

London-Edinburgh-London 2017

Spændende bekendtskaber og vejret som med- og modspiller



I 2013 deltog jeg for første gang i London-Edinburgh-London (LEL). Faktisk var det på det tidspunkt mit første løb på mere end 600 km. Det blev for mig et eventyr og en uforglemmelig oplevelse, der bed sig så meget fast, at jeg siden har gennemkørt flere lange løb i udlandet og ret tidligt lagde LEL 2017 ind i kalenderen.

Jeg har efterhånden erhvervet mig nogle erfaringer til at gennemkøre et flere dages cykelløb, gerne med så stort et overskud som muligt undervejs. Jeg betragter ikke kun langdistancecykling som en udfordring, der skal gennemføres hurtigst muligt. Jeg vil gerne have en oplevelse og så stor fornøjelse ud af det, som omstændighederne nu tillader.

Præsentation af løbet:

LEL 2017 ville overordnet ligne LEL 2013. Dog med nogle mindre lokale ændringer undervejs. 3 nye kontrolsteder og et lidt ændret ruteforløb. Sammenlagt ville løbet denne gang være lidt længere og have lidt flere højdemeter. Til gengæld ville man få lidt mere tid til opgaven.

- LEL 2017 ville blive afholdt fra den 30. juli til den 4. august 2017.
- Længde (inkl. seneste ændringer): 1441 km eller svarende til Djursland – Milano
- Højdeprofil: Næsten 12.000 hm eller svarende til 1 1/3 Mount Everest
- Tidsfrist: 117 t 40 min
- 20 kontroller med mulighed for forplejning og en madras.
- Start og mål på Devenant Foundation school i Loughton i Londons nordlige udkant.
- Der ville være 1.500 deltagere fra 58 lande.

Forberedelse til løbet:

Et løb som LEL starter ikke ved startsnoren. Succesfuld gennemførelse kræver forberedelse.

Mine forberedelser følger efterhånden et fast mønster og er op delt i praktisk forberedelse, fysisk forberedelse og mental forberedelse.

- Praktisk med overnatning før og efter turen på hotel Premier Inn – Waltham Abbey ca. 10 km fra startstedet. Det viste sig at en populær indkvartering for en del af deltagerne og ikke mindst for flere af mine bekendte fra Mile Failte 1200 i Irland.

- I forhold til 2013 ville deltagerantallet i 2017 være forøget med 50%. Arrangørerne havde derfor valgt at sprede feltet ved at fordele starten over næsten 12 timer. Starttidspunkterne blev tildelt dels ved eget valg af sluttid dels ved lodtrækning. Min starttid blev kl. 14.00. Det gav nogle strategiske overvejelser omkring overnatning den første nat.
- Fysisk cykler jeg ca. 15.000 km om året og jeg havde kørt ca. 7.500 km i 2017 inden løbet. Herunder flere brevetter samt et pre-ride på 600 km af den sidste halvdel af ruten til årets Super Brevet Scandinavia.
- Mentalt betragter jeg ruten fra kontrol til kontrol. Det er mere overskueligt. Derudover ved jeg efterhånden, at jeg har en **lille motor** (er ikke ret hurtig) men til gengæld en **stor tank** som holder langt. Det giver tryghed.

Da jeg stillede til start følte jeg mig klar til turen. Sygdom eller uoprettelig mekanisk skade kan altid stoppe en undervejs, men med udsigt til 4½ døgn, hvor man *kun skal koncentrere sig om at cykle, spise og sove* (tre ting som jeg alle holder af) var det med en god følelse i kroppen, at jeg stillede til start.

Ved startsnoren var mine forventninger, at opleve omgivelserne, stemningen og selve løbet bedre end i 2013, hvor jeg var mere usikker på deltagelse i et løb som LEL. Jeg havde ingen planer for løbet, men dog gjort nogle overvejelser. Ville prøver, at udnytte de lyse timer bedst muligt. Ville forsøge, at finde en vis døgnrytme til hvile og søvn. Ingen faste aftaler, men lytte til kroppen, primært køre mit eget tempo og lade omstændighederne bestemme undevejs.

Nogle af forventningerne lykkedes, andre ikke.....

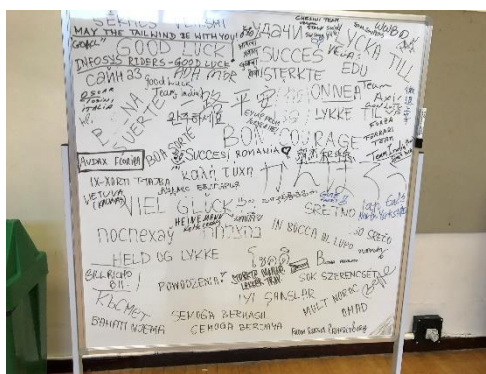
Ruten

Ruten er som løbets titel siger: London – Edinburgh retur. Samme vej frem og tilbage, bortset fra en lille sløjfe mod nord og en lille sløjfe mod syd. Primært mindre befærdede veje og med frivillig passage af én større by, Cambridge (det var også muligt at tage en alternativ rute udenom byen).



Dagen inden løbet skulle alle deltagere til registrering på startstedet. Registrering med udlevering af forskelligt materiale var hurtig og velorganiseret.

Vejrudsigten forud for løbet var ikke specielt gunstig, understreget i en mail fra arrangørerne om, at man (og specielt deltagere fra ”varme” lande) skulle forberede sig på typisk engelsk vejr. Det ville sige omskifteligt med regn, blæst og til tider køligt. Det skulle vise sig, at komme til at holde nogenlunde stik og i sidste ende få betydning for en stor del af deltagerne.



Selve løbet



Loughton – St. Ives: 100 km => 100 km

- *Vejret: Letskyet til skyfrit. 17 - 20 gr.*
- *Vind: Frisk fra syd (medvind)*
- *Terræn: Let kuperet*
- *Start: søndag kl. 14.00*
- For at få spredt feltet og undgå køer ved kontroller og depoter blev der sendt 50 ryttere afsted hvert kvarter. Starten gik relativt stille og rolig. Min startgruppe var meget forskellig.

En enkelt Andrew stillede eksempelvis op på en et – gears cykel. En anden på en såkaldt stepcykel. Feltet blev ret hurtigt opdelt i en hurtig gruppe af spaniere og irlændere, en langsom gruppe af australiere, englændere og specialcykler, mens vi var en håndfuld, der kørte på mellemhånd. Det gav stor spredning og mærkværdigt nok blev de første 100 km den strækning, hvor jeg så færrest andre deltagere.

Friskheden var naturligvis stor og terrænet ikke specielt udfordrende. Undervejs passeres mange mindre, idylliske og typiske engelske byer, som kunne være kulisse i enhver engelsk krimifilm med Barnaby, Lewis eller lign.



Andrews et-gears cykel



I de idylliske sydengelske byer er tag-tækning en hel kunststart og telefonbokse og postkasser præger stadig gadebilledet.

St. Ives – Spalding: 61 km => 161 km

- *Vejret: Letskyet til skyfrit. 15- 18 gr.*
- *Vind: Frisk fra syd (medvind)*
- *Terræn: Fladt*
- *Start: søndag kl. 18.30*
- Efter turens første (af mange) større måltid, gik turen videre ud i det totalt flade område, Fens. Fens er tidligere blevet opdyrket af hollændere, som har anlagt en de mange kanaler, der i dag præger området. Med den friske medvind og det tidlige tidspunkt i løbet var overskuddet stadig stort, så det var muligt at nyde den begyndende solnedgang med Peterborough i baggrunden. Feltet var stadig spredt, men jeg mødte alligevel flere undervejs. Primært hurtige ryttere fra de senere startgrupper, men jeg begyndte også at indhente nogle fra de tidligere grupper.



Det flade Fens i smukt aftenlys



og en farverig solnedgang

Spalding – Louth: 83 km => 244 km

- *Vejret: Stjerneklart. 10- 15 gr.*
 - *Vind: Frisk fra syd (medvind)*
 - *Terræn: Først fladt, senere korte stejle bakker*
 - *Start: søndag kl. 21,50*
 - De første 50 km efter kontrollen fortsatte over det flade Fens, stadig i medvind. Herefter skulle naturområdet Lincolnshire Wolds passeres for at komme til kontrollen i Louth. Efter sigende et ret naturskønt område, som overhovedet ikke kunne ses i nattet mørket. Det kunne derimod mærkes, at der nu var kommet ”krusninger” på ruten. En del kortere, men stejle stigninger på op mod 10%. Cykling om natten i mørke er ikke specielt inspirerende, men jeg opdagede, at jeg kunne se lyset fra den samme mast gennem samtlige 83 km. Det skal ikke meget til at interessere en!
- Starttidspunktet begyndte også at påvirke mig. På forhånd havde jeg en forhåbning om, at jeg kunne køre hele natten og fortsætte indtil mandag aften. Men en tiltagende døsighed afgjorde, at det ville jeg ikke. Jeg besluttede, at tage et relativt kort hvil på et par timer for at bevare en vis friskhed til næste dag. Turen var jo endnu lang og det ville være dumt, at presse sig for meget og for tidligt. Alle ”senge” var imidlertid optaget, så jeg fandt en krog på en træppeafsats, hvor det blev til en to timer lang powernap.

Louth – Pocklington: 97 km => 341 km

- *Vejret: Stjerneklart og skyfrit. 10 - 15 gr.*
 - *Vind: Svag fra syd (medvind) og sydvest (sidevind)*
 - *Terræn: Først korte stejle stigninger, senere lettere kuperet.*
 - *Start: mandag kl. 03,50*
 - To timers søvn gjorde underværker på flere måder. Væk var døsigheden og jeg følte mig ret frisk igen. Der var endvidere flere cyklistere på ruten.
- Inden starten fra Louth oplevede jeg min eneste lille ”mislyd” overfor arrangementet. Kl. 03.30 viste sig at være et provianteringsmæssigt dødvande mellem den varme mad fra aftenen før og morgenmad. Det eneste tilgængelige var derfor croissanter, mælk og vand. 3 croissanter og 2 glas mælk blev derfor fundamentet til afgang. Men ville det række til de næste 97 km ?

Fra Louth gik turen tilbage gennem Lincolnshire Wolds med de mange små stejle stigninger – stadig i mørke. Undervejs mødte jeg flere, som også havde sovet i Louth. De fleste havde haft samme morgenmadsproblematik som jeg og var generelt sultne. En enkelt mente dog, at kende en åben butik i en by midtvejs.

Efter 45 km nåede vi butikken ved foden af Humber Bridge. Der blev provianteret med sandwich og andet brændstof til resten af etappen.

Humber bridge er i dag verdens 8. største hængebro og den største i verden, som man cykle over. Solen stod op mens vi spiste, så vi blev belønnet med en fantastisk flot morgenhimmel og udsigt fra Humber Bridge.



Humber bridge – verdens 8. største hængebro og den største med en cykelsti.



2 ryttere vurderer ruten omkring Humber Bridge.

Pocklington – Thirsk 66 km => 407 km

- *Vejret: Letskyet til skyfrit. 15- 17 gr.*
- *Vind: Frisk fra syd (medvind)*
- *Terræn: Kuperet med længere og til tider stejle stigninger gennem Yorkshire Dales samt Howardian Hills*
- *Start: mandag kl. 9.15*
- Ved kontrolstedet i Pocklington mødte jeg flere af de øvrige deltagere fra ARD Nordjylland. Preben havde også overnattet på gulvet i Louth. Lasse, Mogens, Bjarne, Jørgen og Marianne kørte som et samlet hold, havde overnattet på et B&B i nærheden af Louth, virkede friske og ved godt mod.

Efter at have fået fyldt depoterne godt op, begav jeg mig ud på en strækning, som jeg kendte fra 2013. Jeg vidste, at vejene og vej kvaliteten var noget udfordrende. Derfor var det en strækning, som jeg på forhånd havde planlagt skulle køres i dagslys begge veje. Midtvejs passerer Howardian Hills med Castle Howard. Et imponerende og lidt monumentalt område, der signalerer storhed med søjler og mure. Howardian Hills er desuden udfordrende med længere stejle stigninger på 14-20%.

Kort før Thirsk passerer Coxwold med et imponerende kirkebyggeri på toppen af en bakke.



Howard Castle



Kirken i Coxwold med et imponerende 8-kantet tårn

Thirsk – Bernard Castle 67 km => 474 km

- *Vejret: Letskyet til skyfrit. 20 – 21 gr.*
 - *Vind: Frisk fra sydvest (sidevind)*
 - *Terræn: Mindre bakker med moderate stigninger*
 - *Start: mandag kl. 13.15*
 - Det blev til et forholdsvis kort stop i Thirsk. Jeg havde efterhånden fundet ind i en rytme og ikke mindst var der efterhånden betydeligt flere deltagere på vejene. Der var efterhånden sket både en fordeling og en samling efter Louth. Det betød flere "on and off" følgeskaber. Min overordnede strategi for resten af turen ville blive, at nå Brampton nær den skotske grænse mandag aften. Tage rundturen i Skotland tirsdag og fordele resten af turen efter energi, vejr og lyse timer. Hvis strategien kunne holde, ville jeg have god tid tilovers med mere end to døgn fra Brampton til Loughton (små 600 km)
- Turen til Bernard Castle byder ikke på de store terrænmæssige udfordringer og højdepunkter, men i byen Barton skulle krydses en lille bæk. Der var en lille bro, så gående og cyklister kunne passere tørskoet, men vandløbet var ikke voldsomt godt markeret. Der måtte utvivlsomt være nogle deltagere, som var fortsat ud i vandet. Desuden passerer den gamle et-sporede træbro ved byen Whorlton efterfulgt af en 12% stigning.



Mon alle kom tørskoet over dette?



Den gamle træbro i Worlton (Englands ældste oprindelige træbro fra 1831).

Bernard Castle – Brampton 86 km => 560 km

- *Vejret: Lette regnbyger til letskyet. 13- 17 gr.*
 - *Vind: Frisk fra sydvest (medvind til sidevind)*
 - *Terræn: Bjergkørsel over Yad Moss*
 - *Start: mandag kl. 17.00*
 - Efter proviantering i den gamle spisesal på den gamle (næsten Harry Potter-univers lignende) Bernard Castle School, skulle turens højeste punkt, Yad Moss på 600 m, passeres for første gang. Undervejs kom mit første møde med regnvejr under LEL 2017. Det var et par lette regnbyger, men alligevel så man blev våd. Opstigningen er lang og jævn uden de voldsomme stigningsprocenter. Jeg havde på forhånd bestemt at tage den meget med ro og køre mit eget tempo. Da det jo var planen, at overnatte i Brampton ville jeg forsøge at bevare et så stort overskud som muligt. Vejrudsigten for Skotland dagen efter tegnede ret fugtig og lidt kølig.
- Jeg kom godt over toppen og ned til Alston på den nordlige side af Yad Moss. Alston er en smuk og ret isoleret by, som møder LEL-deltagerne med en stejl og brostensbelagt ned-/opkørsel

Jeg følte mig rimelig frisk med udsigt til et bad og en madras. Slog derfor følgeskab med en lille gruppe irlændere fra Alston til kontrollen.



Udsigten fra Yad Moss mod syd



og mod nord

Brampton – Moffat 72 km => 632 km

- *Vejret: Kraftige regnbyger til letskyet. 9-19 gr.*
- *Vind: Frisk fra sydvest (mod og sidevind)*
- *Terræn: Flad*
- *Start: tirsdag kl. 5.15*
- Havde håbet, at sove 5 - 6 timer men vågnede efter 3½, unaturligt frisk. Overnatningen foregik i en sportshal og man kunne høre kraftig regn tromme på taget. Ikke den bedste udsigt. Et kik på vejrradaren på telefonen viste imidlertid at det ville være ovre i løbet af et par timer. Beslutede derfor at tage "nyt" og tørt tøj på fra min drop-bag, spise et solidt morgenmåltid og tage af sted når regnen var ophørt.

Det var oprindeligt min mening, at tage den anviste alternative kønnere rute over bjergene i stedet for den officielle rute langs motorvejen gennem Lockerbie. Den kendte jeg fra sidst som et noget uinspirerende stykke. Jeg begav mig afsted, fuld af optimisme.

En halv time efter start åbnede sluserne sig – vejrradaren havde svigtet. En regnbyge af næsten bibelske dimensioner ramte. Den lagte plan blev hurtigt ændret til den officielle rute, da en tur over bjergene ikke ville være nogen fornøjelse, hvis det fortsatte. Det blev derfor landevejsruten med en tur ind gennem Lockerbies bymidte. Alligevel ikke helt uinteressant, da jeg fandt en henvisning til området, hvor et terrorramt fly faldt ned i byen i 1988.

Et par enkelte mindre regnbyger mere blev efterhånden afløst af letskyet vejr frem mod kontrollen i Moffat.



Altid velkommen i Skotland trods skybrudsagtig regn

Moffat – Edinburgh 80 km => 712 km

- *Vejret: Letskyet. 14 - 18 gr.*
- *Vind: Frisk fra sydvest (medvind)*
- *Terræn: Skotske bjerge med lange jævne stigninger. Devils Beeftup (407 m) og jævn fald mod Edinburgh. Øde og bart med stengærde langs vejen.*
- *Start: tirsdag kl. 10.00*
- Ruten fra Moffat til Edinburgh følger en såkaldt "scenic route". Fra kontrollen starter den direkte op til Devils Beeftup. En længere, jævn men ikke voldsom stejl stigning. Jeg slår ret hurtigt følgeskab med amerikaneren Jan, som jeg kendte fra en tidligere tur i USA. Vi fulgtes over toppen i et naturskønt landskab. Jan er en betydeligt bedre nedkører end jeg, hvorfor vi splittede op. Efter et stykke tid, hvor jeg gav mig tid til, at tage nogle billeder af den flotte natur, blev jeg indhentet af Marianne, Bjarne og Jørgen fra Nordjylland. Vi fulgtes de sidste 40 km til Edinburgh. Alle virkede godt kørende. Selv havde jeg også et fint overskud. Dog overså vi alle et skilt i udkanten af Edinburgh og vi endte derfor på en "off-road" skov rute. Efter et stykke tid og forcering af en meterhøj skrænt fandt vi tilbage på sporet. Det havde som lovet været en særdeles flot "scenic route" fra Moffat. Jeg havde efterhånden nået hovedfeltet af deltagerne og i Edinburgh oplevede jeg for første og eneste gang under hele løbet kø - i forbindelse med forplejningen på kontrolstedet.



Devils Beeftub – et besynderligt navn til et pas



Marianne og Bjarne på vej mod Edinburgh

Edinburgh – Innerleiten 43 km => 755 km

- *Vejret: Kraftige regn og haglbyger. 9 - 18 gr.*
- *Vind: Frisk fra sydvest (modvind)*
- *Terræn: Moorfoot Hills – Jævn stigning fra Edinburgh. Derefter kuperet. Øde og bart landskab*
- *Start: tirsdag kl. 14.30*
- Halvdelen af ruten var nu kørt. Det giver et mentalt boost, der igen smitter af på den fysiske tilstand.

På vej op ad den første stigning fra Edinburgh kørte jeg ind i en haglbyge. Kortvarig, men kold.

Umiddelbart efter mødte jeg Andrew fra min startgruppe. Deltageren med et-gearcyklen. Han var brugt efter manglende hvile og nået til den logiske konklusion: "Small brain => one gear in LEL => stupid decision". Han ville vist forsøge at komme til Brampton og tage stilling til det videre forløb der.

Turen mod syd gennem det skotske Lowland og grænseområde er efter min mening et fantastisk landskab. Til tider goldt og øde med kilometerlange stensætninger til indhegning af uendeligt mange får. Indimellem mindre tilsyneladende isolerede byer med navne, der er umulige at udtale. Naturens og landskabets skønhed næsten kun understreges af de skiftevis mørke skyer og lokale byer, som dukkede op undervejs.



Skyer og byer understreger landskabets skønhed



Uendeligt mange får

Innerleiten – Eskdalmuir 49 km => 804 km

- *Vejret: Enkelte regnbyger og opklaring 14 - 18 gr.*
- *Vind: Frisk fra sydvest (modvind)*
- *Terræn: Goldt bjerglandskab*
- *Start: tirsdag kl. 17.00*
- Innerleiten byder traditionelt på skotske specialiteter i forbindelse med LEL. Sidste gang whisky, denne gang Haggis. Gik dog behændigt udenom, selvom jeg ikke er sikker på, at det var helt ægte Haggis.

Efter Innerleiten fik jeg følgeskab af en asiatisk deltager. Han lagde sig som klistret til mit baghjul med mindre end 1 m afstand. Hvis jeg standsede, standsede han. Ventede til jeg

startede igen og lagde sig atter samme sted. Jeg forsøgte, at tale med ham; han forstod tilsyneladende hverken engelsk, tysk, fransk eller dansk!! Jeg forsøgte, at få ham til at tage en føring eller i det mindste at lægge lidt større afstand til mit baghjul. Ingen af delene lykkedes. Undervejs fik jeg lidt problemer med mit forreste gearskifte. Han ventede pænt og uden et ord på, at jeg kikkede på og reparerede det. Et lidt særpræget følgeskab. Han fortsatte fra næste kontrol efter en ret kort pause og fandt sig sikkert et nyt baghjul.



Pludselig passerede vi et budistisk tempel i den skotske ødemark. Min tålmodige følgesvend i den røde jakke ventede pænt på, at der blev taget billeder af Buddha-statuen.

Eskdalmuir – Brampton 61 km => 865 km

- *Vejret: Overskyet men tørt. 12 - 18 gr.*
- *Vind: Let fra sydvest (modvind)*
- *Terræn: Jævne stigninger på første halvdel. Sidste halvdel flad.*
- *Start: tirsdag kl. 20.30*
- Talte med to tyske debutanter i Eskdalmuir. De var begge noget ramt af knæsmerter. Fortalte dem om mine erfaringer med knæsmerter fra Cascade i 2016 og anbefalede reduceret fart og let pedallering. Ved faktisk ikke hvordan det gik dem efterfølgende. Fulgtes på hele dette stræk med Richard fra Spalding, hvis GPS var stået af. Et betydeligt mere socialt følgeskab end det foregående. Han ville køre et efter eget udsagn "rent" LEL uden bag-drop eller anden support end forplejning på kontrolstederne. Havde derfor betydeligt bagage med på cyklen. Vi indhentede flere undervejs, så vi blev efterhånden samlet en pæn lille gruppe, som nåede Brampton omkring kl. 23.30 efter en lidt kold, lidt våd men fantastisk flot dag i Skotland. Havde besluttet at sove i Brampton. Trængte til søvn men var egentlig ikke træt. Snarere lidt opløftet af, at den resterende del nu var overskuelig og med god tid på hånden.



Farvel til en fantastisk dag i Skotland

Brampton – Bernard Castle 81 km => 946 km

- *Vejret: Letskyet. 12 - 14 gr.*
- *Vind: Let fra syd (modvind)*
- *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.*
- *Start: onsdag kl. 5.50*
- Var relativt frisk efter 3½ times søvn, et bad og endnu engang nyt og tørt tøj. Vejrudsigten stillede en tør dag i udsigt med vekslende skydække. Jeg kunne mærke, at jeg reelt nok trængte til en lidt længere søvn. Det var derfor min plan at tage en kortere dag på cykelsadlen til Pocklington og sove så lang tid som muligt. Derefter kunne jeg køre til mål, evt. med en enkelt powernap. Jeg havde nu 53 timer til at køre de sidste ca. 570 km, hvilket burde være rigeligt inklusiv en længere pause.

Første halvdel af turen er en jævn stigning op over Yad Moss fra nordsiden. Jeg fornemmede, at jeg på det tidspunkt var mere frisk end mange og overhalede en del undervejs. Heriblandt David Coupe, en bekendt fra Irland, som baksede noget med stigningen i modvinden. Han ville tage denne del af ruten i sit eget tempo og derefter holde et længere hvil i Bernard Castle. Opkørslen til Yad Moss var særdeles smuk i solskinnet. Nedkørslen en lille smule anderledes end opkørslen mod nord, så vi endte med en lille tur omkring selve slottet og den historiske bymidte i Bernard Castle.



To smukke, gamle men stejle bydele: Alston med brosten og Bernard Castle

Bernard Castle – Thirsk 67 km => 1013 km

- *Vejret: Letskyet. 15-19 gr.*
- *Vind: Frisk fra syd (modvind)*
- *Terræn: Kortere og moderate stigninger*
- *Start: onsdag kl. 10.50*
- Bernard Castle markerer et skift i naturen når man kommer fra nord. Hvor Skotland og The Pennines i den Engelske grænseregion er golde og måske ugæstfrie områder, præges området nu mere af opdyrkede landbrugsarealer.

Vinden blev markant tiltagende fra syd i løbet af formiddagen. Modvinden udfordrede opkørslerne i det relativt åbne terræn.

Den manglende søvn (sammenlagt 9 timer) de foregående nætter begyndte nu at påvirke kroppen og overskuddet. Det gjorde denne strækning til den mentalt hårdeste under hele løbet. Området var ydermere ikke specielt inspirerende og benene føltes efterhånden lidt tunge. Jeg besluttede, at tage et solidt måltid mad i Thirsk, sunde mig lidt og ellers holde fast i strategien med et tidligt og gerne lidt langt hvil i Pocklington..



Det kunne såmænd ligeså godt have været Jylland, Eller er det bare humøret ????

Thirsk – Pocklington 67 km => 1080 km

- *Vejret: Letskyet. 18 - 19 gr.*
 - *Vind: Frisk fra syd (modvind)*
 - *Terræn: Relativt korte og ret stejle stigninger*
 - *Start: onsdag kl. 15.30*
 - I Thirsk kom jeg til at tale med et par amerikanere, som jeg kendte fra Cascade 1200 og som begge skulle køre SBS senere i august. Det flyttede fokus fra trætheden under den lidt tunge tur fra Bernard Castle. Energien var tilbage.
- Vinden var nu tiltaget yderligere, bakkerne i nationalparken, Howardian Hills, var hårde og stejle; men udsigten til en lang søvn og de nu klart mere inspirerende omgivelser vi nu kørte igennem opvejede klart udfordringerne. Området omkring Howard Castle er særdeles

spektakulært. Stigningerne på det 8 km snorlige stykke nærmer sig 20% men er også denne vej et fantastisk syn med monumenter og borgporte, som kan ses på lang afstand. Ved monumentet på toppen af den sidste bakke mod syd var der udsigt til byen York med York Minster i fuld profil over byen. Jeg nåede frem til Pocklington ca. kl. 19, med relativ genfødt energi.

I Pocklington mødte jeg først Richard, som jeg havde fulgt med i Skotland og derefter Carl og Solmaz fra Sverige, som jeg tidligere har mødt under flere af mine ture i Irland, PBP mm. De ville alle fortsætte til Louth inden overnatning, en beslutning de senere fortrød.... Jeg tog et solidt aftensmåltid, et bad og en madras efterfulgt af 7 timers tung og ubrudt søvn.



Yorkshire på land og i by

Pocklington – Louth 97 km => 1177 km

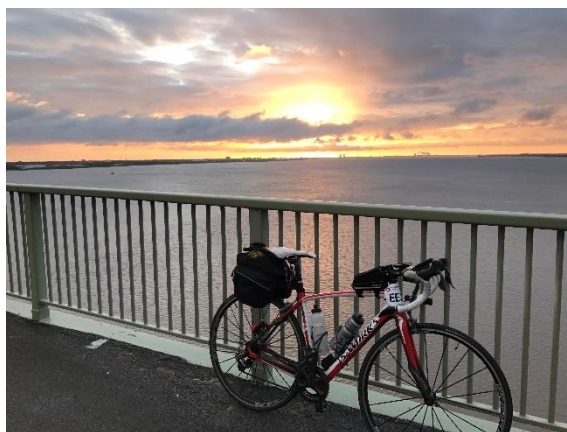
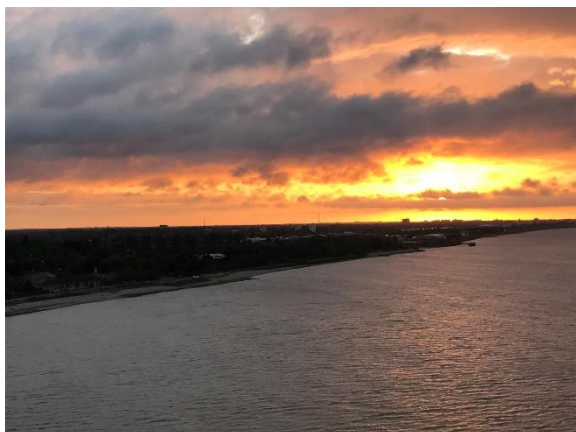
- *Vejret: Skyfrit. 12 – 16 gr..*
- *Vind: Først stille vind, senere tiltagende fra syd (modvind)*
- *Terræn:*
- *Start: torsdag kl. 04.30*
- Var som genfødt på ny efter de 7 timers søvn. Turen til Louth var en af de længere, så startede dagen med en stor omgang pølser, bacon, stegte tomater, champignon og revne kartofler.

Der blev berettet om et ret kraftigt regnvejr om aftenen og natten men udsigten lovede nu en tørvejrdsdag. Men ville det holde? Morgenens var i hvert tilfælde klar – og indtil videre vindstille.

Solen stod op, da jeg nåede Humber Bridge. Igen et fantastisk flot skue ud over fjorden Humber og byen Hull i baggrunden.

Det næste stykke gennem Lincolnshire Wolds, med de mange korte stejle stigninger oplevedes nu i dagslys. På baggrund af indtrykkene fra den natlige tur nordpå, havde der dannet sig et billede af området. Det var noget helt andet i virkeligheden. Meget mindre skov og i stedet nogle fantastiske udsigter. Til gengæld blev vinden tiltagende stærkere. Jeg nåede Louth ganske frisk og planmæssigt.

I Louth mødte jeg flere, som havde haft en vejrmæssig træls aften og nat. Flere havde brugt 6-7 timer på turen. Jeg talte senere med Richard, Carl og Solmaz, som jo også fortsatte. De bekræftede alle oplevelserne til fulde.



På ny spektakulær passage af Humber Bridge i solopgang.

Louth – Spalding 84 km => 1261 km

- *Vejret: Letskyet med et par kraftige regnbyger 16 – 20 gr..*
- *Vind: Tiltagende kraftig vind fra syd (modvind)*
- *Terræn: Først korte stejle stigninger senere totalt flad.*
- *Start: torsdag kl. 09.30*
- Jeg havde min bag-drop i Louth. Resten af turen var efterhånden ret overskuelig - afstandsmæssig og vejrmæssig. Det meste overflødige udstyr blev derfor efterladt i drop-bag'en.

En skærm med vejropdatering varslede særdeles kraftig vind fra syd resten af dagen – 18 til 22 m/sek. Der ville blive noget at bakse med gennem det flade og ubeskyttede område, Fens. Jeg havde på dette tidspunkt ca. 5 timer i forhold til tidsgrænsen og var derfor ikke presset på tiden. Jeg var startet i en af de sidste startgrupper og havde derfor mere tid end til rådighed en del andre, som var startet betydeligt før.

Turen tilbage gennem den sydlige del af Lincolnshire Wolds gav også et nyt indtryk i dagslys. Man kører direkte fra bakkerne ned i det flade Fens. Her løb jeg først ind i et par korte kraftige regnbyger. Søgte læ i et lille skur da vinden forstærkede regnens pisen. Vinden var som lovet med heftige vindstød. Læ var der ikke noget af. Fandt sammen med et par stykker og sammen åd vi kilometer efter kilometer, som blev taget i 2-4 gear.

Efter at have passeret både New York og Boston nåede vi Spalding kl. 14.15 – en time senere end man normalt ville forvente. Vi havde endog overhalet en del undervejs.

Jeg følte et overraskende stort overskud og humøret var godt med under 200 km til mål – og med 19 timer til projektet, skulle det nok gå.

I Spalding mødte jeg et par stykker fra Team Nordjylland. De var løbet ind i nogle fysiske problemer undervejs og fundet det mest fornuftigt, at stå af cyklen. De ventede på, at de resterende, som lå efter mig skulle komme frem. Jeg havde mistet kontakten til Team Nordjylland efter at have forladt Edinburgh og troede egentlig, at de var foran mig, efter mit lange stop i Pocklington.



Skulle tro at vi var i en helt anden verdensdel!

Spalding – St. Ives 61 km => 1322 km

- *Vejret: Letskyet . 16 – 20 gr..*
- *Vind: Kuling fra syd med kraftige vindstød (modvind)*
- *Terræn:*
- *Start: torsdag kl. 15.15*

- Efter en times pause var det retur i modvinden. Det var min plan at være i St. Ives omkring kl. 18.15, da jeg på næste sektion gerne ville passere Cambridge i dagslys.

Først gik ruten langs kanalerne hvor jeg et kort stykke fandt lidt – om end beskedent - læ bag en liggecykel. Derefter på en 25 km. lang snorlige og på dette tidspunkt noget trafikeret landevej – stadig uden læ. Jeg holdt et roligt rulletempo i lavt gear og bevarede et ret godt overskud. Var i St. Ives planmæssigt få minutter efter kl. 18.30.

Undervejs mødte jeg en ældre deltager fra England, som fortjener lidt omtale. Tempoet var lavt (ikke mærkeligt med den vind), hans holdning var noget skæv på cyklen, den ene arm var med en cykelslange bundet delvist op omkring nakken til den modsatte skulder og samtidig var cykelhjelm, igen med en cykelslange, bundet fast til sadel og sadeltaske for at holde hovedet oppe pga. den første cykelslange. Jeg spurgte til hans velbefindende og om han havde brug for hjælp. Det mente han ikke. Han var væltet i løbet af natten og havde slået den ene skulder og arm. Det gjorde ondt og han kunne ikke bevæge højre arm, men han mente ikke at kravebenet var brækket. Han havde på det tidspunkt 160 km igen og 16 timer til rådighed. Han sagde, at han SKULLE i mål indenfor tiden. Han var nemlig den ene ud af to, som havde gennemført samtlige LEL siden det første i 1989. Vi talte lidt om, hvordan løbet havde ændret sig gennem tiderne; inden jeg lod ham fortsætte sin kamp med et "be carefull and good luck". I mine øje lignede han ikke umiddelbart en mand, som ville nå det. Jeg mødte ham igen efter løbet



St. Ives – Gr. Easton 71 km => 1393 km

- *Vejret: Først delvist skyet, senere stjerneklart 14 – 19 gr..*
- *Vind: Aftagende vind fra syd (let modvind)*
- *Terræn: Lettere kuperet*
- *Start: torsdag kl. 18.30*
- En hurtig forplejning og så videre. Der var to forskellige ruter til Gr. Easton. Den officielle gennem Cambridge centrum og en alternativ udenom Cambridge. Jeg havde på forhånd bestemt mig for den officielle og ville gerne se Cambridge i dagslys. Ruten til Cambridge var en cykelvej, som fulgte en lidt speciel to-sporet buslinie (tidligere jernbanelinie). I Cambridge gik ruten gennem universitetsområdet i centrum med de berømte og imponerende kollegier.

Umiddelbart efter Cambridge faldt mørket på og samtidig fandt jeg ud af, at min Powerbank var fuldstændig flad. Jeg har altid en batteridrevet lygte med, så den del var ok, men min GPS kunne nok ikke holde strøm helt til mål. Selvom det ville være lidt bøvet, måtte den trykte rutebeskrivelse bruges, hvis jeg ikke fandt følgeskab undervejs.

Ruten passerede undervejs Stansted lufthavn hvor de konstant lettende og landende fly kunne ses på nattehimlen.



Kirke i aftenlys udenfor Cambridge



Bus-linien mellem St. Ives og Cambridge

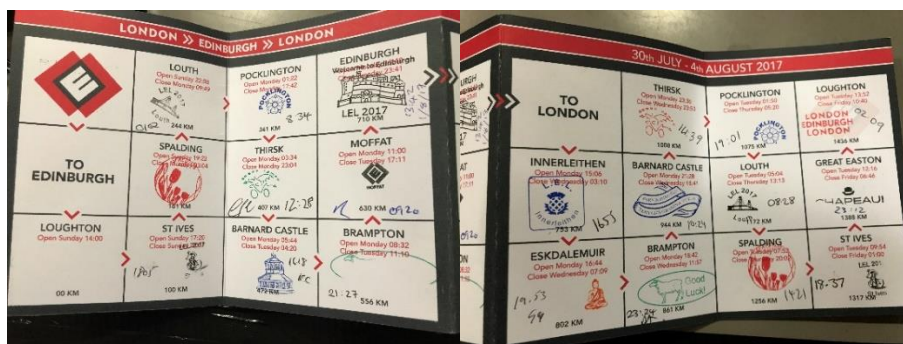


Ruten gik lige forbi Kings College i Cambridge

Gr. Easton – Loughton 48 km => 1441 km

- *Vejret: Skyfrit. 12 – 14 gr..*
- *Vind: Moderat vind fra sydøst (sidevind)*
- *Terræn: Lettere kuperet med enkelte større stigninger*
- *Start: torsdag kl. 23,30*
- Med målstregen ”lige om hjørnet” og med følelsen af et rimeligt overskud, tror jeg at følelsen kan sammenlignes med en soloudbuddet i Tour de France, hvor rytteren de sidste 500 m er sikker på sejren.

Jeg fandt ret hurtigt sammen med en engelsk deltager, som jeg kunne følges med til mål. Dermed var mine potentielle GPS-problemer løst. Vi kunne på lang afstand se lysene i London oplyse nattehimlen. Et ret fantastisk syn, som jeg også oplevede på det sidste stykke under PBP 2015. Der skulle forceres en enkelt større stigning, Toot Hill, inden en lang nedkørsel mod målstregen. GPS'en holdt faktisk til 1½ km før mål. Målet som blev nået kl. 02.09 – efter 108 t .09 min eller præcis 4,5 døgn - og turens sidste stempel kom på brevetkortet:



Hvordan gik det så

Jeg mødte en del spændende personer undervejs og hvor man spørger sig selv: Hvordan gik det dem? Jeg fik fulgt op på nogle af de ubesvarede spørgsmål, mens andre står hen i det uvisse.

- Andrew med et-gear cyklen gennemførte ikke LEL 2017. Han opgav kort efter, at vi havde talt sammen i Skotland.
- Deltageren med den beskadigede arm og skulder gennemførte løbet indenfor tidsgrænsen. Jeg mødte ham og konen på hotellet efter løbet. Han var blevet tilset af en læge. Et ledbånd i skulderen var beskadiget. Jeg måtte udtrykke min største respekt for hans præstation. Hans hustru var også tilfreds: "My husband is a good and brave man, I'm proud".
- Richard, uden support og med meget bagage, fik fixet sin GPS og kom i mål. Havde haft en hård tur om aftenen og natten mellem Pocklington og Louth, hvor alt var vådt. Havde nu vist, at han kunne gøre det, men ville nok gøre det anderledes en anden gang.
- David Coupe, som kæmpede på Yad Moss kom også rettidigt i mål.
- Min tavse følgesvend i Skotland har jeg ikke kunnet følge op på.

Facts, erfaringer og afslutning

Interessante data:

- Ifølge GPS havde jeg kørt 1453 km. Fulgte ellers ruten meget præcist, men målingen har nok været upræcis undervejs.
- Jeg havde ifølge GPS kørt 11.550 hm, men GPS er ikke 100 % præcis til højdemåling.
- Største højdestigning var iflg. GPS: 23 %. Det var i Howardian Hills mellem Pocklington og Thirsk.
- Ca. 800 cyklister gennemførte ruten indenfor tidsgrænsen. En gennemførelsesprocent på 54. En usædvanlig lille andel. Dette skyldtes primært de hårde vindforhold mod syd, hvor mange brugte mere tid end beregnet. Ifølge arrangørerne kom en del flere i mål, men udenfor tidsgrænsen.
- 0 punkteringer. Ustabilt forreste gearskifte i Skotland. Fik det rettet i Brampton.
- Cykelgennemsnitsfart på sektionerne varierede meget mellem 18 og 27 km/t. Højest i modvinden mod nord. Betydeligt lavere i modvinden mod syd.
- Tidsforbrug: 108 t 09 min nogenlunde fordelt på 68 t cykling; 16 t søvn; 24 t pause.
- Temperaturer mellem 9 og 21 grader.
- Jeg kørte ingen steder forkert. Gps og rute-beskrivelsen fungerede perfekt.
- Fysisk: Et par følelsesløse tæer som var forsvundet efter 1½ uge.
- Jeg kørte ca. halvdelen af turen alene. Primært under den første halvdel.
- Et pænt søvn- og energiunderskud. De første par uger var søvnbehovet og madportionerne ekstraordinært store.
- Et virkelig flot og velorganiseret løb. Stor TAK til arrangørerne.

Erfaringer

- Varierende vej kvalitet. Men sikre ruter primært på mindre veje
- Starttidspunkt kl. 14.00 er ikke gunstigt for mig. Første dag bliver for lang til at køre hele natten igennem og virker for kort til en hel nats stop.
- Den store fordeling af rytterne betød, at der gik noget tid inden feltet havde "sat sig". De første 2-3 stræk spredningen stor.
- Forberedelserne passede fint. Havde godt fysisk overskud hele vejen. Fik taget mere end 200 billeder undervejs.
- Løbet var godt organiseret. Oplevede kun en kø under provianteringen i Edinburgh. Ellers ingen unødvendig tidsspilde ved kontrol og depot.



Arrangørerne gør alt for at få deltagerne sikkert igennem

London Edinburgh London 2017 blev igen en stor oplevelse på cykel. Et løb jeg sagtens kan vende tilbage til en 3.gang. Der er noget episk i at cykle frem og tilbage mellem 2 hovedstæder selvom man kun rammer forstæderne i begge byer.

Jeg ser allerede nu frem til nye udfordringer på cykelsadlen. Der er flere interessante muligheder i 2018. Jeg har fået et par spændende invitationer til nye løb og der er et par gode etablerede løb på kalenderen, så vi får se..... I 2019 er der i hvert tilfælde et nyt PBP.

Christian Rasmussen



