

1430 km på cykel – og så i venstre side af vejen

Efter mange trænings-kilometer var vi endelig nået frem til tidspunktet for min deltagelse i løbet London – Edinburgh – London (LEL). Via Esbjerg – Harwich ankom vi 26. juli til den nordlige udkant af London og blev installeret på en campingplads, der ligger mindre end 1 km fra startstedet. Med campingvogn, el, tv mv. var det udmærkede forhold, som Gunver skulle opholde sig under i de ca. 4 døgn, jeg skulle cykle rundt på landevejene til Skotland og retur. Mange af de øvrige deltagere i løbet boede også på pladsen. Det var for de fleste lidt primitivt i små telte, uden elektricitet og med dårlige badeforhold. Det lod dog ikke til at tage humøret fra dem – cykelfolk er jo ikke pivede.

Den flg. dag var der udlevering af startnr. på skolen, hvor der var start og mål. Der var vældig aktivitet og en del spøjse cykler at se på. Som sædvanlig var der en del ligge-cykler og vel 4 – 5 kabinecykler til start. Der var også 3 step-cykler, der faktisk lignede en af motionscentrets stepmaskiner udstyret med hjul.

Jeg deltog ikke i den arrangerede prolog som startede søndag kl. 06 fra Buckingham Palace. Selv om dronningen her havde stillet sine faciliteter til rådighed, så afholdt lidt finregn mange fra at deltage. De forholdsvis få prolog-deltagere nåede frem til startstedet i spredt flok ca. kl. 07.30. Jeg stod da i startboksen klar til at starte kl. 07.45 og kunne glæde mig over, at jeg ikke havde valgt de 25 – 30 km ekstra.

I min startgruppe var der 6 svenskere, hvoraf de 2 var damer. Vi fik hurtigt dannet en gruppe sammen med en stor amerikaner (han lignede George Hincapie) og en ung, radmager englænder, der kørte på en cykel med fast nav. Den unge fyr kæmpede bravt, især når det gik op ad bakke, men efter 200 km kunne han ikke mere. "Svenskergruppen" kørte godt sammen og efter ca. 30 km overhalede vi de 3 stepcykler, som var startet 30 min. tidligere. De kørte langsomt, og det er tvivlsomt, om de har kunnet fuldføre på sådanne "bastard-cykler". På et tidspunkt overhalede vi nogle danskere fra Sønderborg. Jeg kunne kun hilse i forbifarten og meddele, at jeg foretrak at følge "broderfolket".

Kontrolstederne var alle lagt på skoler, der var ledige i skoleferien, og hvor der var de nødvendige kantinefaciliteter til at bispise de mange ryttere. Kontrollerne lå med 65 – 80 km's afstand. Det føles faktisk langt, når man begynder at blive træt. Det er vigtigt, at man får noget at spise på alle kontrolstederne, så man i hvert fald ikke går "sukkerkold" på grund af for lidt mad. Mad og drikke var incl. i startgebyret, og der var et stort udbud af forskellige retter og absolut ingen mængdebegrænsning.

Svenskerne havde lagt en tidsplan og ville holde sovepause efter 336 km. Da de fandt ud af, at de var foran tidsplanen, begyndte de at holde alt for lange pauser. Da den ene svensker så yderligere fik maskinskade, valgte jeg at droppe gruppen og cykle videre sammen med amerikaneren. Han havde for øvrigt et helt solfangerpanel hængende ned fra cykelsadlen. Han hævdede, at det kunne oplade batterier, så han hele tiden havde fuld power på GPS og lygter. Da vi nåede næste kontrolsted ville han have en længere pause, mens jeg havde 65 km til næste kontrol, hvor jeg havde skiftetøj liggende og havde planlagt at skulle sove. Jeg havde en rutebeskrivelse af hele løbet, men den fyldte 10 A4-sider. Det var derfor svært at finde vej efter den beskrivelse og især i mørke. Det lykkedes mig at finde en englænder med GPS, og så gik det videre. Det var en spøjs fætter på en meget gammel cykel med bagagebærer og cykeltasker bagpå. Han cyklede i alm. shorts. Han "hjulede" bare derudaf uden mindste tegn på siddeproblemer, mens jeg sad der i mine dyre Assos-cykelbukser og havde ondt i bagdelen efter de 350 km.

Kl. 00.37 var vi fremme på mit "sovested" i Thirsk efter 400 km, og så var det ellers med at få spist i en fart, få brusebad, skiftet tøj og så hen og sove. Kl. 04.45 blev jeg vækket, og det overraskede mig, at sammenpakning af tøj, toiletbesøg, spisning af morgenmad og klargøring til kørsel faktisk tog så lang tid, at jeg først kom på cyklen kl. 06.10. Her startede jeg de 300 km mod Edinburgh i selskab med en dansker, som havde GPS. Det forhindrede dog ikke, at vi kørte forkert nogle gange. På et tidspunkt forsvandt min makker, og jeg stod alene på toppen af en bakke. Jeg måtte have rutebeskrivelsen frem og kunne konstatere, at jeg skulle have drejet fra ved foden af bakken. Da det var dagslys, og resten af ruten til Edinburgh var rimelig enkel, lykkedes det mig at finde vej efter beskrivelsen, og jeg nåede Edinburgh og de ca. 700 km kl. 20.57.

Igen gik der utrolig lang tid med at finde soveplads, spise mv. Sovepladsen var på en luftmadras i skolens sportshal. Der var højst 15 mand i hallen, da jeg lagde mig, men da jeg vågnede kl. 02.30 var der mindst 200, og der var en snorken, der lød som et bedre tordenvejr. Det havde dog ikke generet mig, og jeg fik næsten 4 timers tiltrængt søvn.

Kl. 03.30 var jeg klar til hjemturen. Ved cykelparkeringen mødte jeg en østriger, som havde GPS. Ham kunne jeg følge på den vanskelige del af ruten ud af Edinburgh i mørke. Det viste sig hurtigt, at vi passede meget godt sammen styrkemæssigt, og i de næste 2 døgn kørte vi som et meget effektivt team helt til mål. Ved kontrolstedet i Thirsk, som vi nåede ca. kl. 19 efter 1000 km, var der igen sovepause. Min østrigske makker havde planlagt endnu en sovepause på de sidste 400 km, men det lykkedes mig at overbevise ham om, at vi kunne tage de 400 km "i et hug". Jeg lovede, at Gunver ville stå klar med champagne, når vi kom i mål. Det var måske også med til at overbevise ham, at han kunne komme hurtigere i mål.

Kl. 01.45 startede vi så på sidste etape mod London. Om formiddagen begyndte det at regne. For at undgå at slæbe rundt med en propfyldt cykeltaske, havde jeg efterladt regnjakke, løse ærmer og benovertræk i tøjposen i Thirsk. Der var opræk til krise, da jeg blev våd og frøs som en lille hund. Jeg måtte have al mit tøj på incl. refleksvest (4 lag). Senere dukkede solen frem, og det blev 24 gr. med en meget høj luftfugtighed = af med al tøjet igen. Der var en periode på nogle timer, hvor jeg virkelig havde problemer.

Jeg havde regnet på distancerne mellem kontrolstederne, og da vi nåede Kirton havde jeg i min trætte tilstand fundet ud af, at nu manglede der kun 170 km. Min følgesvend kunne dog korrigere mig og fortælle at GPS'en viste 200 km. Det lyder lidt skørt, men de ekstra 30 km sendte mit humør helt i bund og gjorde de følgende km rigtig besværlige. Ved sidste kontrolsted 45 km fra mål fik vi et par kopper kaffe, og jeg spiste mindst 20 søde småkager. Det gav lidt kræfter i benene, og den sidste distance gik rimeligt, nu da jeg vidste, at målet var så tæt på.

Torsdag Kl. 00.39 efter i alt 1. 431 km var vi i mål, hvor Gunver stod klar med champagnen. Min østrigske følgesvend og jeg kunne derefter fejre endnu en sejr på cyklen og takke hinanden for et godt makkerskab undervejs. Den officielle distance skulle være 1.419 km, men flere fejlkørsler øgede desværre vores distance.

Som nævnt var forplejningen på kontrolstederne virkelig god. Der var masser af hjælpsomme og venlige frivillige, der gjorde alt for at hjælpe de trætte ryttere.

Der var begrænset trafik på vejene, hvor vi cyklede. Generelt var vejstandarden dog dårlig. Vi cyklede på ujævne veje, og på uendelige, lange strækninger, hvor asfalten var krakeleret. Der var masser af bump ved lavtliggende kloakker og kloakdæksler. En strækning på ca. 5 km nær Edinburgh var absolut kun egnet for mountainbikes, og jeg er glad for, at jeg kørte den strækning i dagslys. Igennem en af byerne, hvor vi kom både ud og hjem, cyklede vi på de værste brosten, jeg har oplevet. Der var dybe revner og ingen fyld mellem stenene, og der var en stigning på 12 – 15%. Der var dog opsat masser af skilte for at advare om de usædvanlige forhold. Danskerne, der deltog i løbet, var enige om, at det vil vare længe, inden vi klager over standarden på de danske veje.

Jeg husker ellers ikke så meget fra landskabet på ruten, da det gælder om at bruge energien til at komme fremad. Lidt specielt var det dog at cykle 2 gange over den 3,6 km lange Humber Bridge ved Hull. Broen ligner meget den nye Lillebæltsbro, men her er der hægtet et par cykelstier på siderne. At se Edinburgh by night fra en cykel gjorde dog også indtryk. På ruten nær den skotske grænse kom vi op på et plateau i 600-700 m's højde. Det var også en strækning, der var lidt speciel.

Bortset fra smerter i bagdelen havde jeg absolut ingen fysiske problemer under løbet. Med mere end 8.500 km på cyklen siden nytår, var jeg også velforberedt til løbet. Eneste fysiske minde fra turen er en let snurren i et par fingre, men det er aftagende. De ujævne veje, den lange distance og de mange timer i sadlen medførte, at jeg det sidste døgn havde svært ved at sidde på sadlen. For hver 200 – 300 m måtte jeg stå i pedalerne for at lette lidt på smerterne i bagdelen. Først ca. 10 dage efter løbet var siddesårene ved at være helet. For mig er det ikke distancen, der er det største problem, det er derimod smerterne i bagdelen, der kan medføre, at man opgiver og siger at "nu er det f..... nok".

I de 2 døgn, hvor jeg cyklede med min østrigske makker, var der mulighed for at drøfte mange ting. Vi drøftede bl.a. også Öetztaler Radmaraton. Han var lidt sur på arrangørerne over, at han som østriger kun

havde deltaget i løbet én gang, selv om han havde forsøgt at komme med hvert år. Han hævdede, at deltagelsen var styret af turistmyndighederne, som hellere vil have en masse udlændinge med for at få indtægter fra overnatninger mv.

På nuværende tidspunkt er der ikke offentliggjort en resultatliste fra løbet. Det er ikke et løb, hvor arrangørerne går så højt op i konkurrence-momentet. Iflg. oplysningerne var der 1093 til start. Rygterne i målområdet gik på, at 150 - 200 havde opgivet eller ikke ville kunne nå i mål inden for tidsfristen på 116 timer. Hurtigste mand gennemførte på ca. 60 timer. Iflg. en dansk hjælper, som jeg snakkede med, var det en hollandsk, tidligere jægersoldat. I hele løbet havde han kun fået sovet ved at tage "power- nap" på 5 min. med hovedet hvilende på bordet, hvor han sad og spiste. Så var han 100% klar til at cykle igen.

Til sammenligning brugte min følgesvend og jeg 88 timer og 55 min., men den tid er måske tilstrækkelig til, at vi er blandt de hurtigste 100 – 125 deltagere. Cykel-computeren viser, at jeg har siddet på cyklen 59 timer og 40 min., og at gns.-hastigheden har været 23.99 km/t. Jeg kan så konstatere, at der er brugt mere end 29 timer på at stemple, sove, spise mv. på kontrolstederne. I alt har jeg sikkert ligget på en luftmadras i 8,5 timer, så tiden løber hurtigt med andre aktiviteter. Med de 19 kontrolsteder er det klart, at der bruges mere "pausetid" end man regner med.

Siden 2007 har jeg ønsket at deltage i løbet og prøve, hvordan det er at cykle i England og i venstre side af vejen. Det lykkedes så i 2013.

Under selve løbet er man meget fokuseret og registrerer nok ikke så meget, som man burde. Man koncentrerer sig meget om den øvrige trafik, man skal holde øje med vejbanen/-belægningen (især i mørke), man skal finde vej, man skal økonomisere med kræfterne, man skal ignorere smerter i bagdelen, man er træt og søvnig og oven i alt dette, så er det faktisk forbandet hårdt at cykle 1430 km. Til trods for al dette må jeg alligevel konkludere, at det var en stor oplevelse at deltage i løbet.

Man skal jo dele ud af sine erfaringer, og jeg har især én anbefaling til alle andre, der påtænker at deltage i løbet. **Stil aldrig op i LEL uden en GPS, hvor ruten lagt ind – og sørg for ekstra batterier!**