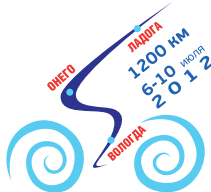




Вологда-Онега-Ладога-2012

6-10 июля

Организатор - клуб "Балтийская Звезда", Санкт-Петербург, Россия. Дистанция - 1211 км
Временной лимит - максимум 90 часов, минимум 42 часа



Маршрут марафона:

ВОЛОГДА-Кириллов (127) - Пов. на Липин Бор (200) - Пов.на Александровскую (305)- Вытегра (353) - Саминский погост(395) - Пудож (457) - Песчаное (514) - Челмужи (576) - Медвежьегорск (657,706) - Кп на Онега (682) - Гирвас (784) - Петрозаводск (880) - Пряжа-Крошноозеро (958) - Мандера (1012) - Ляскеля (1097) - Рускеала (1141) - Сортавала (1171) - Лахденпохья (1211)
Жирным выделены КП.



Предстартовая регистрация участников - 5 июля 2012 года

Место регистрации - г. Вологда, точное место будет объявлено позже

Старт - 6 июля 2012 года, 7.00 г. Вологда, Кремлевская площадь

Финиш - поселок Лахденпохья

Квалификационное условие:
Для участия в "ВОЛ2012" велосипедист должен проехать хотя бы один 300-км бривет за сезон 2011 или 2012 годов

Допускаются участники в возрасте от 18 лет

Взнос для участия:
до 01.05.2012 - **90 Евро**
позже **110 Евро**

* Специальная цена для участников из стран СНГ до 01.05.2012 г. - **2200 р.**

* Специальная цена для участников из стран СНГ до 01.07.2012 г. - **3300 р.**

Официальный сайт марафона - <http://vol1200.ru>
Официальный форум марафона - <http://balticstar.spb.ru/forum/viewforum.php?f=7>
Презентация маршрута(pdf) - http://vol1200.ru/files/vol1200_ru.pdf

№ 2-4 (41)

2011

апрель - декабрь

Издаётся с 1997

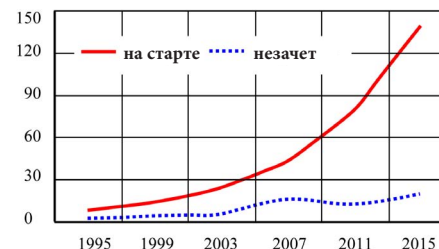


РОССИЙСКИЙ РАНДОННЕР

ВЕСТНИК Общества Российских велотуристов-марафонцев (ОРВМ)

Пятый Париж-Брест-Париж

Время идет: Париж-Брест-Парижу уже исполнилось 120 лет. Но и у российских рандоннеров 17-й РВР уже пятый. Динамика участия прогрессирует почти геометрически, количество сходов в процентном отношении снижается. Это позволяет делать прогнозы.



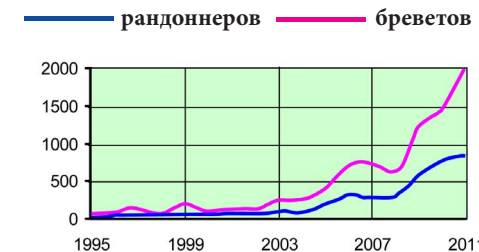
На 17-РВР приняло участие 80 российских участников, сошло с дистанции или не уложилось в лимит 13 человек. По клубам:

Балтийская звезда	20 / 2
Урал-марафон	15 / 1
Караван-марафон	9 / 2
М8	7 / 0
Континент	7 / 2
Орион-рандоннер	6 / 2
Велокурск	4 / 1
Веложеранс	4 / 2
Балаково-Волга	2 / 0
Сура-марафон	2 / 1
Рыцари шоссе	1 / 0
Новосибирск-марафон	1 / 0
Вестланд-рандоннер	1 / 0
Альтаир	1 / 0

Наряду с признанием заслуг 67-ми участников, выполнивших норматив, а также мужества еще двух участников, добравшихся до финиша

сверх лимита времени, стоит отметить первую пятерку российских рандоннеров:

Строганов Илья (С.-Петербург)	56 ч 45 м
Ильин Игорь (Екатеринбург)	56 ч 58 м
Быков Игорь (Архангельск)	61 ч 28 м
Бородулин Юрий (С.-П-бург)	61 ч 42 м
Анохов Константин (Омск)	61 ч 50 м



Прогноз удвоения участников 18-го РВР 2015 года подтверждается данными вышеприведенной диаграммы, иллюстрирующей общую динамику роста популярности рандоннерского движения в России.

В заключение хотелось бы акцентировать на том, что пришло время приложить усилия ведущим клубам ОРВМ к повышению массовости больших общероссийских Бриветов (см. Презентацию ВОЛ на стр. 12).

Редактор вестника:
Валерий Комочков, президент ОРВМ
Адрес для корреспонденции: 400078
Волгоград, а/я 2009, e-mail: vkvvk@mail.ru,
komotchkov@russianrandonneur.ru
<http://russianrandonneur.ru>
электронная конференция ОРВМ:
<http://groups.google.com/group/russianrandonneur/>

**РЕЗУЛЬТАТЫ УЧАСТИЯ РОССИЙСКИХ РАНДОННЕРОВ
в 17-м СУПЕРВЕЛОМАРАФОНЕ
«ПАРИЖ-БРЕСТ-ПАРИЖ РАНДОННЕР» – 2011 год**

№	Фамилия Имя	Город	Клуб	Номер РВР	Время РВР	Прим.
1	ЛАЗАРЕВ Владимир	УФА	АЛЬТАИР	7056	82-45	
2	КАФИДОВ Александр	БАЛАКОВО	БАЛАКОВО-ВОЛГА	5280	88-27	
3	БАКУМЦЕВ Илья	БАЛАКОВО	БАЛАКОВО-ВОЛГА	5279	88-33	
4	СТРОГАНОВ Илья	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8434	56-45	
5	БОРОДУЛИН Юрий	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8459	61-42	
6	СОКОЛОВ Александр	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8455	67-32	
7	ШУЛЮБИН Сергей	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	7055	70-44	
8	МАСЛОВА Татьяна	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8462	72-42	
9	КИМБЕР Дмитрий	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	1744	73-02	
10	КАМЕНЦЕВ Михаил	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	1750	74-07	
11	ЛОБАЧКОВ Андрей	МУРМАНСК	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	1748	74-26	
12	НИКОТИН Валентин	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	1743	75-00	
13	БРАЖЦЕВ Александр	МУРМАНСК	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	1747	76-41	
14	ВИКУЛОВ Антон	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8469	80-14	
15	ЛИТВИНОВ Николай	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8470	80-14	
16	ГОРЕВ Кирилл	КУЗЬМОЛОВО	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8457	82-21	
17	ХРАМОВ Антон	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	8468	82-21	
18	ЗАВЬЯЛОВ Игорь	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	5302	84-30	
19	СОЛОВЬЕВ Андрей	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	5303	85-33	
20	КОСТЮХИНА Екатерина	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	4746	88-42	
21	СЕДЫХ Евгений	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	4745	88-48	
22	ЖУКОВ Даниил	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	4747	93-20	
23	ПАВЛОВ Денис	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	БАЛТИЙСКАЯ ЗВЕЗДА	4744	Сошел	310 км
24	БАТАЕВА Людмила	МОСКВА	ВЕЛОЖЕРАНС	5268	86-44	
25	ПИРОЖКОВ Дмитрий	МОСКВА	ВЕЛОЖЕРАНС	5269	86-44	
26	МАКСИМИШИН Леонид	МОСКВА	ВЕЛОЖЕРАНС	8456	Сошел	364 км
27	БОНДАРЧУК Дмитрий	ЖУКОВСКИЙ	ВЕЛОЖЕРАНС	8458	Сошел	364 км
28	СЕВЕРИН Андрей	ВОРОНЕЖ	ВЕЛОКУРСК	5291	69-24	
29	БОЧАРОВ Александр	КУРСК	ВЕЛОКУРСК	8465	79-00	
30	ХОДОВ Алексей	КУРСК	ВЕЛОКУРСК	5292	88-16	
31	ЮХНО Станислав	ВОРОНЕЖ	ВЕЛОКУРСК	5278	Сошел	221 км
32	ЗАВЬЯЛОВ Николай	КАЛИНИНГРАД	ВЕСТЛАНД	5282	82-26	
33	СЛАВНОВ Евгений	МОСКВА	КАРАВАН	1751	63-59	
34	КАЗАКОВ Алексей	МОСКВА	КАРАВАН	5266	77-53	
35	КАТКОВ Александр	МОСКВА	КАРАВАН	5276	88-41	
36	ТАЙЛЯКОВ Дмитрий	МОСКВА	КАРАВАН	5283	86-02	
37	УСТИНОВ Вадим	ПЕРМСЬ	КАРАВАН	5305	86-21	
38	ОГОРОДОВ Иван	МОСКВА	КАРАВАН	5281	86-38	
39	ПАРИКОВ Олег	МОСКВА	КАРАВАН	5272	86-47	
40	АРХИПЦОВ Константин	ЗЕЛЕНОГРАД	КАРАВАН	8464	Сошел	364 км
41	ТУРБАЕВСКИЙ Виталий	ЗЕЛЕНОГРАД	КАРАВАН	8452	Сошел	221 км
42	АНОХОВ Константин	ОМСК	КОНТИНЕНТ	1749	61-50	
43	ВАСИЛЬЕВ Андрей	ЧЕЛЯБИНСК	КОНТИНЕНТ	5275	85-46	
44	ФЕДЮШИН Сергей	ЧЕЛЯБИНСК	КОНТИНЕНТ	5290	89-07	
45	ШИРОЧЕНКОВ Сергей	ЧЕЛЯБИНСК	КОНТИНЕНТ	5298	89-07	
46	ЮДИН Дмитрий	ЧЕЛЯБИНСК	КОНТИНЕНТ	5296	89-07	
47	ЕФИМОВ Сергей	ОМСК	КОНТИНЕНТ	5285	Сошел	921 км
48	ВАЖЕНИН Константин	ЧЕЛЯБИНСК	КОНТИНЕНТ	5297	Сошел	703 км
49	БЫКОВ Игорь	АРХАНГЕЛЬСК	М8	5286	61-28	
50	БОЛДЫРЕВ Алексей	АРХАНГЕЛЬСК	М8	5306	72-11	

получал сдачу и не заморачивался.

Ночью ехать по Франции одно удовольствие, спуски – это песня, асфальт даже без трещин, ям не видел ни одной, разметка четкая, отбойники на поворотах отлично просматриваются. Правда, в первую ночь было несколько тесно, но зато направление четко просматривалось до горизонта, по красным фонарям. На вторую ночь появилась проблема в виде встречного потока велосипедистов. У многих стоят динамо-втулки, которые питают фонари, и ребята, не стесненные экономией электричества, используют такие прожектора – куда там автомобильному дальнему свету! А на третью ночь у меня сел фонарь, который я накануне старта не поставил вовремя на зарядку. Но у меня был запасной на батарейках и, повторюсь, особой нужды в хорошем свете на таких дорогах нет.

Если бы не проблема с вилкой... Всю дорогу ждал неприятностей, но пронесло. Это был единственный, хотя и постоянный негатив на протяжении всех трех суток. Но он весьма умался общей эйфорией от происходящего события. Эмоциональный тонус постоянно положительный, катило отлично, проколов

не было, покрытие замечательное. Люди на обочинах аплодируют, что-то кричат, машины притормаживают, пропускают, в общем – мечта.

Первые полтысячи пролетели незаметно, сильно, конечно, не валивал и вперед без нужды не лез. Даже на перевал перед Брестом начал лезть весьма бодро, но потом заскучал, начало срубать. Отлежался минут 15 на обочине. Там это обычное дело – велосипед у столба и человек пластом на обочине. Потом докарабкался на перевал, добрался до Бреста, решил заночевать. Продуваемый ангар, коврики все заняты, может можно было пойти-спросить-найти, но языковой барьер... Улегся на бетон как был, по ощущениям как и не спал вовсе, замерз только. Но по времени оказалось, что спал 2 часа. Пошел есть, встретил первого русского – питерца. После общения с питерцами за последние годы на бреветах, у меня сложилось мнение, что самые горы в России – это в Питере, хотя смутно помню, что, вроде, Петр на болоте строил. Но, тем не менее, для питерцев и местных рельеф – не рельеф вовсе. Для меня же местные холмы были открытием, как-то не думалось, что не в горах будут такие уклоны.

(Продолжение следует).

РАСЧЕТ годовых взносов ОРВМ на 2012 г. (евро)

Клубы	Участников	Пробегов АСР	Fleche	Ежегод. взнос	Регистр. бревет	Почтовые	Развитие обработка	Всего Euros	~
ОРИОН-РАНД	40	94		1,3	42,3	8,0	20	72,6	3000,0
УРАЛ-МАРАФОН	30	90		1,0	40,5	10,0	20	72,5	3000,0
БАЛТ.ЗВЕЗДА	180	474		5,9	213,3	30,0	50	300,2	3200,0
КАРАВАН-МРФ	130	287		4,3	129,2	15,0	40	189,4	8000,0
СУРА-МАРАФОН	15	54		0,5	24,3	6,0	20	51,8	2200,0
НЕОСКИФЫ	30	62		1,0	27,9	6,0	20	55,9	2400,0
М8	40	109		1,3	49,1	15,0	30	96,4	4100,0
СОТНЯ	30	63		1,0	28,4	10,0	20	60,3	2600,0
НОВОСИБИРСК-МРФ	20	46		0,7	20,7	10,0	10	42,4	1800,0
БАЛАКОВО-Волга	15	61		0,5	27,5	6,0	20	54,9	2300,0
ВЕЛОЖИРАНС	20	47		0,7	21,2	6,0	10	38,8	1700,0
ВЕЛОКУРСК	60	132		2,0	59,4	15,0	30	107,4	4500,0
РЫЦАРИ ШОССЕ	30	63		1,0	28,4	10,0	20	60,3	2600,0
ВЕЛО РА	40	84		1,3	37,8	10,0	20	70,1	3000,0
КОНТИНЕНТ	50	131		1,6	59,0	20,0	30	111,6	4700,0
ПЕУС	5	3		0,2	1,4	5,0	10	17,5	700,0
ВЕСТЛАНД-РАНД	20	50		0,7	22,5	8,0	10	42,2	1800,0
АЛЬТАИР	20	33		0,7	14,9	6,0	10	32,5	1400,0
САРАТОВ-МАРАФ	20	49		0,7	22,1	10,0	10	43,7	1900,0
БУРЕВЕСТИК	80	152		2,6	68,4	20,0	30	122,0	5200,0
ЦЕПНАЯ Реакция	20		4	0,7	16,0	10,0	10	37,7	1600,0
ЛЕГИОН	5			0,2	0,0	6,0	10	17,2	700,0
ВЕЛОПЕРМЬ	5			0,2	0,0	6,0	10	17,2	700,0
ОРЕНВЕЛО	5			0,2	0,0	6,0	10	17,2	700,0

и общении с местным населением. Кроме того, эта встреча подарила моей подруге спутницу на те дни, пока я буду наслаждаться пейзажами сельской местности между Парижем и Брестом.

Без приключений добрались до места старта в Сан-Кантэне, здесь уже велосипедисты-рандоннёры были на каждом шагу. Нашли Гимназию Прав Человека. По стрелкам прошли на контроль велосипеда, в самой гимназии получили дорожную книжку и чип на ногу. Здесь, у столика с русскоговорящим организатором, встретил Валеру Комочкова, “главного по России” и Юру Левковского,” главного по Украине”, бывшего новосибирца. Посмотрели на технику, на людей, сфотографировались с Костей из Омска. Его серпасто-молоткастая форма с большими буквами СССР, для местной тусовки была даже круче моей.



Наверное, есть причины, почему российская команда не была командой, но глядя на обилие канадских красных листьев по всей территории гимназии и слушая Славину рассказы про сбор до бревета, командный банкет после, общую фотографию, оставалось только порадоваться за их сплоченный коллектив.

СТАРТ

В Сан-Кантэн приехали часа в четыре дня, “потусовались”, посмотрели на народ. Моя майка с надписью «SIBERIA», как и накануне на регистрации, привлекала к себе внимание. Фотографировали и молчком, и предлагая фотографироваться вместе. Часов в 5 встали со Славой в очередь на 18-ти часовой старт. Довольно быстро попали в тоннель, просочились на стадион. Славу я сразу потерял, оказывается, он пошел по солнечной стороне поля и стартовал в предыдущей от моей группы. Я, соблазнившись теневой стороной (а жара была приличная), наблюдал,

как проводят время в очереди более опытные участники: оставив велосипед напарнику, бегали в туалет «на дорожку» или жевали французские булочки с «жамбоном» и «пулетом», запивая кока-колой.

На выходе со стадиона нам поставили первый штампик в дорожную книжку. Рассматривая его, я попал в объектив и на ютуб, чем очень порадовал всех за меня болевших дома. Опять пришлось стоять, ждать, когда соберется вся группа, человек 400. Тут я опять слушал, как некоторые знающие, где находится Сибирь, любят Россию. Перед линией старта резвились артисты и что-то бодро, по-французски, вещали в микрофон организаторы. Стартовали. В отчетах читал, что ехать в такой толпе сложно, но, наверное, мне повезло и первые десятки километров я проехал вполне комфортно. Потом группа рассосалась на более мелкие команды, появилась возможность маневра, который заключался в цеплянии за колесо очередной, идущей более бодро группы.

На закате на дороге возник организатор, махающий руками, требующий надеть светоотражающий жилет. Оделись. Все попутчики превратились в одноликих желтых цыплят. Вскоре и вовсе стемнело. В одном месте, когда воссоединились несколько групп, мы занимали всю полосу и встречный автомобиль, снизивший практически до нуля скорость, принял на бочину выдавленного или неудачно сманеврировавшего велосипедиста, который, упав, утянул с собой еще пару человек, впрочем, без последствий.

Я попал в довольно бойкую группу из 4-х человек, ехали, меняясь после обгона очередной группы. Доехали до пункта питания в Моргань-о-Перше. Дальше – по схеме, от которой я практически не отходил на всех официальных остановках: очередь на раздачу, перекус, очередь в туалет, мазь на потертости, поиск велосипеда на стоянке и в дорогу. На первых КП я старался запоминать, где оставляю велосипед, но чем ближе к Бресту, это было все затруднительнее.

Кормили замечательно, мой рацион перед стартом составляли, как правило, булочки с начинкой, а на бревете я питался как белый человек. Проблему общения, в связи с языковым барьером, я, конечно, испытывал, но, в принципе, мне хватило четырех слов: бонжур, мерси, кафэ о ле (кофе с молоком) и потаж (суп), на гарнир и мясные изыски показывал пальцем, на кассе давал 10 евро,

51	МАЛАХОВСКИЙ Вадим	СЕВЕРОДВИНСК	M8	1746	72-47	
52	МЕШКОВ Антон	АРХАНГЕЛЬСК	M8	5271	73-12	
53	ЛОДЫГИН Андрей	СЕВЕРОДВИНСК	M8	1742	85-41	> 80 ч
54	КУЛИНЕНКОВ Дмитрий	АРХАНГЕЛЬСК	M8	5287	87-49	
55	СЕЙТОВ Павел	АРХАНГЕЛЬСК	M8	5304	88-39	
56	ЯДРИХИНСКИЙ Юрий	АРХАНГЕЛЬСК	M8	4409	-	DNF
57	БЕРЕЗЕНКОВ Игорь	НОВОСИБИРСК	Новосибирск-МАРАФОН	5295	69-53	
58	ПЕВНЕВ Валерий	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	1536	65-31	
59	АНДРЕЕВ Станислав	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	5289	75-13	
60	ЩЕРБАКОВ Антон	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	5277	75-23	
61	КОМОЧКОВ Валерий	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	4380	87-11	
62	МУСИЕНКО Наталья	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	5284	92-47	> 90 ч
63	КРЮЧКОВ Дмитрий	ВОЛГОГРАД	ОРИОН-РАНДОННЕР	5288	Сошел	449 км
64	ЕФИМОВ Андрей	ВЛАДИМИР	РЫЦАРИ ШОССЕ	8466	72-56	
65	БАСАЛАЕВ Владимир	ПЕНЗА	СУРА-МАРАФОН	5307	89-50	
66	ТИМАЕВ Андрей	ЗАРЕЧНЫЙ	СУРА-МАРАФОН	5308	сошел	867 км
67	ИЛЬИН Игорь	ЕКАТЕРИНБУРГ	УРАЛ-МАРАФОН	5301	56-58	
68	САХИПОВ Харис	ОКТЯБРЬСКИЙ	УРАЛ-МАРАФОН	1745	64-51	
69	БОРОЗДИН Константин	ЕКАТЕРИНБУРГ	УРАЛ-МАРАФОН	5299	65-47	
70	РУМЯНЦЕВ Иван	ПЕРМЬ	УРАЛ-МАРАФОН	8460	71-55	
71	СОКОЛЬСКИЙ Валерий	АРТЕМОВСКИЙ	УРАЛ-МАРАФОН	8453	72-11	
72	ДЕГТЯРЕВ Лев	ЗАРЕЧНЫЙ	УРАЛ-МАРАФОН	5294	73-09	
73	ПИЧКАЛЕВ Евгений	ПЕРМЬ	УРАЛ-МАРАФОН	8461	75-23	
74	БАРАНОВ Сергей	НИЖНИЙ ТАГИЛ	УРАЛ-МАРАФОН	5273	75-45	
75	ВОЛКОВ Олег	ЕКАТЕРИНБУРГ	УРАЛ-МАРАФОН	8467	74-46	
76	ЯМАНГУЛОВ Игорь	ЕКАТЕРИНБУРГ	УРАЛ-МАРАФОН	5267	77-23	
77	ФАХРУТДИНОВ Фуат	СЫСЕРТЬ	УРАЛ-МАРАФОН	5270	78-29	
78	БОРОЗДИН Андрей	ЕКАТЕРИНБУРГ	УРАЛ-МАРАФОН	8463	83-27	
79	СЕМЕНОВ Владимир	НИЖНИЙ ТАГИЛ	УРАЛ-МАРАФОН	5300	84-26	
80	ЯБЛОКОВ Владимир	ЗАРЕЧНЫЙ	УРАЛ-МАРАФОН	5274	84-59	
81	КУПРОВСКИЙ Олег	ЧЕРДАНЦЕВО	УРАЛ-МАРАФОН	8454	Сошел	525 км

ХОЧУ на ПАРИЖ-БРЕСТ

*Алексей Ходов -
Велокурск*



Можно проехать сколько угодно бреветов, накатать десятки марафонов 1000+, в том числе известных, знаменитых и зарубежных. Но такой невероятной, фантастической атмосферы, такого выброса всяких забавных гормонов только за счет поддержки абсолютно незнакомых людей вдоль дорог, от их аплодисментов, криков «Allez!» и «Bon courage!», надписей на асфальте и самодельных указателей на Париж, вы не испытаете нигде и никогда.

Пожалуй, только профессиональные спортсмены могут похвастаться похожим фоном, но для них это работа, и нет возможности остановиться возле столика с кофе и домашней выпечкой, поговорить с болельщиками, обменяться сувенирами.

При этом ПБП не легкая покатушка – это

еще и тяжелейший физически маршрут, требующий и хорошей физической формы, и опыта в разных сферах велосипедного катания, и точного расчета.

Но, не смотря на страхи перед стартом: как же ехать 1200 км в первый раз и сразу во Франции, – теперь я не сомневаюсь в том, что все сделал правильно. Если есть такая возможность, первая 1200-ка должна быть именно Париж-Брест-Париж. Это как первая любовь, уж простите за сентиментальное сравнение. Возможно, есть более трудные и более интересные маршруты. Но концентрат всего и сразу – это Париж-Брест-Париж. Природа, велосипеды, люди, эмоции, общение – это фантастические ощущения, которых нигде больше не испытать в таком объеме. Теперь я понимаю слезы на подиуме у триумфатора Тур де Франс 2011 года Эванса, и насмешливой улыбки это у меня больше не вызовет – теперь я думаю, что могу его понять. Наверное, я сам испытал что-то подобное.

И да, я очень хочу еще. И не раз.

СССР - Сам Себе Супер Рандоннер

Константин Анохов (Омск)

«...а я ехал и думал: вода у меня в бачке есть из под крана, банан в заднем кармане, зачем останавливаться и терять минуты, и с выражением благодарности на лице я пролетал мимо и кричал мерси, а в след лышал Бон кураж...»



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 Суперрандоннера совместно с клубом Новосибирск-Марафон. Собственно, до этого я и знать не знал ни о суперрандонерах, ни о ПБП, но аппетит приходит во время еды. Получив заслуженные медали и немного углубившись в тему марафонского движения, я понял, что очень хочу на событие, которое волей случая должно состояться в 2011 году. 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. Учтывая то, что поездка в Европу для меня намечалась в первый раз, 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 ж-д 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 изыскать 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. Тем не менее, форма мне была нужна новая, а не мой привычный и обожаемый комплект Cofidis.

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. Супер объемов перед ПБП я тоже не накачал, стандартная серия в 1500 км (по Календарю Челябинского «Континента»), плюс две 200, одна 300, 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.

просто место на карте и в воображении с гарцующими мушкетерами и бунтами гастарбайтеров, а Париж реальный, вполне ошущаемый.

В день приезда успели смотаться в Нотр-Дам, заскочить в Лувр, прогуляться по саду Тюильри до площади Согласия. На следующий день – Эйфелева башня, бульвар Сен-Жермен, Дом Инвалидов, Триумфальная арка, Елисейские поля, мост Александра III.

Постоянно не давал покоя вид изуродованной вилки, как будто сточенной напильником. Первая мысль – заменить, найти своих русских, попросить помочь. Но понятно, что у всех предстартовые хлопоты, одним словом, “спасение утопающих...”. Обращаться к местным, ходить по магазинам, искать мастерскую без знания языка конечно можно. Но только когда ситуация безвыходная, а у меня пока был выход – авось. Собрал велосипед, головка эксцентрика переднего колеса маленько перекосилась, поскольку половина площадки на которую она должна была опираться была сточена, колесо тоже встало наперекосяк и шаркало о ногу вилки. Перевернул колесо другим боком, вроде не шаркает. Решил попробовать на ходу. На тот же, второй день, после обеда прокатился до кемпинга в Версале, где бронировали домики питейцы и уральцы. 25 км туда и 25 обратно – вроде прокатило. Ну, тепер, чтобы на контроле не заметили и всю дорогу до Бреста и обратно молиться.

В кемпинге я застал только двух представителей российской команды, основная масса должна была приехать позже. Немного пообщался и поехал обратно. Наверное разум кипел от переизбытка впечатлений, и я маленько поблудил. То есть, куда ехать знаю, а попасть не могу – дорожные знаки, развязки, а ездить как дома я сначала стеснялся. Из Версаля выехал нормально – там дорога одна, а вот в предместьях Парижа их такой клубок... Где-то ехал там, где нельзя было ехать, это я понял по возмущенным лицам водителей. Были и слова, но я их не понимал. Потом начался Париж, а поскольку много улиц с односторонним движением, то ехал я уже не так, как туда. На больших улицах были велодорожки, шикарные, надо сказать. Но мне по ним ездить не понравилось – пересечения с поперечными улицами, где все-таки приходится пересекаться с пешеходами и с машинами, губит всю идею на корню. Нет, конечно, если никуда не торопиться и внимательно следить за указателями и

знаками, то ездить по велодорожкам можно, но кто же на велосипеде не торопится и кому охота следовать всем указателям? По мне, так удобней ехать в потоке машин.

На следующий день нужно было ехать на контроль в Сан-Кантэн. Ехать нужно на пригородной электричке, которая на территории города проходит еще ниже метро. В метро мне с велосипедом соваться не советовали, поэтому я еще дома присмотрел вход на станцию около Нотр-Дама, в двух километрах от площади Республики, где мы жили. Но вход был закрыт, и другой тоже, и третий. Пометавшись с велосипедом вокруг Нотр-Дама, пообщались при помощи разговорника с женщиной-полицейским, выяснили, что надо топать пару перегонов, которые были закрыты на ремонт.

Еще раз повторюсь, что незнание языка – это огромный минус к восприятию окружающей действительности. Нам повезло – приехав в Париж, мы познакомились с русским парнем Сергеем, который встречал то ли тещу, то ли мать, ехавшую в нашем автобусе. За короткое время он оказал нам неоценимую помощь, рассказав о неприятных особенностях парижской жизни на улицах и посоветовал купить проездной на все виды транспорта на 5 дней, который выйдет дешевле, даже если пользоваться только метро. То есть, на первых метрах улиц Парижа у нас был гид Серега, огромное спасибо ему за это.

Как только мы вышли к Сене нам стали попадаться группами и по одному велосипедисты, отличающиеся от общей массы передвигающихся на велосипедах парижан. Мы сразу узнавали в них своего брата – рандоннёра. Увидели на другой стороне улицы парочку, напоминающую нас самих – мужчина с велосипедом и рядом женщина с большой сумкой. И шли они похоже туда же, куда и мы, тоже нас заметили, помахали друг другу ручками, поулыбались. Я уже с сожалением думал, что как ни приятно встретить единомышленников, опять придется мотать головой на вопросы “ду ю спик инглиш?” и “парле ву франсэ?”. Ведь среди 5 тысяч участников всего восемь десятков русских, и все они, в основном, сейчас за пределами Парижа. Но когда мы, наконец, пересеклись, услышали, что они говорят между собой по-русски. Это оказались белорусы Слава и Ира, ныне живущие в Торонто. Это было огромное везение, поскольку исключало разгадывание ребусов, связанных с покупкой билетов на электричку

Окно в Европу

или дебют на 17-ом

Париж-Брест-Париже

(Игорь Березенков –

«Новосибирск-марафон»)

Париж-Брест-Париж – 1200 км за 90 часов (Брест - французский, а не белорусский), проводится раз в четыре года (следующий в 2015-м). Первый раз услышал в 2003-м, не то чтобы загорелся и ломанулся, но было желание ехать долго и независимо от погоды, от немощи, от времени.

Был байк (горный велосипед), и учителей-шоссейников тоже не было, поэтому пару лет были только мысли о рандоннёрстве. Сама мысль о том, чтобы кататься по чужим правилам, придуманным где-то во Франции, антагонизма не вызывала. Все предрассудки лечились возможностью участвовать в мировом движении, выходить на старт с лучшими из лучших, перенимать опыт бывалых мастеров, а не вариться в собственном соку, придумывая себе трудности для развлечения.

Потом два года подряд были травмы и, чтобы не мешать костям срастаться, катался в основном по шоссе, и прикипел. По интернету нашел и списался с ближайшим рандоннёрским клубом, прокатил с ними пару бревентов и в 2007-м был готов участвовать в ПБП. Но, кроме физических кондиций, для этого мероприятия нужны еще организационные, которые растягиваются на полгода. Необходимо позаботиться о жилье и дороге, чем раньше, тем дешевле. Пройти квалификационную серию бревентов в течении пары месяцев в самом начале сезона. Ну и накопить денег, чтобы, раз уж приехать во Францию, так гулять на весь кошелек.

В общем, в 2007-м съездил в Волгоград на Волго-Дон 1000 км. Был там в призерах из трех добравшихся до финиша. В первый день было очень жарко, во второй очень холодно, в третий страдал от потертостей.

Заявил рандоннёрский клуб в Новосибирске, и с 2008-го у нас проводятся официальные бревенты АСР. В 2008-м участвовал в ВОЛе (Вологда-Онега-Ладога) 1200 км с результатом 84 часа. Чуть не оставил там левую коленку, но сбросил темп, много отдыхал и благополучно финишировал.

В 2009-м – ВД (Волго-Дон) 1200 км за 73,5 часа, без происшествий и особых страданий.

В 2010 восстанавливался после травмы и

осилил только стандартную серию 200-600 км.

В 2011-м – ПБП за 69:53. Особо не готовился, накопил с начала года 10 000 с тренажером и зимними покатушками по снегу. Сильно напрягало абсолютное незнание процедуры выезда за рубеж. Помыкался по знакомым, надеясь упасть кому-нибудь на хвост или, в самом лучшем случае, чтобы взяли за ручку и провели по всем инстанциям. Но не прокатило, спасение утопающих – дело рук самих утопающих. Пошел в турфирму. Атракцион тоже еще тот, заверили, что виза будет за пол-месяца до отъезда, а паспорт с визой отдали за 6 часов до поезда.

Да, на счет поезда. Опытные российские рандоннёры летают во Францию самолетом, но многие пробовали добираться и автобусом. Вот и я попробовал, тем более, что мне, как железнодорожнику, полагается бесплатный билет на поезд. До Минска поездом 3 дня, дальше 2 дня на автобусе.

Поездом, конечно, скучно ехать, но зато можно посмотреть, как живут за пределами нашего региона. Разваливающиеся дома, огороды с бурьяном, но все равно интересно. Автобус из Минска тоже позабыл. В Интернете нашел сайт, нашел слова “забронировать билеты”, забронировал. На вопрос, каким образом заплатить за бронь, сказали: “Обратитесь в любой из наших офисов в Москве, Питере или Минске”.

- А если недосуг туда мотаться?

- Тогда заплатите в автобусе. Можете в евро, когда пересечете польскую границу.

- А как же в автобус без проездных документов?

- Все будет хорошо, только позвоните дня за три.

В общем, виза перед поездом, на автобус без билета, масса ощущений. Из окна автобуса тоже домики, тоже огороды польские, немецкие, бельгийские, французские. Все разные, но такие опрятные и ухоженные – приятно глазу.

В довершение дорожных невзгод и пока пустых опасений оказалось, что мою сумку с велосипедом плотно прижали прочими чемоданами к внутренней стойке, о которую он ерзал двое суток. В результате велосипед был поврежден. Короче – приехали. Переться за столько верст на веломарафон и оказаться без велосипеда – ощущения еще те.

Но в Париж мы все-таки приехали. Пусть на окраину, где что-то строили и все было перекопано и огорожено, пусть кругом были только негры и арабы, пусть напрягало незнание языка, но это был Париж. Не

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

НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

Старт моей группы с лимитом 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 Rochechouart в 12-00.

Особенности организации движения в Париже наложили свой отпечаток на время моего движения до станции инвалидов. Повсеместное односторонне движение не позволило проехать мне так, как я запланировал по гугльмап, поэтому к поезду на Сан Кантен 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.

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

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

б) я оказался в первых рядах колонны.

Прогноз синоптиков на день по удивительному стечению обстоятельств оправдался и на улице стояла настоящее пекло (обещали +30) на самом деле судя по показаниям моего велокомпьютера на солнце было +45,2. Кто-то из участников прикрывался принесенными зонтиками, кто-то укрылся одеялом из фольги, однако большинство рандоннеров вялилось под лучами французского солнца, неумолимо уменьшая запасы привезенной с собой жидкости.

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, спрыгнув 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 подерживающих нас зрителей. 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 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 фляжке, на выбор предлагали 0,5 и 0,75, я выбрал большую.

На старт с собой я взял 1л разведенной таблетки zoom, 1л апельсинового сока и 0,75л обычной воды в подаренной фляжке. В подрамной сумке лежали 24 пакетика пауэргеля купленного предварительно на чейне, 6 таблеток зума присланные с чейна вместе с заказом на халыву, свежие французские булочки и бисквитное печенье, 2 пакета регидрона и небольшой набор медикаментов, включая конечно же детский крем и мазь вольгарен, которые могли пригодиться в дороге. В карманах джери дозревали 4 банана и один нектарин. Сникерс, купленный еще в Омске и при такой жаре приобретенный уже совсем не съедобный вид, был засунут в подрамную 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 Cofdis, рукавов и наколенников, дождевых бахил и дождевой куртки. Также в мешке лежали и купальные

плавки, которые я надеялся использовать в Бресте и окунуться в Атлантический океан – как оказалось, вез я их зря.

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 Лудэаке. 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 подрамной сумке. В итоге я был загружен всем необходимым, включая 3 запасных камеры и одну покрышку, 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 надежными на ногу, по этим же чипам за нами можно было следить через интернет.

СТАРТ

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

Лидирующая группа неотрывно следовавшая за ведущими нас по улицам автомобилями полиции и мотоциклистами взяла темп за 40 км/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 подъемов 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 как 34/27 в подъем, так и 50/12 – на спусках. На спусках крутил по двум причинам, накатом можно было спокойно ехать и 50 км/ч, но когда спуск продолжается несколько километров, то от ничего не деланья начинаешь замерзать, поэтому, работая ногами и добавляя скорости, хоть как-то себя согреваешь.

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. 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. Понравилась 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 перекачываясь 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 выделся 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 залит все 3 бачка до краев я двинулся дальше.

Число людей, поддерживающих гонщиков, не уменьшалось до самой ночи, я был просто поражен этими людьми, стоящими под палящим солнцем весь день, а потом и в темноте, и приветствующими 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 четыре.

Со старта и почти до самого финиша я шел бок о бок с Валерой Певневым (Орион – Волгоград). 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, в последствии нагоняя на КП. Отдыхал я там больше, чем он, поэтому после КП догонять приходилось уже мне.

ПЕРВЫЙ КП

Сразу после остановки в первом КП (Вилен Ля Жюэль), 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 (Урал-марафон).

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. Харис же ехал по-летнему. Догнал, представился, и мы поехали вместе, за занимательной 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 второго КП в Фужере. Здесь я опять догнал Хариса, который подолгу не засиживался на КП, так как имел собственную машину сопровождения. Мне же приходилось, помимо отметок в дорожной книжке, 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 санузел с раковинами находились вообще в противоположной стороне площадки контрольного пункта.

Покинув Фужер в гордом одиночестве, я сначала догнал Хариса, а потом мы вновь повстречались с Валерой Певневым. Сейчас уже не вспомню, ехали ли мы втроем или с нами был 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 подрамной сумки, я зацепил крышку аккумуляторного отсека и, открывшись, она выплюнула из себя на дорогу два новых аккумулятора. Если бы это были батарейки, я бы не стал возвращаться по 25000ah аккумуляторы стоили того, чтобы вернуться и поискать их в кромешной тьме.

(Продолжение следует).

