

КАЛЕНДАРЬ		МАРАФОНОВ - 2 0 0 4				
Клуб	Ответственный	200	300	400	600	1000
<b>Орион - рандоннёр</b>	Комочков В. 400078 Волгоград, а/я 2009	22/05	-	4-5/06	-	*
<b>Урал - марафон</b>	Мисник Пётр 620026 Екатеринбург, а/я 184	29/05 26/06	24/07	-	-	-
<b>Караван-рандоннёр</b>	Кудин Вадим 121019 Москва Г19 До востр.	3/05 15/05 22/05	29/05	-	12-13.06	12-14/06
<b>Нева - марафон</b>	Безызвестных Андрей 192241 С-Петербург, ул. Белы Куна, 22/3-30	24/04 18/09	22/05	3/07	19-20/08	19-21/08
<b>Балтийская звезда</b>	Каменцев Михаил 194156 СПб, ул. Нежинская, 4 - 1	19/04 26/04	9/05	24-25/05	7-8.06	-
<b>Кавказ</b>	Доронкин Валерий 357100 КЧР, Черкесск, Энгельса, 25	1.05	-	-	-	-
<b>Сура-марафон</b>	Басалаев Владимир 440064 Пенза, ул. Строителей, 81-47	15/05	-	-	-	-

\* Возможен неофициальный тренировочный вариант

### Рейтинг Российских клубов

Клуб	200	300	400	600	1000	1200	к-во	рейт.
Урал-марафон	29	23	19	18	0	10	99	431
Орион	41	13	13	10	0	2	79	257
Караван-марафон	9	8	6	7	1	3	34	154
Балтийская звезда	9	15	7	4	0	3	38	151
Нева-марафон	12	8	5	2	0	0	27	80
Кавказ	1	0	0	0	0	0	1	2

Прим. Рейтинг подсчитывается по формуле АСР:

$$\text{рейт.} = \sum n_i * k_i, \text{ где } n_i - \text{ количество пробегов } i - \text{ й дистанции,} \\ k_i - \text{ весовой коэффициент (2,3,4,6,10,12)}$$

№ 4 (25)

2003

октябрь -  
декабрь

Издаётся с 1997



**РОССИЙСКИЙ РАНДОННЕР**

ВЕСТНИК Общества Российских велотуристов-марафонцев

**С новым 2004 годом !**

Ну вот и завершило Большое Колесо ещё один оборот. Не сбавляя скорости, мы выходим на очередной Тур нашей жизни. Год (а точнее даже 4) прошёл в целом благополучно. Наши «завихрения» не остаются бесследными. Полку нашего прибавляется год за годом. Рождаются новые Клубы. Число городов, в которых имеются представители нашего отчаянного движения приближается к трём десяткам. Положительная динамика четырёхлетия получила даже соответствующую оценку Парижского Клуба АСР. Растёт опыт ветеранов.

Важнейшее достижение минувшего четырёхлетия - это рождение собственного супервеломарафона 1000 км. Первые пробы на Ладоге и Урале показали, что это абсолютно реально даже в наших условиях. А организационный опыт придёт, затруднения кадровые и материальные со временем должны разрешиться. Главный залог успеха - это внутренняя потребность общения с друзьями на российских трассах. Участники первых Всероссийских веломарафонов наверняка сохранили о них незабываемые впечатления. Уместно будет напомнить, что наши болгарские друзья с радостью примут своих российских коллег на 1200 километровой дистанции «София - Варна - София».

От всей души желаю Вам в Новом году крепкого здоровья, успехов и понимания на работе, радости и личного счастья!

Не терять скорости,  
дорогие друзья!

Президент ОПВМ Валерий Комочков

Редактор вестника: **Валерий Комочков**  
Ответственный за координацию  
веломарафонского движения в России  
от АСР и RM  
Адрес для корреспонденции:  
400078 Волгоград, а/я 2009,  
ВВК «Орион»,  
тел. раб. (8442) 34-48-01, дом. изм.  
e-mail: orion\_vk@volgadmin.ru

<http://www.bikeclub.volgadmin.ru/rrr>

## Париж-Брест-Париж. Дубль два.

Сергей Баранов

Так нередко случается, что однажды, что-то сделанное хочется ещё раз непременно переделать, но ещё лучше и круче, продвинутого типа. Например, как с веломарафоном Париж-Брест-Париж. Стоит его один только раз проехать, как сразу понимаешь, что до результата лидера тебе упираться ещё почти сутки и можно совершенствоваться в этом добром деле хоть всю оставшуюся жизнь. Причём тайная подготовка к финишному рывку предстоящего марафона начнётся уж никак не позднее, чем за четыре года. Его и проводят то раз в четыре года, специально чтобы народ мог спокойно без суеты подготовиться. Короче, чемодан начал собираться ещё в 1999 году, и чем ближе к 2003-му, тем больше в него упаковывалось желаний, планов, нетерпения и мечт. Ах, какие это были фантастические видения! Всё - таки, 2003 год был не просто рядовым годом, пусть даже и годом 15-го Париж-Бреста, в нём была скрыта ещё одна супер-дата которая вдохновляла миллионы любителей велосипеда во всём мире. Это был год столетия Тур де Франс. Если вы не знаете, что такое Тур де Франс, значит, вы вообще мало знаете об этом мире. Иногда мне кажется, что велосипед был изобретён специально для того, чтобы на нём можно было участвовать в Тур де Франс. А уж современный то точно, заточивался под Тур.

Да, было бы здорово увидеть событие, тем более что наш тур состоится буквально через месяц практически в тех же краях, и было бы, кстати, подстрелить сразу двух зайцев. Но, это уж каким надо быть охотником, вернее, с каким кошельком. Вот и жена моя в таких случаях предпочитает совсем другой образчик народной мысли – «Не два горошка на ложку». Ведь придумал же кто-то. И иногда этот кто-то бывает прав. Так случилось и на этот раз. Вдруг совершенно внезапно образовался катастрофический обвал всех потенциальных спонсоров и все Цепторы, Альфа-банки и прочие ЛУКОЙЛы, не выдав ни копейки, невероятно рухнули на доходах. Из всей этой голытьбы остался один надёжный партнёр – Алексей Лутков. Он произвёл определённые инвестиции

в мой карман, и дело завертелось.

Конечно, подготовка к марафону была многогранна, началась давно и включала в себя массу аспектов, начиная от выработки стратегической концепции, и кончая закупкой макарон. Причём, если в организационных моментах ещё какой-нибудь косяк допускаться, в конце концов, можно было рассчитывать на помощь Вовки Семёнова, то в плане физической формы, всё должно быть по настоящему, и здесь никто тебе не помощник, кроме себя самого. Поэтому лето, насколько это удавалось, приходилось просиживать в седле велосипеда. Правда, специфика моей работы, вернее её график, накладывал, как и полагается, свой безобразный отпечаток, т.е. форма то была, то её абсолютно не было, в зависимости от того, как скоро перед очередным этапом я возвращался с вахты. В этом плане все уральские этапы этого сезона весьма показательны: 200 – мой абсолютный рекорд тихоходности за всё время моего участия в марафонах. 300 – быстрее, чем 200, благодаря дружной компании Сахипова, Шаламова. 400 – опять провал в форме. 600 – экстрим удался. В кои то веки, «попал в экипировку», и все пять, во время одетых кофт, надёжно защищают от холода, дождя и ветра.

Но чем ближе к заветной дате, тем интенсивнее раскручивался маховик педалей. Вечерние покатухи с Семёновым иногда достигали 140-ка километровых отметок. А семейная поездка на юга овелосипежается. Причём, поначалу семья робко пыталась протестовать против четвертого члена нашего коллектива с гордым именем Easton, но потом она смирилась, и даже извлекала из этого некоторую пользу. Зато, какой это кайф, – проснуться ранним утром на лоджии где-нибудь в Сочи, вдаль увидеть море, а вблизи холодный блеск металла и знакомые элементы любимого механизма. А потом, пока все спят, мотнуть полтинник по побережью. Правда, южные тренировки этого года омрачало обилие нещадно чадающего транспорта, покруче любого тагильского Коксохима.

А в июле, когда Франция была уже так близко, а вахта ещё ближе, мне ничего не оставалось делать, как прихватить двухколёсного друга с собой на работу. И там, в условиях крайней нужды и Крайнего Севера, наматывать километры по бетонным плитам по

в этой сверкающей пестроте веломаек и шлёмов, трудно будет среагировать на признаки чего-либо Российского. Тем более, что цвета нашего флага, красно-бело-синие, совпадают с цветами флага Франции и Голландии. Цвета флага страны очень часто являются основой дизайна велоформы её представителей. В лицо мы могли бы узнать Валерия Комочкова, Наталью Недосекину, Витольда Ершова и, возможно, Сергея Баранова. За последние два года мы с ним успели изучить лица друг друга по фотографиям в электронных письмах.

Выписываю в записную книжку регистрационные номера тех участников марафона, фамилии которых знакомы мне из различных источников, интернет-страниц и вестника «Российский рандоннер». Ходим по залу и рядом, вглядываемся, но безуспешно. Кругом приятные, озадаченные предстоящим событием лица, но не наши.

Кто же они, эти люди, стремящиеся с одного старта пройти, казалось бы, немыслимую дистанцию – более 1200 километров и уложиться при этом в нормативное время? По нашим оценкам, большинство из них, люди среднего возраста 35-45 лет. Людей старше 50 лет побольше тех, кому до 30-ти. Есть очень пожилые люди. Видим, прошедшего мимо нас, в буквальном смысле слова – старика. Худого, сторбленного, с неровной походкой. Но он, как и все, в веломайке, велотрусах, велошлеме и в контактных велотуфлях. Что движет этим человеком, несущим в себе нелёгкий груз многих десятков лет? Хотелось бы посмотреть на него в седле. Наверное, в нём он чувствует себя значительно комфортнее, чем в обычной жизни. Говорю Людмиле: «Я, почему-то, уверен в том, что кто-то, а он, на первой двухсотке не сойдёт, а будет сражаться с собой до конца». Да, не знаем мы предела возможностей человека, но знаем, что эту планку, в значительной степени он устанавливает себе сам.

Видим велосипед с маленькими колёсами, с одной передачей, вроде нашей «Камы». Его владелец, молодой парень, видимо захотел в неназойливой форме продемонстрировать всем окружающим, что лично для него значит супермарафон Париж-Брест-Париж!

А вот еще, – Боже мой! Совсем без педалей! Да это же – самокат! Сделан, конечно, классно, на базе современных технологий, блестящий весь и красивый. Большие колёса, руль, подножка, седло и ничего лишнего больше! Это серьёзный вызов шатунам, педалям,

звёздочкам, цепям и суппортам, которыми так озадачены все остальные!

При нас зарегистрировались несколько «лежачих» велосипедов. Любители комфортной езды тоже не прочь испытать себя и свои машины на Париж-Бресте.

Тандемисты. Им мы, конечно, завидуем. Не успели мы за короткое время полноценно подготовиться, чтобы стать участниками этого праздника.

Не часто, но среди прибывающего в этот зал народа встречаются женщины. Они не только члены экипажей тандемов. Есть и одиночки, которые наравне с мужчинами будут идти Париж-Брест-Париж, не имея никаких, по сравнению с мужчинами, поблажек. Вот оно, место на нашей планете, где мы воочию можем убедиться в равноправии женщины и мужчины! К этому ли стремилась женщина, тысячами добиваясь равноправия? Ведь во всех видах спорта, в том числе и вело, всегда нормативы для женщин ниже, чем для мужчин. А на ПБП все равны! Можно, конечно же, порассуждать здесь о том, что рандоннерские веломарафоны – это не соревнование. Но всё же, восхищение вызывают именно присутствующие здесь женщины, а не те мужчины, которые предоставили им равные права. Следовательно, то, небольшое количество по сравнению с мужчинами, женщин, прошедших Париж-Брест-Париж, должно вызывать супервосхищение!

Эльвира, тем временем, используя всё своё неотразимое обаяние, старается получить для нас схему прохождения маршрута. Но не получается у неё. Всё строго, никакой самодеятельности.



Людмила и Владимир Басалаевы

(Продолжение следует)

Город Сан-Кантен, место старта марафона Париж-Брест-Париж находится недалеко от Версаля – пригорода Парижа. Времени у нас достаточно, поэтому решаем попутно посмотреть историческую достопримечательность Франции, Версальский дворец.

Объезжаем Париж справа. Дорог здесь настолько много, что безошибочно и сразу попасть в нужное место не просто даже для опытного водителя. Настороженно думаю о том, как же будем ориентироваться в этом скопище дорог мы одни, знающие по-французски всего несколько слов?

Два часа проведенные на аллеях Версальского дворца полетели быстро. Людей было немного. Фонтаны не работали. Но посмотрели всё, как есть, получили хорошие впечатления. Конечно, два часа для знакомства со столь значимой и масштабной достопримечательностью Франции маловато. Следовало бы посетить внутренние помещения дворца с многочисленными историческими музеями. Будем считать, что это был экспромт.

Едем в Сан-Кантен. Найти место старта марафона Париж-Брест-Париж оказалось не просто. Крутим по улицам, спрашиваем прохожих. Наконец, средних лет англичанин на хорошем шоссе велосипедом взялся нам конкретно помочь. Поняв, что словами на своём родном языке объяснить нам местоположение Гимназии Прав Человека не удастся, предложил следовать за ним. Ехать за англичанином на машине было вовсе не скучно. Сорок километров в час – по ровной дороге, шестьдесят – на спуске. Завтра этому парню выходить на старт!

Времени уже больше двадцати часов. Ознакомившись с местом старта и прогулявшись по стадиону гимназии уезжаем искать место ночлега. Сан-Кантен – очень современный город. Высотные здания оригинальной архитектуры – сплошное стекло. Полуболевшись его идеально чистыми улицами выезжаем на окраину города, с целью найти кемпинг, чтобы переночевать там до завтрашнего утра. Пожалуй, невелики были шансы найти четыре места в каком-либо городском отеле при большом наплыве народа в эти дни. Странно, но ничего похожего на кемпинг и вообще, пригодного для ночлега, не попадает.

Начало темнеть. Кристиан уже устал за рулём. Решаем переночевать в машине и в палатке, установив её где-нибудь в скверике.

Конечно, это противоречит принятым здесь нормам, но другой путь мы искать не стали.

Находим автостоянку, рядом с ней, затемнённый сквер, где можно поставить палатку. Короткое пешее знакомство с окружающими пространствами показало, что вокруг нас расположены здания крупных компаний и банков. Кругом охрана. Не озадачившись этим, ужинаем на капоте нашего автомобиля. В это время стемнело. Везде и, к сожалению, в облюбованном скверике, включилось яркое освещение.

Да, с палаткой здесь номер не пройдёт! Но у стены двадцатипятиэтажного здания банка, густые заросли кустарника. Стена, под которой кустарник, без окон. Берём спальные коврики и отправляемся вместе с Людмилой в эти кусты. Внутри оказалось комфортно, тепло и уютно. Засыпая, вспоминаю о том, как в детстве, всё лето ночевал в саду под яблоней, устроившись на старенькой раскладушке.

Но кажется, здание банка вместе со всем его содержимым, возмутила невиданная здесь наглость пришельцев. Неожиданно закапал дождь, и резко похолодало. И это – после сорокаградусной жары, стоящей здесь уже больше месяца. Мы успели забыть, что такое дождь. Не поверилось в возможность столь резкого изменения погоды. Лежим, принимая лицом капельки дождя, полные надежд, что это нелепая случайность и дождь вот-вот прекратится. Но нет. Вскоре он превращается в ливень.

Не хочется будить Кристиана и Эльвиру, но идём к машине. Они не спят по другой причине. Им жарко. Берём спальные, плёнку, чтобы ей накрыться и снова идём в кусты. Но, успев уже промокнуть, выдохнуть под дождём невозможно. Не знаю, спали мы ночью или нет, но как будто, не мучились.

Утром, под утихающим дождём, возвращаемся к машине, тащим на себе спальные, пропитанные водой. Подумалось, а каково будет после такой ночи марафонцам, стартующим сегодня? Ведь не все из них ночевали под крышей! Быстро позавтракав, едем к месту старта и устраиваемся на стоянке возле небольшого ресторанчика.

Успеваем к окончанию парада рандоннеров. Под всеобщие аплодисменты они подъезжают к месту регистрации. Заходим в зал Гимназии Прав Человека. В зале идёт регистрация участников, выдача им номеров и прочих, предусмотренных организаторами, атрибутов. Прежде всего, конечно, ищем своих. Но быстро понимаем, что

окончание рабочего дня. Конечно, это было не самое подходящее место для тренировок, т.к. народ там по большей части работает, и мои ежевечерние покатушки были не всеми поняты, и наверняка, воспринимались, в лучшем случае, с иронией. Но приходилось пренебрегать общественным мнением, ради забитой в голову цели.

К началу августа стало окончательно ясно – не до Тур де Франс, тут бы на Париж-Брест наскрести. Полного уныния не было, но и праздника от предчувствия близкого свидания с Парижем, от которого в прошлый раз захватывало дух, тоже не наблюдалось. Шутка ли, спасительная сумма свалилась на меня буквально при посадке в самолёт.

Стояло погожее уральское утро, когда в аэропорт разными путями съехались, наконец, те, все участники предстоящей поездки при некоторой численности провожающих, и мы впервые стали похожи на команду. Вот она:

1. Харис Сахипов (Башкирия)
2. Виктор Громов (Нижняя Салда)
3. Алексей Лутков (Екатеринбург)
4. Сергей Шуклецов (Екатеринбург)
5. Игорь Ильин (Екатеринбург)
6. Владимир Семёнов (Нижний Тагил)
7. Сергей Баранов (Нижний Тагил)

Кроме того, у нас теперь была своя прекрасная группа поддержки, состоящая из представительниц аналогичного пола Наташи Шуклецовой, Ольги Ильиной и Дашы Лутковой. А уж когда подкатил Пётр Иванович на своём роскошном веле, при колёсах Spinerdgi и фирменной веломайке Париж-Брест 95, это был аккорд. Чуть позже подъехала Людмила, и мы уже были даже не командой, а большой многодетной семьёй. Неразумные дети, как и полагается, резвились, шалили и светились восторгом. Родители были воодушевлены, но слегка печальны. Ах, папа Петя, не грусти, мы постараемся тебя не подвести. Наверное, со стороны мы выглядели толпящейся группой лиц, по настоящему счастливых от понимания чего-то особенного, что только им дано было понять этим неповторимым августовским утром.

Единственные, кто нас хоть как-то понимали, были работники авиакомпании «Уральские авиалинии», и наш неприлично крупногабаритный багаж прошёл на «ура», т.е. без доплаты. Кроме того, их незаметный повседневный труд, их прокопченный ТУ-154, на самом деле явились составляющими маленького чуда, когда мы за какие то 5 часов

перенеслись из одного измерения в другое, из одной галактики, в другую. Ведь ещё утром я трясся на разваливающейся «копейке» с Вагонки на вокзал, а уже днём, пожалте, - аэропорт Шарля де Голля! Трюк.

Париж встретил по дружески тепло, не более 40-ка по Цельсию. Так и есть, зря нас пугали жарой и пожарами. Для уральцев, изголодавшихся по такой погоде, это как подарок. Тем более, если с авиа пересесть на ж.д. транспорт, типа RER, а он всё, в основном, как то по тоннелям. Единственное, что нас не слабо согрело, так это наши неподъёмные баулы, особенно, когда пришлось выходить на станции Сан-Мишель и объезжать ремонтируемую ветку метро. Зато как наградой за переноску таких неподъёмностей стал вдруг внезапно возникший перед нами Нотр Дам в подлиннике. Не трудно представить удивление нашей «молодёжи», когда мы вынырнули из подземки, да не где-нибудь, а в самом что ни на есть «чреве Парижа».

В общем, спокойно, без суеты, правда, при некотором надрыве, к вечеру добрались до Сан-Кантена. Там я решаю, что хватит испытывать позвоночник на прочность, и отпустил ребят начинаю собирать велик, что бы хоть что то можно было катить. Начинаю основательные механо-сборочные работы прямо на перроне. Особо любопытные французы, ожидающие электричку, с удовольствием наблюдают. Оставшаяся в «чемодане» часть скарба ещё достаточно тяжела, поэтому везу его, поставив на педаль велосипеда. Благо до точки, где сегодня будет покоиться моё тело с километр, хотя я ожидал три.

Табор разбил свои шатры в кемпинге. Кампеоле – это большой бунгало-палаточно-трейлерный лагерь с такими атрибутами цивилизации, как электричество, водопровод и торговля. Основная масса проживающих – участники марафона, а основной вид транспорта – велосипед.

Незаметно за обустройством лагеря подступила тихая южная ночь, первая на французской стороне. Наконец то не надо было куда то торопиться и что-то тяжёлое тащить. Мы сидели вокруг нехитрого очага «кемпинг газ» при мерцании французских звёзд, со светом которых не могли конкурировать даже НАШИ светодиодные фонари Питцл. И самым тяжёлым в тот момент были наши пластиковые кружки наполненные дешёвым французским вином.

С приездом, вас, «Урал-марафон».

Через пару дней на автобусе прибыла недостающая часть уральской команды: Валера Сумин (Рефтинский), Фуат Фахрутдинов (Сысерть), Лев Дягтерёв (Заречный). Игорь Ямангулов (Екатеринбург) решил добираться своим ходом, путешествуя по Европе. Прибыли волгоградцы во главе с Валерой Кочочковым, и по рассказам, москвичи и питерцы тоже здесь. С Украиной было пока не всё ясно (позже оказалось, что украинским рандоннёрам так и не удалось получить французских виз).

Оставшиеся пять дней до марафона были посвящены адаптации в условиях цивилизации. На успешную акклиматизацию плодотворно влияла парижтерапия в любом виде, будь то прогулки по диснейлендам, музеям, магазинам, марсовым полям с покорением Эйфелевой башни, или просто прыжки с 4000 метров, кому, что больше нравится, и кто во что горазд. Так или иначе, но к 17-му августа – дню тех. контроля, все были технически готовы, полны впечатлений и положительных эмоций.

Техосмотр для уральцев начинался в 12-00 на стадионе «Гимназии Прав Человека». Поскольку значительная часть марафона выпадала на ночное время, необходимо было убедить проверяющего в том, что ты будешь светиться на ночной трассе как новогодняя ёлка всевозможной иллюминацией фар, катафотов и красных огней. Какие проблемы? Все фонари при мне, а именно: одна фара Кэт Ай, один задний красный и три светоотражающие полоски на ветровке. За глаза! (Святая наивность!). Правда, инспектору что-то не понравилось и он, похоже, хочет откомандировать меня в торговые ряды за какой-то недостающей экипировкой. Но на деле его опасения оказались напрасными. Он полагал, что, из-за висячего на мне рюкзака, будут не заметны светоотражающие полосы. (Второй случай святой наивности). Чёрт, за кого он меня принимает? Неужели он полагает, что этот якорь в виде рюкзака, пусть даже Vau De, я попру с собой? Да ни за что, что и пытаюсь ему объяснить. Шеф поверил и вклеил печать в карточку «годен».

Тем временем на стадионе вокруг гимназии и внутри её уже набирало обороты событие, скромно именуемое «15-й веломарафон Париж-Брест-Париж».

(Продолжение следует)

## СПИТЕ СЕБЕ, БРАТЦЫ

«В памяти остались вечно спящий Шуклецов и всегда жующий Маркс» (со слов Алексея Луткова по поводу «Уральской тысячи-2002» записал Алексей Маркс).

«Ребята, я вам всегда говорил: на КП надо спать.» (Сергей Шуклецов, после РВР-2003")

Сергей прав. Я убедился, на длинных дистанциях спать надо в опережающем усталость режиме. Побороть в себе эйфорию по поводу того, что успешно пройден ещё один этап в долгом пути, и, не откладывая отдых на потом, постараться вздремнуть в укромном месте. Использовать любую возможность, как бы ни было интересно посидеть, наблюдая участников из других стран, как бы ни было велико желание ещё и ещё раз прочувствовать себя частью этого живого организма, называемого «РВР-2003». Как бы ни хотелось поговорить, поделиться впечатлениями с кем-то из нашей мобильной группы поддержки, с российскими участниками марафона, а всё равно – СПАТЬ НАДО! Казалось бы, здесь ты не за рулём, отдыхаешь, но без сна это не отдых. Надо понимать и помнить: что не дашь организму сейчас, на КП, то он сам попытается взять, без спроса, на трассе. И тогда - сначала падает скорость, потом падает сам марафонец. Монотонность езды, особенно на прямых и затяжных спусках, усыпляет. Вертишь головой по сторонам, взглядом выискивая нечто такое, что заинтересует, взбодрит угасающее сознание, начинаешь говорить сам с собою или петь - поначалу это помогает. А дальше балансируешь между сном и бодрствованием. Усилиями воли концентрируешь внимание на окружающей тебя действительности, пытаешься не потерять контроль над происходящим. Но уже достаточно всего на несколько мгновений ослабить этот контроль, чтобы впасть в забытье.

Помню на «шестисотке», на обратном пути выскочив к посту ГАИ за Нижним Тагилом, прилёт на травку передохнуть и посчитать пульс. Требовалось-то: сосчитать удары за 15 секунд и умножить на четыре. Дважды на седьмой-девятой секунде я отключался, ненадолго, буквально на полминуты, и начинал отсчёт заново. В третий раз очнулся спустя полчаса. Другой случай. В велопутешествии по Европе мне иногда приходилось ехать по ночам: не так жарко, машин

почти нет, а хорошее покрытие дороги и полная луна позволяют ехать даже без переднего освещения. И вот во время такого ночного пробега, уже под утро проколол камеру. Запаска есть. Но я, всё же, растягивая в руках повреждённую камеру, тщательно осматриваю её, пытаюсь найти дыру. Прежде чем нашёл её, два или три раз ловил себя на том, что вдруг просыпаюсь, стоя на обочине дороги с камерой в руках. Уснуть стоя или сидя за рулём, не удивительно.

На РВР-2003 было ещё интересней. Третьей ночью я ехал в ожидании последнего КП, в Nogent le Roi. Уже дважды мне навстречу попадались судейские машины, и сидевшие в них молодые люди, убедившись, что я участник марафона, говорили: до КП недалеко, 7 км, 3 км. Я и сам знаю, что рядом, поэтому изо всех сил стараюсь бороться со сном. Но чувствую, как раз за разом, пусть на какие-то секунды, но всё же отключаюсь, теряя контроль над тем, что происходит со мной и вокруг меня. Понимаю, что если буду ехать так дальше, то опять упаду, как в Тинтиньяке. Решаю немного пройтись, чтобы разогнать сон. Очередное возвращение в действительность было как всегда неожиданным: я проснулся в тот момент, когда почувствовал, что уже лечу в кювет, задремав на ходу! Но нет худа без добра, это событие слегка взбодрило меня, я снова сел на велосипед и благополучно добрался до контроля, где очень кстати оказались спальные помещения.

Тяжело ехать одному. Тот же 600-километровый марафон, который я прошёл в полном одиночестве, дался мне труднее, чем РВР. И не только потому, что на отборочном пробеге четырнадцать часов кряду шёл дождь, а на исходе ночи, когда уже стал наваливаться сон, от Пышмы до Невьянска негде было голову приклонить. Серьёзная психологическая трудность в том, что ты один на трассе. Никого ни впереди, ни позади, ни вдоль дороги – это здорово угнетает. В одиночку труднее бороться со сном: не с кем даже словом перекинуться. В группе ехать намного легче – сознание активней работает, так как ты вынужден контролировать своё местоположение относительно других, а главное, в группе всегда можно найти собеседника. Однако все эти преимущества работают до известного предела утомляемости, за которым беседа даже с очень интересным попутчиком угасает, уступая место сонливости. На «четырёхсотке» я задремал прямо во время разговора и чуть было не снёс своего собеседника, Диму. После этого

получасовой сон на скамейке в автобусной остановке полностью вернул мне бодрость и оптимизм. Но лучше не доводить себя до крайности. Есть возможность немного вздремнуть загодя, воспользуйся ею. Пренебрегая полноценным отдыхом сейчас или желая сэкономить на нём, рискуешь потом потерять большее, если не всё.

*Игорь Ямангулов*

От ред. *Остаётся напомнить главные советы Боба:*

«Пить надо до того, как захочется пить.  
Есть надо до того, как захочется есть.  
Спать надо до того, как захочется спать.».

*С последним, правда, всё не так просто.*

---

## Париж – Брест (со стороны)

*Владимир Басалаев*

Это - впечатления о всемирном рандоннерском марафоне Париж-Брест\_Париж его несостоявшихся участников. Мы ставили перед собой такую цель, но на первом этапе, в Волгограде, на двухсоткилометровой дистанции заблудились за двадцать пять километров до финиша. Намотали лишних несколько десятков километров и в результате не уложились в нормативное время на двадцать минут.

Но судьба, всё же, позволила нам увидеть марафон протяжённостью более 1200 километров, который проводится раз в четыре года во Франции. Наши друзья, Кристиан и Эльвира, заядлые велосипедисты-тандемисты, пригласили нас в гости, в бельгийский город Льеж. Мы уже успели провести вместе с ними девять дней в Арилаке – городе на юге Франции, где, на федеральной велонеделе мы вволю накатались на тандемах по крутым горным дорогам при сорокаградусной жаре.

И вот, мы вчетвером едем на их машине из Льежа в Париж. Кристиан за рулём. Тандем, в разобранном виде лежит в багажнике. Быстро мелькают вдоль автобана поля, небольшие, очень ухоженные городки и сёла. Всего одна остановка на 450 километровой участке и мы подъезжаем к Парижу.