

London – Edinburgh – London 2013

”Et enestående cykeleventyr på 1400 km med mere end 11000 hm på lidt under 5 dage. 1000 deltagere fra 33 lande deltager i en episk cykeludfordring gennem noget af Storbritanniens kønneste natur fra London til Edinburgh og tilbage igen”:

Sådan beskrives London-Edinburgh-London 2013 på løbets egen hjemmeside.

Jeg var en af de ca. 1000, der deltog i udfordringen. Min forudsætning er, at jeg stort set hele livet har været cyklist på forskellige niveauer, og at jeg grundlæggende kan lide at opleve naturen fra en cykelsattel. Gennem en årrække har jeg gennemsnitligt cyklet små 200 km om ugen eller ca. 9000 km om året. For 3-4 år siden stiftede jeg bekendtskab med ARD, hvorefter jeg har kørt en del brevets. Det har nu maget sig sådan, at LEL ville blive mit første 1000+. LEL blev det, fordi jeg kender og holder af England/Skotland fra flere besøg, og da tidspunktet passede.

Indledning:

I efteråret 2012 lavede jeg lidt research på løbet:

- Længde: 1419 km (svarende til Djursland – Milano), plus evt. prolog fra Buckingham Palace
- Højdeprofil: ca. 11.000 hm (svarende til 1 1/3 Mt. Everest)
- Tidsfrist: 116 t 40 min
- Kontroller: 20, med adgang til mad og madras
- Tilmelding: lørdag den 5. januar 2013 kl. 01,00

Tilmeldingen viste sig at være en hurdle i sig selv, da der var overvældende interesse for løbet, og da tilmeldingen faktisk åbnede et par timer før annonceret, med det resultat at løbet næsten var fyldt op kl. 01.00. Mange blev skuffede, men jeg var med!

Forberedelse:

Deltagelsen krævede forberedelse på 3 områder: praktisk, fysisk og mentalt.

- Praktisk skulle arrangeres transport til og fra London, logi i London og evt. overnatning undervejs. Oplader til GPS og telefon.
- Fysisk ændredes de ugentlige ture fra 2-3 på 2 til 3 timer til én ugentlig tur på ca. 6 timer for at styrke udholdenheden på distancen. Da jeg stillede til start havde jeg derfor i 2013 kørt 8.500 km (heraf 1.900 brevet km) og ikke mindst haft 38 ture på mere end 100 km.
- Den mentale forberedelse hang delvis sammen med den fysiske. Stort set alle km er kørt solo, hvilket giver en sikkerhed for, at man kender sin egen formåen, finder et tempo som kan holdes hele vejen og sit behov for pauser og forplejning. Beretninger og erfaringer fra langdistanceture fortalte bl.a. om et vådt og koldt LEL 2009 med forkomne ryttere. Andre beretninger fortalte om total udmattelse, hvor folk

eksempelvis faldt i søvn på cyklerne. Reelt og tankevækkende men en udfordring, der må håndteres ved at kende sin krop og ”lytte” til den samt lidt praktisk forudseenhed. Løbet betragtes i etaper – først og fremmest mellem kontrollerne. Dernæst som dagsetaper.

Da jeg stillede til start, følte jeg mig således godt rustet. Der skulle sygdom eller uoprettelig mekanisk skade til for at hindre gennemførelse. Dog havde jeg besluttet, at evt. problemer med knæ og nakke undervejs skulle tages alvorligt.

Mit overordnede mål blev derfor at komme igennem med størst mulig overskud og med så få problemer som muligt under devisen: *”4½ dag, hvor man kun skal koncentrere sig om 3 ting :cykle, spise og sove. Da jeg kan lide alle tre ting, kan det ikke gå helt galt. ”*

Selve løbet:



Dagen inden løbet var der registrering ved startstedet, Devenant Foundation School, i Loughton, en forstad til London. Registreringen var hurtig og velorganiseret. Der var mulighed for bag-drops ved 2 kontroller undervejs. Jeg havde planlagt mine til Pocklington (efter 336 km og 1063 km) samt til Brampton (efter 550 km og 851 km). Til Pocklington prioriteredes tørt skiftetøj samt reservedele til cyklen. Til Brampton prioriteredes tørt og lidt varmere tøj til bjergkørslen.

Prologen var frivillig men attraktiv, da den førte forbi en række af Londons mest kendte seværdigheder. Jeg besluttede derfor at køre prologen på egen hånd dagen før løbet, da cyklen alligevel skulle prøvekøres efter at have været skilt ad under flyveturen. Det betød mere trafik men til gengæld solskin og bedre tid til sight-seeing på turen. Trafikken i London C er dog ikke noget større problem. Der er næsten udelukkende røde dobbeltdækkere og sorte taxaer, og de holder mest stille. Bedste transportmiddel er faktisk en cykel!



”Hvor skal vi hen-du?”

1. Sektion (søndag): Loughton – St.Ives 99 km => 99 km

- Vejret: Letskyet til solskin.
- Vind: S-SV (med)
- Terræn: Små bakker med fladt landbrugslandskab op mod Cambridgeshire. Typisk engelske landsbyer.
- Har sovet halvdårligt og er noget anspændt i maven inden turen. Starter i anden startgruppe kl. 6.15. Efter et par timer slapper kroppen dog mere af. Kører mit eget løb og overhales efterhånden af hurtigkørende grupper fra de efterfølgende startgrupper. Møder 2 grupper af danske cyklister. 4 ryttere fra Lillebæltsområdet samt ARD-ryttere fra Nordjylland.

2. Sektion (søndag): St. Ives – Kirton 81 km => 180 km

- Vejret: Mest skyfrit
- Vind: S-SV (med)
- Terræn: Fladt landbrugsland langs kanaler i The Fens (etableret af hollændere i det 15. århundrede)
- Der er kommet mere spredning på rytterne. Grupperne er mindre, og der er flere soloryttere. Fysisk ikke nogen problemer. Mentalt er det rart at være i gang, ligesom morgenens anspændthed er ved at være ovre. Er lidt i tvivl om første overnatning skal være Pocklington eller Kirton. Møder 3 af 4 ryttere fra Lillebælt. Den sidste ligger foran.

3. Sektion (søndag): Kirton – Market Rasen 66 km => 246 km

- Vejret: Skyfrit til tordenbyger
- Vind: S-SV (med)
- Terræn: Fladt kanallandskab mod tiltagende kuperet i Lincolnshire
- Anspændtheden i maven er nu ovre. Benene føles faktisk stærkere, og mentalt er beslutningen taget om at overnatte i Pocklington.

4. Sektion (søndag): Market Rasen – Pocklington 90 km => 336 km

- Vejret: Delvist skyet med tordenbyger
- Vind: S-SV (side)
- Terræn: Tiltagende kuperet med større stigninger. Passage af Humber Bridge
- Kører sammen med Martyn Spencer fra Sheffield. En englænder der vil udfordre sig selv, og aldrig har kørt mere end 300 km. Han virker ret uforberedt og er allerede noget træt efter at have lagt for hårdt ud. Efterfølgende finder jeg ud af, at han er stået af i Pocklington. De 3 fra Lillebælt overhaler først med høj fart. Efterfølgende er de gået i stå på Humber Bridge og virker lidt modløse. De kommer dog til Pocklington, men den ene forlader løbet der. Hører senere, at de to øvrige også står af inden målstregen. Jeg føler mig tiltagende ovenpå med udsigten til bag-drop, bad og overnatning. Har dog fået et siddesår i skridtet pga. vådt tøj. Det bliver til 5 timers god søvn.

5. Sektion (mandag): Pocklington – Thirsk 65 km => 401 km

- Vejret: Starter ca. kl. 03.30 i klar morgengry. Senere skyet
- Vind: SV-V (side-mod)
- Terræn: Relativt korte men ret stejle bakker - GPS viste 2 gange stigningsprocenter >25%. Passage af Howard Castle. Færre byer og mere skov.
- Energien er rigtig god efter nattens søvn. Ingen ømhed eller træthed i ben og krop overhovedet. Siddesåret er tiltagende generende og bløder gennem forbindelse og cykelbukser. Behandles i Thirsk med ny forbindelse. Vejkvaliteten er meget ringe. Er glad for at jeg overnattede i Pocklington og ikke fortsatte til Thirsk i mørke. Der er flere veje med løst grus, større huller og uheldsrisici på de stejle nedkørsler. Hører om flere der har været i asfalten men heldigvis ikke om nogen alvorlige uheld.

6. Sektion (mandag): Thirsk - Bernhard Castle 67 km => 468 km

- Vejret: Skyet med lidt sol
- Vind: SV-V (side-mod)
- Terræn: Længere men knap så stejle bakker gennem Vale of York. The Pennines kan ses i det fjerne.
- Siddesår generer tiltagende. Behandles og forbindes meget kompetent i Bernard Castle. Denne forbindelse vedligeholdes resten af turen og såret mindskes efterhånden. Vejkvaliteten noget bedre end foregående sektion.

7. Sektion (mandag): Bernard Castle – Brampton 82 km => 550 km

- Vejret. Delvist skyet med enkelte små kraftige byer.
- Vind: SV-V (side-mod)
- Terræn: Bjerger hvor man krydser The Pennines. Rutens højeste punkt Yad Moss på 578 m. Ikke stejl men lang og jævn stigning. Nedkørsel til Alston med stejle brostensgader. Generelt lange jævne stigninger.
- GPS slukker ned og blokerer på ”loading maps”. Umiddelbart virker den helt død. Taler med en tysker der har nøjagtigt samme problem. Overvejer at købe cykelcomputer eller ny GPS undervejs, for trods alt at kunne følge med i klokken og distance. Men navigeringen kan blive et problem - specielt om natten. Sløjfe i Skotland er dog navigeringsmæssigt enkel. Vejrudsigt kontrolleres i Brampton. Det tyder på tørvejr og relativt lune temperaturer det næste døgn. Så det ”varme” tøj bliver i bag-drop. Har besluttet at overnatte i Moffat og stå tidligt op, da turen til Edinburgh ellers vil foregå ret sent. Møder 4 – manden fra Fyn. Han er velkørende.

8. Sektion (mandag): Brampton – Moffat 74 km => 624 km

- Vejret: Letskyet til skyfrit
- Vind: Aftagende SV-V (mod-side)
- Terræn: Totalt fladt langs motorvejen til Glasgow.
- Passerer den skotske grænse ved Gretna og kommer gennem Lockerbie. Flot solskin mod Lowland Hills. Får pludselig gang i GPS-en, giver den et kærligt klap, da den endelig

tænder efter flere forgæves forsøg på at nulstille den helt. På Jysk: ”Den er godt nok træls at undvære”. Kommer til Moffat omkring kl. 20.00. Vil tilstræbe 3-4 timers søvn. Taler med flere der vil fortsætte til Edinburgh. Endnu engang foretrækker jeg at starte tidligt. Har været meget alene på denne sektion og set meget få ryttere. Problemerne med GPS har totalt fjernet fokus på kroppen, så jeg føler mig faktisk fysisk og mentalt på toppen. Sover relativt uroligt i 3 timer.

9. Sektion (tirsdag): Moffat – Edinburgh 81 km => 705 km

- Vejret: Stjerneklart, klar solopgang og skyfri morgen
- Vind: Vindstille
- Terræn: Skotske bjerge med lange jævne stigninger. Devils Beeftop (407 m) og jævn fald mod Edinburgh. Øde og bart med stengærde langs vejen.
- Starter kl. 01.00. Følges med engelsk cyklist over Devils Beeftop. Han forklarer GPS-mysteriet, da det har været et tema i Audax UK og på YACF. Min GPS er en Garmin 800, og netop denne model kan have problemer med at håndtere kort og ruter, når man har kørt mere end 4-500 km. Audax UK har fået problemet bekræftet hos Garmin, der imidlertid ikke kan/vil løse det. Herefter har jeg nulstillet GPS'en efter hver sektion og har ikke haft flere problemer (som en tilføjelse kan nævnes, at jeg havde samme problem med den på en 600 km brevet i Brande i maj 2013).
På sidste halvdel er jeg betydeligt friskere end englænderen, og vi splitter op, da det bliver lyst. Meget smuk solopgang med udsigt mod og over Edinburgh. I Edinburgh møder jeg flere af dem, som fortsatte aftenen før. De er i gang med morgenmaden.

10. Sektion (tirsdag): Edinburgh – Tranquair 42 km => 747 km

- Vejret: Klart med tiltagende skydække
- Vind: SV (mod)
- Terræn: Moorfoot Hills – Jævn stigning fra Edinburgh og nedkørsel til Tranquair. Øde og bart landskab.
- Flot udsigt ud over Edinburgh. Får på vejen og masser af kaniner – levende og døde. Menuen på kontrolstedet: lagkage og 12 års Glenlivet – herligt kl. 9 om formiddagen!

11. Sektion (tirsdag): Tranquair – Eskdalemuir 47 km => 794 km

- Vejret: Delvist skyet med kraftige regnbyger
- Vind: SV (mod)
- Terræn: Lowlands bjerge med længere jævne stigninger og fald.
- Øde strækninger uden huse og byer i goldt landskab med flotte udsigter. Regnbygerne er lidt kraftige, men regntøjet er effektivt, så jeg faktisk holder varmen fint i modvinden. Stadig en del får og kaniner på vejen. Mentalt boost at være over halvvejen og inden for en kendt reststrækning, specielt da det fortsat går fint fysisk. Siddesåret er aftagende ømt og tåleligt efter den seneste forbindelse dagen før. De frivillige på kontrollen morer sig lidt med at få rytterne til at udtale det udtalelige bynavn på skotsk. Tiden er måske også lang for dem. Har besluttet at overnatte tidligt i Bernard Castle. Det passer mig godt at starte tidligt om morgenen.

12. Sektion (tirsdag): Eskdalemuir – Brampton 57 km => 851 km

- Vejret: Aftagende skydække og færre byger
- Vind: V (mod-side-med)
- Terræn: Jævne stigninger på første halvdel. Sidste halvdel flad.
- Nedkørsel fra de skotske lowlandsbjerge til den engelske grænse. Ser ikke mange ryttere på denne tur. Ser egentlig frem til næste naturskønne sektion over Yad Moss og med god tid til den planlagte længere pause i Bernard Castle.

13. Sektion (tirsdag): Brampton – Bernard Castle 82 km => 933 km

- Vejret: Letskyet
- Vind: V (side)
- Terræn: Bjerge hvor man krydser The Pennines. Rutens højeste punkt Yad Moss på 578 m. Stejlere stigning fra Alston og lang jævn nedkørsel til Bernard Castle.
- Flot tur i perfekt vejr over The Pennines. Begyndende krampe i begge lægmuskler på både op og nedkørsel. Har formodning om at det kan skyldes dehydrering eller saltmangel og vil forsøge at rette op på det ved næste kontrol. Når i ro og mag frem til kontrollen kl. 20.30. Sover tungt i 5 timer.

14. Sektion (onsdag): Bernard Castle – Thirsk 67 km => 1000 km

- Vejret: Klar og skyfri solopgang
- Vind: Vindstille
- Terræn: Kortere men stejle stigninger end gårsdagens.
- Har drukket 2-3 l væske og spist pasta samt fish and chips med masser af salt. Det har hjulpet på kramperne. Ingen fysiske problemer overhovedet. Følges med en garvet PBP-cyklist fra Sverige, som har taget et langt stræk uden pause og begynder at mangle søvn. Møder igen 4. manden fra Fyn. Han er godt kørende, men må nok køre igennem uden større pauser, da han skal nå en flyver. Hører senere, at han gennemfører i fin stil.

15. Sektion (onsdag): Thirsk – Pocklington 63 km => 1063 km

- Vejret: Mest sol men tiltagende skydække
- Vind: V (med-side)
- Terræn: Relativt korte men stejle bakker. Passage af Howard Castle
- Turens vejrmæssige største udfordring, så den var planlagt at foregå i dagslys. Mentalt helt på toppen efterhånden som jeg kan se at fysikken holder fint, og at restdistancen mere og mere nærmer sig det kendte. Møder en englænder ved Howard Castle med en knækket pedalskrue. Møder ham igen ved kontrollen i Pocklington. Han har kørt 30 km i ret bakket terræn med en pedal. Respektindgydende !!

16. Sektion (onsdag): Pocklington – Market Rasen 90 km => 1153 km

- Vejret: Tiltagende skyet med begyndende vedvarende regn

- Vind: V – SV (side – mod)
- Terræn: Kuperet med større stigninger. Passage af Humber Bridge
- Turens mentale lavpunkt. En relativ lang sektion med tiltagende dårligt vejr. Regn, modvind og kilometre, der føles længere og længere. Ud over Humber Bridge heller ikke de store naturmæssige højdepunkter. Beslutter undervejs at sove i Market Rasen mens regnvejret står på (det er forventet at vare 4-5 timer) og derefter køre i mål, da fysikken er i top. Havde på forhånd håbet at køre til Kirton for at have en kortere etape den sidste dag, men man kan jo improvisere. Sover tungt i 4 timer. Står op kl. 00.00.

17. Sektion (torsdag): Market Rasen – Kirton 66 km => 1219 km

- Vejret: Stjerneklart med klar solopgang
- Vind: Vindstille
- Terræn: Kuperet til fladt kanallandskab
- Fysisk og mentalt på toppen. Det var en god beslutning at overnatte under regnvejret. En relativ mild nat i måneskin. Der er enkelte cyklister undervejs. Møder bl.a. Helge Krogh fra Sønderjylland.

18. Sektion (torsdag): Kirton – St. Ives 81 km => 1300 km

- Vejret: Skyfrit og relativt varmt.
- Vind: S (mod)
- Fladt landbrugsland langs kanaler
- Følgeskab med Dave fra Derby, hvis GPS har lavet samme nummer som min tidligere i løbet. Kunne derfor spille ”kloge Åge” og vi fik gang i den igen. Nu er afstanden til mål som en overskuelig træningstur. Det gør dog, at det er lige før man bliver lidt utålmodig efter at komme i mål.

19. Sektion (torsdag): St. Ives – GT. Easton 73 km => 1373 km

- Vejret: Skyfrit og meget varmt
- Vind: S (mod)
- Terræn: tiltagende og overraskende lange stigninger
- Varmen begynder at spille ind. GPS'en viser 36 gr. (aftenens vejrudsigt fortæller om den varmeste dag i London i 25 år). Køber ekstra 2 liter væske undervejs. Overhaler en del ryttere, der ikke har samme friskhed som mig.

20. Sektion (torsdag): GT. Easton – Loughton 45 km => 1418 km

- Vejret: Skyfrit og meget varmt
- Vind: S (mod - side)
- Terræn: Mindre forholdsvis stejle stigninger
- Paradekørsel til London. Perfekt vejr, ingen tidspres, pænt fysisk overskud og overhaler flere ryttere undervejs. Efter at have krydset M25 skal Toot Hill forceres inden 2,5 km nedkørsel til målstregen, der krydses 105 t 53 min efter starten.

Facts, erfaringer og afslutning:

Interessante data:

- Undervejs havde jeg holdt en næsten konstant gns. kørehastighed på 24-25 km/t
- Gns. pause på hver kontrol var ca. 1 time (bortset fra overnatning)
- Tiden nogenlunde fordelt på 65 t cykling, 17 t. søvn, 20 t ophold på kontrolsteder og 2-3 t pauser undervejs.
- Punkteringer. 0 !!! Men 2 nedslidte Swalbe Durano Plus dæk.
- Har indtaget ca. 40 liter væske inkl. 2 cl skotsk Whisky
- 90% af ruten blev gennemført solo. Ingen steder kørte jeg forkert.
- Temperaturer undervejs mellem 4 og 36 gr.
- Fysisk var resultatet et siddesår under opheling, en solskoldet underlæbe og et stort søvnunderskud (sov 24 timer i træk efter hjemkomst samt ca. 12 i døgnet de efterfølgende 4 dage).
- 3 gange kom cyklen over i højre side – alle efter opstart fra kontrolstederne
- Excentriske deltagere gennemførte turen på ElliptiGo Bike ("ståcykel"), en etgearsykel, antikke cykler og forskellige former for liggecykler. Hver især med særlige udfordringer. Men imponerende var stadig englænderen, der kørte 30 kuperede km med én pedal.
- Ca. 80 % af deltagerne gennemførte turen inden for tidsfristen
- Et flot og velorganiseret løb. Primært af mindre trafikerede veje, som dog nogle steder var af vekslende kvalitet.

Erfaringer:

- Gennemførelse af en langdistancetur er lige dele en fysisk og mental udfordring, hvor strategisk, taktisk snilde og planlægning er værdifuld.
- Forberedelse med lange ture i fast tempo frem for kortere ture med høj tempo. Mange lagde for hårdt ud.
- Hold fast i ens eget tempo selvom det er fristende at lægge sig i en hurtigere gruppe.
- Spis før man er sulten, drik før man er tørstig og sov før man er søvngig.
- Tidlig i seng og tidligt op. Mere motiverende at se solen stå op end at se den gå ned. Desuden ingen problemer med at få soveplads.
- Studér vejr og vejrudsigt undervejs. Mulighederne er gode på nutidens smartphones.
- GPS er vigtig undervejs. Vil overveje at medbringe en ekstra en anden gang.
- Medbragte Power Bank på 12000 mAh, var let og rigelig til opladning af GPS og telefon undervejs.
- Jeg havde rigelig bagage (tøj) med undervejs (jeg skulle i hvert tilfælde ikke blive kold!), selvom noget blev efterladt ved bag-drops.
- Jeg vil overveje at bruge buksecreme en anden gang (hvilket jeg aldrig før har brugt).

Afsluttende er egentlig kun at konkludere, at turen for mig var en stor oplevelse, der blev det enestående eventyr, som arrangørerne havde lovet på forhånd, og jeg ser allerede nu frem til nye udfordringer.

Christian Rasmussen – Auning (C67)

