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 "халявца 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