



АСР предлагает наклейку с эмблемой РВР-99. Эмблема трехцветная, размер 70x100 мм
Цена 5 FF.

**Время проведения 14-го РВР
23 - 27 августа 1999 г.**

Контроль велосипедов 22 августа.

Место контроля и старта-финиша:

**Гимназия Прав Человека
в Сан Кантене на Ивелин
(пригород Парижа).**

НАПОМИНАНИЕ

организаторам марафонов

Сроки подачи результатов пробегов в
AUDAX CLUB PARISIEN:

200 км до 30 апреля,

300 км до 15 мая,

400 км до 5 июня,

600 км до 25 июня.

Учсть, что мне необходимо время для обработки и дооформления. Если есть возможность воспользоваться электронной почтой, готовить материал лучше в Excel-5.

В.Комочков

ПАРИЖ-БРЕСТ-ПАРИЖ

мероприятие - исключительное
по множеству позиций:

- число участников до 3000;
- число стран до 25;
- дистанция - 1200 км;
- история с 1891 года.

Все больший интерес
для общественных и коммерческих
организаций, не замечавших ранее
ничего в велотуризме.

**РВР - это
ад, чистилище
и рай.**

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЧЛЕНОВ

Просьба организаторам Brevet дать ориентировочные данные по числу участников на каждом из предстоящих марафонов для заказа дорожных карточек в АСР. До сих пор Mr Lepertel не включал стоимость карточек в итоговый счет взносов по России.

* * *

Российские взносы в RM оплачены за 1998 г всеми российскими региональными отделениями. В расчете на 6 действующих регионов, с учетом количества участников и зарегистрированных Brevets за прошедший год, а также интенсивности почтовых расходов и развития, взносы региональных членов за 1999 г. составляют (ввиду неопределенности текущего рублевого курса суммы приведены в долл.):

Волгоград -	25
Москва -	6
Санкт-Петербург -	10
Урал -	55
Воронеж -	6
Черкесск -	2

N 2 (3)

1998

июль-декабрь



РОССИЙСКИЙ РАНДОННЕР

ВЕСТНИК Российских веломарафонцев

Что же такое для нас марафон AUDAX?

Слишком мала история российского участия в веломарафонах Randonneurs Mondiaux - каких-то 5 лет, - чтобы определиться окончательно. Пока еще многое жидется на скудном выборе интересных веломероприятий, да на эмоциях. Неужели мы не сможем того, что делают во всем мире? А почему бы и не съездить в Париж?

Безусловно, участие в РВР - это жемчужина, которая украсит коллекцию воспоминаний любого велосипедиста. А если без Парижа? Многие страны организуют свои 1000 и 1200 км. Нужно ли это нам? Возможно ли это у нас в принципе, мотивационно, организационно, физически? Или, как предлагает Михаил Гаврилов (Караван), зачем нам их Правила, когда мы и по своим можем ездить?

Хотелось бы открыть небольшую, но постоянную дискуссию на эту тему. При этом важно знать, кем является фактически и в душе автор точки зрения. Например, в Волгограде и Воронеже марафонами занимаются люди, вышедшие из спортивного категорийного велотуризма и простые любители велосипеда; в Екатеринбурге и С.-Петербурге велотуристы, любители велопутешествий и бывшие спортсмены гонщики, в Москве - любители свободных дальних пробегов, но в высоком темпе.

Даже на родине этого движения нет единого мнения: спорт ли это или велотуризм? Надо иметь в виду, что члены Французской Федерации велотуризма FFCT в основе своей занимаются плановыми прогулками и свободными велопутешествиями. Хотя у них и существует подобие нашей, скажем, "тройки". Это - "Диагонали Франции", выполняемые с графиком, отметками по маршруту, отчетом и Дипломом. При том, что большинство членов FFCT участвует в квалификационных Brevets и в РВР, организуемых Парижским Клубом АСР, руководство FFCT уже вторую сотню лет не может определить окончательно место этого явления.

Есть те, кто за РВР безусловно. Те, кто это сделал однажды или те, кто мечтает это сделать. Есть против. Это те, для кого это не туризм, т.к. есть обязательный график, публикация времени и даже первый и первая на финише.

Надо сказать, что в нашем российском велотуризме продолжает прогрессировать тенденция ухода от графиков, отчетов, категорий и прочего. Это тоже вопрос, не

имеющий пока однозначного ответа. Но это отдельная, гораздо более серьезная на сегодняшний день проблема - исчезновение традиционно российской (точнее, советской) школы спортивного велотуризма.

А вот, что говорит о Париж-Бресте вице-Президент FFCT Жоэль Брио, не посмевающий поставить окончательную точку в этом вопросе, полагая, что любое экстремальное испытание не может быть уложено в рамки существующих классификаций. *"Важнее, что это спорт -общественный, далекий от коммерциализации профи. Можно восхищаться первыми, которые наравне со всеми платят за участие, творят чудеса и не получают за это ничего, кроме... цветов. В первую очередь, это личный вызов, скорее для славы и, во всяком случае, не для денег."*

Париж-Брест - великолепная возможность проверить технику и человеческую сущность, прекрасная школа как автономии, так и коллективизма

Для большинства подлинных велотуристов, находящихся в этом удовольствии, это остается велотуризмом. Купаясь в пейзажах, общаясь с иностранцами, переживая то, что является аышим выражением нашего спорта-отдыха, понимать, что это - настоящее путешествие."

Ваше мнение, друзья-рандоннеры!

В.Комочков

Редактор вестника: **В.Комочков**
Ответственный за координацию
веломарфонского движения в России
от АСР, BRM

Адрес для корреспонденции:
400078 Волгоград, а/я 2009,
ВВК "Орион" (тел.раб. 36-48-01)

Срочный контакт: **(Игорь Румянцев)**
факс: (8442) 34 57 19
e-mail: orion@sprint-v.com.ru
orion_volga@usa.net

Письмо Президента



Les Randonneurs Mondiaux

Понедельник, 21 сентября, 1998

Дорогие члены RM:

Велосезон подходит к концу в США, и я все больше начинаю заниматься подготовкой к PBP-99. Марафон Бостон-Монреаль-Бостон-98: 94 участника на старте, 72 - на финише. В Канаде 15 человек выполнило 1200 км пробег Rocky Mountain. Дания сообщила о трех участниках такого же пробега. Johannes Kristiansen выполнил три 1200-километровых марафона. Замечательно! Stig Lundgaard участвовал в двух 1200 в Дании, затем проехал БМБ 1200 км. Глен Смит из Канады выполнил два Rocky Mountain и БМБ. Всем мои поздравления.

Вы можете припомнить, что мы собирались создать новую RM медаль. Реал Префонтен Боб Лепертель и я рассмотрели два варианта и взяли лучшие элементы предлагаем представленную здесь новую модель значка (булавки) и медали.

Выполнившие 1200 км в период с 1996 года могут это заказать. За один пробег либо только медаль, либо значок (булавку).

RM медаль стоит \$7.00(USA), булавка стоит \$5.00(USA). Комплекуйте заказы по вашим клубам и отправляйте с чеком в долларах или почтовым переводом на имя Jennifer Wise. Медали большие и тяжелые, пересылка займет 4-6 недель.

С нетерпением ожидаю встречи со всеми Вами на собрании RM в наступающем году.

Jennifer Wise,
Presidente



AUDAX CLUB PARISIEN - ACP

*Парижский Клуб отчаянных (дерзких)
основан в 1904 году.*

По предложению Анри Дезгранжа ACP организует свое основное направление BREVETS de RANDONNEURS от 200 км (1921 г.) до 1000 км (1934 г.). Это движение, регламентируемое Правилами ACP, и лежит в основе созданной в 1983 году Робертом Лепертелем Всемирной Ассоциации RANDONNEURS MONDIAUX. Официальное выполнение этих квалификационных марафонов обязательно для участия в Международном веломарафоне Париж-Брест-Париж, проводимом раз в четыре года.

Пробег по Корсике TOUR de CORSE основан в 1956 году. Проводится один или несколько раз в год. Маршрут и сроки произвольны, обязательны Контрольные пункты. Ответственная Сюзетта Гризон.

Идею FLECHES de FRANCE (Стрелы Франции) подал в 1953 г. Лепертель. Цель - создать постоянные пробеги, дополняющие "Диагонали Франции", проводимые Федерацией велотуризма, и связывающие Париж с 20-ю городами на периферии страны (например, Париж -Марсель). Стрелы образуют паутину, покрывающую максимум городов. Пробеги совершаются индивидуально и группами. Протяженность от 100 до 1000 км. Маршрут может быть классическим и новым, но обязательны КП. В зависимости от средней скорости пробега и дистанции участник получает Медаль. Ответственный Роберт Гризон.

FLECHE VELOCIO создана в 1947 году, состоит в суточном пробеге группы, финишем которого является место ежегодного Слета "Пасха в Провансе". Место старта, маршрут произвольны. Задача - пройти за 24 часа максимум км (min - 360 км). С 1988 года Стрела Велосио имеет "младшую сестренку" Flechette Velocio - 150-250 км для молодежи 14-18 лет, сопровождаемой взрослым велотуристом, имеющим в своем активе Fleche Velocio.

BREVETS de RANDONNEURS 5000 существует с 1961 года и состоит в совершении за 4 года 5000 км в следующих пробегах:
- серия 200,300,400,600 и PBP (всего 2700 км);
- 1000 км (организованная клубом);
- Fleche Velocio (зарегистрированная);
- остальное (Fleches de France, RM и т.д.)
На сегодня зарегистрировано 500 рандоннеров.
Ответственная Сюзанна Лепертель.

СОВЕТЫ ВЕТЕРАНОВ

(начало на стр. 6)

Меняйте чаще положение рук для облегчения циркуляции крови в руках и пальцах.

Черника пользуется репутацией снижения зрительной усталости ночью (говорят: "ты все равно спишь, но ... глаза открыты").

Очки с нейтральными стеклами защищают от порывов холодного воздуха и мошкары. Могут понадобиться глазные капли.

Если очень жарко, храните велофляжку в мокром носке.

Другие советы "профи":

- есть до появления чувства голода,
- пить до появления чувства жажды,
- одеться до переостывания.

В процессе 8-9-ти месяцев подготовки:

- заниматься зубами тщательней обычного;
- если у вас чувствительные ступни, обратитесь к специалисту за 8-10 дней до старта. Существуют средства от перегрева ног.

Примечание редактора:

в 1987 г. Клод Лепертель имела накатку более 8000 км на день старта PBP.

ЗРЕНИЕ НОЧЬЮ

*J.-L. Rougier (Из журнала
"Cyclotourisme", 1995 г.)*

С наступлением сумерек центральное зрение снижается в пользу периферийного, которое снижается медленней. Периферийные рецепторы чувствительны к более слабому освещению. Эту особенность надо учитывать для лучшего использования сетчатки ночью. Следует смещать взгляд на

10 градусов от точки, которую хочется увидеть. Медленное, регулярное перемещение взгляда в области осмотра позволяет нейтрализовать слепые центральные зоны.

Рекомендуется также чаще моргать.

Тем, кто пользуется очками, ночью надо использовать очки с коррекцией -0,75 по сравнению с повседневной.

Автокинетический эффект - зрительная иллюзия, характеризующаяся фактом осцилирования фиксированной светящейся точки, если на нее смотреть некоторое время.

Ослепление от фар встречных автомобилей. Восстановление зрительной способности ухудшается с возрастом. Сопrotивление ослеплению снижается на 50% каждые 12 лет. Единственный способ избежать ослепления: не смотреть на свет, сосредоточив внимание на правой стороне шоссе. Это защищает центральное, наиболее чувствительное зрение.

Употребление алкоголя, усталость, недостаток сна снижают зрительную способность.

Особенности ночного освещения и видения искажают пространственную ориентацию, оценку дистанций и скорости движения. Красные огни кажутся расположенными дальше, чем на самом деле, что приводит к запаздыванию торможения.

СЕДЛО ДЛЯ МАРАФОНА

Используйте седло, к которому привыкли.

Маленький "трюк": волосной покров увеличивает трение и риск перегрева. Полезно побрить зоны контакта с седлом. Это улучшает гигиену, т.к. волосы - носитель множества микробов.

Не забывайте смазывать кремом замшу подкладки велотрусов или велотрико.

СОВЕТЫ ВЕТЕРАНОВ

СОВЕТЫ КАНДИДАТАМ В РАНДОННЕРЫ

Эрик Рюбер

€ Не “глотать километры” при приближении роковой даты: гораздо лучше ездить регулярно в течение года

€ Используйте только испытанную, простую и стандартную технику.

€ Придерживайтесь старых принципов Velocio : есть до появления голода, пить до появления жажды, одеваться до ..., спать до ...

€ В жаркую погоду: иметь ноги в хорошем состоянии, получить консультацию у мозольного врача за 8 дней до пробега, чтобы предупредить перегрев стопы и воспаление.

€ Прекратить всякое потребление кофе за несколько дней до испытания, чтобы возобновить его потребление в день Д и использовать также возбуждающий эффект кофеина.

€ Ночью употреблять чернику! Она не дает возбуждающего эффекта, но обладает свойством, снижающим усталость глаз. Спросить в аптеке.

€ Что касается велотрико: смажьте замшу вазелином или детским кремом и запаситесь тубиком.

€ Хорошо бы знать свои предельные возможности. Не забывайте, что ваше время интересует только вас (и вашего напарника или напарницу, может быть, еще кого-то...). Главное - успеть!

€ И наконец, думайте, что вы не на работе, что делаете вы это для своего удовольствия (да, да) и что это не образ вашего существования. Это всего лишь вызов, ничего другого. Сохраняйте голову холодной, и если вы терпите неудачу, только ваше сознание будет это знать. Не из чего делать трагедию. Сколько других и не пыталось этого сделать.

(Из зарубежных журналов)

МЕЧТАТЬ? ОСУЩЕСТВИТЬ!

Клод Лепертель (дочь Р. Лепертеля)

РВР - это 50% ноги и ...
75% голова !!! Да, но ...

Но а если тело сопротивляется, противостоя усилиям, которых требует этот пробег?

“За ученого двух неученых дают”... Женщин это тоже касается!

В первую очередь, хотя нас и меньше, чем вас, Месье, первое замечание адресуется женщинам, участвующим в этом замечательном испытании. Будьте осторожны и ... предусмотрительны, т.к. усилия, которые мы прилагаем в РВР, влекут за собой сокращение месячного цикла.

За ученую двух неученых дают!

Что касается вас, Месье, вероятно ваше тело также реагирует, даже если вы не имеете об этом понятия.

Что я сделаю следующий раз, чтобы избежать былых неприятностей?

- На КП растянуться, хотя бы минут на 10, вытянув ноги вертикально у стены.

- Захватить гомеопатическое лекарство для улучшения кровообращения (... и принимая его).

- Не забыть тубик с гранулами арники. Это средство старое, как мир,- превосходное лекарство от разбитости, различных воспалений и шоков любой природы. Прием арники в гомеопатических дозах можно начать за неделю до испытания.

- Избегать красного мяса до и во время РВР, чтобы не загружать мускулы трудновыводящимися токсинами.

- Пить больше, чтобы выводить токсины.

НА ДИСТАНЦИИ

МАРАФОН-600, ЖАРА, ИЮНЬ...

В. Комочков

... ночи такие звездные. И только соловьи да шорох шин в ночи иловлинской поймы.

Но это - воспоминание с четырехсотки. “Ночные полеты” чудо как хороши на первой-второй, для кого-то, на третьей сотне километров. Но на 600-ку мы вышли с утра. Три сотни километров под палящим солнцем на Камышинской трассе уже позади, и ночь застает нас уже изрядно выжатыми на исходе первого, 400 километрового кольца. Уже известные первые “потери”, причем, весьма неожиданные. И полная неопределенность общего исхода. Двое где-то впереди, пятеро позади. Прекрасно зная свои относительные возможности, чувствую, что отставшие совершают тактический промах: слишком мала начальная средняя скорость. Дальше она будет только падать.

Уже появились звезды. Мы с Витольдом сидим за столиком на Иловлинском круглосуточно шумном перекрестке трассы Волгоград-Москва. Пьем кофе, ловим слабый свежий ветерок, пропуская матерок персонала, обслуживающего ночных водителей. Велосипеды остывают в сторонке. Персонал сочувствует и с готовностью уговаривает водителей прихватить с собой главного Волгоградского лидера - майора Воробьева, недооценившего на этот раз противника. Нам же, “пенсионерам” (нам с Витольдом на пару уже за сотню), нужна победа не над противником, а над собой, и потому, рассчитав минимальный запас времени, мы с Витольдом продолжаем свой путь по ночной, весьма неприятной для велосипедистов московской трассе, преодолевая единственное звание - упасть на пару часов тут же, на обочине. Пару раз, огнями встречных фар нас на нее все-таки выносит. Оба раза приходится менять камеры.

Но вот и освещенный зал Качалинского ж/д вокзала. Мы еще в своем графике. Шумная трасса позади. Почтовые карточки брошены. Можно заняться восстановлением запаса камер. На пяточке у вокзала, как всегда, тусуется молодежь, проявляющая активный, но довольно мирный интерес. Рассказывают, что это что! Вот, две недели назад (наша 400-ка) тут проезжал один на диковинном лежачем агрегате. Что ж, пора привыкать к тому, что Качалино становится узлом международных веломарафонных трасс. Беспокоит, что совершенно не таяет покончить со своими бутербродами. Но сон кажется ушел.

Ближе к рассвету, уже за Степным, опять накачивается непреодолимое желание упасть в кусты, хотя бы на 10 минут. Видимо, природе надо отдавать свое, т.к. после 10-15 минутной остановки средняя скорость на спидометре явно начинает расти, и появляется уверенность, что до городского КП мы доберемся на пределе своего графика. Витольд подгоняет - он природный марафонец. Вот уже и Гумрак, Самарский... Совсем светло, сна нет, но ощущение, будто все это происходит во полусне.

Группа поддержки (Света, Валерик, Игорь) тоже не спали всю ночь и теперь провожают лидеров - опыт-

ного гонщика, астраханца Ивана Карпова и нашего молодого дебютанта Сергея Кондрыкина. Олег Воробьев тоже уже здесь. К нему постепенно возвращается жизнь. А мы, отдав должное Светиной кухне (от нормальной еды организм не отказывается), занимаем освободившиеся спальные места. Двухчасовой минимальный резерв мы все же выиграли.

Два часа потустороннего блаженства и ... подъем. Замыкающей группы с Галей и Натальей все еще нет. Это беспокоит. Но солнце уже высоко и предвещает жаркий день. Самочувствие и настрой вполне приличные. Только болят руки из-за того, что решил ехать не на своем, а на Игореvem более легком велосипеде, у которого не поднимается руль. Олег провожает нас с Витольдом до поворота на ГЭС, направляясь на финиш, где уже разворачивается вторая группа поддержки, готовясь к встрече лидеров. Едва мы успели проехать ГЭС, навстречу катит Иван - свеженький. Сочувственно машет рукой - у него уже все позади. Тут же бледной тенью промелькнул и Кондрыкин. А солнышко все выше. Но ход вполне нормальный, и запас времени достаточен для последней без малого двухсотки.

Отмечаем, что дачная колонка на выезде из Волжского на месте и функционирует. Ох, как она пригодится на обратном пути. Кроме трех каналов, на всем прогоне от Волжского до Приморского воды нет.

А солнце шпарит - чтоб оно пропало. Но нет у нас уже судьбы иной. Мысль одна: расслабиться можно только у почты в Приморском. И вторая: “Не дай, Господи, встречного ветра на обратном пути!” - это у нас обычное явление, к которому невозможно привыкнуть. А асфальт то ли полнит гудроном, то ли тает от жары (по сводкам в тот день на почве было свыше 70 градусов), наматывается на колеса, разбрызгивается и стекает по раме. Нет сил, как хочется вылить остатки воды из фляжки за шиворот и на раскаленные колени.

Главное, что радует - это полное отсутствие сонливости. Отсутствие голода не удивляет, но тревожит. Ведь надо будет заставить себя что-то съесть.

Ура. Точка возврата - выжженный солнцем безжизненный поселок Приморск. Вдали приятно голубеет море - Волгоградское водохранилище. Интересно, что единственный встречный оказался братом одного волгоградского чудака, велосипедиста-одиночки. Почта естественно закрыта, но зато в магазине оказалось холодное свежее пиво “Престиж” - мечта и единственное спасение загнанного марафонца. Воистину, предвкушение и воспоминания об этом чудесном напитке существенно сокращают дистанцию в нашем климате. Вспоминаю, что для Руслана на Париж-Бресте-95 таким стимулом от КП до КП было предвкушение пиршества из 12 блюд, не считая на-

п и т к о в .
Дальше в памяти остались только редкие каналы, в первом из которых мы с Витольдом махнули диким образом, чтобы не мочить одежду (почему?), в последний влетели с характерным шипением, только что без велосипедов. (Как вы боретесь с дождем? - спрашивает в одном из писем Н.Панченко. - В том году мы на него молились.)

На финиш мы приехали уже под вечер, не спеша смакуя относительную прохладу. В запасе оставался ч а с .

ЛИДЕРЫ - 98

200 км	6-41 МАЛЬЦЕВ Василий Сысерть (Урал)	6-57 ФАХРУТДИНОВ Фуат Сысерть (Урал)	7-16 ТАЛАШМАНОВ Алексей Екатеринбург
300 км	10-14 МАЛЬЦЕВ Василий Сысерть	11-27 ЗУБАРЕВ Сергей Верхний Тагил	11-30 ЗУБАРЕВ Валерий Верхний Тагил
400 км	14-24 МАЛЬЦЕВ Василий Сысерть	15-51 ТАЛАШМАНОВ Алексей Екатеринбург	17-41 ВОРОБЬЕВ Олег Волгоград КАРПОВ Иван Астрахань
600 км	27-09 МАЛЬЦЕВ Василий Сысерть	28-45 ФАХРУТДИНОВ Фуат Сысерть	30-13 ТАЛАШМАНОВ Алексей Екатеринбург

Лучшие результаты по России за 94-97 г.

200 км 6-31 Романовский В. Екатеринбург, 1996	300 км 10-14 Мальцев В. Сысерть, 1998	400 км 13-35 Карпов И. Астрахань, 1997	600 км 27-09 Мальцев В. Сысерть, 1998
--------------------------------------------------------	------------------------------------------------	-------------------------------------------------	------------------------------------------------

AUDAX CLUB
PARISIEN

BREVETS DES RANDONNEURS
MONDIAUX

AUDAX RUSSIE

РОССИЙСКИЙ КАЛЕНДАРЬ МАРАФОНОВ - 99

Клуб	Ответственный	200	300	400	600
ОРИОН Волгоград	КОМОЧКОВ Валерий 400078 Волгоград, а/я 2009	24/04	15/05	29-30/05	12-14/06
УРАЛ- МАРАФОН Екатеринбург	МИСНИК Петр 620026 Екатеринбург, а/я 184	24/04	1/05	21-22/05	5-6/06
БАЛТИКА Петербург	ПАНЧЕНКО Николай 199226 С.-Петербург, ул.Наличная, 34-193	24/04	9/05	22-23/05	5-6/06
ВОРОНЕЖ	БЫКОВ Владимир 394063 Воронеж, ул.Переверткина,15-73	24/04	15/05	29-30/05	-
ЧЕРКЕССК	ДОРОНКИН Валерий 357100 КЧР, Черкесск, ул.Энгельса, 25	20/03	-	-	-

ГОТОВИМСЯ К РВР

МОЙ ВЕЛОСИПЕД

До следующего марафона во Франции остается не так уж много времени и пора задуматься о том, на каком велосипеде этот марафон проехать. Конечно, можно решить эту проблему просто - "доработать" "Старт-шоссе". Но ведь хочется нормально прокатиться по трассе, ощутив всю прелесть этой "прогулки" через пол-Франции, да и дома не мешало бы ездить на нормальном велосипеде. Поэтому хочу рассказать о велосипеде, на котором мне бы хотелось пройти РВР - 99.

В общих чертах мои основные требования к велосипеду сводятся к тому, что он должен быть достаточно жестким, легким, надежным, иметь четкую систему переключения передач и вдобавок отвечать моим эстетическим требованиям.

Начнем с рамы. Велосипедные рамы шоссейных велосипедов классифицируются по материалу, из которого изготавливается рама, и по способу сборки. По материалу рамы делятся на:

- * стальные (углеродистая сталь);
- * хромомолибденовые (легированная сталь);
- * алюминиевые сплавы;
- * титановые сплавы;
- * карбоновые (углеродное волокно, высокомодульное волокно и термопласты).

По типу сборки:

- * сварные встык (стальные и алюминиевые рамы);
- * паяные в узлы (только стальные рамы);
- * клееные (алюминиевые и карбоновые);
- * цельноформованные (только карбоновые);
- * комбинированные (узлы алюминиевые, трубы карбоновые).

Стальные рамы считаются достаточно прочными и жесткими. Они обладают хорошей ремонтоспособностью. Но относительно тяжелы. Стальная рама является самой популярной и доступной в России; имеет очень высокую гарантию: Peugeot дает 10 лет гарантии, Trek - пожизненную.

Алюминиевые и титановые рамы требуют очень высокой технологии изготовления, поэтому к ним нужно относиться осторожно. Рамы имеют большего диаметра трубы, при сравнительно малом весе и имеют большую жесткость, чем стальные. Поэтому потери на деформацию рамы минимальны. Но при всех достоинствах алюминий со временем стареет, поэтому гарантия на них ограничивается 3 годами.

Карбоновая рама является еще более жесткой, прочной и легкой, чем титановая и алюминиевая. Деформация практически отсутствует. На сегодняшний день они считаются лучшими рамами, но имеют один существенный недостаток - они очень дороги для нас и используются в основном профессиональными спортсменами.

Я думаю, что для марафона вполне хватит стальной узловой рамы, ну а кто хочет большего - вперед! В Москве, у Самойлова, Вы можете заказать себе такую раму из труб "Columbus" за \$350.

При выборе системы у меня была информация только о Shimano и Campagnolo, поэтому выбор был не особенно трудным. К сожалению мне трудно сравнить достоинства этих систем, поскольку я ими не пользовался. И Shimano и Campagnolo имеют широкий спектр систем, но Shimano делает упор на системы как для горного, так и для шоссейного

велосипеда, тогда как Campagnolo ориентируется на шоссейный. Функционально трудно различить эти системы, но качество Campagnolo выше. У этих систем есть очень приятная "функция" переключения передач, называемая Ergopower, когда манетки располагаются на внутренней стороне тормозных рукояток. Это позволяет легко и четко производить переключение передач, что немаловажно в условиях ночных поездок или при частых спусках и подъемах.

При выборе передач я руководствовался предыдущим "французским" опытом. Дело в том, что понятие "ровная дорога" на трассе РВР не соответствует, скажем, нашей "быковской" трассе, а представляет собой, как минимум, "дубовскую" трассу. Так что не мешало бы иметь пониженные передачи. Поэтому кассета должна иметь от 13 до 26 зубьев, а ведущие звезды, соответственно, 30, 40, 50 зубьев или просто 42/52.

Следуя выбору системы, обода также фирмы Campagnolo, покрышки 622x20 или 622x23 от Continental. От туклипсов желательнее отказаться и поставить контактные педали. Выбор очень большой, главное, чтобы они были полегче. Это могут быть педали от Campagnolo, Look или Time.

Теперь о том, где можно купить такой велосипед. В Москве, как и везде в России пока еще идет бум горного велосипеда (неучастивительного к качеству наших дорог), поэтому выбор шоссейных пока не велик. Проблематично купить или заказать именно тот велосипед, который Вы хотите. Единственный магазин, где Вам могут предложить нормальный шоссейный велосипед - это "Спорт-Сервис", но цены там просто "атомные", особенно летом. Мне кажется, что не стоит торопиться с покупкой, а купить велосипед в Париже (Чехии, Германии, прим.ред.), перед марафоном. Выбор там несравненно богаче, да и цены более приемлемы. Например стальной велосипед с навеской Campagnolo Mirage стоит около 7.500 FF (читай рублей), с навеской Campagnolo Veloce около 9.000 FF.

Желаю Вам удачной покупки и надеюсь увидеть Вас на марафоне во Франции. Ниже приводится модель Peugeot, которую Вы можете купить в Москве (АО "Красная Гора") в этом году.

Рама	Материал	Хромомолибденовый сплав
Рулевая колонка		Campagnolo Avanti
Система	Передний и задний Шатуны	Campagnolo Avanti переключатель Campagnolo Mirage Triple 50/40/30
	Кассета	Campagnolo Avanti 13-23, 8 скоростей
Колеса	Цепь Втулки Обода	Campagnolo Campagnolo Avanti, 32 отв. Campagnolo MEXICO profile
Другое	Покрышки Седло Педали	VITTORIA 700x20 Saddle ITALIA LOOK/TVT automatic
Производитель		PEUGEOT
Масса		10,6 кг
Стоимость		\$1,200

Дмитрий Пустовалов