

«Перед нами с самого начала была поставлена задача – ловить все отрывы и постараться отправить вперед кого-нибудь из наших. До первого участка брусчатки атаки шли со всех сторон, мы постоянно гонялись за соперниками, удалось никого не отпустить. А потом Саша Серов ушел с Кюйксом и Пронком, так что первая часть плана была выполнена. Александр (и в этом я не сомневался, когда мы беседовали с вами перед стартом) оказался лучше всех приспособлен к езде по этому невероятно сложному покрытию. Но потом пошли в атаку фавориты, и отрыв Серова догнали.

Миша Игнатъев с самого начала был серьезно настроен добраться до финиша – он один из команды и смог это сделать. Сначала он не лез вперед, сидел в группе и выжидал; когда пошли рывки на «булыге», он уверенно стал подниматься по ней вперед. Не повезло – несколько раз прокололся, пришлось догонять. На «Рубэ» ведь очень сложно оказывать техническую помощь – одна машина у нас ушла за отрывом, вторая выходила на узловые пункты, самые опасные куски брусчатки, чтобы быстро подать колесо с обочины. Так что после проколов Игнатьеву отдавали колеса сначала Никита Еськов, потом Илья Чернецкий. Для них это означало окончание гонки, потому что нейтральную техничку приходится ждать очень долго. Но именно так здесь принято помогать лидеру.

Сейчас многие друзья и знакомые, в особенности мои бывшие и нынешние коллеги, спрашивают: «Ну, как там?». Как рассказать тому, кто не попробовал это на себе? Это просто нельзя описать, надо почувствовать собственным телом. Ты выходишь на очередной кусок «булыги», руль выбивает из рук, запястья и локти нещадно болят – но ты должен держать руль твердо. Если напряжен – каждый удар ощущается сильнее, но если расслабишься – сразу останавливаешься. Дикие сочетания. А терять скорость нельзя, провалишься на 30-е – 40-е места – считай, едешь в никуда, гонка для тебя закончилась, потому что на каждом брусчатом участке лидеры устраивают жестокую «раздачу», группа рвется моментально (тут еще надо учесть, что все происходит в чистом поле при сильном боковом ветре). И падения, падения... У кого-то выпал бачок, его переехали, вылилась вода – на этих камнях тут же летят. Машина пролила масло – вообще посыпались...

Технические моменты. Мы ехали на наших обычных велосипедах, только резина стояла потолще, 23 мм, и на руле двойная обмотка. Для себя я, кстати, понял, что такой способ борьбы с вибрацией мне не очень подходит – длины пальцев не хватает, чтобы цепко держать растолстевший руль. Тормоза V-brake (как на маунтинбайках или кроссовых велосипедах), которые использовали многие другие команды, были не критически необходимы в этот день – но вот если бы пошел дождь, без них трудно было бы обойтись. Передача – понял, что на «булыге» ведущая шестеренка 39 маловата, а 53 – велика. Видел, как многие использовали 42, 44 – и такое количество зубьев, мне кажется, оптимально, педалировать можно довольно часто, но не так, чтобы «заболтаться».

Я сошел где-то после десяти участков брусчатки. Не хочу жаловаться – мол, болела спина, ахиллы, руки. Тут нужна большая практика. Одно дело – за 200 километров встретить брусчатые участки пару раз (это-то я пробовал раньше), другое –

когда булыга идет почти без перерыва. Наверное, чтобы по-настоящему хорошо здесь выступать, бороться за подиум, нужно родиться в Бельгии или Франции – либо хотя бы вырасти здесь как велогонщику. Но проехать достойно, при соответствующей наработке, можно.

Конечно, когда трясешься по булыге, в голове одна мысль: «Больше никогда!». Но потом появляется интерес, азарт, желание в следующий раз все-таки покорить эту дистанцию. И хочется набраться практики, чтобы суметь это сделать – потому что если ты финишировал на «Париж-Рубэ», это всегда останется с тобой. Как подтверждение того, что ты можешь бороться и пересилить себя.»

<http://www.tinkoff.it>