1800 рублей).

При чем об этом на экране терминала не было сказано ни слова и я, будучи уверенным в том, что ничего не должен банку просто продолжаю жить следующие 60 дней, пока не получаю СМС уведомления об образовавшейся задолженности по кредитной карте.

Вот такой Фридман Пидорас, чтоб ему черти осиновый кол в задницу в занозах воткнули, сука еврейская.

Эта гнида зарабатывает даже не на своих, а на ваших деньгах

Ну да пусть подавится еврейская рожа.

Короче деньги за билеты я вернул, Альфа-Банк снял проценты за снятие моих же денег, и я стал уныло читать форумы в ожидании августа и ПБП 2015 на котором меня не будет.

А питерские парни капали на мозги, «Костя как же так, да ты себе не простишь, ПБП, нужно ехать, изыщи резервы, ты сможешь.» (Юра Стародумов, спасибо тебе).

Короче, я вернулся на skyscanner и начал смотреть билеты в Париж.

К этому моменту я уже отменил бронь своей Парижской квартиры, но не отменил регистрацию на ПБП.

И о чудо, в один из дней я вижу билеты в Париж из Питера через Москву и обратно всего за 26000.

Деньги еще были, и я купил!

Купил только для себя, без жены и ребенка, с расчетом только на приезд, участие в бревете и возврат домой, ни дня лишнего на чужбине.

Отчет о ПБП2015 СССР-2 или Русские в Париже (I'll been back)

Как я не поехал на ПБП

Пока я нахожусь в самолете на пути в Москву, хочу рассказать о своих впечатлениях от своего повторного участия в веломарафоне ПБП 2015.

На самом деле ожидал и желал вновь принять в нем участия я с самого начала, билеты были куплены еще в январе месяце, забронирована квартира для проживания меня и моей семьи, получены визы. Я распланировал как я поеду, когда я поеду, все было расписано до минуты. Целью было улучшить свой прошлый результат в 61 час 50 минут.

Но Российский кризис внес свои коррективы, и поездка встала для меня под большим вопросом, если не сказать больше, что ехать мне было не на что.

До самого последнего момента я сомневался, ехать или нет. Билеты были не возвратные и в связи с тем, что они были уже оплачены терять почти 40000 рублей за билеты и 115 евро за регистрацию очень не хотелось, в тоже время тратить еще 50000 рублей, которых просто не было, на то, чтобы проехать по дорогам, по которым я уже катал, вводили меня в ступор.

В результате я принял для себя не легкое решение - не ехать. С определенной долей хитрости мне удалось вернуть деньги за невозвратные билеты, и я успокоился, на ПБП в этом году я не еду.

I change my mind

До старта оставалось меньше недели, на календаре было 10 августа.

Звоню Валерию Комочкову, прошу помочь с возвратом взноса за участие, все-таки 85 евро не лишние.

Душа рвалась, как птица в клетке, мне сложно описать словами свои метания и терзания, я не знал, как себя вести, деньги вернули, отпуск не отменить, но пропустить то к

чему готовился и ждал 4 года, это тоже самое что пройти мимо перевернувшегося инкассаторского грузовика.

Уже ни на что, не надеюсь, сидя на работе 11 августа я захожу на skyscanner и ради любопытства смотрю цены на билеты до Парижа. Сайт мне выдает ценник 23000 руб. в оба конца.

Рука неосознанно лезет в карман за бумажником, вторая в этот момент вбивает мои ФИО в форму оформления билета.

Покупка срывается, сайт вещает, что со момента начала заказа цена на билеты изменилась.

Звоню в Трансаэро, так мол и так, билет хочу в Париж, непонятки у вас на сайте, в чем проблема.

Миловидная девушка отвечает, "да, осталось 3 билета на 13 августа, цена 53000 рублей".

"Как?!, на skyscanner 23000", нет говорит, 53000 рублей. Ну думаю не судьба, не лететь, значит не лететь.

Еду домой, прикидываю куда ехать с семьей в отпуск, в Хельсинки или просто тупо забухать на озере.

Вечер, пиво на столе, настроение на нуле, ноут открыт, до старта 5 дней.

Думаю, дай еще раз проверю.

Захожу на skyscanner вбиваю даты вылета, 13-20 августа и маршрут - СПб-Париж, выдает: есть билет 26000 руб., это тоже самое, что мне пришлось бы заплатить за перелет Air-France билеты которого я сдал, сами билеты стоили 17600, но в дополнение к ним за перевозку велосипеда по 55 евро в одну сторону. При текущем курсе это налипало 8000, т.е 25600.

Решаю, если не сейчас, то значит не судьба.

Ввожу данные карты, есть покупка, вылет 13 через Внуково!

На обратный маршрут даже не посмотрел...

Билет взял только на себя, без семьи. До этого в планах были даты с 13 по 23.

Посещение уже знакомых мест, просто отдых на Мон-мартере.

Сейчас это уже в планы не входило.

Жесткая экономия и секвестрование бюджета.

Никакой квартиры, никаких поездок по достопримечательностям.

На момент покупки билетов, у меня не было забронировано ни гостиницы, ни квартиры, не был подготовлен велосипед, не было ни чего, ибо я не предполагал участвовать.

На часах за полночь, до старта 4 дня, до вылета 1, ибо вылет 13 утром.

Список покупок родился тут же за столом, сажусь в машину еду в магазин.

Беру все самое дешевое: батарейки упаковка 4 шт. - 29 рублей, беру 4 упаковки, прикидываю что на 3 ночи должно хватить.

детский крем -11 рублей, печенье овсяное, пригодится в пути, 6 пакетов

быстрорастворимой лапши, сок 125мл - 6 упаковок.

Вроде все, для бривета ПБП 2015 и для перелета готов.

Осталось собрать вел и форму. Это оставил на завтра, после работы

После работы приезжаю домой, что брать?

Само собой, форму СССР, я в ней ехал 4 годна назад, в такой форме нельзя выступать плохо, предки не поймут, кровью какать буду, но доеду.

На всякий случай беру еще комплект формы Омского клуба "Цепная реакция".

3 фары (2 на руль, одна в качестве фонарика в руку если в темноте ночи клеиться придется), было дело 4 года назад.

2 фляжки по 1л, если будет жарко возьму еще ту, что подгонят на страте.

Сумка нарамная, подрамная, подседельная, 3 камеры (покупал загодя) и крылья, дожди всегда могут прийти неожиданно.

Фотоаппарат, мр3 плеер, велоаптечка. Все!

Больше нет ничего, покрышки стоят 20 для разделок, обмотка на руле старая и порвана, гелей нет, благо хоть шипы на туфлях поменял пару дней назад, но в этот раз купил красные шимано, а с 0 я еще не ездил, выстегиваться не привычно, пару раз чуть не упал.

По горячим следам узнаю где останавливаются все Питерцы и просто случайно выхватываю последний номер в том же самом отеле на ночь с 13 на 14 августа.

Так как вся братия приезжает только 14 мне нужно было где-то ночевать, номер встает всего в 2600 руб.

14 августа я соответственно планировал перебраться в номер Димы Каменцева и Кимбера.

Сбыча мечт

13 августа вылет, Прилет в аэропорт Орли, до этого я всегда прилетал в Париж через аэропорт Шарля Де Голя, в этот раз, так как времени на проработку маршрута не оставалось, импровизировал на ходу.

Чтобы добраться до отеля, у меня было 3 варианта:

такси от 50 до 70 евро - это не наш вариант.

своим ходом, всего около 16 км, но куда девать велочехол.

общественным транспортом - на автобусе до станции Монпарнас, а потом на поезде РЕР до Версаля, а именно до станции Фонтеней ля флер.

При покупке билета на автобус ступил и сказал водителю, что мне нужен билет до станции Ивалидес, сработал старый инстинкт, когда именно с этой станции я ехал на старт. В результате заплатил 12,5 евро. Усевшись в автобусе и открыв карту понял, что Монпарнас на полпути к инвалидам и явно дешевле.

В результате выхожу на Монпарнасе и иду на вокзал в поисках РЕР.

Еще раз совершаю глупость и покупаю билет за 3,5 евро.

Когда я подхожу к турникету, наблюдаю картину: 4 или 5 человек с огромными рюкзаками наплевав на билеты в наглуую перекидываю рюкзаки через турникеты и сами пролазят под ними и все это на виду у сотен людей.

Понимаю, что мог бы поступить точно также, тупо засовываю свой билет за 3,5 евро в турникет и прохожу к тому же самому поезду, 250 рублей потрачено в пустую.

Доехав до нужной станции включаю GPS и понимаю, что не понимаю куда идти, так как бронь гостиницы напечатана на бумажке и вбив адрес в iGo я не понимаю где это. Карты качал с торрента за день до вылета и на них только улицы без указаний домов.

Спрашиваю у местного как пройти до улицы Ру де Пери, получаю ответ, что вниз по дороге километра 1,5 и вы у цели.

Послушно топаю вниз по склону повесив чехол с велосипедом себе на плечо.

Прохожу эти самые 1,5 км, на улице жара, я весь мокрый, дохожу до перекрестка и смотря на GPS понимаю, что тут ничего нет, уменьшаю масштаб и всматриваясь в окружение станции понимаю, что идти надо было в обратную от станции сторону.

Тихо матерясь начинаю свой путь назад к станции.

Обратно у меня это заняло больше времени чем туда, ибо шел в гору.

Вернувшись к станции снова смотрю на карту и прикидываю что мне нужно пройти по тоннелю, спрашиваю у местного правильно ли я иду и получаю ошеломляющий ответ.

Месье, вам надо в обратную сторону всего 1,5 км и вы у цели, точно вниз по улице.

Я в ахуе!!

Как опять назад!!

Сажусь на ограду, выпиваю последний сок, купленный в Питере, очень жарко и очень кстати упаковка по 125гр, с ней пускают в салон самолета.

Снова повторяю свой путь назад ровно до того перекрестка на котором я развернулся.

И повернув свой взгляд налево через дорогу понимаю, что требуемая мне гостиница находится напротив меня.

Хождения по мукам заняли у меня почти час.

При заселении в номер большой неожиданностью стало то, что владельцы попросили внести депозит в размере 250 евро, мотивировали они это тем, что после прошлого ПБП у них в номерах после участников остался бардак, в виде смазки на стенах, грязных обоев и мусора на полу.

Как я уже писал выше поездка в Европу мной не планировалась, поэтому с собой у меня были только карточки и 600 долларов налички.

И ни копейки евро, вернее осталось после автобуса и метро 96 евро центов.

Показывая на ресепшине, что евро у меня нет и я готов отдать баксами, я ввел клерка в ступор, но посоветовавшись с шефом она согласилась принять от меня 300 американских президентов.

После она попросила внести туристический налог в размере 1 евро.

Как я писал выше у меня было только 96 центов, скидку в 4 цента мне делать отказались пришлось расплачиваться карточкой. Да-да, я оплатил карточкой целый 1 евро.

Вселившись в номер, открыл для себя что отели Апат-сити с одной стороны это как кемпинг, в номере есть кухня с посудой, что существенно облегчает жизнь, ибо питание во Франции в кафе не то что не бюджетное, это вообще по буржуазному мотовство.

Но в номере нет ни мыла, ни геля для душа, в некоторых номерах даже отсутствовала туалетная бумага, также повсеместно в номере не было мусорных пакетов в мусорных ведрах.

Обратившись на ресепшн с вопросом, а где собственно мыло то, получаю ошеломляющий ответ, у нас его и не было никогда, это такие правила отеля.

На следующий день мне необходимо было освободить номер до 11 утра.

Я же проснулся только в 11 и неспешно так позавтракав, вышел на ресепшен с целью узнать, а когда мне собственно сваливать.

Ресепшн был закрыт, прикинув что при вылете обратно в 15-00 мне необходимо покинуть сие заведение не позже 12 я понял, что мне необходимо срочно изымать депозит, ибо при реальном отчаливании я рискую остаться без денег в виду отсутствия сотрудников гостиницы на своем рабочем месте.

Но это должно было произойти не сегодня, а еще не скоро, поэтому я решил вернуться в номер и просто прокатиться на велосипеде до Парижа.

Тут ждал сюрприз, ключ от номера не открывал мой номер, его действие закончилось в 11-00. Я чувствовал себя золушкой, только моя карета осталась в номере, так же, как и мои хрустальные башмачки Sidi.

В соседнем номере был уборщик, попросив его открыть мой номер я собрал манатки, переоделся, вынес пустой чехол на ресепшн и выдвинулся в Париж.

Проезжая мимо Версаля (с задней стороны) признаться ни фига не вдохновился.



Проехал по улицам Версаля сделав несколько фото у какого-то красивого здания





И поехал дальше до Парижа без остановок, скорость 40, морда в пол, каденс 90, и тут такой торчок, что я оторопел, градиент 16, еле вполз.



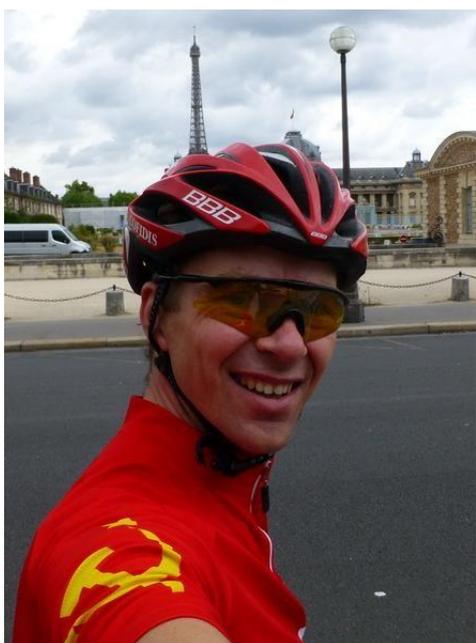
На горизонте показалась она - Эйфелева башня.



Стимул есть.



"Не видеть препятствия, верить в себя", стартую со светофора.
Скорость на спусках за 50, обхожу группу бразильцев, они зачем-то стоят на красном :)
Затем за спиной остаются немцы, СССР впереди планеты всей, Русские в Париже!



Вот и башня, я был тут уже трижды, фотографироваться не хочется, но тут оклик сзади по русский: "Привет, можно с вами сфотографироваться?"
Оборачиваюсь, завожу разговор, оказывается наши с Узбекистана.



Несколько Фото, вспоминаю Петра - единственного участника ПБП-2011 кому дали Визу и который не смог доехать.

Ребята подтверждают, что французы визу узбекам дают очень неохотно. Со мной фотаются - тетьа, которая учится тут в Сорбонне, и ее племянник учащийся в Польше.

Нам бы так жить как узбекам, чтобы наши дети учились в Сорбонне и Польше, за это стоит выпить и стоя.



После фотосессии решаю по памяти прокатиться по знакомым местам.





Вот он парк Лувра, опять морда кирпичом и проезжаю мимо охранников, не разрешающих ездить тут на велосипеде, тормозят 2 немцев, я мимо, на окрики месье не реагирую, типа не мне.

Еду до пирамиды, пару фото.



И по знакомым дорожкам мимо оперы к северному вокзалу, а от туда уже и на Монмартр. Решаю захватить сам, лестницы - не мой выбор, кружу, но нахожу нужный маршрут.

Вот он вид на Париж



Чуть ниже на ступенях, девушка играет Чайковского на скрипке, при чем очень хорошо играет, так хорошо, что записываю ее на видео, отдыхаю, вздыхаю с мыслями: "Франция - еще одна страна где я не нужен" и двигаю вниз по булыжной мостовой.

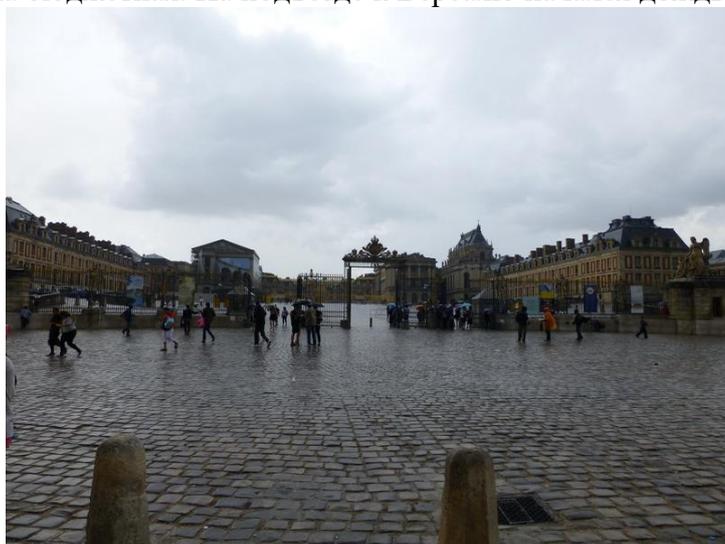


Вновь мелькает мимо Мулен руж.



Еще пара фото, думаю ехать на Елисейские поля или нет и решаю, что это будет завтра.

Проезжаю Булонский лес, девчонки на своих местах. Днем их меньше, но они есть, сутенеры как всегда негры, хотя девчонки разные. Ценами не интересовался, все-таки поездка бюджетная. На подъезде к Версалю начался дождь, остановился, делаю фото:



На территорию дворца с велосипедами не пускают, пришлось смотреть из далека.



Подъезжает парень из Узбекистана - Рафхат Сулемин, опять единственный участник.

Фото на память



Передаю привет от соотечественника, с которым виделись пару часов назад.

Двигаю в отель в надежде что Михаил Каменцев уже приехал, хочется кушать и отдыхать.

Святым духом сыт не будешь

Пока писал этот текст, в самолете незаметно наступило время обеда, поэтому немного отвлекусь от описания своего пребывания в Париже и расскажу, как обстоят дела с кормежкой на современных международных авиалиниях.

Как я уже писал, я предполагал лететь компанией Air france у которой при бронировании билетов можно было сделать выбор питания на борту, предварительно я выбрал кошерное питание, ибо как писали опытные люди, именно это питание самое полное и большое, а из-за того, что оно специальное, его приносят первым.

Но перед тем как я начал процедуру возврата денег за билеты я посмотрел на статус бронирования и очень сильно удивился, питание из СПб в Париж полностью отменили, питание из Парижа в СПб сделали стандартным, в результате все мои мечты были напрасными. В общем-то учитывая то, что деньги за билеты от Air france я все равно вернул, меня это уже не волновало.

А интересовал меня вопрос как меня будет кормить мое родное Трансаэро на перелете СПб-Москва и Москва-Париж.

Из СПб до Москвы я летел в охринительно большом двухэтажном Боинге 747 400, при чем летел на 2 этаже где из пассажиров кроме меня было всего 3 человека: 2 в бизнесе классе и один со мной в экономе.

Первый этаж самолета был под завязку забит пассажирами всех мастей, включая индусов, а может и цыган ХЗ.

Перекус тут был скромным - пакетик арахиса и кока-кола.

Питание на рейсе из Москвы в Париж тоже не отличалось изысками.

Про вино и пиво пришлось забыть сразу, хотя еще год назад при полете в Лондон я в полете упился красненьким. Соков тоже не было, как сказала стюардесса, соки они уже давно не подают. На обед принесли ... нет не курицу и рыбу на выбор, как вы могли подумать, а всем одно и то же - запеканка с мясом, салатик и шоколадку "Аленка". И это все!

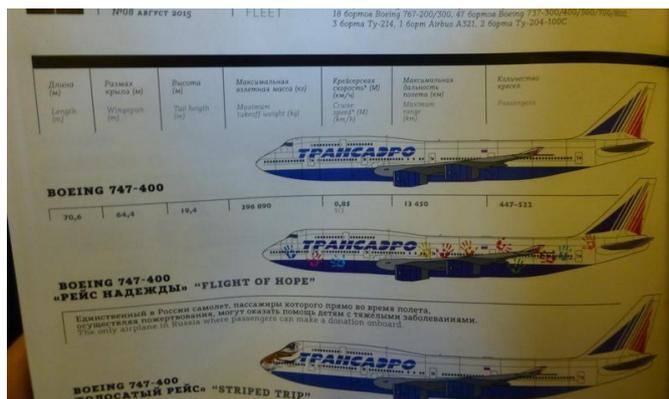
На рейсе Москва-Париж при цене билета в 13000 в один конец меня кормят хуже чем в придорожном кафе!

Обратный рейс был не лучше, вместо запеканки всем раздали по разогретому бутерброду, салату из крабовых палочек, кексу и предложили запить спрайтом, так как кока-кола у них закончилась.

Благо в дьюти-фри закупился и запивал все Кальвадосом Pere Magoloire, хорошая вещь я вам скажу, просто замечательно пьется. Но об обратной дороге позже.

В заключении вставки хочу сказать, что кризис видимо добрался и до столь крупных авиакомпаний, раз они нормально своих пассажиров покормить не могут. Страна катится в анус.

** Спустя пару недель авиакомпания Трансаэро была куплена Аэровлотом за 1 рубль*



Ну что же, после "сытного" обеда, можно и продолжить свой рассказ.

Неопределенность.

Вернувшись в отель в районе 16-00 я увидел, что парней еще нет. И тут меня начинают посещать всякие мысли, а в тот ли отель я заселился, вдруг они будут жить в другом отеле, может мне стоит самому забронировать номер, но делать это сейчас было уже экономически невыгодно, ибо отель взвинтил цены.

Вспомнив про свой депозит, я подошел на ресепшн и указав на то, что я освободил номер в 11-00 попросил назад свои 300 баксов, служащий отеля, что-то посмотрел по компьютеру, видимо проверив нет ли ко мне претензий и безоговорочно принес конверт с моими американскими президентами.

Периодически я набирал телефон Каменцева в надежде выяснить в том ли я отеле, в конце концов Михаил мне перезвонил, успокоив и сообщив что придут они к 7 вечера.

Мне оставалось только сходить в магазин, купить продуктов на ужин и сидеть в фойе пить пиво. Парни приехали в 7-30, я сообщил им что тут магазины работают только до 8, поэтому они сходу, даже не заселяясь двинули за продуктами.

В конце концов заселившись в новый номер, поужинав и приняв душ мы улеглись спать в ожидании завтрашнего дня, дня технического контроля.

Deja Vu 15 августа 2015г, время проверки моего велосипеда было назначено на 13-45.

От отеля до велодрома всего километра 4, при подъезде к нему число велосипедистов росло в геометрической прогрессии, сразу же от входа началась очередь.

Видимо все участники, наплевав на выбранное ими же самими время решили приехать по раньше, в результате проверка велосипеда, получение стартового комплекта номеров и жилетки растянулось часа на 3.

Стоя в очереди на технический контроль, слышу знакомый крик "КОТ!" оборачиваюсь, вижу Дениса Куземцева - единственного, как и я 4 года назад участника из Омска, который видимо уже все прошел и бежит в мою сторону по полянке.

Поболтали, Денис любезно согласился поменять мне мои 100 баксов на 100 евро, ибо сегодня суббота и банки уже не работают, а за вчерашний день мне поменять баксы на евро так и не удалось. Ехать ПБП не имея ни копейки налички, это самоубийство.

Я прекрасно понимал, что на КП со мной по карточке никто рассчитывать не будет.

А автономом я планировал ехать только до Бреста, как ни крути нужны, были еврики.

Помимо денег нужны были две 23 покрышки и энергетические гели, так как с собой я привез всего 3 геля, пачку овсяных печений и пару бананов, а на 600км этого явно не хватало. Ехать же на 20 гоночных покрышках 1200 км это убить и руки, и ноги, и попу, да не дай Бог заколешься, одна перебортовка сколько нервов потратит.

Благо после технического контроля, на котором, как и в прошлый раз у меня чисто формально попросили включить передний и задний фонарики и пожелали счастливого пути, стояла лавка где продавались и мои любимые и проверенные временем power gel и 23 покрышки Hutchinson Intensive 2, ценник на них правда был завышен, на чайнике они стоили 30, тут их впаривали за 40 евро.

С собой я привез 3 шт. isogel, но он по сравнению с power gel - просто желе, более жидкое и менее сладкое и как следствие менее калорийное, power gel свою задачу выполняет более точно, емко и экономически эффективно.

В общем я взял 2 покрышки и 20 гелей. По моим расчетам до Бреста в еде на КП с таким запасом гелей, я не нуждался.

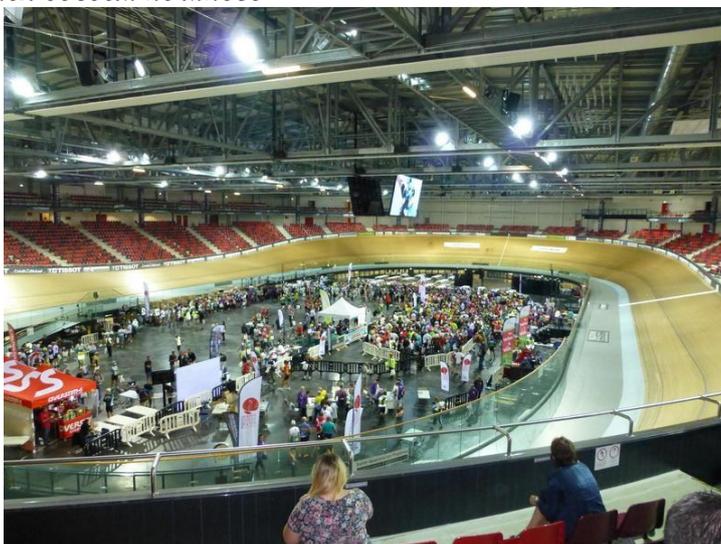
После прохождения технического контроля удалось пообщаться и вновь сфотографироваться с Валерием Комочковым



и парнями из Нарвы



А далее мы проследовали внутрь велодрома за получением стартового комплекта: номеров, светоотражающей жилетки, джерси для тех, кто заказывал, а также медали суперрандоннера сезона 2015 опять-таки, для тех, кто заказывал. *С высоты трибун народу кажется совсем не много*



Но оказалось, что мне не казалось :)



медаль SRкоторую выдавали тут же



Также встретил семью Игоря Ильина, они, как и прежде составляли единую группу поддержки сопровождавшую Игоря на всем протяжении марафона.

Сам он был еще внутри велодрома в очереди за старт пакетом, поэтому пообщаться не удалось. Зато Олег Волков как обычно проявлял бурную деятельность собирая со всех русских участников данные кто под каким номером стартует.

Как и 4 года назад перед велодромом стояло огромное разнообразие двухколесной техники.

Начиная от шаговых велосипедов ЭллиптиГо с которым, я впервые познакомился в Лондоне на LEL 2013

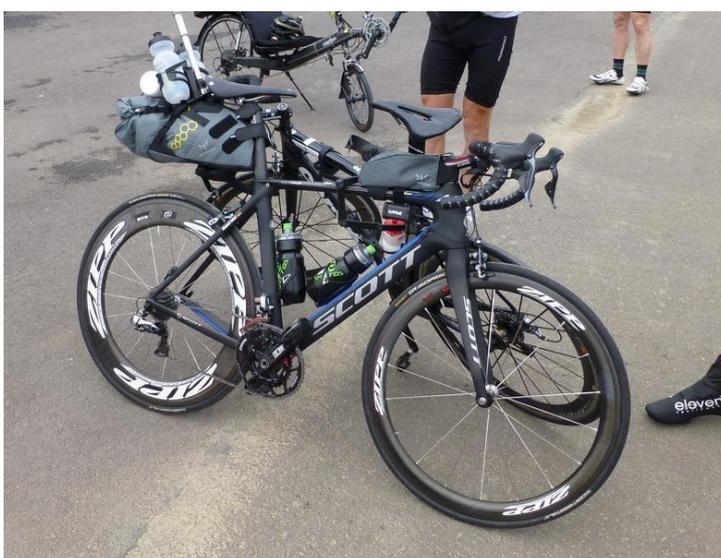


Различных рекумбентов





Стандартных шосейников



Конечно же были представлены разнообразные веломобили



И как протест всему современному, были участники из прошлого, на ретро велосипедах. При чем складывалось такое ощущение что эти велосипеды со времен 1 мировой войны ни разу не смазывались, а рамы не мылись и не чистились



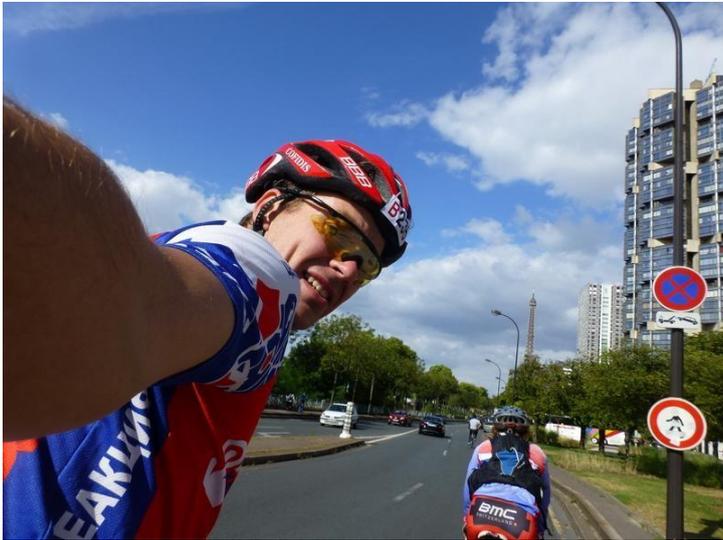


Сами участники тоже были ровесниками своим железным коням.



После контроля по приезду в гостиницу, к нам в номер приехал Василий Иванов и я решил свозить его в Париж. Так сказать, и самому еще раз прокатиться и ему город показать.

Маршрут был стандартный: башня, Лувр, собор Парижской богородицы, триумфальная арка и через булонский лес обратно в Версаль.





Вернувшись в отель начал готовить велосипед к завтрашнему старту. Перебортовал колеса на новые покрышки, убрал одну из 3 запасных камер, разумно рассудив, что 2 камеры и велоаптечки мне хватит за глаза. В прошлый раз я словил единственный прокол за 60км до финиша, в этот раз обе камеры так и пролежали в сумке мертвым грузом.

Сверившись в прогноз погоды, одел крылья, взял рукава и чулки, а также ветровку на случай дождя или холодных ночей (как же это было правильно), само собой бахилы.

Оставался выбор формы, в чем ехать?

Вновь в форме СССР, по которой меня узнавали на стартовом контроле и говорили, что читали мой отчет, что само собой было очень приятно. Значит не зря я по клавишам клацал, значит возможно и благодаря моим описаниям процесса ПБП 2011 некоторые марафонцы приняли для себя решение участвовать в этом марафоне.

Или одеть клубную форму Омского клуба Цепная реакция.

Принял решение ехать в СССР, когда я одеваю эту форму мое мироощущение меняется, я становлюсь другим человеком, я возвращаюсь во времена, когда эту страну уважали и с ней считались, форма в которой нельзя проиграть, в которой надо идти до конца, на зубах, через кровь и пот, но доехать до финиша и не допустить мысли о сходе. Я носил форму несуществующей страны, в которой я родился и гимн которой я знаю наизусть, я не ехал за Россию я ехал за СССР.

А советский союз это все-таки была сильная держава, как бы кто к нему не относился, и поэтому я в своей форме хотел показать что его сыны, в том числе и я, кое что еще могут и кое на что способны, на что не способны и чего не могут представители других наций. Я не российский человек я советский человек, я люблю свою родину, но не люблю свою страну.

На следующий день прогноз погоды изменился и дождь отменили, крылья можно было снять - лишняя парусность и масса, но я не стал рисковать, прикинув что 100 грамм меня сильно не ускорят, а вот мокрые ноги и спина очень негативно скажутся на моем здоровье.

И вновь продолжается бой, и сердцу тревожно в груди

16 августа 2015 года, 9 часов утра, дата старта и время подъема, впереди 3 суток без сна.

Так как номер в отеле нужно было освободить в 11-00, а старт был назначен на 16-15, то время до старта нужно было где-то провести.

Неспешно сходил в магазин купил готовой еды, которой тут же и пообедал и неспешно двинулся на старт, куда прибыл к часу дня.

На лужайку перед велодромом не пускали и народ толпился возле кольца, на мой вопрос, почему я вижу на лужайке людей с велосипедами мне ответили, что это они прошли с автостоянки.



Будучи русским человеком я поехал искать объездной путь, пройдя немного вдоль забора я увидел, что пара секций не скреплены между собой и забор можно отодвинуть в сторону, чем я незамедлительно воспользоваться.

В результате оказавшись прямо перед велодромом, практически на стартовой прямой я принялся искать знакомые лица и

Никого.

Ни одного русского.

Зато вижу часы, отсчитывающие последние минуты перед стартом.



Ведущих, которых никто не слушает, вещающих что-то на французском.



И ожидающих старта велосипедистов, которые, в отличии от меня, скорее всего прошли сюда абсолютно законно с автопарковки.



Тут слышу за спиной: "Здравствуйте вы из России?", я говорю да, Это была Мама с дочкой, которые живут неподалеку от места прошлого старта ПБП - гимназии по правам человека.

Они уже давно живут во Франции и пришли поддержать соотечественников принеся домашних пирожков и чаю.

От пирожков я не отказался, до старта было еще 1,5 часа и тратить запасы гелей и пряников сейчас было не рационально.

Был удивлен начинкой, вы ели когда-нибудь пирожок с гречкой?

Я попробовал - неожиданное сочетание.

Признаться ожидал картошку, лук с яйцом, мясо или печень, на худой конец яблоки, но гречку в пирожках видел впервые, вкус не обычный, но есть можно.

Поблагодарив за угощение и немного пообщавшись, я решил пройтись оглядеться. Сфотографировался у прикольного стенда.



Спускаюсь вниз к месту где проходил технический контроль и вижу группы велосипедистов, стоящие в отстойниках в ожидании старта.



Про себя думаю, "Во как! Они видимо откуда-то по другой дороге приехали" И тут замечаю палатку в которой необходимо пройти стартовый контроль, вспоминаю что в книжке должна стоять печать перед стартом, иначе участие не будет засчитано и офигиваю от мысли, что чуть не пролетел мимо кассы.

Подхожу к палатке со стороны выхода и прошу девушку поставить печать, она реально очень удивляется, как я тут оказался, объясняю, что мой велосипед уже на старте, у нее еще большее удивление, просит вернуться с велосипедом.

Ок, возвращаюсь за великом и вновь подхожу к ней со стороны выхода, как в фильме: "Бильбо: «Почему их там так много?», «Потому, что там вход, а я тут один, так как тут выход :)»

Получаю печать и иду уже по коридору из металлических барьеров в накопитель для группы В.

Наконец вижу своих.

В коридоре для группы А стоят Юра Стародумов и Миша Каменцев, чуть впереди них Игорь Ильин.

Его цель выйти из 56 часов прошлого раза, моя войти в 56 в этом.

Calm Before the storm

До старта 15 минут и группу из отстойника выпускают на стартовую прямую, нам же еще потеть 15 минут, температура +31.

Это конечно не как в прошлый раз +46, но все равно душно.

Из динамиков слышится Труа, Ту, Ан, старт и радостные вопли болельщиков ознаменовывают начало ПБП 2015.

Следующая очередь за нами, народу человек 300.

Пока выбирались из отстойника старался подобраться по ближе к стартовой линии.

Не люблю я толкотню на старте, и завалиться можно, и обгонять потом долго, да и группу могут порвать, удалось встать только в 5 или 6 ряду перед стартом. Я как всегда на позитиве.



В рюкзаке как и в прошлый раз жарчки на первые 200км - бананы и пряники.



Антон Луценко серьезен перед стартом, Велокурс



Опять пламенные речи ведущих, на этот раз вперемешку с английским, поэтому хоть понятно, о чем они нам вещают.

Тут и я и Бочаров тоже приняли серьезный вид.



Соблюдайте ПДД, не теряйте голову, соблюдайте чистоту на дорогах и уважение друг к другу. Если хотите спать, то спите, если хотите кушать, кушайте и все в таком духе.

До старта минута, достаю фотоаппарат, видео записывать буду как и в прошлый раз со старта.



Рулить одной рукой не очень удобно, да и не безопасно в такой толпе, но моя SJ4000 приказала долго жить, поэтому буду рисковать. Со мной в группе парни из Курска Бочаров и Луценко, больше никого из русских не видел.

С самого старта, как и в прошлый раз группа начала задавать далеко не бревенный темп. Я уже был к этому готов, да и погода позволяла вкручивать, не опасаясь обезвоживания. 2-х литров изотоника должно было хватить до первого пункт питания - 140км.

Народ сыпался, где-то через час начали обгезжать отставших из группы А, через 1,5 часа как стоячих я обогнал Каменцева и Стародумова, на такой скорости я, по-моему, даже крикнуть ничего не успел.

Вот так мы нагоняли умирающих из группы А.



Немецкая машина, а мне показалось что группу вели немцы, задавала темп под 40. По крайней мере 140 км мы прошли со средней 37,5 км/ч, обгоняя все новые и новые группетто с номерами на А.



И тут я стал свидетелем того, о чем раньше слышал, но никогда не видел, а именно как в процессе гонки участники решают вопрос со справлением малой нужды.

Для меня в принципе не понятно, как вообще может приспичить в туалет через 3 часа после старта если ты едешь со скоростью 40км/ч и потеешь как конь.

Ведь вся выпиваемая жидкость практически сразу выходит потом. Но видимо не у всех.

Тут я наблюдаю как часть гонщиков начинает опускаться в хвост, прижимаясь к правому краю обочины и вставая на правую педаль прекращают педаляж, и начинают отливать прямо на ходу.

Выглядело это примерно так, но фото не с ПБП, я такое не стал фотографировать.



Признаться, ехать за таким гонцом удовольствие не из приятных, а учитывая то, что велоформа это не шорты хипстера, для меня остается загадкой как они умудряются достать член чтобы пописать.

Снизу - в принципе исключено, мы же не со сборной Арабских эмиратов едем, сверху, тогда даже в трусах без лямок надо очень постараться, а если трусы с лямками, то это тоже физически невозможно.

В общем несмотря на то, что я стал свидетелем этого сакрального действия, сам я на такое скорее всего никогда не решусь и предпочту выполнить это по старинке, остановившись на обочине.

Покой нам только снится

Приехав в Мортань, я просто дозаправил фляжки водой и развел изотоник. Есть я не планировал до самого Бреста, в сумке было еще около 20 гелей.

На пункте питания пока заполнял бачки встретил семью Ильина, они удивились, что я уже здесь, а Игоря они не видели, видимо они как-то разминулись, так как Игоря я не обгонял. Дальше началось, то что я планировал с самого начала.

Не упускать группу, не попадать в разрывы, но и не лезть вперед.

Группа шла вперед я сидел внутри и экономил силы, темп был комфортный около 30км/ч

На одном из перекрестков я стал свидетелем еще одного нарушения правил со стороны участников. В этот момент я сидел в центре группы чуть ближе к голове.

Шли или друг за другом или парами, так как скорость продолжала держаться в районе 40 км/ч. и вот приближаясь к перекрестку я вижу, что справа к нам приближается фура, при чем лидеры даже не думают сбавлять темп несмотря на знак "уступите дорогу".

Прикинув скорости фуры и группы перед глазами ярко нарисовалась картина как тяжелый грузовик размазывает по шоссе 5-6 человек смачно наматывая на колеса человеческие тела.

Такое уже было в прошлый раз с американцем, сейчас это может произойти уже с несколькими гонщиками.

Я кричу группе "Be careful!" все, кто едет со мной и за мной сбавляют темп и притормаживают, лидирующие отморозки даже не думают.

Фура начинает тормозить первой.

Признаться, ожидал увидеть "Jackknife", но видимо фура была пустой и успела оттормозиться буквально за несколько метров до того, как лидирующая группа пересекла ее траекторию.

Я поблагодарил водителя фуры кивком головы за милосердие к убогим и с остатками группы проехал следом. Менее чем через минуту я догнал нарушителей. Спрашивается кому нужны такие риски?!

Так продолжалось до тех пор, пока не стемнело, это был самый молчаливый мой марафон. Во-первых, в этот раз мне абсолютно не хотелось слушать музыку, и я не стал включать плеер, он так и пролежал весь марафон в кармане сумки. Почему-то ехать в тишине ночи мне было комфортнее, чем в который раз слушать записи Exodus, Anthrax или Moonspell. А во-вторых мне хотелось с кем-нибудь поговорить, но так как темп был за 37км/ч, то разговаривать на такой скорости было очень некомфортно для дыхания, особенно при подъемах. Кроме этого я ехал с группой немцев, которые не понимали по английской.

Группа сыпалась, особенно на спусках.

Народ осторожничал в темноте, но немцы раздавали и на спусках заряжали под 50. Я как обычно на спусках раскручивая всегда сильнее чем в подъем, даже накатом выходил вперед и в свете немецких фар раскручивал еще сильнее.

Вы когда-нибудь входили в поворот ночью на спуске, когда не видно ничего кроме осевой линии дороги? Именно осевая позволяла мне иметь простор для маневра если вдруг поворот окажется слишком крутым. Повороты были местами очень крутыми и учитывая то, что велосипедная фара не позволяла просматривать дорогу достаточно далеко улететь в кювет можно было запросто.

В общем, наверное, только Русские и Немцы могли так безбашенно входить в ночные зигзаги.

Так группой человек в 10 мы ехали до утра.

Когда начало светать и появился туман, температура опустилась до 9 градусов.

Для меня это было хуже всего, больше всего на свете кроме дождя я не люблю холод.

Так как я всю дорогу ехал на гелях периодически разбавляя их вкус овсяным печеньем, то энергии вкручивать мне хватало, но ноги чувствовали усталость, мне необходимо было чуть-чуть отдохнуть.

Решив остановиться на одном из КП и перебить вкус гелей нормальной едой, я взял макароны с мясом.

Выйдя на улицу после перекуса меня начало колотить, было +8, сев на велосипед я понял, что при таком холоде я не могу раскрутиться,

Соответственно из группы я вывалился, у меня мерзли колени, пальцы на ногах замерзли так, что я вынужден был надеть бахилы, пальцы на руках мерзли, но тут я ничего поделывать не мог. Я одел рукава ветровку, жилетку и все равно мне было холодно. Меня обгоняли одна группа за другой, а я даже не мог сесть им на хвост, скорость выше 15 км/ч просто не поднималась, ноги не крутили. Дело было не в еде, закинув в себя еще один гель я медленно проезжал мимо тонущих в тумане ветряков и ничего не мог с собой поделывать.

Нужен был отдых ногам.

Кроме этого меня в очередной раз подвела моя Sigma. Как и в прошлый раз от влажности и холода она перестала работать, и я понятия не имел ни о пройденном расстоянии, ни о текущей скорости, на экране красовался 0км/ч. Пульс она перестала

показывать еще летом, несмотря на новый пульсометр. В общем Sigma 2209 - не тот велокомпьютер, который я могу посоветовать друзьям.

Несмотря на холод, я остановился передохнуть возле ограды одного из многочисленных кладбищ которые мы проезжали. Маленькие ухоженные памятники, никакого кича и надгробий размером с 3 комнатную квартиру как на наших погостах, низкая каменная ограда - любо дорого смотреть. Я присел рядом и пропустил мимо себя еще одну группу человек из 5, все кто меня обгонял были из групп А и В и очень мало, кто ехал из С.

Хрен с ним со временем подумал я, здоровье дороже, а так как ехать я думал без сна то эти 10-15 минут их преимущества надо мной отыграются пока они будут спать.

Отдохнув минут 5 двинул дальше, сев на хвост проезжающей мимо меня паре.

Спросил сколько до КП, получил ответ что до Лудика еще 35 км.

На подъезде к Лудикау пересеклись с парнем из Украины Сергем Ройко А022.

Парень молодой и вкручивал на все деньги, особенно на подъемах.

Сам он как я понял из Львова и тренироваться в Карпатах ему сам Бог велел, так что французские холмики преодолевались им на ура.

В горки он от меня уходил, но на спусках я вновь его догонял, чем вызывал восторг, так как на спусках он так как я работать не мог.

В процессе беседы выяснилось, что из Украины едут 35 человек, у ребят есть спонсор и машина поддержки, которая ждет их в Сан Николаю дю Пелем, поэтому в Лудике Сергей не планировал задерживаться, а поставил штамп и укатил. Через 44 км, как он сказал, его ждала лапша по-домашнему и сон. Я же остался на КП чтобы вновь сбить вкус сладкого.

Бутылочка пива с утра была в самый раз.

В Сан Николаю и приехал через 40 минут после Сергея.

Тут решил взять еще одну бутылочку пивка, а заодно смазать заднюю втулку.



Колеса Мавик имеют одну особенность, начинают противно жужжать на свободном ходу при скорости выше 50км/ч это значит, что пора смазывать подшипник скольжения в задней втулке. В принципе можно ехать и так, а, чтобы не слушать жужжание вкручивать на спусках, но кто знает, чем это может кончиться. Заклинившее заднее при скорости +50 мне не очень улыбалось.

Поэтому обратился к механику, объяснив ему, что хочу.

Удивился что для смазки парень использовал WD40 вместо нормальной силиконовой смазки, но спорить не стал, процедура сборки разборки задней втулки заняла минут 15 не больше.

Пока смазывали втулку, пообщался с группой поддержки украинцев, ребята сказали, что Сергей ушел спать, я же, премило побеседовав, попозировал в форме СССР на фоне флага Украины.



Буквально вскользь затронули тему политики, выяснили, что делить нам нечего и я уехал. Самое интересное, что в последнее перед Брестом КП - Карне я приехал в 12-45, в то время как Сергей посетил его в 12-00. Как он умудрился поспать в Сан Николая и обойти меня на 45 минут на участке в 35 км непонятно. Скорее всего он не спал, а сразу двинул в Карне. В Бресте его преимущество пере до меня было уже 2 часа ровно.

Подъем перед Брестом я помнил очень хорошо и лелеял себя мыслью, что после него нас ждет только спуск.

По пути на вершину сели на хвост какому-то велосипедисту в форме Saxo Tinkoff.



Вначале я подумал, что правилами ПБП запрещено участвовать в форме профессиональных команд, но потом приглядевшись к велосипеду понял, что парень просто тренируется на этих холмиках. На раме нет номера из обвеса только фляжка на 0,5 и пустые карманы джерси.

Именно он задал темп все нашей немногочисленной группе, и мы вваливали за ним так, как будто и не было позади 600 км пути.



Незадолго то вершины, парень остановился возле своего автомобиля предоставив нам самим закончить апхил.



Царя горы разыграл я.

Дальше начался спуск, на котором я вкручивал что есть силы, одновременно слившись телом с рамой.

Именно на этом подъеме впервые пересекся с парнем из Польши В026 Рогозом Грегорзом.

Позднее ехали с ним уже на спусках после Бреста.



Паровозил как обычно я.



Подъем постепенно выполаживался, красота с этого холма не передается фотографиями, это надо видеть своими глазами.

Как и в прошлый раз, 4 года назад, не останавливаясь делаю несколько фото.



Группа осталась позади, на горизонте маячил одинокий райдер.

Я должен бы его догнать это был номер В040.

Догнав Славянина, я посадил его себе на хвост и, мы попилили в Брест.

Полной неожиданностью было то, что французы изменили трассу финишного участка, вместо спуска к точке разворота они проложили извилистую дорожку по своим холмам и впереди нас ждали вновь километры подъемом и спусков.

Ехали и матерились со славянином каждый на своем языке, единодушно пришли к выводу что такой финиш 600 отрезка однозначно скажется на времени всех участников.

В это время я увидел, что на встречу мне начали ехать более быстрые участники, из этого я сделал вывод, что и обратную дорогу французы изменили и на обратном пути нам вновь придется карабкаться на этот холм.

Такие правила игры несомненно сыграли роль на увеличении времени прибытия на КП и многим участникам встали поперек горла, несомненно сказавшись на конечном результате.

Последние метры подъема

Долгожданный мост



Атлантика слева



Брест впереди.



В результате до Бреста я доехал в 17:25 - через 25 часов после старта, хотя планировал уложиться в сутки. По плану была отметка, перекус, небольшой отдых и обратный путь.

Туда и обратно

В этот раз практически не пользовался фотоаппаратом, что во время поездки, что на КП.

Сейчас я это объяснить себе уже не могу, фотоаппарат постоянно лежал у меня в нарамной сумке, более того планируя делать много фото и видео я даже взял для него дополнительную батарею, однако по факту в пути я его доставал всего несколько раз, а на КП вообще ни разу, в результате этого конечно же упустил много интересных моментов о которых с течением времени само собой забываешь.

В процессе приема пищи в Бресте, вновь встретил Бочарова.

Я уже заканчивал, когда он только располагался.

Не знаю почему, но решил подождать его расположившись на лужайке перед столовой.

Подождать то я решил, только ему об этом не сказал, в результате Александр вышел из столовой и ни я его, ни он меня не заметил, зато чуть позже я встретил Сергея Шулубина, он как раз собирался выезжать. Решили выдвинуться вместе.

Как он проехал на фиксе 1230км до сих пор не понимаю, да еще и на 53 звезде.

На подъемах он меня делал, но спуски не оставляли ему никаких шансов, так продолжалось до тех пор, пока не начался затяжной подъем на перевал. Я отстал.



Терпеть не могу горы. Но как только я достиг перевала я вновь увидел Сергея, который стоял на вершине и утеплялся, я же оделся сразу в Бресте, поэтому крикнув что-то ободряющее я лег на лежак и устремился вниз.

Все, кто сидел за мной посыпались как осенняя листва, я несся на спуске со скоростью 60+.

Впереди замаячила одинокая фигура, я узнал ее это был Гжегор Рогозом с которым мы поднимались в Брест, номер B026.

Спустя некоторое время оставив позади пару небольших подъемов, передо мной открылся шикарный спуск, на котором я пулей прошил поляка, в этот момент моя скорость достигла максимума за всю гонку - 72 км/ч.



Спуск закончился, я через некоторое время сбавил темп и тут слышу голос сзади " Ты на какой скорости меня обошел, за 70?" я оборачиваюсь и с улыбкой отвечаю "72".

"Да-да я ехал 60, а ты вообще с горы летишь как пуля, круто у тебя получается."

Я отвечаю, "Да, есть такое, люблю я с горки быстро ездить"

Разговор опять шел на английском, ну что же, мне же лучше, хоть попрактикуюсь.

Доехали мы с Гжегором до Карне, гдя я, предчувствуя еще одну холодную ночь, остановился для дополнительного утепления коленей, а именно подложил под чулки на колени бумагу.

На пути в Лудик опять пересекаюсь с Сергем Ройко А022, вернее он меня догоняет.

Он остановился на сон в Маель Карне, я же проехал его без сна. И вот этот отдохнувший и полный сил украинский хлопец вновь делает всех на французских горках.

В результате не понятно, что выгоднее: ехать и спать, отдыхать морально и физически, типа как на этих фото





или ехать как я без сна.

Как говорил Сергей он отдыхал три часа, смазал колени какой-то мазью и сейчас шел как новенький, я же наоборот не спал и спать не хотел, я использовал военные разработки - препарат под названием модафинил, который повышает концентрацию внимания и убирает сонливость. Спать я не хотел, однако этот препарат никак не действует на мышцы, в результате чего я бодрый духом, имел физическое истощение мышц, поэтому мне требовался отдых на каждом КП, чтобы колени и ноги пришли в себя.

Мы шли небольшой группой, он я и пара французов.

На очередные подъемы Сергей ушел вперед, мы с французами бросились догонять, но погоня оказалась не долгой, на вершине Сергей остановился у столика волонтеров на котором любезно были разложены мармелад, шоколадки, круасаны и различные напитки.

Я попросил какао (горячий шоколад по-ихнему), Девушки, а это были именно три девушки в ночи, быстро сбегали за горячим молоком и предложили мне самому насыпать столько какао сколько я захочу.

В холоде опускающейся ночи это было самое то.

Сергей не замедлил прокомментировать, что после такого угощения сам бог велел быстро ехать. Подкрепившись несколькими шоколадками и парой мармеладин, я почувствовал в себе прилив сил и выдвинулся в сторону Лудика.

На встречу шел нескончаемый поток велосипедистов, очень плохо, что на этот раз организаторы проложили встречные маршруты по одной дороге, это создавало опасность столкновения на ночной дороге.

В ночи чтобы ехать со спуска быстрее я старался придерживаться осевой линии дороги, на ней была нанесена разметка и ее очень хорошо было видно в свете фонаря, однако встречный поток велосипедистов создавал световой поток такой силы, что он слепил глаза в результате я и думаю не только я, инстинктивно старался прижаться правее, так как на спуске возникала большая вероятность встретить кого-нибудь лоб в лоб из таких же, как и мы хитрецов.

Уход правее также был сопряжен с опасностью вылететь с трассы, так как обочина в большинстве своем никак не была обозначена, а силы света от небольшой группы не хватало чтобы отличить асфальт от серой земли.

В результате ехалось хоть и быстро, но не на столько на сколько мы могли бы ехать.

В Лудик Сергей приехал на 5 минут раньше.

Предстояла холодная ночь, вся моя группа пока я перекусывал или уехала, или легла спать, я же вновь выдвинулся дальше в сторону Тентеньяка.

На Бретань опускался туман...

В эту ночь температура опустилась до +5, местами проезжая через низины фара пробивала дорогу всего на несколько метров, изо рта шел пар, у меня замерзли колени, со шлема капало так, как будто бы я попал под дождь. Из-за того, что периодически приходилось пить холодный изотоник, заболело горло.

Опять жалею, что ни разу не вытащил фотоаппарат, чтобы запечатлеть этот кошмар.

Признаться, думал, что от такой влажности он все равно ничего путного не снимет.

Но самое обидное это то, что резко разболелся нижний и верхний удерживатель разгибателей - по-моему так правильно называются эти мышцы на левой ноге, не Ахилл, а та что на взъеме.

Ехал через боль, но понимал, что на КП, в отличии от ЛЭЛ мне помогут медики.

85 км от Лудика до Тентенияка у меня заняло 6 часов.

По приезду в Тентенияк первое, что я делаю после контроля - иду к медикам с просьбой наложить мне бандаж на ногу и тут начинается цирк.

Цирк уехал, клоуны остались.

Мне говорят, что врача сейчас нет и он скоро подойдет.

Миловидная девушка привязывает мне к ноге пакет с холодом и предлагает пройти в машину скорой помощи, которая доставит меня в больницу.

Я мягко говоря офигеваю, говорю, что у меня вообще-то время и мне ехать надо, а не по больницам разъезжать. Но меня успокаивают и говорят, что это совсем рядом.

Послушно сажусь в скорую и она везет меня к соседнему зданию, куда через некоторое время приходит мужик, осматривает ногу и говорит, "Не волнуйся, тут нужна ампутация, сейчас мы ее тебе быстроотрежем". Это он так пошутил, потом сказал, сейчас мы тебе холод привязали, ты посиди подожди, можешь сходить поесть, а потом придешь ко мне я тебе туда мазь намажу.

Выбора у меня нет, я соглашаюсь.

На мою же просьбу сделать мне массаж и наложить бандаж следует категоричный ответ, что при растяжении массаж делать нельзя и бандаж делать нельзя, так как это создаст излишнее давление на поврежденную мышцу.

А причина моих болей это слишком сильно затянутый ремень магнитного датчика. В процессе езды он давил на ногу, нарушил кровообращение и вот результат.

Я закрепил датчик на правой ноге, в этот раз гораздо свободнее, чем он был закреплен на левой и пошел в столовую на 2 этаж, делать легкий перекус.

К этому времени у меня само собой закончились гели, но питаться на КП было для меня мукой, так безвкусно готовить и портить продукты я думал не может никто.

Есть мясо было невозможно.

Вначале как я писал ранее, я попробовал свинину, подошва кирзового сапога более сочная, чем та свинина, которая подавалась на КП, после этого на очередном КП я взял курицу, уж курицу испортить, это надо постараться, но и тут я ошибся, французские повара постарались и испортили курицу, вы ели когда-нибудь медицинский жгут?

Уверяю Вас, он более нежен чем та курица.

Макарон конечно же накладывали с избытком, но и они были переваренными и съесть даже половину порции было мучением и для рта, и для желудка.

На этом КП я решил попробовать рыбу.

На мой вопрос, что это за рыба? Повар на раздаче затруднилась ответить и сказала, что это белая рыба.

Развернутый ответ о составе блюда меня хоть и не удовлетворил, но я решил рискнуть.

Рыба была без костей на одном позвончике, как я и люблю, по типу Минтая или Хека. Ее испортить не удалось, и я съел ее всю.

Кроме этого я взял суп, надо признать, что на этом ПБП я специально уделял внимание супам, так как на прошлом я их игнорировал.

Супы в отличие от вторых блюд были очень неплохи.

Были суп лапша, куриный пюре, по-моему, даже грибной.

Основная их ценность была в том, что они были горячими и легко переваривались, а также перебивали вкус сладких гелей.

Брать пиво на каждом КП было расточительно - 2,5 евро за бутылку 0.33 - это грабеж, в омске можно купить литр разливного за 0.8, поэтому я перешел на минералку Перье, а чуть позже поступал еще проще.

Брал тарелочку с резанными помидорами и вареным яичком, обильно посыпал все это солью и наслаждался непередаваемым вкусом.

Боже, как же я хотел попробовать бастрозаварную лапшу типа Ролтон, именно в эти моменты понимаешь, что есть в жизни, ценности, которые нельзя купить за деньги даже во Франции, их можно привезти с собой только из России и она ждала меня в рюкзаке в гостинице.

После еды я вновь спускаюсь к врачам и прошу убрать у меня с ноги пакет с холодом и намазать ту мазь, что обещал доктор.

Опять ступор со стороны парамедиков, они забыли меня.

Опять вопросы, что у вас случилось, опять заверения что доктор сейчас подойдет и с ним сейчас свяжутся.

Но случилось чудо. На этом КП была моя землячка из Омска - Вера, огромное ей человеческое спасибо и низкий поклон, которая говорила по русский, о чем вещало соответствующее объявление, и которая как раз подошла в кабинет медиков.

Я был очень удивлен увидеть тут в центре Франции земляка из родного города.

Пообщались, я объяснил, что мне нужно, связались с доктором по сотовому и он пришел буквально через 10 минут (время работало не на меня).

Сняв пакет с холодом, доктор намазал ногу какой-то мазью, заклеил сверху полиэтиленом и написал записку, которую передал мне со словами, передай это на следующем КП медикам, они снимут у тебя эту мазь и сделают так как я написал, так как эту мазь нельзя держать долго.

Вера дала в дорогу мне свой сухпай, которым кормят волонтеров, за что я ей очень благодарен.

В сухпай входили: кусочек очень вкусной дыни, признаться на КП думал что это тыква и даже не смотрел в ее сторону, круасан, банан, если мне не изменяет память, багет с сыром и банка кока колы.

Они мне оченьгодились на пути из Тентенияка в Фужер.

Вроде бы всего 54 км, но проехал я их за 3 часа, из них минимум час я потерял на оказание "скорой" медицинской помощи. При чем не на само оказание помощи, а на неразбериху внутри сотрудников медслужбы.

Вертушка

Из Тентенияка выдвинулся один, но довольно скоро нагнал группу из 5-6 человек. Один из них предложил запустить вертушку, при чем самую настоящую в которой смена длится несколько секунд, и лидер тут же сдает ее следующему.

В начале у нас получалось довольно скомкано, но потом сработались и особенно в холмы поднимались довольно быстро, но вот на спусках меня опять подводил мой велосипед, даже накатом я ехал быстрее группы.

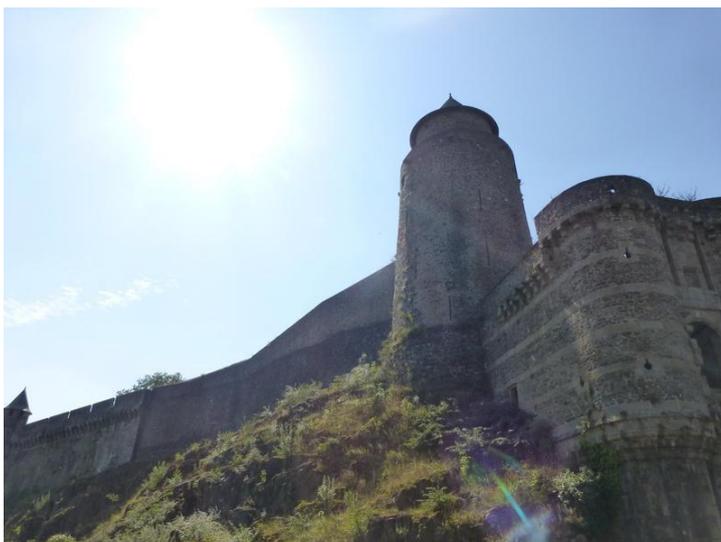
В результате на одном из спусков я оставляю их позади и ухожу в одиночное плавание.



Спуски - мое самое любимое в этом бревете



Замок в Фужере



2 серия про медиков В Фужере делаю так, как доктор прописал.
Схожу с велосипеда и хромя к медикам, протягиваю записку.
Говорю: "Вот вам тут указания врача с прошлого КП, помогите с ногой".

Эскулапы смотрят на записку вновь кладут меня на носилки, снимают наклейку с ноги и начинают делать массаж. Я им говорю: "что врач на прошлом КП сказал, что массаж нельзя при растяжении", они мне в ответ - "не волнуйтесь сейчас все сделаем в лучшем виде".

После массажа мне мажут ногу мазью с ментолом, который тут же обдает приятным холодком.

Это говорят вам поможет, а вот бандаж вам нельзя, можете ехать дальше.

На этой процедуре потерял минимум еще 30 минут, но что поделаешь, выдвигаюсь дальше.

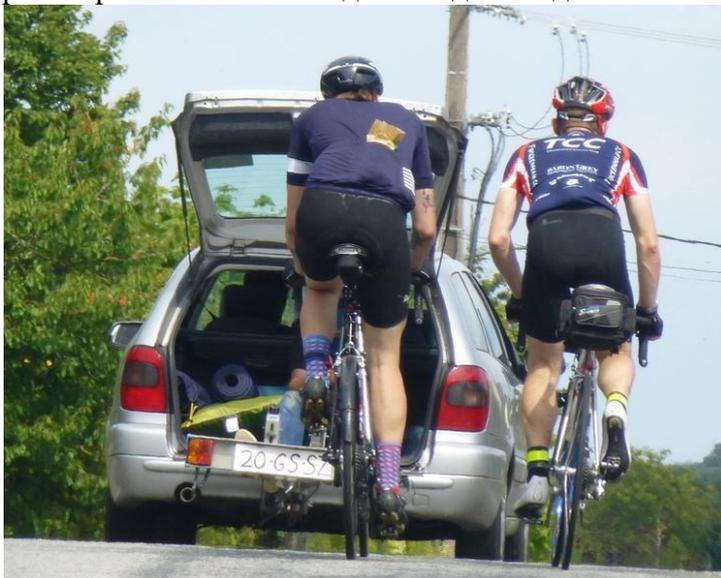
Голландец Шульц

От Фужера до Вилен ля Жуель ехал большую час с Голландцем Frank

Van Der Sman номер C255 которого сопровождала съемочная группа и практически постоянно фотографировала или делала видеозаписи.

Он ехал в паре с одним велосипедистом номера которого я к сожалению, не запомнил. На одном из спусков я оторвался от этой парочки и ушел в отрыв, где догнал Белоруса, к сожалению, тоже не помню, как зовут.

Перекинулись парой слов пошутили, рассказал мне анекдот про Лукашенко, и тут меня на подъеме обходит эта парочка голландцев да как обходит, перед ними едет автомобиль в кузове которого сидит оператор, а эта парочка на расстоянии пары метров в слипстриме приспокойненько едет в подъем и дышит носом. *Франк слева.*



Меня это мягко говоря задело, ну пишите вы видео ну ладно, но зачем так явно в подъем то помогать.

Включаюсь, прощаясь с белорусом, парни бодро обходят одиноких райдеров, я вваливаю за ними, достаю фотик и делаю несколько снимков, мол если что, на финише сдам всех с чистой совестью.

Злость берет свое, на спусках работаю по полной, эти едут за машиной, которая явно так лететь под уклон не может, на подъеме влетаю по инерции и дорабатываю стоя, в итоге километра через 3-4 я их догоняю на очередном спуске, уже практически в городе.

Тачка тормозит перед площадью вымощенной брусчаткой, голландцы замедляют ход и я обходя их по встречке, оставляю позади и их и офигевшего оператора.

Дальше начинается самое интересное.

Машина с оператором уходит вперед, я жду парней, и мы едем втроем.

Эти сидят у меня на колесе и на смены не выходят.

Умышленно замедляюсь и ухожу в хвост, скорость становится для меня не комфортной, что ни говори, а 30 или 33 все же чувствуется.

Спрашиваю парней, далеко ли до КП (напоминаю еду с неработающим компьютером и сколько проехали километров понятия не имею, скорость он периодически показывает, но потом опять вырубается).

Отвечают, что осталось 10-15 км. Я включаюсь в подъемы, они отваливаются, на спусках расстояние только увеличивается.

На очередном спуске вижу на повороте затаившегося фотокорреспондента из машины, ждут своих подопечных. Эффектно прохожу поворот, точно уверен, что попал в кадр, голландцы метрах в 100 за мной.

Проходит 15 км, КП даже близко не наблюдается, мне надоедает ехать одному, приспускаю темп, жду, когда меня догонят голландцы и спрашиваю ну и где КП, те в ответ, да вроде уже должно быть.

В итоге едем еще около 5-6 км и приезжаем в Вилен.

Немного фото Французского прованса



Вечерело, холодало





Вилен Ля Жуель

Как и в прошлый раз - самое хорошее КП на всем протяжении.

Самая лучшая кормежка, сувенирная сумка на халяву и очень большой зал столовой, в которой единственной на всем маршруте можно было расплатиться карточкой.

Для меня это было актуально, так как оставшиеся 20 евро налом нужно было растянуть еще на 2 КП и финиш, а учитывая здешние цены, поесть на 10 евро - это остаться голодным.

Франк с операторами, и я на заднем плане



Франк получает халявную сумку

И я тоже



1000 км за спиной, а я как новенький



Именно в Вилене в прошлый раз я оставил Игоря Ильина, чтобы поболтать с нашими.

И именно тут я в третий раз обратился к медикам, потому что, когда я слез с велосипеда до стола волонтеров, делающих отметки в карточках я скакал на одной ноге, на левую я наступить просто не мог.

После отметки снял туфли, и попрыгал ... нет не в буфет, а вновь в поисках медиков, нога опухла, ехать я так не мог. Нужно было обезволивающее, холод и, мать его, бандаж.

Именно тут меня поняли и сделали все что необходимо, но было уже поздно.

Нога опухла и очень сильно болела.

Девочка медик вновь наложила холод, попросила полежать 30 минут в покое, чтобы снять боль, после чего очень профессионально сделала массаж и наконец мне наложили тугую повязку при помощи самоклеящегося жгута.

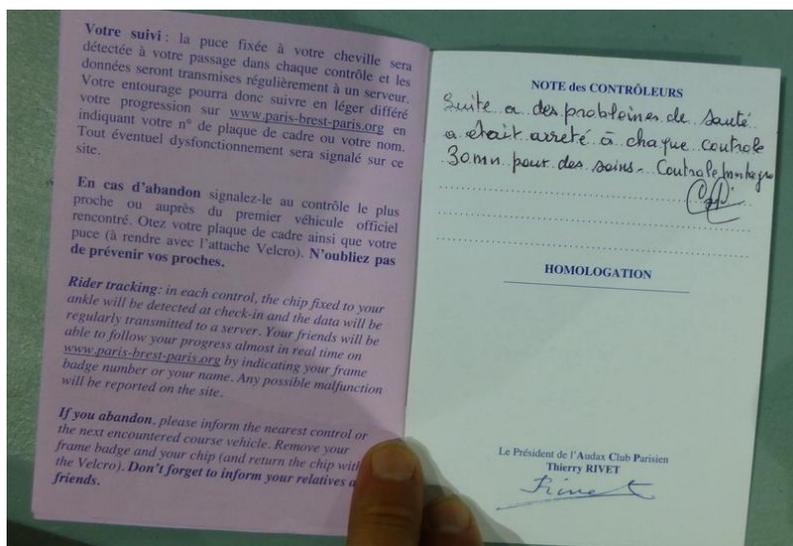
Стопа была зафиксирована, я встал, боли почти не было, как не было и еще часа времени, а я еще даже не поел.

Именно тут я подошел к волонтерам и спросил, как быть если я по причине частого обращения за мед помощью потерял минимум 1,5, а то и 2 часа на последних трех КП.

При чем время было потеряно не из-за того, что мне помощь оказывали, а из-за того, что я ходил из палатки в палатку, из-за того, что врачи совещались что делать, меняли одну повязку на другую и т.д. и т.п.

Можно ли это потерянное время как-то отразить в карточке участника что бы потом скорректировать время финиша, потому что, если бы вы работали чуть быстрее, я бы не потерял столько времени находясь здесь.

Получаю ответ на свой вопрос, что мол конечно же, что это учтут при прохождении и взяв мою книжку участника сделали соответствующую запись на французском. К сожалению, я не силен в этом языке и понятия не имею о том, что там написали, но меня заверили что 1,5 часа вычтут на финише из моего общего времени прохождения дистанции и попросили показать эту запись на финише. *Что ту написано?*



"До конца всего осталось несколько минут..."

Во время перекуса в Мортане знакомлюсь с немцем A097 Manuel Jekel, с которым решаем вместе двинуть до финиша.

Так как это последняя ночь пред финишем, и она не такая холодная как две предыдущие, мы с ним вваливаем на все деньги.

Его фара лучше моей, поэтому на спусках можно не бояться улететь в кювет и я вспоминая первую ночь с немцами, опять отрываюсь на спусках. Он не отстает, а когда начинает вести, то на спусках отстаю я.

Манюэль и парень с КП, который помог разобраться с докторами



На одном из спусков, а это были последние холмы перед финальным плоскачем, я слышу бздыньк и мое заднее колесо начинает бить по колодкам, а велик бросать из стороны в сторону.

Скорость за 50, кромешная тьма, Манюэль идет впереди меня метрах в 5, тормозить нельзя, в голове одна мысль только бы спица не попала в цепь, иначе лететь мне по асфальту долго и больно.

Кричу Манюэлю, чтобы он остановился, так как у меня проблемы.

Он тормозит уже в самом низу, я подкатываю к нему и прошу посветить на мое заднее колесо.

Так и есть, лопнула спица и каким-то чудом застряла между остальными, а не попала ни в цепь, ни в переключатель.

Манюэль сочувственно спрашивает, "Смогу ли я продолжить гонку?"

Выбрасываю нафиг лишнюю деталь, раскрываю колодки и говорю конечно, только вот на спусках надо быть поосторожнее так как заднего тормоза у меня уже нет, а тормозить только передним не так эффективно, да и опасно.

Манюэль говорит, что будет не так вваливать и ждать меня, так как вместе мы очень неплохо едем. Это очень хорошо.

Теперь я тормозил только передним тормозом, что накладывало дополнительные ограничения на максимально развиваемую на спусках скорость.

Дело в том, что некоторые спуски упирались в городах в Т-образный перекресток перед стеной какого-нибудь дома или каменным забором, которые в ночи можно было увидеть только на расстоянии метров 30, когда у вас скорость за 50 и работает только передний тормоз, это добавляет адреналина, поэтому приходилось осторожничать.

По приезду в Дре, Манюэль спросил меня буду ли обращаться к техникам для замены спицы, я ответил, что раз до сюда доехал, то и до финиша оставшиеся 66 км как-нибудь доеду.

По-быстрому с ним перекусили, я заменил батарейки в головной фаре, и мы выдвинулись на финишную прямую.

Несмотря на то, что я ждал Манюэля пока он поест, сразу за стартом начался небольшой подъем и он очень резко в него раздал, в результате чего я отвалился.

Кричать чтобы он подождал меня я не стал, к стыду своему именно в этот момент я забыл, как его зовут, а кричать просто "эй подожди меня" мне было как-то стыдно, поэтому поехал один.

Догнать Манюэля у меня не получилось, но зато я обогнал кучу, просто кучу народа, часть из которого села мне на колесо, а часть так и не смогла зацепиться и осталась ехать в своем темпе.

Самое обидное произошло за несколько километров до финиша.

Я вел группу из нескольких человек, мы уже въехали в Сан Квентин и ехали по его улицам, когда на очередном круговом движении я по стрелке поехал прямо и уперся в забор ограждающий ремонт дороги. Автомобили по этой дороге проехать не могли, но стрелка явно показывала, что ехать надо было прямо.

По привычке, что заборы стоят для машин, а не для велосипедистов и финишном азарте я рванул на тротуар и попер по песку и снятому асфальту напрямик, вдоль по этой самой ремонтируемой улице, до следующего перекрестка.



Оборачиваюсь, а за мной то никого нет, и никто мне ничего не кричал.

Вот же думаю козлы, как на колесе сидеть так пожалуйста, а как окликнуть то все молчат.

Возможно где-то была еще одна стрелка, которую я не заметил.

Возвращаться я не стал, потому что я по этим буеракам с травой, с вырытой землей, с трубами и вывороченной булыжной мостовой уже довольно далеко проехал, поэтому я выскакиваю с обратной стороны улицы на перекресток в надежде увидеть правильный указатель и...

Там нет стрелок!

Ни одной, я не понимаю куда ехать.

Ехать назад совсем не вариант итак уже потеряно много времени.

Достаю телефон, включаю GPS и смотрю как проехать до точки старта, которая для меня на данный момент одновременно является и точной финиша.

Навигатор прокладывает маршрут, еду в предрассветной мгле в одной рукой держа руль, в другой телефон.

Из-за ошибки в масштабе сворачиваю направо не на кольцо, а чуть раньше в результате оказываюсь на стоянке с тупиком.

Блин, опять затуп и потеря времени, возвращаюсь, еду на этот раз до кольца, поворот направо, масштаб на телефоне приблизил до максимума чтобы больше не тупить и не терять минуты.

Очередной поворот и наконец то желанные стрелки с указателями на финиш. Тут же стоит волонтер. Я спрашиваю: "Это финиш", он кивает, "да-да все верно финиш".

Поворачиваю и оказываюсь на въезде в парк. Опять начинаю нервничать, GPS показывает, что еду верно, но меня терзают сомнения, где велодром? На обочине вижу стрелки указывающие, что ехать нужно прямо, успокаиваюсь, убираю телефон в сумку и наваливаюсь на педали.

Видимо группа, с которой я ехал попала сюда по другой дороге, я же сделал крюк.

Опять потерял драгоценные минуты, минут 5 я думаю минимум, хотя кого это волнует сейчас. Меня по крайней мере на тот момент уже не волновало.

Когда я пересекал финишную черту на въезде на велодром, на часах было 06:18. Итого на марафон я затратил 62 часа и 2 минуты, в прошлый раз у меня вышло 61:50. Но в прошлый раз я не потратил столько времени в пустую при обращении к медикам. Если бы они работали более слаженно я бы проехал быстрее, ну и на финише конечно обидно потерял минимум минут 5-10.

5 минут конечно погоды бы не сделали, но финишировать в группе было бы интереснее, чем опять пересекать линию финиша в одиночестве и не слышать радостные возгласы других участников.

Манюэль был уже на финише и сказал, что финишировал минут 10 назад, по факту я все равно его сделал и привез 5 минут.



Как и в прошлый раз на финише забрали карточку участника, видимо для проверки прохождения всех КП. На LEL в 2013 все было гораздо проще, карточку проверяли тут же и если все в порядке, то сразу выдавали медаль участника LEL.

У Французов видимо другой метод.

Так же забрали и чип с ноги, по сравнению с прошлым разом этот уродец конечно же мне не был нужен, но в прошлый раз чип с фирменным логотипом ПБП оставляли на память, в этот раз видимо и у Французов кризис, хотя скорее всего жадность.

первые 600 км



дорога назад



На финише получил талон на бесплатное питание - макароны с мясом и опять есть это было просто невозможно и в этом я был не одинок, так как тут же стояли открытые порции с этой едой, в которой чуть-чуть поковырялись и оставили на столе.

Рядом сидел голландец "Шульц" - Frank Van De Sman с кинооператором и водителем, при чем они оба выглядели более уставшими чем сам Frank.



Напротив, сидел еще один парень и тоже вяло ковырял вилкой в безвкусных макаронах и резиновомясе.

Открыв свою порцию и сделав пару укусов, я понял, что лучше останусь голодным, чем буду травиться этим.

Пошел взял стакан пива на розлив и ощутил, как живительная влага с каждым глотком наполняет клеточки моего тела целебными углеводами и витамином B12.

Нога безумно болела, туфли я снял сразу после входа на стадион и тихонько прихрамывая направился в поисках душевых.

Вновь встретил Серого, который финишировал 4 часа назад (57:45 - лучший результат среди украинцев) и уже успел поспать. Он кстати тоже потянул колено, из-за неправильно установленного шипа на туфле, и последние КП ехал через боль.

Надеюсь это не сказалось на дальнейшем здоровье.

Перекинулись с Сергеем впечатлениями и направились в душ.

После душа вновь натянул на себя потную форму, так как другой не было и сделал с Сергеем несколько фото на память.



На улице рассвело, было уже около 10 утра, спать по-прежнему не хотелось, 72 часа без сна, а я как огурчик.



Вышел из велодрома и вновь похромал к палатке медиков, попросил приложить холод, так как до отеля боялся, что не доеду.

Полежав полчаса, кое как зачихнул опухшую ногу в туфли и включив GPS на телефоне поехал в отель.

Но...

Приключения на этом не заканчиваются.

Буквально через пару поворотов телефон садиться, и я понимаю, что понятия не имею куда ехать, так как от велодрома до отеля ездил всего один раз - возвращаясь с тех контроля и само собой дорогу не запомнил.

Торможу на перекрестке, вижу кафе, прошу разрешения подзарядить телефон.

Сам сажусь у стойки и заказываю еще пива.

Мне подают стакан 0,33, говорю бармену, что это не серьезно и он наливает 0,5.

Вот это мой размерчик.

Правда и заплатить за 0,5 пришлось нормально, но организм требовал :)

Зарядив телефон минут 30, принимаю решение выдвигаться.

Включаю его вновь и зарядки опять хватает на то, чтобы отъехать от кафе километра на 1,5.

Придется брать языка.

Догоняю негра на велосипеде и в стрессовой ситуации вспомнив улицу на которой стоит мой отель, задаю вопрос "Как проехать на Ру де Пери?"

Получив смутные инструкции, через 5 минут торможу еще одного парня на велике и задаю тот же вопрос, в этот раз указания как проехать были более точными, и я наконец начинаю узнавать знакомые очертания.

Вот он Апарт сити.

А теперь нужно в номер за вещами и переодеться.

Но меня ждал облом, в номере где мы оставили все свои вещи оставались жены наших товарищей, и они само собой не проводили время в отеле, поэтому номер был закрыт.

Вариант с чистой одеждой накрылся.

Необходимо было поесть и где-то прилечь, и отдохнуть.

Метнулся до Lidl и закупился готовой едой: салатик с крабовыми палочками и макаронам, круасаны с шоколадом, литр пива.

Вернулся на лужайку с обратной стороны отеля и разложившись на траве устроил пикник.

На часах около полудня, солнышко припекает, самое то поспать после еды.

Достаю из подрамной сумки единственный не понадобившийся мне за весь бривет предмет - надувную подушку. Надуваю и располагаюсь прямо на газоне под теплым солнышком.

Aftermath

Минут через 40 просыпаюсь от того? что очень жарко, солнце в зените, надо перебираться в тени.

Меняю диспозицию, ставлю велосипед возле входа в отель, а сам располагаюсь тут же в фойе на диванчике.

в ожидании открытия номера, 72 и еще +10 часов без сна.



Не проходит и часа как знакомлюсь с парнем из Калининграда Сергеем Кремлевым, который ехал вне конкурса.

Доехал со всеми до Бреста, а оттуда поездом вернулся в отель.

Его одноклубники продолжали изматывать себя километрами французских дорог, а он следил за ними через Интернет уютно устроившись тут же в фойе.

Сергей любезно предложил мне отдохнуть у них в номере пока хранители моих вещей не прибудут в свой, чтобы я смог переодеться в чистое.

Я периодически ходил в 204, но ответом на стук в дверь мне была тишина.

Написав записку, что я уже финишировал и нахожусь в таком-то номере, я прикрепил ее на дверь и вернулся в номер к Сергею.

Так как нормально ходить я не мог, нога очень сильно болела, и я практически скакал на одной ноге, было принято решение не сходить, а съездить в магазин за продуктами.

Ехать было значительно проще, чем идти. На обед и одновременно ужин я взял вина и пива, готовых салатиков с макаронами, сока, круасанов с шоколадом и еще какой-то мелочи. За разговорами просидели до вечера.

Решив попытаться еще счастья с забором своих вещей, я обнаружил, что в 204 уже вернулись постоялицы.

Радости моей не было предела, наконец то спустя 4 суток я смогу нормально принять душ и переодеться в чистое, а также упаковать велосипед, так как уже завтра в 15-30 белокрылый Боинг 737 должен был умчаться меня из аэропорта Орли назад на родину.

Так как парни из Калининграда еще не финишировали, Сергей любезно предложил мне заночевать у них в номере, за что я ему безмерно благодарен.

Утром, меня ждал нежданчик - осипший голос, простуда по всем губам и опухшая левая нога, на которую я не мог даже наступить.

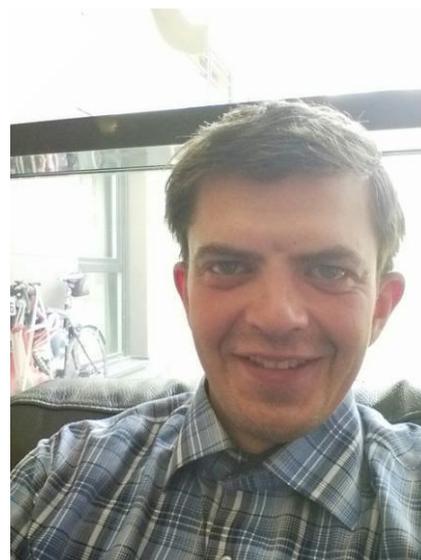
Вариант добраться до аэропорта бюджетно - на общественном транспорте, отпал сразу. До станции я просто не дойду.

Это же подтвердил мой утренний поход в магазин за продуктами.

Вместо 15 минут у меня ушел час, чтобы сходить в магазин и "приползти" обратно в отель.

Пришлось вызывать такси через новомодное приложение - Uber.

Доставка меня с велосипедом до терминала в Орли на новом 508 Пежо обошлась мне в 54 евро, что очень сильно коррелировало с запланированными 12 на автобусе и RER. Но тут как говорить без вариантов: "Нет ножек, нет мультиков"



Заключение

Вот и завершилось то мероприятие, о котором я думал последние 4 года. Что же я имею в сухом остатке? Чем стал для меня ПБП 2015 и чем он отличается от ПБП 2011?

Организация мероприятия, несмотря на увеличившееся на треть число участников осталась на очень высоком уровне.

Великолепно спланированные старты с разделением на группы, на протяжении всего маршрута расположены указатели движения, что позволяло обойтись полностью без навигатора (за исключением последних километров в моем случае). Очень приветливые волонтеры на КП и самое, пожалуй, главное - ни с чем не сравнимое и непередаваемое ощущение праздника, которое буквально исходит от каждого болельщика, стоявшего на

дороге. В этот раз раздача пятаков в детские ладошки шла просто пачками и это очень воодушевляло.

Возможно я выскажусь предвзято и на мое мнение накладывает отпечаток дороговизна этого мероприятия в разрезе сегодняшнего курса рубля, но на вопрос стоит ли здесь побывать, я как и в первый раз отвечу - несомненно стоит.

Имеет ли смысл ехать сюда второй раз, наверное, да - если вы хотите улучшить свой прошлый результат, еще раз увидеть знакомые пейзажи и вновь встретиться с марафонцами, с которыми 4 года назад бок о бок проехали ни одну сотню километров.

Приеду ли я сюда в третий раз в 2019, скорее всего нет. Ибо третий раз смотреть одно и тоже уже как-то наскучивает.

В заключении немного статистики:

Распределение стартовавших и финишировавших участников по группам

	<u>Группа</u>	<u>Стартовало</u>	<u>Финишировало</u> уложившись во временной лимит	<u>OTL</u> Не уложились в лимит	<u>DNF</u> Не финишировали	<u>Процент</u> <u>успешности</u> Стартовавших к финишировавшим
1	A	220	197	2	21	89.6%
2	B	232	201	5	26	86.6%
3	C	248	204	1	43	82.3%
4	D	251	204	4	43	81.3%
5	E	253	199	8	46	78.7%
6	F	216	160	3	53	74.1%
7	G	334	247	21	66	74.0%
8	H	335	247	17	71	73.7%
9	J	329	263	13	53	79.9%
10	K	327	241	10	76	73.7%
11	L	323	247	6	70	76.5%
12	M	326	253	8	65	77.6%
13	N	331	253	14	64	76.4%
14	P	329	245	11	73	74.5%
15	R	323	241	13	69	74.6%
16	S	333	228	17	88	68.5%
17	T	327	246	15	66	75.2%

18	W	31	26	0	5	83.9%
19	X	290	268	0	22	92.4%
20	Y	262	223	5	34	85.1%
21	Z	200	177	0	23	88.5%
Всего		5,820	4,570	173	1,077	78.5%

Распределение участников по половому признаку

<u>Состав участников</u>	<u>Стартовало</u>	<u>Финишировало</u>	<u>OTL</u>	<u>DNF</u>	<u>Процент успешности</u>
Не указали пол	3,104	2,373	101	630	76.5%
Женщины	158	117	7	34	74.1%
Мужчины	2,558	2,080	65	413	81.3%

Распределение участников по возрасту

<u>Возраст участников</u>	<u>Стартовало</u>	<u>Финишировало</u>	<u>OTL</u>	<u>DNF</u>	<u>Процент успешности</u>
15 - 19	5	3	0	2	60.0%
20 - 24	57	40	3	14	70.2%
25 - 29	161	133	6	22	82.6%
30 - 34	335	280	7	48	83.6%

35 - 39	442	353	20	69	79.9%
40 - 44	673	555	12	106	82.5%
45 - 49	906	735	27	144	81.1%
50 - 54	1,134	908	32	194	80.1%
55 - 59	922	729	20	173	79.1%
60 - 64	711	554	19	138	77.9%
65 - 69	361	232	18	111	64.3%
70 - 74	91	42	8	41	46.2%
75 - 79	14	3	1	10	21.4%
80 - 84	3	1	0	2	33.3%

Из России участвовало 143 человека из них 114 финишировало, 7 не уложилось в лимит, 22 человека не финишировали, процент успешности нашей страны 79,7%

Вся информация взята с сайтов:

<http://axel-koenig.com/results/pbp2015> <http://shprung.com/pbp/>, а также благодаря сайту <http://gicentre.org/pbp2015/> я построил вот такие графики средней скорости прохождения дистанции.

Красным цветом выделен лидер Lenhard Björn номер A86, проехавший марафон за умопомрачительные 42 часа 26 минут 25 секунд. При чем сделал это в одиночку без группы поддержки и машин сопровождения.

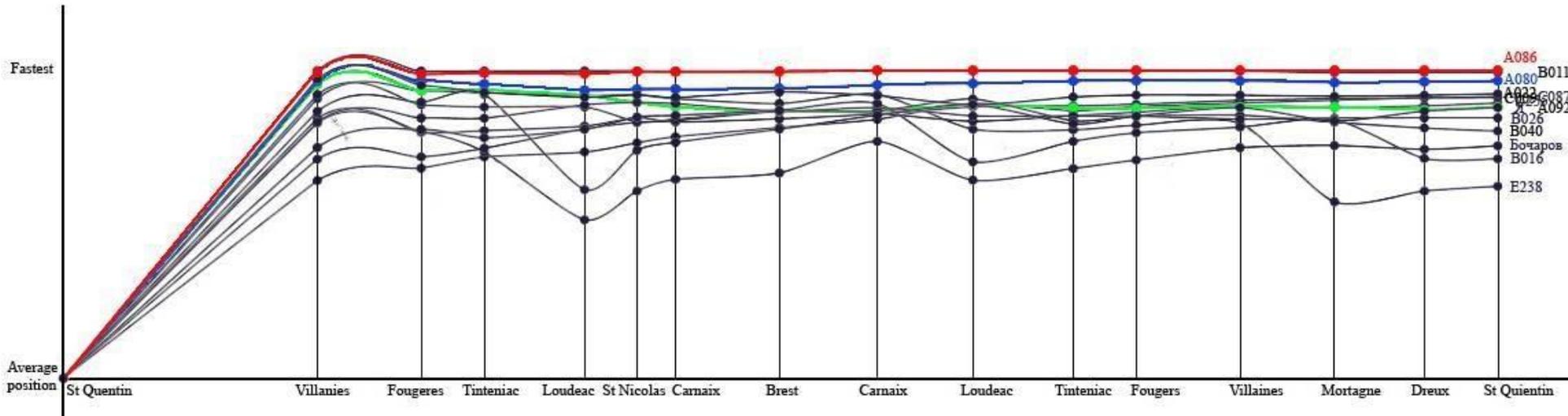
Бессменному лидеру ПБП Букету Кристофу досталось только 3 место.

Синим цветом выделен лидер Российской сборной - Ильин Игорь номер A080 занявший 99 место в общем зачете и преодолевший 1230 км за 53 часа 4 минуты и 3 секунды.

Ну и зеленым цветом я отметил себя - 350 место в общем зачете с результатом 62 часа 2 минуты и 19 секунд.

PARIS - BREST - PARIS

- 2015 -



Неопределенность

По возвращению из Парижа стало понятно, что с таким семейным бюджетом мне не выжить, наступал 2016, цены росли, зарплата нет и я принял нелегкое решение вернуться в Омск, там по крайней мере не нужно было платить за съемное жилье, а с работой я надеялся как-нибудь разобраться.

До мая 2016 я все еще пытался зацепиться в Питере, активно рассылал резюме в различные конторы, но ответом мне было молчание. На фрилансе долго не выжить, да и прогнозировать будущее сложно, сегодня есть заработок, завтра его нет, а кредиты никто не отменял.

В конце концов поняв, что я не потяну и перспектив тут остаться нет, я принимаю решение вернуться в Омск.

Май 2016 я в Омске, безработный, без денег, но полный оптимизма и верой в будущее.

Встав на биржу труда в поисках работы, я активно продолжал рассылать резюме, но область телекоммуникаций продолжала оставаться в стагнации, и специалисты нигде не требовались.

Будучи без работы, как вы понимаете, катал на велосипеде и меня посетила крамольная мысль, а чего это в Питере устраивают соревнования среди шоссейников, а в Омске нет.

То, что делает федерация — это не соревнования — это местечковые мероприятия, проводимые для своих с нулевым освещением в прессе и абсолютным нежеланием привлекать новичков и любителей.

Меня интересовал именно сегмент любителей, людей, которые хотели бы померяться пистиками с такими же как они.

Понимание того как нужно проводить такие мероприятия у меня уже было, 2 года в Питере не прошли зря.

Понимание того что с Омским властями лучше ничего не согласовывать, а делать самому тоже, иначе запретят на корню даже не дав начаться.

В Омске же как, если ничего не делаешь, то и не ошибаешься, а значит и отвечать не придется. Вот так и сидят товарищи в кабинетах заливая щеками стол.

Поэтому всю организацию я взял на себя.

В результате моей бурной безработной деятельности, родились гонки с раздельным стартом на Газпроме, с 2020 года, после моего отъезда на ПМЖ в Санкт-Петербург это мероприятие было переименовано в «Июльскую индивидуальную гонку», появилась многодневка «Tour De Omsk» - «Тур Омска», состоящая из 4 этапов и августовская велогонка с раздельным стартом «Пик Сезона».



Надо сказать, что участников на этих соревнованиях, проводимых впервые в Омске было предостаточно, чтобы понять, что подобный формат мероприятий нужен городу и люди на них будут.

Как вы понимаете в 2016 мне было не до бреветов, пройденные в Питере 200 и 300 км и две 300-ки в Омске завершили мой календарь. Июнь был занят поиском работы, которую я наконец то нашел, но она требовала частых командировок длительностью более недели, поэтому ряд выходных, на которые были запланированы бреветы у меня просто выпал.

А июль и август я частично посвятил реализации новой моей цели - организации в Омске велогонок, а значит в эти дни я также был увлечен и занят другим делом.

Итогами 2016 я был доволен, гонки прошли великолепно, участникам понравилось и мне захотелось продолжать делать людям праздник.

2017

Наступил очередной год проживания в Омске, работа у меня была, и она мне очень нравилась, но сердце ныло и рвалось в Питер, где пока еще строилась моя квартира.

Жизнь текла своим чередом, 2017 продолжился в стандартном формате – организация и проведение придуманных велогонок и участие в бреветах.

В этом году я почти сделал Суперрандоннера, проехав дистанции 200, 300 и 400 км, но вот две 600 я не закончил. На первой я сошел из-за проблем с коленом, предполагая, что на второй августовской я точно проеду, но так получилось, что с календарной датой у меня совпала командировка. В итоге СР в 2017 году я не стал.

Зато, как мне кажется просто великолепно провел все запланированные гонки на шоссе. Было много участников, отличное настроение и призы.



Дети, к тому моменту у меня их было уже двое, были еще маленькими и их воспитанием занималась супруга. Я же как вольная птица посвящал себя удовольствиям.

Прохождению бреветов и организации соревнований, в результате семья меня практически не видела. На рабочей неделе я на работе, на выходных я на велосипеде и хорошо если не на несколько дней.

Короче я пока вел себя как пацан, наплевав на семью и ведомый собственными интересами и увлечениями.

В конце ноября 2017 года наконец сдалась моя Питерская квартира и нужно было ехать принимать ее и подписывать документы.

Моя цель была, приехать в Питер, принять квартиру, сделать в ней ремонт и по возможности оперативно сдать, чтобы уменьшить платеж по ипотеке.

Именно в этот момент мне позвонили и предложили работу в Казани на чемпионате мира по футболу 2018.

Предложили не только работу, но и зарплату в 4 раза выше чем я получал в Омске.

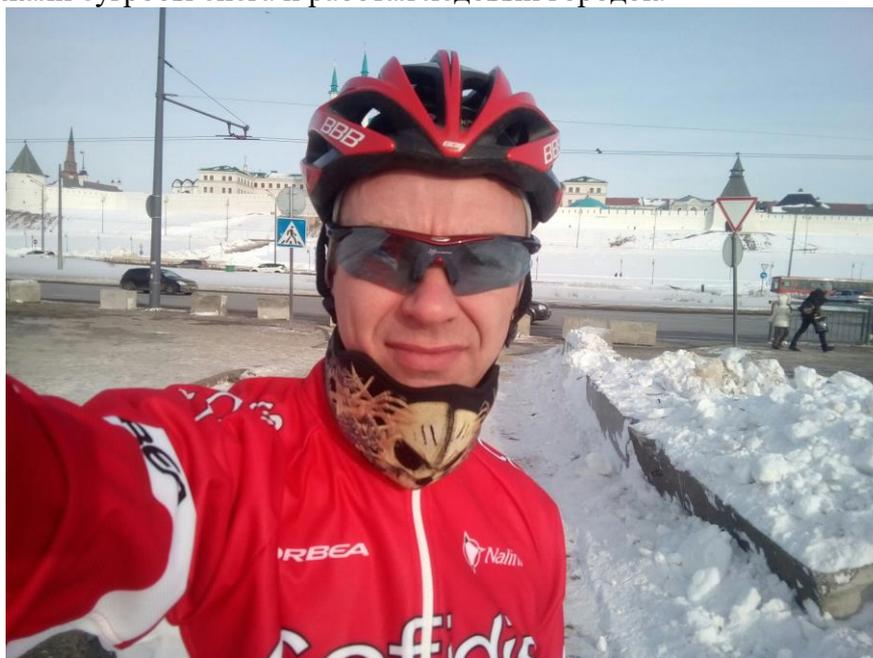
Как говорится от таких предложений не отказываются, созвонившись из Питера с шефом я объяснил ситуацию и спросил могу ли я вернуться в контору по завершении контракта, как вы понимаете работа была по контракту только на 2018 год пока не закончится Чемпионат мира.

Получив добро директора и заверение, что меня с радостью примут обратно, он как бизнесмен понимал, что от такой зарплаты не отказываются, я с легкостью подписываю оффер.

Сделав ремонт в однушке за 11 дней, я успешно сдаю ее квартирантам и возвращаюсь в Омск, чтобы, тут же собрав вещи отбыть в Казань на новое место работы.

Казань и Чемпионат мира 2018

Как вы уже поняли в Казани я опять один и опять мне нечем занять себя на выходных, поэтому свой велосезон я начал на масленицу 18 февраля 2018, когда вокруг еще лежали сугробы снега и работал ледовый городок.



А дальше больше.

Начались бреветы.

К сожалению, скатать совместно с казанским велоклубом «Зилант» мне не удалось, парни они теплолюбивые и весь их сезон был смещен на пару недель в сторону лета, в то время как наш Омский сезон начинался чуть ли не с марта.

Учитывая то что, я работал на чемпионате мира по футболу 2018 и расписание матчей четко приходилось на выходные мне пришлось оперативно корректировать свой график бреветов. В итоге все Казанские бреветы я проехал по Омскому графику, т.е в гордом одиночестве.

Лишь однажды, когда я поехал 400 в Билярск я на старте обогнал парней, стартующих на свою 300. На обратном пути, когда я уже подъезжал к Казани я снова

обогнал их, увидев удивленные лица. Парни были явно ошарашены тем, что я свои 400 проехал быстрее чем они свои 300.

Это была самая моя быстрая 400 преодоленная соло. Питерские групповые Бреветы-гонки я не считаю, в то время у меня и форма была другая и группа попутчиков соответственно.

Конечно же самой интересной для меня была 600 в Бугульму.

Новая территория, одиночное путешествие и задача проехать.

Отчеты по Казани.

400 км в Булгары

На бревете в Булгары я решил испытать свой новый шлем каплю, купленный для разделок.

<https://www.strava.com/activities/1615142909/overview>

В начале ветерок был попутный, а я сторонник такого принципа, что если едет, то нужно ехать и не останавливаться на фотосессии.

Шлем капля реально умешила сопротивление воздуха и добавила, как минимум 1,5-2 км/ч к скорости, но ехать в ней брелет это не вариант.

Полное отсутствие вентиляции делало этот шлем парилкой для головы.

Визор я снял уже через час. Пот просто заливал глаза,

К такому я готов не был, благо визор удалось поместить в задний карман джерси иначе я бы сдох.

После того как снял визор, турбулентности конечно добавилось, плюс глаза на 60 км в час слезятся, зато голова не потеет. По пути в Булгары собрал 4 кома.

В Булгарах поймал муху между шлемом и ухом, бляя как же она у меня в ухе жужжала, пришлось остановиться и снять шлем, хорошо не пчела.

Я в принципе никогда темп не выбираю еду как едет, если хорошо едет, то не останавливаюсь и качу до упора, у меня первая остановка была на 200 км как раз Булгарах.

Парни с работы рассказывали, что там просто обалденный музей и самое главное копия Тадж-Махала, но я вот так с наскоку ничего не увидел.

Просто деревня и никаких мечетей.

Кто же знал, что смотреть нужно было не вдоль улицы, а чуть правее, вся красота таилась там.

В музей Булгар, я съездил позже уже с семьей и скажу вам это стоит того чтобы его посетить, там просто обалденно.

Как вы поняли, проехав 200км до точки разворота, я просто развернулся и поехал назад.

На обратном пути, на выезде из Булгар заехал в кафе покушать, посидел 50 минут, взял солянку, макароны с гуляшом, бичбашмак, и чизкейк с чаем, а то гели уже не лезли.

К тому моменту выпил всего 1,5л изотоника прохладно еще было, я в 5 утра стартовал. 200 проехал за 7 часов ровно, первую сотку уложил в 3 часа.

Это мой первый за все время брелет где ветер реально помогал, он поворачивал вместе со мной и дул мне если не в спину, то сбоку в спину.

Только на одном участке до Булгар он был встречным, но там всего км 40.

В кафе развел еще 1 литр изотоника, но его мне не хватило, пришлось еще 3л минералки докупать на обратном пути на АЗС.



Солнышко припекало, на улице стало жарко, синоптики как обычно жидко обосрались обещали пасмурно и дождь, хорошо хоть крылья и дождевик не стал брать.

На небе ни облачка.

В общем я был в ударе, пер как не в себя.

На финише, уже пересекая Волгу, увидел парней из Казанского клуба, они только подъехали к кафе, возвращаясь с 300 бревета.

Признаться, обалдел. Когда я стартовал из Казани я тоже их обогнал, выходит они свои 300 проехали медленнее чем я свои 400.

Домой летел как стрела, абсолютно не чувствуя усталости, но светофоры поднасрали, на трех стоял, как раз минут 5 потерял, в итоге проехал бревет за 15:05.

По приезду домой, полностью опустошил холодильник.

Я обратно вообще на адреналине пер, хотел из 15 выехать, можно сказать получилось, но энергии конечно потратил очень много.

Отчет о веломарафоне 600 км Казань-Бугульма-Казань 28.07.2018

Чемпионат мира закончился, освободились выходные и мне предстояло закрыть Суперрандоннера.

Это была вторая попытка проехать бревет 600 км в Казани, первый раз я попробовал 21 июля и через 100 км я принял решение развернуться, такого сильного встречного ветра я пока не встречал на своем веку и именно из-за него я смог проехать всего лишь 100 км за 6 часов, здраво рассудив, что оставшиеся 200 км при том же самом направлении ветра я проеду более чем за 12 часов и могу не уложиться в контрольное время работы КП, так как усталость будет только расти, я принял решение развернуться и попытать счастья через неделю, т.е. 28 июля.

Через неделю я предпринял вторую, официальную, попытку.

В это раз погода и ветер благоволили

Анализируя свою неудачу, я пришел к выводу, что основными факторами, повлиявшими на мой сход, были:

1. Отсутствие наката за последний месяц, последний раз я сел на велосипед 6 июня.
2. Погодные условия - я просто был не готов к такому сильному восточному ветру, а ехать 300 км на восток при таком встречном это вдвойне сложно.
3. Психология, теоретически можно было порвать жопу, доехать 300 км до Бугульмы и уложиться в 20 часов, а потом с попутным ветром попытать счастья и успеть к финишу в 40 часов, но зачем этот героизм если можно повторить в календарный день. Я попробовал на неделю раньше.

Проанализировав вышеизложенное, я за неделю проехал небольшую тренировку на 140 км до г. Свияжска, посмотрел еще раз город, размял ножки и соответственно в субботу в надежде, что мне составят компанию Казанские парни из клуба Зилант объявил на сайте о своем желании ехать этот бревет, к сожалению ребята из Зиланта по каким-то причинам не смогли участвовать в этом мероприятии, кому-то, возможно показалось жарко, кто то был занят, кто-то испугался дистанции, поэтому на старт к супермаркету Леруа мерлен в 4 часа утра 28 июля я подъехал в одиночестве.

Сделав пару фото с места старта в 4-20 я стартовал в сторону Бугульмы.

Это, наверное, был первый день с декабря 2017, а именно тогда я приехал в Казнь, когда не было ветра, вообще, стоял полный штиль.

На часах 5 утра, взошло солнце и на деревьях не колыхался ни один листик. Я ехал на восток и ветер, который меня обдувал создавался моей собственной скоростью, это было здорово. Я ехал и наслаждался погодой, солнце поднималось все выше, постепенно теплело.

Пролетев мост через Каму, на 77 км я приехал на **первое КП - кафе Курлянка**, где не предполагал останавливаться, а сделал просто фото и залил бачки водой, солнце поднималось одновременно с температурой и день обещал быть жарким. На КП1 я прибыл через 2.5 часа после старта.



Минуя Чистополь по объездной, я продолжил движение до **КП-2 в п. Ленино** это 162 км от старта, прибыл я туда через 6 часов 20 минут и закупился в местной Пятерочке мороженым и Пивом, углеводное окно надо было закрывать.

Сразу после Ленино меня ждал "Сюрприз", до этого те маршруты, что я катал по Татарстану я думал, что это были Холмы, после Ленино я понял, что то, что я принимал за холмы это так, неровности. Сразу поле поселка начались качели. Торчок вверх и тут же спуск, за которым следовал новый торчок и новый спуск, такие американские горки продолжались до Бугульмы, а это 150 км



Я просто не был готов к такому рельефу, я привык ездить против ветра, я привык ездить тягунки, которые длятся несколько км, но зато потом идет такой же затяжной спуск, на котором ты успеваешь отдохнуть, тут же отдохнуть на спусках не удавалось, несмотря на то что скорость порой доходила до 60 км\ч, но это были краткие моменты удовольствия, следом за которыми следовали мазохистские потуги взобраться на очередной холм.

Темп у меня упал, по ногам ударило очень сильно, но это было только начало, на 200 км пути дорога на Альметьевск находилась в ремонте и необходимо было уйти по объездной на Русский Акташ на трассу на Набережные Челны. 24 километровая перемычка узкой разбитой дороги по которой носятся фуры и самосвалы абсолютно не соблюдающие боковой интервал. Пару раз б чувством чувствовал, что надо спрыгивать на обочину в

момент, когда меня обгонял очередной самосвал с прицепом, и делал это вовремя, ибо по тому месту где ехал, я тут же пронёсился прицеп. Спасибо ребятам, что предупредили о ремонте дороги буквально за день до выезда. Проехать прямо там было нереально, дорога представляла собой засыпанное песком полотно, поэтому на шоссе там не проехать.

Очень неприятная объездная, пару раз мне хотелось просто встать в центр полосы и на подъёме карабкаться в гору по градиенту 5% и разбитому асфальту послав всех на хрен. Пусть сигналият и едут 15км\ч по крайней мере видят, а если еду по обочине, то снесут и не заметят.

Выйдя наконец на Набережно-Челнинскую трассу, я повернул на Альметьевск, но к сожалению качество асфальта, несмотря на федеральную трассу не улучшилось. Те же кочки и ямы, которые приходилось объезжать искусно, уклоняясь от обгоняющих автобусов и фур.

Тут я заметил, что у меня приспустило переднее колесо, остановился проверить как раз у Стеллы Альметьевска и прикинув, что до КПЗ осталось всего несколько километров, принял решение не перебортовываться на дороге, а подкачав колесо двинуть в город.

Доехав до **КПЗ - Макдональдс 253км** в 14-55 я был просто поражен количеством народа в нем, такое ощущение, что попал в Москву в 90 и Макдональдс только открыли, у нас в Омске он полупустой, в Казани тоже особого ажиотажа не наблюдал, а тут просто аншлаг. Что-то купить там с велосипедом было нереально, оставив у входа свой шоссер я не стал и зашел в кафе прямо с ним, прошел к туалетам и наслаждался холодным душем. Перегрелся я знатно, 5 или 6 литровых фляжек холодной воды на голову привели меня в чувство, после чего залив эти же фляжку водой на попить, я вышел из Макдональдса и двинулся вдоль по улице Ленина в поисках нормального кафе где можно было бы поесть. Это Кафе я нашел буквально метров через 250 на перекрёстке. Пустой зал, кондиционеры, холодное пиво, натуральные соки и богатый выбор в меню. Взял рассольник, макароны с гуляшем, апельсиновый и абрикосовый соки, эчпочмак (треугольник), чизкейк и бутылочку светлого козла, чтобы закрыть углеводное окно окончательно, пока доехал от Ленино оно немного приоткрылось.

После того как покушал, тут же в фойе сидя на кожаном диване перебортовал колесо, прикинув что видимо словил снейкбайт на разбитых дорогах, но все равно проверил покрышку на наличие инородных тел и ничего в ней не нашел.

После сытного обеда я выдвинулся в сторону точки разворота - Бугульму,

Отвлекусь от повествования и опишу город Альметьевск.



Никогда сюда не приезжайте

Это господа жопа, Альметьевск вызвал у меня самые негативные и печальные эмоции, мне жаль жителей, которые в нем живут, ни хочу никого обидеть, но это ужас, город призрак на подъезде, к которому начинает вонять химическими заводами. Дороги убиты, а в самом городе асфальт вообще срезали, а положить новый забыли. Если в других городах асфальт снимают участками и тут же кладут новый, то тут его сняли вообще везде по линии моего маршрута, а это через весь город. В добавок пока я ел, видимо прошел дождь и на дороге образовались лужи и кучи жидкой глины, которая мгновенно оказалась на мне и велосипеде. Белые носки стали черными.

Проехать до Бугульмы мне оставалось всего 50 км, но между въездом в Альметьевск и въездом в Бугульму у меня прошло 4 часа. 50 км за 4 часа за минусом минут 40 на покушать, вот так вот бля!

А было вот что, мало того, что качели продолжались, через какое-то время после выезда из города я вновь обнаружил что колесо спускает. Сомнений не оставалось в камере что, то есть. Запаска осталась всего одна, клеиться не вариант, такую маленькую дырку в камере без воды мне на слух не обнаружить. Оставалось одно - остановиться и самым тщательным образом осмотреть покрышку пока еще светло.

Останавливаюсь и с хирургической тщательностью осматриваю и ощупываю всю внутреннюю поверхность покрышки, ничего. Решаю осмотреть снаружи и при солнечном свете вижу металлический блеск. В покрышку попала маленькая-маленькая проволочка, которая после накачки постепенно проскакивала внутрь и колола мои камеры. Поэтому всем велосипедистам советую, если вы получили прокол колеса, и он произошел не в следствии удара, обязательно перед установкой новой камеры осмотрите и ощупайте покрышку на предмет инородных предметов, это может здорово сэкономить вам время и нервы. По-хорошему на таких длинных дистанциях не помешает иметь и запасную покрышку, потому что если вы получите боковой поперечный порез, то никакие заплатки вам не помогут.

Вставив последнюю 3 запаску, я выдвинулся в Бугульму где в планах было найти кафе и используя раковину найти места проколов и заклеить 2 моих бесполезных уже камеры. По

итогу на точку разворота **КП4 в Бугульму - 309 км** я приехал через 14-50 после старта. Вот так вот исполняется поговорка: «Если хотите рассмешить Бога, расскажите ему о своих планах.»

Первоначально на старте планировал 300 км. проехать как обычно для меня за 12 часов, уткнувшись в плохие дороги и рельеф, накинул еще час, словив 2 прокола добавил еще один, в итоге надо было накинуть 3 😊

Бывало я 400 км за 15 часов проезжал, а тут...

Сделав несколько фото у паровоза и купив минералки в магните, я принял решение не искать кафе а покушать снова в Альметьевске, то кафе, которое мне так понравилось работало до 22-00, по моим расчетам я в него успевал.



Обратная дорога до Альметьевска заняла у меня 1 час 40 минут и в город я приехал без десяти 10, кафе уже закрывалось, впрочем, как и магазины, поэтому успел заскочить в Магнит и купил 3 литра Эссентуков и 0.5 колы на ночь, чтобы взбодриться. Из еды ничего не стал брать, так как в сумке еще лежали сникерсы и овсяные печенья, а также 6 powergel с кофеином, но это был НЗ на финишный рывок. Доехав до Памятника фонтану нефти КП5- 368км перекусил на ступеньках и принял решение продолжить путь без длительной остановки.

Решение далось нелегко, с одной стороны я боялся ехать в темноте по убитому асфальту, моей фары хватало метра на 2-3 и на большой скорости на спуске я бы просто не успел среагировать на яму. Кроме того, в темноте ощущение скорости теряется, вроде едешь, ветром обдувает, думаешь несёшься, смотришь на спидометр, а там 20км\ч. С другой стороны, зависать на улице в городе в ожидании рассвета это потеря времени, а ночью трафик не такой большой и по объездной дороге есть вариант проехать если не в одиночестве, то при весьма скудной компании автолюбителей.

В итоге выдвинулся по трассе в сторону Набережных челнов и доехав до поворота на объездную остановился перекусить и понаблюдать за трафиком. Пока я жевал 2 овсяные печенки, по дороге прошло всего 2 фуры и 1 автобус, в итоге принял решение лучше ехать медленно, но ехать, чем сидеть и ждать. Проехал без осложнений, я старался ехать по середине дороги где покрытие было ровнее и меня было лучше видно. Пока ехал эти 24 км меня обогнало несколько фур и автобусов, видимо междугородние. Без приключений выбрался с объездной на нормальные трассу.

До КП5 в Селе Ерыклы оставалось еще около 30 км, но тут меня начало рубить в сон.

Опасное состояние, когда ноги продолжают крутить, а глаза закрываются, самое безобидное, что может случиться это съезд в кювет, хуже это падение и травмы.

Километров через 5 вижу АЗС и принимаю решение выпить там кофе и немного отдохнуть, и подкрепиться.

Впрыснув кофеина в организм и погревшись выдвинулся дальше, в Ерыклы это 444км я въехал в 2-25, опять начало клонить в сон. Кафе Зирекле, которое одновременно являлось **КП6** к сожалению, работает с 4 до 1 в результате я поцеловал замок. Кушать не очень-то и хотелось, а вздремнуть минут 20 мне бы не помешало - решил я и завалился на лавочку прямо на веранде кафе, предусмотрительно поставив будильник на 3 утра.

Вы не представляете какой это кайф: лечь на деревянную лавку, подложить под голову пенопластовый жесткий велощлем, закрыть глаза и вытянув ноги с расслабленными застежками на велотуфлях погрузиться в дрему на 15 минут, потому что будильник вы себе завели на 20 минут, ибо через 20 минут вы должны встать и продолжить движение.

Как такового сна на таких бреветах у меня не бывает, организм все время на чеку, вы боитесь уснуть и не услышать будильника, уши как у зверя улавливают каждый шорох: вот фура прошла по трассе мимо, вот кошка, вот глюк, в виде точек перед глазами. В итоге полежав на лавочке и дождавшись, когда все яркие звездочки перед глазами, которые мешали вам ехать, погаснут, через 15 минут вы, не дожидаясь будильника встаете и едете дальше. С болью, с кряканьем и оханьем потому что мышцы остыли и забились молочной кислотой, вы остыли, по близости нет никого, можно матюгнуться во все горло и тихонько надавив на педаль плавно тронуться в сторону следующего КП.

Через пару минут мышцы снова вспомнят, что им нужно работать, через 5 вам станет тепло и вы будете ехать к своей цели, а пред глазами у вас будет стелиться дымка утреннего тумана над дорогой. Луна будет освещать вам путь.





А эта ночь была как раз следующей после великого противостояния Марса и Марс также ярко сиял красной точкой чуть ниже полной луны.

Это непередаваемые ощущения, на трассе нет никого, ни одна машина не едет на встречу, никто вас не догоняет. Чистое небо, на котором сияют Луна и Марс, и вы едете в полной тишине - это ни с чем не сравнимо и сложно передать.

Кто-то спрашивает, а зачем ездить брекеты, зачем истязать себя на 600 км, можно ведь проехать 300 лечь поспать, отдохнуть, а потом на свежачка проехать еще 300.

Наверное, да, так можно, но это неинтересно, по крайней мере для меня. Я люблю чтобы было жестко, чтобы были трудности, люблю себя испытывать, если я буду ехать 300 км и спать, а потом ехать еще 300, это не бревет будет, это туризм какой-то.

Бревет надо ехать по жесткачу, с узкими зрачками, с обезвоживанием, с судорогами и галюнами - когда вдоль дороги в утреннем тумане вам мерещатся вместо пеньков в болоте отрубленные головы, такое у меня было.

Ну да ладно, после Зерекле, вода в бачках подходила к концу, несмотря на прохладу ночи пить было необходимо, оставалась надежда, что через 10 км в Ленино будет что-нибудь работать.

Так и было, въехав в поселок я увидел круглосуточное кафе, кушать не хотелось, поэтому по-быстрому пополнив запасы воды я продолжил движение к дому.

Качели с дорогой закончились, поэтому ехать стало приятнее, но опять начало клонить в сон, я пропускал реперные точки ловя себя на том что абсолютно не помню, как проехал тот или иной участок дороги, открывая глаза я обнаруживал, что двигаюсь по встречке или меня носит из стороны в сторону по дороге. Это очень опасно, поэтому увидев автобусную остановку принимаю решение полежать еще минут 10-15.

Минут через 15 мимо остановки из прилегающей деревни выезжает девушка на велосипеде типа десна, думаю надо просыпаться догнать и обогнать, сон закончился мгновенно, началась гонка. Преследование было недолгим минуты через 2 она осталась далеко позади, а я подъезжал к Чистополю.

Очень неожиданно для меня погода резко изменилась и безоблачное всю ночь небо, к утру заволокло тучами, температура понизилась градусов до 15 и подул сильный северо-западный ветер. До финиша было еще 120 км, а поднявшийся мордодуй оптимизма закончить бревет за запланированные 28 часов не вселял.

Чистополь я обогнул по объездной не став заезжать в сам город, так как из-за ремонта дороги и объезда на Альментьевск я уже имел в активе 12 лишних км, поэтому **КП7** я проскочил.

Проехав мост через Каму в 8-40 я прибыл на **КП8 - 552 км кафе "Золотой карп"**

До финиша оставалось 50 км, в сумке еще 5 гелей и сникерс, рассудив, что еда меня только затормозит, взял черного чаю и зажевав сникерс, пошел на финишный рывок.

У села Полянка тучки немного развеялись и в прорехи голубого неба начало припекать солнышко, под его воздействием меня начало срубать в последний третий раз. По близости нет ни автобусной остановки, ни кафе, завалиться на обочине прямо в селе - не вариант, в результате проехав село останавливаюсь у дорожного знака и сажусь прямо на траву облокотившись спиной на знак, минут через 15 выйдя из дремы начинаю ощущать сладкий запах гниения плоти, оказалось, что я сел отдыхать возле кем-то выброшенной тушки курицы, т.е. это не был сбитый кем-то зверек, это была курица, выброшенная кем-то из автомобиля. Такое поведение автолюбителей меня всегда убивало. Эти толстожопые мудаки везут с собой жратву в автомобиле, а когда пожрут, выбрасывают остатки и мусор на обочину. Ну ты же ссука на машине едешь, я еду на велосипеде, у меня кончилась кока-кола и я засунул пустую бутылку в карман, доехал до бензоколонки и выкинул ее в урну, ты падла, блять, за рулем, ссука, едешь, енот ебанный и ты, сожрав курицу и что-то не доев, выбрасываешь ее на обочину. Я этого не понимаю, какой свиньей и дебилом надо быть, чтобы в голове даже мысль не возникла увезти свой мусор с собой и выкинуть туда куда положено. Почему в Европе чисто на обочине, а у нас помимо стекол, пластиковых бутылок и упаковок от чипсов ты можешь найти даже презерватив.

Ладно это так порыв души.

Короче минут через 15, разбуженный запахом разлагающейся плоти, я вновь вскочил в седло и продолжил борьбу со встречным ветром на пути к финишу.

Ветер северный, холодный, работаю в полную силу, осталось штуки 3 геля, скорость падает до 17км\ч, после применения геля ощущаю реальный прирост скорости, фактически через пару минут каденс увеличивается и скорость возрастает до 25.

При движении назад отметил интересный момент, дорога всегда кажется быстрее, потому что ты отмечаешь вешки, которые ставил на пути туда и теперь считаешь их назад и понимаешь, что через 2 км будет поворот, через 3 перекресток, еще через 3 начнется деревня, а через 5 км от нее будет мост, а за ним кафе, где ты точно сможешь отдохнуть.

И ты едешь и считаешь: 2, 3, 3, 5 но ветер дует в лицо и такое ощущение, что он знает, что ты знаешь, что тебе осталось 5 км до отдыха и ветер усиливается, пытается остановить тебя своими порывам, снести вправо, влево, ударить в лицо, а ты в ответ на это назло начинаешь работать еще интенсивнее.

В итоге к финишу бревета я приехал в 11-57 - через 31 час 37 минут после старта, это лучше, чем 32 часа, которые я обозначил для себя как крайний лимит, но хуже, чем 28 часов, которые я себе поставил в задачу прохождения этого марафона.

Но как говорить одно дело предполагать, другое дело реализовать это на практике, 600 км с набором высоты 4758м, встречным ветром на последних 150 км, разбитым асфальтом 50км в одну и 50 км в другую сторону это для меня новый опыт, может все в дороге случиться и в этом, наверное, и прелесть бреветов. Когда я ехал завершающие километры я думал, что, если бы это был бревет на 1200 км и мне предстояло проехать еще столько же, я бы на 600 сошел, реально ребята это было очень жестко, очень.

Если бы я ехал Париж-Брест-Париж и закончил 600 км за 31 час, я бы подумал, а стоит ли мне продолжать ехать дальше или ну его на хрен.

Я дважды проезжал ПБП и оба раза проезжал его за 62 часа, но особенность ПБП в том, что самое начало - это езда в группе, скорости под 40 и первую сотню вы пролетаете за 2,5 часа, далее группа рассеивается, редет, скорости падают, но тем не менее до Бреста за сутки я добирался. Тут я ехал в одиночку ни за кем не гнался и ни от кого не убегал. Не знаю буду ли я в следующем году вновь на ПБП. Честно, не знаю, что там делать 3 раз, с другой стороны можно поехать в гедонистском стиле, надоело мне гонять и ничего не видеть вокруг.

Одно могу сказать точно - бревет это состояние души, вы представьте, когда вы едете 37 часов без сна, слушаете музыку - тяжелый металл на протяжении 37 часов ломит вам в уши и на последних часах я понимаю, что знакомые мелодии звучат медленнее чем я привык их слышать, т.е слуховые галлюцинации дошли до того, что я знакомую музыку уже не воспринимаю как знакомую. С одной стороны, это прикольно, я с таким еще не сталкивался, с другой кто-то скажет глупо, но наша жизнь скучна если не раскрашивать ее такими глупостями.

PS В течение бревета у меня случился неприятный момент. Я начал извращаться с аэродинамическим спуском с холмов - когда садишься на раму, руки на лежке, а голова практически прячется под руль. В такой посадке даже не крутя педали скорость доходила до 50км\ч и выше и тем самым я проходил спуски более эффективно, чем если бы я крутил педали. Было уже достаточно жарко и я расстегнул джерси, в результате чего у меня вывесился нательный крестик. И вот когда я выходил из низкой посадки после очередного спуска перед мостом через речку Толкишка на 125 км, я цепляю своим нательным крестом то ли за велокомпьютер, то ли за вынос, сейчас это уже не так важно, но кольцо, которое держало крестик на цепочке было не запаяно, и оно разогнулось, в результате чего крестик вырвало, и он упал. Остановиться сразу не удалось, скорость была под 40. Остановившись я вернулся к предполагаемому месту падения, но в результате 20 минутных поисков так и не нашел его ни на дороге, ни на обочине. Очень обидно, покупал в Иерусалиме, серебряный освещенный крест, специально на свое крещение.

Настроение тут же испортилось, самое начало бревета и такая неприятность, возникло чувство, что после этого удачи не видать, может и проколы из-за этого случились и дорога в кочках и ветер на обратном пути, кто знает, все может быть, я человек немного суеверный.

PPS Но наконец в этом году я выполнил норматив Суперрандоннера. Прошедшие 2 года 2016 и 2017 я 600 км не проезжал, в 2016 году проехав 300 по Омской области по охринительно расхреначенному асфальту, я сказал, ну его на хрен еще 300 км зубами стучать на кочках и отказался ехать дальше, сошел психологически. В 2017 после 350 км при очень жарких погодных условиях я тоже сошел по медицинским проблемам, хороший крем и памперс не помогли, и задница была стерта в кровь. И вот сегодня 28 июля 2018 года в Татарстане я был просто обязан проехать эти 600 км, и я их проехал.

Незабываемый опыт, холмы, ветер, спасибо Казанскому клубу Зилант за интересные маршруты, к сожалению, по стечению обстоятельств компанию мне ни в одном бревете так никто из участников и не составил и всю СР серию я проехал в одиночестве, но возможно в будущем нам удастся пересечься на дорогах России, а может быть и на ПБП 2019, кто его знает.



В сентябре 2018 мой контракт с оргкомитетом ЧМ закончился, и я вернулся в Омск, где еще успеваю проехать заключительный осенний брейт на 200 км.

Наступил 2019.

Я вернулся на свою прежнюю работу, но не оставлял надежды найти работу в Питере и покинуть Омск.

И вот тут я понимаю, что у меня растёт сын, а я провожу время мимо семьи, жизнь одна, но грош ей цена без семьи без друзей да без вина (перефразируя одну песню группы Стелла)

К сожалению, я уже потерял одну свою семью, где у меня также растёт сын Владимир, который остался без моего воспитания в 4 года и все это из-за моего чрезмерного увлечения велосипедом.

Моя, вторая семья имела запас терпения чуть больший

Но я понимал, что если я не прекращу свои эгоистичные поездки, то могу лишиться и второй семьи.

Выбор был сделан.

В 2016 я научил своего сына ездить на 2 колесном велосипеде, когда ему было 3 года, сейчас понимая потенциал ребенка и возможности его развития я задался вопросом, а что дальше?

И открыл для себя, что в Омске есть отличная школа ВМХ.

6 треков в разных районах города, отличная команда увлеченных тренеров и великолепная программа тренировок на которой дети не только получают навыки вождения гоночного ВМХ, но и участвуют в различных соревнованиях.

Тратить время на покорение очередной сотни километров я начал с осторожностью.

Каждый раз при приближении календарной даты брейета я задавал себе вопрос, «А что будет делать семья пока меня нет?»

Себе я все давно доказал, могу и мало кто такое может с такой скоростью. Зачем лезть дальше, когда можно уйти на пике форме, лучше я уже не смогу, а перебарывать себя в очередной раз, кому это надо, как уже сказал выше, себе я все доказал, а сейчас я хочу заняться сыном.



В итоге 2019 у меня прошел под эгидой организации устоявшихся уже ежегодных любительских шоссейных велогонок, которые я считаю прошли блестяще.

А также сопровождения сына на секцию ВМХ и поддержка его на соревнованиях, на которых он постоянно занимал призовые места.

Участвовали мы в четырех и по итогу заняли 3 третьих и одно 2 место.

С таким графиком участие в длительных бреветах ушло у меня на второй план, хотя и не совсем по моему желанию.

На первой омской 400 18 мая меня хватило только на 100 км, при старте в мокрый снег, перешедший дождь и температуре +8, ехать 400 км мне просто не захотелось.

Дико замерзли ноги, что и неудивительно, они у меня самые мерзлячие. При таком ощущении подумалось, ну ведь 400 две, будет еще в июне.

Первую 600 15 июня я не поехал, были домашние дела, поэтому просто проводил участников 50 км и за это расстояние умудрился дважды проколоться. Подумал еще это знак, явно 600 бы не пошла.

Наступило 29 июня и время ехать вторую 400.

Но и в этот раз проехать мне ее не удалось.

За месяц до старта, меня сбивает машина.

Последствий тяжелых не было, если не считать сломанного карбонового руля и ушиба левого колена, голеностопа и ребер. Совершив кувырок через крышу автомобиля, я удачно приземлился на корточки.

Машине повезло меньше.

И вот, после первых 100 км, мое колено которое пострадало после ДТП месяц назад, сказало хватит. Отказалось сгибаться и накрыло меня волной боли. Кое как доехав до Марьяновки, вполз в кафе и взял себе пива в качестве rainkiller, парни приехали следом, и Артем добавил пару таблеток болеутоляющего. На этой смеси и доехал 40 км до города. У дома действие чудо микстуры кончилось и на 3 этаж дома я уже вползал.

По итогу завершающую 600 20 июля смысла ехать я не видел, все равно уже не СР. Но желание доказать себе, что я могу было, поэтому со счетов ее не сбрасывал.

Вернувшись на кануне из командировки, после плацкартного вагона и суток за рулем, я понял, что и эта 600 отменяется. Судороги икроножных, четырехглавых и ягодичных мышц просто сводили с ума от боли. Давно у меня одновременно такого не было. Кое как проехал 30км и подумал, «хватит издеваться над организмом».

Как итог 2019 это пять 200км бреветов и один 300км.

2020 начало конца

Наступает 2020 и свершается то, к чему я так долго шел и стремился, я наконец то нахожу достойную работу в Питере.

Однозначно нужно ехать.

Опять один, опять семья в Омске, ибо дети в садике, а жена на работе и просто так не сорваться.

Есть где жить, есть где работать, но семью вот так наскоком не перевести, к тому же в Омске есть еще 2 машины, дача и квартира, с которыми нужно что-то решать.

Принимаю решение ехать одному, разобраться на месте что к чему, а летом плавно перевезти семью.

Февраль 2020 я в Питере на новом месте работы, душа поет, но не долго.

Наступает март и начинается пандемия.

Так как я опять один и мне нечем занять свое свободное время на выходных, я возвращаюсь к бреветной теме.

Питерские бреветы проводятся в режиме самоизоляции, т.е каждый едет в свое время, но в зачет АСР они не идут, катаем просто для себя.

Я проезжаю северную 200, потом 300 - «День победы» до Выборга и на большее моего запала не хватает.

Я понимаю, что я один и мне нечего делать в выходные дома, но я переосмысливаю философию велосипедиста.

Зачем тратить 16 часов жизни на преодоление дистанции в 400 км, когда можно в удовольствие проехать 100 км за 3 часа и оставшееся время посвятить чему-то другому.

На тот момент я увлекся сценарным мастерством даже записался на курсы сценаристов.

Я интенсивно читал литературу и выполнял задания курса.

Надо сказать, что я вообще натура очень увлеченная и с легкостью могу увлечься абсолютно противоположными вещами.

Мои Хобби

В 2014 в первый мой приезд в Питере я увлекся конструированием и программированием квадрокоптеров, на тот момент эта тема как раз интенсивно развивалась, но готовых заводских моделей, которые могли бы подняться на 1 км вверх или пролететь 2-3 км по горизонтали просто не было.

Был контроллер NAZA и конструктор. Меня это дико увлекло, я заказал с Алиэкспресс все комплектующие: двигатели, регуляторы, раму, контролер, пульт управления «Таранис», винты и батареи и начал собирать свой квадрик. Это было что-то.

Я поднимал его за облака, я летал на расстояния порядка 500 метров, пока в один прекрасный момент 1 января 2015 года я по пьяни в 6 утра его не потерял.

Просто улетело 40 000 рублей, а я по монитору не смог сориентироваться куда. Потеря видеосигнала из-за залета за многоэтажку вызвала растерянность во мне, и вместо того, чтобы продолжить полет по вектору я нажал возврат домой, а вот он то как раз и не сработал и коптер улетел.

В итоге моему дорогому хобби пришел конец, так как на тот момент Крым уже был нашим ну, и вы понимаете...

Вернувшись в Омск в 2016, я увлекся темой организации велогонок с отдельным стартом. Потом были годы интенсивной работы и гонки 2016, 2017. Казань и снова Омск в 2019.

Но я не терял надежду, город на Неве манил меня, и я не пропускал ни одного собеседования.

В конце концов в феврале 2020 найдя достойную работу я вернулся в город своей мечты, и мне как одинокому волку опять нечем стало заниматься в свободное время. Поэтому я решил осуществить для себя мечту детства и записался на курсы сценарного мастерства.

На самом деле я с детства мечтал написать свой собственный сценарий к кинофильму, но понятия не имел как это делается. Поэтому я решил реализовать свою давнюю мечту.

По факту, после окончания курса, у меня получился не то что серия, а даже один сезон сериала на 7 серий. Вот так я разогнался.

Сдя дома и выполняя задания по сценарному мастерству летом 2020 я задумался, а как же велосипед? Я ответил себе на этот вопрос просто, а что с ним? Стоит в коридоре, и я катаю на нем в удовольствие. Тратить 3 часа в выходной день на то чтобы проехать 100 км это нормально, а убивать 8 часов своего времени на данном этапе считаю непозволительной роскошью.

Ну реально, я почему-то задумался, а зачем мне все это, зачем крутить педали 8, 12, 16, 30 часов? Кому мне доказывать, что я это могу? Себе я доказал, остальным пофиг.

При чем задавая себе дополнительные вопросы по типу, ну как же так ты ведь раньше катал, сейчас ничего не изменилось, ты сможешь.

Я отвечал да смогу, но не хочу, у меня пропала мотивация.

В августе наконец то приехала семья.

Концы были обрублены и Омск оставлен навсегда.

Квартира, дача и машина проданы, маме куплена еще одна квартира в Питере, семья воссоединилась. Вот оно счастье.

Вспоминая прошлое, я понимал, что свой первый брак я точно также просрал.

Возможно мои отношения с первой женой все равно бы не сложились, но мой сын в этом не виноват.

Вместо того, чтобы проводить время с ним я уезжал катать брекеты.

Рассматривая активных участников веломарафонского движения сейчас, я понимаю, что в большинстве своем это одинокие люди. Ни семьи, ни детей, и нечем занять свое свободное время.

Поэтому и катают эти товарищи 200, 300, 400, 600 километров.

У меня есть семья, я понял, что я не готов тратить от 8 до 30 часов своего времени на велосипед, в то время как мои дети растут без отца.

И я не кривлю душой, мне сейчас гораздо комфортнее проводить время дома с семьей и подрастающими детьми, чем крутить педали где-то за городом в гордом одиночестве.

Брекеты 2020 для меня были закончены весной, осенью я мог позволить себе стандартные вылазки по своему любимому северному маршруту на 60-80 км и мне этого было достаточно. Я получал удовольствие от дороги, я приятно уставал от физической нагрузки, я проводил достаточно много времени в одиночестве, но и семью оставлял не на долго, чтобы снова вернуться к сыну и дочке.

Почему-то, как только я покидал свой дом я сразу вспоминал отца, который уходил на работу в 5 утра, а возвращался в 8 вечера.

Поужинав и посмотрев «Программу время» по телевизору, он сразу ложился спать, потому что завтра ему снова нужно было вставать в 5 утра.

Вот так прошло мое детство и юность.

Вроде и был папа, а с другой стороны он все время был на работе

Проезжая с такими мыслями 30-40 км я понимал, что сейчас моим детям как никогда нужно мое присутствие. Мы не вечны, и я думал, а что я оставлю о себе?

Дом, машина — это хорошо, но на мой взгляд добрая память бесценна.

В августе перед окончательным переездом из Омска, когда концы уже были обрублены – проданы дача, машина и квартира, мне приходит предложение о работе в ПАО «Ростелеком» в Москве.

Как вы понимаете я был на распутье.

Опять переезд от семьи в другой город, опять игра в догонялки.

Я в Казань, семья за мной, я в Омск, они следом, я в Питер, жена и дети готовятся переехать в Северную столицу и тут папа решил свалить в Москву.

Как вам такая история?

Я понимаю, что от таких предложений не отказываются.

Во-первых, стабильная работа в крупной компании,

Во-вторых работа в Москве, но было одно, НО.

Я не люблю Москву, не лежит у меня сердце к этому городу. Мне сложно это объяснить, но я не вижу в нем теплоты и чувственности.

Но как говорится любишь не любишь, а семью кормить нужно и я принимаю предложение.

И в августе 2020 приезжаю в Москву. Месяц интенсивной работы на новом месте.

Сказать, что от новости переезда в Москву моя жена была удивлена – ничего не сказать. Все наши планы на жизнь резко изменились.

Где жить дальше, что делать с Питерской квартирой, где жить в Москве, как быть с мамой? Денег за ее проданную в Омске квартиру, в Москве не хватило бы даже на комнату.

Передо мной стояла задача решить суперблиц, как в программе «Что? Где? Когда?», только на кону стояло будущее мое и моей семьи.

Работая в Москве с августа по сентябрь, я вижу, что ситуация с пандемией складывается не в лучшую сторону и в сентябре нас переводят на удаленный режим работы. Тем самым это позволило мне договориться работать удаленно из Питера, а в случае острой необходимости приезжать в Москву.

В сентябре моя семья прилетает ко мне в Москву.

Я не видел детей больше полугода и моей радости не было предела.

К тому же теперь я мог свободно вернуться в Петербург, а не мотаться на метро каждый день на работу и не думать какую квартиру снимать или покупать в Москве.

Конец лета и осенью 2020 как вы понимаетесь выдалась жаркими на события, и я осознанно принимаю решение прекратить ездить длинные марафоны, а уделить максимум своего свободного времени семье.

Год семьи

2021 проходит у меня под знаком семьи

Весна в Питере была холодная и ездить я начал довольно поздно.

Скажу честно, на велосипеде я не люблю две вещи — это холод, который очень сильно высасывает соки из байкера и жару. Для меня самое комфортное это 24 градуса тепла, именно из-за этого я полюбил Тенерифе, идеальная погода круглый год, шикарные маршруты и минимум трафика. Хочу свою пенсию провести на Канарах.

И вот в 2021 когда вроде и пандемии нет, и я в Питере, а у меня пока не складывается проехать даже первый бревет на 200 км. Мне реально в лом ехать на вокзал в 6 утра для того чтобы приехать в Пушкин, ну или в Рощино к 7. К сожалению стартов, из города в Питере практически нет, а ехать на электричке на старт сейчас меня просто ломает.

Да в 2014 это было просто, я был один, мне было нечего делать, я вставал в 5 утра, ехал на вокзал, садился в электричку и ехал на место старта. Сейчас просыпаясь в 5 утра и видя сопящих рядом сына и дочку, а самое главное жену, я думаю, «А нахрена мне эта рыбалка»!

Велосипед по-прежнему остается неотъемлемой частью моей жизни, но он не занимает уже того главенствующего положения, что занимал, сейчас во главе угла стоят дети и жена.

Собрав статистику своих бреветов по годам и городам, получил соответствующую картину.

Будучи молодым и свободным, находясь в дали от семьи либо в тот период, когда детей еще не было, я делал всю СР серию, но как только у меня появились дети или приезжала жена в Казань, серия бреветов прерывалась.

В этом году она у меня и не начиналась.

Мне с одной стороны жаль увлеченных бреветчиков, у них нет другой цели в жизни кроме как катать на велосипеде, это как правило одинокие люди, без семьи и без детей, либо уже пожилые люди, которых и семья, и дети задолбали.

Есть и семейные, но мне реально их жалко, я подошел к тому моменту своей жизни, когда невольно оглядываешься назад.

Ребята, каждому увлечению приходит конец, и не нужно жертвовать семьёй ради своего хобби.

В жизни есть много других интересных занятий кроме как катать на велосипеде, поэтому на данный момент я пришел к выводу, что прокатить на велосипеде 200, 300 или даже 600 км можно если это реально вызывает в вас интерес В противном случае — это не более чем популизм.

Сейчас оглядываясь назад я понимаю, что, если бы я не увлекся брeвeтaми, я бы не создал велоклуб в Омске, не проехал ПБП и ЛЭЛ не приобрёл бы кучу знакомых.

Статистика моих брeвeтaв

год	Город	200	300	400	600	1200	Общий километраж
2010	Новосибирск	7:20	12:23	15:42	28:00:00		1500
2011	Омск	10:04 7:34 8:50 7:13	11:59	19:44 19:15	34:30	61:50 РВР	3700
2012	Омск	10:05 7:41 10:48 7:41 7:30 10:06	13:44 13:01	19:55	31:45:00		2800
2013	Омск	8:50 8:40 8:00	13:10	16:56	29:52:00		1900
2014	Омск Санкт-Петербург	7:42 7:07 6:51 6:30	11:28		28:20:00 23:54:00		2300
2015	Санкт-Петербург	8:20 7:49 8:12 6:33	12:16	14:14 16:57	27:31:00	62:02 РВР	3700
2016	Санкт-Петербург Омск	7:08	10:09 12:57 15:00				1100
2017	Омск	7:32	11:26 11:40	17:13			1200
2018	Казань, Омск	7:42 7:54 8:12	13:30	15:05	31:37:00		1900
2019	Омск	8:13 8:21 7:30 8:57 9:05	12:51			РВР – не поехал	1300
2020	Санкт-Петербург	8:30	12:55				500
2021	Санкт-Петербург						

Я прекрасно осознаю, что могу наплевать на все и уехать на целый день покорять очередные 200, 300 или 400 км, а может и на пару дней с ночевкой в поле для того, чтобы

доказать себе, что смогу проехать 600 км практически без сна, но сам себе задаю вопрос, а зачем мне это?

Деградацию своего физического состояния я также вижу.

Когда я ежедневно катал 50 и более км я спокойно мог добиться на пике формы средней скорости 41 км/ч. на 15 км разделке. Да это не КМС, но для меня как для любителя это было круто. Сейчас катаю по вечерам после работы или на выходных, я не могу загнать свой пульс выше 160, каденс выше 90, а скорость выше 29.

Вот не крутят ноги и все.

Да, мне обидно, возможно это возраст, хотя какой нафиг возраст, всего 44 года,

Возможно отсутствие тренировок и с этим соглашусь полностью. Катаю то в свободное время и то по фану без конкретной цели, чего я жду.

Но смотря на себя сейчас я понимаю, что я не сожалею ни о чем, я провожу время с семьёй, я вожу сына на тренировки по ВМХ, я катаю в свободное время в свое удовольствие, не жертвуя временем и здоровьем.

Наверное, так и должен взростеть нормальный человек.

Пока ты один ты всецело отдаешь себя своему хобби, чтобы это не было, потом у тебя появляется жена, а следом ребенок или дети и если ты не конченный дебил ты начнешь уделять внимание им, а не продолжишь долбиться в то чем был увлечен. Иначе ты рискуешь потерять и жену, и детей. Это звучит жестоко, но такова правда жизни. Один раз я уже наступил на эти грабли и мой первый сын не видел меня уже 3 года.

Если продолжать жить для себя и в свое удовольствие, то остаешься один, жена и дети оставят тебя, и ты тупо живешь в одиночестве и умираешь в пустой квартире с велосипедом на стене. Соседи найдут тебя по запаху дней через 5 летом, а зимой чуть позже и похоронят за казённый счет. Зато ты провел интересную жизнь увлеченного человека.

Оглядываясь на свои прожитые годы, я смотрю на себя и понимаю, что я вовремя остановился, еще чуть-чуть и я бы потерял вторую семью

Я вспоминаю своего отца, когда я шел со школы и видел его машину, припаркованную у дома, он приехал на обед, я ускорял шаг, я хотел его увидеть и поговорить с ним, так как он уходил на работу, когда я еще спал, а приходя с работы, поужинав, практически сразу ложился спать.

Мне как парню нужен был отец и общение с ним, но к сожалению, я его получил очень мало.

Папа умер, когда мне было 18, я только что поступил в институт и я уже без отца.

Вспоминаю те минуты, когда он умирал у меня на глазах. Когда я держал капельницу и его левую руку, а его сердце останавливалось. И бригада реаниматологов ничего не могла сделать. Катетер выпал из яремной вены, когда он судорожно махнул правой рукой, дефибрилятор включили поздно, сначала пытались колоть адреналин прямо в сердце. Последние слова папы были: «Как я устал».

И вот я 18 летний пацан держу капельницу, а бригада скорой помощи ничего не может сделать и говорит мне, что все. ..

Вам нужно сходить за свидетельством о смерти и не забудьте бинтиком подвязать челюсть, чтобы он в гробу хорошо смотрелся.

Рядом в истерике мечется мать, папа умер у нее на глазах, а я стою и молчу, мне 18 лет и год назад я уже потерял двоюродного брата.

Смерть она забирает не спрашивая.

Потом похороны, мама была не в состоянии что-то делать, а у меня не было такого опыта.

Я только оформил документы.

Вы целовали в лоб покойника?

Вы чувствовали эту прохладную чуть влажную и мягкую кожу человека и понимали, что он не живой?

Вы понимали, что ваш близкий через час будет предан земле и вы больше никогда его не увидите?

Я через все это прошел.

Я провел слишком мало времени с отцом, так как он все время был на работе и сейчас я хочу, чтобы мои дети запомнили меня не в гробу, а живым отцом, проводящим с ними время. Я хочу, чтобы мой сын и моя дочь запомнили меня не по фотографии на памятнике, а живым играющим с ними в футбол, катающимся на велосипеде или плескающимся в озере или море.

Поэтому сейчас у меня произошла переоценка ценностей.

Велосипед – это не главное!

Главное это то, что вы оставите после себя, то что будут помнить о вас ваша жена и дети и, если у вас нет ни того ни другого вы проигравший, не важно, как быстро вы проехали бревет или гонку, вы лузер по жизни.

Хобби, что это?

Мгновенное увлечение или страсть?

Я расскажу на своем примере.

Я очень увлеченный человек и загораюсь идеей очень быстро, но, впрочем, также быстро порой и гасну.

Когда-то давно в 2010 я купил свой первый велосипед и загорелся им, я менял велосипеды с МТБ на Шоссе с алюминиевой рамы на карбон, я покупал велоформу, участвовал в соревнованиях и сам проводил соревнования до тех пор, пока не женился и не обзавёлся детьми.

Потом появившаяся финансовая возможность позволила мне увлечься другим хобби – я решил открыть свой собственный пивной бар.

И я открыл его став Предпринимателем, но к сожалению бизнес просуществовал не долго.

Нельзя открыть пивной бар на 150 000 рублей в 2010, но мое желание перебороло риск неудачи, и я приобрел бесценный опыт. ИП я закрыл весной, когда народ из баров активно перебазировался на природу, а аренда и налоги остались на прежнем уровне.

Загоревшись новой идеей я с целью диверсификации бизнеса открываю пекарню. Но этим двум начинаниям существовать оставалось не долго, виной всему и непомерная аренда, и моя молодость, и неопытность, и местоположение заведения.

Закрыв кафе и пекарню, я вновь сосредоточился на работе, но в 2016 появившаяся финансовая возможность позволила мне увлечься другим хобби – конструированием квадрокоптеров.

Возможность продлилась недолго, завершившись финансовым кризисом и утерей дорогого квадрокоптера, но я получил неповторимое удовольствие от того, что что-то создавал сам.

Далее появилось увлечение организацией велосоревнований, я получал удовольствие от того, что участникам нравится то, что я делаю.

Мне нравилось награждать победителей, выдумывать призы, разрабатывать трассы гонок и освещать все это по мере сил и возможностей.

Сейчас у меня появилось другое хобби, имея финансовую возможность, свободное время и огромную заинтересованность я увлекся крепким шотландским алкоголем – односолодовым виски.

Я делаю обзоры на различные релизы, даю свои оценки и получаю обратную связь от единомышленников.

Но к сожалению, имею и негативную реакцию от людей, которые считают, что употребление любого алкоголя — это алкоголизм.

Ну жалко же вас ущербные вы наши трезвенники, веганы.

Я сейчас никого ни к чему не буду агитировать, но прошу отнестись к моему посланию максимально адекватно, в процессе жизни человека возникают различные моменты, которые влияют на его восприятие реальности и жизни вокруг. Поэтому, рано или поздно происходит переосмысление и переоценка ценностей, то что когда-то казалось аксиомой, сейчас уже воспринимается как анафема.

Я с удовольствием проеду 200, 300 и 400 км по интересному маршруту, я даже поеду 600 или 1200 если буду уверен, что моя семья не будет страдать от моего отсутствия и я получу от этого удовольствие.

А пока, на данный момент, я вижу, что у меня произошла переоценка ценностей и переосмысление мира.

Прав я или не прав, решать вам, но я считаю, что видеть улыбку своего сына рядом с собой - гораздо важнее одиночного финиша 600 км марафона в ночи в ебенях.

План

Первые поездки на мтб, рассказать о поездке в надеждино федоровку с пионером и на золоотвал.

Желание купить форму, которой нет в омске, покупка джерси gt в триале и шлема руди продект и туфлей сиди в москве на даньги котоорых не было

Жажда скорости и покупка шоссера перед свадьбой, первый вилер, поездка поленина в динсахи без шлема, слезы радости в глазах.

И тут я загорелся дальняком – омск одесское омск с пашей, омск полтавка омск с комрадом, первые неофициальные брекеты Омск-Звездино.

Новосибирск и клуб марафонцев, контакт с игорем и выезд на 200,300,400,600 (отчеты)

Создание клуба в омске, продвижение, примеры отчеты. Сергей Ефимов.

Новая мечта ПБП 2011, а почему бы и нет отчет о пбп

2012 париш брест рубе новый рубеж

2013 лондон эдинбург и первый сход, переосмысление себя

2014 питер первые награды в гонках, брекеты группой, рекорды скорости.

2015 ПБП и мысли ехать или нет. Жопа с деньгами и повторение мечты

2016 Омск снова дома, становление велогонок с родной юдоли

2017 кратко о главном

2018 Казань и ЧМ2018, одиночный штурм СР по татарстану (отчеты)

2019 и снова Омск но приоритеты меняются (семья дети новые цели)

2020 Питер опять один и пандемия, нечего делать опять катать, но больше 300 просто лень

2021 перерождение переоценка ценностей и смена приоритетов, вопросы о дальнейшем развитии и анализ физиухи, раньше средняя 41 сейчас 27 почему?

Заключение все мы идем куда-то и к чему-то приходим у всех свои цели, которые меняются по жизни, какая моя следующая цель?

Хобби, что это к чему ведет и чем заканчивается – квадрокоптеры, велоспорт, виски, алкоголь..... кто я дальше?

Выводы читателей, прошу высказываться.