Paris – Brest – Paris 2015

Paris – Brest – Paris (PBP) er verdens ældste cykelløb. Løbet blev kørt første gang i 1891 med 204 deltagere, og det var med inspiration fra PBP, at Tour de France senere så dagens lys i 1903. I begyndelsen var PBP et cykelløb for både professionelle og amatører, men siden 1931 har PBP, bortset fra 1948 og 1951, udelukkende været for amatører. Det betyder, at PBP 2015 regnes for at være den 18. udgave af løbet i sin nuværende form.

Præsentation

PBP er som sagt det ældste langdistancecykelløb. Det er det største og det absolut mest prestigefyldte og traditionsbundne løb af alle

- PBP i 2015 afvikles som et en-etape løb på 1230 km. (svarende til afstanden Djursland – Innsbruck)
- Undervejs skal der passeres 15 kontroller (inkl. start) samt yderligere 2-3 hemmelige kontroller
- Ved alle kontroller vil der være mulighed for mad og overnatning
- Distancen skal tilbagelægges indenfor 90 timer.
- Deltagerantallet vil i 2015 blive det højeste i løbets historie. Mere end 6000 cyklister fra 63 forskellige lande vil stå klar ved startsnoren i midten af august.

- PBP starter i en forstad til Paris, Saint Quintin-en-Yvelines, der ligger i nærheden af Versailles-slottet og ca. 20 km fra Eiffeltårnet.

Dette ville blive min debut som PBP deltager. Jeg har cyklet gennem hele livet. Siden jeg for alvor begyndte som langdistancecyklist, har PBP været betegnet som LØBET inden for disciplinen. Det er løbet alle taler om. Det er løbet, som alle måler sig med. Det er løbet, hvor legenderne fortælles (eksempelvis var 2007-udgaven våd og hård) og det er løbet, hvor man oplever en folkefest i det vestlige Frankrig.

Forberedelser

PBP ville blive mit tredje løb på mere end 1200 km. Jeg havde, uden at kunne betegnes som rutineret, høstet en del værdifuld erfaring fra min deltagelse i det længere LEL i 2013 og det terrænmæssigt mere udfordrende Mile Failte 1200 i 2014. Forberedelserne til PBP 2015 blev opdelt i praktisk, fysisk og mental forberedelse.

Praktisk forberedelse:

- Det var sikkert, at den globale interesse for at deltage i PBP ville blive ret stor. Det var usikkert om der ville blive plads til alle interesserede. Fra arrangørernes side havde man derfor tilrettelagt en procedure med trinvis tilmelding, baseret på den længste gennemførte brevet i 2014. Jo længere gennemførte brevet i 2014 des tidligere kunne man tilmelde sig. Som finisher af Mile Failte ville jeg være med i første tilmeldingsgruppe og derfor også sikker på at få en plads.
- Overnatning før og efter løbet kunne derfor bestilles i god tid og medens der stadig var pladser i umiddelbar nærhed af startstedet. Valget faldt på et lille hotel 2 km fra startstedet.
- Transport til og fra Paris blev arrangeret af et par initiativrige medlemmer fra ARD Nordjylland. Transport frem og tilbage til Paris med bus. Som tillæg blev der også arrangeret et pit-stop med mulighed for bag-drops og evt. overnatning i telt i Loudeac, ca. 450 km ude på ruten.

Fysisk forberedelse:

- 18000 km i 2014 er fundamentet til PBP. Jeg fortsatte derfor uforandret med 200-250 km pr uge, herunder mindst én tur på 5-6 timer. I alt havde jeg kørt små 9000 km fra nytår og indtil løbet.
- Gennemkørt en SR i løbet af foråret. Dette var et ufravigeligt adgangskrav til løbet. 200 km fra Ålborg, 300 km fra Brande, 400 km fra Brande og en 600 km fra Brande, alle inden for en god måned.
- Næsten alle km i 2015 er kørt solo for at finde et holdbart tempo og en rytme til hele løbet.
- Under årets sommerferietur til Frankrig og Italien blev det til en del højdemeter på relativt korte 10-15 km opkørsler. Det gav en god højdetræning som senere viste sig overraskende værdifuld under løbet.

Mental forberedelse:

- Den fysiske forberedelse giver en bevidsthed om og en tiltro til at kunne køre turen, evt. solo, i et jævnt og nogenlunde konstant tempo.
- Der gik en del rygter om mange og lange køer ved kontrolsteder, maddepoter og overnatning. Jeg planlagde derfor en strategi for turen for at undgå den værste "myldertrafik" og tidsspild undervejs.
- Fra LEL og Mile Failte havde jeg draget nogle vigtige erfaringer om energibehov, søvnbehov, håndtering af krisepunkter og løbsstrategi for at kunne gennemføre et langt løb over flere dage.
- Jeg ville betragte ruten som tre – fire sektioner, adskilt af hver en overnatning. Første etape skulle være fra start søndag aften og indtil mandag aften. Distancen ville blive afgjort af vind, vejr, køer ved forplejning og overnatningsmuligheder.

Forventninger

Jeg cykler primært for fornøjelsen og oplevelsens skyld. På baggrund af forberedelserne havde jeg en god fornemmelse forud for løbet. Da jeg stillede til start, følte jeg mig godt rustet. Det ville næsten kun være sygdom eller uoprettelig mekanisk skade, der kunne hindre en gennemførelse.

Mit overordnede mål blev derfor, at komme igennem med størst mulig overskud og med så få problemer som muligt samt ikke mindst prøve at opleve så meget af løbets ånd og stemning som overskuddet nu kunne give plads til.

Mottoet skulle være: *"3½ 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. "*.

På forhånd havde jeg et uofficielt ønske om at komme i mål i dagslys. Enten onsdag – hvis det kunne nås – eller torsdag formiddag.

Ruten

Ruten er en frem og tilbage tur mellem Paris og Brest. Brest er den vestligste by på det franske fastland, beliggende på Bretagnes spids. Ruten passerer gennem Normandiet og Bretagne og byder på bakkede landskaber med de fleste og de største bakker mod vest. Mange byer i Bretagne er blevet anlagt på bakketoppe i Middelalderen – et faktum, som bestemt blev bekræftet undervejs.

Optakten

Cyklen skulle godkendes inden starten. Det foregik dagen før løbet. Specielt skulle sikkerhedsudstyret være i orden. Lygter og andet sikkerhedsudstyr blev kontrolleret, ligesom der ikke måtte være løse genstande og tasker, der kunne tabes og være til fare for andre cyklister undervejs.

Kontrollen, indskrivningen til løbet samt udlevering af forskelligt materiale foregik samme sted som løbet skulle starte, Velodromen i Saint Quinten en Yvelines. Der var et lettere, men meget organiseret virvar af cykler og cyklister fra hele verden. Det foregik dog særdeles smidigt og ukompliceret og det blev allerede her til et gensyn med flere bekendte fra mine ture til LEL og Mile Failte.

Det blev også til det første møde med et par cykler, der fortæller noget om, hvad PBP også er. Traditionernes holdeplads. Et par et-gears veterancykler, hvoraf den ene havde et produktionsmærke fra 1904. De skulle køres af to klassisk udseende italienske cyklister. Dem kom jeg til at se mere til under løbet.

Løbets start var fra en forstad til Paris, ca. 20 km fra centrum. Jeg havde på forhånd besluttet, at jeg forud for løbet ville cykle en tur til centrum, for at se nogle af Paris` attraktioner fra en cykelsaddel. Den hurtige indskrivning gav tid til, at det blev lørdag, dagen før løbet. Trafikken var moderat, og det var ikke nogen større udfordring at cykle i Paris. Det gav til gengæld en forsmag på den stemning og den størrelse som PBP ville byde på. Adskillige andre deltagere havde fået den samme ide og vi var en hel del cyklister i forskellige Audax cykeluniformer omkring Eiffeltårnet, Versailles-slottet mm.

Vejrudsigten for løbet lovede særdeles godt. Vekslende skydække. Ingen eller minimal nedbør. Relativ svag vind fra skiftende retninger og temperaturer fra 10 til 25 grader.

Årgang 1904 – klar til start

Selve løbet

1. Sektion

Søndag kl 17.30 til mandag kl. 19.00 : Paris til Saint Nicolas du Pelem 0 til 493 km

Jeg skulle starte min tur til Brest søndag aften kl 17.30. I den første startgruppe efter alle specialcyklerne med liggecykler, velomobiler, veterancykler, stepcykler, tandems mm.

Min plan var, at cykle hele natten og indtil mandag aften. Derefter ville jeg tage en lang overnatning. Det var usikkert hvor langt jeg ville nå, da ventetid og kø ved kontroller og forplejning kunne være et uforudsigeligt element.

Vi startede ca. 300 cyklister i min startgruppe, heriblandt 6 danskere. Jeg havde på forhånd besluttet at starte i mit eget tempo, se terræn og niveau an og ikke lade mig rive med af de store grupper som kørte afsted. Efter få kilometer var feltet allerede godt spredt. Jeg fandt ind i et on and off følgeskab med 4 amerikanere. Første stop ville blive Mortagne Au Perche efter 140 km.

Det var en stille relativ lun aften med en flot solnedgang. Terrænet forholdsvis jævnt med mindre stigninger de første 120 km. Herefter var der 3-4 stigninger ind mod Mortagne, men ikke noget der på det tidspunkt var udfordrende for en veltrænet cyklist på vej mod Brest – indtrykket ændrede sig til returen et par dage senere. Samtidig nåede vi en stor del af specialcyklerne, der var startet lidt tidligere. Heriblandt de to italienere på veterancyklerne. Selv deres cykeltøj passede til cyklernes stil.

Mere end 6000 deltagere i PBP har nok mere end 6000 forskellige måder og strategier at forberede sig til og køre et løb som PBP på. Allerede efter 100 km var de første ”gået i seng”- på en bigballe på en høstet kornmark. Umiddelbart virkede det tidligt på turen, men de kunne jo have haft en lang tur til Paris. De alternative overnatningsmetoder blev mere og mere iøjnefaldende under resten af turen.

Efter Mortagne kom den lange del af turen, som også ville blive returvejen fra Brest. Det mærkedes især ved at stemningen langs ruten blev noget højere. Der var mange steder nærmest folkefest i byerne. Hele natten stod entusiastiske tilskuere og der var mange boder med forplejning langs vejen i de pyntede og udsmykkede byer. En kolossal kontrast til det ensomme ridt på en mørk jysk landevej i maj måned ved en brevet på 600 km …..

Første egentlige kontrol ville være i Villaines la Juhel efter 220 km. Vejen var en blanding af 2-4 km lange lige vejstræk og mindre korte skrappe stigninger. Pludselig mærkedes løbets størrelse og charme. Grupper af hurtige cyklister overhalede bagfra og jeg overhalede samtidig nogle fra de tidligere startende. Jeg har altid betragtet natten som en lidt ensom og monoton tid på cyklen, hvor man først og fremmest koncentrerer sig om at finde vej og om at undgå forhindringer på vejen, men her den første nat, mødes man imidlertid af et fantastisk

syn: baglygter der danner en konstant rød perlerække hen over det bølgede landskab og som ses mange kilometer frem..

Villaines kl 02 om natten; en sand folkefest. Et virvar af mennesker og cykler. Hovedgaden er afspærret og omdannet til et langt cykelstativ. For mig blev det til en hurtig smidig kontrol og et solidt måltid af Spaghetti Bolognese. Serviceringen var effektiv og køen minimal.

Derefter videre ud i aftenmørket og de uendelige røde baglygter. Jeg kører meget solo men aldrig alene. Efterhånden fandt jeg ind i en god rytme. Et sikkert og holdbart tempo. Det var en stille nat men efterhånden køligere med temperaturer ned til 6-7 grader.

Efterhånden bevægede ruten sig ind i Bretagne. Terrænet blev lidt mere udfordrende med større og stejlere stigninger. Specielt mod byerne, der mere og mere ligger på bakketoppe. Næste stop var den gamle borgby, Fougieres, efter 310 km. Fougieres blev nået tidligt mandag morgen og det var igen blevet lyst. Morgenen var stille med hanegal og pludseligt en del uglers tuden i en skov. Efter Fougieres var en fjerdedel af løbet gennemført og et mål for første etape blev opstillet. Jeg ville forsøge at nå til Saint Nicolas du Pelem (ca. 500 km) først på aftenen og tage så langt et hvil og overnatning som muligt. Jeg har tidligere erfaring for, at et godt hvil først på turen kommer godt igen med overskud senere. Derudover har jeg erfaring for, at det er nemmere, at sikre sig overnatning først på aftenen ligesom det for mig er virker mere positivt at stå tidligt op og se solen stå op end at blive ved længere og se den gå ned….

De næste 200 km fulgte det tiltagende bølgede Bretonske landskab. Turen gik gennem mange mindre men idylliske middelalderlandsbyer. Byerne er ofte beliggende på 150-250 m høje bakketoppe og det virkede som om arrangørerne havde fundet de mest stejle og bratte opstigninger forbi kirken, der som regel ligger som byens højeste punkt.

Denne del af ruten har tidligere på sommeren været en del af årets Tour de France rute. Lige pludselig dukkede kendte navne som Froome, Roland og Quintana op på asfalten og Tour de France pynt langs vejkanten.

Rytterne er efterhånden spredt mere ud over ruten, men stemningen langs vejen er uforandret i top. Vi blev budt på alt fra drikkevarer, sandwich, grillpølser til pandekager med diverse fyld. Ikke noget dårligt sted at være cyklist.

Kontrollerne i Tinteniac og Loudeac blev passeret uden de store "trafikale" problemer. Vejret er perfekt. Rigtigt cykelvejr med sol, svag vind fra skiftende retninger og temperaturer mellem 20-25 grader. Den lagte plan så ud til at holde fint. Fik endog et kort indfald om at fortsætte til Carhaix, men jeg besinder mig dog, til ikke at presse citronen hårdere end nødvendigt.

Kort før Saint Nicolas du Pelem mødte jeg den førende cyklist, der var på vej tilbage fra Brest. Han så ud til at være gået i udbrud. Jeg havde kørt ca. 480 km, så han har tilbagelagt ca. 750 km på 25-26 timer. Ikke noget helt dårligt gennemsnit. Et kvarters tid senere kom forfølgerne – en gruppe på ca. 20 ryttere, heriblandt Henrik Holmer, som er en del af vores Nordjyske rejseselskab. De kørte imponerende stærkt, men tager nok heller ikke mange billeder undervejs …

Jeg var fremme ved overnatningen kl 19. Jeg ville gerne vækkes kl 05 næste morgen; mest som en gardering, hvis jeg selv ikke vågnede tidligere. Jeg var min mening at sove så længe som muligt.

2. Sektion

Tirsdag kl 03.00 til tirsdag kl 22.00 : Saint Nicolas du Pelem til Quedillac 493 til 839 km

Dagen startede kl 02.30 efter 7 timers tung søvn. En stor omgang Boef Bourgogne samt en sandwich senere følte jeg mig klar og frisk til næste etape. I første omgang de 120 km til Brest.

Fire ting gjorde særligt indtryk på den tur.

Først og fremmest mange rytteres opfindsomhed og valg af hvil og overnatning. Rigtig mange havde fundet sig en plet i en vejgrøft, i ly af en hæk, på en trappe eller blot i en vejside til et hvil. Temperaturen var 5-7 grader med rim dug mange steder. Ikke nogen umiddelbar tiltrækkende eller bekvem overnatning og i hvert tilfælde en kold en af slagsen. Jeg synes, at jeg selv skulle arbejde noget for at holde varmen på cyklen !

Alle hjørner blev udnyttet når det var tid til et hvil

Turens højeste punkt på næsten 350 m skulle passeres som højdepunktet på et pænt kuperet landskab med mange 5-10 % stejle stigninger gennem Parc National d'Amorique. Til gengæld en meget smuk tur i en stille morgenstund med en klar solopgang. Tågebanker dækkede dalstrøgene og parkens mange søer.

Bretagne har sin egen dialekt – Gallo. Jeg havde følgeskab af en lokal cyklist fra Brest. Han forklarede at det kunne sammenlignes med Walisisk og Engelsk og at det forklarede, hvorfor alle (vej)skilte har to sprog.

Det sidste var en personlig oplevelse, som kunne have givet adskillige ekstra kilometer. Efter små 40 km var det tid til kontrol i Carhaix. Brevetkortet var væk……. Vidste at jeg havde hængt det på en knag i forbindelse med omklædning ved overnatningen. Derfor; et par mindre pæne gloser, op på cyklen og retur mod Saint Nicolas. Efter 10 km slår den tanke mig, at kortet måske kom ned i posen med skiftetøj. Det blev undersøgt og …… der var det. Om igen og tilbage til kontrollen. I stedet for ekstra 80 km blev det nu kun til 20 km. Humøret og energien steg adskillige grader. Der skal nu ikke meget til at glæde én i sådan en situation.

Kl 09.00 fik jeg Brest i syne med Albert Louppe broen i forgrunden. Morgendisen var tæt over vandet, så man kunne kun se det øverste af broen over skyerne. Efter nogle billeder sammen med en del andre deltagere gik turen langs havnen og op af en 2 km lang 5% stigning med 100 hm til kontrol og løbets vendepunkt. Efter en god lang pause, et solidt måltid pasta og en snak med en engelsk ultraløber på en Eliptic GO stepcykel – han var ikke vant til at cykle, hvorfor dette var hans mulighed for at deltage i en udfordring som PBP – kunne turen igen gå mod Paris.

Albert Louppe broen næsten dækket af morgendis

Et af mange solide måltider

Lige som jeg skulle af sted fra Brest dukkede de to italienere på veterancyklerne op. De havde angiveligt taget turen til Brest i et stræk. Men så stadig imponerende velkørende ud.

Efter kort tid kom den del af ruten, hvor man møder de cyklister, som er på vej mod Brest. Der blev hilst på flere andre danskere, og det blev også her til gensyn med flere bekendte fra LEL og Irland. Næsten alle så stadig ret friske ud.

Personligt havde jeg nu fundet en rigtig god rytme og følte at der var et ret godt fysisk overskud. Mentalt var det et boost at halvdelen var kørt, den resterende distance virkede overskuelig samtidig med, at tiden ikke umiddelbart ville blive et problem. Desuden bød også denne dag på perfekt cykelvejr: Solskin, 20-25 grader og svag sidevind.

På de to næste kontroller i Carhaix og Loudeac oplevede jeg for første gang de berygtede køer ved forplejningen. Primært fordi der nu kom ryttere fra både Paris og fra Brest. I Carhaix besluttede jeg at fortsætte til Saint Nicolas, hvor jeg havde overnattet. Jeg vidste, at de havde en 3-retters menu på kortet. Her var der heller ingen kø. Vi var 5 personer i restauranten og vi havde faktisk alle fået den samme ide i Carhaix. I Loudeac sprang jeg også forplejningen over. Til gengæld fik jeg skiftet til noget frisk tøj ved vores bag drop hos ARD Nordjyllands bil. Det blev samtidig til en snak med Flemming, Søren og Svend Erik. Det var faktisk første gang jeg fik en status på bussens øvrige deltagere. Det havde hidtil maget sig sådan, at jeg undervejs havde truffet en del ARD cyklister. Næsten alle var fra Sjælland og København og kun sporadisk et par stykker af "vores egne". Ved bagdrop tog jeg to beslutninger som senere ærgrede mig lidt. For at mindste bagagen på de sidste 450 km efterlader jeg dels mit ekstra reserve letvægtsdæk og alt mit regn- og overtrækstøj. Vejrudsigten var jo stadig lovende og tør ….

Jeg bestemte mig for at overnatte i Quedillac. Igen for ikke at "strække elastikken" unødigt. Fra Loudeac gik det fra bakketop til bakketop med hver sin by, i et godt tempo. Der var til stadighed en fantastisk stemning langs ruten og specielt i byerne blev der givet en del "håndklap" med folk langs vejen. Det var en smuk, stille og klar aften. Solnedgangen var nu i ryggen, så skyggen blev længere og længere og lige som solen forsvandt dukkede Quedillac op.

Aftensmad, et bad og så i seng ……. Ville igen prøve at sove så længe som muligt.

3. Sektion

Onsdag kl 03.00 til torsdag kl 01.20 : Quedillac til Paris 839 til 1230 km

Onsdag startede også kl. 02.30. Vågnede efter små 4 timers søvn. Følte mig bemærkelsesværdig frisk og kunne derfor ligeså godt komme i gang med dagens cykeltur.

Klar til afgang opdages en flænge i bagdækket. Ikke alvorlig men det kunne det blive. Reservedækket lå jo i bag drop i Loudeac så ud på markedet. Et nyt kostede 40€ - de absolut sidste kontanter, som jeg havde. Jagten gik derfor ind på en hæveautomat inden næste forplejning i Tinteniac, hvor jeg så kunne få lidt morgenmad. Da opdager man, at hæveautomater ikke er normalt forekommende i de små vestfranske byer. Fandt dog endelig én, men først i absolut sidste øjeblik - 700 m før kontrollen.

Natten og morgenen mindede meget om den forgående. En klar, stille og lidt kølig morgen. Stadig imponerende, hvordan temmelig mange kunne finde hvil forskellige steder i naturen. En enkelt havde dog lidt risikabelt valgt at ligge sig helt op af asfalten, hvorved en af mine følgesvende på den sektion var ved at styrte i en undvigemanøvre i mørket.

Både fysisk og mentalt var jeg stadig godt kørende, men dagens første 100 km blev noget urytmisk. Dels i jagten på hæveautomat, dels da jeg startede på forholdsvis tom mave og endelig da jeg på et stykke af turen fandt følgeskab med 3 italienere med en lidt uortodoks kørestil. Tempoet var fint, men de udnyttede absolut vejens fulde bredde, både op og ned, ligesom pludselige undvigelser og nedbremsninger var ret normale. Efterhånden som det blev lyst og maven var blevet fyldt genfandt jeg rytmen og det jævne tråd. Det var en særdeles flot solopgang til en ligeså flot cykeldag. Igen en dag med mest sol, 20-25 gr og svag medvind.

Kom nu gennem den del af ruten, som jeg havde gennemkørt i mørke den modsatte vej. Pyntede byer og den fantastiske stemning overalt. Da jeg havde god tid til at nå til Paris, tog jeg mig nu tid til at gøre et par stop og at tage en del billeder undervejs.

Specielt 2 borge, begge fra det 15ende århundrede –Fougiere og Lassey-les Chateaux er imponerende og velbevarede.

Lassey de Chateaux

Villaines la Juhel var en folkefest kl 2 om natten. Det var en kolossal folkefest kl 1 om eftermiddagen. Det virkede som om hele byen var samlet omkring hovedgaden, hvor der var kontrol og forplejning. Tilskuere, cyklister og cyklister overalt, igen i et organiseret virvar. Enhver træthedsfornemmelse kunne næsten ikke andet end blive glemt lidt i disse omgivelser. TV var også tilstede og ville høre lidt om, hvad en dansker synes om det franske cykelfolk og det franske terræn.

Strækningen mellem Villaines la Juhel og Mortagne kørte jeg for første gang helt uden følgeskab. Feltets spredning var jo efterhånden blevet større. Størstedelen af turen (nu i dagslys) køres på en højdekam med nogle flotte udsigter over et dalstrøg. Jeg tog mig igen god tid med et par mindre stop og fik taget lidt flere billeder.

Mortagne kunne godt have haft et andet navn. Den burde hedde Montagne. Den ligge i nationalparken Du Perche, med den del kortere men skrappe stigninger – og igen på en bakketop.

Vejen fra Mortagne til Paris var en anden end på udturen. Den gik via en kontrol i byen Dreux. Den fantastiske stemning og folkefest langs ruten var nu faktisk helt væk. For første gang under hele turen fik jeg en lille krise på vejen mod Dreux. Benene blev pludselig tungere og maven føltes drænet for energi – jeg var ved at gå sukkerkold. Forsøgte mig først med en kiks, men det hjalp ikke rigtigt. Fik så fat i en Cola i byen Brezolles og det hjalp. Slog derefter lidt følgeskab med en græsk cyklist. Han havde krampe i den ene læg og kunne ikke bøje knæet. Trådte derfor kun med det ene ben. Han havde også god tid og ville bare trille de sidste 80 km i mål.

Aftenen og mørket faldt på. I modsætning til de foregående aftener og nætter var det nu overskyet, men helt anderledes lunt – 16-18 grader. Det varslede et vejrskifte.

I Dreux – 60 km fra mål - spiste og drak jeg godt for at få fyldt depoterne. Jeg faldt i snak med flere cyklister, herunder 3 franskmænd og en ukrainer. De havde styr på vejret og sagde at der ville blive uophørlig regn i 8-10 timer fra midt på natten. De talte om at give ”fuld gas” til mål; nu gjorde det jo ikke noget at vi blev trætte. Den var jeg med på, da mit overtrækstøj jo var efterladt i Loudeac.

Derfor gik det stærkt mod Paris. Jeg havde håbet at komme i mål i dagslys, men det fantastiske syn, det er, at køre mod en storby som Paris i mørke er en oplevelse i sig selv. Paris oplyser aftenhimlen i et flammende skær fra stor afstand. Et flammende skær der bliver større og større som man nærmer sig for til sidst at blive til gadelamper og oplyste bygninger.

5 km før mållinjen kom de første alvorlige dryp, så timingen var usædvanlig god. Efter 79 timer og 50 min var en vellykket tur og en stor oplevelse afsluttet. For denne gang ……

Veterancyklerne så jeg ikke mere til efter Brest, men jeg fandt senere ud af, at de havde fuldført løbet i henholdsvis 84 og 87 timer.

Facts, erfaringer og afslutning

Interessante data:

- Jeg havde ifølge GPS kørt 1261 km. De ekstra km skyldes primært det mulige glemte brevetkort
- Jeg havde ifølge GPS kørt 12.100 hm, men GPS er ikke 100% nøjagtig til højdemåling.
- Største højdestigning iflg. GPS: 15%.
- 4602 cyklister gennemførte ruten indenfor tidsgrænsen – svarende til godt 75% af de tilmeldte. Nr. 4602 brugte 89 t 59 min 38 sek af de 90 timer. Hvilken timing …..
- Der deltog cyklister fra 63 lande. Mange med deres egne nationale farvestrålende Audax-trøjer. Et flot skue.
- 0 punkteringer.
- Fysisk: Snurren i et par tæer. Et godt søvn og energiunderskud - sov ca. 12 timer i døgnet den første uge ligesom madportionerne var temmelig overdimensionerede i samme tidsrum. Ingen problemer med knæ, nakke eller fingre
- Cykelgennemsnitsfart på 23-25 km/t holdes jævnt på hele ruten.
- Tidsforbruget på 79 timer blev nogenlunde fordelt på 55 t cykling; 11 t søvn; 13 t pause
- Temperaturer mellem 5 og 29 grader.
- Ca. 70% af ruten blev kørt solo.
- Jeg kørte ingen steder forkert. Der var en fantastisk god skiltning
- 17 kontroller – heraf 2 hemmelige
- Et virkelig flot og velorganiseret løb.

Skiltningen var god – ellers skulle man bare følge pynten

Erfaringer:

- En fantastisk cykeloplevelse – godt hjulpet på vej af fine vejrforhold gennem hele turen.
- Vejkvaliteten var betydeligt bedre end sit rygte (i forhold til hvad jeg havde prøvet før).
- Mine forberedelser passede fint til løbet. Følte at have et vist fysisk overskud det meste af løbet.
- Hold fast i mit eget faste tempo, selv om det specielt i starten er fristende at følge de hurtigere grupper. Det lønner sig for mig.
- Flere relativt korte pauser på ¼ til ½ time passer mig bedre end få og længere pauser.
- God og længere søvn i starten betaler sig tilbage med større friskhed senere.
- Væske og proviant var nemt at få fat i overalt. Veludrustede forplejningszoner, masser af private madudbud langs ruten og åbne cafeer i byerne. Jeg anslår, at jeg har drukket ca. 25 l væske. Jeg spiste 11 måltider varm mad samt et ukendt antal sandwich, pandekager mm undervejs.
- Medbragte Power Bank på 12000 mAh, er let og har rigelig energi til opladning af GPS og telefon undervejs.
- PBP har ikke samme intime atmosfære som eks Mile Failte. De mange forskellige nationaliteter kan godt gøre kommunikationen til en udfordring. Til gengæld var det rigtig fornøjeligt, at møde en del ARD-cyklister, som jeg ikke kende i forvejen.
- Busturen frem og tilbage til Paris var nem, bekvem og for mig en herlig tur i godt og behageligt selskab med alle kollegaerne fra ARD Nordjylland.

PBP 2015 var en meget stor oplevelse for mig. En rejse med stemning, charme, nostalgi og historie. Befolkningen, naturen og vejret gjorde det til en cykeltur, hvor man var **velkommen** overalt. Frankrig og franskmænd har et omdømme som arrogante. Det var absolut ikke noget jeg oplevede under PBP. Tværtimod var der imødekommenhed og hjælpsomhed i rigt mål.

Efter at have gennemført PBP 2015 ser jeg allerede nu frem til nye oplevelser og eventyr fra cykelsadlen. Målet for 2016 er endnu ikke planlagt, da jeg endnu ikke ved, hvilke løb der vil blive kørt. I 2017 kunne det muligvis blive til endnu en start i LEL, hvor jeg er blevet forhåndssikret en plads, hvis jeg altså vil udnytte den. Der er dog også andre interessante løb det år.

Christian Rasmussen