Рама сдвинутая вперёд: мода или скорость?

НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД триатлонисты обнаружили, что они могут ехать быстрее, если сдвинут седла намного дальше вперед. Они выиграли гонки в этом положении,

другие скопировали, и вскоре производители велосипедных рам начали создавать рамы с передним расположением, разработанные специально для этого крайнего переднего

положения. То, что некоторым казалось очередным увлечением триатлоном, было «узаконено» пару лет назад, когда американский профессиональный шоссейный гонщик

и золотой призер Олимпийских игр 84-го года Алекси Грюал начал выигрывать шоссейные гонки в этом переднем положении. У Алекси были проблемы с болями в

пояснице и бедрах до такой степени, что он подумывал о завершении карьеры, и позиция далеко вперед облегчила его боль.

Мотив для перемещения седла вперед веский. Аэродинамическое сопротивление увеличивается геометрически со скоростью, и на гоночных скоростях около 30 миль в час

аэродинамическое сопротивление является самой большой силой, снижающей скорость. Чтобы быть аэродинамичным и, следовательно, конкурентоспособным, вы должны держать на тело ниже и горизонтальнее. Если у вас жесткий таз, напряженные бедра или подколенные сухожилия, ваша нижняя часть спины будет выгибаться, когда вы пытаетесь

стать низко и аэродинамически на стандартном велосипеде.

Положение далеко вперед увеличивает угол между бедрами и туловищем, тем самым делая спину плоской, даже если вы напряжены.

Часто триатлонисты менее способны наклонять таз вперед, потому что они плохо знакомы с велоспортом, и им требуется время, чтобы стать гибкими. Однако лучшие европейские профессионалы на Тур де Франс остаются низкими и плоскими, даже несмотря на то, что их седла далеко позади. Им потребовалось много времени, чтобы развить эту позицию, и у них есть фундаментальные технические приёмы чтобы оставлять далеко позади новичков.

Если вы едете далеко вперед на стандартном велосипеде (переворачивая подседельный штырь, перемещая седло вперед и используя любой из рулей в стиле триатлона), ваше распределение веса меняется. Тем не менее, распределение веса является ключом к хорошей управляемости, и его нарушение затрудняет управление велосипедом на скоростных поворотах или в группе.

Езда далеко вперед на раме, предназначенной для этого положения, лучше. Велосипеды, как правило, лучше всего управляются, когда около 55 процентов вашего веса приходится на заднее колесо; и вы можете добиться этого на раме, разработанной с удлиненной верхней трубой, очень короткими нижними перьями и несколькими другими дополнительными функциями, но это требует затрат. С большой нагрузкой на руки рулевое управление становится вялым, особенно при вращении педалей, поскольку ваши руки удерживают вас от толчка вперед от носа седла при движении вниз (которое теперь направлено вниз и назад). Это может быть приемлемо для закрытых гонок на время или триатлона, но не для обычной езды.

При использовании самых маленьких или самых больших задних звездочек короткие нижние перья вынесенной далеко вперед рамы заставляют цепь выходить из передних звездочек под очень острым углом. Это приводит к шумному, неточному переключению и ускоряет износ цепей, звёздочек и переключателей.

Кроме того, передние переключатели рассчитаны на угол наклона подседельной трубы от 72 до 75 градусов, а угол наклона подседельной трубы в 78 градусов и более на этих

велосипедах смещает их на дюйм вперед от идеального, что приводит к более медленному переключению передач. Более того, нижняя часть задней кромки рамки повернута вверх, и когда цепь находится на малой передней звезде и любой из двух или трех самых маленьких задних звёзд, она будет задевать за рамку переднего переключателя, уменьшая количество доступных передач.

Сверхкороткие нижние перья создают свои проблемы. Поскольку заднее колесо находится очень близко к каретке, оно мешает тросу переднего переключателя, из-за чего он должен быть проложен окольным путем (с более высоким трением).

Плохой зазор между нижними перьями, вызванный короткими нижними перьями, ограничивает вас небольшим объемом шины. Маленькая шина — быстрая шина, но это ее единственное достоинство. Маленькие шины не подходят для езды по неровной дороге, длительных поездок или перевозки грузов.

Если ваш велосипед не является строго гоночным, в какой-то момент вам наверняка понадобится универсальность, которую вы получаете с шиной большего размера.

Дальнее педалирование вперед подчеркивает сильное движение вниз, полностью задействуемое четырехглавой мышцей. Хотя триатлонисты могут предпочесть такой стиль из-за его сходства с бегом, у него есть свои слабые стороны как для шоссейных гонщиков, так и для нетриатлонистов. Чтобы выполнить тот же объем работы за один

оборот рукоятки, что и у классического педалировщика, гонщик, находящийся далеко вперед, должен генерировать гораздо более высокое пиковое усилие при педалировании,

компенсируя уменьшение усилия в других точках хода. Накопление молочной кислоты в мышцах больше при пиковых усилиях, поэтому, если вы не привыкли крутить педали далеко вперед, вы можете устать быстрее. (Триатлонист с ходом педали вверх и вниз может быть столь же неэффективным при движении назад и, возможно, менее аэродинамичен, поэтому переднее положение может быть его или ее лучшим выбором.)

Классический, гибкий стиль педалирования распределяет мощность более равномерно по всему кругу педалей, поэтому он лучше всего подходит для большинства райдеров.

Если вы участвуете в соревнованиях, особенно в триатлоне, и по физиологическим причинам не можете крутить педали так же аэродинамически в более плавном и мощном

положении дальше назад, тогда положение далеко вперед может быть как нельзя кстати. И это может быть правильным для вас, если большинство ваших поездок — это одиночные гонки на время по ровной и холмистой местности. Но для большинства поездок, от гонок до поездок на работу и спортивных групповых поездок на выходных по разнообразным трассам и местности, вам лучше всего подойдет традиционная рама и классическая форма педалирования.

Леннард Зинн — мастер по изготовлению рам из

Боулдера, штат Колорадо. Он имеет степень по физике, является

бывшим членом Национальной сборной США по велоспорту

и занимается изготовлением рам более десяти лет.

КЛАССИЧЕСКИЙ, МЯГКИЙ

СТИЛЬ ПЕДАЛИРОВАНИЯ РАСПРЕДЕЛЯЕТ

МОЩНОСТЬ БОЛЕЕ РАВНОМЕРНО

ПО ВСЕМ ОБОРОТУ ПЕДАЛИ, ПОЭТОМУ ЭТО ЛУЧШЕ ДЛЯ

ВСЕХ ГОНЩИКОВ.