



Велоспорт, да и само перемещение в пространстве на велосипеде - занятие крайне неприятное. Поэтому, многие поколения придумывали различные способы, как сократить время, за которое велосипедист проезжает то или иное расстояние. Одно из таких ухищрений называется "ездой на колесе";.

Суть идеи проста: снизить ветровое сопротивление, прячась за широкой спиной товарища. Это позволит ехать быстрее, и как следствие, быстрее с велосипеда слезть. Рассмотрим езду на колесе с разных сторон.

Езда на колесе, взгляд извне.

Если посмотреть на группу товарищей едущих на колесе, то перед глазами встает следующая картина. Велосипедисты выстраиваются в ряд и держат расстояние друг от друга от 5-10 до 50 см, если считать от заднего колеса того, кто спереди, до переднего колеса того, кто сзади. Чем меньше расстояние между байкерами, тем меньше сопротивление воздуха, тем легче держать высокую скорость. С другой стороны, чем меньше расстояние, тем слаженней должна быть работа всего коллектива! Что успеет сделать задний байкер, имея запас в 10 см от переднего, в случае экстренного торможения или поворота? Ответ единственный: врезаться в того, кто спереди, параллельно создавая завал из тех, кто сзади!

Езда на колесе бывает "центристской", "левой" и "правой". "Центристская", это когда колесо заднего идет на одной линии с колесом переднего. Применяется при лобовом ветре или безветрии. Если ветер дует не строго спереди, а имеет боковую составляющую, то задний байкер смещается относительно переднего. Поперечное смещение также небольшое - 5 - 10 - 20 см.

Стратегия езды на колесе.

Возглавляет группу, как правило, человек, который способен на подвиг быстрой езды, и имеет опыт езды в качестве лидера. Что для этого надо уметь?

А) Ехать равномерно, без рывков, педалировать равномерно. В частности, лидер должен продолжать крутить педали и на спусках!

Б) Ехать, умно выбирая траекторию. Хорошо, когда дорога прямая и без выбоин. Тогда траектория будет прямой линией. А если вы движетесь по обычному шоссе? Лидер должен заранее видеть ямы и плавно их обходить, уводя за собой народ.

В) Уметь принимать на дороге решения, с учетом их возможных последствий. Скажем, ведет лидер группу со скоростью 26 км/ч, а тут ему под колеса бросается собака. Что делать? Тормозить? Вся группа завалится. Вильнуть? Опять завал! Переехать собаку? Завал, так как она погасит скорость байка, и задние все равно врежутся в спину лидера. Одним словом, чтобы не делал передний байкер, все кончится завалом. Так вот, лидер должен уметь найти выход и избежать завала, даже если перед ним на дорогу выскочит не собака, а бетонная стена!

Г) Вести себя на дороге предсказуемо для остальных. Это важно психологически, когда лидер одинаково проходит препятствия. Группа привыкает и ей легче ехать.

Кроме этого, лидер должен предупреждать позади идущих о своих маневрах и о выбоинах/стеклах на дороге. Еще хорошо, когда передний байкер широкоплеч и высок, тогда за его спиной ехать куда как комфортнее!

Человек, который едет за лидером, тоже должен быть не лыком шит, особенно, если он не последний в группе. Какие у него есть проблемы? Держаться за колесом на минимально возможном расстоянии, двигаться без рывков и виляний, а также реагировать на маневры лидера, передавая информацию о них тем, кто сзади. Ехать на колесе, конечно, значительно легче физически, но надо постоянно следить за лидером и его сигналами! Сзади-то не видно ни яму, ни поворот...

Самое неприятное, что бывает в колонне - это врезаться в колесо того, кто спереди, или, что бывает значительно чаще, коснуться его колеса как бы сбоку. Часто это приводит к падению врезавшегося байкера, и, соответственно, к завалу. Совет здесь один: если касание произошло, постарайтесь отклониться в противоположную сторону! То есть, предположим, вы касаетесь правой стороной своего переднего колеса, заднего колеса лидера. Постарайтесь отклониться влево! Если мер не предпринимать, то падение будет в правую сторону (в сторону касания).

Казалось бы, равномерно ехать за лидером просто, если лидер едет равномерно. Ан, нет! Если вы постоянно изменяете расстояние до лидера, даже в пределах 5-10 см, то это хорошо чувствуется следующими в группе! Они начинают подстраиваться под вас, и в результате возникает резонанс: вы отстали на 5 см, тот, кто за вами - на 10 и так далее. Вы набрали 5 см, все по цепочке принялись отыгрывать сантиметры. Это не трагедия, но и «не есть хорошо»;

Езда на колесе может быть рекомендована только слаженной группе, в которой люди уверены в себе и товарищах. Ведь по сути, когда вы за кем-то едете, то вы целиком находитесь в его власти! Если человек сделает глупость - вы даже не заметите, как окажетесь в завале! Но игра стоит свеч. Если вы впервые в группе - займите положение в хвосте. Там, если вы что-то сделаете не так, то количество пострадавших будет минимально. Начните сначала с дистанции в 40-50 см и постепенно снижайте ее до 5-10.

Когда становитесь кому-то на колесо, всегда предупреждайте об этом того, кто спереди! Обычно это делается криком «на колесе!». Иначе, человек может вас не заметить и продолжать ехать без учета вашего присутствия. Начало своей карьеры «халавца наколесника» надо начинать с езды со смещением. Идите не строго в колесо, а чуть правее или левее. Тогда легче сделать маневр и уйти от столкновения.

Время от времени лидера можно (и нужно) менять. Понятно, что он, рассекая воздух, тратит больше энергии, чем те, кто сзади, и со временем, его скорость начинает падать. Тогда применяется прием перестроения. Лидер освобождает место новому претенденту: предупреждает о маневре и уходит вправо, затем становится в... Теория гласит, что становится он в положение последнего в группе. На практике, последними в группе едут новички и слабые байкеры. Маневр получается сложнее: лидер уходит спереди и

становится последним в группе тех, кто время от времени лидирует! Скажем, едет 7 человек, из них три лидируют по очереди. Лидер должен занять третье место, что не просто: группа разрывается и затем смыкается вновь.

Когда едешь за лидером, то передачу надо ставить на одну - две звезды тяжелее, чем у него. Так будет удобнее!

Определенную сложность для движения группой представляют крутые подъемы и спуски. Мой совет таков: не надо ездить в колесо ни круто вверх, ни круто вниз. Как правило, нет в этом необходимости. На крутых спусках скорость и так хорошо растет, а на подъемах, когда скорость падает километров до 10, выигрыш в сопротивлении ветра не перекрывает неудобства от невозможности ехать в своем темпе.

Так, может, и вообще не стоит обращать внимание на это опасное занятие?

Навык езды на колесе очень важен. И не только для того, чтобы быстрее ездить. У меня был случай, когда я получил травму руки во время покатушки. Мне сделали небольшую операцию в больнице города Волосово. Встав с операционного стола, я увидел, что до последней электрички из Гатчины остается 1 час 50 минут и 40 км. А перед этим мы уже проехали километров 80 и еще десяток прошли по бурелому. Я хотел малодушно остаться в Волосово, но мои друзья убедили меня ехать. Они встали передо мной в каре - один человек спереди и два чуть сбоку, я встал в эту «коробочку» на колесо и мы долетели до Гатчины! Я после операции никогда не смог бы поддерживать скорость в 27 км/час! А ехать в таком же темпе на колесе было мне по силам. На электричку мы успели.

В заключении повторюсь: не умеешь ездить на колесе - занимай место в хвосте группы!

Источник: [ВелПитер](#)