**Автор: Vicont.**

Для успеха нужен напарник примерно одного с тобой роста. Желательно чтобы гоночные передачи были примерно одинаковыми. Если такой напарник есть, то следующий шаг- это отработка скатанности...

Это примерно тоже, что у пилотов -слетанность. Раз за разом вы на тренировках отрабатываете езду на колесе друг у друга на минимальной дистанции. До тех пор, пока автоматически не станете держать дистанцию 10-15 см на любой скорости и на любом профиле дороги. Параллельно всему этому нужно развивать в себе чувство ветра - для того чтобы автоматически выстраивать уступ в зависимости от направления ветра.

О сменах. Здесь действует общее правило - чем выше скорость, тем короче должны быть смены ( по-другому - отрезки лидирования). На треке в командной гонке преследования смены делают через пол круга - это примерно 170м. На шоссе скорость поменьше а дистанция подлиннее, поэтому оптимальная смена -при максимальной скорости-250-350м. Здесь необходимо отметить, что длина смены будет зависеть также от общей тренированности, профиля трассы и погодных условий. Например, при попутном ветре смена может увеличиваться, а при встречном- сокращаться. Не начинайте свою смену так, словно собираетесь финишировать. Всегда помните при взятии смены, что напарник только что отработал на пределе своих возможностей. Поэтому нужно уметь 'подать колесо' партнеру без потери темпа, но так, чтобы он уверенно сел. Только после этого можно начинать разгон. Такое умение приходит с ростом тренировочного километража. Постепенно темп при сменах перестанет теряться. Еще одно общее правило- смена никогда не должна заканчиваться предельной усталостью. Если это происходит- значит выбран не оптимальной темп езды или длина смены. Помните, что после смены необходимо иметь силы, чтобы сесть партнеру на колесо! Делать это нужно быстро. Некоторые на второй позиции еще и переставляют передачу на меньшую, чтобы на большей частоте педалирования немного расслабить мышцы ног. На первых порах не будет ничего зазорного в том чтобы при смене сказать партнеру:'Смена вправо!' или ' Смена влево!'. Будет намного хуже, если вы неожиданно для напарника уйдете влево или вправо и из-за ваших действий создастся угрожаемая ситуация. Это особенно важно при сложном ветре, когда приходиться часто перестраивать парный или командный уступ.

Довольно редко бывает так, чтобы оба напарника ездили абсолютно одинаково. Кто-то лучше работает против ветра, кто-то в подъем. Соответственно этому выбираются отрезки лидирования для каждого.

Ясно, что если напарник на каком-то отрезке потерял темп, нужно постараться максимально прикрыть его и дать возможность восстановиться. Такие моменты в парной гонке случаются. Нужно всегда помнить- зачет времени -по второму гонщику! Немаловажное значение имеет в паре психологический фактор. Если вы вместе накатали уйму километров, хорошо знаете все слабые и сильные стороны друг-друга, хорошо относитесь друг к другу - пара может стать успешной. Случайно составленные пары выигрывают при прочих равных реже. Например, немцы готовили команду и пару

по году и больше, так же и у нас во времена Капитонова-тренера, команду скатывали по году - два.

Несколько слов о тактике. Насколько я знаю - пару сейчас ходят на 25 и 50 км. Если трасса известна заранее, и можно на ней тренироваться - это лучше всего. Тогда вы постепенно составляете оптимальный график прохождения каждой 5-ки или 10-ки на максимальный результат с учетом собственных возможностей и возможностей напарника. В этом случае можно даже расписать, какие именно участки каждый из вас будет идти лидером, т.е. вести больше. Но даже если трасса становиться известной только по приезду на гонку- все равно желательно разбить дистанцию на отрезки. В учебниках пишут что идеально- пройти дистанцию с одинаковой скоростью. В реальных условиях так ехать очень трудно. Обычно мы первые километры гонки ходили для разогрева и втягивания организма в работу чуть поспокойнее, чем с гоночной скоростью. Разницу наверстывали потом, после выхода на полную работоспособность. Нужно помнить, что самые сложные километры - финишные. От того, как пара их пройдет - зависит результат. К этому моменту усталость накапливается у обоих партнеров и кому-то может показаться, что другой ведет меньше или хуже. Запомните- никакой ругани в слух!! Лучше взять на себя одну или две лишние смены, чем начать в гонке, на ходу, попрекать партнера. Особенно внимательно нужно финишировать. Резкий спринт может запросто отцепить напарника, и тот при крайней усталости и без лидера привезет кучу лишних секунд. Это будет особенно актуально, если финиш происходит в подъем или против ветра.

Подводя резюме этому краткому эссе посвященному парной гонке, скажу, что залог успеха - в регулярных тренировках вдвоем в режиме парной гонки. Выберите себе в напарники человека с которым вам приятно общаться и катайтесь, катайтесь, катайтесь.

Буду рад если мои рекомендации кому-нибудь пригодились.

Автор:Vicont