

# ВЕЛОГОНКА

Второй этап дистанции триатлона — велосипедная гонка. В олимпийском триатлоне вам предстоит преодолеть только 40 км, а не 180, как в соревнованиях Ironman. Очень часто правилами соревнований в олимпийском триатлоне разрешен драфтинг: велосипедный этап проходит в форме групповой гонки. Это накладывает весьма серьезный отпечаток как на тактику самой гонки, так и на специфику подготовки. 40 км — дистанция довольно скоротечная и в случае групповой езды очень зрелищная. Поэтому организаторы соревнований, как правило, делают сильно замкнутые трассы, так что гонщикам приходится делать пять, а иногда восемь кругов. Большое количество поворотов — одна из особенностей таких трасс. Поэтому в триатлоне на олимпийской дистанции недостаточно иметь сильный индивидуальный ход. Важно также уметь эффективно ездить в группе на любой позиции, правильно и быстро проезжать многочисленные повороты.

Раньше считалось, что поскольку велосипедный этап в триатлоне занимает большую часть времени, то и велотренировки должны занимать лидирующее место в общем процессе подготовки. Однако на практике это утверждение совсем не оправдало себя. По крайней мере, в части триатлона на олимпийской дистанции с групповой велосипедной гонкой. Особенность подготовки триатлета такова, что, если уделять больше времени тренировке какого-то одного вида (в мышечном компоненте), неизбежно страдают остальные. Велотренировки требуют значительных временных затрат, и при излишнем увлечении ими высока вероятность остановки прогресса в плавании и беге. В большинстве случаев сильные велосипедисты отстают в беговой подготовке. А вот у сильных бегунов, наоборот, часто высокий велосипедный уровень. Конечно, опытный велосипедист может выиграть у группы на 40-километровой велотрассе и 2 минуты, но с большой долей вероятности он растеряет их во время бега. Хотя, конечно, случается и так, что спортсмен с высоким уровнем велосипедной подготовки, участвуя в отрыве или уезжая индивидуально, в итоге показывает и достойный результат. В любом случае велосипедную тренированность стоит иметь на высоком уровне, поскольку это не только поможет вам быстрее бежать, но часто и решать тактические задачи, от которых зависит успех в целом. Стоит сразу же заметить, что если вы готовитесь к участию в соревнованиях в олимпийском триатлоне без драфтинга, то ваша велоси-

педная тренировка будет значительно отличаться (в сторону увеличения объема занятий) от подготовки к групповой гонке.

Велосипедная подготовка в триатлоне — это многоуровневый процесс, в центре которого, так же как и в плавании (и даже в большей степени), стоит развитие локальной силовой выносливости. При этом следует учитывать особенности, присущие как велосипедному этапу в олимпийском триатлоне в целом, так и подготовке к нему в российских условиях.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ СЛОЖНОСТИ

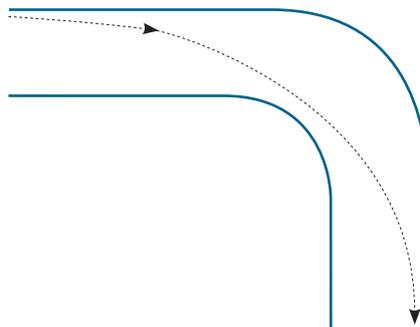
Гонщик, который умеет грамотно и быстро проходить повороты на сложных трассах олимпийского триатлона, имеет значительное преимущество как при езде в группе, так и во время индивидуальной гонки. Чем быстрее вы заедете в поворот, тем быстрее из него выйдете и тем меньше вам потребуется сил, чтобы снова разогнаться.

Вот несколько рекомендаций, как следует проезжать повороты:

1. Всегда смотрите туда, куда вам надо приехать. Не глядите по сторонам, себе под колеса или на задний переключатель едущего впереди спортсмена. Если вы взглядом зафиксируете конечную точку, то ваш мозг сработает как бортовой компьютер и сам «вывезет» вас туда, куда надо. Доверяйте себе!
2. Поднимите ногу в сторону, соответствующую направлению поворота, противоположной ногой давите вниз на педаль. Например, вы заезжаете в правый вираж. Ваша правая нога должна быть поднята, а левая — давить вниз на педаль (рис. 1.7). Это сделает ваш велосипед более устойчивым во время наклона.
3. Всегда заезжайте в вираж с большого радиуса на маленький (рис. 1.8). Это позволит сохранить скорость и безопасно пройти поворот.
4. Старайтесь тормозить до начала поворота, а не в нем самом. Тормозите сразу двумя



**Рис. 1.7**  
Прохождение поворота



**Рис. 1.8**  
Траектория заезда в поворот

## 1. ОСНОВЫ ТРИАТЛОНА

тормозами, контролируйте тормозное усилие. Не нажимайте на тормоза слишком сильно и резко.

5. Начинайте крутить педали только после того, как ваш велосипед примет вертикальное положение. Начиная педалировать в повороте, вы рискуете задеть шатуном или педалью об асфальт, что может привести к падению.
6. Перед началом поворота поставьте такую передачу, с которой будет удобно разгоняться, например  $53 \times 17$  или 19, если скорость после поворота будет меньше 20 км/ч. Если до начала поворота вы ехали на большой передаче и не переключились перед ним, то потом потеряете время на разгоне.
7. Если вы едете в группе, то перед поворотом старайтесь занять позицию в начале пелотона. Заезжая в поворот первым, вы навяжете остальной группе свой вариант траектории и скорости, что с тактической точки зрения полностью себя оправдывает. Кроме того, первые позиции во время поворотов значительно уменьшают риск попасть в завал.
8. Соблюдайте дистанцию. Во время сложных поворотов, например на горном серпантине, не «приклеивайтесь» к колесу впереди едущего гонщика. Оставьте себе 1,5 м для маневра.
9. Если вы уже находитесь в повороте и есть необходимость сбросить скорость, то используйте только передний тормоз. Использование во время наклона велосипеда заднего тормоза может привести к срыву заднего колеса в юз и падению. В любом случае не перетормаживайте.

Если вы знаете, что гонка будет проходить по технически сложной трассе, и у вас есть возможность провести несколько тренировок на ней, постарайтесь во время разминки и тренировок подобрать и запомнить все передачи, которые будут использоваться во время гонки. Запомните все траектории.

К технически сложным относятся не только трассы с большим количеством поворотов, но и трассы с рельефом. В этом случае очень важно уметь правильно подбирать передачу и вообще уметь переключаться. Об этом мы расскажем ниже.

Важным моментом на технически сложных трассах является выбор покрышек. Используйте мягкие покрышки с большим процентным составом каучука, например Michelin Pro Race, или покрышки с мелкой насечкой, например как в одотрубках (Continental Criterium, Continental Competition).

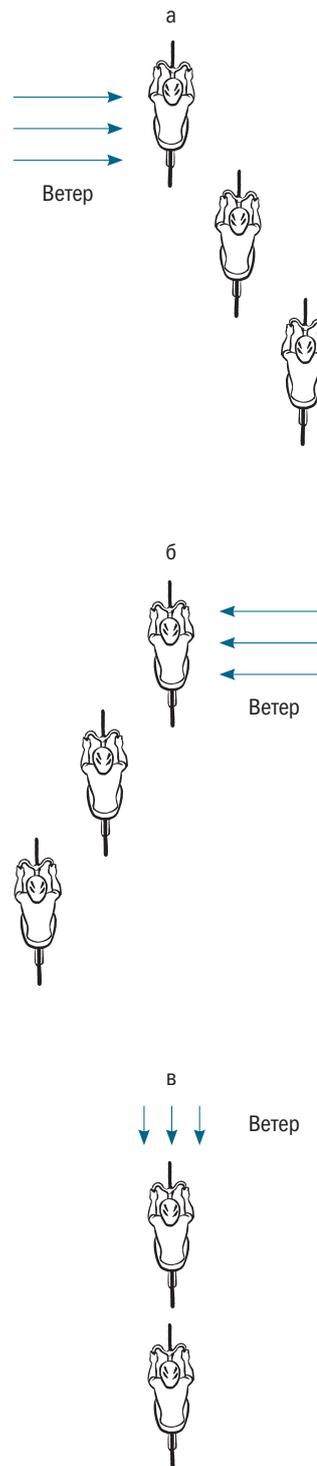
Если гонка проходит в условиях дождя и на скользкой дороге, не перекачивайте колеса. Это позволит немного увеличить площадь сцепления шин с дорожным покрытием. Для спортсмена весом 70 кг 8 атмосфер для колес на одотрубках и 7 атмосфер для клинчеров — вполне достаточное давление.

## ГРУППОВАЯ ГОНКА

Чаще всего велосипедный этап олимпийского триатлона проходит в форме групповой гонки. И от того, насколько хорошо вы умеете ездить в группе, будет во многом зависеть ваш окончательный результат. Велосипедный этап следует сразу после плавания, и 10-метровый отрыв в воде вполне может перерасти в 500-метровый на шоссе. Начало велосипедной гонки, как правило, очень быстрое. Лидеры после плавательного этапа стараются развить свое преимущество, а те, кто сзади, — это преимущество ликвидировать. Часто первые 5 км велосипедной групповой гонки — самая сложная часть дистанции. Во время подготовки к триатлону необходимо учитывать эту специфику.

Езда в группе предъявляет повышенные требования к координационным способностям гонщика. Прежде всего, не надо бояться колеса! При езде плотной большой группой на невысоких скоростях вы можете оказаться в самом ее центре. Не паникуйте. Соблюдайте разумную дистанцию, но и не пускайте без необходимости никого вперед себя. Смотрите немного вперед. Если потребуются, оттолкните локтем или аккуратно отодвиньте рукой слишком близко едущего гонщика. Если вы случайно притерлись к чужому колесу, не волнуйтесь и не дергайте резко рулем. Держите его крепко и ровно, плавно отъезжая в сторону. Если же вы сцепились с кем-то рулем, не давайте вашему «партнеру» резко уйти в сторону — он потащит вас за собой, и вы упадете. Приблизьте его одной рукой, не давайте вилять. В таком положении спокойно, плавно высвободите рули и продолжайте гонку.

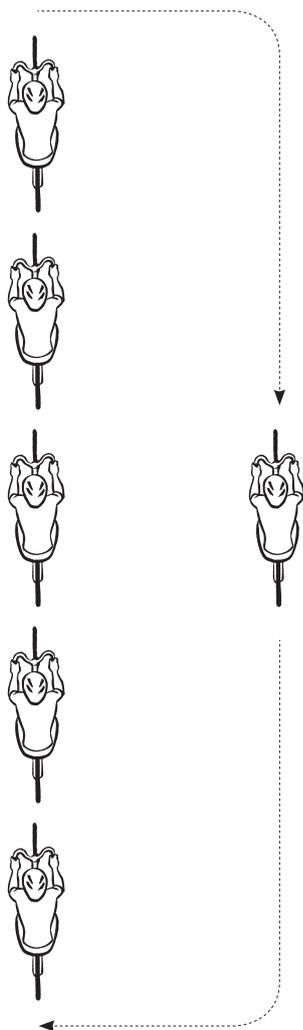
Если же группа не просто «катится», а быстро мчится, необходимо уметь работать в команде. При этом старайтесь держаться как можно ближе к колесу впереди едущего гонщика. Так вы попадете в поток разреженного воздуха, и поддерживать скорость станет значительно легче, чем тому, кто впереди. Если ветер дует слева направо, встаньте справа от колеса ведущего, если справа налево, то слева (рис. 1.9).



**Рис. 1.9**

Схема построения группы велогонщиков в зависимости от направления ветра: а — слева, б — справа, в — «в лоб»

**Рис. 1.10**  
Построение «струна»



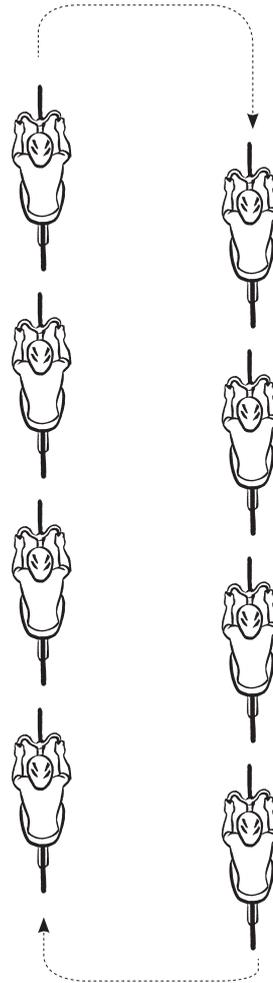
Существует несколько способов быстрой езды в команде, наиболее распространены два.

**Фиксированные смены.** Гонщики растягиваются в линию, и вы едете за спиной только одного человека. Спортсмены за вами тоже едут друг за другом, это так называемое построение «струна» (рис. 1.10). Каждый раз, когда подходит ваша очередь, вы выходите на первую позицию и некоторое время работаете ведущим. Как правило, наиболее эффективным оказывается лидирование примерно по 10–20 сек., или по 10 оборотов (если считать обороты одной ногой). Старайтесь поддерживать скорость предыдущего гонщика или немного увеличьте ее, но только плавно. Ехать на первой позиции значительно тяжелее, чем за спиной, «сидя на колесе», поэтому, скорее всего, вы начнете быстро уставать. Не дожидаясь этого момента, не затягивайте свою смену, вовремя уходите назад. Сделайте несколько оборотов повышенной мощности, чтобы немного оторваться от следующего за вами гонщика, и плавно отъезжайте в сторону по направлению ветра (ветер справа налево — уходите влево), постепенно пропуская вперед себя всю команду. Сильно не сбавляйте скорость. Как только до конца группы останется 2–3 человека, начинайте разгоняться, плотнее приблизьтесь к проезжающей группе и становитесь «последним колесом». Сидя на колесе, старайтесь поставить передачу на одну звезду легче, чем та, на которой вы работали в смене, а обороты оставьте прежними. Например, если работали в смене на передаче  $53 \times 14$ , то на колесе выберите передачу  $53 \times 15$ . Находясь на лидирующей позиции, примите более аэродинамическое положение, взявшись за нижнюю часть руля, или, если позволяет трасса, используйте аэродинамическую насадку.

«Вертушка». Изначально вы едете в такой же «струне», как и в первом варианте, но только «струн» на трассе не одна, а две (рис. 1.11). Ваша задача — обогнать первого гонщика в параллельной «струне» и встать перед ним. После этого гонщик, ехавший за вами, сразу обгонит вас, также встанет перед вами и т. д. После того как вы опуститесь до позиции последнего колеса параллельной «струны», плавно перемещайтесь на последнюю позицию своей первоначальной «струны» и начинайте движение вверх. Получается постоянное движение всей группы по кругу. Такое

построение очень эффективно в больших группах, так как каждый участник обгоняет другого и скорость группы постоянно возрастает.

Отдельно следует упомянуть о таком специфическом моменте групповой гонки в триатлоне, как последний километр перед транзитной зоной, в которой вы наденете кроссовки и начнете бег. От того, на какой позиции вы въедете в транзитную зону, во многом зависит ваше место в беговой группе. Особенное значение этот момент приобретает на соревнованиях, когда уровень беговой подготовки участников примерно одинаков. Заехав на 15 сек. позже в транзитную зону и, соответственно, выбежав из нее с 15-секундным отставанием от лидеров, при равном уровне бега вы рискуете не догнать «беглецов». Как же не допустить подобного? Во-первых, не бойтесь толкаться в группе. На последних двух километрах идет активная борьба за позицию. Отметьте точку внутри группы, в которой вы хотите приехать, и зафиксируйте ее взглядом. Используйте любую лазейку, чтобы протиснуться вперед, вовремя блокируйте слишком большое расстояние между вами и задним колесом впереди едущего гонщика, чтобы не дать никому вклиниться между вами. Кроме того, в своей подготовке следует учесть, что последние 2 км велосипедной дистанции отличаются повышенной интенсивностью. Все будут стремиться занять лидирующую позицию, и вам надо быть готовым, сделав ускорение, как правило по краю, занять более выгодную позицию или отстоять существующую.



**Рис. 1.11**  
Построение «вертушка»

## ТРЕНИРОВКА НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

Тренируясь на шоссейном велосипеде в России, необходимо быть готовым к некоторым национальным особенностям.

**Низкое качество дорожного покрытия.** Это неизбежное зло. Чтобы преодолеть эту неприятность, желательно использовать тренировочный велосипед или тренировочные колеса, которые не очень жалко или которые легко чинить. Колеса накачивайте достаточно сильно, чтобы не пробить их на камнях или рельсах. Предпочтительно использовать клинчерные колеса, камеры которых, в отличие от трубок, легко менять.

**Узкие дороги.** Очень опасно ездить по узким извилистым загородным дорогам. Водители часто бывают неаккуратны и превышают скоростной режим. По возможности выбирайте широкие автомагистрали, где вас будет видно издалека. Надевайте яркую одежду с катафотами.

**Низкая культура вождения.** Выезжая на велотренировку на шоссе, помните, что, вопреки ПДД, по факту вы не являетесь участником дорожного движения для большинства водителей. Поэтому вас, возможно, будут подрезать, обгонять и совершать иные маневры. Кроме того, в некоторых регионах России водители, видя перед собой велосипедиста, считают своим долгом каким-либо образом ему помешать, например кинуть огрызок или чем-нибудь потяжелее. Если есть возможность, используйте автомобиль сопровождения, попросите кого-нибудь сопровождать вас сзади на машине с включенными аварийными огнями. Обязательно возьмите с собой телефон.

**Полиция.** Дорожная полиция не везде адекватно относится к велосипедистам. Часто бывает, что ГИБДД запрещает им ездить по некоторым трассам. В этом случае необходимо помнить, что велосипедист является точно таким же участником дорожного движения, как и автомобилист, и может кататься везде, кроме скоростных магистралей и тех мест, где это запрещено соответствующим знаком. Велосипедисту разрешается ездить по дорогам, придерживаясь их правого края. Велосипедист должен подавать руками следующие знаки: поворот направо (или перестройка в правый ряд) — вытянутая в сторону правая рука; поворот налево (или перестройка в левый ряд) — вытянутая в сторону левая рука; остановка — поднятая вверх левая или правая рука.

**Собаки.** При неожиданном нападении собаки и невозможности совершить ускорение (например, при езде в крутую гору) попытайтесь отпугнуть животное. Полейте ее из бачка сильной струей или замахнитесь велосипедным насосом. Перед поездкой можно положить в задний карман перцовый газовый баллончик, но с ним надо быть аккуратнее: не распыляйте его прямо перед собой.

**Плохая экология.** В больших городах воздух не отличается чистотой, а автодороги — вообще самые грязные места в городах. Используйте индивидуальные маски, если чувствуете, что в атмосфере слишком много пыли. Так вы значительно снизите уровень загрязнения ваших легких. Кроме того, повышенное содержание угарного газа в воздухе приводит к гипоксии, и это обязательно нужно учитывать при расчете интенсивности работы.

**Климат.** Значительная часть нашей страны находится в северных широтах. Лето бывает дождливым, а зимы — длинными и холодными. Поэтому вам придется какое-то время тренироваться в ненастных условиях. Используйте многослойную одежду и крыло для заднего колеса. На тренировки в ненастные дни обязательно берите с собой непромокаемый легкий дождевик, на ноги наденьте теплые бахилы.

При тренировках на шоссе в осенне-весенний период возьмите с собой газеты. Даже если вы сильно промокнете, они спасут вас от продувания. Проложите газеты в районе груди, ног — в общем, везде, где сможете. Это поможет сохранить тепло.

## ТРЕНИРОВКА В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

Хотя триатлон — летний вид спорта, обычно вся основная подготовительная работа проводится в период с декабря до конца марта, то есть как раз тогда, когда на основной части России нельзя полноценно кататься на велосипеде. Далеко не каждый имеет возможность выезжать на учебно-тренировочные сборы (УТС) так часто и на столько времени, на сколько это необходимо. Что делать в таком случае? Есть несколько вариантов тренировок:

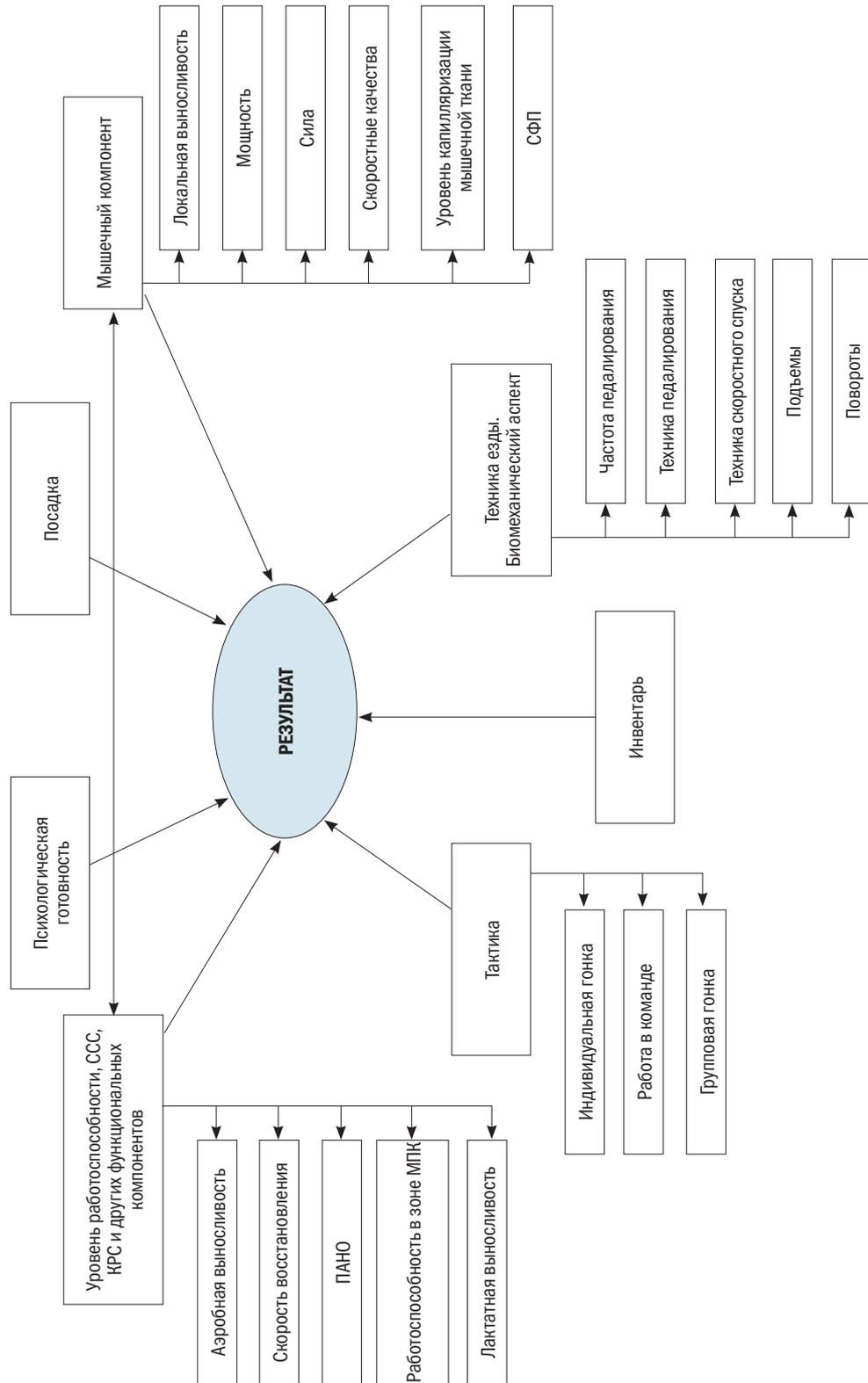
- тренировки на станке (как на роликовом, так и на стационарном);
- тренировки на треке;
- СФП;
- тренировки в конькобежном спорте;
- комбинация этих видов тренировки.

Наиболее эффективными являются тренировки на стационарном велостанке с возможностью изменения уровня сопротивления, дополненные комплексом упражнений СФП. Тренировки на роликовом станке в сочетании с некоторыми упражнениями СФП также эффективны, но имеют менее значимый силовой компонент. Зато их отличает более качественная техническая составляющая, поскольку на таком станке есть хорошая возможность развить координацию, технику и частоту педалирования. Более подробно примеры тренировок в зимнее время будут рассмотрены чуть ниже.

Ваша готовность к велосипедному этапу и, соответственно, результат определяются не только тем, сколько и как быстро вы ездите на тренировках, но и множеством других факторов. Эти факторы представлены на *рис. 1.12*.

Описать всю структуру велосипедной подготовки не позволяет формат этой книги, поэтому остановимся на наиболее важных аспектах. Отметим, что все указанные компоненты подготовки находятся в тесной взаимосвязи и тренировка одного качества неизбежно затрагивает другое. Например, тренировка аэробной выносливости при повышении частоты педалирования ведет к развитию капиллярной сети в работающих мышцах (капилляризации). А тренировка на уроне ПАНО — к развитию локальной выносливости при увеличении передачи или совершенствованию езды в пологий подъем.

**Рис. 1.12**  
 Факторы, влияющие  
 на результат велогонки



## ТРЕНИРОВКА АЭРОБНОЙ ВЫНОСЛИВОСТИ

Аэробная выносливость применительно к велосипедной подготовке триатлета представляет собой способность к длительной езде на допороговых (до ПАНО) уровнях интенсивности, способность бороться с утомлением во время длительной езды, а также способность эффективно восстанавливаться во время работы и после нее. Аэробная выносливость чрезвычайно важна в велосипедной (как и в плавательной и беговой) подготовке триатлета. Этот вид выносливости — базовый для развития уровня тренированности в зоне ПАНО и в более интенсивных режимах. Тренируя аэробную выносливость, вы значительно развиваете ССС, что является абсолютно необходимой предпосылкой для совершенствования специальной, скоростной и других видов выносливости. Хороший уровень аэробной выносливости позволит вам быстро восстановиться после различных ускорений во время гонки. Кстати, именно на развитие аэробной выносливости уходит 90% общего тренировочного времени спортсменов, готовящихся к выступлению на длинных дистанциях, например на соревнованиях Ironman. В олимпийском триатлоне доля тренировок на развитие аэробной выносливости не так высока, однако является важной частью тренировочного процесса, особенно на ранних этапах подготовки. Часто эти тренировки служат средством восстановления после более интенсивных упражнений.

Итак, как развить аэробную выносливость? Прежде всего вам необходимо ездить на велосипеде. Но не просто ездить, а ездить достаточно много. Тренировка в 120–150 км для гонки в 40 км может считаться максимальной по километражу. Обычно для развития аэробной выносливости достаточно регулярно кататься по 80–100 км с П 65–75% от максимального значения и с частотой педалирования 95–105 об./мин.

Вот типичные задания для развития аэробной выносливости в велосипедной составляющей олимпийского триатлона.

80 км равномерно, П 130–140, по равнинной или слабохолмистой местности, в группе или индивидуально, 90–100 об./мин.

100 км (20 км разминка, 2 × 20 км, П 140–145, 95–105 об./мин, через 10 км восстановительного катания на П 120, 20 км заминка).

3 ч. (30 мин. разминка, 2 ч. прогрессивно по пульсу по 20 мин., каждые 20 мин. прибавляя пульс, 30 мин. заминка).

## ТРЕНИРОВКИ

## РАЗВИТИЕ УРОВНЯ ПАНО

Тренировки для развития специальной выносливости на уровне ПАНО являются важнейшей составляющей велосипедной подготовки триатлетов. Именно работоспособность на уровне порога анаэробного обмена обеспечит комфортное в энергетическом отношении состояние во время гонки, разнообразит ваш тактический арсенал, а также позволит свободнее начать бег. Развить потенциал ПАНО в велосипедной части триатлона помогают интервальные тренировки. Длительность рабочих отрезков в сумме должна быть не меньше 20 мин., а интервалы отдыха между отрезками — составлять 15–20% от их протяженности. Для того чтобы увеличить скорость езды, «запомнить» ее и уметь применять в ходе соревнований, при тренировках на уровне ПАНО имеет смысл работать в команде. Так вы с большей вероятностью приобретете хорошую технику, нащупаете оптимальное соотношение между частотой педалирования и рабочей передачей, а кроме того, избежите ненужного в данном виде тренировки «скатывания» в силовую работу. Варианты тренировочных заданий для развития ПАНО:

### ТРЕНИРОВКИ

4 × 5 км, П 155–165 (или, например, по 280–300 ватт, или и то и другое) через 1 км закатки.

5 × 10 км через 5 мин. закатки.

2 км + 4 км + 6 км + 8 км + 10 км через 1 км закатки; начинать легко, но быстро, стараться сохранять скорость первого короткого отрезка на последнем длинном отрезке.

Первая команда из 5 человек едет с постоянной скоростью, например 40 км/ч. Вторая команда выезжает через 1 мин. после первой. Задача — обогнать первую команду в течение 10–15 км.

## РАЗВИТИЕ РАБОТОСПОСОБНОСТИ НА УРОВНЕ МПК

Один из самых тяжелых видов тренировки в велосипедной подготовке триатлета — тренировки на уровне МПК. Чем больше вы разовьете в себе способность максимально использовать кислород во время заездов, тем активнее сможете вести себя в гонке, совершать быстрые рывки из группы, которые смогут перерасти в значительный отрыв. Кроме того, вы сможете максимально эффективно преодолевать подъемы протяженностью от 400 м до 2 км, которые часто встречаются на дистанциях олимпийского триатлона. Кроме того, если вы неудачно выплыли, до ближайшей быстро едущей группы вам надо преодолеть метров 200, то тренировки на уровне МПК значительно увеличивают ваши шансы на удачное преследование. Для развития этой способности надо проводить интервальные тренировки средней

продолжительностью в 3–8 мин. при субмаксимальных значениях пульса, используя при этом передаточное соотношение, которое планируется использовать в ходе соревнования. Вы должны нагружаться так, чтобы у вас не возникло желания поговорить с кем-либо. Сердце должно работать с частотой 90–95% от максимального, а в мышцах — чувствоваться боль. Частота педалирования — несколько большая, чем вы используете во время соревнований. Интервалы отдыха — чуть больше, чем при работе на уровне ПАНУ. Они составляют примерно 20% от времени рабочего отрезка. Объем такой тренировочной работы — 20–30 км. Вот несколько примеров тренировочных заданий, которые могут применяться для развития работоспособности на МПК в олимпийском триатлоне:

8 × 5 мин., 95–100 об./мин, ЧСС 90–95%, 100 об./мин, отдых 1,5 мин. (закатка).

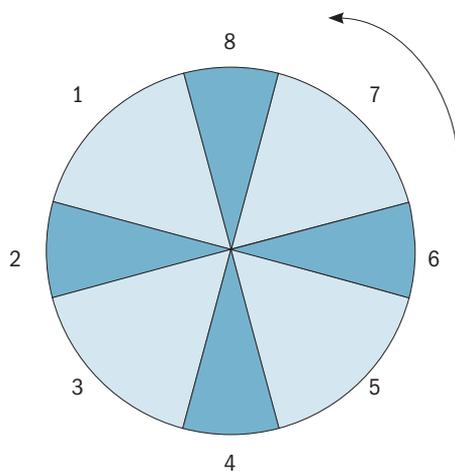
10 × 3 км (2 км за мотолидером 45 км/ч + 1 км с задачей обогнать мотолидера на 15 сек.).  
Отдых: 1 км закатка.

(6–10) × 2 км в пологий подъем 5–7%. Каждый отрезок проезжать прогрессивно, то есть начинать спокойно, а заканчивать быстро. Частота педалирования на уровне 80–90 об./мин., скорость увеличивать за счет увеличения передачи. Положение на седле — сидя, однако, если разделить всю дистанцию на 5 частей, то 4-ю часть проехать методом «танцовщица».

## ТРЕНИРОВКИ

## ТЕХНИКА ПЕДАЛИРОВАНИЯ

То, насколько правильно вы вращаете педали, во многом определяет экономичность и эффективность работы в целом. Основной смысл эффективного приложения усилий к педалям сводится к круговому педаляжу (рис. 1.13). Вы должны не только давить на педали, но и подтягивать их.



1. Давление стопы вниз с одновременным проталкиванием ее вперед.
2. Давление вниз.
3. Проталкивание стопы вниз и назад.
4. Проталкивание стопы назад.
5. Подтягивание стопы назад и вверх.
6. Подтягивание стопы под себя.
7. Подтягивание стопы с одновременным проталкиванием ее вперед.
8. Проталкивание стопы вперед.

**Рис. 1.13**  
Основные движения стопы при педалировании

На всем протяжении кругового движения подошва стопы должна находиться в несколько приподнятом состоянии или на горизонтальной линии и быть относительно зафиксированной. Иногда в конце зоны 3 возможно некоторое «загребующее» движение стопой, но его можно рассматривать как дополнение к основному круговому педаляжу. Подобное движение часто используют при езде в гору. Заметим, что чем выше частота педалирования, тем выше приподнимается пятка относительно педали на всем протяжении круга.

Отдельного внимания заслуживает техника бессилового педаляжа. Вы способны ехать, притом достаточно быстро, используя только вес ваших ног. Иногда при езде в группе вам не требуется прикладывать значительных усилий к педалям, чтобы создать движение, — достаточно всего лишь опустить ногу вниз. Она движется только под собственным весом, вторая нога при этом совершает легкое подтягивающее усилие. Энергетические затраты при такой езде минимальные, а восстановление после интенсивной работы максимальное. Именно бессилового педаляж позволяет быстро восстановиться после рывков и интервалов. Отрабатывайте технику бессилового педалирования на каждой восстановительной тренировке или ее части.

Для совершенствования техники педалирования можно использовать следующие задания:

## ТРЕНИРОВКИ

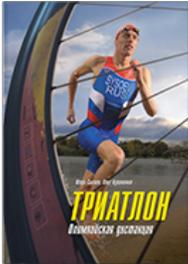
В течение тренировки сделать  $(8-12) \times 2$  мин., вращая педали только одной ногой, вторая педаль отстегнута через 2 мин. спокойного катания в «полной координации». Передача должна быть немного завышена. Сконцентрируйтесь на подтягивании стопы под себя, постарайтесь создавать усилие в каждой точке круга.

Силовая тренировка в пологий подъем, например  $6 \times 2$  км на передаче  $53 \times 14$ ,  $55-60$  об./мин., обращая внимание на плавный круговой педаляж.

70 км в аэробном режиме по слабохолмистой местности, раскручивая максимальные обороты на каждом спуске. Старайтесь не прыгать на седле.

Отработка техники педаляжа на роликовом станке. Для лучшего контроля за собственными действиями поставьте роликовый станок боком перед зеркалом. Разминка 20 мин.,  $2 \times 10$  мин. педаляж, 110 об./мин. через 5 мин., вращая педали с удобной, расслабленной частотой педалирования,  $3 \times 1$  мин. максимальные обороты через 3 мин. закатки. Передача должна быть легкой. Чем правильнее вы крутите педали, тем дольше остаетесь на седле не подпрыгивая.

Езда в очень пологий подъем на немного завышенной передаче откинувшись на седле, не держась руками за руль.



[Почитать описание, рецензии  
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

