



**Pais-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-Rubaiх 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.

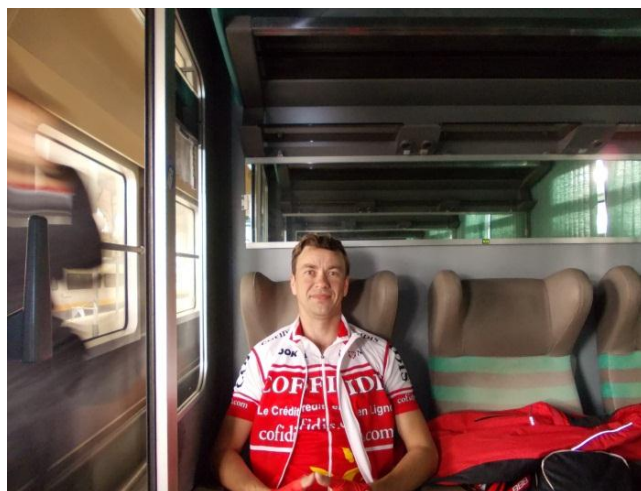
Моя одинокая фигура в светоотражающем жилете бесшумно проехала по ночному Сан-Квентину и направилась в сторону г. Бохан.

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 не торопливо 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 гражданскую 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  
LAISSEZ 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**

|                                                                  |                  |
|------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>DEPART</b><br>BOHAIN-EN-VERMANDOIS<br>De 5h00 à 7h30          | <b>DEPART</b>    |
| <b>ACCUEIL 2</b><br>SOLESMES<br>De 6h15 à 10h00                  | <b>ACCUEIL 2</b> |
| <b>DEPART / ACCUEIL 3</b><br>WALLERS-ARENBERG<br>De 7h00 à 13h15 | <b>ACCUEIL 3</b> |
| <b>ACCUEIL 4</b><br>ORCHIES<br>De 8h15 à 15h30                   | <b>ACCUEIL 4</b> |
| <b>ACCUEIL 5</b><br>BOUVINES<br>De 9h45 à 18h00                  | <b>ACCUEIL 5</b> |
| <b>ARRIVEE</b><br>ROUBAIX<br>De 10h30 à 20h00                    | <b>ARRIVÉE</b>   |

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        | 8   | ORCHIES                                          | 128 |
| ELINCOURT                   | 10  | Pavé du Moulin 1800 m                            |     |
| TROISVILLES                 | 22  | ORCHIES                                          | 136 |
| Pavé Stabinsky 2200 m       |     | Chemin des Prières 500 m                         |     |
| VIESLY                      | 29  | AUCHY-LEZ-ORCHIES                                | 142 |
| Pavé de Viesly 1800 m       |     | Pavé du Bar et du Nouveau Monde 3000 m           |     |
| QUEVY                       | 32  | BERSEE                                           | 147 |
| Pavé de Quevry 3700 m       |     | FAUMONT                                          | 149 |
| Pavé de Saint Python 1500 m |     | Pavé de la Vierge 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 Rosée 675 m                           |     |
| Pavé de Quérénain 2500 m    |     | PONT A MARCO                                     | 165 |
| MAING                       | 70  | Pavé du Fort Thibaut 1400 m                      |     |
| Pavé de Maing 1600 m        |     | TEMPLEUVE                                        | 172 |
| PROUVY                      | 76  | Pavé de l'Epinette 425 m                         |     |
| Pavé de Prouvy 2500 m       |     | Pavé Moulin de Vertain 570 m                     |     |
| HAVELUY                     | 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                    | 106 | Pavé de la Justice et du Quinola 1800 m          |     |
| HORNAING                    | 108 | Pavé de Luchin et du Carrefour de l'Arbre 2120 m |     |
| Pavé de Hornaing 3700 m     |     | Pavé de Gusion 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 Madot 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 Рубе.

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 попадают 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 ни чего 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 французов родом из города Рубе. Один из них сказал, что живет в 500 метрах от велодрома и уже не первый раз едет эту гонку.

Так беседуя 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 шоссейника.

Тут действительно понимаешь, что велосипед популярен и велоспорт особенно.

И вот эти группы велосипедистов очень сильно сбивали с толку. Ты едешь и видя 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 уходившим 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 35-40 км/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 профика, означает неминуемый сход и потерю всех надежд на успешный исход гонки. Я не профи, 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, сделав 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 паве 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 б 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 булыжника, 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, фанта или пиво. При чем, 90% участников выбирало именно пиво.

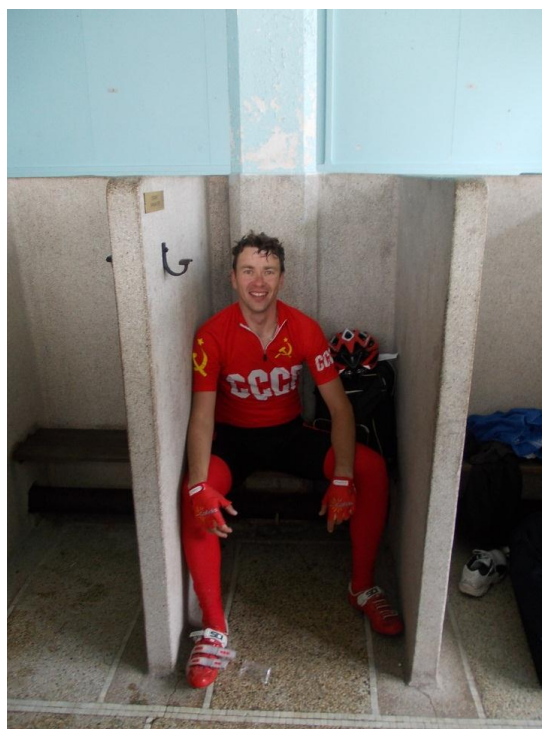
Вот тебе и велосипед, здоровый образ жизни, Пиво – энергетический напиток который позволяет восстановить силы после тяжелой гонки и во время нее. А потратил я на эту гонку 6000 Ккал, поэтому пива по приезду в номера я заказал еще ☺.



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 синглспид с топталками, вот настоящие герои этого мероприятия.

