

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 суберрандонерах, 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 копеечку.

.....
.....

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 Co-fidis.

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.

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.



Завтрак перед стартом

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 гугльмап, 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 столу 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 пришелся 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 Cofidis, рукавов и наколенников, дождевых бахил и дожде-

вой 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, mp3 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 покрышкой 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 с 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 бреветы 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 делая 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 перекачиваясь 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 выплюнула 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 мирным темам. 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 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 не сильно 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 то же 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 учувствуют в этом мероприятии уже не первый раз, практически все второй, третий, четвёртый и даже пятый раз.

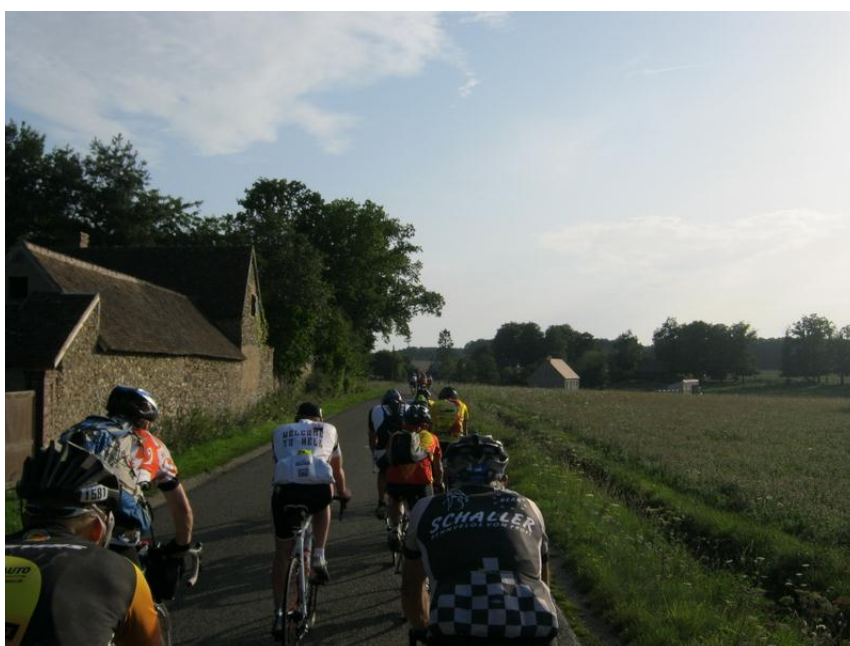
Для меня на тот момент это было просто дикостью, я задавал себе вопрос, зачем людям это, зачем раз в четыре года ехать за тридевять земель, чтобы истязать свой организм многосуточной гонкой по холмам. Нормально не высыпаться ехать в холод, в дождь, жариться под солнцем и бороться со встречным ветром.

Сразу после столь интенсивного старта я подумал, куда я попал это не Бrevet, 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 издали, 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 толи, добрав очередную группу, толи, наоборот позволив добрать себя, 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 Николя Дю Пелем.

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

Хочу сделать отступления 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 кадансом, 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.

Дак вот, на подъеме перед Сан Николя 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 переуллка 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 подъём 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.

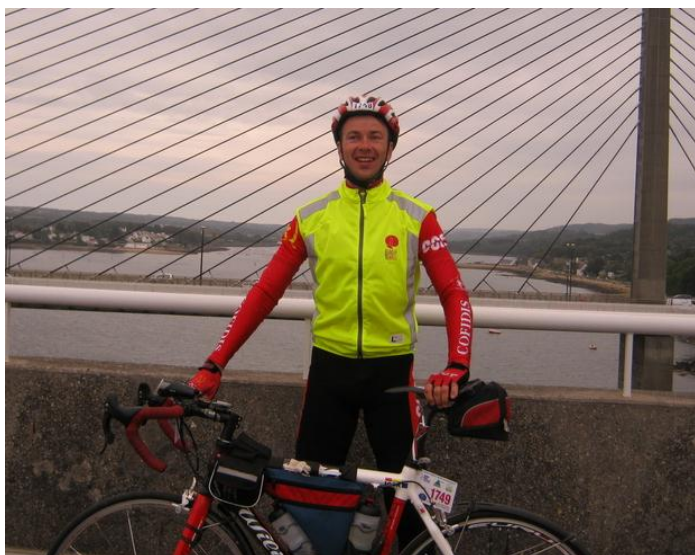
Что ж будет к чему стремиться в 2015.

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 дюелей 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 на столько узка, что не позволяла совершить обгон велосипедистов, то водители автомобилей смиренно выстраивались в очередь и двигались за нами с нашей скоростью даже не думая сигналить 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 библикая 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, она 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 полыхать 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 ни хочу 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 cofidis, 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.

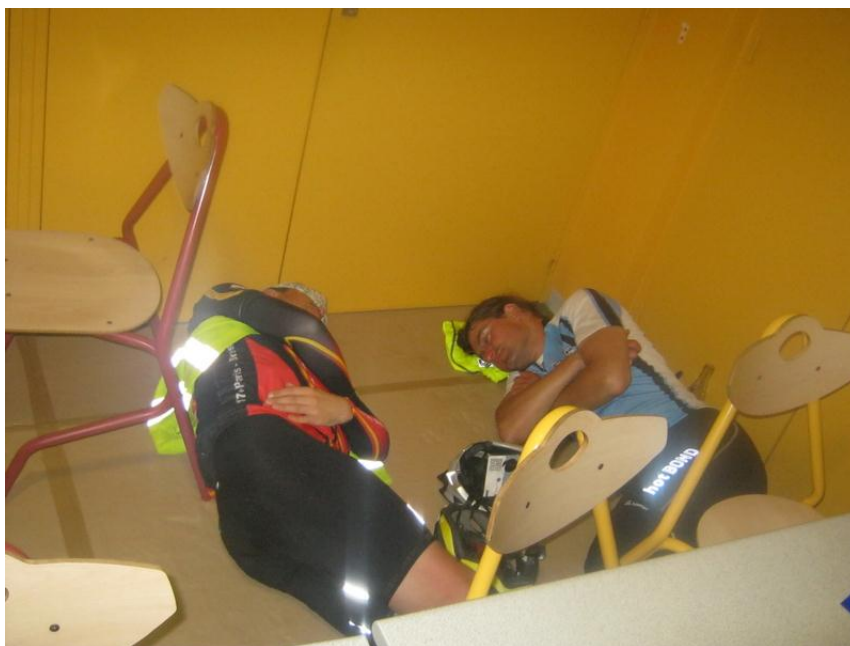
Первый сон

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-клуна. 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 видимы 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 светлотелесного 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 навевало 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 по русский. 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, Болгарин 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 английский 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 велосомобиль, который я безумно захотел сфотографировать, поэтому я еще чуток прибавил, чтобы догнать его.

За рулем оказался немец Најо 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 запечатлел 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.

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 моем 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, останавли-

ваться 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 английский, вел себя не совсем логично: то сидел на колесе, то внезапно ускорялся 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 клинанул 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 помощами, 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 з 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 вело компьютер 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 беседуя 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 помои, 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 апельсин и тыквы, которых было навалом, но их мне хотелось меньше всего. Худшее впечатление, конечно же оставили бутерброды – разрезанный вдоль резиновый безвкусный батон, 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 всех остальных 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.

Дак 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. Сравнивать 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 крошечная 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 ПШШШШШШШ.....

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 показались 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 вдаль.

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 просмотрую 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 предрассветных 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, дабы 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 обналичил в натуральный вид в виде банки пива и помывшись в душе улегся на деревянную лавку отдохнуть пару часов.



После короткого сна я почувствовал себя лучше.



Записал на видео небольшой репортаж и 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 Виле 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 Виле 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 пасть 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 куля 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 ждать 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 Eciats 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 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.

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.

