

П'яте Почаївське паломництво на велосипедах відбулося!

Ми довели – хто іде до своєї мети із вірою та готовністю трудитися, завжди досягають успіху на шляху. Навіть якщо не все відбувається, як планувалося, в кожного встають на шляху неочікувані перепони – та з душевною силою і готовністю боротися, з вищою волею завжди можна пройти достойний шлях.

Вже п'ятий рік паломники вирушають у подорож між Києвом та Почаєвом. Ювілейний пробіг мав стартувати за планом 12 травня, але боротьба із хворобою змусила відкласти традиційний масовий заїзд.

Але ми знайшли можливість проїхати звичним та дорогим нам маршрутом малою групою, та одночасно прийняти участь у всеукраїнському спортивному змаганні. Ми стартували Національний Флеш – це командний старт тривалістю у 24 години, де змагаються у дистанції, яку команди можуть подолати за добу. Всі групи мали загальний фініш в центрі Києва, а початок і маршрут вибирали окремий для кожної команди. Різним командам заборонено разом їхати та пробивати вітер по черзі, бо це створює нечесну перевагу перед іншими. Дистанція має бути пройдена тільки власними силами. Для того також обмежено розмір команди – не більше 5 велосипедів (поправка на тандеми), бо більші команди можуть частіше змінювати ведучих, які пробивають вітер перед групою.

Команда велопаломників, зрозуміло, стартувала із Почаєва. Ми виїхали мінімальним складом, втрюх. Нажаль, не всі хто хотів, зміг приєднатися. Заїзд на відстань у 428 км потребує чималого часу на підготовку – проїхати попередньо відстані у 200 та 300 км, мати велосипед в ідеальному технічному стані, спорядження по погоді. В ідеальному стані має бути і велосипедист, тому Дмитро Бочаров не зміг стартувати через стару травму.

Ми разом із отцем Петром встигли добре розкататися – за останній місяць прийняли участь у бреветах на 200 та 300 км, які вважаються найскладнішими в Україні через кількість горок (набір висоти) на маршруті. Велосипедисти вимірюють складність маршруту не тільки горизонтальними кілометрами, але й вертикальними метрами – які важать набагато більше. Бо заїзжати горки можна або витрачаючи “ватти потужності” і втомлюючись (якщо тримати швидкість як по рівному) або “купляти горки” за хвилини (скидати швидкість майже до пішохідної, щоб зусилля на педалях було як по рівному).

Складність такої поїздки полягає не в тому, що треба сильно вкручувати та швидко їхати. Цього як раз не варто робити, бо подорож закінчиться доволі швидко і не дуже добре. Така гонка відбувається “проти годинникової стрілки”, і саму складну роботу велосипедисти виконують коли спішуються. Мають витрачати якомога менше часу на зупинках. Швидко підзаряджати прилади, змащувати ланцюги, їсти, заправляти фляги та й робити усі інші справи з мінімальною витратою хвилин. Кожна на рахунок – а їх всього 1440 на добу. Якщо наздоганяти втрачені хвилини підвищеним темпом, це “випалить ходовий запас ніг” та швидкість сильно провалиться на другій половині маршруту. Загальний час вийде гірший, ніж в правильному спокійнішому темпі. Ще гірше коли втомлені вершники, відпрацювавши відрізок на високій потужності, починають “тюленитися” на зупинці – сідають на стільці, розкидають руки і ноги “як медузки” та занадто довго відпочивають. Набагато вигідніше їхати так, щоб не потребувати відпочинку, бо зупинки розривають ритм роботи тіла.

Перше, що ми мали зробити у змаганні – вийти на старт. Для мене і отця Петра це означало – добратися до Почаєва. Обставини почали вдало сходиться ще у Києві: надвечір у четвер знайшли приватний бус, який завіз нас прямо у Почаїв. Під ранок ми вже були біля батьківської хати отця Петра, де нас зустрів його матуся, Валентина Федорівна.



Ми дуже вдячні їй за ширшу турботу, від якої ми набралися сил і чудово відпочили від київської круговерті. Мали час відвідати Почаївську Лавру, помолитися в Успенському Соборі та добре продумати план разом із третім учасником команди. Сергій Прокопчук – капітан велоклубу “Віраж”, де займаються велоспортом багато почаївської молоді. І займаються успішно, із призовими місцями на всеукраїнських змаганнях.

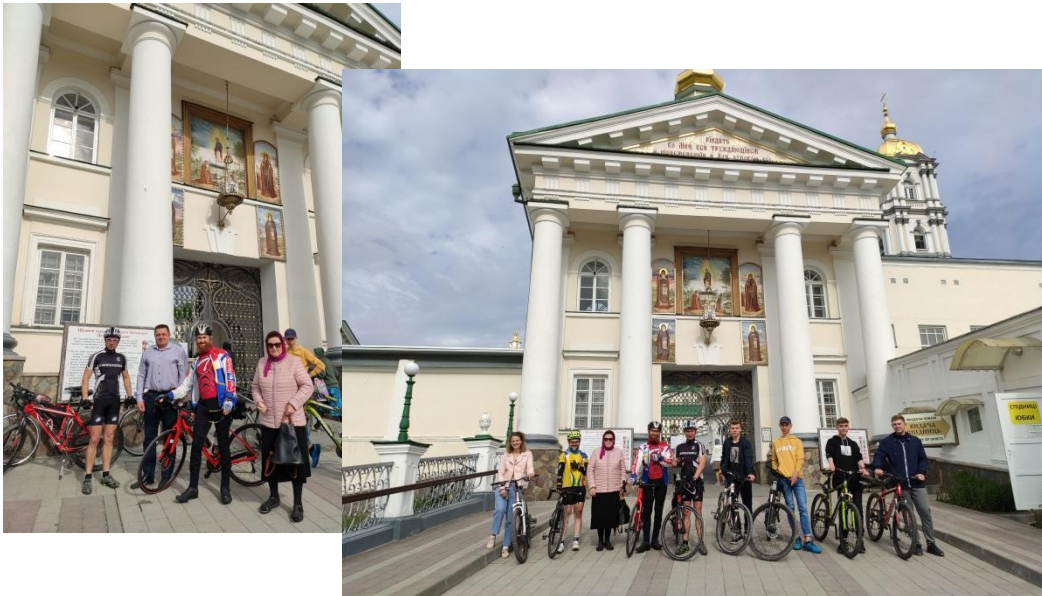


Головна наша задача була – виконати умови перемоги у Флеші, а для цього команда має дійти до фінішу щонайменше із трьома учасниками. Ми стартували мінімальним складом, були одною із двох найменших команд у змаганні. Схід з дистанції одного із райдерів означав для нас миттєвий програш спортивної частини поїздки. Найбільшим ризиком для сходу на такій дистанції були біль у суглобах чи зв’язках. При сильному болі “в шарнірах та шківах” сходити необхідно, бо він буде тільки наростати та часто призводить до тривалих проблем із здоров’ям. А ми їздимо на велосипедах із протилежною метою – заради здоров’я та радості. Найбільш вразливим був Сергій, бо стартував на новому велосипеді, на якому встиг проїхати тільки 50 км до Флешу, та не встиг відкатати 300 км за раз у цьому сезоні. Але на його боці був багаторічний спортивний та тренерський досвід, в самих складних умовах.

Команда стартувала від Святих воріт. Валентина Федорівна теж проводжала сина на велосипеді.



Біля Лаври зібралися учасники клубу “Віраж”, проводжав і мер Почаєва Василь Бойко, він також велосипедист. Отець Петро отримав благословення для нашого пробігу у архієпископа Почаївського Іова (Смакоуза). Вже прозвучав колокольний благовіст та настав момент... Відправляти смс – які відмічають наше місцезнаходження та пересилаються організаторам Флешу, щоб вони мали підтвердження, в якому місці і в який час знаходяться учасники на маршруті.



Почаївські велосипедисти провели нас за місто, і ми бадьоро притопили зі старту. Погода випала чудова, потепліло по-літньому, але без спеки. Очікували частину дороги їхати під дощем, а виявилось сухо. Мокрість значно ускладнює поїздку: треба вдягатися так, щоб було тепло навіть наскрізь мокрому. За години під зливою протікає майже будь-який дощовий комбінезон. А додатковий шар екіпіровки – це зайві речі на борту, може не вистачити місця в сумках, бо по сухому доведеться розутеплюватися. На такі дистанції небажано брати рюкзаки на спину, зайва вага перенавантажує та парить спину. Крім того, під дощем важче користуватися запакованими телефонами – для навігації, зв'язку та фотографій. На велосипедах швидше виходять із ладу підшипники, рубашки тросів та змивається мастило з ланцюга. Ефективність гальмування знижується, та й нічна видимість під зливою погіршена.



Їхали трохи вище бажаного темпу. Але як же стримати запал та ентузіазм, коли тебе так проводжають? Швидко дісталися Кременця, проминули храм Св. Іоанна Предтечі на в'їзді. Пам'ятне місце для велополювників, тут ми зупиняємося по дорозі на Почаїв. Але цього року маємо їхати далі. Дістаємося Дубно за півгодини до розрахункового часу. Поклонюємося храму, нас тепло вітають і пригощають. Такої підтримки точно не має ні одна з інших команд у змаганні.



Стартуємо на Рівне. Пролітаєм крізь місто – і в нас на колесі понад 100 км. Заслужили випити по каві. Трохи затюленілися на зупинці, на 25 хв. Ми і у Георгіївському храмі затрималися на 20 хвилин понад плану – але ж спортивне змагання не було головною ціллю нашої подорожі. Нам треба було побачити друзів та святі місця.

За Рівним попали під легкий дощ. Такий, що не намокнути, а тільки зашльопатись фонтанами грязючки з-під колес. В цілому погода сприятлива – до Рівного слабкий попутно-боковий вітер, від Рівного і до Києва – слабкий боковий, з півдня. В цілому вітер нам коштував якихось хвилин залікового часу, але не більше півгодини. Зовсім не те, що пробивати лобом зустрічну стіну.



На 150-му кілометрі відправляємо смс ще раз. Заліковий час – 7:10. Поки – дуже непогано, швидше за план. Перед Корцем траса підсохла, грязюка перестала летіти з-під колес і ми вистроїлися командою щоб разом працювати проти бокового вітру. Використовуємо широке узбіччя і стаємо “ешелоном”: отець Петро – під вітер, Сергій з ним парою, колесо-в-колесо, я в’їзжаю на півколеса між ними. Всі гарно працюють в команді: отець Петро – як перший темповик, головний локомотив команди, прикриває від вітру. Він атлетичний та одночасно чудово розкатаний. Сергій їде як другий темповик, резервний. За планом змінити буде за потребою – може, під ранок. Я – фронтовий кореспондент та штурман: маю слідкувати за часом, навігацією на маршруті. Це значить не просто знати, де ми є зараз – я маю бачити наперед, де ми будемо в кожній точці маршруту, через який час та за яких умов.

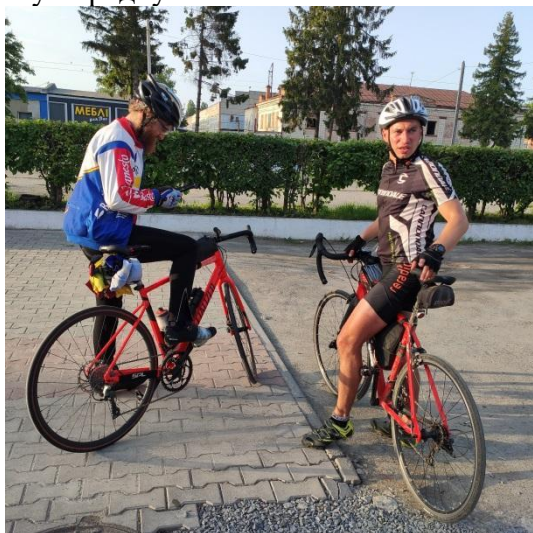
Виходило, що ми маємо хороший шанс проїхати 500 км за добу – якщо втримаємо темп не менше 20 км/год за Житомир. Бо Флеш не закінчується, коли команда дістається до кінцевої точки

маршруту. Це лише можливість виїхати на додатковий круг у 30 км по Києву та вигравати залікові кілометри. Флеш – змагання на витривалість. Команди мають довести, що вони достатньо умілі та стійкі, щоб вкручувати цілу добу. Зупинка понад 2 години призводить до дискваліфікації, а також необхідно проїхати не менше 25 км за останні 2 години.

Дісталися Корця, але ми їдемо повз центр, по трасі до Варваринського монастиря. Дістаємося туди о п'ятій годині замість сьомої, тому пропускаємо зустріч з отцем Ігорем та маленькими велосипедистами Корця. Нажаль, але ми ще побачимося. Нас зустрічає отець Михаїл, пригортаємося у трапезній, а потім дізнаємося про історію монастиря та труди подвижника архідіякона Михаїла (Гнесюка). Заспівали йому вічну пам'ять. Потім радісно зустрічаємо велопаломниць із Рівного – Олену та Анну, які приїхали до Корця на Трійцю.



Стартуємо на Житомир, зразу проминаємо межу областей. Знову затрималися на зупинці понад план, але з великою користю і задоволенням. На в'їзді в Новоград-Волинський у отця Петра серйозна поломка: тріснув контактний шип, він не може встібнутися в праву педаль. Технічна проблема рідка і непередбачувана. Крутити педалі в такому вигляді дуже незручно та неефективно – хіба однією ногою. Зняти шипи з обох туфель і їхати як на платформах – теж не вихід: підошва там слизька і тверда під шипом, не триматиметься на педалі. Поки я шукаю рішення, Сергій впевнено знаходить варіант: зафіксувати туфель до педалі скотчем. Доїжджаєм до господарчого магазину, але скотчу в них нема. Нема в продажу, а от скористатися можна – добра жінка виручає нас. Досвід Сергія, який ще й досвідчений веломеханік, нас дуже виручає. Рішення працює чудово, хоча отець Петро виглядає як раб, прикутий до весла на галері. Втрати часу на цій поломці не набагато більше, ніж від звичайного проколу. Знайти заміну зламаній деталі на маршруті – немає шансів, просимо велопаломника Василя привезти нам на фініш в Києві, щоб виїхати на додатковий маршрут в повному порядку.



Стартуємо. За Новоградом нам знак: 70 км до Житомира. Приблизно з цього моменту в нас починається проблема із харчуванням. Воно недостатньо добре сплановано. Але тут треба зробити відступ у спортивну медицину із деякими спрощеннями. Інакше не пояснити справу.

Людське тіло має в собі безліч можливостей, які можна використовувати та розвивати. Мабуть за все життя ми навчаємося пускати в діло менше 5% всього, що в нас закладено. Одна із таких можливостей – це працювати в різних режимах навантаження. Їх можна розрізнити по відчуттям або по цифрам на пульсометрі. Наприклад, в мене, сидячи в спокої, пульс в межах 60-70 ударів на хвилину, при бадьорій ходьбі – 90-100. На велосипеді пульс в мене рідко опускається нижче 120, і це в самому повільному режимі, коли я їду “легше нема куди”. Економний темповий ритм в мене на пульсах 130-140. Я доволі типовий велоаматор і ці цифри будуть такими ж у більшості людей; але не для всіх. Існує індивідуальний великий розкид в залежності від будови тіла, віку, гормонального статусу, властивостей серця. Тому “пульсові зони” можуть сильно відрізнятись від моїх. Скажімо, у професійних велогонщиків пульс в спокої може бути нижчим на 40 ударів від норми, але це не вимагає негайної реанімації. Просто у них серце майже вдвічі більше, ніж в звичайних людей.

Якщо я бачу цифри вищі, ніж 140, в мене вже печуть м’язи – це добре, ознака що вони використовують безкисневий (анаеробний) спосіб спалювання глюкози, бо тільки кисневого “котла” вже не вистачає. Початківці не люблять “анаеробну роботу”, яка часто відбувається на підйомах в горки – бо це печіння їм нагадує біль. Але воно є просто ознакою потужного вкручування, і в цілому є дуже корисним і приємним. Головне – приймати його правильну дозу за раз, та збільшувати її поступово. Саме про анаеробну роботу говорить прислів’я “велосипедист має страждати”.

Тим, хто їздить регулярно, не потрібно розповідати, як це приємно – добре покататися, щоб організм попрацював “на високих пульсах”. Настрій, самопочуття та здоров’я помітно ідуть вгору. Якщо розкручувати “на високі оберти” свої м’язи, серце і легені, це не проходить безслідно і для мозку – він легше і швидше думає. Бо тіло є єдиним цілим і всі органи розганяються на швидший режим разом.

Але існує і зворотня сторона медалі. Чи вищий пульс, тим більше перерозподіляється робота між органами тіла. Більше крові поступає до м’язів та мозку – значить, на чомусь треба економити. Економія іде на травленні – чим більший пульс, тим більше воно загальмовується. На пульсі від 160 більшість людей не може їсти тверду їжу, вона викличе нудоту і “попроситься назад”. Саме тому спортсмени при високому навантаженні вживають тільки рідке харчування – солодкі гелі у пакетиках. Вони не дуже поживні, бо складаються головним чином з води, але дозволяють швидко додати “палива у кров” перед вирішальними моментами. Головним джерелом енергії у гонках є власні запаси тіла, що накопичуються в м’язах та печінці.

На Флеші умови інші. Власних запасів палива не вистачить людині ніяк, їх треба безперервно поповнювати – з такою ж швидкістю, як вони витрачаються. Якщо досягнути цього, можна комфортно і бадьоро вкручувати добу. Тому тут підходить тверде харчування.

По суті кожен учасник має перетворитися на машину із спалення дров – в паровоз. Паливо треба підкидати “в топку” щонайменше раз на годину, але ще краще – їсти так часто, як можна. А не так часто, як хочеться. Зупинятися кожен годину щоб поїсти – витрачає занадто багато часу. Тому потрібно везти перекуси на борту та їсти на ходу, зупинятися лише декілька раз на добу.

При такому навантаженні вже не можна харчуватись “як туристи” – майже як у звичайному житті. Бо режим роботи тіла і травлення – незвичайні. Головним паливом для м’язів, яке потрібно безперервно поповнювати, є глюкоза – вуглевод. Із трьох основних компонентів їжі – білки, жири, вуглеводи – саме останні є потрібними в такій роботі. Жирів чи білкової, м’ясної їжі потрібно споживати дуже мало, пів ложки за прийом. Вони не тільки не будуть нормально перетравлюватись через сповільнену роботу “котла”, але і непотрібні тілу взагалі. Повноцінне повсякденне харчування потрібне вже під час відновлення м’язів та поповнення запасів тіла – а ці справи почнуться тільки на спокійних пульсах, тільки після фінішу.

Тому стає питання про правильну кількість та правильний склад бортових перекусів. Щодо кількості, ми достатньо загрузилися. А от склад – не дуже. Переважно були солодкі фітнес-батончики, гематогени, декілька спортивних гелів. Проблема в тому, що все це – джерела “швидких” вуглеводів, які легко перетравлюються і миттєво йдуть у кров. Вони – добра підзарядка для короткотривалих заїздів. Але після кожної порції виникає пік рівня глюкози у крові, за яким доволі швидко слідує спад. Для підтримання постійного “рівня палива” запускається гормональне регулювання, яке відповідає за управління “паливним краном” – викиди інсуліну/глюкагону і ще багато подій. Це розхитує контроль за обміном речовин – так, як машина, в якій то втоплюють

педаль газу, то різко гальмують. Приблизно через 5 доз солодкого виникає неприязнь до нього, його зовсім не хочеться.

Через це ми почали уходити в мінус по розходу та поповненню енергії ще на під'їзді до Житомира. Це почалось би у нас набагато раніше, але нас виручали чудові трапези в Дубно та Корці. За 40 км до Житомира нас чекав велопаломник Микола разом із дружиною Ларисою.



Вони теж запропонували нам перекуси, але ми поспішили проїхати Житомир, щоб отримати кращий заліковий час на відмітці у 300 км. Поїхали вже четверо, разом із Миколою. Лариса приєдналася на авто.

На в'їзді у Житомир я запитав отця Петра – чи не включити музику? Він запевнив, що ми самі – музика. І заспівав народні пісні. Так і їхали через Житомир, як козацький полк на марші. Думаю, нас запам'ятали.

Точка у 300 км у нас попала на зупинку WOG за Житомиром. Відмітили контрольними смс час, 15:06. Дуже добре. А потім – затюленилися на зупинці на 1:10. Більш ніж на годину – це вже погана ознака. Але зате добре перекусили, нас пригощали Лариса з Миколою. Дуже їм дякуємо!



Якраз перед стартом до нас підїхав велосипедист – виявилося, сам капітан Київського бриветного клубу, Денис Сімковський. Його команда теж завершувала маршрут по Житомирці і на той момент вже подолала 320 км.



Стартували на останню третину маршруту. Вже за Коростенем, ближче до четвертої ранку нерівномірне харчування до Житомира дало себе знати – зупиняючись для кофеїнового допінгу, отцю Петру вже захотілося присісти на асфальт. Заднім умом зрозуміло, що це був початок гіпоглікемії, коли на людину накатує велика слабкість та апатія. Це не була звичайна втома – в нас темп трохи знижувався до кінця маршруту, але зовсім помірно. Сонливість була теж ні до чого – очі

в нас не злипалися, ми заряджались міцним кофе або таблетками кофеїну кожні 2 години від темряви.

Але тут повз нас проїхали два велосипедисти – отець Петро зацікавився їх доброти, дізнатись хто. Дотягнулись – вони майже в нашому темпі котили. Виявилось – це два інші учасники капітанської команди Kyiv Bicycle Club. Вони теж відпочивали і Денис їх доганяв трохи позаду. Так разом і в'їхали в Київську область.



На зупинці для дальнобоїв, де дерев'яні бесідки, побачили велосипеди та самих катальців, які прилягли на лавках. Це – знайоме для паломників місце, часто зупинялися в таких же бесідках по ту сторону дороги.



Як потім виявилось, то була команда Маринованих Равликів (вони так її назвали, тільки по-французьки). Я трохи здивувався – нащо дрімать серед вранішньої сирості на росяних лавках, коли заправки на трасі – одна за одною. Можуть задубіти зв'язки та коліна, тоді є шанс їх травмувати на холодному старті.

На заправці за Ситняками, де Жовтий літак (кафе в салоні колишнього Як-40) зупинилися на перекус, сфотографувалися із зіркою брететних заїздів – Арменом Мосесіяном. Він один із перших українців фінішував на минулорічному ПБП. Хто не знає – це значить Париж-Брест-Париж, поїздка на 1200 км, та ще з набором висоти у 12 км, суцільні крутенські пагорби. Наймасовіша та найвідоміша у світі брететна поїздка.



Стартували, і нас скоро обігнали Мариновані Равлики – видно, справді задубіли і грілися. Отець Петро трохи перемовився з товаришами – вони і не збиралися змагатися на результат та виїзжати на додаткові кільця після фінішу. Тому навмисно тягнули час на зупинках. Це, звичайно, трохи збиває пафосно-героїчний спортивний настрій.

Ми, значить, їдемо незвично довгий для більшості катальців заїзд, приймаємо участь у змаганні... А для досвідчених та споряджених велосипедистів такий Флеш – це наче звичайним людям полежати у вихідний день на пляжі, поспілкуватись та ліниво поплескатися. Справді, “працювати” як на гонках тут не треба – і навіть шкідливо для результату, можна розслабитись. Накатали під 400 та нема запалу змагатися? То посидимо, кофею з печивом скуштуємо.

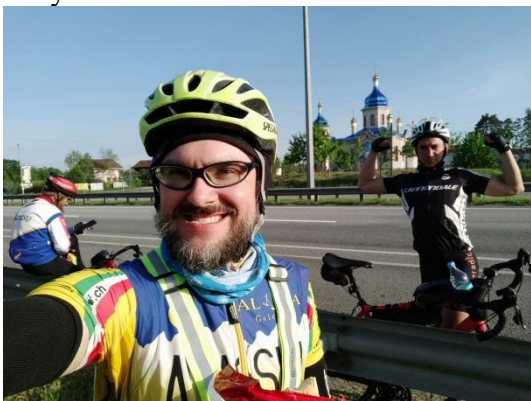
На цей момент гіпоглікемія накрила отця Петра вже добре. Вирішили послідувати прикладу неспішних команд та розтринькати здобутий часовий ліміт на під'їзді до Києва. Отцю Петру навіть здалося, що вже біля Києва, хоча до фінішу залишалось понад 50 км. Потягнулися неспішно, а наш головний локомотив їхав у доволі неприємному стані, “на автопілоті” – що зовсім небажано.

Гіпоглікемія – це серйозна штука. Не треба її плутати із звичайним “заголоданням”, знайомим більшості велосипедистів – це коли самопочуття погіршується, відчувається слабкість та сильний голод. Заголодання – це коли організм ледь справляється тримати нормальний рівень глюкози у крові і гучно сигналізує “закинь дрова у топку”. Саме на цей випадок досвідчені велосипедисти возять на борту батончик або гель. Отець Петро цю фазу проскочив – ймовірно, через зловживання солодкими перекусами, які порушують відчуття голоду – і занурився глибше, рівень цукру знизився в крові нижче норми. Як кажуть на спортивному жаргоні, “розкішно гіпанув”. Глюкоза потрібна не тільки для м'язів, бо 80% глюкози із крові споживає мозок. Коли для мозку палива не вистачає, про нормальне самопочуття мова не йде, воно настільки паршиве, що всі знайомі, які його відвідали, в один голос заявляють – повторити не бажають. По-англійськи цей стан в жарт називають “вдаритись об стіну”, “зустріти мужика з кувалдою”.

Я цей стан по собі знаю, бо минулою тепличною зимою теж зловив гіпоглікемію на соточці (по холоду енергія витрачається швидше). Памятаю, що в'їзжав у Київ, і наче розумів – маю зупинитись і перекусити – але навалилася така апатія, що протягнувся через місто додому (що небажано, в аварійній ситуації – погана реакція). Те ж саме було з отцом Петром, він відмовлявся від їжі та кофеїну. Просто їхав 5 годин до фінішу в такому стані. Деякі професійні спортсмени проводять дальні тренування на межі гіпоглікемії – але дуже мало хто готовий на це, навіть заради подіуму.

Ми зробили помилку новобранців. Все, що треба було – через “не хочу” влити в наш “локомотив” літр відновлюючого розчину. Добре підходить підкислена водичка з карамеллю та кофеїном – кока-кола, пепсі. Квас теж добре працює (але не кожний фабричний квас однаково корисний). Десять хвилин відпочинку – і ми поїхали би на повну силу. Але я і сам був трохи підгулявший, не зовсім ясно мислив.

Докатили до Милої – це не ласкаве звернення, це – село на трасі. Настав час відправлять чергові смс – сьома ранку. Останнє завдання – спокійно катнути 26 км до фінішу, виконати умову для заліку.



Поїхали – а на трасі ставало все веселіше: побачили ще третю Флеш-команду, з Хмельницького. Один з учасників їхав на лежачому велосипеді – такі ще називають лігерадами або рекумбентами. Проводили довгими поглядами той гамак на колесах – самі були не проти прилягти. Віталися з групами шосерів, які виїзжали на ранкові тренування по Житомирці.

Дісталися Києва – фотографуємо Сергія на фоні знаку – щоб порадувати Почаївський клуб: капітан таки дістався до Києва за одну добу!



Спокійно прокатуємося по місту, і ось він – фініш! Магазин Велобазар на Подолі вже не перший рік підтримує Київський клуб рандонерів та гоночну команду Velobazar-Cadence90. Там нас зустрічає велопадомник Василь Палядник – він привіз змінні шипи на фініш, щоб ми могли нарешті відчепити праву туфлю отця Петра від педалі. Зустрічає нас і журналіст видання Глас, Олександр Ворсін. Все готове для професійної зйомки репортажу. Відправляємо фінішні смс із затримкою на декілька хвилин. Фінішу ми досягнули за підгодини до ліміту. Якби правильно харчувалися, ще б могли стартувати на додатковий маршрут і накатати змагальні кілометри. Але якось іншим разом.



З'їжджаються всі інші команди, велопарковка біля магазину швидко заповнюється щасливими фінішерами та бойовими самокатами. Нікопольська команда приїжджає з цікавою технікою – в них в команді тандем. Олександр бере інтерв'ю в їх капітана. Наша черга наступить пізніше.



Рандонери перекусують у кафе прямо на фініші, а ми виїжджаємо до нашої бази – храму прп. Феодора Освяченого. Я виконую роль велооператора – на рулі в мене камера. Олександр знімає нашу команду із авто. Проїжджаємо пару кілометрів Подолом, і ми – на місці. Розслабляємося, наш пригощають трапезою, даємо інтерв'ю. Наступає час відпочивати, приводити техніку і спорядження в порядок, розбирати помилки та успіхи.

А успіхи є – 428 кілометрів за добу – пройдено. Всі члени команди після короткого відпочинку – в повному порядку. Можна дивитися проміжні результати заїзду: якщо ні одна з команд не пішла на додатковий круг, ми здобуємо третє місце – обов'язковий маршрут в нас один із найдовших. Чудовий результат для малої команди, де 2 із 3 учасників їхали 400-ку вперше.

Про такі подорожі кажуть: з них не повертаєшся таким, як виїхав. Подій і пригод завжди вистачає, багато фінішерів пишуть собі звіти, щоб привести в порядок спогади. Будуть красиві байки, щоб розповідати довгими вечорами біля теплої каміну, під кружки з квасом.

Але кінець однієї дороги – завжди початок наступної. Запрошуємо всіх бажаючих до веселих та душевних поїздок.