

КАК СПРАВЛЯТЬСЯ С БЕЗУМНЫМИ УСЛОВИЯМИ

11

Суть маунтинбайка заключается в том, что тебя всюду подстерегают неожиданности: крутые скалы с мокрым мхом, скрытые под снегом извилистые корни, смертельно опасная колея, заполненная грязью яма и так далее. Если ты боишься запачкаться, катайся в скейт-парках или на ВМХ-трассах. Но если ты хочешь испытать поистине сумасшедшие ощущения — вперед, на трассу!

Когда поверхность трассы становится неровной, скользкой и рыхлой, как никогда важно чувствовать себя на велосипеде расслабленным и гибким, принять атакующую позицию, смотреть туда, куда хочешь попасть, и прокачивать все, что только можно. Не забывай об этих простых правилах даже в крайне сложных ситуациях.

НЕРОВНАЯ ТРАССА — ЭТО НЕ ВСЕГДА СТРАШНО

Камни, бревна, корни, колеи и кочки могут превратиться для тебя либо в кошмар, либо в источник исполнения желаний. Давай-ка выберем второй вариант.

Представь себе неровную трассу как огромную ритм-секцию. Камни, бревна, корни, колеи и кочки — это всего лишь препятствия, которые нужно преодолеть. В зависимости от твоей скорости, степени неровности участка и его продолжительности ты можешь просто катиться, проделывать мануал, ехать на заднем колесе, подпрыгивать, прокачивать трассу, вылетать или же просто объехать сложный участок. Главное — не воспринимай неровности трассы как угрозу. Просто представь, что перед тобой серия небольших препятствий, с которыми ты легко можешь справиться по очереди. Вот несколько общих подсказок.

Сохраняй скорость. Снижение скорости на неровном участке — серьезная ошибка. Инерция позволяет тебе пролететь над кочками и пронесет тебя через все неровности. Как говорит один мой друг, «иногда лучшее, что ты можешь сделать, это просто жать на педали с максимальной скоростью, оторваться от задней части велосипеда и попытаться скользить по поверхности камней. Это вроде “стиральных досок” в мотокроссе. Чем быстрее едешь, тем легче тебе становится».



Низкая посадка и взгляд вперед — Жаклин Хармони легко справляется со сложным скоростным спуском в Энджел Файер, Нью-Мексико

Используй механизм трещотки. Когда тебе не хватает клиренса и ты не можешь обеспечить полный ход педалей, прокручивай их назад, а потом снова вперед для создания дополнительного импульса. **Если препятствие маленькое — попытайся перелететь через него.** Для проезда через одиночные камни, бревна или короткие участки трассы ты можешь использовать какой-нибудь из хорошо отработанных прыжков или банни-хопов. Нет никакого смысла изо всех сил наскакивать на переднюю поверхность камня, если только это не помогает тебе перелететь через какое-то более значительное препятствие.

Двигайся легко. Подъезжая к длинной серии препятствий, ко-

торые нельзя «проглотить» по отдельности, нагрузи, а затем облегчи свой велосипед так, чтобы покрышки и подвеска приняли на себя весь удар и велосипед легко проскользил по поверхности препятствий. Преодолевая ряд беспорядочно разбросанных препятствий (например, пучок извилистых корней), ты должен стать максимально легким и расслабленным, так как препятствия будут толкать тебя то в одну, то в другую сторону. Если ты пользуешься «топтальками», то, чтобы удержаться в седле, тебе нужно давить вниз. С контактными педалями облегчить велосипед значительно проще.

Прокачивай препятствия. Как только ты научишься прокачивать сложные препятствия, твоя жизнь изменится поистине волшебным образом. Ты сможешь набирать скорость на сложных участках, на которых вязнет большинство других спортсменов. Самое главное — это нагружать и разгружать велосипед в нужных местах. Все, что тебе нужно, — это разгрузить велосипед перед вылетом, будь то бревно, камень или корень, а затем нагрузить его при приземлении на выкат препятствия. Если мелкие корни разбросаны по всему участку, ты можешь проехать весь участок в разгруженном состоянии, а затем прокачать последний из корней, чтобы снова придать импульс движению.

ПРОКАЧКА ТРАССЫ С БОЛЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ КОЧЕК

Шаг 1 — научиться правильно делать прокачку, например, на трассе для ВМХ-гонок. Шаг 2 — научиться применять навыки прокачки в реальных условиях. При обучении следует помнить несколько вещей.

Относись к крупным объектам как к кочкам. Камни, бревна, склоны ручьев — все это можно воспринимать как кочки и проезжать их по стандартному методу: разгрузись при движении вверх, нагрузись при движении вниз.

Работай с общей формой неровного участка. У всех участков трасс (даже тех, препятствия на которых кажутся разбросанными в хаотическом порядке) существует общая волнообразная структура. Подвеска помогает спортсменам не обращать внимания на мелкие детали и сконцентрироваться на прокачке крупных объектов. Большинство гонщиков игнорируют кочки высотой меньше 10 сантиметров. Чем лучше становятся твои навыки и чем больше времени ты проводишь на велосипеде, тем более крупные объекты сможешь проигнорировать.

Позволь велосипеду самостоятельно справиться с деталями трассы. Ты не сможешь прокачать 1000 мелких камней. Сохраняй атакующую позицию и позволь велосипеду делать свое дело. При движении по сложным трассам Брайан настраивает свою подвеску на максимальную мягкость. В результате она самостоятельно справляется с мелкими препятствиями, давая ему возможность сконцентрироваться на значительных объектах.

Занимайся прокачкой на поворотах. Самые хорошие трассы — те, на которых ты можешь следовать ритму «кочка — поворот — кочка — поворот». Разгрузи велосипед при проезде через кочку, нагрузи на повороте, затем вновь разгрузи на следующей кочке и опять нагрузи на следующем повороте. Как только ты распробуешь всю сладость этого чудесного ритма, то можешь попрощаться со своей семьей и карьерой.



Даже при активной прокачке каменистого участка твоя голова будет мягко плыть по направлению движения, и все вокруг будет казаться милым и простым. Кстати, со стороны камни могут казаться не такими уж большими, но они выглядят куда более пугающе, когда ты смотришь на них с несущегося во весь опор велосипеда!

ТЫ МОЖЕШЬ КОНТРОЛИРОВАТЬ НЕРОВНОСТЬ ТРАССЫ

Давай-ка на минуту задумаемся над тем, что значит «неровность». Из-за чего у тебя может возникнуть страх трассы?

Ты боишься размера препятствий? Но ты же знаешь, что можешь преодолеть даже крупные объекты.

Препятствия находятся слишком близко друг к другу? И в этом нет ничего страшного, ты можешь проскользнуть по поверхности нескольких препятствий, расположенных близко друг к другу.

Основная проблема — это не сложность трассы. Ты испытываешь напряжение, когда боишься поражения. А что способно привести тебя к поражению? Если предположить, что ты правильно настроил велосипед под себя, то остается всего две потенциально опасные проблемы — несбалансированное положение и чрезмерное напряжение.

Поэтому расслабься и сохраняй баланс.

Проезжая длинные участки, ты можешь взлететь в самом начале, затем в какой-то момент прокачать трассу, снова пролететь немного, снова прокачать и так далее. До тех пор пока переднее колесо не ударяется о препятствие в тот момент, пока ты прокачиваешь заднее колесо, можешь ни о чем не беспокоиться.

Кстати, философия «нырка и прокачки» заставляет тебя нацеливаться на трассу и не дает возможности потерять голову уже на первом препятствии. Следуя этой философии, ты сможешь сохранить более высокую скорость и двигаться значительно мягче.

Освободи переднее колесо, остальное приложится. Ты даже не представляешь, на что способно заднее колесо, если переднее уже преодолело препятствие. При неожиданном столкновении с камнем, бревном или корнем, лежащим на относительно ровной поверхности, подними переднее колесо над препятствием и разгрузи заднюю часть велосипеда в момент перекачивания через него. Если и переднее, и заднее колесо одновременно ударятся о препятствие, ты рухнешь, как мохнатый мамонт в болото. Поэтому, проезжая через хаотическое нагромождение всякой ерунды, разгрузи переднее колесо так, чтобы заднее могло свободно и быстро перекатиться через препятствия.

Также ты можешь попробовать прыгнуть. Если ты попытаешься перекатиться через действительно сложные препятствия — например, крупные камни с большими промежутками между ними, то дело закончится сильным ударом, застреванием переднего колеса или перелетом через руль. Если ты едешь на хорошей скорости, попробуй взлететь. Попробуй сделать банни-хоп с места или

воспользуйся препятствием на дороге как импровизированным трамплином. Попробуй приземлиться на выкаты препятствий — это смягчит удар и добавит тебе немного скорости. Помни, что никогда нельзя врезаться в препятствие, кроме случаев, когда это нужно для того, чтобы перепрыгнуть через следующее за ним.

СКОЛЬЗКО, КОГДА МОКРО

Плохое сцепление — это всегда плохое сцепление. И неважно, какова причина — вода, грязь, лед, песок или просто плохие покрышки. Когда колеса не находят общего языка с поверхностью трассы, ситуация приобретает угрожающий поворот. И в этом случае необходима особая тактика.

Расслабься и будь готов к неожиданностям. «Если при движении ты думаешь что-то типа “Это грязь. Заехав на нее, я начну скользить”, то дальнейшее развитие событий не будет для тебя сюрпризом, — говорит мой друг Пит. — Ты не можешь ехать и думать, что все обойдется. Это грязь. Через нее невозможно ехать так же, как через утоптанную трассу».

По возможности двигайся ровно. Ты не можешь агрессивно войти в поворот, двигаясь по мокрым корням. Потому старайся срезать повороты, выбирая сравнительно ровные участки, а затем пролетай над рискованными местами. Пока ты движешься прямо, не обязательно ехать медленно.

Не допускай резких и внезапных движений. Земле сложно «услышать» тебя, когда твои покрышки начинают с ней «тараторить». Общайся с землей неторопливо и четко (если ты понимаешь, что мы имеем в виду) и дождись, пока земля услышит, что ты хочешь ей сказать.

Заезжай на скользкие участки под прямым углом. Стоит въехать на скользкий корень даже под небольшим косым углом, и ты оказываешься на грани серьезной аварии.

Если ты все же заезжаешь на корень под косым углом, попытайся поднять переднее колесо над ним, а затем максимально разгрузи заднее колесо. Это чем-то напоминает банни-хоп, но на самом деле ты не отрываешься от земли. Ты просто становишься легче. Этот метод также работает при лобовом столкновении с препятствиями.

Когда ты преодолеваешь подъем, оставайся в седле — это позволит максимально нагрузить заднее колесо. Если ты встанешь, то потеряешь и сцепление, и инерцию — в результате тебе будет крайне сложно возобновить движение по скользкому подъему. Двигайся на более высокой передаче, чем обычно, — это не даст покрышкам соскользнуть.



Двигаясь по скользкой трассе, делай все возможное для сохранения контроля над передним колесом, но помни, что ты в любой момент можешь соскользнуть и вылететь с дороги

Находи места, в которых ты можешь крутить педали. На скользких корнях сложно обрести хорошее сцепление, поэтому тебе нужно максимально ускоряться там, где это возможно. В скользких условиях старайся сохранить максимальный контроль над движением переднего колеса. При этом не напрягайся и будь готов к маневрам.

Снег может быть и хорошим, и плохим. Прихваченный морозом верхний слой снега может обеспечить неплохое сцепление и позволяет ехать достаточно быстро. В мягком снегу велосипед проваливается и вязнет. Лед — это всегда плохо, если только на твоих покрышках нет металлических шипов.

Используй подходящие покрышки. Для скользкого покрытия нужна более «липкая» резина с крупными шипами. Для снега и сильной грязи используй покрышки с металлическими шипами: они ездят по таким скользким поверхностям как по рельсам.

Выигрышный совет от Стива Пита: «Если заднее колесо начинает проскальзывать, наклонись вперед, чтобы дать больше сцепления переднему. Заднее просто последует за ним». Это может показаться противоестественным, но Пит знает, что говорит.