

№ 1-8 (42)

2012–2013

Издаётся
с 1997



РОССИЙСКИЙ РАНДОННЕР

ВЕСТНИК Общества Российских велотуристов-марафонцев (ОРВМ)

РОБЕРТ ЛЕПЕРТЕЛЬ (БОБ)

Памяти крестного отца российских рандоннеров

25 мая 2013 года в возрасте 89 лет ушел из жизни Роберт Лепертель, с именем которого неразрывно связано наше движение.

Зимой 1993 года на мой адрес пришло письмо от Роберта Лепертеля следующего содержания.

«Господин директор, Друг велосипедист, узнав ваш адрес в редакции журнала Федерации велотуризма Бельгии, с которой я тесно связан, также как и двумя десятками других корреспондентов по всему миру, я информирую вас, на случай, если вам об этом не известно, о существовании организации Всемирных рандоннеров, созданной Парижским клубом АСР, который занимается руководством и регистрацией Бrevetов длинных дистанций (от 200 до 1000 км).

Международное участие в этих бреветах очень важно и привлекает подготовленных и желающих участников стартовать каждые 4 года в велопробеге Париж-Брест-Париж, велопробеге в свободном темпе на дистанции 1200 км среди 3000 участников из двадцати стран. Мы имели в 1991 году контакт с ответственным лицом тогда еще Советского Союза, но события в вашей стране не позволили развить этот контакт, и 100-летняя годовщина Париж-Бреста прошла без участия России.



Сейчас самое время, если это вам интересно, поработать над этой проблемой, так как два года подготовки вполне достаточно, а будущий ПБП состоится в конце августа 1995.

Я остаюсь в вашем распоряжении, чтобы сообщить более детальную информацию, если это вас заинтересует, и нам придется завязать более тесные контакты для совместного развития движения рандоннеров в России.

В ожидании удовольствия скорейшего ознакомления с вашим мнением по этому поводу, прошу принять мои сердечные дружеские пожелания. Роберт Лепертель»

...Так сложилось, что перестройка начала 90-х разрушила, в том числе все механизмы и связи функционирования спортивного туризма.

Продолжение на стр.2.

Редактор вестника:

Валерий Комочков, президент ОРВМ

Адрес для корреспонденции: 400078

Волгоград, а/я 2009, e-mail: vkvkvk@mail.ru,

komotchkov@russianrandonneur.ru

<http://russianrandonneur.ru>

электронная конференция ОРВМ:

[http://groups.google.com/group/
russianrandonneur/](http://groups.google.com/group/russianrandonneur/)

РОБЕРТ ЛЕПЕРТЕЛЬ (БОБ)

Окончание. Начало на стр.1.

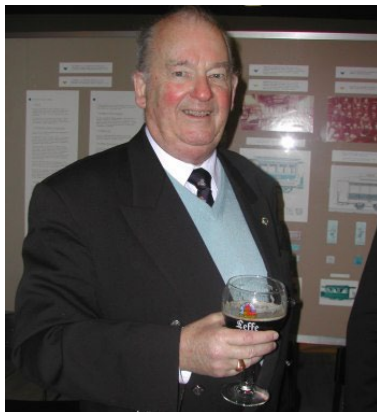
Самодетельный туризм в регионах оказался без организационных структур и потихоньку угасал вплоть до становления Туристско-спортивного союза России середины 90-х. В отсутствии новых Правил и регулярных чемпионатов активные велотуристы Волгоградского велоклуба «Орион», наряду с сохранением инициативы по организации традиционных спортивных мероприятий, занялись «исканиями», в частности, в направлении суточных «кругосветок». Что-то вроде нынешних флешей, с задачей преодолеть максимум за сутки. Неоднократные попытки (см. РР № 26,27) оказывались безуспешными, как выяснилось впоследствии, из-за недостаточного морального стимула.

Мощным моральным стимулом оказалось письмо Боба с информацией об уже вековом существовании подобного движения с периодическим участием в международном празднике велотуристов всего мира – 1200-километровом велопробеге «Париж-Брест-Париж» (ПБП). Дальнейшее развитие событий уже известно, и за основными его вехами можно проследить на страницах выпусков нашего Вестника.

Роберт Лепертель в молодости был активным членом как Федерации велотуризма Франции (FFCT), так и клуба Audax Club Parisien (АСР), с 1972 по 1983 г. был его президентом, бессменным организатором веломарафона ПБП с 1966 по 1999 гг., за что и получил прозвище Месяц Париж-Брест-Париж. Он же стал инициатором создания Европейской в 1976 г., а затем и Всемирной (Brevets Randonneurs Mondiaux) в 1983 г. Ассоциаций рандоннеров. Он постоянно боролся за рост интернациональности BRM, очень гордился вовлечением России в международное сообщество и уделял особое внимание развитию российского рандоннерского движения в издававшихся им до самой болезни регулярных бюллетенях Infos News АСР, прекративших свое существование с его уходом. Он мечтал побывать на первом российском супервеломарафоне и приезжал вместе с супругой Сюзанной (она до сих пор занимается регистрацией Национальных

Флешей) на открытие 800-километрового веломарафона, организованного «Балтийской звездой» вокруг Ладоги в 2000 году. Российские участники ПБП 1995 и 1999 гг. помнят особое к ним внимание Боба: помощь в размещении перед стартом, талончики бесплатного питания на КП, торжественный прием россиян в Мэрии своего города Gagny, бесплатные дорожные карточки для российских браветов в течение нескольких лет и др. Те российские рандоннеры, кому посчастливилось поучаствовать в ПБП Боба, могут также отметить несравнимо более четкую организацию работы организма этого сложнейшего мероприятия, безопасность на абсолютно освобожденных от транспорта маршрутах и с полицейскими на перекрестках каждого городка, качество питания на контрольных пунктах. Конечно же Боб обладал абсолютным личным авторитетом во всех сферах, связанных с организацией этого грандиозного фестиваля мирового велотуризма. В Бретани же, где велосипедные символы можно увидеть повсюду в самых неожиданных воплощениях и жители живут в ожидании этого праздника, сравнимого с Рождеством, имя Роберта Лепертеля до сих пор священо.

Для российских велотуристов-марафонцев имя Роберта Лепертеля, крестного отца и духовного наставника российского рандоннерского движения должно навсегда остаться в памяти. А в сложные минуты непростого испытания на многосуточной дистанции Боб придет на помощь своими знаменитыми Правилами (РР №6 и др.).





Справа налево: Роберт Лепертель, Пьер Теобальд, Жан-Мишель Ришфор (2003)



Слева направо: В. Комочков, Роберт и Сюзанна Лепертель, И. Карпов (2003)



Справа налево: Д. Ламулле, С. Баранов, П. Мисник, Роберт и Сюзанна Лепертель, Ханс Дусинк, А. Евсеев (2007)

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
слышал Бон кураж...»*

(Продолжение. Начало в №41).

Оставив свою группу, я повернул назад. Встречные гончики, наверное, немало удивились, увидев меня едущим в обратном направлении. Я однозначно посеял в их душах зерно сомнения (неужели этот русский уже едет назад, мы все лузеры а-а-а-а-а....). Хорошо, что перед мероприятием помимо своих опробованных фонарей я установил новую фару IXON IQ, освещающую дорожное полотно как днем с силой в 40 люкс. Признаться – не ожидал найти аккумуляторы так быстро, однако это произошло и, вставив их на свое законное место в фотоаппарат, я рванул в погоню за своей командой, не забыв сфотографировать ту самую церковь. Однако догнать мне их, в ближайшие 100 км, было не суждено.

СОЮЗ-АПОЛЛОН

После Тэнгэньяка я догнал одинокого американца – Тода из Цинциннати. Он обычный зубной врач с тремя детьми: две девочки, работающие архитекторами, и парень, которого американское правительство отправило воевать в Афганистан. Мы с ним сошлись во мнении, что их президент debil, и воевать в Афгане с людьми, у которых нет ничего, могут только debилы, а потом перешли к беседам на более мирные темы. Он обычный любитель, никогда профессионально не занимавшийся велоспортом, тем не менее уже в 4-й раз приезжает на ПБП и имеет личный рекорд его прохождения за 56 часов. Как выяснилось в процессе беседы, он и в этот раз он собирался проехать весь ПБП без сна.

К сожалению, я не запомнил его номер, но благодаря опубликованному протоколу участников и тому, что имя Todd не так распространено как Michael или John, я, несильно напрягаясь, определил, что это Todd Williams, который завершил марафон за 57:18. Видимо что-то помешало ему исполнить свой план и выехать из 56 часов. Обмениваясь с Тодом не только фразами, но и сменами мы вновь добрали Валеру, а впоследствии и

еще нескольких участников. Так, небольшой группой мы миновали секретное КП, перед которым нас сфотографировали жадные фотографы, требовавшие на финише за каждое фото 15 евро.

Основной проблемой было то, что мы все время шли в лидирующих группах, в которых на ПБП по обыкновению преобладают французы. Поэтому поговорить практически было не с кем. Австрийцы, немцы, итальянцы, англичане и, конечно, американцы прекрасно владели могучим международным языком – английским. Французы же, видимо, в школе иностранные языки не учат, поэтому общаться в таких группах можно только жестами.

Все люди, с которыми я общался в процессе марафона, участвуют в этом мероприятии уже не первый раз, практически все – второй, третий, четвертый и даже пятый. Для меня на тот момент это было просто дикостью, я задавал себе вопрос, зачем раз в четыре года ехать за тридевять земель, чтобы истязать свой организм круглосуточной гонкой по холмам. Не высыпаться, ехать в холод, в дождь, жариться под солнцем и бороться со встречным ветром. Сразу после столь интенсивного старта я подумал: куда я попал – это не Бrevet, это не прогулка, это не паги!!! Это гонка, реальная гонка со временем, на выживание, на пульсе 180. Я ехал и думал: нет, я не такой с меня и одного раза достаточно, вот проеду – и все, больше никогда!

Однако, если хотите рассмешить Бога, расскажите ему о ваших планах.

Уже на финише я думал абсолютно по-другому.

Получение удовольствия от такого брета – сомнительно. Темп – галопом по европам, по французским городкам, которые мы буквально прошивали, и я не успевал достать фотоаппарат, чтобы запечатлеть быт рядовой французской глубинки, – практически ничего не оставлял в памяти. Более того, учитывая вечерний мой старт, часть городов мы пролетели в ночи по абсолютно пустым улицам, где очень редко стояли волонтеры.

Все городки как две капли воды похожи друг на друга, можно побывать в одном и понять, как устроены остальные. В центре всегда стоит старая и очень красивая церковь века так 18-19-го, мимо нее проходит одна дорога, по обочинам которой стоят аккуратненькие домики за каменными заборами. У новых домов заборы уже

не каменные, а живые – из кустарников, подстриженных так аккуратно, что выглядит это как стена. Не чета нашим нуворишам, которые окружают свои загородные и не только виллы 5-метровыми заборами толщиной в кирпич. У французов же глаз радуется, когда проезжаешь мимо: и порше при входе, и живая изгородь вместо 5-метрового забора.

ТЭНТЭНЬЯК

Рельеф за Тэнтэньяком немного выровнялся, и мне открылись на горизонте те великаны, с которыми сражался Дон Кихот – ветряные мельницы. На самом деле это были электроветрогенераторы, но смотрелись они эффектно не только издалека, но и когда я проезжал мимо них. Огромные лопасти винта вращались от едва заметного утреннего бриза в абсолютной тишине и эта картина завораживала...

Однако, спустя какое-то время, когда я выходил на смену, я вновь начал лосить – то ли велосипед у меня в горку сам ехал, то ли мне было невтерпёж добраться до Бреста. Поэтому Валера сообщил, что ему лучше побережь себя и сбавил темп.

На КП в Лудак мы прибыли вдвоем с Тодом, но я задержался на КП, чтобы немного отдохнуть перед финальным рывком до Бреста, и Тод уехал без меня.

Пока я заправлялся едой, прибыл Валера. Подождав друг друга мы опять выдвинулись вместе. Одиноками мы оставались недолго: то ли добрав очередную группу, то ли, наоборот, позволив добрать себя, мы вновь оказались в компании – на этот раз англичан.

Имен я не спрашивал, мой основной вопрос к каждому встречному был один – первый ли для него это марафон, на этот раз оказалось четвертый. С англичанами мы доехали до пункта питания и сна – Сан Николая Дю Пелем. Перед этим городком был небольшой подъем, и я по своему обыкновению опять ушел в отрыв.

Хочу сделать отступление и пояснить, что сам себя горняком я никогда не считал, а учитывая нашу Омскую область с рельефом типа «СТОЛ», тренироваться в горах как-то негде, да и не люблю я горки. Катал я и по египетским горам в Шарм-эль-Шейхе и по Турецким в Кемере. Удовольствие только одно – когда на скорости под 70 км/ч летишь вниз, а вот подъемы... Однако тут я неожиданно обнаружил, что при подъеме в гору мои попутчики выкладываются гораздо сильнее. Парни дают кардан, встают из седла, я же,

помня уроки Лэнса, скидываю передачи до тех пор пока у меня не получается крутить с тем же кадансом, что и на равнине. При таком подходе я довольно быстро обходил всех на подъемах и, чтобы не оторваться от группы, мне приходилось сбавлять темп.

На спусках ситуация повторялась: вокруг меня люди упирались, крутя педали на больших передачах, я же наоборот ложился в аэродинамическую посадку и простым накатом опять оставлял всех позади. Все-таки что ни говорите, а велосипед решает и Wilier умеет делать байки...

На подъеме перед Сан Николая Дю Пелем я ушел вперед и довольно значительно, поэтому въехал в город в гордом одиночестве. Каково же было мое удивление, когда, выехав на главную улицу города, я увидел Хариса, вырulingающегося из переулка прямо передо мной. Поприветствовал его и спросив, чего это он сбоку вырulingает, я понял, что GPS в очередной раз подвел профессионала. Харис шел по треку и трек увел его в сторону. Поэтому, предложив ему ехать в моем фарватере, мы понеслись по городу к месту предполагаемого КП.

Признаться, зигзагов по городу мы нарезали очень много (наверное больше, чем во всех остальных городках), и каково же было наше удивление, когда мы проскочили через площадь и оказались на пустой дороге ведущей из города. А где КП, подумал я, и остановился, Харис тоже затормозил. Через пару минут из-за поворота показалась отставшая группа и мы выяснили, что тут только пункт питания и сна, а контроля тут нет. Что ж, придётся пилить до КП еще 32 км.

Плотной группой долетели до Карэ. До Бреста и точки разворота оставалось всего 93 км. Я еще лелеял надежду уложить 600 км в сутки, но уже понимал, что это маловероятно. Я понятия не имел, какой подъем ждет меня впереди!!!!

ДОЛГАЯ ДОРОГА В ДЮНАХ

Несмотря на то, что шли мы группой, на подъеме перед Брестом наша группа благополучно сыпалась, и каждый стал ехать сам по себе. Погода соблаговолила показать свое доброе лицо и солнце выглянуло из-за туч. Это добавило оптимизма, но 40-километровый подъем, не знаю – с каким градиентом, убивал медленно и верно.

За каждым следующим поворотом я ожидал увидеть долгожданный спуск, но моему взгляду открывался очередной подъем с еще большим уклоном, от этого мои эпитеты

на бессмертном русском становились все крепче и крепче. Но окружающие меня виды сглаживали негатив.

В особенности впечатлили меня пасущиеся вдоль дороги коровы. Я не знаю, что с ними делают во Франции, но от Российских они отличаются кардинально. Во первых – цветом, все как на подбор или светло-рыжие или белые. У нас же в основном – черные или черно-белые (видимо жизнь накладывает свой отпечаток). Во вторых, поразил их внешний вид. Таких упитанных коров я видел только в советских мультиках, на самом деле наши – обычно гремят ребрами, переходя дорогу. Ну и в третьих – это их чистота. Наверное их моют шампунем в отличие от наших. В общем, коровы оставили положительное впечатление, в отличие от подъёма.

Это было единственный раз за весь ПБП, когда я был вынужден остановиться между КП и спешиться. Посидев на травке и съев остатки печенья, которые я вез с самого Парижа, я почувствовал себя лучше. Я, конечно, шакал паршивый, в том, что выбросил упаковку от печенья на той же обочине, где и прилег... Но, блин, как родина воспитала, так и ведем себя. Пятиминутного отдыха мне хватило на то, чтобы встать и двинуться дальше.

Я следил, как медленно увеличиваются цифры на альтиметре моего велокомпьютера и, мысленно матерясь, задавал себе только один вопрос – «когда же все это закончится?» Ехал я один, солнце под вечер вспомнило, что еще лето и начало припекать. Учítывая, что был один сплошной подъем, то вся форма на мне, включая рукава и перчатки, промокла до нитки от пота. Однако, как только я поднялся на перевал и передо мной открылась чудная долина, я уже матерился от восторга, ради такой красоты можно было и больше в гору пилить. Максимальная высота подъёма была 445м.

БРЕСТ

За 24 часа я проехал 549 км, мечта добраться до Бреста за сутки осталась мечтой. Что ж, будет к чему стремиться в 2015-м.

Спуск к Бресту прошел значительно быстрее подъёма. Минут десять я просто лежал на раме, рассекая воздух на скорости около 50 км/ч. Этот подъём вознаграждал каждого рандоннера за усилия своими видами и отличным спуском.

Подъехав к Бресту я увидел тот самый мост через реку (названия не знаю, но мост на

картинках видел). Сколько раз до этого мое воображение рисовало картины, как я проезжаю через этот мост, и вот это случилось наяву.



Однако дальнейшее путешествие по городу мне не очень понравилось. Не знаю, что двигало организаторами, но проезд через портовые доки и промзону наваял на меня мысли, что вот сейчас мы приедем на заброшенный склад, и местные гопники в лице афро-французов навешают нам мирных дюлей и отберут наши дорогие байки. Однако реальность оказалась еще жестче, перед самым въездом на КП, когда за спиной было уже 617 км, я понял что такое Alp-duez –километровый участок с подъёмом на 85 метров. Вот тут я впервые встал из седла и это было, по-моему, единственный раз за всю гонку.

В Бресте я впервые налил себе во фляжку вместо воды кофе, а во вторую просто холодной воды, чтобы брызгать в лицо. Предстояла вторая бессонная ночь, а моя цель была доехать без сна до Карэ.

ДОМОЙ

Еще по прибытии в Брест погода начала портиться, на небе стали собираться тучи, ветер усилился, поэтому в мои планы входило быстро отметиться, коротенько отдохнуть и выдвинуться в обратный путь. Как я уже сказал, спать я предполагал не на спальном КП в Сан Николая, а в Карэ, т.е. через 85 км после разворота, поэтому, быстро перекусив, я набрал

во фляжку 1 литр кофе, предполагая, что кофе, в совокупности с таблетками кофеина, отодвинет желание поспать на некоторое время.

Выдвинулся с КП как всегда один, но довольно быстро заплутал в местном переплетении улиц и вернулся к перекрестку со стрелками в ожидании бывалых марафонцев. Они не заставили себя долго ждать, и мы организованной группой начали спуск из города. Выезд из города организаторы проложили по другой дороге нежели въезд, и я был очень рад тому, что не оставил на обратную дорогу процесс фотографирования на мосту – его бы просто не было. Мы вышли из города по относительно пологом склонам и, не пересекая залива реки, сразу окунулись в наступившую Бретонскую ночь.

Отмечу, что во Франции, к моему удивлению, королем дорог является именно велосипедист и то уважение, с которым к нему относятся водители, меня просто поразило. При подъезде к перекрестку даже с второстепенной дороги достаточно поднять руку и приближающиеся автомобили, включая большегрузные фуры и автобусы, почтительно останавливаются, пропуская даже одинокого велосипедиста – вашего почтенного героя. Если дорога настолько узка, что не позволяет совершить обгон, то водители автомобилей смиренно выстраиваются в очередь и двигаются за велосипедистами с их скоростью, даже не думая сигналить или высовываться из окон с криками, чтобы им уступили дорогу. Такое поведение водителей действительно вызывает уважение, и это во Франции мне понравилось больше всего...

Быстро темнело, причем, темнело так же быстро, как и портилась погода. Нас было около 20 человек и шли мы плотной группой. К сожалению, моя сигма 2206 глюканула еще на 300 км и отказывалась показывать скорость движения, а соответственно и пройденный километраж, но исправно показывала пульс

и каданс, поэтому толку от ее подсветки не было, а проверенная временем сигма 600 при таком освещении не позволяла разглядеть скорость, с которой мы двигались. Я как обычно пер паровозом вместе с одним американцем. На горизонте заревом начали полыхать молнии, а в серой дымке заката было видно, что впереди нас ждет дождь.

Навстречу начали попадаться группы, ехавшие в Брест, парни были зашорены по самое «не хочу» и на наши вопросы о дожде отвечали – да там мокро и противно. Дабы не останавливаться и не терять группу, я решил по обыкновению на ходу достать дождевик из рюкзака. На очередном спуске я сделал это и даже надел его на себя, не потеряв лидерства, но, к сожалению, вместе с дождевой курткой я зацепил из заплечного мешка и новенькую пару упакованных носков *sofidis*, которые так и остались, видимо, лежать на дороге между Брестом и Карэ – это была моя первая потеря на ПБП.

ПЕРВЫЙ СОН

Начинался дождь, но вскоре я уже был на КП в Карэ, что не могло не радовать. Как только мы вошли в помещение, дождь ударил в полную силу, и я понял, что мои планы поспать именно здесь – абсолютного верны. Небольшой перекус и бутылка пива перед сном мне были просто необходимы.

Вокруг меня спали люди: на полу в коридоре, между столиками в столовой, сидя за столом и положив голову на руки, укутавшиеся в одеяло из фольги и просто обнявшие сами себя руками. Спали райдеры всех возрастов и национальностей. И я тоже решил поспать.

Сбегав к велосипеду за надувной подушкой, предусмотрительно взятой из дома, я вернулся к своему столику на КП, раздвинул стулья, надул подушку и улегся на пол, выстеленный картоном. На часах было около полуночи, я не спал уже больше 39 часов, поэтому заведя



будильник на 2 ночи, я улегся на пол, укрылся своей дождевой курткой из PVC, которая согревает ничуть не хуже, чем антикризисное одеяло, и провалился в сон. Подушка спасла меня от проблем с шеей и спиной, которые потом испытывали некоторые рандоннеры.

Проснулся я в 1:30.

Вставать было очень тяжело. И не потому, что не выспался, а потому, что ноги перестали слушаться. За время сна в них скопилась молочная кислота, и сейчас перед выездом их необходимо было разогреть, на что у меня и ушло как раз полчаса. Умывшись холодной водой и сделав 10 приседаний, я почувствовал себя лучше.

Дождь на улице закончился, значит можно двигаться дальше. Собрав свои вещи, я протер седло рукой (карбон не намокает) и двинул к следующему КП. Мне повезло – под дождь я практически не попал, а вот парни, которые ехали в это время в Брест или возвращались из него, промокли по самые памперсы.

Перед выездом из дома я еще думал, брать крылья с собой или не брать. В итоге разум взял верх над жадностью и рассудив, что лишние 200 грамм веса не убьют, крылья я взял и был абсолютно прав. Ибо езда по мокрой дороге не вызывала никаких негативных ощущений, а спина и ноги были абсолютно сухими.

Выехав из Карэ, я прибыл в спальный пункт Сан Николая дю Пелем, где решил перекусить сладеньким. К сожалению, видимо из-за большого скопления народа, едущего в обоих направлениях, стояние в очереди за парой блинов с джемом отняло у меня минимум 30 минут времени, поэтому сразу после еды я, недолго думая, вскочил в седло и рванул к следующему КП – Лудак.

СВЕТЛЯЧКИ

На встречу мне шел нескончаемый поток велосипедистов. Эта бесшумная река света, тянущаяся из-за горизонта – зрелище подобно факельному шествию ку-клус-клана. Несколько часов мимо тебя пронесются такие же, как ты, сумасшедшие велосипедисты с фарами, прорезающими ночную тьму тонкими лучами света. Но когда их сотни, эти лучики превращаются в настоящий прожектор и видимы за многие километры, насколько позволяет рельеф.

Вновь образовалась группа попутчиков, которая в полной тишине рассекала ночной влажный воздух колесами и неумолимо двигалась к финишу. Периодически в этой тишине раздавалось чпоканье – как будто

кто-то открывает бутылку вина. Повернув свет фары чуть ниже, чтобы освещать дорогу непосредственно перед колесом, я понял, что издает эти звуки. Это были лягушки, вылезшие после дождя на дорогу и периодически лопавшиеся под колесами моих компаньонов, мне же посчастливилось ни на одну из них не наехать, но их размеры меня реально удивили. Размером с кулак, причем не зеленого, как я их всегда себе представлял, а светло-телесного цвета. Сколько их погибло под нашими колесами – одному Богу известно... Но думаю, на следующий день во всех окрестных городах – меню французов появились лягушачьи лапки.

На одном из многочисленных спусков я понял, что уснул за рулем, ибо когда открыл глаза – задний габарит моего попутчика рекурсивно удалялся вдаль... Что само по себе сразу навесило тревожные мысли – надо остановиться и поспать, иначе можно и в кювет улететь. Остановился я возле одного из домиков, стоящих у дороги. Основная прелесть была в том, что при входе в этот дом был насыпан мелкий гравий, который избавлял меня от поиска сухого места для сна, которое как вы понимаете найти в лесу после дождя нереально. Сев прямо на гравий и прислонившись спиной к дому, я отрубился минут на 15. Этого было достаточно, чтобы восстановиться и продолжить путь.

По дороге в Лудак у одного из пунктов питания, организованных местными жителями, я встретил парней из Челябинска. Сергей и компания стояли возле столика и закупались булочками, которые пеклись прямо тут же в булочной через дорогу. У дороги стояли волонтеры – с кока-колой, соками и водой, нам предлагались свежемороженые булочки, а также фрукты, и все – по вполне приемлемым ценам. Пообщавшись с Сергеем, понял, что парням очень тяжело, едут практически по флажку, успевая на КП перед самым его закрытием. Они тоже не ожидали такого рельефа, тем не менее, воли к победе и решимости у них было хоть отбавляй и в лимит они уложились. Попрошавшись с парнями и выпив для бодрости банку ред була, я двинул дальше.

ПАРОВОЗИКИ

На пути в Тэнтэньяк нагнал одинокого райдера, на мое счастье оказавшегося из Болгарии и прекрасно говорившего по-русски. Кто это был, я выяснил уже дома – Лазарь Владиславов (№1982), – ответственный координатор по Болгарии,

один из организаторов марафона 1200 км Сливен-Варна-Сливен. Меняясь, мы быстро нагоняли одиноких марафонцев и предлагали присоединиться к нашему поезду. Так, тихой сапой, постепенно вновь нагнали Валеру, а впоследствии, и еще с десятком марафонцев. В итоге, наш паровоз насчитывал 12 вагонов, но тягачами работали, в основном, мы с Валерой, болгарин, итальянец и француз. Нормальную «карусель» запустить не удалось, некоторые просто висели на хвосте, составляя компанию, но не в состоянии лидировать. Таким составом мы прибыли в Тэнтэньяк.

Еще по пути в него я понял, что растянул ахиллесово сухожилие на правой ноге – стопой двинуть не мог ни вправо, ни влево, поэтому крутил практически на зубах и левой ногой. Проблема осложнялась тем, что именно на левой ноге в коленном суставе у меня тенденит, поэтому сильно крутить не получалось, колено отзывалось болью. В итоге, чтобы доехать до КП, левой ногой я давил, а правой ногой тянул. Приехав в Тэнтэньяк, сразу пошел к врачам с просьбой наложить мне бандаж на стопу.

Девочка-медик поняла мою просьбу, хоть и ни слова не понимала по-английски, и тщательно омыв ногу и смазав ее каким-то кремом, наложила настоящую профессиональный бандаж, что нога стала как новая. Движение вправо-влево было зафиксировано, а нажим на педаль и подтягивание ее никакой негативной реакции в ноге не вызывали. Про колено я ничего не сказал, все равно бы ничего не сделали, посчитал, что как только потеплеет, оно меня опустит.

С Тэнтэньяка опять выдвинулся вместе с Лазарем и началось дежавю. Мы вновь начали добирать одиноких райдеров и формировать пелетон. Спустя некоторое время в нашем поезде вновь оказался Валерий, выехавший с КП чуть раньше нас. Собственно вот такой плотной группой и ехали до Фужера. Мой пыл периодически охлаждали, поскольку в горки я взбирался все также резво и все также оставлял группу позади.

Из Фужера выехали опять группой, но в связи с тем, что группа решила соблюдать правила дорожного движения и останавливаться на каждом светофоре, а я эти самые правила как-то забыл, то на выезде из города обнаружил себя в гордом одиночестве. К тому же, впереди замаячил велосомбил, который я безумно захотел сфотографировать, поэтому я еще чуток прибавил, чтобы догнать его.

За рулем оказался немец Најо Eckstein (№6450). Вначале у меня получилось снять

небольшое видео (не переключил фотоаппарат на режим фотосъемки), а потом уже и фото. Немец оказывается тоже меня запечатлел. Каково же было мое удивление, когда спустя пару дней после марафона, я обнаруживаю у себя в почте послание от него с моими фото. В ответ я, конечно же, сбросил ему его фото, сделанные мной... После этой фотосессии рекумбент ушел вперед, а я нагнал пару – молодого парня James Fairbank (№ 1855) и мужичка немного постарше. Паренек был из Англии – поэтому общение получилось, вместе с ними ехал до Вилен ля Жюэля. Катилось хотя и веселее, но толку от них не было практически никакого, уж больно они любили сидеть на колесе и на смены выходили редко, да и вели недолго. Несмотря на это нам все же удалось догнать еще одну группу, человек пять. И опять моим надеждам отдохнуть не суждено было сбыться, переходящее знамя со значком паровозика было почти постоянно у меня.

Когда до Вилен ля Жюэля оставалось совсем немного, на небе собрались тучки и пошел небольшой дождик. Немцы и я остановились у обочины, чтобы надеть дождевики. Остальная массовка шла голая и поэтому останавливаться не считала нужным. И вот когда я уже практически зачехлился, мне в спину влетает пожилой француз. Этот месье даже не думал тормозить, просто опустил голову вниз, так и пер на подъём, не глядя вперед. ДТП было не сильным и обошлось без последствий, сошлись на обюдке: мне надо было съехать с дороги и встать на обочине, а ему просто смотреть вперед.

От КП в Вилене я стартовал снова с Валерой и парой французоз, с которыми совместно прошли уже не один КП. Навстречу пронеслось несколько мотоциклистов на довольно приличной скорости. Сразу после этого ко мне подкатывает француз и спрашивает что-то про высокую скорость. Признаться слушал я его краем уха, так как в другом ухе у меня играл плейер и подумал, что он говорит про мотоциклистов, на что я киваю ему головой и отвечаю *yes faster*. После этого француз удовлетворенно отворачивается и уходит в точку. В наши с Валерой планы так гнать не входило, поэтому мы сохранили прежний темп. Валера же мне пояснил, почему француз так умчался. Он спросил, не прибавить ли нам скорости, на что я собственно и согласился – вот что значит невнимательно слушать собеседника.

(Продолжение следует).

Окно в Европу или дебют на 17-ом Париж-Брест-Париже

(Игорь Березенков,

«Новосибирск-марафон»)

(Окончание.

Начало в предыдущем
номере).



Поехал обратно, перевал был в тумане, со шлема тек ручеек конденсата, пока не спустились вниз. Опять временные попутчики, несколько русских, узнаваемых по форме. Из знакомых по ВОЛу – Кампи (Каменцев Миша), Вадим из Архангельска и Игорь из Одессы. С Игорем пересекся в столовке на раздаче, узнал только поговору.

Из незапланированных остановок: перед Лудеаком навигатор потребовал новых батареек, после Фужера цепь запросила смазки, перед Вилен-ла-Жюэлем организм возмутился и начало срубать. Подремал на обочине 15 мин и добрался до КП. Там организатор, видя, что я разглядываю спящих между столиками попутчиков, предложил ночлег и повел куда-то из зала. Я знаком спросил «за деньги?», он радостно покивал головой, я же головой помотал и пошел обратно. Но, к чести сказать, пока я искал место, он нашел мне коврик. Поспав час, совершил обычные процедуры и поехал за последними 200-ми км.

В Мамере, увидев махающего руками организатора, остановился, подумал – опять секретный КП. Но нет, оказалось, что-то типа банкета, устроенного местными рандоннёрами. Выпил банку коки, поехал дальше.

Предпоследний этап запомнился повышенной концентрацией холмов. На последнем КП пища уже не лезла. Последний этап сначала порадовал длинным участком с правильным уклоном, а потом чуть не добил торчками. Ехал с итальянцами: впереди пожилой, держится как король (он же на велосипеде, и там это не юмор, а действительно так и есть), движения размеренные. На каком-то перекрестке нас пропустило авто, резко притормозив, и чуть не получило в зад от следующего. Из второго авто вылез молодой и что-то крикнул нам вдогонку, пожилой итальянец очень эмоционально начал говорить, не поворачивая головы и не снижая скорости, и говорил минут

10, очень интересно было его слушать, хотя я не понял ни слова.

Дело шло к концу, на вершинах торчков ждали все более многочисленные группы болельщиков и организм не подвел, в очередной раз изыскал резервы и пер как надо. Интересно ведут себя ноги, в начале обычно бережешься – лишняя молочная кислота ни к чему. Тем не менее, ближе к половине ноги устают, кажется – до невозможности, а потом наступает перелом и на какую бы гору ни залез, а ноги все в одной поре и к следующему торчку опять готовы ломить на полную.

Финишировал, сдал дорожную книжку, чип оставили на память, маленько потусовался, знакомых не было, посмотрел свои фото от организаторов (10 евро штучка), оставил их им на память. Выпил положенные две банки газировки и потопал на электричку до Парижа.

Позже, дома, расшифровал трек с навигатора, получилась такая таблица остановок, где в первой колонке – событие, причина остановки, во второй – километры нарастающим итогом, потом наименование населенного пункта, время суток, протяженность участка, время прохождения участка, средняя скорость на участке, время остановки и общий простой нарастающим итогом.

Всего марафон пройден почти за 70 часов, из них 18:39 потрачено на остановки. Для улучшения результата, нужно всего-то, повысить среднюю скорость и уменьшить время остановок. Буду пробовать.

А пока – полная удовлетворенность от того, что довелось участвовать в таком грандиозном мероприятии, в числе 5 тысяч единомышленников. Огромная благодарность французам за организацию, за то, что поддерживают традиции и дают возможность рандоннёрам из разных стран оказаться вместе, на одном старте. Посмотреть вживую друг на друга, пообщаться, научиться чему-то новому. Не проходящая эйфория, которая обострилась за 100 км до финиша, не прошла до сих пор. Восторг, особенно на утро после финиша, когда вот он, за окном – Париж, ПБП позади, все сложилось, ничто не подвело. И желание, участвовать снова, через 4 года, уже с опытом.

По дороге с финиша до отеля удалось не заснуть, хотя это заслуга моей подруги, направлявшей меня и терпевшей все мои

проявления, рожденные ускользящим сознанием. К утру удалось выспаться и даже не опоздать на завтрак. В этот день была назначена официальная финишная церемония, позвонил по телефону которые у меня были, ничего конкретного для себя не уяснил, ничего заманчивого не услышал, и решил пренебречь. Призы за скорость и уникальность мне не светили, а про таблички со стрелками, которые собрали с трассы и раздавали всем желающим я узнал только дома.

Оставшиеся четыре дня были плотно посвящены достопримечательностям Парижа. Практически каждое утро у нас начиналось с прогулки по улице Тампль, по которой мы шли от отеля до Сены в районе Нотр-Дама. Нашли перед Собором пятак отмечающий начало всех местных дорог. Посидели в скверике в самом начале острова Сите, покормили французских воровьев. Зашли в музей Орсе, пробежали мимо Лувра, посмотрели на Оперу Гарнье. На площади Бастилии попробовали найти остатки оной, но безрезультатно. Вечером сгоняли сфотографировать иллюминацию Эйфелевой башни и Триумфальной Арки.

Музей Клюни – самое старое здание, площадь Вогезов – первая площадь, Центр Жоржа Помпиду. Люксембургский Сад с фонтаном Медичи и корабликами в большом

фонтане. Холм Монмартр – высочайшая точка Парижа с базиликой Сакре-Кёр. Версаль – резиденция королей, во дворец не пошли, погуляли по парку.

Сувениры, сборы и домой. День отъезда выдался хлопотным. Сначала выяснилось, что покинуть отель мы должны не в 12, а в 11:30, и дяденька на респешене умолял нас свалить быстрее. Потом выяснилось, что мы должны ему деньги за завтраки, а все евро мы уже спустили, пришлось искать банкомат. Все это с разговорником, на пальцах. Потом долго ждали автобуса, когда дождались, оказалось, что велосипеды к провозу запрещены. Туда – было можно, обратно – нельзя, но евро решают все.

В дороге выяснилось, что наша автобусная фирма, купила этот автобус в Париже по дешевке после аварии, и нашим рейсом перегоняла его в Минск. Телевизор не работал, сзади постоянно что-то трещало, в Варшаве на первом светофоре автобус и вовсе заглох и не хотел ехать минут 30. Кроме того, в Брюсселе, села группа детей-инвалидов из 14 человек, в том числе один грудной. В общем, было весело. Но это была дорога, и все было терпимо, поскольку впереди уже маячил родной дом, а сознание еще было наполнено Парижем.

До свидания, Париж, до встречи в 2015 году.

остановка	км, всего	Нас. пункт	время суток	км	движение	км/ч, ср	отдых	простой
Старт		Сан-Кантэн-ан-Ивелин	18:50	0				
питание	140	Мортань-О-Перш	23:52	140	5:02	27,8	58	0:58
Контр	221	Вилен-ля-Жюэль	3:44	81	2:54	27,7	45	1:43
Контр	310	Фужер	8:00	89	3:30	25	68	2:51
Контр	364	Тинтеньяк	11:12	54	2:05	25,9	45	3:36
Секр. контр	390	Кедийак	12:29	26	1:03	25,2	49	4:25
Контр	449	Лудеак	15:38	59	2:20	25	105	6:10
Контр	525	Карэ	20:34	76	3:11	23,7	64	7:14
срубило	552	обочина	23:03	27	1:25	18,5	12	7:26
Контр	618	Брест	2:32	66	3:18	19,6	207	10:53
Контр	703	Карэ	10:04	85	4:05	20,7	62	11:55
кофе	736	Сан-Николя-дю-Пелем	12:29	33	1:23	23,6	9	12:04
батарейки	764	Пулфо	13:53	28	1:16	21,8	3	12:07
Контр	782	Лудеак	14:52	18	0:56	18,7	48	12:55
Секр. контр	819	Ильфо	17:08	37	1:28	24,8	3	12:58
Контр	867	Тинтеньяк	19:10	48	1:59	24,4	61	13:59
Контр	921	Фужер	22:21	54	2:10	24,7	49	14:48
смазка цепи	929	Леньеле	23:35	8	0:25	17,9	5	14:53
срубило	993	Обочина	2:35	64	2:55	21,7	11	15:04
Контр	1009	Вилен-ля-Жюэль	3:34	16	0:47	20,1	114	16:58
банкет	1065	Мамер	7:47	56	2:20	24	4	17:02
Контр	1090	Мортань-О-Перш	9:02	25	1:11	20,7	57	17:59
Контр	1165	Дрё	13:06	75	3:07	23,8	40	18:39
Финиш	1230	Сан-Кантэн-ан-Ивелин	16:44	65	2:57	21,5		

Классификация стран организаторов BRM

	Страна	200	300	400	600	1000	Всего	Рейтинг
1	Япония	2878	1352	1111	711	26	6078	18782
2	США	3138	1187	743	572	59	5699	16831
3	Италия	2072	289	138	220	58	2777	7463
6	Франция	2105	317	83	58	39	2602	6231
7	Тайвань	1025	464	208	100	83	1880	5704
8	Россия	1483	390	176	130	3	2182	5650
9	Германия ⁶⁴⁴	418	231	190	27	1510	4876	
13	Англия	370	164	130	130	53	847	3062
15	Украина	328	114	73	44	11	570	1664
19	Словения	241	76	16	16	16	365	1030
20	Болгария	265	94	23	11	4	397	1010
25	Австрия	71	37	35	14	20	177	677
30	Венгрия	48	11	14	11	2	86	271
31	Сербия	45	16	12	8	-	81	234
32	Узбекистан ⁴⁵	17	3	4	-	69	177	
33	Польша	10	7	2	20	-	39	169
37	Эстония	12	4	-	-	-	16	36
38	Китай	9	4	-	-	-	13	30

Классификация клубов организаторов BRM

№	Клуб	Страна	Рейтинг
5 бреветов			
1	Randonneur Taiwan	Тайвань	5704
2	Audax Australia VIC	Австралия	3339
3	Audax Randonneur Fukuoka	Япония	2143
12	Lviv Bicycle Club	Украина	848
13	Caravan-Marathon	Россия	814
31	Randonneurs Hongrie	Венгрия	271
37	Randonneurs of the Mid-Atlantic	США	133
4 бревета			
38	Audax Randonneurs Saitama	Япония	3451
45	Audax Randonneurs Sao Paulo	Бразилия	1024
47	Etoile Baltique	Россия	928
63	New Jersey Randonneurs	США	560
65	Bourevestnik	Россия	540
68	Velokoursk	Россия	464
82	nion Audax Tournai	Бельгия	349
88	VC Neoskify	Россия	286
95	Novosibirsk- Marathon	Россия	248
100	Veloperm	Россия	215
104	M8	Россия	211
106	VC Continent	Россия	204
107	Velo-Ra	Россия	203
109	Reaction en chaine	Россия	193
112	Randonneurs Uzbekistan	Узбекистан	177
113	Vestland Randonneurs	Россия	172
119	Legion	Россия	161
120	Soura-Marafon	Россия	160
121	Les chevaliers des Chemins	Россия	153
127	Alaska Randonneurs	США	111

131	Balakovo-Volga	Россия	98
135	Centaine	Россия	88
137	Orenvelo	Россия	77
142	Saratov-Marathon	Россия	65
148	Hemne SK	Норвегия	15
3 бревета			
149	Audax Randonneurs Grece P.E.P.A.	Греция	3588
156	Randonneurs CroatieХорватия	365	
163	Randonneurs Go!	Украина	118
165	Oural Marafon	Россия	102
2 бревета			
175	Triple Plateau	Франция	471
190	Santa Maria	Бразилия	176
196	Vastrem Varna	Болгария	126
203	Orion Randonneur	Россия	111
228	Randonneur Sverige	Швеция	10
1 брeвет			
229	Traguardo	Италия	900
	Volante Racing		
240	KK Djak	Словения	276
286	Team Adrenalin	Украина	52
312	Velogerance	Россия	16
323	Red Deer	Канада	2

РАСЧЕТ годовых взносов ОРВМ на 2013 г. (евро)

Клубы	Участ-ников	Пробе-гов АСР	Fleche	Ежегод. взнос.	Регистр. брeвет	Почто-вые	Развитие обработка	Всего Euros	~
ОРИОН-РАНД	30	50		0,8	24,3	10,0	20	54,3	2200,0
УРАЛ-МАРАФОН	26	44		0,7	21,5	10,0	10	41,5	1700,0
БАЛТ.ЗВЕЗДА	179	374	64	4,7	270,0	10,0	40	320,0	13100,0
КАРАВАН-МРФ	202	342		5,3	160,2	15,0	40	215,2	8850,0
СУРА-МАРАФОН	16	54		0,4	25,7	16,0	20	61,7	2550,0
НЕОСКИФЫ	34	104		0,9	48,7	16,0	30	94,7	3900,0
М8	52	77	6	1,4	46,0	10,0	20	76,0	3100,0
СОТНЯ	17	33		0,4	16,3	10,0	10	36,3	1500,0
НОВОСИБИРСК-МРФ	30	81		0,8	38,2	10,0	20	68,2	2800,0
БАЛАКОВО-Волга	15	35		0,4	17,1	12,0	10	39,1	1600,0
ВЕЛОЖИАРАНС	9	8		0,2	4,8	6,0	10	20,8	850,0
ВЕЛОКУРСК	87	178		2,3	83,4	35,0	30	148,4	6100,0
РЫЦАРИ ШОССЕ	39	55		1,0	26,8	10,0	20	56,8	2350,0
ВЕЛО РА	48	90		1,3	42,8	20,0	20	82,8	3400,0
КОНТИНЕНТ	26	69		0,7	32,7	10,0	20	62,7	2600,0
ПЕУС	5	0		0,1	1,1	5,0	10	16,1	700,0
ВЕСТЛАНД-РАНД	46	76		1,2	36,4	15,0	20	71,4	2950,0
АЛЬТАИР	27	56		0,7	26,9	12,0	20	58,9	2450,0
САРАТОВ-МАРАФ	16	25		0,4	12,7	12,0	10	34,7	1450,0
БУРЕВЕСТНИК	107	195		2,8	91,6	35,0	30	156,6	6450,0
ЦЕПНАЯ Реакция	34	78		0,9	37,0	20,0	20	77,0	3200,0
ЛЕГИОН	25	54		0,7	26,0	12,0	20	58,0	2400,0
ВЕЛОПЕРМЬ	40	81		1,1	38,5	12,0	20	70,5	2900,0
ОРЕНВЕЛО	20	35		0,5	17,3	12,0	10	39,3	1650,0
КРОСС-МАКС	5	0		0,1	1,1	6,0	10	17,1	700,0

правила

ФЛЭШИ (СТРЕЛЫ) ПАСХАЛЬНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ

Основные положения

Эта форма велотуризма в рандоннерском стиле была основана в 1947 году бывшим президентом АСР Пьером Молинье на основе идеи Поля де Виви (Velocio), который встречался со своими друзьями на Пасху в небольшом городке Прованса. Федерация запланировала в своем календаре такой Пасхальный слет для объединения велосипедистов различных регионов в память великого Велотуриста Поля Молинье, предложившего организовать Fleches Velocio (FV) для сбора велосипедистов в одном месте на праздник Пасхи.

Чтобы ответить на возрастающие запросы рандоннеров, проживающих в странах, удаленных от Франции или желающих соединиться в других центрах сбора, кроме Пасхи в Провансе, АСР решает дублировать это мероприятие. Для Франции подобные пробеги с концентрацией команд в каком либо месте получили название Fleches Pascales (Пасхальные стрелы – FP), для других стран – Fleches Nationales (Национальные стрелы FN). Имя National может быть заменено именем страны, региона или знаменитой персоны.

Дух этого мероприятия составляют три элемента:

- создать хорошее настроение команды во время тренировок и пробега;

- осуществить возможно наиболее протяженный пробег за 24 часа, несмотря на ограниченную подготовку в это время года и различные климатические условия;

- собраться в символическом месте, чтобы разделить прекрасный момент соперничества.

FV являются велопробегом в направлении пасхального слета в Провансе. Другие подобные мероприятия (FP и FN) должны иметь местом встречи место, доступное многим велотуристам в конце пробега. Это место, по возможности, должно быть историческим или туристическим, например: замок Вартбург в Эйзенахе (Германия), музей Оплермана в Рочестере (Австралия), город Йорк (Великобритания), Красная площадь в Москве (Россия)... Пробеги не должны

проводиться самопроизвольно и должны удовлетворять Правилам FV.

Основные Правила Fleches Velocio

Испытание является командным (не менее двух команд). В команде – минимум три машины, максимум 5 машин (тандем считается одной машиной). Участники – от 18 лет на день старта. Испытание 24-часовое, по маршрутам, выбранным каждой командой. Минимальная протяженность – 360 км, может быть увеличена в соответствии с подготовленностью команды.

Каждая команда должна предоставить местному Ответственному организатору брветов маршрут и детальный график предусмотренного пробега к месту общего слета. Организатор проверяет и отмечает точки промежуточного контроля. Чтобы быть зарегистрированным, реализованный километраж должен быть в интервале $\pm 20\%$ от заявленного.

Каждая команда независима, и несколько команд не могут ехать вместе. В случае, если несколько команд стартуют из одного места и по одному маршруту, старт должен производиться с часовым промежутком.

Дорожные карточки (АСР-шные или Национальные) должны быть отмечены на старте с указанием времени и места, затем отмечаться на каждом контроле. Обязательные отметки в дорожной карточке через 22 и 24 часа с указанием точного места и пройденного километража. Дистанция в 25 км должна разделять эти два КП. Если заявленное место финиша не достигнуто или пройдено, необходимо отметить место 24-часовой отметки.

Как обычно, автоподдержка разрешена только на контролях, и не может следовать за командой.

Обязанности организаторов

Audax Club Parisien обеспечивает выпуск и регистрацию стрел Пасхальных и Национальных. Организаторы берут на себя полную ответственность за их организацию.

Все организаторы, все участники, лицензированные или нет в спортивных федерациях, включая иностранных участников, должны быть застрахованы от несчастного случая.

Организатор стрелы связывается с АСР, Национальным Ответственным АСР или своим местным Ответственным организатором

брекетов, чтобы получить разрешение на проведение FP или FN. АСР оставляет за собой право отмены разрешения в случае нарушения Правил FV.

Дорожные карточки, выдаваемые организатором, должны содержать упоминание «Пробег регистрируется клубом АСР», быть согласованными с АСР и допущенными им для использования.

Даты мероприятий должны быть своевременно (до 15 ноября каждого года) сообщены в АСР, чтобы фигурировать в международном Календаре АСР. Даты мероприятий должны совпадать с датой Пасхи или не позже конца мая для заснеженных в этот период года стран.

Организатор заявляет «стрелу» национальному представителю АСР в сроки, обеспечивающие эффективную рекламу мероприятия. Затем организатор осуществляет необходимые административные действия в соответствии с местным законодательством для разрешения использования дорожной сети маршрута. Организатор запрашивает у соответствующих инстанций необходимые разрешения для проведения мероприятия (использование дорог, частных проездов, проезд через заказники, использование музыки и т.п.)

Организатор сам устанавливает размер регистрационного взноса в разумных пределах, имея в виду, что мероприятие имеет бесприбыльную цель. При этом организатор должен учесть покрытие расходов АСР на официальное утверждение пробига каждой команды. Оплата совершается по получению ежегодного счета-фактуры АСР (регистрация одной команды 6 евро).

Организатор должен проверить каждую «стрелу», особенно, реальный километраж в сравнении с заявленным, наличие контрольных отметок и километраж, выполненный за последние два часа. Если все выполнено корректно, он должен отправить сводный отчет Национальному Ответственному АСР, который группирует отчеты различных «стрел», выполненных в его стране, и отправляет их Ответственному за Национальные флэши в АСР (последние 30 лет Сюзанна Лепертель). Форма отчета для регистрации «стрелы» в Приложении. После регистрации АСР высылает Национальному Ответственному специальные дипломы на каждого участника с указанием выполненного километража. Организатор может добавить к этому медаль или другую спортивную награду на свое усмотрение.

FLECHE VELOCIO
FRANCE
CREÉE EN 1947

I silkul Elks road Tatarsk
départ / start équipe / team concentration

L'Audax Club Parisien a homologué en 2013 sous le n° 13 008
Nom : ANOKHOV Konstantin
Club : Reaction en Chaîne
Pour la réussite d'une **FLECHE NATIONALE** **RUSSIE** de 420 km en 24 heures.

правила

RANDONNEUR 5 000

В 1961 AUDAX CLUB PARISIEN создал номинацию для тех рандоннеров, кто прошел 5000 км в брелетах всемирных рандоннеров BRM. Эту номинацию (премию) называют Рандоннер 5000. Зарегистрировавшие этот норматив рандоннеры получают медаль R-5000 и диплом, имеющие уникальные номера.

КВАЛИФИКАЦИЯ. Чтобы иметь право на эту премию, рандоннер должен выполнить:

- полную серию брелетов АСР (200, 300, 400, 600 и 1000 км). Более длинными дистанциями нельзя заменять короткие.

- 1 ПАРИЖ-БРЕСТ-ПАРИЖ Рандоннер.

- 1 FLECHE VELOCIO. Международные рандоннеры могут заменить этот пробег Национальной Стрелой (Flèche Nationale), зарегистрированной АСР и организованной в соответствии с Правилами (Флеш должна быть пройдена как минимум тремя участниками команды).

- Дополнительные брелеты АСР для дополнения полного пробега по крайней мере до 5000 км.

Допускаются следующие брелеты:

- Flèches de France;
- 1200 +, зарегистрированные ассоциацией Les Randonneurs Mondiaux;

- Flèches Vélocio или Flèches Pascales или Flèches Nationales;

- Traces Vélocio или Traces Pascales (стрелки)

Квалификационные мероприятия должны быть завершены в пределах четырехлетнего периода, начиная с дня первого квалификационного брелета.

КАК ЗАЯВИТЬСЯ:

Вышлите свою заявку электронной почтой до 31 октября (даже в год РВР).

Для международных участников: заявления будут собраны и проверены местным национальным представителем АСР, который вышлет их через Интернет, используя формат "Word". Все медали и дипломы будут высланы представителю АСР, который распределит их победителям. Пересылка между Францией и страной будет добавлена к ежегодному счету АСР. Медаль, диплом и брошюру результатов АСР Вам вышлют в январе.

АСР сохраняет за собой право исправлять изложенные правила.

RANDONNEUR 10 000

Спустя пятьдесят лет после RANDONNEUR 5000, АСР создает новую номинацию для тех рандоннеров, кто прошел 10 000 км в брелетах АСР. Эту премию называют Рандоннер 10 000. Награжденные номинанты получают медаль R-10000 и диплом, нумеруемые с начала присуждения.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Квалификационные мероприятия должны быть завершены в пределах шестилетнего периода, начиная с дня первого квалификационного брелета.

Чтобы иметь право на это звание, рандоннер должен зарегистрировать:

- 2 полные серии основных брелетов АСР (200, 300, 400, 600 и 1000 км). (Длинные брелеты не заменяют короткие)

- 1 ПАРИЖ-БРЕСТ-ПАРИЖ Рандоннер

- брелет 1200 км +, зарегистрированный в LR M

- 1 FLECHE VELOCIO или Национальная стрела. (Пробег стрелы действителен, если команда пошла более, чем минимальное расстояние квалификации 360 км, и финиша достигли по крайней мере 3 участника команды).

- 1 СУПЕР РАНДОННЕ, т.е. брелет 600 км на маршруте с суммарным набором высоты

не менее 10 000 м, зарегистрированном АСР.

Никаким другим брелетом нельзя заменить перечисленные. Мероприятия, используемые для заявки на категорию Рандоннер 5000, могут использоваться и для заявки на категорию Рандоннер 10000.

Требуемое расстояние 10 000 км можно дополнить следующими брелетами:

- Обычные квалификационные брелеты (BRM).

- 1200 + брелеты, регистрируемые в L R M. Эти 1200-километровые брелеты не могут заменять обязательные брелеты АСР 1000 км.

- Flèches Vélocio или Flèches Pascales или Flèches Nationales.

- Супер Randonnee.

КАК ЗАЯВИТЬСЯ

Пошлите заявочную форму по электронной почте до 31 октября.

Для иностранных участников заявления будут собраны и проверены национальным представителем АСР, который пошлет их через Интернет, используя формат "Word". Все медали и дипломы будут высланы национальному представителю АСР, который разошлет их победителям. Пересылка между Францией и страной будет добавлена к ежегодному счету АСР. Медаль, диплом и брошюра результатов АСР будет выслана Вам в январе.