

MRDP WSCHÓD 2020

Relacja z maratonu

„Stać razem z nami, wśród najtwardszych kolarzy na świecie, na linii startu jednego z najdłuższych maratonów rowerowych na świecie, sprawdź granicę swoich możliwości, poznaj smak czystej sportowej walki, prawdziwej przygody, ekstremalnego wysiłku fizycznego i pokonaj własne słabości, a wszystko to w najciekawszych zakątkach Polski.” www.mrdp.pl

Kuba Jeznach

Spis treści

<i>Wstęp</i>	2
<i>Przed wyścigiem</i>	5
<i>Pierwsza doba wyścigu</i>	11
<i>Druga doba wyścigu</i>	14
<i>Trzecia doba wyścigu</i>	17
<i>Czwarta doba wyścigu</i>	19
<i>Piąta doba wyścigu</i>	23
<i>Statystyka całego wyścigu</i>	25
<i>Podsumowanie i wnioski</i>	25

Wstęp

O Maratonie Rowerowym Dookoła Polski po raz pierwszy dowiedziałem się przez przypadek, przeglądając Internet w poszukiwaniu zawodów ultradystansowych na rowerze. Po mojej pierwszej wyprawie rowerowej z sakwami z Wołomina na Hel w 2017 r. złapałem bakcyła na długą jazdę rowerem i bardzo spodobała mi się taka formuła aktywności. Trenując pływanie, gdzie też głównie specjalizuję się w pływaniu długodystansowym, pokonanie 500 km w trzy dni rowerem nie było aż tak ciężkim wyzwaniem jak myślałem wcześniej, a samo przygotowanie do tej wyprawy też odbyło się z marszu, gdzie miesiąc przed wyjazdem kupiłem rower krosowy, a wcześniej na rowerze jeździłem jakieś 15 lat temu. Tym bardziej była to dla mnie jedna wielka niewiadoma.

W Polsce organizowanych jest całe mnóstwo tego typu zawodów na różnych dystansach i w różnych zakątkach kraju. W tamtym momencie moją szczególną uwagę zwrócił właśnie ten konkretny maraton. Już sam jego dystans wynoszący ponad 3100 km był czymś na pierwszy rzut oka wręcz nierealnym do przejechania dla większości społeczeństwa, a jego limit wynoszący tylko 10 dni to już jest totalny kosmos. Warto wspomnieć, że maraton rozgrywany jest w różnych formułach: **SPORT** (jazda z wozem technicznym), **EXTREME** (uczestnik radzi sobie sam, dozwolona jest jazda w grupie i organizacja punktów żywieniowych noclegowych przed rozpoczęciem maratonu zarówno przez uczestnika jak i osoby postronne), **TOTAL EXTREME** (totalny survival, radzimy sobie sami, zakaz jazdy w grupie, punkty żywieniowe i noclegowe organizujemy sami podczas wyścigu).

Maraton rozgrywany jest od 2005 r. cyklicznie co 4 lata spod latarni morskiej na Przylądku Rozewie, mający metę w tym samym miejscu jadąc od strony wschodniej, a kończąc z zachodniej. Od 2017 r. weszła nowa formuła maratonu, a mianowicie cykl przygotowawczy do całej pętli, tj. **4xMRP. MRDP Zachód (Rozewie-Złoty Stok), MRDP Góry (Świeradów-Przemyśl), MRDP Wschód (Przemyśl-Rozewie)**, każdy liczący ponad 1000 km. Pomimo braku wypełnionej kwalifikacji na udział w części zachodniej maratonu (udokumentowany przejazd 600 km w trybie non stop w limicie 48 h) organizator maratonu Daniel Śmieja pozwala na mój udział w maratonie. Niestety maraton kończy się dla mnie szybkim DNF po 300 paru km. Kompletny brak doświadczenia jak i przygotowanie samego roweru uświadomiły mi, że to jeszcze nie ten moment, aby startować w takich zawodach w szczególności na takim dystansie.

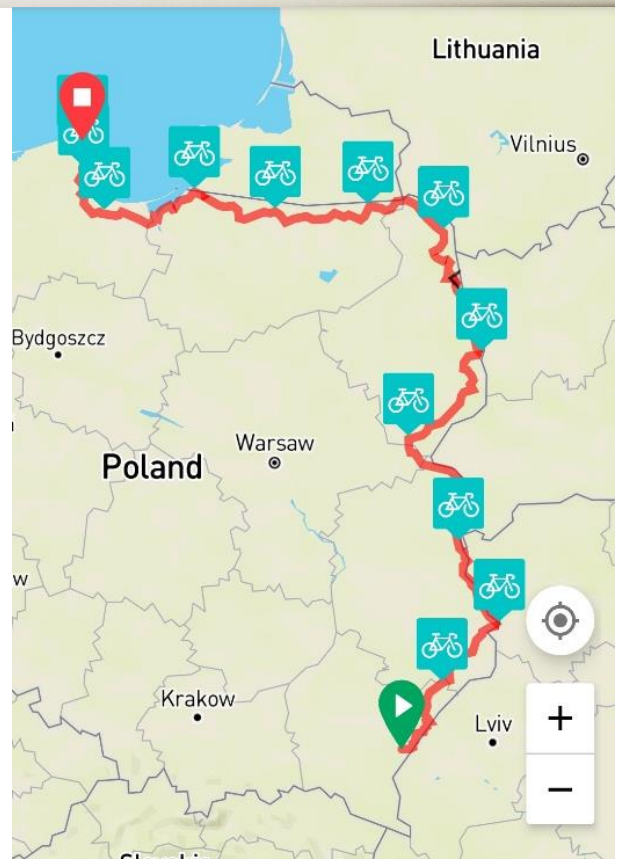
W kolejnym roku udaje mi się ukończyć uważany za jeden z najcięższych ultramaratonów kolarskich tzw. „**Pierścień Tysiąca Jezior**” **610 km**, gdzie jego trasa przebiega przez malownicze polskie Mazury i Suwalszczyznę. Tutaj nastąpiła mała modernizacja roweru. Zmiana kół na szosowe, założenie lemondki i sakwy podsiodłowej jak i samo ustawienie roweru miały duży wpływ na ukończenie tego maratonu. Edycję górską MRDP odpuszczam ze względu na nałożenie się w tym samym terminie zawodów pływackich, natomiast startuję w kolejnym tysięczniku „**Duży Piękny Zachód**”. Tutaj także zaliczam DNF. Jechanie w deszczu ponad 20 h jak i brak doświadczenia jazdy po górach, doprowadziły moje kolana do ruiny. Nie mogąc wykonać obrotu korbą, wycofuję się po przejechaniu 780 km.

W tym roku postanowiłem wystartować we wszystkich startach **Pucharu Polski w Ultrakolarstwie**, aby zebrać doświadczenie w jeździe na krótszych dystansach w różnym terenie i różnych warunkach pogodowych. Zakończenie całego cyklu kończył legendarny, choć według mnie dosyć mocno przereklamowany **Bałtyk-Bieszczady Tour 1008 km**, odbywający się ze Świnoujścia i biegnący w poprzek przez całą Polskę, mający metę w Ustrzykach Górnych w Bieszczadach.

W bogatym sezonie startowym postanowiłem ponownie wrócić na trasę MRDP, tym razem na ścianie wschodniej tego maratonu. Start odbywał się z Przemyśla, a kończył przy latarni morskiej w Rozewiu. Do pokonania 1233 km i 7 tys. w pionie. Formuła tego maratonu znacząco odbiegała od startów z cyku Pucharu



Polski. Na poprzednich maratonach średnio co 80-100 km mieliśmy punkty kontrolne obstawione przez wolontariuszy, picie i jedzenie, a także punkty przepakowe. Tutaj punkty były wirtualne tzn. że zawodnik, przejeżdżając przez daną miejscowość musiał odmeldować się sms-em na specjalny nr podany przez organizatora. Potwierdzenie przejazdu przez punkty kontrolne, a także to, co każdy z zawodników napisał w trakcie wyścigu, było widoczne w relacji online dostępnej na stronie maratonu. W panelu zawodnika każdy z odwiedzających relację na stronie mógł zapoznać się z podstawowymi danymi o zawodniku.



WMRDP2020- wersja ostateczna

by MRDP

1 233,4km 6 986m Get estimated time

JAKUB JEZNACH (MAJKEL)

Drużyna	Jakub Jeznach
Miasto	Wołomin
Kategoria	TOTAL EXTREME
Numer startowy	39
Rok urodzenia	1992
Planowany czas ukończenia	72h



Osiągnięcia sportowe

Ultramaratony rowerowe:

- 2x Pierścień Tysiąca Jezior 610km
- Mały Pierścień Tysiąca Jezior 340km
- Małopolska 500 500km
- Piękny Zachód 501km
- Piękny Wschód 501km
- Bałtyk-Bieszczady Tour 1008km

Ponad to różnego rodzaju wyprawy rowerowe nad morze, mazury z sakwami i bez :)

Zawody pływackie:

- II Miejsce w kat. wiekowej w Pucharze Warmii i Mazur w Pływaniu długodystansowym 2018 i 2019r
- 12h nocny maraton pływacki Otyliada 2017-(20,1km); 2018-(27km); 2019-(21km)
- 4 miejsce na Mistrzostwach Polski w Drzonkowie 2019 (sztafeta 4x100 zmiennym)
- ukończenie ponad 60 maratonów Open Water na różnych dystansach (1,5-5km)

Informacje ogólne

Inżynier, ratownik WOPR i instruktor pływania, model. Na co dzień pracuje jako projektant w firmie reklamowej i na basenie. Trenuje pływanie od kilku lat co jest moją największą pasją. Interesuje się sportami wydolnościowo-wytrzymałościowymi jak również wyprawami survivalowymi na rowerze.

Relacja z trasy

Zawodnik nie udostępnił jeszcze żadnych wpisów.

Lp.	Nazwa	Dystans	Miejscowość
1	PK1	101km	Narol
2	PK2	196km	Zosin
3	PK3	299km	Włodawa
4	PK4	437km	Siematycze
5	PK5	573km	Bobrowniki
6	PK6	734km	Sejny
7	PK7	826km	Gołdap
8	PK8	932km	Sępólno
9	PK9	1024km	Gronowo
10	PK10	1138km	Pruszcz Gdański
11	PK11	1203km	Reda
12	META	1234km	Rozewie – Latarnia Morska

Przed wyścigiem

W piątek wstaję już bardzo wcześnie. O 4:00 nad ranem jadę razem ze swoim najlepszym przyjacielem Pawłem Borkowskim na Dworzec Centralny, aby zdążyć spokojnie na pociąg do Przemyśla, który planowo odjeżdżał o 5:15. Na miejscu jesteśmy pół godziny przed czasem. Wyciągamy rower z bagażnika z całym tobołkiem, chwila rozmowy i uciekam już na pociąg.



Przed podróżą zaopatrzam się w jedzenie i picie na drogę w sklepie, przy okazji robiąc zdjęcie roweru z całym ekwipunkiem. Rower w porównaniu do stanu, w jakim go kupiłem, przeszedł totalny „tuning”. Z wyścigu na wyścig przechodził metamorfozę. Koła szosowe z prądnicą w piaście w przednim kole, napęd typowy dla MTB 3x8, korba kompaktowa (48-38-26) i kaseta (11-34) i pomiar mocy STAGES w lewym ramieniu korby. Opony Michelin Dynamic Sport 23 mm co jak się później okazało, były totalnym niewypałem podczas tego wyścigu.



Szerokie platformy z wystającymi pinami są rewelacyjnym rozwiązaniem. Ze względu na przeprowadzenie pięciu zabiegów operacyjnych we wczesnym dzieciństwie, korygujących wadę stóp, mam znacznie zaburzoną anatomię kostno-stawową, jak również znaczny ubytek włókien mięśniowych łydek. Nie mogę jeździć w butach wpinanych, a już na pewno nie tak potężnego dystansu. Jeżdżę w butach siatkarskich firmy „ASICS” za kostkę. Buty te są bardzo lekkie, a co najważniejsze mają 3 cm wkładki żelowej, co niweluje jakiegokolwiek dolegliwości podczas jazdy. Zakładam swoją czapkę mocy i pakuję się do pociągu.



zarówno wcześniej zarezerwowany nocleg „**Biuro Podróży PTTK i obiekt noclegowy Podzamcze**” znajdował się ok. 1,5 km od stacji PKP. Chłopaki ruszają w kierunku rynku, a ja zostaję jeszcze chwilę, aby przepakować rzeczy do sakw.

Po chwili ruszam do biura maratonu, gdzie również miałem zarezerwowany nocleg. Wszystko byłoby pięknie, gdyby nie to, że po ujechaniu 10 metrów na rowerze zatrzymuje mnie straż ochrony kolei i wypisuje mi mandat w wysokości 100 zł za jazdę rowerem po peronie. Myślę sobie „no pięknie... zaczyna się fantastycznie już na samym początku :D” Co najdziwniejsze

Panowie sprawdzali skrupulatnie moje dane, jak również szczegółowo wypytywali, co tutaj robię i po co przyjechałem. Mija dobra godzina, zanim ruszam dalej.

Przemyśl jako miasto wygląda niesamowicie. Gdziekolwiek się nie spojrzy, to widzi się stare zabudowania z dość ruchliwymi małymi uliczkami. Stary rynek tętni życiem i wszędzie jest bardzo dużo ludzi. Trochę błędzę w tym tłumie, zanim docieram na miejsce.

Na miejsce zbierają się powoli zawodnicy. Zostawiam wszystkie

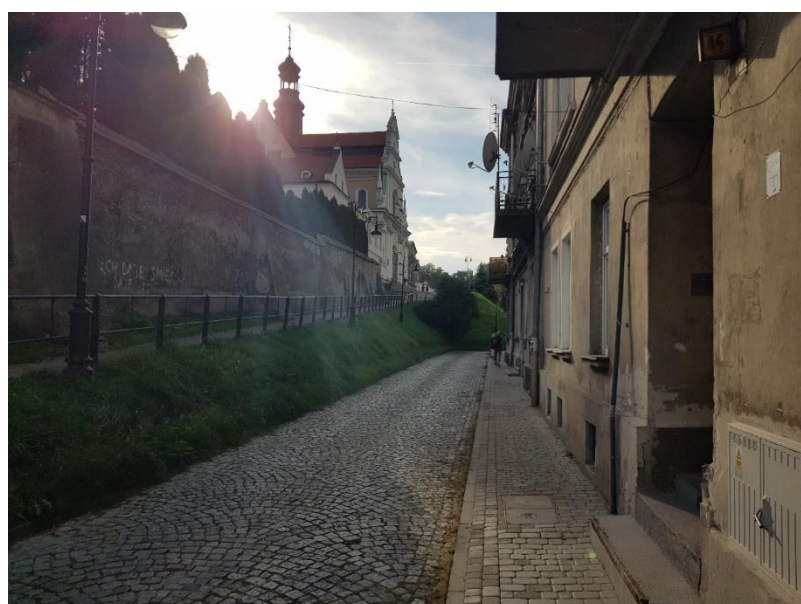
rzeczy razem z rowerem na miejscu i idę zwiedzić miasto i przy okazji coś zjeść. Gdziekolwiek nie pójde, jest tłum ludzi czekających w kolejce do restauracji. Po kilku nieudanych próbach zjedzenia czegoś na szybko



udaje mi się zamówić dużą pizzę. Mam wrażenie, że całe miasto to jedno wielkie skupisko podjazdów pokrytych brukiem. W szczególności zapada mi w pamięć ulica Basztowa, gdzie nachylenie fragmentami sięga chyba ok. 15-18%. Idąc piechotą, muszę się dobrze napocić, a wjechać na sam koniec tej ulicy rowerem to byłoby dobre zadanie treningowe. Chodzę po całym mieście ze

3 h, robiąc zdjęcia różnych miejsc. Robię jeszcze zakupy na kolację i jutrzejsze śniadanie i wracam pod wieczór na nocleg.

Do bazy maratonu przyjechała już większość zawodników startujących w maratonie. Wszyscy ze sobą rozmawiają i opowiadają różne historie z przebytych startów, jak również dzielą się swoimi radami. Najfajniejsze w tym wszystkim było to, że panowała totalnie rodzinna atmosfera. Zawodnicy startujący w tym maratonie to prawdziwi „rowerowi wyjadacze”. Każdy ma jakiś swój patent i plan na przejechanie tego maratonu. Nie ma jednego uniwersalnego

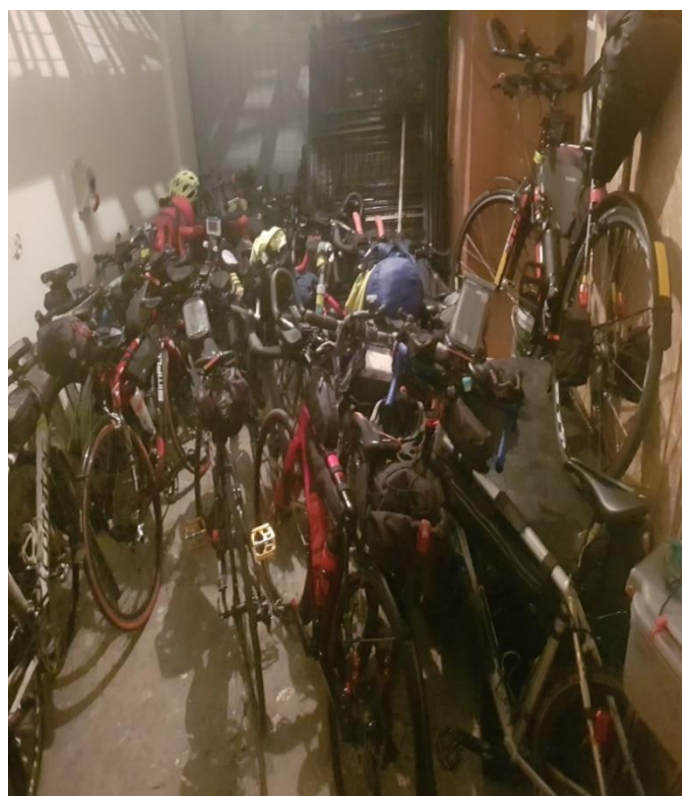


środku dla wszystkich. Tak samo sprzęty, na których startowali to maszyny przeróżnego sortu i marki od A do Z od full carbonowej szosy do roweru górskiego. Mój rower też znacząco odbiega od przyjętych norm jak na wyścig ultrakolarski, ale ja zawsze byłem zdania, że to nie rower jeździ 😊 Najważniejsza w tym wszystkim jest głowa, chęci i odrobina większego zacięcia, tym bardziej że zawsze podczas startów bardziej nastawiam się na turystykę, niż na jakiegokolwiek ściganie i rywalizację. Dojechanie do mety w limicie czasowym cało i zdrowo uważałem za spełnienie

sportowego celu. Przed 22:00 pojawia się ojciec dyrektora całego zamieszania - Daniel Śmieja, który przeprowadza krótką odprawę i daje wskazówki dotyczące trasy.

Przed północą kładę się spać. Start jest planowany jutro w samo południe. Chwilę rozmyślam nad planem działania, który zakładał wstępnie pokonanie trasy w 72 h, ale ze względu na słabo zapowiadające się prognozy pogody, ukończenie go w 96 h będzie dużym sukcesem. Ukończenie maratonu w limicie 96 h dawało jednocześnie kwalifikację do startu do całej pętli MRDP odbywającej się w przyszłym roku w połowie sierpnia. Cełe szczęście, że ukończenie BBT dawało mi tę kwalifikację już wcześniej, tak że mogłem jechać ze spokojną głową, a limit na dojechanie do mety wynosił 120 h.

Wstaję dosyć wcześnie. Już po 7:00 jestem na nogach i szykuję sobie śniadanie. W całym ośrodku jest już





dosyć gwaro. Wszyscy ostatecznie przygotowują swoje rowery do wyścigu. Pogoda nie jest za specjalna. W nocy padało, a teraz jest dużo chłodniej i jest duże zachmurzenie. Prognozy pogody też nie powalają. Ma zacząć padać w okolicach 12-13, a zatem w momencie, kiedy startujemy. Analizując tę sytuację, wyciągam ubrania przeciwdeszczowe i ostatecznie pakuję wszystkie rzeczy do sakw. Co do samych ubrań to mam ze sobą kurtę przeciwdeszczową, dwie pary spodenek z wkładką żelową (jedne krótkie letnie,

drugie długie ocieplane), spodnie przeciwdeszczowe i ochraniacze na buty, trzy pary skarpet na zmianę razem z bielizną, jedną bluzę kolarską ocieplaną i trzy podkoszulki. To wszystko upycham w sakwie podsiodłowej. Rzeczy serwisowe tj. 5 zapasowych dętek, łyżki do ściągania opon, łątki, multitool, skuwacz do łańcucha i olej ze spinką pakuję w małej sakwie przy sztycy. Wszystkie żele energetyczne, jakieś batony i iso w tabletkach mieszczę w sakwie trójkątnej i sakwie z telefonem, pod którą mam dwa powerbanki o pojemności 15000 mAh każdy. Dodatkowo kamera sportowa „ORLLO Xpro Shark” przyczepiona do lemondki, komplet świateł przód i tył, ładowanych przez USB i dwie czołówki na kasku. Zabieram ze sobą również plecak, w którym pakuję jakieś butki na drogę, dokumenty, kabelki, ładowarki i dwie folie NRC + prowizoryczny namiot NRC. Nawigacja z zegarka garmin „Fenix 5S Plus”. Uzbrojony w taki sposób mam zamiar przeżyć cztery doby na rowerze. Jakiś normalny nocleg wstępnie planowałem gdzieś w okolicach Gołdapi, w połowie trasy, a tak miałem zamiar jechać non stop, śpiąc na napotkanych przystankach autobusowych. Godzinę przed startem pobieram przypisany mi nadajnik GPS i ruszam już gotowy na miejsce startu na rynek.



Będąc już na miejscu zajędzam na chwilę do kawiarni obok gdzie wcześniej czekała na mnie znajoma koleżanki z pracy, którą miałem przyjemność poznać wtaczając się poprzedniego dnia na podjazd na ulicy Basztovej, gdzie mieszkała na samym jego końcu :D Chwilę rozmawiam z Anią o całym wyścigu. Z naszej rozmowy mogłem wywnioskować, że nie do końca chyba chciała mi uwierzyć, że można jechać rowerem, kiedy pada deszcz tym bardziej przez długie godziny xd Widząc, że zawodnicy zbierają się już w miejsce startu dołączam do nich.

Pogoda zaczyna się już coraz bardziej psuć i powoli zaczyna kropić. Większość zawodników od razu z miejsca uzbraja się w ubrania przeciwdeszczowe, nie tracąc później czasu na przebieranie się. Robię tak samo. Chwilę przed startem razem z Irkiem Szymochą i Kazikiem Piechówką robimy sobie pamiątkowe zdjęcie. Równo w punkt o 12.00 startujemy.



Pierwsza doba wyścigu

Przez pierwsze 15 km jedziemy wszyscy pod eskortą policji aż do miejscowości **Medyka (15 km)**, gdzie mijając rondo, wszyscy zawodnicy zobowiązani są już do samodzielnej jazdy. Pogoda niezbyt rozpieszcza od samego



początku. Z lekkiego deszczu zaczyna dobrze padać. Ale niestety tego spodziewali się wszyscy. Mimo warunków pogodowych jedzie się znośnie. Dojeżdżając do miejscowości **Lubaczów (72 km)**, popełniam pierwszy błąd nawigacyjny. Zbyt wcześnie o jedno skrzyżowanie skręcam w lewo, przez co musiałem nadrobić ok. 5 km trasy. Nie byłem do końca pewny czy przejazd przez miasta jest dowolny, niezależnie od wyznaczonego z góry śladu, jak to jest podczas zawodów z cyklu

Pucharu Polski, ale wolałem nie ryzykować kary czasowej i wrócić się do miejsca, gdzie popełniłem błąd i jechać zgodnie ze śladem.

Pierwszy postój łapię na 83 km niedaleko **PK1 Narol (101 km)**, chowając się na przystanku autobusowym od totalnej ulewy. Chwilę poświęcam na podłączenie garmina do ładowania i przepakowanie kilku rzeczy z plecaka do sakwy. Wcinam batona i po jakichś 15 min ruszam dalej w trasę, ale niestety nadal w deszczu.



Dalsza jazda przebiega dosyć mozolnie. Przejeżdżając przez **Tomaszów Lubelski (120 km)**, zacząłem powoli rozglądać się

za czymś ciepłym do zjedzenia. Do tej pory od samego startu jadłem żele energetyczne średnio co 40 km i nawadniałem się izotonikiem co 15 min biorąc małe łyki z bidonu. Generalnie to się sprawdzało, ale mój organizm jest przyzwyczajony do normalnego jedzenia, a nie chemii i wiedziałem, że na dłuższą metę nie mogę odżywiać się w ten sposób. Ponownie zatrzymuję się na przystanku autobusowym na 138 km w miejscowości **Michałów-Kolonia**. Na obecną chwilę jest już ponad 6 h jazdy i jakby nie patrzył 6 h w deszczu mniejszym lub większym. Szybko orientuję się, że moje ubrania powoli zaczynają przemakać. Na niekorzyść

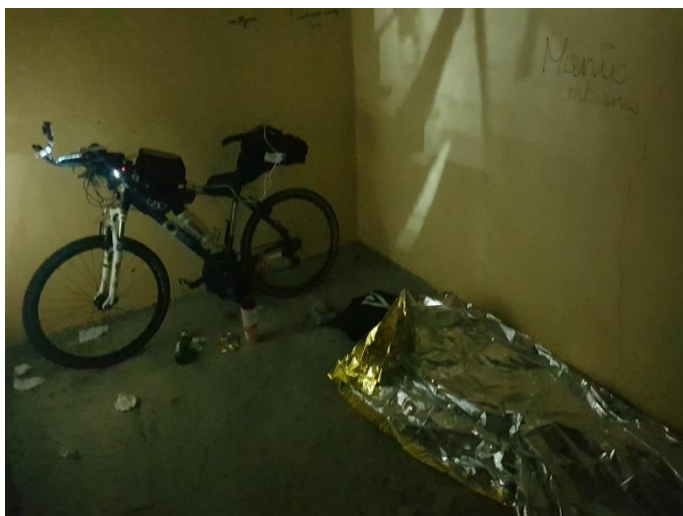


zaczyna działać to, że jest już ciemno mimo jeszcze wczesnej pory dnia (18-19). Patrząc na mapę i kalkulując, że do najbliższej większej miejscowości mam lekko górkę ponad 40km a jest nią **Hrubieszów**, gdzie znajduje się stacja Orlen. Sprawdzam czy powerbanki i ich ładowanie jest w porządku, włączam oświetlenie i ruszam dalej.

Odcinek do Hrubieszowa nie należał do przyjemnych. Ciągłe padało,



widoczność bardzo słaba i przejeżdżające obok samochody obryzgiwały wodą z każdej strony. Do Hrubieszowa dojeżdżam już totalnie przemoczony i ziębnięty. Pierwsze co robię, to zamawiam dwa hot-dogi i dużą ciepłą czekoladę i ściagam z siebie mokre ubrania. Chwilę później przyjeżdża Basia Nieścioruk i Jurek Ścibisz. Chwilę rozmawiamy na temat ubrań przeciwdeszczowych. Póki co patenty na deszcz po jakimś czasie zawodzą nas wszystkich.



Na stacji zostaję ok. 1 h, aby trochę odsapnąć i wkładam na siebie drugi suchy komplet ubrań, przygotowując się do jazdy nocnej. Deszcz w końcu zelżał i lekko tylko kropiło, co w porównaniu z poprzednimi opadami było niczym. Dostaje kilka słów dopingu od Anny Kowalskiej-Grzejdę, która pisze do mnie kilka motywujących słów do dalszej jazdy w tak ciężkich warunkach. Zawsze to trochę poprawia nastrój i morale rosną w górę 😊

Przed 23.00 melduję się na **PK2 Zosin (201 km)**. Jest to najbardziej wysunięte na wschód miejsce w Polsce,

a zarazem znajduje się tu przejście graniczne z Ukrainą. Jadąc dalej, przejeżdżam przez bardzo małe miejscowości. Mijam bardzo dużo pojazdów straży granicznej. Mijający jeden patrol, który zatrzymał ciężarówkę do kontroli, jednocześnie zatrzymuje i mnie. Funkcjonariusze są mocno zdziwieni, co tutaj robię o tej porze na rowerze. Całe szczęście sprawdzili tylko dokumenty i puścili wolno. Wjeżdżając do miejscowości **Dubienka (230 km)**, zaczynam czuć lekkie bicie w tylnym kole. Pierwszy kapeć na drodze. Musiałem najechać na coś małego, gdyż powietrze nie schodziło gwałtownie. Zanim



znalazłem odpowiednie miejsce do zmiany dętki, jadę jeszcze z dobre 10 km dopompowując koło, rozglądając się za jakimś zadaszonym przystankiem. Naprawa kaptia w nocy i tym bardziej w deszczu, będąc w dodatku przemoczonym, nie należy do zbyt przyjemnych, tym bardziej że coraz bardziej zaczęło mulić mnie do spania.

Mijając miejscowość **Ladeniska (240 km)** znajduję przystanek, na którym postanawiam zatrzymać się na drzemkę. Po niecałych 2 h dobrego snu okryty folią NRC wstaję, aby naprawić koło. Ku mojemu zdziwieniu nawet w obecnych warunkach spało mi się naprawdę dobrze i tym bardziej że okryty folią leżąc przez dłuższy czas wyschły mi ubrania, które miałem na sobie. Chwilę po przebudzeniu zatrzymują się na tym samym przystanku Łukasz Hedko i Kamil Chwistecki. Łukasz musiał zatrzymać się, aby wylać wodę z nieprzemakalnych butów 😊. Rozmawiamy chwilę, chłopaki ruszają dalej, a ja kończę zakładać naprawione koło. Wszystko byłoby super, gdyby nie to, że po niecałych 30 km łapię kolejną gumę. To już jest jakiś totalny pech co do tego. Nie tracąc czasu, zatrzymuję się obok cmentarza, który miałem akurat po lewej stronie i szybko zmieniam dętkę. Niestety deszcz nadal nie odpuszcza i zaczyna srogo lać. Wjeżdżając do **Woli**

Uhruskiej, chowam się przed deszczem na przystanku autobusowym, czekając ok. 30 min, zanim przestanie padać. Dalej jazda odbywa się bez większych problemów. Ulewa przerodziła się w lekką mżawkę i 30 km drogi do kolejnego **PK3 Włodawa (300 km)** odbyło się bez niespodzianek. We Włodawie zjeżdżam 2 km z trasy na stację Lotos na coś ciepłego do zjedzenia.

Wyruszam ze stacji w dalszą drogę po ok. 1 h przerwy. Trochę ciężko jest mi się rozruszać na rowerze po tej przerwie. Jednak nie do końca przespana noc i ciągły deszcz dają już o sobie znać. Nie minęło 15 min, jak znowu zaczęło porządnie padać. Na domiar tego w miejscowości **Dłohobrody (322 km)** łapię trzeciego kaptia. Sytuacja trochę się komplikuje, bo prognozy pogody przewidują cały dzień srogiego deszczu, a

patrząc na siebie, gdzie byłem już przemoczony do suchej nitki, zdecydowałem, że najrozsądniejszym wyjściem będzie przeczekać ten deszcz w jakimś normalnym noclegu i chwilę się normalnie przespać. Udaje mi się znaleźć pokój w „**Agroturystyka w miejscowości Kodeń**” 30 km od miejsca, w którym się znajdowałem i akurat był on po trasie. Szybko zmieniam dętkę i jadę 30 km w totalnej ścianie deszczu. Jest godzina 11 z minutami. I na ten moment kończę zmagania na trasie podczas pierwszej doby.

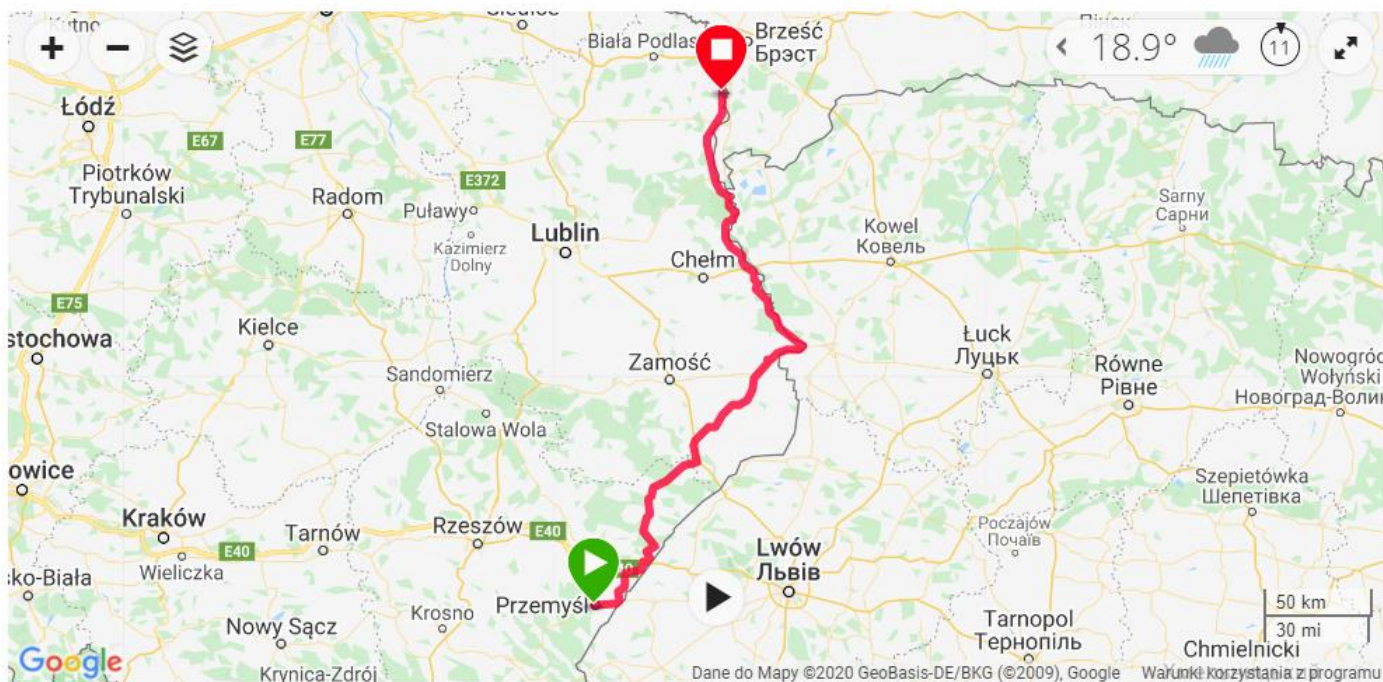


355.83 km
Dystans

24:00:00
Czas

14.8 km/h
Średnia prędkość

1,192 m
Wzrost wysokości

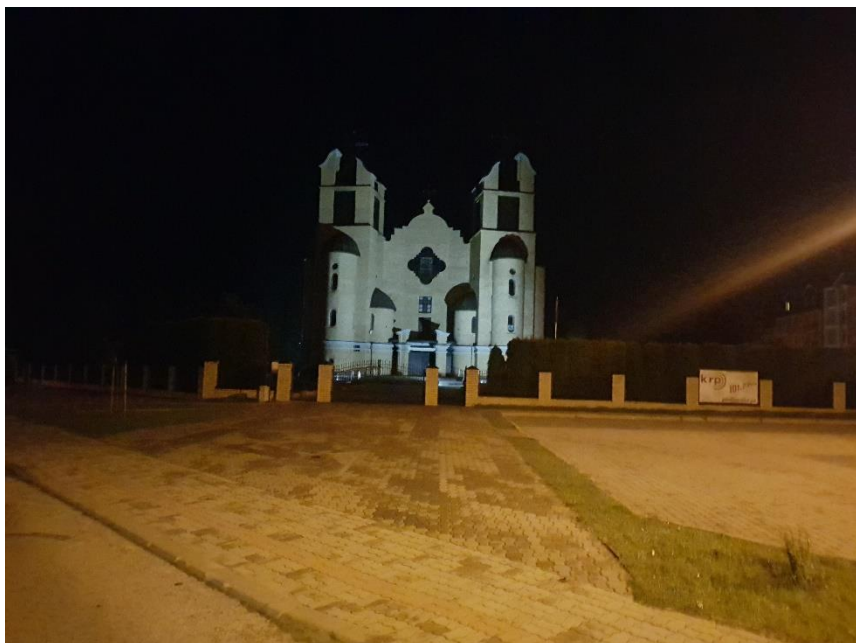


Druga doba wyścigu



Po 3 h dobrego snu na kanapie i prowizorycznym wysuszeniu ubrań ruszam na obiad do „Zajazdu Kodeńskiego” po drugiej stronie ulicy. W międzyczasie wymieniam kilka wiadomości ze swoim trenerem Marcinem Grzejdą, który jak to na niego przystało, po swojemu motywuje mnie do dalszej jazdy :D. Około godziny 17:00 przestało padać. Nie zastanawiając się chwili dłużej, postanowiłem wykorzystać okienko pogodowe i jechać całą noc. W międzyczasie zauważyłem, że coś jest nie tak z moim nadajnikiem GPS. Informuję o tym w relacji wysyłając sms i oprócz potwierdzenia przejazdu przez punkt kontrolny

częściej informuję o swojej aktualnej pozycji na trasie. Odcinek 50 km do Terespolu idzie całkiem sprawnie. Moc chwilowo powróciła, głowa też odpoczęła po ostatniej katorzce w deszczu. Pogoda w końcu zaczęła się poprawiać na dobre. Po drodze łapie mnie tylko lekka mżawka. W **Terespolu (394 km)** zatrzymuję się na chwilę. Zauważyłem, że kabel od ładowania szwankuje i zamiast ładować telefon, to ledwo utrzymuje poziom baterii. Wyłączam wszystkie niepotrzebne opcje i zostawiam go tak podłączonego do powerbanka, żwawo ruszając dalej w kierunku **PK4 Siemiatycze (467 km)** gdzie zatrzymuję się na stacji Shell. Na stacji spędzam trochę czasu. Kupuję kabel do telefonu, coś ciepłego do zjedzenia i uzupełniam bidony. Od jakiegoś czasu strasznie uwierało mnie coś między palcami w lewej stopie. Po zdjęciu butów i skarpet zobaczyłem, że porobiły mi się straszne odparzenia między palcami. Na stacji kupuję chusteczki do dezynfekcji i plastry. Trochę to pomogło, ale też nie rozwiązało problemu do końca. Najzabawniejsze w tym wszystkim było to, że odczuwałem ból tylko po zejściu z roweru, a nie podczas jazdy. Niestety jest to efekt jazdy w przemoczonych



Kilometry mijają jeden za drugim. W pamięć zapadły mi widoki przepięknych cerkwi mijanych po drodze w **Kleszczelach (551 km)** i infrastruktura mniejszych miejscowości. Odcinek ten był zarazem bardzo dziki i ubogi w cokolwiek. Jak do tej pory jakość dróg była bardzo dobra, co jak się później okazało, miało się diametralnie zmienić. Po trasie mijam kilku zawodników, którzy akurat robili przerwy na przystankach autobusowych okryci w folię NRC. Temperatura oscylowała



butach przez dłuższy czas. Na BTT po jeździe w mokrych butach bez skarpet, gdzie kolejnego dnia było 30 stopni, na obydwu stopach miałem jeden wielki bąbel i odcisk.

O 23:00 ruszam ze stacji w dalszą drogę, szykując się na kolejną noc jazdy. Kolejny postój planowałem dopiero w Hajnówce na Orlenie. Z Siemiatycz miałem jakieś ok. 80 km. Taktyka na tę noc była jedna. Zero postojów po drodze i pedałowac, ile sił w nogach, aby wykorzystać pogodę (noc była bardzo jasna i gwiazdzista) i nadrobić trochę kilometrów i straconego czasu.



w granicach 4-6 stopni więc nie było zbyt ciepło. Sam przez chwilę rozważałem opcję lekkiej drzemki gdzieś na ławce, ale wolałem dojechać na Orlen i tam zrobić dłuższą przerwę.

W Hajnówce (538 km) melduję się przed 4:00 nad ranem i tutaj mam swój pierwszy poważny kryzys. Jednak zbyt brawurowa jazda i tylko na samych żelach spowodowała, że przez 1 h miałem totalny zgon i nie wiedziałem co się wokół mnie dzieje. Lekko drzemiąc przy stoliku dostrzegam, że na stację zajeżdżają Andrzej Skwarecki i Artur Furmański, którzy nocowali nieopodal. Chwilę rozmawiamy i ruszamy w dalszą trasę każdy swoim tempem.

Kolejny **PK5 Bobrowniki (610km)** miałem za ok. 80km. Nad ranem pojawiły się mgły. Droga od samej Hajnówki aż do przejścia granicznego w Bobrownikach wiodła wprawdzie drogą krajową 685 przez miejscowość **Narewka (557km)**, a przed **Nową Wolą (582km)** robię krótki postój na kanapkę, odmeldowanie się i odpisanie na wiadomości. Jakość dróg



tutaj nie powalała. Praktycznie dziura dziurą pogania. Dopiero gdy dojeżdżam do drogi krajowej 65 widzę 12 km kolejkę TIRów do przejścia granicznego. Wysyłam sms potwierdzający przejazd przez punkt kontrolny.

Dalsza trasa przebiega przygranicznymi zalesionymi terenami. Pogoda jest świetna. Jest bardzo słonecznie, ale rześko w okolicach 11 stopni. Całe szczęście nie pada i dalsze prognozy zapowiadają się obiecująco. Nie pozostaje nic innego, jak jechać dalej 😊
Tereny są zalesione z przepięknymi widokami.

Tutaj dopiero zaczęły się delikatne podjazdy. Dalsza trasa przebiega przez **Kruszyniany (619 km)**, gdzie w pamięć zapada mi widok drewnianego meczetu, aż do miejscowości **Krynki (630 km)** gdzie trzeba było objechać gigantyczne rondo. Kolejną dobę wyścigu kończę dojeżdżając do miejscowości **Usnarz Górny (639 km)**. Średnia drugiej doby nie powala za mocno. Głównie jest to spowodowane pogodą i nieplanowanym dłuższym noclegiem. Ostatecznie dwie doby wyścigu za mną i połowa trasy również.



283.17 km

Dystans

24:00:00

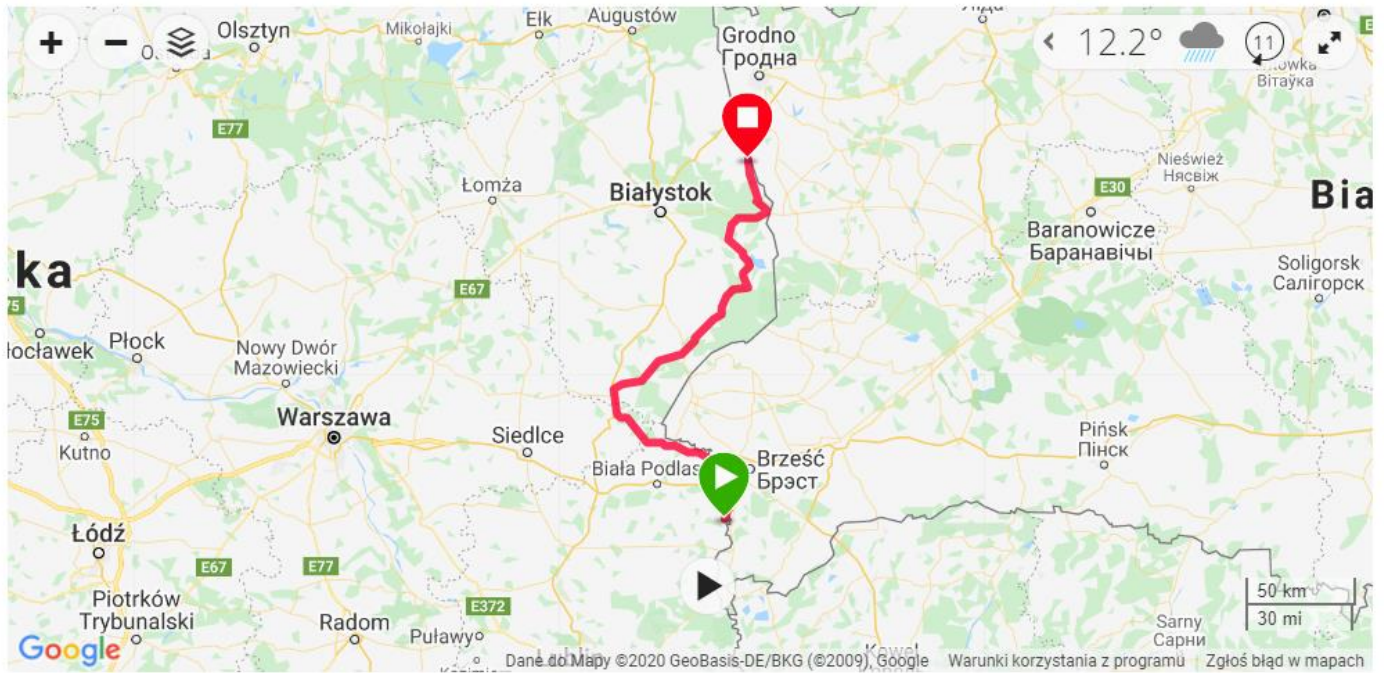
Czas

11.8 km/h

Średnia prędkość

1,016 m

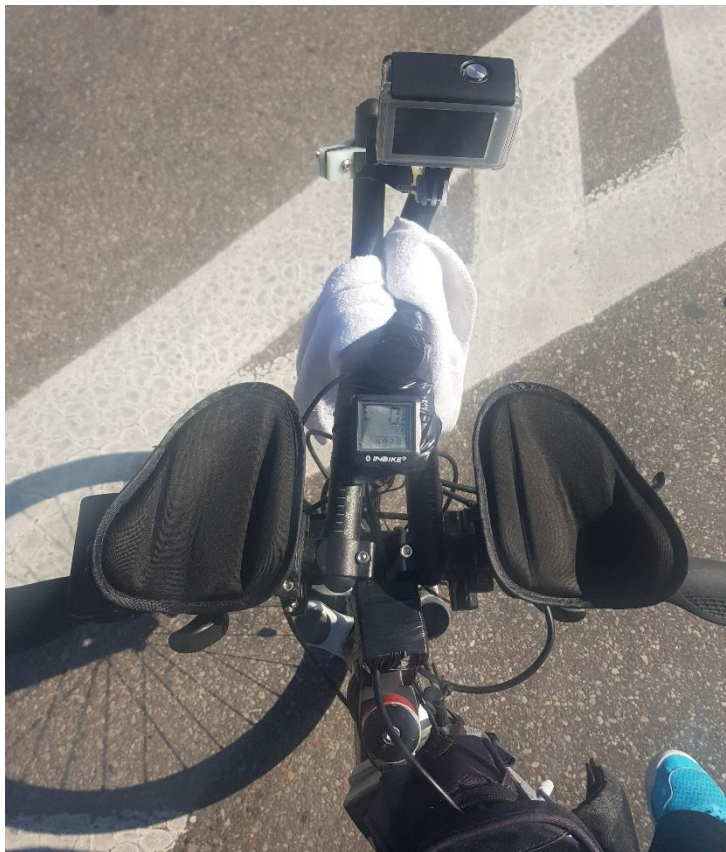
Wzrost wysokości



Trzecia doba wyścigu

Pogoda nadal dopisuje. Zrobiło się już naprawdę ciepło. Zatrzymuję się na chwilę, aby zdjąć trochę z siebie ubrań i jadaę na krótko. Korzystając z okazji i dobrej pogody wyjmuję mokre skarpety z sakwy i rozwieszam je na lemondce. Jednocześnie profilaktycznie przecieram poodparzane palce i zakładam świeże plastry.

Ok. 14:00 zatrzymuję się na kebaba w Kuźnicy. Póki co droga mija bez żadnych komplikacji. Pogoda dopisuje



i zrobiło się dosyć ciepło. Trasa zrobiła się dosyć pagórkowata. Na zmianę jakieś delikatne hopki i zjazdów zarazem. Za **Nowym Dworem (695 km)** zaczyna mnie mulić do spania. Zatrzymuję się na pierwszym lepszym napotkanym przystanku autobusowym i robię 30 min drzemki. Mijając większą miejscowość **Lipsk (713 km)**, zaczęły się dosyć słabej jakości asfalty. Tutaj trzeba było uważać, aby nie wjechać w jakąś większą dziurę. I tak się stało 20 km dalej, bo przed **Mikaszówką** łapię kolejnego kaptcia, tym razem typowego „sneak’a”. Już tutaj trochę się wkurzyłem, bo to już moja czwarta guma podczas jednych zawodów!!! Kolejna strata czasu na naprawę. Tym bardziej że chciałem jeszcze za widoku dojechać do **Sejny**, gdzie miałem kolejny punkt kontrolny, a dzień był dość krótki i szybko się ściemniało. Na domiar złego zmieniając dętkę zauważyłem, że mam za krótki wentyl. Kupując wcześniej dętkę, byłem przekonany, że ma 60 mm. Niestety po włożeniu do felgi ledwo co wystawał z obręczy.

Tym razem musiałem łączyć przebitą, z czym zeszło się jeszcze dłużej niż zazwyczaj.

Zdążyło się już całkowicie ściemnić. Zapalam światła w rowerze i szykuję się do kolejnej jazdy nocą. Nie zdążyłem dobrze się rozgrzać, a po 20 km słyszę huk, jakby ktoś mi wrzucił granat pod rower, ledwo się na nim utrzymując. Tym razem jest fatalnie. Patrząc z tyłu, a tam opona ledwo trzyma się na feldze. Myślę, że gorzej już być nie może. Sytuacja jest o tyle fatalna, że było to w miejscu totalnie zalesionym, bez żadnego oświetlenia i bez możliwości bezpiecznego zatrzymania się nawet na chwilę. Myśląc chwilę i jednocześnie mówiąc

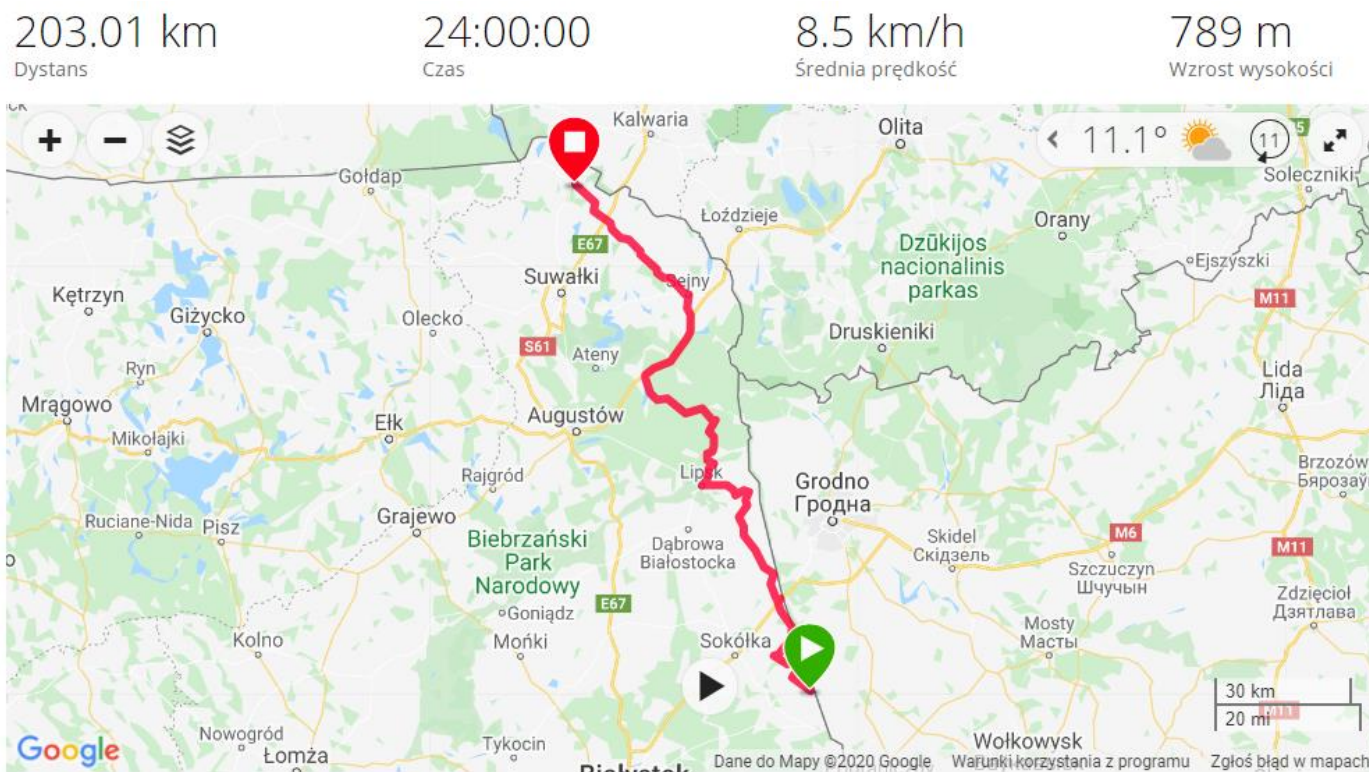


kilka bardzo obraźliwych słów na fatalne drogi, szukam na szybko jakiegoś noclegu. Stwierdziłem, że na obecną chwilę nic z tym nie zrobię i trzeba gdzieś się zatrzymać do rana i na spokojnie coś pomyśleć. Znajduję „Gospodarstwo Gościnne Arizona” w Mołowistych nad jeziorem Serwy (752 km) jakieś 2 km nieopodal miejsca, w którym byłem. Przez telefon opisuję gospodarzowi całą zaistniałą sytuację. Przemiliły pan nie robił żadnych problemów, na dodatek jeszcze wyszedł naprzeciw i

wypatrywał mnie na drodze, kiedy 2 km szedłem z buta. Będąc już na kwaterze, jem kolację i rozmawiamy przez dłuższy czas. Podłączam całą elektronikę do ładowania, biorę kąpiel i kładę się spać. Dostaję wrażenia jak na jeden dzień. Nad ranem podejmuję decyzję co dalej.

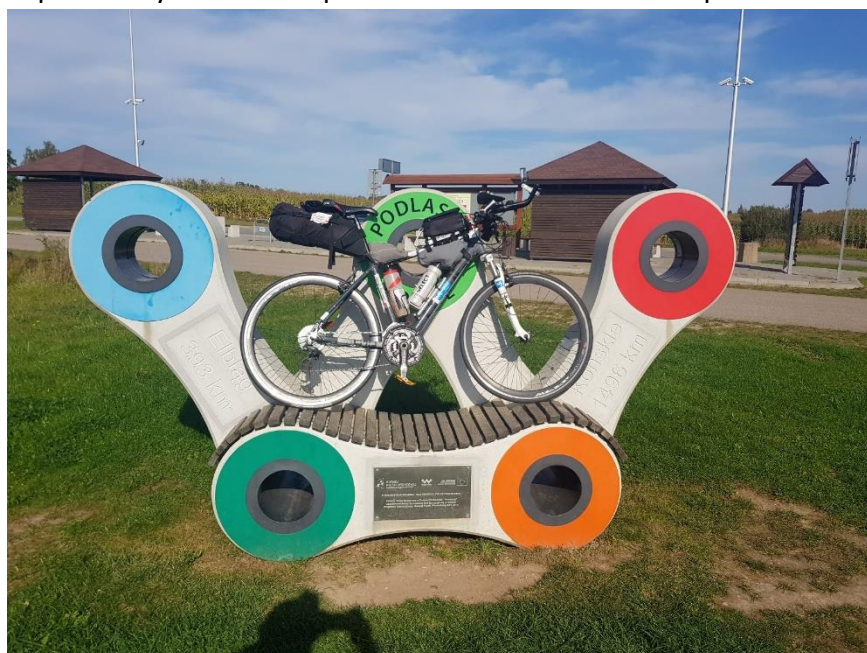
Budzę się już dosyć wcześnie. Po 5:00 nad ranem jestem już na nogach. Ogarniam się i biorę się za naprawę roweru. Patrząc na tę oponę, jedyne co przychodzi mi do głowy, to aby rozciąć jedną z przebitych dętek i podkleić ją prowizorycznie oponę od środka. W najbliższym większym mieście poszukam jakiegoś serwisu rowerowego i kupię nową oponę. O 8:00 ruszam z powrotem na trasę i po godzinie zdobywam **PK6 Sejny (805 km)**. Mijając znak miejscowości, zatrzymuję się na chwilę, aby zobaczyć, gdzie mieści się serwis rowerowy. Akurat trafia, się jeden otwarty z samego rana. Niestety sklep rowerowy był bardziej taki, jak to stwierdził sam właściciel, „wiejski” :D i nie udaje mi się dostać szosowej opony. Zaopatrzam się w łatkę do łatania i ruszam dalej. Po drodze robię postój na śniadanie na Orlenie. Odmeldowuję się wysyłając sms i wykonuję kilka telefonów. Do kolejnego punktu kontrolnego mam dobre 120 km. Niedobrze, bo to jedyna miejscowość po drodze, w której mogę kupić oponę. Pierwsza myśl, jaka przechodzi mi przez głowę, to aby zjechać z drogi i pojechać do Augustowa, tam kupić oponę i wrócić na trasę, albo zaryzykować jadąc do

Gołdapi. Wybieram jednak tę drugą opcję. Na Orlenie spędzam sporo czasu - z dobrą godzinę. Dalsza droga przebiega przez dobrze znane mi tereny z ultramaratonu „**Pierścień Tysiąca Jezior**”. Tutaj jakość dróg też nie powala. Jest zarówno dużo dobrych asfaltów jak dziurawych dróg. Trzecią dobę kończę w miejscowości **Rutka-Tartak (844 km)** akurat przed pierwszym konkretnym podjazdem na trasie. Statystyka tej doby wygląda tragicznie. Ledwo górką tylko ponad 200 km. O 100 km za mało do zakładanej normy. W tej chwili zdałem sobie sprawę, że już nie zdążę przejechać całej trasy w limicie 96 h, tym bardziej że czekał mnie dość wymagający odcinek marnej jakości dróg, jak i sama końcówka maratonu i przejazd przez Kaszuby zapowiadał się ciekawie.



Czwarta doba wyścigu

Podjazd za Rutką Tartak idzie dosyć sprawnie. W pamięci zapadł mi zjazd, kiedy jechałem dwa razy tą drogą w przeciwnym kierunku podczas ultramaratonów i dopiero teraz mogę za widoku podziwiać krajobrazy. Nie



mija dużo czasu, jak dostrzegam duże wiatraki nieopodal Wiżajn, a tuż za tą miejscowością zatrzymuję się przy **Trójstyku Granic Wisztyniec (858 km)** i robię zdjęcie. W **Gołdapi** jestem jakoś przed 14:00, melduję się w relacji i zajeżdżam po drodze na obiad. Podczas postoju dzwonię do serwisu rowerowego, upewniając się, czy dostanę oponę. Przez telefon dostaję informację, aby na spokojnie dokończyć obiad i śmiało przyjeżdżać. Nowa opona założona, nowe dętki kupione, tak że już śmiało można jechać dalej. Z Gołdapi wyjeżdżam



dosyć późno, bo jakoś o 17:00. Cały postój łącznie z obiadem i naprawą zajął mi 3 h. Przed **Węgorzewem** robię krótką przerwę na przygotowanie siebie i roweru do jazdy nocnej. Kolejne 50 km od Węgorzewa to była totalna masakra, jeśli chodzi o jakość dróg. Drogi były w tak fatalnym stanie, że momentami schodziłem z roweru, nie ryzykując wjechania w większą dziurę i złapania kolejnego kaptcia, tym bardziej że jechałem ten odcinek już nocą. W **Sępopolu** odbijam przejazd przez kolejny **ósmy punkt kontrolny (1010 km)**, przekraczając tym samym po raz kolejny tysiąc kilometrów, jadąc w

formule non stop. W jednym momencie poczułem ulgę, a z drugiej obawę, że mimo wszystko, kawał drogi już za mną, ale nadal jest jeszcze sporo do przejechania. Zatrzymuje się na dłuższą chwilę, aby przeorganizować bidony i podpisywać na wiadomości. Jest już grubo po 22:00. Ciemna noc i w oddali ujadanie psów, a wokół



żywej duszy oprócz mnie. Nagle szczekanie staje się coraz głośniejsze i wyraźniejsze. Nie zdążyłem obejrzeć się za siebie, a w moim kierunku biegnie jakiś większy pies. Nie myśląc za dużo, jak najszybciej zbieram się z miejsca i szybko przed nim uciekam.

W **Bartoszycach (1025 km)** odbijam z trasy, aby zatrzymać się na dłuższy postój. Wchodzę na

stację paliw Milo, ledwo trzymając się na nogach. Tutaj chyba mam największy kryzys podczas całego maratonu. Kasjer widząc, w jakim jestem stanie, pomaga mi ściągnąć plecak i kurtkę. Siedząc chwilę w ciepłym pomieszczeniu, zamawiam dużą ciepłą czekoladę i powoli dochodzę do siebie. Noc jest dosyć chłodna. Sądząc po mokrym asfalcie, doszedłem do wniosku, że ominął mnie deszcz. Chociaż pierwszy raz miałem szczęście i udało mi się uniknąć jazdy w deszczu. Jadąc od Gołdapi, nie zjadłem nic konkretnego. Co najgorsze nawet na tej stacji nie było nic do zjedzenia oprócz batonów i ogólnego gruzu. Postanawiam zostać na trochę dłużej i przespać się ze 2 h. Sprzedawca zaprowadził mnie do holu restauracyjnego, gdzie mogę na spokojnie położyć się na ziemi i przespać. Dalsza jazda w tym stanie nie miała sensu. Dostałem od niego polar, aby się przykryć i w takich warunkach starałem się zdrzemnąć





Ruszam w dalszą drogę ok. 2:00 w nocy. Spałem dosyć marnie. Ogólnie nie czułem się zbyt dobrze i świeżo, ale stwierdziłem, że nie będę marnował czasu. Dziękuję jeszcze raz za całą pomoc na stacji i ruszam w drogę. Jedzie się bardzo marnie... praktycznie odcięcie mocy do minimum. Drogi też nie najlepszej jakości. Co i raz mijam dziury na drodze. Do kolejnego postoju, gdzie cokolwiek mogłem coś zjeść normalnego miałem z 90 km, a było to konkretnie w **Braniewie**. Nie dość, że od Gołdapi nie zjadłem nic normalnego to jeszcze kolejne prawie 100 km będę jechał na pusto. Ratuję się żelami energetycznymi, ale za dużo one nie

pomagają. Z czasem zaczynam mieć problem z utrzymaniem temperatury i ciężko mi jechać trzęsąc się z zimna na rowerze. Zerkam na licznik, który pokazuje tylko 3 stopnie. Myślę sobie, nie jest za dobrze i długo tak nie pociągnę. Mając jeszcze ok. 50km do Braniewa zatrzymuje się na pierwszym lepszym zabudowanym przystanku autobusowym, gdzie wyciągam swoją zbroję NRC i kładę się trochę na ławce cały opatulony. Po niedługim czasie wstaję z powrotem, ale tym razem folię zakładam na siebie pod ubranie i jadę dalej. Jest dużo lepiej, ale nadal nie potrafię utrzymać optymalnej temperatury podczas jazdy. Zaczyna już świtać. Coraz bardziej doskwiera mi brak jedzenia. Stąd głównie problemy z termiką i ogólnym samopoczuciem, a przejazd w chłodną noc jeszcze bardziej wypalił mnie z resztek energii. Po 7:00 potwierdzam przejazd przez **PK9 Gronowo (1109 km)**.



W Braniewie jestem przed 8:00 rano i zatrzymuję się na posiłek w restauracji **Jakubowa**, będącej po lewej stronie. W restauracji panuje duży ruch. Głównie przez żołnierzy stacjonujących nieopodal. Pani w recepcji prosi, abym chwilę zaczekał, aż skończą i się rozluźni. Po 20 min siadam do obficie zastawionego stołu i jem dosłownie wszystko, co mam pod ręką. Mocno jestem zaskoczony tym, że mimo zjedzenia obfitego i ciepłego posiłku nadal nie mogę się dobrze zagrzać. Dłonie mam skostniałe i zimne jak lód. Przed startem w tym wyścigu najbardziej obawiałem się o moją lewą dłoń. Po ukończeniu BBT niecały miesiąc temu, miałem zaburzone czucie w dłoniach w szczególności w lewej. Dosyć niedawno zaczęło mi to przechodzić, jednak po pierwszej dobie jazdy czułem, że w 100% ich nie zregenerowałem po tamtym wyścigu. Od tamtego momentu bardziej dociążyłem prawą rękę, aby lewą odciążyć i dać jej odpocząć. W efekcie obecnie nie jestem w stanie utrzymać kubka z herbatą prawą dłonią. Cóż... jakoś to będzie, aby wytrzymać mety.

Po niecałej godzinie spędzonej na śniadaniu ruszam dalej w trasę. Pogoda i tego dnia zapowiada się bardzo dobrze. Już w wczesnej porze robi się coraz cieplej. Niedaleko za Braniewem przejeżdżam przez remontowany most. Najedzenie się do pełna spowodowało, że strasznie mnie pokładało do spania. Nie ryzykując zaśnięcia na rowerze i zjechania gdzieś do rowu, zatrzymuje się na krótką drzemkę na przystanku autobusowym.



Dojeżdżając do **Fromborka (1128 km)**, oczom ukazuje mi się Zalew Wiślany. We Fromborku zatrzymuję się na chwilę i robię zdjęcia znajdującego się tam zamku. Dalsza trasa wiedzie wzdłuż zalewu. Dzwoni do mnie obsługa techniczna z BBTracker. Rozmawiamy przez chwilę i próbujemy rozwiązać problem z moim nadajnikiem. Spośród wszystkich 40 zawodników akurat mój nie był w pełni naładowany, a nie miałem akurat kabla mini USB, aby go naładować. Informuję o swojej aktualnej pozycji. Po wyścigu, prześlę swój ślad przejazdu z garmina organizatorom w celu sprawdzenia przejazdu. Kończę rozmowę i ruszam dalej w drogę.

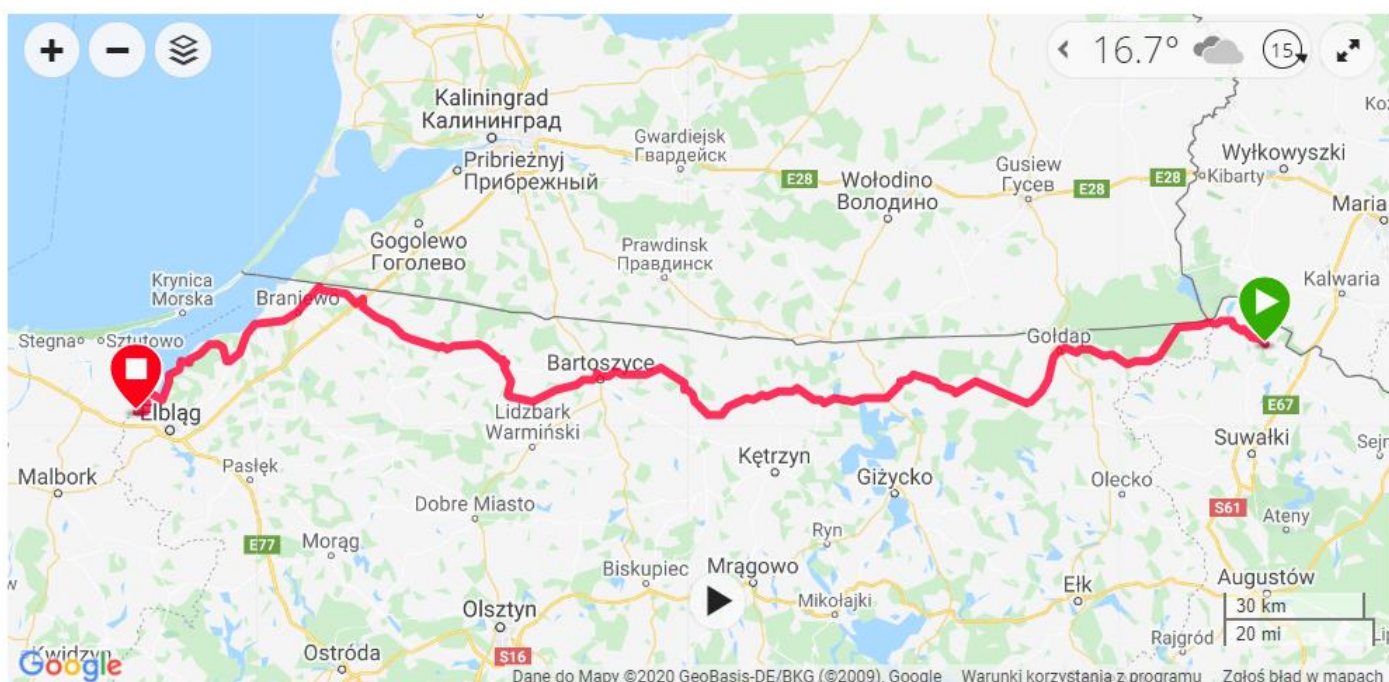
Mijam po drodze kolejno **Tolkmicko (1145 km)**, Kadyny, Kamionek Wielki i skręcam w kierunku **Kępy Rybackiej (1170 km)**. Odbijając w prawo przez mały mostek za miejscowością **Bielnik Drugi (1174 km)**, zegar wybija kolejne południe i tym samym mija kolejna doba wyścigu. Bilans tej doby to ponad 330 km. Nie jest źle jak na dosyć spore przerwy techniczne i postoje w nocy. Do mety niecałe 150 km.

331.18 km
Dystans

24:00:00
Czas

13.8 km/h
Średnia prędkość

1,597 m
Wzrost wysokości



Piąta doba wyścigu

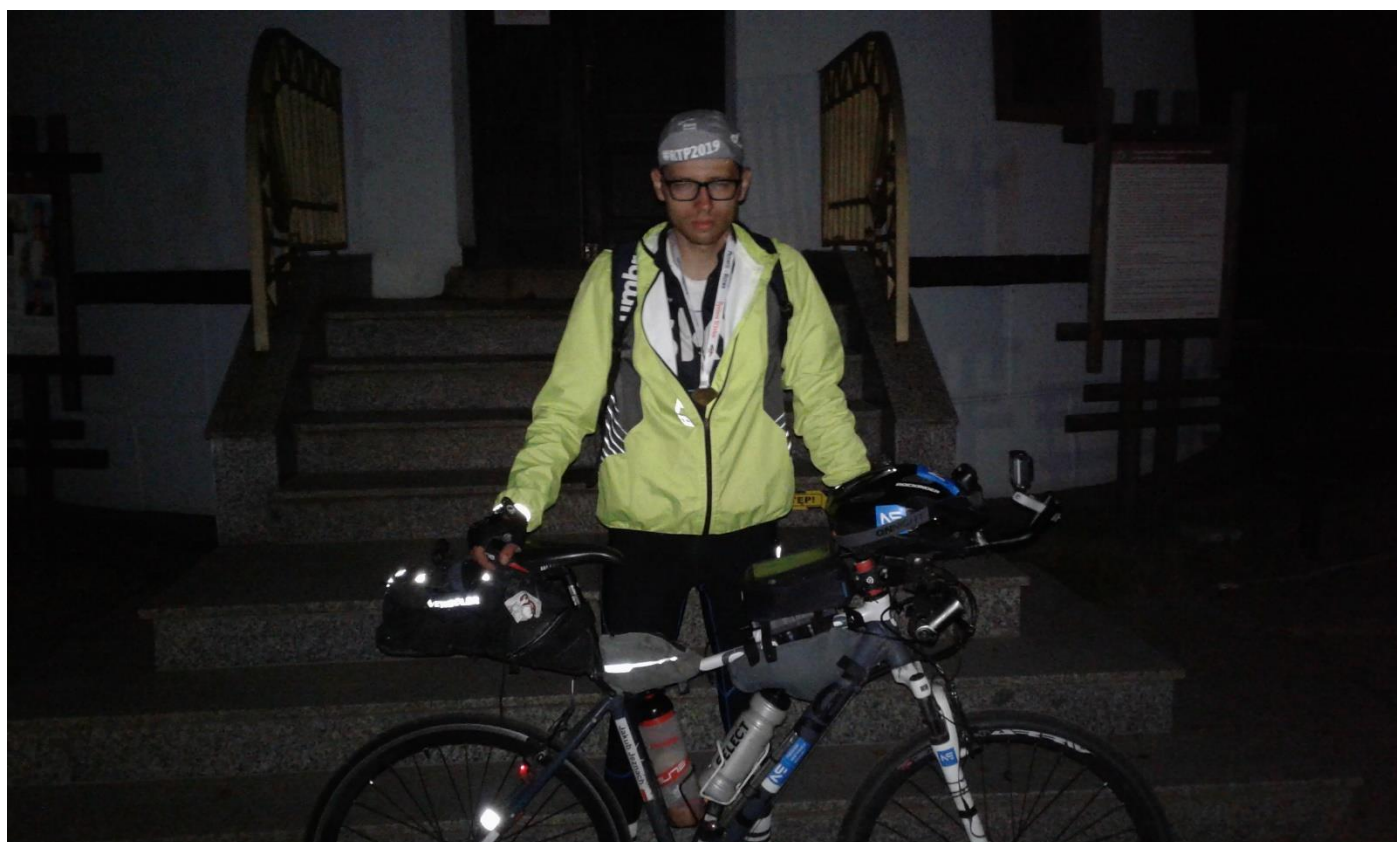
Tak jak podejrzewałem już wcześniej, nie udało mi się przejechać trasy w 96 h. Do mety pozostało mi już niecałe 150 km. Będąc w pełni sił, powinienem to przejechać w niecałe 6 h, jednak w obecnej sytuacji obstawiałem w okolicach 10 h. Wiedząc, że miałem jeszcze sporo czasu jakoś za mocno mi się już nie spieszyło. Jadąc wzdłuż rzeki Nogat, robię krótki postój. Ciężko mi jest ułożyć się jakoś na rowerze. Coraz bardziej zaczyna mnie boleć kark i mam coraz większy problem, aby zadrzeć głowę do góry, tym bardziej w pozycji leżąc na lemondce. Zmieniam też spodenki na krótkie bez nogawek. Zdejmuję również kask i przyczepiam go do lemondki. Za bardzo zaczyna drażnić mnie ból karku i postanawiam trochę zdjąć ciężaru z głowy, aby odciążyć szyję.



O 13:00 dojeżdżam do McDonalda przed **Nowym Dworem Gdańskim** i robię postój na jedzenie. Schodzi się niecałą godzinę. Trochę się gimnastykuję i prowizorycznie masuję kark. Droga w kierunku kolejnego punktu kontrolnego prowadziła wzdłuż trasy S7. Brak zabudowań wokół sprawiało, że był to odcinek bardzo wietrzny, z drugiej strony czuć już było nadmorską bryzę. Mijając **1200 km**, zatrzymuję się przy trasie i ucinam drzemkę w trawie.

Po 15:30 potwierdzam przejazd przez **PK10 Pruszcz Gdański (1227 km)**. Jest to jedna z bardziej ruchliwych miejscowości, przez jakie było mi dane przejeżdżać podczas tego maratonu. Bardzo duży ruch na ulicach, tłumy ludzi. Mimo tego, że była to końcówka września, miasto tętniło życiem. W **Bielikowie (1237 km)** muszę zjechać z trasy, aby objechać remont drogi. Było to raptem może z 300 m. Mijając **Żukowo (1255 km)**, wjeżdżam w tereny Kaszub. Jeśli ktoś myśli, że północna część naszego kraju jest płaska, to może się bardzo mocno zdziwić. Tutaj zaczynają się malownicze widoki i teren jest dość mocno „pofaudowany”. Non stop manewruję przełoženiami, zrzucając łańcuch z zębatek z jednej na drugą i tak przez grubo 40 km. W **Nowym**

Dworze Wejcherowskim zatrzymuję się i zakładam na siebie długie spodnie i kurtę wraz z kaskiem. Mija 19:00 i jest już totalnie ciemno. Trasa wyłuszcza się dopiero w Redzie, gdzie ostatnie 5 km przed tą miejscowością to mój top numer jeden w kategorii najbardziej rozwalonej drogi, jaką kiedykolwiek widziałem. Nie dość, że rozwalona w totalne kawałki to jednocześnie wąska, że mieścił się ledwo tylko jeden samochód. Tym bardziej jazda po zmroku nie należała do najprzyjemniejszych. O 20:00 potwierdzam przejazd przez **PK11 Reda (1290 km)**. Zatrzymuję się i wykonuję telefon do Daniela Śmieji informując go, że do mety zostało mi tylko 30 km. Pytam od razu czy ostatnie kilometry będą również takiej jakości jak ostatnie pięć. Uspokaja mnie, że będzie już tylko dobry asfalt i płasko jak po stole. Daje mi również wskazówkę, aby we Władysławowie zjechać na uślaną liściami ścieżkę rowerową, aby nie jechać po drodze wyłożonej brukiem. Nie tracąc czasu, ruszam na ostatnią prostą solidnym tempem. Mijam **Puck** i na rondzie obok KFC skręcam w kierunku **Swarzewa**. Widok takiego punktu żywnościowego, jakim jest KFC, trochę kusi do zatrzymania się, ale nie chciałem się już wygłupiać przed samą metą 😊. Wjeżdżam do **Władysławowa** i ostatnie 6 km jadę po liściastej ścieżce rowerowej. Na niecały kilometr przed metą wyczerpuje mi się bateria w przedniej lampce, ale w oddali już widzę ostatnią prostą prowadzącą do latarni morskiej.



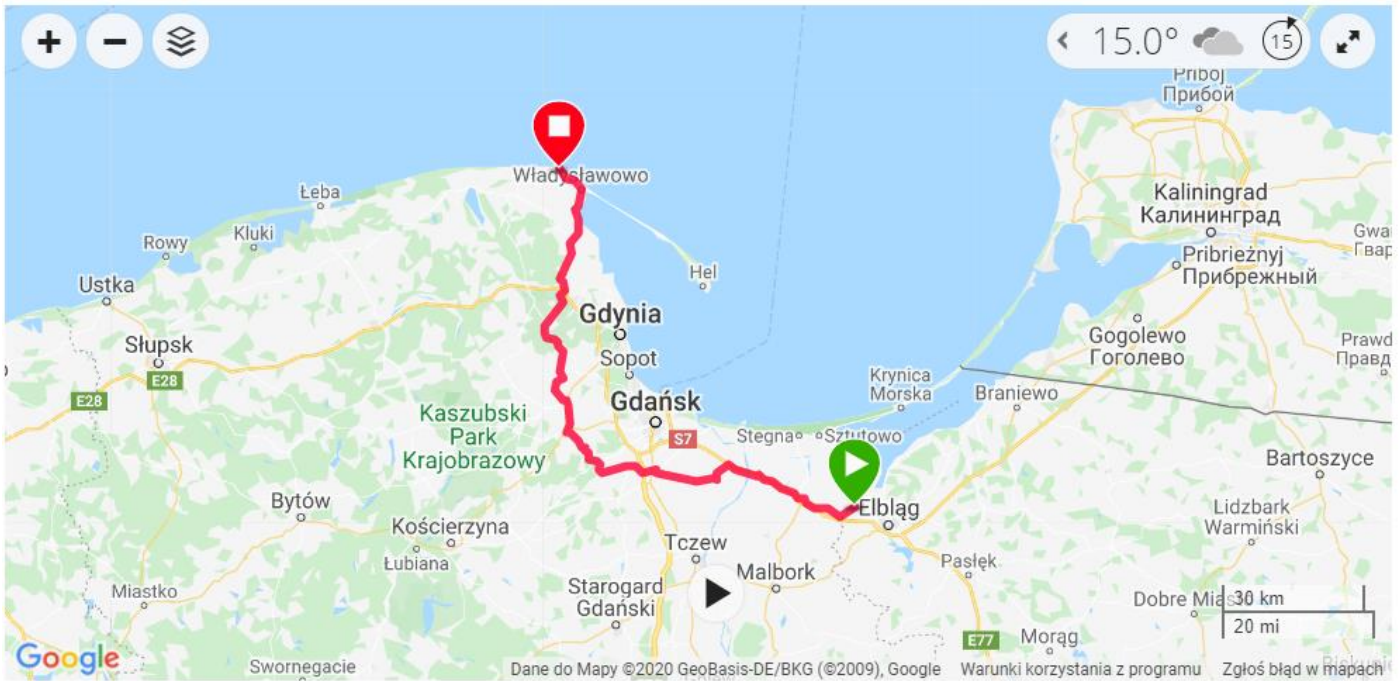
O 22:00 dojeżdżam na metę, gdzie czeka na mnie Daniel. Szybko wysyłam sms potwierdzający zdobycie mety i na tym już koniec tej wspaniałej podróży. Daniel składa mi gratuluje wręcza medal i robi kilka zdjęć. Całkowity czas przejazdu wyszedł ostatecznie **105 h 59min**. Po chwili jedziemy do „**Gościńca ORI**” w **Jastrzębiej Górze** mieszczącego się 1,5km nieopodal, gdzie zawodnicy mogli odpocząć po maratonie. Po drodze rozmawiamy o taktyce pokonania całej pętli maratonu w przyszłym roku. Razem zgodnie stwierdziliśmy, że ścianę wschodnią trzeba przejechać w 3 dni, aby myśleć o ukończeniu MRDP w limicie. Tutaj dowiaduje się, że trasa będzie przebiegać w kierunku wschodnim, a nie zachodnim tak jak myślałem wcześniej. Na miejscu jest jeszcze kilku zawodników. Jem naprawdę bardzo konkretny obiad, z tym że od picia izotoniku mam tak podrażnione podniebienie, że wydaje mi się, jakbym jadł żyletki. Daniel organizuje mi nocleg i po krótkim czasie udaję się do pokoju. Szybka kąpiel, wielka radość, że to już koniec i spać.

148.72 km
Dystans

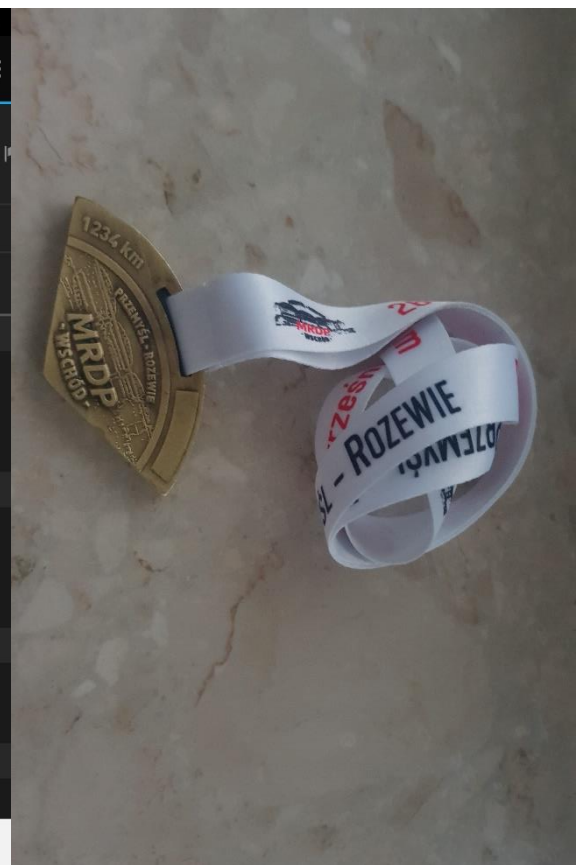
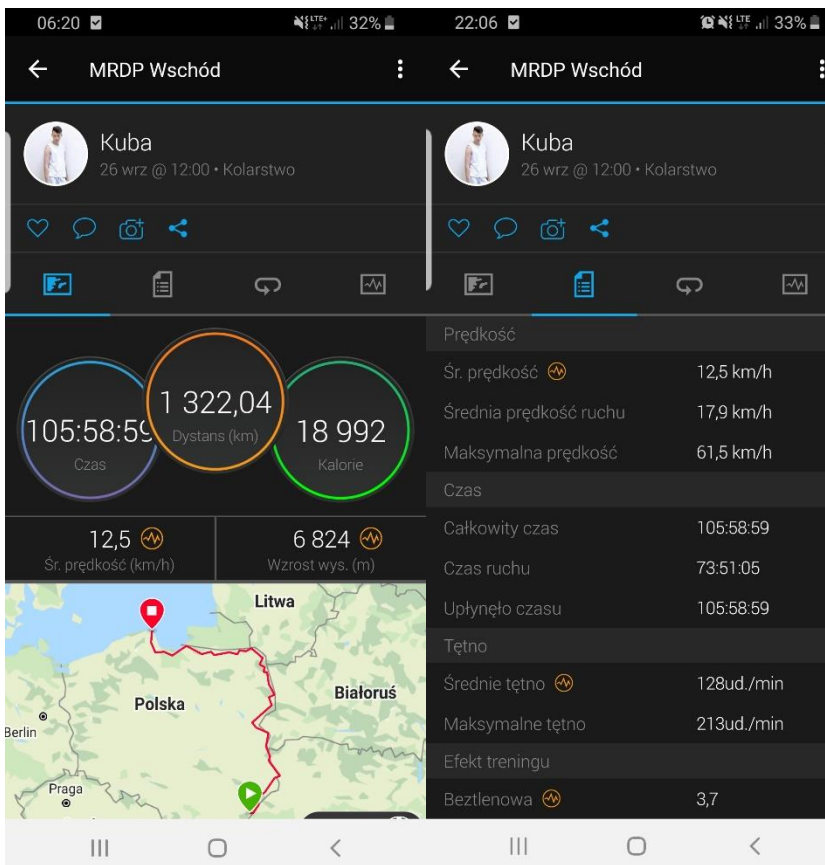
9:59:02
Czas

14.9 km/h
Średnia prędkość

751 m
Wzrost wysokości



Statystyka całego wyścigu



Podsumowanie i wnioski

- W Jastrzębiej Górze jestem jeszcze dwa dni. Stwierdziłem, że po takim wysiłku trzeba dłużej zostać na miejscu i trochę się zregenerować. Na drugi dzień czuję trochę ciężkie nogi przy chodzeniu, w szczególności przy schodzeniu po schodach, ale i tak jest lepiej, niż podejrzewałem. W ciągu tych dwóch dni robię małą objazdówkę po okolicy i wracam w sobotę pociągami do Wołomina.
- Przez pierwsze trzy dni od skończenia maratonu bardzo dużo śpię. Praktycznie ok. 12 h każdej doby. Największy zjazd i spadek sił do minimum mam dopiero między sobotą a poniedziałkiem. Biorąc pod uwagę, że wyścig zakończyłem w środę o 22:00, to kryzys przyszedł z dużo większym opóźnieniem niż zawsze (zwykle druga doba jest najmniej przyjemna).
- Jeśli chodzi o skutki uboczne, to w najbardziej opłakanym stanie są dłonie. Mija trzeci tydzień, a nadal nie odzyskałem pełnego czucia w palcach. Tworząc tę relację kawałek po kawałku, po parę zdań każdego wieczoru, mam problem z pisaniem na laptopie przez drętwiejące dłonie. Szczególnie prawa ręka drętwiała mi do tego stopnia, że nie mogłem spać w nocy. Drętwienie dłoni przeszło mi dopiero wtedy, gdy zacząłem mocniej rozciągać ręce i plecy w wodzie, pływając w basenie. Problem tutaj może brać się od bólu w okolicach karku. Jednak spędzenie dwukrotnie większego czasu na rowerze niż na poprzednich zawodach znacznie bardziej obciąża całe ciało więc wniosek z tego, że jeżdżenie dystansu 500 km a 1000 km w formule non stop to zupełnie dwie inne historie. Jazda w rękawiczkach przez całą trasę dużo pomogła, ale dociążanie prawej ręki nie wpłynęło zbyt dobrze na jej stan.
- Dużo mówi się o bikefitting'u, ale według mnie najlepszym bikefitting'em jest przejechanie samemu takiego dystansu i sprawdzenie wszystkich ewentualnych dolegliwości.
- Lemondka, którą mam w rowerze jest trochę za krótka, przez co bardziej musiałem cofać ręce i spinać plecy, a to z kolei sprawiało, że pozycja nie była tak komfortowa, jakby mogła jeszcze być.
- Ból karku po przekroczeniu 1000 km. W tej kwestii będę musiał pomyśleć nad wzmocnieniem, stabilizacją i ćwiczeniami całego „core”. Również poprawienie ustawienia w rowerze może coś pomóc.
- Z kolanami nie miałem żadnych problemów, a o nie zawsze boję się najbardziej. Podczas jazdy zawsze pilnowałem, aby nie było mi w nie zimno, mokro i zbyt wietrznie. Nawet gdy było dosyć ciepło, to kolana miałem zawsze zakryte, albo przez nogawki, albo przez spodnie. Umiejętna zmiana przełożeń również miała wpływ na ich kondycję.
- Stopy (nie licząc odparzonych palców) również nie ucierpiały. Nie odczuwałem żadnych dolegliwości kostno-stawowych. Jednak sprawdzony patent z wygodnymi butami sprawdza się wyśmienicie i w tej kwestii nie mam zamiaru nic zmieniać.
- Tyłek też nie ucierpiał za mocno. Jakiś lekki dyskomfort czułem gdzieś w okolicach Gołdapi, kiedy miałem duże bicie od rozciętej opony i jazdy po sporych dziurach. Tutaj profilaktycznie stosowany

Sudocrem i zamiana spodenek pod koniec trasy całkowicie niwelowały problem w tym temacie. Warto też od czasu do czasu po prostu zsiąść z roweru i przejść się kawałek, aby się rozprostować.

- Opony Michelin Dynamic Sport 700×23C, które miałem założone, kompletnie nie nadawały się na ten maraton i to była największa pomyłka, przez którą straciłem mnóstwo czasu. Na mokrym asfalcie są cięte przez małe kamyczki leżące na drodze jak przez żyłtkę. Biorąc pod uwagę słabą nawierzchnię dróg, ryzyko złapania kaptcia jest znacznie większe, a łącznie złapałem ich pięć i tylna opona była do wyrzucenia. Zmiana na opony MAXXIS Re-Fuse 700x28C powinna rozwiązać problem z przebitymi dętkami raz na zawsze.
- Sakwy, które miałem ze sobą na rowerze sprawdziły się, ale mimo wszystko nie są one wodoodporne. Ubrania miałem popakowane w reklamówki, które mimo wszystko uchroniły je przed deszczem, ale ciągłe zwijanie i zawijanie w nie trochę jest kłopotliwe. Tutaj problem rozwiąże zakup całego setu sakw Apidury. Samo pozbycie się plecaka i schowanie rzeczy do sakw odciąży plecy.
- Zakup lepszej jakości kabli do ładowania całej elektroniki (telefon, światła, garmin i powerbanki). Podczas jazdy miałem problem z ładowaniem telefonu spowodowany uszkodzeniem kabla.
- Zaopatrzenie się w dwa lżejsze powerbanki z funkcją Pass-Through, która umożliwia bowiem jednoczesne ładowanie samego powerbanka, jak i również wszystkich innych urządzeń do niego podłączonych.
- Posiadanie folii NRC podczas takiego wyścigu powinno być obowiązkowym wyposażeniem, każdego zawodnika. Przy postojach na przystankach autobusowych zawsze z niej korzystałem jak również wkładałem na siebie pod ubranie podczas jazdy.
- Podczas maratonu jadłem praktycznie wszystko, co się dało. Od żeli energetycznych po hot-dogi na Orlenach, czy normalny obiad w restauracji. Błędem było niezaopatrzenie się w jedzenie na dłuższych przelotach, co dawało skutek w postaci totalnego opadnięcia z sił i problemów z utrzymaniem temperatury ciała w nocy. Co 15 min piłem izotonik małymi łykami i na zmianę w drugim bidonie miałem elektrolity lub jakiś sok dla zmiany smaku. Podniebienie miałem pod koniec trasy już tak podrażnione włącznie z językiem, że nie mogłem normalnie zjeść posiłku na mecie.
- Po sprawdzeniu ostatniej faktury za telefon zobaczyłem, że została naliczona dodatkowa opłata za roaming międzynarodowy w wysokości prawie 60 zł :D. W miejscu, gdzie trasa wiodła bardzo blisko granicy z Ukrainą i Białorusią, telefon automatycznie łapał sygnał zagranicznej sieci. Warto wziąć to pod uwagę następnym razem.
- Na 39 uczestników startujących, 34 dotarło do mety. Czas zwycięzcy 48 h 15 min jest dla mnie czymś wręcz niewyobrażalnym xd. W tym kontekście mój wynik 105 h 59 min wygląda dosyć marnie...Duża część zawodników kończyła zmagania w okolicach 60-65 h.
- Uważnie słuchać rad innych uczestników. Każdy z maratończyków ma różne patenty na ukończenie wyścigu, które warto rozważyć i ewentualnie wdrożyć do swojego planu.

- Podczas tego maratonu spędziłem najwięcej czasu, jadąc w deszczu. W sumie ok. 30 h.
- Ostatecznie przyjechałem 14 h przed upływem limitu maratonu, co jest dla mnie dużym sukcesem i jednocześnie pokonuję tutaj najdłuższy dystans na rowerze w trybie non stop. Choć liczyłem na znacznie lepszy rezultat, oscylujący między 72-96 h, ostatecznie jestem ostatnim zawodnikiem, który dojechał do latarni morskiej w Rozewiu. Ciekawostką jest to, że górką nazbierało mi się dodatkowo 100 km trasy ponad wyznaczony ślad.

Podsumowując tę relację jeszcze w kilku zdaniach, mogę powiedzieć krótko... żadne słowa, zrobione zdjęcie czy nakręcony film nie oddadzą pełnej atmosfery, czasu spędzonego ze zwariowanymi ludźmi ani nie zastąpią walki z samym sobą i własnymi słabościami. To trzeba przeżyć samemu i doświadczyć tego na własnej skórze. Tutaj dwukrotnie przekroczyłem swój limit, gdzie z góry już wiedziałem, że podejmowane decyzje na biegu bez większego namysłu nie wpłyną zbyt dobrze na moje samopoczucie i odbiją się później na zdrowiu. Mimo wszystko zawsze udawało mi się znaleźć w sobie siłę i motywację, aby jechać dalej. Przy tego typu zawodach to pogoda zawsze rozdaje karty. Trzeba być przygotowanym na każdą ewentualność i przede wszystkim mieć odrobinę szczęścia. Niech ta opowieść będzie wskazówką dla osób zarówno doświadczonych w jeździe długodystansowej na rowerze jak również dla osób, które chcą spróbować tej pięknej przygody poprzedzonej cierpieniem, radością i wewnętrznym spełnieniem 😊 Pamiętajcie o jednym... nie jeździcie rowerem po peronach !!! a już na pewno nie w Przemyślu :D

Kuba Jeznach

