

Учреждение образования «Гомельский государственный университет
имени Франциска Скорины»

Факультет физической культуры

Кафедра физического воспитания и спорта

СОГЛАСОВАНО

Заведующий кафедрой
физического воспитания и спорта
_____ К.К.Бондаренко

09.02.2021г.

СОГЛАСОВАНО

Декан факультет физической
культуры
_____ С.В.Севдалев

09.02.2021г.

**ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЙ КОМПЛЕКС ПО
УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА.
ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СПОРТ. ВЕЛОКРОСС»**

для всех специальностей

Составители:

М.Ф. Костырко, преподаватель кафедры физического
воспитания и спорта

Рассмотрено на заседании
кафедры физического воспитания и спорта
09.02.2021 г., протокол № 7.

Рассмотрено и утверждено
на заседании научно-методического совета
18.03.2021 г., протокол № 4.

Гомель, 2021

СОДЕРЖАНИЕ
УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА
ПО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА»
РАЗДЕЛ «ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СПОРТ. ВЕЛОКРОСС»

1. Теоретический раздел
Содержание
 - 1.1. Титульный лист
 - 1.2. Пояснительная записка
 - 1.3. Учебная программа «Физическая культура: Велосипедный спорт
 - 1.4. Лекции по велоспорту
2. Практический раздел
 - 2.1. Велосипедный спорт. Велокросс
 - 2.2. Виды велосипедного спорта
 - 2.3. Методика развития специальных физических качеств
 - 2.4. Техника велосипедного спорта в гонках по велокроссу
3. Раздел контроля знаний
 - 3.1. Контроль знаний, умений, навыков
 - 3.2. Контрольные вопросы
 - 3.3. Тематика рефератов
4. Вспомогательный раздел
 - 4.1. Глоссарий
 - 4.2. Рекомендуемая литература
 - 4.3. Видеоматериалы

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

1 Теоретический раздел

1.2. Пояснительная записка

В высшем учебном заведении физическое воспитание в Республике Беларусь является неотъемлемой частью всей системы воспитания. Применение различных средств и методов физического воспитания в состоянии с гигиеническими факторами содействует укреплению здоровья физическому развитию, закаливанию организма, формированию жизненно необходимых двигательных навыков.

Электронный учебно-методический комплекс включает в себя разделы, освещающие теоретическую и техническую деятельности, а также средства и методы подготовки, а также систему контроля нормативов. Материал комплекса изложен в разделах, отражающих тот или иной вид подготовки велосипедистов, в соответствии с объемом учебных часов, планируемых на определенный этап обучения. Тренировочный процесс предусматривает постепенное повышение тренировочных нагрузок, развитие специальных физических качеств, повышение интереса к занятиям велоспортом. Формы тренировочного процесса проявляются в групповых занятиях, теоретической подготовке, медицинском контроле, соревнованиях и участии в массовых спортивных мероприятиях (велопробегах).

Цели:

- укрепления здоровья учащихся, закаливание, гармоническое физическое развитие, достижение и поддержание высокой работоспособности, привитие гигиенических навыков;
- воспитание у занимающихся волевых качеств;
- формирование жизненно важных двигательных навыков и умений, применение их в различных условиях;
- развитие у занимающихся основных двигательных качеств, к способности к оценке скоростно-силовых, пространственных и временных параметров движений, развитие выносливости;
- формирование умений самостоятельно заниматься физическими упражнениями, воспитание потребности в личном физическом совершенствовании.

Задачи:

- приобретение теоретических и методических знаний;
- овладение основными сложными техническими и тактическими действиями;
- повышение спортивной квалификации;
- воспитание привычки к систематическим занятиям физическими упражнениями;
- воспитание высокоразвитых волевых качеств, умения преодолевать физические трудности при выполнении двигательных действий на велосипеде;

- воспитание гигиенических навыков и привычек соблюдения режима труда и отдыха, ухода за своим телом, одеждой и пр.;
- воспитание ответственного отношения к учебному процессу, строящемуся на основе взаимодействия «тренер-ученик» и общности интересов в освоении двигательных действий.

Дисциплина обязательного компонента «Физическая культура» (Велосипедный спорт. Велокросс) для дневного отделения изучается студентами 1-3 курсов всех специальностей университета в объеме 222 часа учебных занятий (из них 12 часов лекционных и 210 часов практических занятий); контроль знаний осуществляется в форме зачета по 3,75 часа в каждом семестре.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРНИЦКОГО

Учреждение образования
«Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины»

УТВЕРЖДАЮ

Проректор по учебной работе

ГГУ имени Ф.Скорины

И.В. Семченко



(дата утверждения)

Регистрационный № УД- 44-2017-284 /уч.

ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА: Велосипедный спорт

Учебная программа учреждения высшего образования
по учебной дисциплине для всех специальностей

2017 г.

Учебная программа составлена на основе типовой учебной программы для учреждений ВО РБ, утв. 27.06.2017 рег. № ТД-СГ.025/тип и учебных планов специальностей учреждения высшего образования.

СОСТАВИТЕЛИ:

М.Ф. Костырко, преподаватель, магистр педагогических наук;
Ю.И. Костырко, зам. председателя ГООС ОО «БФВС»;
Л.А. Лапицкая, старший преподаватель

РЕКОМЕНДОВАНА К УТВЕРЖДЕНИЮ:

Кафедрой физической культуры и спорта
(протокол № 11 от 08.05.2017);

Научно-методическим советом УО «ГГУ им.Ф.Скорины»
(протокол № 8 от 07.06.2017)

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

В высшем учебном заведении «Физическая культура» относится к дополнительным видам обучения в учебных планах всех специальностей и является значимой частью в формировании общей и профессиональной культуры современного высокообразованного специалиста, системы гуманистического воспитания студентов.

Настоящая программа учитывает требования, предъявляемые экономическими, социальными и экологическими условиями проживания и обучения.

Целью дисциплины является сохранение и укрепление здоровья студентов и развитие физических качеств в рамках формирования всесторонне развитой личности.

Задачами дисциплины являются:

- усвоение студентами роли физической культуры в развитии человека;
- анализ теоретико-методических основ физической культуры в формировании здорового образа жизни;
- обеспечение, сохранение и укрепление здоровья;
- развитие и совершенствование психофизических способностей и качеств.

В результате изучения дисциплины обучаемый должен:

знать:

- роль физической культуры в развитии человека и подготовке специалиста;
- теоретико-методические основы физической культуры и здорового образа жизни;
- возрастно-половые различия в физиологических реакциях на физическую нагрузку;
- механизм влияния двигательной активности на повышение устойчивости организма к неблагоприятным факторам внешней среды.

уметь:

- оценивать функциональное состояние организма в покое, под влиянием физической нагрузки различной направленности и в периоды восстановления;
- использовать в жизни практические умения и навыки, обеспечивающие сохранение и укрепление здоровья, развитие и совершенствование психофизических способностей и качеств;
- использовать опыт физкультурно-спортивной деятельности для достижения жизненных и профессиональных целей.

владеть:

- физиологическими знаниями для планирования и проведения основных видов физкультурно-оздоровительных занятий с детьми, подростками и взрослыми людьми;
- методами и средствами процессов восстановления.

В результате изучения дисциплины «Физическая культура» студенты должны овладеть:

академическими компетенциями:

- АК-1. Уметь применять базовые научно-теоретические знания для решения теоретических и практических задач.
- АК-2. Владеть системным и сравнительным анализом.
- АК-3. Владеть исследовательскими навыками.
- АК-4. Уметь работать самостоятельно.
- АК-5. Быть способным порождать новые идеи (обладать креативностью).
- АК-6. Владеть междисциплинарным подходом при решении проблем.
- АК-7. Иметь навыки, связанные с использованием технических устройств, управлением информацией и работой с компьютером.
- АК-8. Обладать навыками устной и письменной коммуникации.
- АК-9. Уметь учиться, повышать свою квалификацию в течение всей жизни.

социально-личностными компетенциями:

- СЛК-1. Обладать качествами гражданственности.
- СЛК-2. Быть способным к социальному взаимодействию.
- СЛК-3. Обладать способностью к межличностным коммуникациям.
- СЛК-4. Владеть навыками здоровьесбережения.
- СЛК-5. Быть способным к критике и самокритике.
- СЛК-6. Уметь работать в команде.
- СЛК-7. Формировать и аргументировать собственные суждения и профессиональную позицию.
- СЛК-8. Уметь использовать в практической деятельности основы законодательства и правовых норм.
- СЛК-9. Уважительно и бережно относиться к историческому наследию и культурным традициям, толерантно воспринимать социальные и культурные различия.
- СЛК-10. Проявлять инициативу и креативность, в том числе в нестандартных ситуациях.

профессиональными компетенциями:

- ПК-1. Формировать физическую культуру личности;
- ПК-2. Формировать гуманистическое мировоззрение, нравственное сознание и нравственное поведение;
- ПК-3. Воспитывать ответственность за результаты учебной деятельности;
- ПК-4. Формировать у занимающихся систему научных знаний, умений, навыков и готовность к их использованию в процессе физического воспитания;
- ПК-5. Осваивать и использовать современные научно обоснованные методики физического воспитания;

- ПК-6. Работать с научно-методической литературой;
- ПК -7. Проводить и контролировать разные формы занятий физическими упражнениями;
- ПК-8. Выбирать и использовать средства и методы физического воспитания;
- ПК-9. Организовывать и проводить разнообразные формы занятий физическими упражнениями;
- ПК-10. Использовать приемы формирования мотивации к занятиям физическими упражнениями;
- ПК-11. Контролировать и анализировать соревновательную деятельность;
- ПК-12. Обеспечивать безопасность спортивной подготовки, осуществлять профилактику травматизма, оказывать первую доврачебную помощь;
- ПК-13. Выбирать и использовать эффективные средства восстановления после физических нагрузок и травм;
- ПК-14. Работать с нормативными правовыми актами и другими документами;
- ПК-15. Анализировать и оценивать собранные данные;
- ПК-16. Взаимодействовать со специалистами смежных профилей;
- ПК-17. Вести переговоры с другими заинтересованными участниками;
- ПК-18. Пользоваться глобальными информационными ресурсами, владеть современными средствами телекоммуникаций;
- ПК-19. Нормировать и контролировать физическую нагрузку;
- ПК-20. Организовывать и проводить соревнования, спортивно-массовые и физкультурно-оздоровительные мероприятия;
- ПК-21. Организовывать активный отдых средствами физической культуры и спорта;
- ПК-22. Обеспечивать безопасное проведение занятий физическими упражнениями;
- ПК-23. Осуществлять пропаганду физической культуры, спорта и туризма, здорового образа жизни.

Дисциплина обязательного компонента «Физическая культура. Велосипедный спорт» для дневного отделения изучается студентами 1-3 курсов всех специальностей университета в объеме 222 часа учебных занятий (из них 12 часов лекционных и 210 часов практических занятий); контроль знаний осуществляется в форме зачета по 3,75 часа в каждом семестре.

СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА

Введение

1. Содержание физического воспитания в высших учебных заведениях.
 - 1.1 Цель, задачи и формы физического воспитания студентов.
 - 1.2 Основные понятия теории физической культуры.
 - 1.3 Физические качества и методика их развития.
 - 1.4 Структура занятия по физическому воспитанию.
 - 1.5 Влияние занятий физическими упражнениями на организм человека.
2. Развитие Физической культуры и спорта в Гомельской области
 - 2.1 Исторический очерк олимпийского движения на Гомельщине
 - 2.2 Современные тенденции развития спорта и туризма в гомельской области.
 - 2.3 Спортсмены гомельской области участники и призеры летних олимпийских игр.
3. Врачебный контроль и самоконтроль в процессе занятий физической культурой и спортом.
 - 3.1 Врачебный контроль.
 - 3.2 Функциональное состояние организма и его оценка.
 - 3.3. Самоконтроль в процессе учебно-тренировочной деятельности.
4. Влияние физических нагрузок на организм занимающихся. Травматизм в процессе занятий физическими упражнениями.
 - 4.1 Изменения, происходящие в организме человека под влиянием физических упражнений.
 - 4.2 Разновидности травм.
 - 4.3 Профилактика травматизма на занятиях по физическому воспитанию.
5. Принципы сбалансированного питания.
 - 5.1 Гигиена питания.
 - 5.2 Белки. Жиры. Углеводы.
 - 5.3 Витамины. Минералы и микроэлементы.
 - 5.4 Сохранение витаминов круглый год.
 - 5.5 Основной обмен.
6. Гигиеническое обеспечение при проведении занятий по физической культуре.
 - 6.1. Гигиенические требования к местам занятий физическими упражнениями и спортом.
 - 6.2 Гигиенические требования к одежде и обуви.
 - 6.3 Личная гигиена студентов активно занимающихся спортом.

Формирование двигательных умений

- Развитие быстроты и ловкости.
- Обучение специальным умениям и навыкам.
- Укрепление опорно-двигательного аппарата.
- Формирование специальных умений и навыков.

Развитие общей выносливости и силы.
Формирование двигательных умений и навыков.
Совершенствование специальных двигательных навыков.
Развитие подвижности в суставах, гибкости.
Развитие силы.
Обучение умениям и навыкам специальных упражнений велосипедистов.
Совершенствование специальной физической подготовленности и специальных двигательных навыков.
Воспитание специальной выносливости.
Воспитание физических качеств быстроты и ловкости.
Воспитание силы мышц.
Воспитание общей выносливости и работоспособности.
Обучения умениям, навыкам и технике велосипедного спорта.
Воспитание общей выносливости и работоспособности.
Совершенствование специальных физических качеств: силы, координационных способностей.
Развитие физических качеств быстроты и ловкости, скоростно-силовых качеств.
Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.
Повышение общей работоспособности.
Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.
Развитие общей и специальной выносливости.
Развитие общей и специальной выносливости.
Развитие силы мышц и силовой выносливости.
Совершенствование специальных умений и навыков.
Развитие силы ОДА.
Совершенствование двигательных умений и навыков.
Поддержание работоспособности организма.
Совершенствование двигательных навыков.
Скоростно-силовая подготовка.
Развитие силы мышц.
Совершенствование двигательных умений и навыков.
Развитие общей выносливости.
Совершенствование специальных умений и навыков.
Развитие качества силы мышц туловища.
Развитие скоростной выносливости.
Развитие способности скоростно-силовой выносливости.
Развитие силы мышц ОДА.
Развитие качества силовой выносливости.
Развитие качеств специальной выносливости.
Скоростно-силовая подготовка.
Совершенствование качества быстроты, ловкости.
Восстановление двигательных навыков.
Развитие быстроты, гибкости, ловкости.
Совершенствование координационных способностей.

Развитие физического качества силы.
Развитие способности к общей выносливости.

Общая физическая подготовка

Строевые упражнения. Понятие о строе и команде. Строй, шеренга, фланг, ширина и глубина строя, дистанция, интервал. Построение. Ходьба в строю. Повороты на месте и в движении. Строевые упражнения на велосипеде. Построение с велосипедом в шеренгу, в колонну по одному, по два, по три. Сигналы рукой: поднять руку вверх - внимание; резко опустить руку вниз - сойти с велосипеда; отвести руку в сторону - изменить направление движения и т.д. Одиночная и групповая фигурная езда.

Общеразвивающие упражнения без предметов. Упражнения для рук и плечевого пояса в различных положениях (стоя, лежа, сидя); одновременные, попеременные и последовательные движения в плечевых суставах (сгибание и разгибание, отведение и приведение, маховые и круговые движения). В упоре лежа – сгибание рук, отталкивание и др.

Упражнения для туловища. Упражнения для формирования правильной осанки. В различных стойках – наклоны вперед, в стороны, назад с различными положениями и движениями рук. Дополнительные пружинящие наклоны, круговые движения туловищем. В положении лежа лицом вниз – прогибание. Из упора лежа – переходы в различные упоры, в упор лежа на боку, присев и др. Из положения лежа на спине – поднятие ног поочередно и одновременно, поднятие и медленное опускание прямых ног.

Упражнения для ног. Из основной стойки – различные движения прямой и согнутой ногой, приседания на двух и на одной ноге. Маховые движения, выпады, подскоки с движениями руками. Различные прыжки на месте и в движении.

Упражнения для ног, туловища и рук. Из различных исходных положений - движениями руками, ногами, наклоны и повороты туловища, круговые движения руками, ногами, туловищем. Упражнения на координацию. Лежа на спине – имитация педалирования, круговые движения ногами.

Групповые упражнения. Упражнения в парах, тройках и группах (стоя, сидя, лежа) – повороты, наклоны, сгибание и разгибание рук, ног и туловища, приведение и отведение ног и рук. Упражнения с сопротивлением. Выпады, приседания с партнером, переноска партнера на спине и на плечах (юноши). Игры с элементами сопротивления и с применением гимнастических палок, скакалок, набивных мячей и пр.

Упражнения для развития гибкости. Маховые движения руками (одновременные и поочередные), вращение кистей, движение в локтевых и плечевых суставах. Маховые движения ногами вперед, назад, в стороны. Наклоны вперед, назад, в стороны. Вращение туловища. Прыжки вверх с

прогибанием. Мост, полушпагат. Упражнения на гимнастической стенке и гимнастической скамейке.

Упражнения на расслабление. Из полунаклона туловища вперед поднимание и опускание плеч с полным расслаблением, свободным покачиванием и встряхиванием рук; при ходьбе поднять руки вверх и свободно опустить расслабленные руки вниз; в положении лежа на спине полное расслабление всех мышц; из стойки на одной ноге (на скамейке) после маха вперед безопорной ногой – полное расслабление мышц, свободное покачивание и встряхивание.

Упражнения с предметами.

Скакалка: прыжки поочередно с ноги на ногу; прыжки с поворотами; прыжки в приседе, полуприседе; с вращением скакалки вперед и назад на одной и обеих ногах, прыжки с двойным вращением скакалки; бег, перепрыгивая через скакалку, с ускорением; эстафеты.

Длинная скакалка: пробегание под вращающейся скакалкой; прыжки на двух ногах и на одной без поворота и с поворотами, с различными движениями руками; прыжки вдвоем и втроем.

Гимнастическая палка: наклоны и повороты туловища с различными положениями палки, маховые и круговые движения руками; прыжки через палку, бег с палкой за плечами и за спиной.

Теннисный мяч: броски и ловля мяча одной и двумя руками из положения стоя, сидя, лежа; ловля мяча, отскакивающего от стены; перебрасывание мяча при ходьбе и беге, метания в цель и на дальность; игры с мячом; прыжки и эстафеты с мячом.

Упражнения с отягощением. Набивной мяч (вес 1-3 кг): маховые движения руками с мячом; броски вверх и ловля с поворотами и приседаниями; перебрасывание по кругу и вдвоем из различных положений (сидя, стоя на коленях, лежа на спине), в различных направлениях, различными способами (толчком от груди обеими руками, толчком от плеча одной рукой, броском обеими руками из-за головы, сбоку); броски мяча и подбрасывание его ногами (в прыжке).

Упражнения с гантелями для различных групп мышц (вес 1-3 кг). Упражнения со штангой. Поднимание штанги до уровня плеч, выжимание штанги, повороты, наклоны, приседания, поднимание на носки и др. упражнения со штангой на плечах (вес штанги от 50 до 75% от веса занимающегося).

Упражнения на снарядах.

Гимнастическая стенка: в висе – поднимание согнутых и прямых ног, разведение и сведение, круговые движения ногами, боковые раскачивания; в висе лицом к стенке - отведение ног; приседания на двух и одной ноге; лазание; стоя у стенки - наклоны вперед, назад, в сторону с опорой одной ногой о рейку; то же лежа или сидя, зацепившись ногами за рейку; сидя на гимнастической скамейке, наклоны вперед, назад, повороты туловища; сидя лицом к стенке – вставание, перехватываясь руками (ноги прямые).

Гимнастическая скамейка: упражнения в равновесии на месте и во время ходьбы с различными движениями руками и ногами; приседания, повороты, упражнения в смешанных упорах; ходьба с преодолением препятствий, перешагивая и подлезая; ходьба с предметами в руках; расхождение вдвоем.

Упражнения из других видов спорта.

Элементы акробатики: кувырки вперед, назад, в сторону; стойка на лопатках; стойка на руках у стены и с помощью партнера; мост из положения лежа на спине, из положения стоя с опусканием назад – мост (с помощью), вставание с моста; полушпагат; длинный кувырок с места и с разбега; подъем разгибом; кувырок назад в стойку на голове, то же в стойку на руках; переворот в сторону, переворот вперед; стойка на руках; из положения стоя на бедрах у партнера – опускание назад, мост с последующим переворотом назад; стойка, опираясь руками на колени партнера, лежащего на полу партнера, плечами ему на руки, то же с переворотом назад; равновесие на ногах лежащего на полу партнера с захватом за руки. Кувырки вдвоем и втроем (для девушек даются более легкие упражнения).

Легкая атлетика. Бег с низкого и высокого старта. Семенящий бег, бег с изменением скорости. Бег на короткие дистанции – 30, 60, 100 м. Чередование ходьбы и бега на дистанции от 1000 до 3000 м. Кроссы на дистанции до 2 км – девушки и до 5-7 км – юноши. Прыжки в длину с места и с разбега. Тройной прыжок с места и с разбега. Прыжки в высоту. Метание гранаты, диска, копья, толкание ядра.

Лыжная подготовка. Обучение технике ходьбы на лыжах. Повороты на месте и в движении. Подъемы, спуски, торможения. Прогулки на лыжах. Ходьба на лыжах от 5 до 15 км.

Конькобежный спорт. Обучение технике бега на коньках. Бег на коньках. Простейшие игры на льду. Прохождение различных дистанций, групповой и командный бег.

Подвижные игры с элементами спортивных игр: баскетбол, волейбол, футбол.

Подвижные игры и эстафеты. Игры с мячом, элементами сопротивления, прыжками, метаниями. Игры на местности. Эстафеты встречные и круговые с преодолением полосы препятствий, с переноской, расстановкой и собиранием предметов, переноской груза, метание в цель, прыжками и бегом.

Плавание. Для неумеющих плавать – обучение плаванию, овладения техникой плавания способами брасс, кроль. Для умеющих плавать – совершенствование в привычном способе плавания. Выполнение специальных упражнений велосипедиста в воде.

Туризм. Походы, прогулки, экскурсии.

Специальная физическая подготовка

Упражнения без велосипеда. Для мышц, принимающих участие в педалировании (от окончания верхней критической зоны движения бедра до начала нижней) – нажим на педаль; попеременное приседание на носках с отведением свободной ноги назад; приседания на одной ноге (пистолетик); приседание со штангой или грузом на плечах; ходьба, бег в приседе и полуприседе; ходьба в полуприседе с отягощением и без отягощения; прыжки на месте и в движении на одной и двух ногах; быстрый подъем по лестнице с многократным повторением.

Для мышц, принимающих участие в преодолении второй зоны (от начала и до окончания нижней критической зоны движения бедра) – проводка педали; ходьба с перекатом с пятки на носок; подскоки со скакалкой и отягощением; выталкивание и выбрасывание набивного мяча одной и двумя ногами назад; элементы игры в футбол с набивным мячом; подъем на носки с отягощением.

Для мышц, принимающих участие в преодолении третьей зоны (от конца нижней критической зоны движения бедра до начала верхней) – подтягивание педали вверх; ходьба по глубокому снегу; ходьба с высоким подниманием бедер; бег с высоким подниманием бедра; подскоки со скакалкой; держание угла прямыми и согнутыми ногами в висе и в упоре; сгибание ноги с преодолением сопротивления резины, закрепленной на стопе (ножной эспандер) груза; подъем гири носком стопы, подъем груза сгибанием бедра из положения лежа, с закрепленными стопами, подняться до положения стоя на коленях. Прыжки на месте и в движении с подтягиванием бедер к груди.

Для мышц, принимающих участие в преодолении четвертой зоны (от начала и до конца верхней критической зоны движения бедра) – проталкивание педалей вперед. Бег со взмахом прямых ног вперед; разгибание голени с преодолением сопротивления – резины, закрепленной на стопе (ножной эспандер); выталкивание и выбрасывание набивного мяча одной и обеими ногами вперед.

Для мышц, принимающих участие в круговом педалировании и обеспечивающих синхронную работу ног велосипедиста, чередуя фазу напряжения с фазой расслабления: бег со скакалкой, забрасывая голень назад и сгибая бедро, выбрасывая голень вперед; имитация кругового педалирования; имитация кругового педалирования с отягощением (привязанной к стопе гирей или другим предметом оптимального веса); бег и ходьба по лестнице и в гору.

Для мышц верхних и нижних конечностей, а также мышц туловища, принимающих участие в старте с места, в рывке, в броске, педалировании стоя и преодолении различных препятствий; сгибание и разгибание рук в висе, наклоны вперед со штангой на плечах; подъем штанги до пояса, стоя на прямых ногах, не сгибая рук; сгибание и разгибание рук в упоре лежа; сгибание предплечий с отягощением, стоя в основной стойке; сгибание рук к груди с гантелями, стоя наклон вперед.

Упражнения на велосипеде. Езда на велостанке, езда на велосипеде по улице зимой. Фигурное катание на велосипеде. Разнообразные игры на велосипеде (эстафеты, «Кто тише», пятнашки.) Езда на велосипеде. Велокросс как одно из основных специальных средств для подготовки студентов.

ИНФОРМАЦИОННО – МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Основная литература

- 1 Велосипедный спорт. Программа для детско-юношеских спортивных школ (комплексных и специализированных). – М.: Методический кабинет ГЦОЛИФКа, 1973. – 47 с.
- 2 Велосипедный спорт. Учебная программа для детско-юношеских спортивных школ и специализированных детско-юношеских школ олимпийского резерва / сост. П. П. Кутас, М. И. Дворяков. – Минск, 2005. – 101 с.
- 3 Ердаков, С. В. Тренировка велосипедистов-шоссейников: учеб. пособие / В. А. Капитонов, В. В. Михайлов. – М. : ФиС, 1990. – 175 с.
- 4 Захаров, А. А. Тактическая подготовка велосипедиста: учеб. пособие для вузов физ. культуры / А. А. Захаров. – М. : 2001. – 63 с.
- 5 Полищук, Д. А. Велосипедный спорт: научное издание / Д. А. Полищук. – Киев : Олимпийская литература, 1997. – 343 с.
- 6 Единая спортивная классификация Республики Беларусь 2009–2012 гг. : нормативное производственно-практическое издание. – Минск, 2009. – 324 с.
- 7 Тимошенко, В. В. Тренажеры в велосипедном спорте / В. В. Тимошенко. – Минск, 1994. – 126 с.
- 8 Шупикова, Е. Н. Комплексный контроль подготовленности высококвалифицированных велосипедистов-шоссейников: Автореф. дис...канд. пед. наук : 13 00 04 / Е. Н. Шупикова. – Минск : БГУФК, 2005. – 22 с.

Дополнительная литература

- 1 Крылатых, Ю. Г. Подготовка юных велосипедистов: учеб. пособие / Ю. Г. Крылатых, С. М. Минаков. М. : ФиС, 1982. – 110 с.
- 2 Любовицкий, В. П. Гоночные велосипеды : учеб. пособие / В. П. Любовицкий. – Л. : Машиностроение. Ленингр. отделение, 1989. – 210 с.
- 3 Организация и судейство соревнований по велосипедному спорту на треке: пособие / сост. Е. Н. Шупикова; Белорус. гос. ун-т физ. культуры. – Минск : БГУФК, 2009. – 54 с.
- 4 Холодов, Ж. К. Теория и методика физического воспитания и спорта / Ж. К. Холодов, В. С. Кузнецов. – М. : Академия, 2003. – 480 с.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ КАРТА

Номер раздела, темы, занятия	Наименование раздела, темы, занятия; перечень изучаемых вопросов	Количество аудиторных часов					Количество часов УСП	Форма контроля знаний
		лекции	Практические занятия	Семинарские занятия	лабораторные занятия	иное		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Всего часов за курс обучения	12	210					18
1.1	<p>1 Содержание физического воспитания в высших учебных заведениях.....</p> <p>.....</p> <p>1.1 Цель, задачи и формы физического воспитания студентов.....</p> <p>1.2 <u>Основные понятия теории физической культуры</u>.....</p> <p>1.3 Физические качества и методика их развития.....</p> <p>2 Развитие Физической культуры и спорта в Гомельской области .</p> <p>2.1 Исторический очерк олимпийского движения на Гомельщине.....</p> <p>2.2 Современные тенденции развития спорта и туризма в гомельской области.....</p> <p>2.3 Спортсмены гомельской области участники и призеры летних олимпийских игр.....</p>	4	-	-		-		
1.2	<p>3 Врачебный контроль и самоконтроль в процессе занятий физической культурой и спортом.....</p>	2	-	-		-		

	3.1. Врачебный контроль..... 3.2 Функциональное состояние организма и его оценка..... 3.3. Самоконтроль в процессе учебно-тренировочной деятельности..... 4 Влияние физических нагрузок на организм занимающихся. Травматизм в процессе занятий физическими упражнениями..... 4.1 Изменения происходящие в организме человека под влиянием физических упражнений..... 4.2 Разновидности травм..... 4.3 Профилактика травматизма на занятиях по физическому воспитанию.....							
1.2.1	Занятие 1 1. Контроль физической подготовленности. 2. Формирование двигательных умений. 3. ОФП, СФП.	-	2	-		-		
1.2.2	Занятие 2 1. Контроль физической подготовленности. 2. ОФП. 3. Развитие быстроты и ловкости		2					
1.2.3	Занятие 3 1. Контроль физической подготовленности. 2. ОФП. 3. Развитие быстроты и ловкости		2					
1.2.4	Занятие 4 1. Обучение специальным умениям и навыкам. 2. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 3. ОФП.		2					
1.2.5	Занятие 5 1. Формирование специальных умений и навыков. 2. Развитие общей выносливости и силы. 3. ОФП.		2					
1.2.6	Занятие 6 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости.		2					

	3. ОФП.								
1.2.7	Занятие 7 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. Развитие подвижности в суставах, гибкости. 3. ОФП.		2						
1.2.8	Занятие 8 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. ОФП. 3. Развитие силы.		2						
1.2.9	Занятие 9 1. Обучение умениям и навыкам специальных упражнений велосипедистов. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
1.2.10	Занятие 10 1. Совершенствование специальной физической подготовленности и специальных двигательных навыков 2. Воспитание специальной выносливости. 3. ОФП.		2						
1.2.11	Занятие 11 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание физических качеств быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
1.2.12	Занятие 12 1. Формирование специальных умений и навыков. 2. Воспитание специальной выносливости. 3. ОФП.		2						
1.2.13	Занятие 13 1. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 2. ОФП. 3. Воспитание быстроты и ловкости.		2						
1.2.14	Занятие 14 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание силы мышц. 3. ОФП.		2						
1.2.15	Занятие 15 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание общей выносливости и работоспособности. 3. ОФП.		2						

1.2.16	Занятие 16 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных умений и навыков 3. Развитие силы.		2						
1.2.17	Занятие 17 1. ОФП. 2. Обучение умениям, навыкам и технике велосипедного спорта. 3. Воспитание общей выносливости и работоспособности.		2						
1.2.18	Занятие 18 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных физических качеств: силы, координационных способностей.		2						
1.2.19	Занятие 19 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Повышение физических качеств быстроты и ловкости, скоростно-силовых качеств.		2						
1.2.20	Занятие 20 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.		2						
1.2.21	Занятие 21 1. ОФП. 2. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 3. Формирование двигательных умений и навыков.		2						
1.2.22	Занятие 22 1. ОФП. 2. Повышение общей работоспособности. 3. Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.		2						
1.2.23	Занятие 23 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие быстроты и ловкости.		2						
1.2.24	Занятие 24 1. ОФП. 2. Развитие общей и специальной выносливости.		2						
1.2.25	Занятие 25 1. Прием контрольных нормативов. 2. ОФП.		2						

1.2.26	Занятие 26 1. Развитие силы ОДА. 2. ОФП.		2						
1.2.27	Занятие 27 1. ОФП. 2. Развитие общей и специальной выносливости.								
1.2.28	Занятие 28 1. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
1.2.29	Занятие 29 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие силы мышц и силовой выносливости.		2						
1.2.30	Занятие 30 1. Совершенствование специальных умений и навыков. 2. ОФП.		2						
1.2.31	Занятие 31 1. Совершенствование двигательных умений и навыков. 2. Поддержание работоспособности организма. 3. ОФП.		2						
1.2.32	Занятие 32 1. Совершенствование двигательных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
1.2.33	Занятие 33 1. Совершенствование двигательных навыков. 2. Скоростно-силовая подготовка. 3. ОФП.		2						
1.2.34	Занятие 34 1. Развитие силы мышц. 2. ОФП.		2						
1.2.35	Занятие 35 1. Совершенствование двигательных умений и навыков. 2. Развитие общей выносливости. 3. ОФП.		2						
1.2.36	Занятие 36		2						

	<ul style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование специальных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП. 							
1.2.37	<p>Занятие 37</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Развитие качества силы мышц туловища. 2. ОФП. 		2					
1.2.38	<p>Занятие 38</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование специальных двигательных умений и навыков. 2. Развитие скоростной выносливости. 3. ОФП. 		2					
1.2.39	<p>Занятие 39</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. ОФП. 2. Развитие способности скоростно-силовой выносливости. 		2					
1.2.40	<p>Занятие 40</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. ОФП. 2. Развитие силы мышц ОДА. 		2					
1.2.41	<p>Занятие 41</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Развитие качества силовой выносливости. 2. ОФП. 		2					
1.2.42	<p>Занятие 42</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Развитие качеств специальной выносливости. 2. ОФП. 		2					
1.2.43	<p>Занятие 43</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. ОФП. 2. Скоростно-силовая подготовка. 		2					
1.2.44	<p>Занятие 44</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. ОФП. 		2					
1.2.45	<p>Занятие 45</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование качества быстроты, ловкости. 2. Восстановление двигательных навыков. 3. ОФП. 		2					
1.2.46	<p>Занятие 46</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Скоростно-силовая подготовка. 2. ОФП. 		2					
1.2.47	<p>Занятие 47</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Развитие силы мышц ОДА. 		2					

	2. ОФП.								
1.2.48	Занятие 48 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных навыков. 3. Развитие общей выносливости.		2						
1.2.49	Занятие 49 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных навыков. 3. Развитие быстроты, гибкости, ловкости.		2						
1.2.50	Занятие 50 1. Совершенствование координационных способностей. 2. Развитие качества силы. 3. ОФП.		2						
1.2.51	Занятие 51 1. ОФП. 2. Развитие способности к общей выносливости.		2						
1.2.52	Занятие 52 1. Прием контрольных нормативов по общей физической подготовке. 2. ОФП.		2						
1.2.53	Занятие 53 1. ОФП. 2. Прием контрольных нормативов по общей физической подготовке.		1						
	Зачет								4
	Всего за 1 семестр	6	105						4
	2 семестр								
3.1	5 Принципы сбалансированного питания 5.1 Гигиена питания 5.2 Белки. Жиры. Углеводы 5.3 Витамины. Минералы и микроэлементы 5.4 Сохранение витаминов круглый год 5.5 Основной обмен 6 Гигиеническое обеспечение при проведении занятий по физической культуре 6.1. Гигиенические требования к местам занятий физическими упражнениями и спортом 6.2 Гигиенические требования к одежде и обуви 6.3 Личная гигиена студентов активно занимающихся спортом	4							
2.4.54	Занятие 1 1. Обучение специальным умениям и навыкам. 2. Укрепление опорно-двигательного аппарата.		2						

	3. ОФП.								
2.4.55	Занятие 2 1. Формирование специальных умений и навыков. 2. Развитие общей выносливости и силы. 3. ОФП.		2						
2.4.56	Занятие 3 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.57	Занятие 4 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. Развитие подвижности в суставах, гибкости. 3. ОФП.		2						
2.4.58	Занятие 5 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. ОФП. 3. Развитие силы.		2						
2.4.59	Занятие 6 1. Обучение умениям и навыкам специальных упражнений велосипедистов. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.60	Занятие 7 1. Совершенствование специальной физической подготовленности и специальных двигательных навыков 2. Воспитание специальной выносливости. 3. ОФП.		2						
2.4.61	Занятие 8 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание физических качеств быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.62	Занятие 9 1. Формирование специальных умений и навыков. 2. Воспитание специальной выносливости. 3. ОФП.		2						
2.4.63	Занятие 10 1. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 2. ОФП. 3. Воспитание быстроты и ловкости.		2						
2.4.64	Занятие 11 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание силы мышц.		2						

	3. ОФП.								
2.4.65	Занятие 12 1. Формирование двигательных умений и навыков. 2. Воспитание общей выносливости и работоспособности. 3. ОФП.		2						
2.4.66	Занятие 13 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных умений и навыков 3. Развитие силы.		2						
2.4.67	Занятие 14 1. ОФП. 2. Обучения умения и навыкам и технике велосипедного спорта. 3. Воспитание общей выносливости и работоспособности.		2						
2.4.68	Занятие 15 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных физических качеств: силы, координационных способностей.		2						
2.4.69	Занятие 16 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Повышение физических качеств быстроты и ловкости, скоростно-силовых качеств.		2						
2.4.70	Занятие 17 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.		2						
2.4.71	Занятие 18 1. ОФП. 2. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 3. Формирование двигательных умений и навыков.		2						
2.4.72	Занятие 19 1. ОФП. 2. Повышение общей работоспособности. 3. Развитие выносливости, гибкости, подвижности в суставах.		2						
2.4.73	Занятие 20 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие быстроты и ловкости.		2						
2.4.74	Занятие 21 1. ОФП. 2. Развитие общей и специальной выносливости.		2						

2.4.75	Занятие 22 1. Прием контрольных нормативов. 2. ОФП.		2						
2.4.76	Занятие 23 1. Развитие силы ОДА. 2. ОФП.		2						
2.4.76	Занятие 24 1. Развитие силы ОДА. 2. ОФП.		2						
2.4.77	Занятие 25 1. ОФП. 2. Развитие общей и специальной выносливости.		2						
2.4.78	Занятие 26 1. Укрепление опорно-двигательного аппарата. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.79	Занятие 27 1. ОФП. 2. Формирование двигательных умений и навыков. 3. Развитие силы мышц и силовой выносливости.		2						
2.4.80	Занятие 28 1. Совершенствование специальных умений и навыков. 2. ОФП.		2						
2.4.81	Занятие 29 1. Совершенствование двигательных умений и навыков. 2. Поддержание работоспособности организма. 3. ОФП.		2						
2.4.82	Занятие 30 1. Совершенствование двигательных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.83	Занятие 31 1. Совершенствование двигательных навыков. 2. Скоростно-силовая подготовка. 3. ОФП.		2						
2.4.84	Занятие 32 1. Развитие силы мышц. 2. ОФП.		2						
2.4.85	Занятие 33 1. Совершенствование двигательных умений и навыков.		2						

	2. Развитие общей выносливости. 3. ОФП.								
2.4.86	Занятие 34 1. Совершенствование специальных умений и навыков. 2. Развитие быстроты и ловкости. 3. ОФП.		2						
2.4.87	Занятие 35 1. Развитие качества силы мышц туловища. 2. ОФП.		2						
2.4.88	Занятие 36 1. Совершенствование специальных двигательных умений и навыков. 2. Развитие скоростной выносливости. 3. ОФП.		2						
2.4.89	Занятие 37 1. ОФП. 2. Развитие способности скоростно-силовой выносливости.		2						
2.4.90	Занятие 38 1. ОФП. 2. Развитие силы мышц ОДА.		2						
2.4.91	Занятие 39 1. Развитие качества силовой выносливости. 2. ОФП.		2						
2.4.92	Занятие 40 1. Развитие качеств специальной выносливости. 2. ОФП.		2						
2.4.93	Занятие 41 1. ОФП. 2. Скоростно-силовая подготовка.		2						
2.4.94	Занятие 42 1. Совершенствование специальных двигательных навыков. 2. ОФП.		2						
2.4.95	Занятие 43 1. Совершенствование качества быстроты, ловкости. 2. Восстановление двигательных навыков. 3. ОФП.		2						
2.4.96	Занятие 44 1. Скоростно-силовая подготовка. 2. ОФП.		2						
2.4.97	Занятие 45 1. Развитие силы мышц ОДА.		2						

	2. ОФП.							
2.4.98	Занятие 46 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных навыков. 3. Развитие общей выносливости.		2					
2.4.99	Занятие 47 1. ОФП. 2. Совершенствование специальных двигательных навыков. 3. Развитие быстроты, гибкости, ловкости.		2					
2.4.100	Занятие 48 1. Совершенствование координационных способностей. 2. Развитие качества силы. 3. ОФП.		2					
2.4.101	Занятие 49 1. ОФП. 2. Развитие способности к общей выносливости.		2					
2.4.102	Занятие 50 1. Прием контрольных нормативов по общей физической подготовке. 2. ОФП.		2					
2.4.103	Занятие 51 1. Контроль физической подготовленности. 2. Формирование двигательных умений. 3. ОФП.		2					
2.4.104	Занятие 52 1. Контроль физической подготовленности. 2. ОФП. 3. Развитие быстроты и ловкости.		2					
2.4.105	Занятие 53 1. Контроль физической подготовленности. 2. ОФП. 3. Развитие быстроты и ловкости.		1					
	Зачет							4
	Всего за 2 семестр	4	105					4
	Всего за год	12	210					8

ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Методика тестирования по общей физической подготовке.

1. Бег 60 м, с

Проводится на дорожке стадиона или легкоатлетического манежа в спортивной обуви. Количество стартующих в забеге определяется условиями, при которых бегущие не мешают друг другу.

2. Челночный бег 4*9 м, с

Выполняется в зале одновременно двумя тестируемыми. На расстоянии 9 м от линии «Старт – финиш» кладут два бруска 50x50x100 мм на расстоянии 100 мм друг от друга. По команде «Приготовитесь!» тестируемые подходят к линии «Старт – финиш». По команде «На старт!» тестируемые ставят одну ногу вперед, вплотную к линии старта, не наступая на нее, вторую – назад. По команде «Внимание!» принимают положение высокого старта. По команде «Марш!» тестируемые бегут к противоположной линии, подбежав к ней, берут один брусок (не затронув второй), поворачиваются и бегут обратно. Подбежав к линии «Старт – финиш», кладут его за линию (бросать нельзя!), поворачиваются и бегут за оставшимся бруском. Подбежав к линии, берут второй брусок, поворачиваются и бегут к линии «Старт – финиш» и, не снижая скорости, пересекают ее. Время каждого тестируемого засекается отдельным секундомером. По команде «Марш!» секундомеры включаются одновременно. При пересечении линии финиша со вторым бруском секундомеры выключают одновременно с пересечением тестируемыми воображаемой вертикальной плоскости финиша.

3. Прыжок в длину с места, см

Прыжок выполняется толчком двумя ногами. Место отталкивания должно обеспечивать хорошее сцепление с обувью. Участник принимает исходное положение: ноги на ширине плеч, ступни параллельно, носки ног перед линией старта. Одновременным толчком двух ног выполняется прыжок вперед. Мах руками разрешен. Измерение производится по перпендикулярной прямой от линии старта до ближайшего следа, оставленного любой частью тела участника. Предоставляются три попытки. В зачет идет лучший результат. Ошибки: 1) заступ за линию измерения или касание ее; 2) выполнение отталкивания с предварительного подскока; 3) отталкивание ногами разновременно.

4. Подтягивание на перекладине, раз

Выполняют на высокой перекладине в зале, без обуви. Из исходного положения вис хватом сверху тестируемый подтягивается до перекладины, касаясь подбородком, без пауз отдыха, раскачиваний и сгибания ног в коленях. Тело прямое, ноги сомкнуты. При нарушении этих требований тест

прекращается. Засчитывают количество полных подтягиваний, выполненных в соответствии с изложенными требованиями. Требование безопасности: проверить надежность крепления перекладины, обеспечить страховку при подтягивании и приземлении.

5. Подтягивание на перекладине за 20 с, раз

Выполняют на высокой перекладине в зале, без обуви. Из исходного положения вис хватом сверху тестируемый подтягивается до перекладины, касаясь подбородком, без пауз отдыха, раскачиваний и сгибания ног в коленях. Тело прямое, ноги сомкнуты. При нарушении этих требований тест прекращается. Засчитывают количество полных подтягиваний за 20 с, выполненных с максимальной скоростью, в соответствии с изложенными требованиями. Требование безопасности: проверить надежность крепления перекладины, обеспечить страховку при подтягивании и приземлении.

6. Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз.

Из положения упор лежа тестируемый выполняет сгибание и разгибание рук. Сгибание должно выполняться до угла в локтевом суставе не более 90 градусов, разгибание – полностью. Определяется количество «отжиманий»

7. Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз

Из положения упор лежа тестируемый выполняет сгибание и разгибание рук. Сгибание должно выполняться до угла в локтевом суставе не более 90 градусов, разгибание – полностью. Измеряется количество полных циклов подтягиваний за 20 секунд.

8. Бег 1500 м, мин

Бег 1500 м выполняются на беговой дорожке стадиона или иного места приспособленного для бега, на размеченной дистанции длиной не менее 500 м, в направлении против часовой стрелки с общего высокого старта. В забеге участвуют не более 15-ти испытуемых (отдельно девушки и юноши). По команде «На старт!» испытуемые подходят к стартовой линии, не наступая на нее, принимают положение высокого старта. По команде «Марш!» с одновременным махом красного флага включается секундомер и испытуемые бегут к финишу.

Время выполнения упражнения каждым испытуемым фиксируется секундомером в момент пересечения его грудью финишной линии. Упражнение выполняется после соответствующей подготовки (инструктаж, разминка) в удобной спортивной обуви, надежно фиксирующей стопы ног.

9. Поднимание туловища из положения лежа на спине, раз

Выполняют в зале. Исходное положение: лежа на спине, ноги согнуты в коленях под прямым углом, руки скрестно перед грудью, кистями обхватить середину анатомического плеча. Партнер удерживает ноги за

голеностопный сустав. Поднять туловище, локтями коснуться колен. После этого опуститься в исходное положение до касания лопатками пола. Упражнение выполнять в течение одной минуты. Засчитывается количество полных циклов, выполненных за 1 мин (поднимание туловища с касанием локтями колен и опускание до касания пола лопатками). Подсчет количества полных циклов ведут одновременно выполняющий упражнение и партнер.

Перед измерением давать установку на выполнение максимально возможного количества повторений за 1 мин. Требование безопасности: упражнение выполнять на жесткой, не скользящей подстилке (тонкий поролоновый коврик, татами и им подобные). На гимнастических поролоновых матах принимать норматив не следует.

Нормативные оценки по общей физической подготовленности (юноши)

Контрольные упражнения (тесты)	Возраст занимающихся		
	1 курс (17-18 лет)	2 курс (18-19 лет)	3 курс (19-20 лет)
Скоростные способности			
Бег 60 м, с	9,8	9,5	9,2
Скоростно-силовые качества			
Прыжок в длину с места, см	185	190	195
Подтягивание на перекладине за 20 с, раз	7	8	9
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз	9	10	10
Силовая выносливость			
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз	16	18	20
Силовые качества			
Подтягивание на перекладине, раз	8	9	10
Выносливость			
Бег 1500 м, мин	6,20	6,15	6,00
Координация			
Челночный бег 4*9 м, сек	9,4	9,2	9,0

Нормативные оценки по общей физической подготовленности (девушки)

Контрольные упражнения (тесты)	Возраст занимающихся		
	1 курс (17-18 лет)	2 курс (18-19 лет)	3 курс (19-20 лет)
Скоростные способности			
Бег 60 м, с	10,9	10,7	10,5
Скоростно-силовые качества			
Прыжок в длину с места, см	180	185	190
Поднимание туловища из положения лежа на спине за 20 сек, раз	8	9	10
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз	6	7	7
Силовая выносливость			
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз	12	13	14
Силовые качества			
Подтягивание на перекладине, раз	2	2	3
Выносливость			
Бег 1500 м, мин	6,45	6,45	6,30
Координация			
Челночный бег 4*9 м, сек	10,4	10,3	10,2

Комплекс контрольных упражнений по специальной физической подготовленности*

Возраст занимающихся, пол	Контрольные упражнения
------------------------------	------------------------

1-3 курс, юноши и девушки	<ol style="list-style-type: none"> 1. Техника посадки (сидя, стоя над седлом)** 2. Техника педалирования (сидя в седле с разными способами приложения усилий; стоя над седлом с переносом центра тяжести)** 3. Техника торможения с прерывистым и непрерывным приложением усилий при остановке 4. Техника равномерного и прямолинейного движения по дистанции 5. Техника расчета и переключении передаточных соотношений 6. Техника выполнения старта 7. Техника прохождения простых и сложных поворотов 8. Техника преодоления подъемов и спусков разной сложности 9. Техника преодоления препятствий разными способами
---------------------------	---

*Для оценки специальной физической подготовленности применяют четырехуровневую оценку:

«отлично» - правильно, без ошибок, уверенно и без лишнего напряжения;

«хорошо» - некоторые погрешности, не оказывающие негативного влияния на выполнение техники;

«удовлетворительно» - некоторые искажения, влияющие на качество техники;

«неудовлетворительно» - при наличии грубых ошибок, искажающих основу техники.

**Оценка за данные упражнения должна быть не ниже «хорошо»

Для успешной сдачи средняя оценка должна быть не менее «удовлетворительно»

Нормативные требования для оценки общей физической подготовленности

Рекомендуемые формы контроля знаний умений и навыков

1. Тестовые задания
2. Соревновательная деятельность

Соревновательная деятельность

1. Участие в открытии и закрытии велосипедного сезона в городе, а также в массовых велосипедных праздниках.
2. Участие в соревнованиях велолюбителей.

1.4. Лекции по велоспорту

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО СПОРТА

1.4.1 История возникновения велосипедного спорта

1.4.2 История развития велосипедного спорта в Беларуси

1.4.1 История возникновения велосипедного спорта

Благодаря доступности, удобству и возрастающему интересу к велосипеду в конце 70-х годов 19 века в Европе повсеместно начинается строительство велотреков для проведения соревнований. Гонщики разделились на профессионалов, любителей и независимых, а гонки стали проводиться на шоссе, а не только на треке. Начало гонки Бордо-Париж, протяженностью 600 километров было положено в 1891г.

В Чикаго в 1893 году был организован первый чемпионат мира для спортсменов-любителей на треке. Разыгрываются с 1895 года чемпионаты мира для профессионалов. Первая из самых популярных гонок конца 19 века – шестидневная на треке - была устроена в 1896 году в США. Чемпионаты для любителей гонки по шоссе стали проводиться с 1921 г., длина дистанции составляла 190 км. Для профессионалов – 185 км с 1927г. Гонка, всеми участницами которой впервые стали женщины, была проведена в 1958 году. Знаменитый «Тур де Франс», протяженностью 5000 км, впервые состоялся в 1903 г. Это состязание еще интересно тем, что, несмотря на сложность дистанции, постоянно изменяются его условия и этапы.

Благодаря тому, что велосипедный спорт так крепко привязал себе огромное количество людей с момента своего появления, он был представлен на всех Олимпиадах современности, при этом уже изначально, на первых Олимпийских играх в Афинах велотрек имел некое соответствие конструкции треков нашего времени. В первых олимпийских стартах 8 апреля 1896 года, в программу которых входил один вид гонки на шоссе и пять видов на треке, приняли участие велосипедисты из пяти европейских

стран. Особого внимания заслуживает достижение француза Массона: он стал трехкратным чемпионом на одной олимпиаде. Велосипедные гонки в качестве обязательных для включения в программу Олимпийских игр были предложены представителями Международного союза рабочих велосипедистов «Солидарность». На протяжении длительного времени в программу соревнований по усмотрению организаторов включались лишь гонки на велотреке (в 1900 и 1904 г.г.) или исключительно на шоссе, как в 1912 г. А вот уже с 1912 по 1972 г.г. проводились велогонки на тандемах. Определение современного регламента соревнований начало постепенно происходить с 1928 года.

К участию в олимпиаде женщины были впервые допущены в 1984 году. Лидерство на первых Олимпийских играх долгое время удерживали велосипедисты Великобритании и Англии, к которым затем примкнули спортсмены из Советского Союза, датчане, итальянцы и немцы. Впервые в Олимпиаду 1996 года в Атланте помимо гонок на треке, на шоссе и по дорогам самой Атланты была включена программа соревнований на горном велосипеде, отличающемся от обычного большей шириной колеса. Точный автор этого новшества неизвестен, но считается, что его изобрели хиппи из Северной Калифорнии. Долгое время первенство в этих видах соревнований удерживали американцы. Не найдя лучшего и более удобного варианта организаторы для проведения гонок на пересеченной местности выбрали парк для верховой езды, в котором была возможность воссоздать все непростые ландшафтные премудрости без особых затрат.

В это же время для участия в гонках впервые были допущены профессионалы. Для каждого вида соревнований необходимы различные велосипеды. Ширина колеса, форма конструкции, вес модели, количество передач – все это влияет и на стоимость, которая варьируется от нескольких тысяч рублей и может достигать 4500 долларов. Например, для гонки на шоссе велосипеды снабжаются дополнительным количеством передач, позволяющим варьировать нагрузку и скорость, при этом их количество может достигать 14-ти. А трековый велосипед - не имеет тормозов и обладает только одной передачей, если представить велосипедистов на закругленных бортиках трека, то к их усилиям добавляется энергия, и все это вкуче позволяет достигать скорости около 65 км/час. «Стоун Маунтин» - так называется первый переносной трек, построенный в Атланте. Спортсмены на соревнованиях идут плечом к плечу, борьба настолько сложна, что четверть секунды – и ты уже не победитель, а занимаешь 50-е место. Спортсмены не устают прибегать к различным уловкам и хитростям, благодаря которым, например, команда из Западной Германии в 1976 году выиграла 4-х километровую гонку – преследование (они накачали шины гелием вместо более тяжелого воздуха).

Чтобы зрителям и самим спортсменам не было скучно, а так же для того чтобы обнаружить новые таланты, постоянно расширяется список видов программы. Вот уже трудно представить соревнования без триатлона и маунтинбайка. Значительно расширена программа соревнований женщин,

так к 2000 году уже треть комплектов медалей на Олимпиаде разыгрывалась женщинами, эта прогрессия увеличивается на каждом новом состязании. Велоспорт в России Трудно представить, что совсем недавно езда на велосипедах по городам России (в конце 19 века) была строжайше запрещена, мало того, все велосипеды имели иностранное происхождение вследствие того, что отечественному изобретателю Артамонову не помогли получить патент.

Северная столица открыла первенство по распространенности велосипедов среди своих жителей, в Москве они появились только спустя несколько лет, но именно там впервые было проведено состязание на двух дистанциях 1,5 и 7,5 верст. В нем участвовали спортсмены из Англии, был австриец и представитель США, что дает право считать их международными. С тех пор этот знаменательный 1883 год считается днем рождения велосипедного спорта в России. Но северная столица быстро восполнила пробел и именно там, на Марсовом поле 23 сентября 1884 года было проведено соревнование, по значимости для отечественного велоспорта ставшее вторым. Все это ускорило и подтолкнуло велосипедистов-любителей Москвы и Санкт-Петербурга для создания обществ. И уже 5 декабря 1884 года был принят устав общества велосипедистов Санкт-Петербурга. Московский клуб велосипедистов и общество велосипедистов-любителей не заставили себя ждать. Затем волна нового спорта захлестнула остальные города Российской Империи. И там образовывались кружки и клубы велосипедного спорта.

Однажды в 1896 году москвичи увидели на велосипеде самого графа Льва Толстого. Он прекрасно в свои 70 лет мог управлять механизмом и удивленные и пораженные этим почитатели его таланта подарили ему велосипед с серебряными спицами. Велосипед в России обрел привычный нам внешний вид, то есть колеса одинакового диаметра и цепную передачу на заднем колесе в 1886 году. Центрами велосипедного спорта после этого быстро стали Киев, Одесса, Рига. При помощи привлечения средств крупных предпринимателей выстраиваются треки, первое время они покрываются цементом. А в Питере сконструировали даже деревянный трек длиной 250 м, который собирался за полчаса. В 1891 году разыгралось звание «Первый ездок России». В Москву съехались гонщики, Одессы, Петербурга, Киева. В 1894г. впервые был проведен марафон из Москвы до Нижнего Новгорода, но шоссе было совершенно для этого не приспособлено и только двое из множества стартовавших доехали до финиша. В 1895г была впервые проведена самая тяжелая и длительная гонка того времени: Петербург - Москва. Победил в ней гонщик М. Дзевочко. А.Бутылкин, Г.Вашкевич, П.Ипполитов, П. Степанов-Калашников, С.Уточкин - все эти спортсмены стали гордостью нашего велоспорта той эпохи.

В конце 19 века велосипедные гонки, ставшие столь популярными в Америке и Европе, добрались и до России. С каждой велосипедной гонкой все больше зрителей приходило поболеть за участников соревнований. Победители купались в славе и овациях своих болельщиков, а сам вид спорта

был в расцвете. Все было хорошо до тех пор, пока в дело не вступили торговые фирмы, почуявшие прибыль. Они занимались скупкой и наймом лучших велогонщиков, извратив честные соревнования в мероприятия типа «победитель - деньги». Естественно, последовала и соответствующая реакция. У спортсменов пропало желание честно соревноваться, а зрители перестали посещать соревнования по велогонкам. Великий велосипедист П.Ипполитов писал, что к началу 20 века от велосипедного спорта ничего не осталось. После событий 1917 года остался в функционирующем состоянии только трек под Тулой. И, о чудо! В 1918 году был сделан первый шаг к возрождению велосипедного спорта в РСФСР - в Туле прошел чемпионат Советской России.

В течение последующего десятилетия история российского велосипедного спорта ознаменовалась гонкой по Садовому кольцу г. Москвы, встречей выдающихся гонщиков Петрограда и Москвы, также прошел чемпионат Сибири, мини-олимпиада в г. Харькове, в 1923 году - первый чемпионат масштаба страны на ипподроме, а в 1928 г. чемпионат страны по шоссейным гонкам. Еще одним шагом к развитию велосипедного спорта стала в 1928 году спартакиада. В ней участвовали представители всех союзов СССР. Вот это была уже настоящая борьба! 1937 год в СССР порадовал первой многодневная гонка, которая проходила в столице. Что касается зарубежных соревнований, то наши гонщики не отставали и здесь. Конечно, уровень был совершенно другой, ведь соревноваться выезжали только лучшие в области велогонки. На первых порах наши спортсмены выступали с переменным успехом. К примеру, на соревнованиях в Стокгольме 1912 года из 12 гонщиков представленных РСФСР, только один велосипедист закончил гонку на 320 километров, заняв 60 место. В 1926 году состоялся чемпионат между рабочими организациями по велогонкам. В Бермене и Париже наши были лучшими! В 1952 году наши велогонщики были признаны членами Международного союза велосипедистов. В 1965 году велогонщики СССР вступили в Международную любительскую федерацию велоспорта. Наши спортсмены были и в рядах мировых рекорсменов. Примером может послужить рекорд мира на дистанции 1 километр, установленный Р. Варгашкиным.

К сожалению, на Олимпиаде 1952 года наши спортсмены потерпели поражение. Тогда им и их тренерам был преподан хороший урок. Но на Олимпиаде 1960 года заслуженно завоевывает золотую медаль В.Капитонов. Далее опять последовала полоса неудач на Олимпиадах. Но уже в 1976 и 1980 годах в шоссейной командной гонке спортсменам из СССР не было равных. В историю велосипедного спорта были вписаны имена Советских спортсменов. Среди них великий С.Сухорученков. На Олимпиаде 1988 года мы завоевали целых четыре золотые медали, среди которых была золотая медаль А.Кириченко, победившего в гите. Впервые на Олимпиаде 1988 года участвовали женщины. До этого велоспорт был чисто мужским видом состязаний. Здесь на спринтерской гонке мы сразу взяли золото, благодаря советской спортсменке. Через 8 лет после этого события, на Олимпийских

играх в Атланте золотую коллекцию пополнила еще одна женщина России З.Забирова, выигравшая индивидуальную гонку на время. Сегодня пробиться в высшие круги велосипедного спорта не так просто. Специалисты считают, что для этого необходимо создание собственного сильного велосипедного звена, более частая организация участия наших спортсменов в зарубежных гонках, а также прямое государственное финансирование велосипедного спорта. Среди тех, кто занимался или занимается велосипедным спортом и участвует в велогонках, нет таких слов, которые мы так часто использовали в данной статье: «велосипедист», «спортсмен». Они используют слово "гонщик", т.е. тот человек, который не стоит на месте, не останавливается на достигнутом, не боится серьезных травм, борется не только с конкурентами, но и с собой. Ведь для того, чтобы тебя называли «гонщиком», нужно потерять много крови и пота, а заслужить такой титул – стремление каждого, кто занимается прославленным велосипедным спортом.



прообраз
велосипеда

современного

Идея передвижения на колесах за счет мускульной силы человека родилась очень давно. Различные коляски, повозки, приводимые в движение человеком на 4, 3 и 2 колесах, появились почти одновременно в Германии, Франции, Англии и других странах. Не остались в стороне и российские умельцы. Велосипед официально появился на свет в начале 19 века. В России существует история о крепостном крестьянине Артамонове, который в 1800 году сконструировал велосипед и отправился на нём из уральского села Верхотурье в Москву, преодолев на своём велосипеде солидное расстояние, около 2000 километров. Отправил крепостного крестьянина в это путешествие его хозяин, дабы удивить российского императора Александра I. Изобретение Артамонова пришлось по душе имперскому двору и в награду за это изобретение, Артамонову была дарована свобода от крепостной зависимости. Весил велосипед Артамонова больше 40 кг. Шатуны и педали крепились на переднем, ведущем колесе, диаметр которого был более метра. Диаметр заднего колеса почти в 2 раза меньше. Общая высота машины около 1,5 метра. Но мастеровому не помогли. Патент на

изобретение не выдали. Это, как считают историки и был первый велопробег, однако официальных сведений по этому поводу не сохранилось и эту историю считают легендой. Изобретение велосипеда приписывают немцу Карлу Фон Дрейсу из Мангейма, который изобрёл свой велосипед в 1817 году. В 1817 году Карл фон Дрейс получил патент в Германии на изобретение якобы «первого в мире велосипеда».

С тех пор началось бурное развитие велосипедостроения во многих уголках Европы. Изобретатели год за годом создавали всё новые и новые конструкции велосипедов. В начале своего возникновения велосипед был в диковинку. Люди на этих двух колесных монстрах в то время считались не очень нормальными. Спустя некоторое время монстр преобразался. В начале это происходило за счет того что приходили новые идеи у тех самых воодушевленных идей снабжения всего мира велосипедами, но не было снабжено, ни новыми открытиями в науке, ни деньгами для развития этой идеи. Спустя некоторое время человек понимает или же ему попросту объясняют преимущества этого изобретения. Но преимущества на тот период времени в корне отличались от тех преимуществ из-за которых велосипед снова стал в области внимания человека. Было только одно преимущество - в облегчении перемещения. Но человечество всегда ищет более простой путь и способ. Поэтому возникали идеи применения новейших изобретений науки. Первая официальная велосипедная гонка состоялась во Франции 31 мая 1868 года в Парижском пригородном парке Сен-Клу. Дистанция гонки составила всего 2 километра. Победителем гонки стал англичанин Дж. Мур. Велосипеды, на которых соревновались первые велоспортсмены были конструкции "костотряс", который изобрёл в 1853 году француз Пьер Мишо.



Велосипед костотряс

В следующем 1869 году прошли первые официальные соревнования по велосипедному спорту. Дистанция гонки пролегла от Руана до Парижа, во

Франции. Дистанция гонки составила 120 километров. Спортсмены преодолевали дистанцию на велосипедах костотрясах. По сведениям очевидцев, той гонки для преодоления дистанции, на столь неудобном транспортном средстве для спортсмена требовались "сила слона и ловкость обезьяны". И действительно, конструкция велосипеда была очень неудобной, от спортсмена требовалось приложения нечеловеческих усилий, дабы преодолеть дистанцию гонки. Победителем первой официальной велогонки стал всё тот же англичанин Дж. Мур. Время победителя составило 10 часов 45 минут, а средняя скорость 11 км/ч, то есть скорость передвижения велогонщика можно было сравнить со скоростью спортсмена-пешехода. Для того времени это была рекордная скорость передвижения на велосипеде. В этом же 1869 году конструкторы велосипедов отказались от деревянной рамы и теперь рамы велосипедов изготовляли из стали, а металлические колёса велосипеда стали обтягивать резиной, для меньшего трясков велосипедиста, хотя надувная камера была изобретена ещё 25 лет назад, конструкторы не придавали ей значения и обтягивали колёса велосипедов слоем цельной резины.

Первая велогонка дала толчок развитию велосипедного движения в Европе, теперь велосипедом начали увлекаться и стар и млад, и мужчины и женщины. В европейских странах в 70-х годах 19 века начали массово возводиться бетонные велотреки. Особенно много треков было построено во Франции, в Италии и Англии.

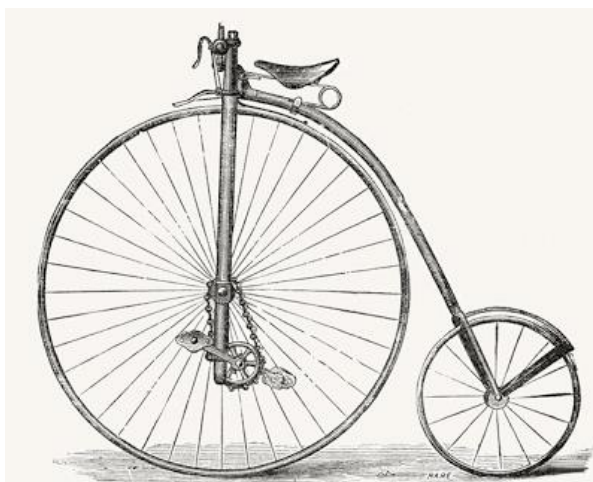
В 70-х и 80-х годах 19 века на смену костотрясам пришли велосипеды-пауки. Конструкция велосипеда представляла собой переднее колесо очень большого диаметра и маленькое заднее колесо. На оси переднего колеса крепились седло и руль, таким образом велосипедист фактически сидел на переднем колесе. Педали были приделаны к втулке переднего колеса и крутились вместе с передним колесом.



велосипед Паук

В 1878 году англичанин Лоусон ввёл в конструкцию велосипеда

цепную передачу.



велосипед Паук с цепной передачей

Внесение изменений в конструкцию велосипеда, позволило увеличить среднюю скорость до 30 км/ч. Однако пауки были очень небезопасными велосипедами и неустойчивыми, поэтому было много падений и велосипедист, падая с большой высоты, травмировался намного сильнее. При малейшем толчке велосипед опрокидывался, и седок совершал прыжок через руль.

Поэтому в 90-х годах 19 века на смену паукам пришли, так называемые "безопасные велосипеды".



Безопасный велосипед

Изобретателем безопасного велосипеда стал Джеймс Старли в 1884 году, а в 1887 году шотландский ветеринар Джон Данлоп предложил использовать в велосипеде пневматическую шину.

Для того, чтобы сделать более приятной езду на "костотрясах" для своего сына, он обул колеса велосипеда кольцами садового резинового рукава, применяемого для поливки цветов, и наполнил их водой. Тряска значительно уменьшилась, но появилось другое неудобство – водяные шины съели скорость. Тогда изобретательный врач накачал шины воздухом. Для того, чтобы воздух не выходил обратно, он изобрел особый клапан, автоматически закрывающийся под напором уплотненной атмосферы.

Пневматические шины были тем новшеством, которого хватало "стальному коню" для окончательного признания его удобным способом передвижения.

Таким образом, к 1890 году велосипед стал похож на современный. Конструкция велосипеда получилась удачной и приобрела мировое распространение.

В дальнейшем велосипеды постоянно претерпевали изменения с целью придания им большей легкости, прочности и красоты, что позволило им занять свою нишу в сфере спортивных соревнований.

Как и в любом виде спорта, определяющим фактором в велоспорте является воля к победе. Казалось бы, это уже не мало. Однако, для победы, или даже для того чтобы просто добраться до финиша, этого может оказаться недостаточно. Талант и умения настоящего велогонщика сродни навыкам автогонщика. Считается, что для управления тем же болидом пилот должен обладать железной выдержкой и молниеносной реакцией. Ведь даже одна его ошибка или секундное промедление могут привести к разрушительным последствиям и нанести вред окружающим. Но, вернувшись к велоспорту, задумаемся: когда вовремя гонки спортсмены движутся плотной группой, к каким последствиям может привести ошибка велогонщика. Развитые реакции, выдержка и стратегическое мышление, необходимые в гонке, в велоспорте соединяются со способностью выдерживать огромные физические нагрузки. Только люди действительно сильные духом, даже в большей степени, чем физически, способны добиться в велогонках больших успехов.

В 1890г. в велосипедном спорте наметилось несколько категорий гонщиков: профессионалы, любители и независимые. С появлением пневматических шин велосипедные гонки получили широкое распространение не только на треке, где до этого гонялись только "пауки" и "кенгуру", но и на шоссе. В 1891г. было положено начало традиционной дорожной гонке Бордо – Париж (600 км).

В 1893 году впервые прошло первенство мира по велоспорту на треке. Первенство прошло в американском городе Чикаго.

С 1895г. начинают разыгрываться чемпионаты мира для спринтеров-профессионалов. В конце XIX века особой популярностью пользовались шестидневные гонки на треке. Гонка была образована следующим образом. В команде было 2 человека и поочередно сменяясь они крутили педали на треке 6 дней напролёт. Первая такая гонка была устроена в 1896 г. в Америке. А первые чемпионаты мира по шоссе для любителей стали проводиться в 1921г. на 190 км; для гонщиков-профессионалов – в 1927 г. на 185 км, среди женщин в 1958г.

Наиболее значимой шоссейной гонкой является гонка для профессионалов вокруг Франции – Тур де Франс. Впервые она состоялась в 1903г., общая протяженность составила более 2.000 км. Условия этой сверхдальней гонки меняются каждый год, подвергаются изменению и этапы.

Велосипедный спорт – одна из немногих дисциплин, которая была представлена на всех Олимпийских играх современности. Причем для участников Игр I Олимпиады в Афинах был построен трек, во многом отвечающий современным стандартам. 8 апреля 1896г. были даны первые олимпийские старты, в которых приняли участие велосипедисты из 5 стран Европы. В программу соревнований было включено 5 видов гонок на треке и один на шоссе.

Уникально достижение французского спортсмена П.Массона, ставшего на одной Олимпиаде трехкратным чемпионом. Во время проведения этой I Олимпиады еще не было Международного Союза велосипедистов (UCI), он возникнет лишь в 1900 году, но завидную настойчивую инициативу по включению велогонок в программу проявили представители Международного союза рабочих велосипедистов «Солидарность».

Долгое время организаторы игр составляли программу соревнований по своему усмотрению иногда устраивая гонки только на треке, как это было в 1900 году, 1904г. (результаты состязаний 1904г. в которых участвовали лишь спортсмены США, не вошли в официальные протоколы олимпийских игр), или только на шоссе, как в 1912 год. В 1908–1972 годах проводились трековые гонки на тандемах. Современный регламент соревнований в общих чертах стал определяться с 1928 года. Женщины впервые участвовали в Олимпиаде 1984 году. На первых Олимпийских играх лидировали велосипедисты Франции и Великобритании, затем к ним присоединились спортсмены Дании, Италии, Германии, СССР. На Олимпийских играх в Атланте в 1996г. велосипедисты крутили педали в погоне за медалями на шоссе, на треке и по дорогам Атланты. Впервые в истории Олимпийских игр к своим двухколесным братьям присоединился горный велосипед, для которого характерны широкие колеса.

В каждом виде соревнований используются разные типы велосипедов. Шоссейный велосипед может иметь до 14 передач и снабжен первоклассными тормозами. Трековый велосипед имеет только одну передачу и не имеет тормозов. Скорость велосипедистов на треке на закругленных бортиках может достигать 64,5 км/час.

Одним из наиболее заметных явлений олимпийского движения в последние десятилетия является постоянное расширение видов программы. К началу 90-х годов приобрели массовую популярность новые виды велосипедного спорта – маунтинбайк (горный велосипед), триатлон, ряд дисциплин трековой программы соревнований. Эта тенденция затрагивает и программу женского велосипедного спорта.

Чемпионаты мира по велокроссу проводятся с 1950 года. Чемпионаты Европы проводятся только по гонкам в закрытых помещениях начиная с 1930 года. В Международном союзе велосипедистов UCI был основан в 1900 году. По состоянию на 1999 год в него входило 167 стран. В его состав, до 1992, входила Международная любительская федерация велосипедного спорта — ФИАК, которая была основана в 1965 году, а также Международная федерация профессионального велосипедного спорта – ФИКП. Начиная с

1993 года разделение на любительскую и профессиональную федерации признано нецелесообразным, и в настоящее время образован единый Международный союз велосипедистов.

Олимпийские виды:

- групповая гонка
- индивидуальная гонка

Не олимпийские виды:

- командная гонка
- многодневная гонка
- гонка в гору (горный тур)
- критериум
- парная гонка

Велокросс:

- групповая гонка
- гонка с индивидуальным стартом

Велотрековые гонки:

• спринт – гонка на треке на два или три круга, в которой принимают участие от двух до четырёх гонщиков. Победителем в каждом конкретном заезде считается тот, кто первым пересёк финишную черту.

- командный спринт
- индивидуальная гонка преследования
- командная гонка преследования
- гонка по очкам
- гит (индивидуальный заезд на 1 км, 500 м или 200 м)
- мэдисон (парная гонка)
- кейрин
- скретч (групповая гонка)
- омниум (многоборье)

Горный велосипед:

- кросс-кантри ХСС (кросс-кантри скоростной спуск (даунхилл))
- Олимпийский кросс-кантри: ХСО
- Марафонский кросс-кантри: ХСМ
- Кросс-кантри по дистанции от одного пункта до другого: ХСР (от одного пункта до другого)

• Кросс-кантри по короткой кольцевой трассе: ХСС (критериум)

- Кросс-кантри гонка на время: ХСТ (гонка на время)
- Кросс-кантри командная эстафета: ХСР (командная эстафета)

• Кросс-кантри многодневная гонка: ХСД (многодневная гонка)

- Байкер-кросс
- Свободная езда (фрирайд)

BMX:

- BMX-рейс
- BMX-дёрт
- BMX-верт
- Флэтленд

1.4.2 История развития велосипедного спорта в Беларуси

Первые соревнования по велосипедному спорту в Беларуси прошли уже через несколько лет после появления в стране первых велосипедов. Так, в 1893 году в Бресте было открыто отделение «Русского общества велосипедистов-туристов». В этом же году группа любителей совершила уникальный велопробег Брест-Кобрин-Верхолесье-Великорита-Брест протяженностью 136 верст (145 км).

Чуть позже начали проводиться велосоревнования и в других регионах, правда, неофициальные. Однако уже в 1926 году был проведен первый чемпионат республики по велоспорту. В 30-х годах XX века на территории Беларуси проходили веломногодневки.

После Второй мировой войны в Беларуси велоспорт пользовался немалой популярностью. Гонщики страны активно участвовали в чемпионатах СССР, входили в состав сборной Советского Союза на Олимпийских играх.

Сильнейшими в республике в те годы были супруги Большаковы, Александр Корнилов из Гомеля, Николай Дранько и Евгений Малец из Бреста, Лев Марковский из Минска. Они успешно выступали и на всесоюзной арене.

Николай Дранько участвовал в главных стартах четырехлетия еще в 1928 году., правда, в составе польской команды. Уроженец г. Бреста, Николай Дранько многократный победитель шоссейных и трековых гонок в одной из трековых дисциплин в олимпийском Амстердаме занял почетное пятое место.

После второй мировой войны Дранько основал в Бресте велосипедную детско-юношескую спортивную школу. Более пятидесяти ее выпускников стали призерами первенств СССР. Сам Н.Дранько выступал на различных соревнованиях до 50 лет.

К легендам белорусского спорта относятся и Владимир Каминский с Олегом Логвином, ставшие олимпийскими чемпионами в составе команды СССР. Владимир Каминский был участником квартета советских спортсменов, выигравших командную гонку на шоссе в Монреале-76. Олег Логвин стал чемпионом в этой же дисциплине на Олимпиаде-80 в Москве.

Чемпионат СССР 1951 г., I спартакиада народов СССР 1956 г., II спартакиада народов СССР 1959 г.

Высокими результатами белорусы радовали на всесоюзной арене.

В сентябре 1961 года в Севастополе чемпионом СССР в индивидуальной гонке на 50 км стал воспитанник Сергей Викторович Корсеко Георгий Расацкий. Среди юниоров отличились Александр Дохляков

и Анатолий Хоревич.

В 1962 году роль организатора чемпионата страны во второй раз была доверена Минску.

В 1964 году, выступая в составе сборной СССР, Александр Дохляков занял шестое место в командном зачете на популярнейшей велогонке Мира.

На чемпионате СССР в Туле 1965 году нашим гонщикам покорилось золото.

На планетарном форуме Михаил Колюшев в составе сборной СССР поднялся на высшую ступеньку пьедестала почета в командной гонке преследования.

В 1967 году состоялась IV спартакиада народов СССР, на которой белорусская сборная завоевала первые медали на треке – серебряные.

1968 год. На летней Олимпиаде в Мехико состоялся официальный дебют белорусских велосипедистов.

1969-1970 годах победное шествие белорусских велосипедистов: Виктор Быков, Николай Дмитрук, Владимир Глебок, Валентина Сахончик, Виталий Назаренко, Дмитрий Паньков.

Знаковый для нашего велоспорта 1971 год стартовал со Спартакиады народов СССР.

Победа трековой команды в индивидуальной гонке преследования.

На трековом чемпионате СССР Виктор Быков завоевал очередное «серебро», Сергей Смирнов и Николай Шиманович – «бронзу» в командной гонке преследования.

На кубке СССР в Душанбе Владимир Каминский выиграл критериум.

В 1973 году на чемпионате страны Сергей Смирнов выиграл групповую гонку по очкам, призерами стали Виктор Быков, Николай Шиманович, Зинаида Альшевская, Алла Гецман и Петр Кутас, который отличился в гонке на шоссе.

В 1974 году в число сильнейших гонщиков СССР стремительно ворвался минский динамовец Борис Исаев.

На мировом форум в Монреаль поехали Владимир Каминский, Борис Исаев (шоссе) и Валентина Смирнова (трек).

Золотую медаль на чемпионате СССР в индивидуальной гонке преследования завоевала минская динамовка Валентина Смирнова.

1974 год закончился блестящим выступлением белорусов на Кубке СССР, где они стали обладателями главного трофея в общекомандной борьбе.

В 1975 году состоялась IV спартакиада народов СССР. На шоссе наша сборная обосновалась на третьем общекомандном месте, уступив лишь России и Узбекистану.

На планетарном форуме в Бельгии во второй раз Каминский стал серебряным призером чемпионата мира.

На Играх в Монреале Владимир Каминский принес родной республике первое олимпийское велосипедное «золото», а в 1977 году в Венесуэле, выиграл мировое «золото».

На трековом чемпионате СССР Анатолий Савенков завоевал бронзовую награду. На шоссе Владимир Каминский добыл четвертый чемпионский титул.

1981 год начался с триумфа Олега Логвина на велогонке Мира.

Участие сборной СССР на чемпионате мира в Чехословакии.

Бронза Олега Логвина и Евгения Иванова на чемпионате СССР в составе динамовской команды.

В 1982 году за нашу республику выступал заслуженный мастер спорта, олимпийский чемпион Валерий Мовчан.

Первая победа Игорь Сумников на всесоюзных в составе молодежной сборной СССР.

Велогонка Мира 1984 года. После двухгодичного затишья сборная СССР вновь выиграла престижную гонку, как в командном, так и в личном зачете.

Удачный старт Игоря Сумникова на молодежном первенстве мира во Франции.

Триумф советских спортсменов в командной гонке на чемпионате мира в итальянском Тревизо.

В 1986 году на чемпионате СССР в Ереване командной гонке Игорь Сумников и Виктор Климов никому не оставили шансов на успех.

На Спартакиаде народов СССР в многодневке, стартовавшей на Украине и потом переехавшей в Крым, а так же на Кубе СССР в командной гонке квартету Игоря Сумникова не оказалось равных.

Победное шествие дуэта Игоря Сумникова и Василия Жданова в 1988 году на чемпионате Союза в парной гонке в г. Минске, объединившись с Климовым и Сайтовым, они продублировали золотой финиш и на таком же турнире в командной гонке в Ереване.

В 1989 году создана первая советская профессиональная команда «Альфалюм».

В 1990 году на чемпионате СССР в Алма-Ате Игорь Пастухович и Игорь Новиков выиграли тяжелейшую парную гонку.

В 1991 году Игорь Пастухович и Игорь Новиков во второй раз стали чемпионами СССР в парной гонке на 50 км.

Иван Аксенов в том же году стал победителем Кубка СССР в командной гонке. Игорь Пастухович и Игорь Новиков – серебряными призерами.

Общественное объединение **«Белорусская федерация велосипедного спорта»** основано 17 января 1992 года.

В 1992 году Белорусская федерация велосипедного спорта официально признана Международным союзом велосипедистов (UCI) и Европейским союзом велосипедистов (UEC) в качестве единственной организации, обладающей исключительными полномочиями по управлению развитием велосипедного спорта в стране, проведению связанных с велосипедным спортом национальных и международных соревнований на территории Республики Беларусь, представлению данного вида спорта в субъектах

международных спортивных отношений: осуществлению связей и контактов с Международным Союзом Велосипедистов, национальными союзами и федерациями велосипедистов в других странах, а также иными иностранными, белорусскими и международными объединениями.

Основная цель деятельности ОО «БФВС» - популяризация и развитие велосипедного спорта и велосипедного движения в Республике Беларусь.

Белорусская федерация курирует развитие детско-юношеского велоспорта, массового велосипедного движения в республике и укрепление материально-технической базы. В рамках деятельности федерации происходит постоянное совершенствование системы организации и проведение внутренних соревнований, а также системы подготовки и повышения квалификации тренерского и судейского состава.

В 1992 году состоялись Олимпийские игры в Барселоне, где выступала уже не сборная СССР, а СНГ.

В 1993 году состоялся дебют на международной арене сборной Беларуси, как команды суверенного государства. Появились и настоящие звезды – Зинаида Стагурская (шоссейные гонки) и Наталья Цилинская (велотрек). Успехи белорусок на чемпионатах мира привели к всплеску внимания со стороны болельщиков к велоспорту.

Дебют белорусской сборной в 1993 г. на международной арене на чемпионате мира в Норвегии.

Бронза Натальи Цилинской на молодежном чемпионате мира в Австралии.

В 1995 году на чемпионате мира в Колумбии в групповой гонке Александр Шарапов обеспечил белорусской сборной пять лицензий на Игры в Атланте.

На Олимпиаде 1996 году лучший результат показала Людмила Горожанская, в групповой гонке по очкам занявшая почетное 6 место.

В 1997 году на юниорской велогонке Мира наша сборная стала бронзовым призером в командном зачете.

В 1998 году на чемпионате планеты в самом престижном виде программы – групповой гонке на шоссе Александр Усов занял 4-е место.

В 1999 году во всеуслышание заявила о себе молодежь. Чемпионом мира в юниорской групповой гонке на треке стал динамовец из Гомеля Виктор Репинский.

Демонстрация высокого уровня подготовки белорусской команды на планетарных форумах. Победа Зинаиды Стагурской на нескольких этапах женской «Большой петли».

Последний велосипедный планетарный форум века и тысячелетия – трековый, открыл эру Натальи Цилинской: лучшая скорость в гите на 500 метров, золото в самом престижном виде состязаний – спринт.

Сиднейское золото с паралимпийских игр в копилке белорусских велосипедистов.

В 2001 году на этапах Кубка мира Наталья Цилинская выиграла шесть золотых медалей – по три в гите и спринте.

23-летний Евгений Сенюшкин, выступавший за один из профессиональных клубов – «Панария», стал участником легендарных велосипедных многодневных гонок «Giro Italia» (Италия) в 2000 г. и 2002 г., «Вуэльта» (Испания), победитель гонки «Трофео Матеоти» (Италия) в 2000 г.

В 2002 году белоруска Зинаида Стагурская заняла 1 место в супермногодневке «Giro Italia» (Италия). Спустя месяц ей не оказалось равных в гонке «Tour de France» (Франция).

Светлана Ивахоненкова на дебютном этапе Кубка мира по велотреку в Москве завоевала для Беларуси серебряную медаль.

Золото лидера сборной Натальи Цилинской на кубке Мира, на планетарном форуме в Штутгарте.

Спортивные журналисты страны признали Наталью Цилинскую лучшей спортсменкой года.

Две бронзовые награды принес белорусским гонщикам прошедший в Москве трековый европейский форум.

На шоссейном чемпионате мира в канадском Гамильтоне групповую гонку на 260 км грамотно провел Александр Усов.

Одним из главных героев 2004 г. стал Константин Сивцов. На шоссейном планетарном чемпионате в итальянской Вероне гомельчанин выиграл «золото» в андеровской групповой гонке.

На Олимпиаде в Афинах Наталья Цилинская завоевала «бронзу» в гите.

В 2005 году на шоссе показал себя 17-летний Сергей Попок, ставший бронзовым призером первенства мира среди юниоров в индивидуальной «разделке».

На мировом трековом чемпионате в Лос-Анджелесе в гите Цилинская стартовала раньше основных конкуренток и завоевала четвертый чемпионский титул в этом виде.

В историю 2006 году одну из наиболее ярких страниц вписал Василий Кириенко. Белорусская команда, одна из самых малочисленных на чемпионате мира по велотреку в Бордо, оказалась едва ли не самой результативной, завоевав три награды!

Свой высочайший класс в Бордо подтвердила Цилинская, завоевав свою пятую золотую награду в гите и седьмую в карьере.

Сенсационное шестое место Василия Кириенко на шоссейном чемпионате мира в Зальцбурге.

Сидней - уверенная победа в скретче и бронза у в групповой гонке по очкам завоеваны Кириенко Василием.

Наталья Цилинская на этапах Кубка мира завоевала девять наград, семь из которых – золотые!

Демонстрация высокого уровня подготовки белорусской команды на планетарных форумах. Победа Зинаиды Стагурской на нескольких этапах женской «Большой петли».

Последний велосипедный планетарный форум века и тысячелетия – трековый, открыл эру Натальи Цилинской: лучшая скорость в гите на 500 метров, золото в самом престижном виде состязаний – спринт.

Сиднейское золото с паралимпийских игр в копилке белорусских велосипедистов.

В 2001 году на этапах Кубка мира Наталья Цилинская выиграла шесть золотых медалей – по три в гите и спринте.

23-летний Евгений Сенюшкин, выступавший за один из профессиональных клубов – «Панария», стал участником легендарных велосипедных многодневных гонок «Giro Italia» (Италия) в 2000 г. и 2002 г., «Вуэльта» (Испания), победитель гонки «Трофео Матеоти» (Италия) в 2000 г.

В 2002 году белоруска Зинаида Стагурская заняла 1 место в супермногодневке «Giro Italia» (Италия). Спустя месяц ей не оказалось равных в гонке «Tour de France» (Франция).

Светлана Ивахоненкова на дебютном этапе Кубка мира по велотреку в Москве завоевала для Беларуси серебряную медаль.

Золото лидера сборной Натальи Цилинской на кубке Мира, на планетарном форуме в Штутгарте.

Спортивные журналисты страны признали Наталью Цилинскую лучшей спортсменкой года.

Две бронзовые награды принес белорусским гонщикам прошедший в Москве трековый европейский форум.

На шоссейном чемпионате мира в канадском Гамильтоне групповую гонку на 260 км грамотно провел Александр Усов.

Одним из главных героев 2004 г. стал Константин Сивцов. На шоссейном планетарном чемпионате в итальянской Вероне гомельчанин выиграл «золото» в андеровской групповой гонке.

На Олимпиаде в Афинах Наталья Цилинская завоевала «бронзу» в гите.

В 2005 году на шоссе показал себя 17-летний Сергей Попок, ставший бронзовым призером первенства мира среди юниоров в индивидуальной «разделке».

На мировом трековом чемпионате в Лос-Анджелесе в гите Цилинская стартовала раньше основных конкуренток и завоевала четвертый чемпионский титул в этом виде.

В историю 2006 году одну из наиболее ярких страниц вписал Василий Кириенко. Белорусская команда, одна из самых малочисленных на чемпионате мира по велотреку в Бордо, оказалась едва ли не самой результативной, завоевав три награды!

Свой высочайший класс в Бордо подтвердила Цилинская, завоевав свою пятую золотую награду в гите и седьмую в карьере.

Сенсационное шестое место Василия Кириенко на шоссейном чемпионате мира в Зальцбурге.

Сидней - уверенная победа в скретче и бронза у в групповой гонке по очкам завоеваны Кириенко Василием.

Наталья Цилинская на этапах Кубка мира завоевала девять наград, семь из которых – золотые!

Сегодня только в официальный календарь Белорусской федерации велосипедного спорта включено более 30 различных соревнований

республиканского уровня, в том числе и веломногодневки протяженностью от 500 до 800 км.

В настоящее время в Беларуси велоспортом занимается почти 3,5 тыс. человек. В 33 отделениях детско-юношеских спортивных школ работают 176 тренеров-преподавателей. В училищах олимпийского резерва обучается 129 человек.

В Минске построен «Велодром» – уникальный спортивный комплекс, который позволяет проводить соревнования на самом высоком уровне по различным видам спорта. Способствует развитию белорусского велоспорта и популярности наличие собственного производителя спортивных велосипедов – компании «Мотовело», снабжающей техникой национальную команду, а также поддерживающей проведение различных соревнований. Велосипедами компании можно также воспользоваться в пунктах проката в Минске.

В белорусском велоспорте есть свои легенды. В частности, уроженец Брестчины Николай Дранько стал первым белорусом, принявшим участие в Олимпийских играх – правда, в составе команды Польши. В 1928 году он выступил на Играх в Амстердаме и занял высокое 5-е место в трековой гонке. К этому времени он уже был неоднократным победителем трековых и шоссейных гонок в Польше. Н.Дранько планировал также выступить на ОИ-32 в Лос-Анджелесе, однако не нашел спонсоров на поездку.

К легендам белорусского спорта относятся и Владимир Каминский с Олегом Логвином, ставшие олимпийскими чемпионами в составе команды СССР. Владимир Каминский был участником квартета советских спортсменов, выигравших командную гонку на шоссе в Монреале-76. Олег Логвин стал чемпионом в этой же дисциплине на Олимпиаде-80 в Москве.

Самыми яркими звездами суверенного белорусского велоспорта стали Наталья Цилинская и Зинаида Стагурская.

Н.Цилинская в течение нескольких лет была мировым лидером в трековых гонках. С 2000 по 2006 год она восемь раз становилась чемпионкой мира, а также бронзовым призером Олимпиады-2004, хотя рассчитывала на «золото». Сегодня Наталья Цилинская воспитывает трех дочерей и активно занимается развитием велоспорта в Беларуси.

Зинаида Стагурская была одной из сильнейших велогонщиц-шоссейниц на стыке XX и XXI веков. В 2000 году она стала чемпионкой мира, а в 2002-м заняла 2-е место на «Джиро д'Италия» и стала победителем супермногодневки «Большая петля» – женского аналога «Тур де Франс». Летом 2009 года Зинаида Стагурская погибла во время тренировки перед чемпионатом страны, попав под выехавший на скорости 140 км/ч на встречную полосу автомобиль в окрестностях Витебска.

Сегодня в Беларуси созданы все условия для развития велоспорта. В феврале 2013 года на «Велодроме» в Минске прошел чемпионат мира по гонкам на треке, который стал для Беларуси очередным шагом по популяризации данного вида спорта.

Ведущие велосипедисты-шоссейники страны выступают в сильнейших командах мира: Константин Сивцов и Василий Кириенко – в Sky Procycling

(Великобритания), Евгений Гутарович – в AG2r (Франция).

Активно развивается и любительский велоспорт. По всей стране строятся велодорожки, проводятся различные любительские соревнования и приключенческие гонки на велосипедах. Все больше молодых белорусов предпочитают автомобилям и мотоциклам велосипеды.

Чемпионат мира по велосипедному спорту на треке проходил **20-24 февраля 2013 года** в столице Беларуси Минске.

Мировой чемпионат по велотреку регулярно проводится с 1893 года. В нем принимают участие около пятисот ведущих гонщиков планеты.

Беларусь – хозяйка чемпионата мира по велоспорту на треке-2013.

В январе 2012 г. **Международный союз велосипедного спорта (UCI)** на заседании руководящего совета в Бельгии принял решение о проведении чемпионата мира по велоспорту на треке 2013 года в столице Республики Беларусь – Минске.

Специалисты UCI и представители почти 100 стран мира, принявшие участие в голосовании, высоко оценили успехи Беларуси в развитии велоспорта и выдающиеся **достижения белорусских велогонщиков**, поддержку со стороны государства и созданные в нашей стране условия для проведения топовых спортивных турниров.

В Минске построен **велодром международного уровня**, и в 2009 году "**Минск-Арена**" успешно принимала **чемпионат Европы по велотреку**. В соревнованиях участвовали более 400 спортсменов из 30 стран.

В начале марта 2012 года президент Международного союза велосипедистов **Пэт Маккуэйд** посетил Беларусь. Во время визита он осмотрел "**Минск-Арену**" и велодром, где пройдет чемпионат мира, познакомился с производством и продукцией Минского мотовелозавода, встретился с Президентом Беларуси и главой Национального олимпийского комитета Александром Лукашенко.

Чемпионат мира по велосипедному спорту на треке проходил на велодроме **многофункционального культурно-спортивного комплекса "Минск-Арена"**. Это современное сооружение является одной из самых вместительных площадок не только Беларуси, но и Европы.

Велодром "Минск-Арены" – первое в Беларуси крытое здание, построенное для занятий всеми видами спорта – соответствует всем мировым стандартам.

Белорусский велотрек – один из лучших в Европе. В его основе – монолитная железобетонная плита, на наклонных формах укреплен деревянный настил из сибирской ели.

Длина велотрека – 250 м, ширина – 7,5 м, высота от верхней точки до основания – 5 м. Два виража – справа и слева, угол наклона 41 градус.

Трибуны "Велодрома" вмещают около 2 000 зрителей.

Центральное ядро велотрека может использоваться для занятий игровыми видами спорта: бадминтон, настольный теннис, мини-футбол, баскетбол, волейбол.

Беларусь впервые принимала мировой форум в олимпийском виде

спорта. На соревнования в Минск приехали лучшие велогонщики из **35 стран**.

На торжественной церемонии открытия чемпионата выступили Президент Беларуси **Александр Лукашенко** и президент Международного союза велосипедистов (UCI) **Пэт Маккуэйд**.

Программа ЧМ по велотреку-2013 включала соревнования среди женщин и мужчин по трековым дисциплинам: командная и индивидуальная гонки преследования, спринт и командный спринт, гит на 1 км (М) и 500 м (Ж), скретч, кейрин, гонка по очкам, мэдисон, омниум. На протяжении 5 дней было разыграно 19 комплектов наград – десять у мужчин и девять у женщин.

Медальный зачет минского чемпионата мира по велоспорту на треке выиграли гонщики **Великобритании**, в активе которых 5 золотых, 2 серебряные, 2 бронзовые награды. В тройку лучших вошли также команды **Германии** и **Австралии**.

Всего на минском чемпионате награды завоевали велогонщики 21 страны из 35, принимавших участие в турнире.

Соревнования по велоспорту на шоссе для инвалидов впервые вошли в программу Паралимпийских игр в Сеуле в 1988 году, соревнования по треку - в Атланте в 1996 году. Сейчас велоспорт для инвалидов развивается в 40 странах мира.

В настоящее время соревнования проводятся среди инвалидов по зрению, инвалидов с ДЦП, ампутантов и людей, страдающих другими заболеваниями, которые позволяют им пройти медицинскую классификацию для участия в соревнованиях. В зависимости от классификации спортсмены соревнуются на обычных велосипедах, трехколесных велосипедах, велосипедах с ручным управлением и тандемах. Программа соревнования включает в себя трек (спринт, гонка преследования, гонка с раздельного старта на 1000 м) и шоссе (гонка с раздельного старта и групповая гонка). Соревнования проводятся среди мужчин и женщин.

Велоспорт не считается адаптивным видом спорта, на соревнованиях применяются правила Международного Союза велосипедистов. С января 2007 года руководство соревнованиями по велоспорту среди инвалидов осуществляется Международным союзом велосипедистов.

В Беларуси велоспорт среди инвалидов по зрению культивируется более 20 лет. В копилке команды - две золотые медали Паралимпийских игр 2000 года в Сиднее, одна золотая медаль Паралимпийских игр 2004 года в Афинах, золотая и серебряная медаль Игр 2008 года в Пекине, победы на чемпионатах мира.

Соревнования по велоспорту на шоссе для инвалидов впервые вошли в программу Паралимпийских игр в Сеуле в 1988 году, соревнования по треку - в Атланте в 1996 году. Сейчас велоспорт для инвалидов развивается в 40 странах мира.

В настоящее время соревнования проводятся среди инвалидов по зрению, инвалидов с ДЦП, ампутантов и людей, страдающих другими

заболеваниями, которые позволяют им пройти медицинскую классификацию для участия в соревнованиях. В зависимости от классификации спортсмены соревнуются на обычных велосипедах, трехколесных велосипедах, велосипедах с ручным управлением и тандемах. Программа соревнования включает в себя трек (спринт, гонка преследования, гонка с раздельного старта на 1000 м) и шоссе (гонка с раздельного старта и групповая гонка). Соревнования проводятся среди мужчин и женщин.

Велоспорт не считается адаптивным видом спорта, на соревнованиях применяются правила Международного Союза велосипедистов. С января 2007 года руководство соревнованиями по велоспорту среди инвалидов осуществляется Международным союзом велосипедистов.

В Беларуси велоспорт среди инвалидов по зрению культивируется более 20 лет. В копилке команды - две золотые медали Паралимпийских игр 2000 года в Сиднее, одна золотая медаль Паралимпийских игр 2004 года в Афинах, золотая и серебряная медаль Игр 2008 года в Пекине, победы на чемпионатах мира.

2. Практический раздел

2.1. Велосипедный спорт. Велокросс

1. ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СПОРТ В СИСТЕМЕ ФИЗИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ

Система физического воспитания в Республике Беларусь является неотъемлемой частью всей системы воспитания. Применение различных средств и методов физического воспитания в состоянии с гигиеническими факторами содействует укреплению здоровья физическому развитию, закаливанию организма, формированию жизненно необходимых двигательных навыков. Физическая культура и спорт – важнейшие эффективные средства формирования морального и духовного облика советского человека, способствующие его всестороннему гармоническому развитию.

В нашей системе физического воспитания велосипедный спорт занимает одно из ведущих мест. Это подлинно массовый вид спорта. С одинаковым увлечением на велосипеде катаются и дети, и взрослые. Нагрузка при простом катании легко дозируется в зависимости от

поставленной цели, возраста, пола, подготовленности и состояния здоровья занимающихся.

Во время езды на велосипеде в работу включаются почти все мышцы тела, благодаря чему усиливается деятельность сердечно-сосудистой и дыхательной систем, а также повышается обмен веществ.

Велосипедный спорт имеет цель – достижение занимающимися высоких спортивных результатов, постоянное совершенствование спортивного мастерства, установление мировых рекордов и завоевание побед на чемпионатах Европы, мира и Олимпийских играх.

Рост результативности в велосипедном спорте связан и увеличением объема специальной подготовки в общей программе подготовки велосипедистов. Это стало возможным благодаря использованию закрытых треков.

Дальнейшее развитие велосипедного спорта в нашей стране во многом будет, зависит от совершенствования системы подготовки велосипедистов, что предполагает не только научную обоснованность методических принципов, но и развитие всех элементов этой системы: массовости, организации и управление велосипедным спортом, подготовки и переподготовки тренерских кадров, научного обеспечения, медико-биологического контроля и других.

В настоящее время миллионы людей катаются на велосипеде. Любители велосипедного спорта и спортсмены поступают в специализированные учебно-спортивные учреждения для совершенствования езды на велосипеде. Подготовка занимающихся направлена на достижение высоких спортивных результатов, постоянное совершенствование спортивного мастерства, установление мировых рекордов и завоевание побед на чемпионатах Европы, мира и Олимпийских играх. Важную роль в этом играет Единая спортивная классификация, она содержит конкретные нормативные требования, которые дифференцируются по строгой системе постепенно возрастающей трудности. Единая спортивная классификация является программно-нормативной основой массового велосипедного спорта, неуклонного повышения спортивно-технического мастерства велосипедистов, улучшения качества учебно-тренировочной и воспитательной работы на всех этапах подготовки спортсменов в коллективах физической культуры и сборных командах. Она позволяет вести строгий количественный учет велосипедистов разной квалификации, возраста, пола, планировать их подготовку и более эффективно управлять развитием велосипедного спорта в стране.

1.1 КЛАССИФИКАЦИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО СПОРТА

Классификация видов велосипедного спорта:

Олимпийские виды(шоссе):

- групповая гонка

- индивидуальная гонка

Не олимпийские виды(шоссе):

- командная гонка
- многодневная гонка
- гонка в гору (горный тур)
- критериум
- парная гонка

Олимпийские виды (Велотрековые гонки):

- спринт – гонка на треке три круга, в которой принимают участие от двух до четырёх гонщиков. Победителем в каждом конкретном заезде считается тот, кто первым пересёк финишную черту.
- командный спринт
- командная гонка преследования
- гит (индивидуальный заезд на 1 км, 500 м)
- кейрин
- омниум (многоборье-250м, индивидуальная гонка преследования, скретч (групповая гонка), гонка с выбыванием, гонка по очкам, гит (индивидуальный заезд на 1 км, 500 м),

Не олимпийские виды

- индивидуальная гонка преследования
- гонка по очкам
- гит (индивидуальный заезд на 1 км, 500 м)
- скретч (групповая гонка)
- мэдисон (парная гонка)

Горный велосипед:

- Олимпийский кросс-кантри: ХСО
- Марафонский кросс-кантри: ХСМ
- Кросс-кантри по дистанции от одного пункта до другого: ХСР (от одного пункта до другого)
- кросс-кантри ХС Скоростной спуск (даунхилл)
- Кросс-кантри по короткой кольцевой трассе: ХСС (критериум)
- Кросс-кантри гонка на время: ХСТ (гонка на время)
- Кросс-кантри командная эстафета: ХСР (командная эстафета)
- Кросс-кантри многодневная гонка: ХСМ (многодневная гонка)
- Байкер-кросс
- Свободная езда (фрирайд)

BMX:

- Олимпийский вид-BMX-рейс
- BMX-дёрт
- BMX-верт
- Флэтленд

Велокросс:

- групповая гонка
- гонка с индивидуальным стартом

1.2 КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗРАСТНЫХ КАТЕГОРИЙ УЧАСТНИКОВ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ВЕЛОСИПЕДНОМУ СПОРТУ

Для участия в соревнованиях международного календаря возрастные категории гонщиков определяются разницей между годом проведения соревнования и годом рождения спортсмена.

Соблюдая соответствующие юридические положения, только гонщики, достигшие возраста 17 лет и старше, имеющие лицензию одной из нижеперечисленных международных категорий, могут участвовать в соревнованиях, проводимых в рамках международного календаря континента. Однако гонщики, достигшие 16 лет или моложе, могут принимать участие в международных соревнованиях по BMX, если это предусмотрено регламентом данного вида велоспорта.

МУЖЧИНЫ

- «Юноши» - эта категория объединяет гонщиков 16 лет или моложе, и находится в компетенции национальной федерации с учетом положения, принятого для соревнований по BMX.

- «Юниоры» - эта категория объединяет гонщиков, достигших возраста 17 и 18 лет.

- «Андеры» - гонщики возраста менее 23 лет именуется «андеры» - эта категория объединяет гонщиков, достигших возраста 19-22 лет. Гонщик, достигший этого возраста, являющийся членом профессиональной команды UCI относится к категории «Элита». Если гонщик, не достигший возраста 23 лет, исключается из состава профессиональной команды UCI, он вновь переходит в категорию «до 23».

- «Элита» - эта категория объединяет гонщиков, достигших возраста 23 лет и старше.

- «Ветераны» - эта категория объединяет гонщиков, достигших возраста 30 лет и старше, которые сами могут выбрать этот статус. Гонщик, являющийся членом команды, зарегистрированной UCI, не может принадлежать к данной категории.

- «Пара-велосипедист» - эта категория объединяет спортсменов с ограниченными физическими возможностями. Пара-велосипедист может, в зависимости от своего желания или физического состояния, зарегистрироваться в другой категории из указанного перечня. Это определяется характером ограничения его физических возможностей. От такого спортсмена может потребоваться предоставление подтверждения его физической классификации.

ЖЕНЩИНЫ

- «Девушки» - эта категория объединяет гонщиц 16 лет или моложе, и находится в компетенции национальной федерации с учетом положения,

принятого для соревнований по BMX (см. п.35 данной главы).

- «Юниорки» - эта категория объединяет гонщиц, достигших возраста 17 и 18 лет.

- «Элита» - эта категория объединяет гонщиц, достигших возраста 19 лет и старше.

- «Ветераны» - эта категория объединяет гонщиц, достигших возраста 30 лет и старше, которые сами могут выбрать этот статус. Гонщица, являющаяся членом команды, зарегистрированной UCI, не может принадлежать к данной категории.

- «Пара-велосипедистка» - эта категория объединяет спортсменок с ограниченными физическими возможностями. Пара-велосипедистка с ограниченными физическими возможностями может, в зависимости от своего желания или физического состояния, зарегистрироваться в другой категории из указанного перечня. Это определяется характером ограничения ее физических возможностей. От такой спортсменки может потребоваться предоставление подтверждения ее физической классификации.

Наименования категорий на различных языках могут быть выбраны в соответствии с лингвистическими особенностями языка.

Категория «Велоспорт для всех»

Лицензия по данной категории может выдаваться велосипедистам, использующим велосипед для отдыха и удовольствия и не участвующих в соревнованиях по велоспорту. Такая лицензия может выдаваться только для участия в мероприятиях, включенных в соответствующий календарь.

В соответствии с настоящим Регламентом команда представляет собой спортивную группу, объединяющую как спортсменов, так и лиц, оказывающих поддержку гонщикам, участвующим в велосипедных соревнованиях. В зависимости от контекста термин «команда» может характеризовать группу гонщиков, участвующих в конкретных соревнованиях.

Следующие команды подлежат регистрации в UCI:

- Профессиональные команды UCI;
- Профессиональные континентальные команды UCI;
- Континентальные команды UCI;
- Женские команды UCI;
- Команды UCI по горному велосипеду;
- Команды UCI по треку;
- Команды UCI по BMX.

Гонщик, являющийся членом команды, зарегистрированной UCI, не может принимать на себя какие-либо обязательства по участию в соревнованиях перед организатором этих соревнований до получения на это согласие своей команды. Такие обязательства могут быть приняты, если на правильно составленный запрос не пришел ответ в течение десяти дней.

Любой гонщик, нарушивший это требование, может быть подвергнут дисквалификации и штрафу. Гонщик, чья команда участвует в соревновании, не имеет права участвовать в этом же соревновании независимо от своей

команды. Нарушители этого правила подлежат дисквалификации и штрафу.

2. ВЕЛОКРОСС

Велокросс – это езда на пониженных передачах по бездорожью на модифицированном велосипеде с шипованными шинами и хорошим просветом между рамой и дорогой. С давних пор велокросс был прерогативой велосипедистов, которые тренировались зимой. В Европе он представляет собой самостоятельный вид спорта с массовыми и зрелищными гонками, а также стал набирать популярность в США и Великобритании.

Как не странно, но велосипеды для велокросса более популярны, чем данный вид спорта. Действительно, благодаря гоночному велосипеду появилось целое семейство гибридных двухколесных, предназначенных для поездок на работу, прогулок на большие дистанции и так же для езды по лесному бездорожью. Все эти велосипеды унаследовали частичку от своих велокроссовых прародителей и многие атрибуты, предназначенные для езды по лесам, бездорожью и грязи. Почти у каждого есть велосипед, а если он вдобавок оборудован шипованными шинами, то вы потеряете очень много положительных эмоций, если хотя бы раз на выходных не проедетесь по бездорожью. Неважно, хотите вы гонять или нет, эмоций вы получите огромное количество.

Велосипеды и экипировка для велокросса

Пробежимся в общих чертах. Велосипеды для велокросса напоминают дорожные модели, но есть у них и отличия – шипованные шины и увеличенный просвет между колесами и рамой, из-за которого нужно ставить консольные либо дисковые тормоза. Рама спроектирована специально для езды по бездорожью; она оснащена приподнятой задней кареткой и слегка увеличенной осью поворота рулевого колеса.

Полностью укомплектованные велосипеды для велокросса должны быть легкими и быстрыми. Но если вы собираетесь использовать его не только для езды по бездорожью, то добавьте дополнительный функционал – багажник, крепление для бутылки и брызговики или колеса большого диаметра для обеспечения отличного сцепления с дорожной поверхностью.

Эти велосипеды подходят для зимней езды. Тем самым, вы спасете свой обычный байк от суровых испытаний. Передачи пониженные, но если вы не будете сильно гонять, то этого должно хватить. Некоторые велосипеды оснащены компактными передними звездочками, которые лучше подходят для передвижения по дороге.

Трансмиссия и комплектующие

Как уже было сказано выше на данных велосипедах стоят пониженные передачи, так как они участвуют в гонках, которые в разы медленнее обычных дорожных заездов. Распространены звездочки с 46/36 зубьями, но можно подобрать размер в соответствии с личными предпочтениями.

Если вы едете в холмистой местности, то чем меньше звездочка, тем езда будет намного лучше. Наличие нескольких задних звездочек диапазоном от 11 до 32 зубьев поможет легче справляться с подъемом в гору.

Одной общей чертой всех велосипедов для велокросса является расположение тросов в верхней части рамы. Благодаря этому грязь не забивается в систему и можно переключать передачи даже когда велосипед чуть ли не плавает в грязевой массе. Кроме этого, может быть немного изогнута рама для облегчения переноски велосипеда на плече. Гоночные велосипеды делают из тех же материалов, что и шоссейные: сталь, сплавы алюминия, титан и карбон. Однако материал для рамы зависит только от того, сколько вы готовы заплатить. Лучшим бюджетным вариантом для начинающих является велосипед из алюминия. Цена меньше, и выбора больше.

Шины для велокроссовых велосипедов

Максимальная ширина шин для гонок по условиям Международного союза велосипедистов составляет 32 мм, хотя есть шины и гораздо толще (например, 38 и 42 мм). Выбор шин очень огромен, так как они рассчитаны для определенной местности и условий, начиная сухой почвой и заканчивая болотами. Но также существуют и универсальные покрышки.

Для езды по дороге отлично подойдет покрышка с гладким рисунком протектора в центре и шипами по краям.

Толстые шины хорошо впитывают вибрации и тоже подходят для езды по асфальту вдобавок их сложнее проколоть. Опытные гонщики пользуются трубчатыми шинами, в которых покрышка приклеена к ободу (подобная технология часто используется в более легких карбоновых колесах). Но можно использовать и обычные клинчерные покрышки или же бескамерные шины.

Давление в шинах

Правильное давление в шинах велосипеда зависит от погодных условий и выбранного маршрута. Чтобы обеспечить хорошее сцепление со скользкой почвой, гравием и корнями деревьев следует понизить давление в шинах, что увеличит площадь контакта с поверхностью.

Для гонки лучше всего подходит давление от 15 до 25 psi. Опытные гонщики начинают заезд с давлением 30psi и понижают его по мере продвижения, доводя его до идеального в зависимости от местности. Если вы едете преимущественно по дороге и редко съезжаете на бездорожье, то попробуйте сначала 40–50psi, а потом регулируйте в зависимости от ощущений.

Тормоза

До недавнего времени кантилеверные тормоза были особенностью гоночных велосипедов. Они использовались (и до сих пор используются) вместо клещевых тормозов, которые стоят на шоссейных велосипедах.

Применение кантилеверных тормозов обусловлено большим грязевым зазором между рамой и ободом колеса. Но с тех пор как Международный союз велосипедистов разрешил пользоваться дисковыми тормозами, на рынке появилось множество гоночных велосипедов с дисковыми тормозами. Только через несколько лет, когда Ларс ван дер Хаар стал первым в мире гонщиком, победившим на велосипеде с дисковыми тормозами, профессионалы стали переходить на них. Сейчас можно увидеть множество профессиональных велосипедов с дисковыми тормозами. Если не брать в расчёт гоночные модели, то дисковые тормоза уже много лет используются на обычных велосипедах, отличаются быстрым торможением и хорошей работой при минимальном уходе.

Как и всё выбор тормозной системы остается за владельцем велосипеда. Самыми дешевыми из них являются кантилеверные тормоза. Если вы будете профессионально заниматься велокроссом, то вам понадобится несколько комплектов колес для разных видов местности и погодных условий (от этого, пожалуй, и будет зависеть выбор тормозов).

Преимущества дисковых тормозов:

- практически не нуждаются в обслуживании;
- хорошо срабатывают в грязи.

Так же эти тормоза выбирают не только профессионалы, но и любители.

Универсальность

Популярность велокросса растет и вместе с ней появляется все больше велосипедов, предназначенных не только для езды по болотистой местности.

Дисковые тормоза, крепления для багажников и брызговиков, пространство для более толстых шин, пониженные передачи, долговечность и прочность — все это делает гоночные велосипеды пригодными для повседневного использования и даже зимней езды. Всемирные производители занялись созданием универсальных велосипедов, которые в скором времени сотрут границы между гоночными, шоссейными и туристическими моделями.

Пониженные передачи не будут мешать, если вы не планируете ездить очень быстро, а большие габариты обеспечивают лучшую стабильность на дороге. Выбор покрышек огромен. Можно поставить большие шипованные шины, которые будут амортизировать лучше, чем гладкие 23-миллиметровые покрышки. Кроме того, они более устойчивы к проколам.

Примером гибрида шоссейного и велокроссового велосипеда является выпущенная компанией Giant модель Anyroad. Этот велосипед имеет достаточно места для 33-миллиметровых шин, а алюминиевая рама сделана

из толстых трубок и имеет характерный скос, обеспечивающий отличный просвет между колесами. Создатели заявили, что данная модель прекрасно подойдет для езды в грязи и по бездорожью.

Компания Specialized тоже выпустила подобный гибрид под названием AWOL, который включает стальную раму и вилку, позаимствованные у туристического велосипеда, а также некоторые элементы гоночного байка. Эта модель оснащена креплениями для багажника и брызговиков, но в целом, вышел очень удобный велосипед с прекрасной геометрией.

Обувь и педали

Чтобы участвовать в велокроссе важно подобрать правильные педали. Большинство гонщиков пользуются не обычными, а контактными обувью и педалями, которые берут от горных велосипедов.

Если вы начинающий гонщик, то первое время можете использовать обычные педали. Но контактные педали двухсторонние, их легче защелкивать и в них не забивается грязь. Контактные велотуфли оборудованы металлическими шипами, благодаря которым нога не соскальзывает с педали даже при езде в болотистой местности.

Польза велокросса

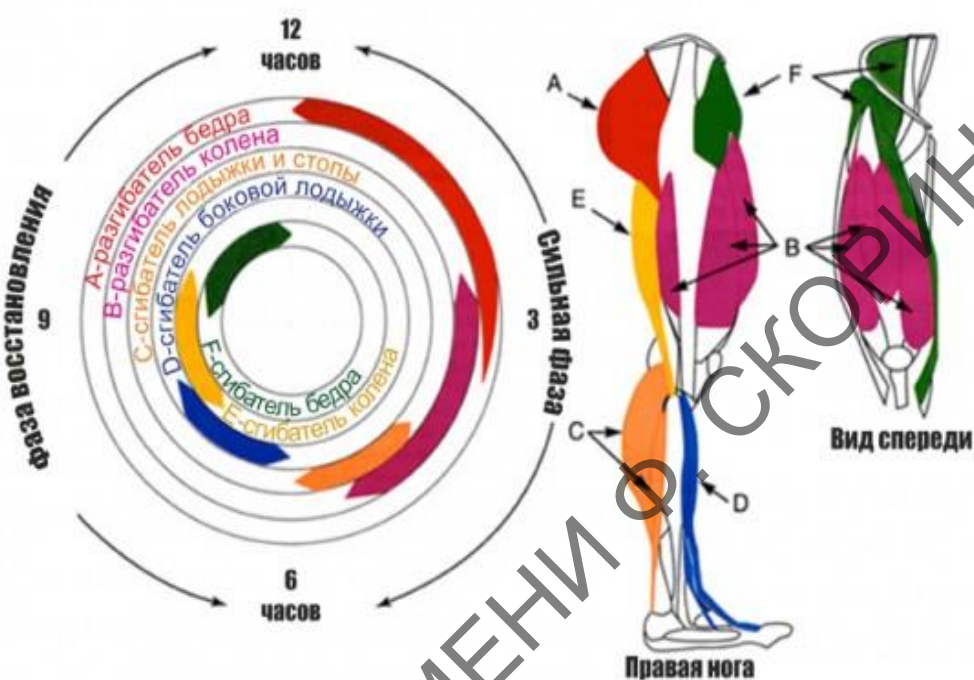
А теперь хотелось бы затронуть пользу, ведь велокросс — это не только веселье и развлечение.

Польза велокросса очевидна:

- Кроме веселья, можно отлично тренировать все крупные группы мышц, начиная с туловища и заканчивая руками и ногами. Даже за 5 часов езды на шоссе велосипеде вы не получите столько нагрузки, как от велокросса.
- Вы научитесь управлять велосипедом на продвинутом уровне. Ведь трудно представить условия тяжелее велокросса, когда вы буквально плывете по грязи и лавируете из стороны в сторону между деревьев. Этот опыт пригодится и при обычных поездках, вы будете расслаблены и ничто не сможет выбить вас из седла или напугать.
- Чем хуже погода и местность, тем лучше для велокросса. Всего пара часов езды по местному лесу и бездорожью заменят вам многочасовую тренировку, если, конечно же, вам не нравится целую вечность ездить по ровной дороге под непрерывным дождем.
- Вы сможете покинуть город с его вечными пробками и отправиться ездить по грунтовой дороге, пролегающей через поля или леса. Именно благодаря своеобразному приключенческому настрою, велокросс стал очень популярным!

Какие мышцы работают при езде на велосипеде?

Итак, какие мышцы работают во время велотренировок? Рассмотрим их более подробно.



Мышцы ног

Икроножные мышцы. Они задействуются во время вытягивания стопы при нажатии на педаль. Также во время езды на велосипеде задействуются подколенные сухожилия.

Квадрицепсы, на них идет большая нагрузка. Их задача – с силой нажимать на педали. Наиболее сильно вы можете ощущать напряжение в этих мышцах при подъеме на холм, когда требуется прилагать большое количество усилий.

Сгибатель бедра. Данная маленькая подвздошная мышца находится в области паха. Она помогает как разгибать бедра, так и сгибать ногу в колене. Мышца эта достаточно уязвима, особенно в велоспорте. Необходимо во время тренировки всегда к ней прислушиваться, не заболела ли.

Ягодицы

В процессе езды мышцы ягодиц работают в паре с четырехглавой мышцей ног (или квадрицепсами). Кроме того, они помогают удерживать тело в правильном положении во время езды.

Бедра

Бицепс бедра работает, когда нога поднимается вверх с педалью.

Пресс

Эффективная езда на велосипеде не может происходить без требует сильных мышц пресса. С их помощью спина остается прямой, а тело удерживает правильное положение. Также мышцы пресса задействованы во время наклона вперед. Поэтому иметь сильными эти мышцы необходимо.

Руки и плечи.

В связи с тем, что верхняя часть туловища практически не используется во время велосипедной езды, многие профессиональные велосипедисты являются обладателями сильных ног и ягодиц и не сильно накаченной верхней части тела – рук, плеч.

Как правило, мышцы плеч и рук задействуются во время поворотов руля, при его удержании при крутых спусках. Кроме того, велосипедисту нужно вынести своего двухколесного друга из помещения и занести – здесь эти мышцы также задействованы.

Как правило, наибольшую работу выполняют трицепсы. Они разгибают руки в локтях, чтобы координировать расстояние туловища от руля велосипеда.

Мышцы плечевого пояса нагружаются, когда он стоит на педалях, тогда задействованы все группы мышц. А вот если горка достаточно крутая, то порой велосипед нужно, напротив, опускать, отталкивать от себя, прижимать к почве.

Следует отметить, что все эти мышцы отлично тренируются как на велосипеде, так и при занятиях на велотренажере. Однако на велосипеде есть еще один несомненный плюс: прогулки на свежем воздухе и по интересным местам.

Помимо укрепления и накачки мышц велосипедные тренировки оказывают много других положительных эффектов. Среди них:

- укрепление иммунитета;
- предохранение нашего организма от различных инфекционных и простудных заболеваний;
- улучшает вестибулярный аппарат, а также зрение;
- помогает снизить риск инфаркта, инсульта;
- благодаря регулярным тренировкам кровотоков происходит гораздо интенсивнее;
- лучше становится связочный аппарат;
- повышается выносливость велопогулки – это отличный способ со стрессом и депрессией;
- улучшение функции внешнего дыхания;
- возможность снизить лишний вес.

Велокросс - это не только развлечение, он так же является хорошим способом поддержания здоровья и логики, ведь маневрируя меж стволов

деревьев нужно рассчитывать путь и моментально предпринимать верные решения, так же повышается реакция и мозговая активность.

Положение велосипедиста и размеры рамы

При подборе рамы важен подбор руля по форме и положению. Для профессиональной шоссейной езды выбирают руль, изогнутый на подобии бараньих рогов. Предпочтение при спортивной езде отдается не столько скорости, сколько аэродинамике.



Рисунок 1 – Пример велосипеда для кросс-кантри

Для кросс-кантри, МТВ и пересеченной местности выбирают прямой руль, так как упор приходится и на ноги, и на руки. Вдобавок ко всему, байком легче управлять с помощью прямого руля. Особое внимание уделяют хвату – выбирают грипсы диаметра, позволяющего охватывать руль полностью. Слишком толстые грипсы не подойдут. Также руль выбирают по ширине. Рукам должно быть удобно. Неправильный выбор может спровоцировать туннельный синдром и быструю усталость (рисунок 1).

Настройка седла

Настройка седла имеет основное правило – это удобство. В спортивном варианте необходимо настраивать седло так, чтобы нога могла полностью распрямляться. Это делается для того, чтобы все мышцы принимали участие в педалировании (рисунок 2).

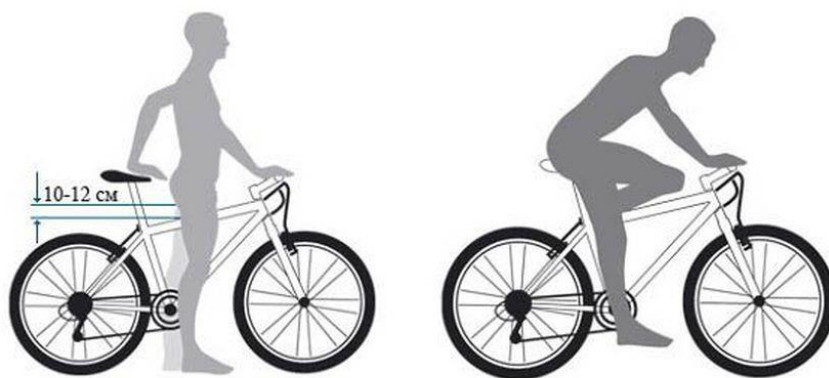


Рисунок 2 – Высота седла

Для прогулки подойдет высота седла, обеспечивающая неполное распрямление. Так райдер будет меньше уставать и комфортнее себя чувствовать при любой скорости езды. Он легко сможет сойти с велосипеда, если это потребуется. Идеально подходит для чопперов, прогулочных и других моделей, подразумевающих близкое расположение велосипеда к дороге.

Чтобы подобрать размер рамы и высоту седла, пользуются «правилом пятки»: при удобном расположении на седле, райдер должен упираться, не сгибая и не вытягивая ногу, пяткой в педаль.

Техника правильного педалирования

Эффект от езды и рекомендованные приемы зависят от того, с каким напором и каденсом придется вращать педали. Понятие «каденс» подразумевает частоту их вращения. Основы педалирования укладываются несколько правил:

1. Стабильность каденса – залог приятных ощущений и длительной езды;
2. Поймать идеальный каденс можно на практике примерно за десять поездок;
3. Снизить частоту вращения (например, если изменился наклон), а также ускоряться на спусках не рекомендуется;
4. Правильное педалирование – это вращение педалей. Некоторые новички выбирают «топать», но это неверный выбор, так как нагрузка должна быть равномерной во всех позициях, а не только на удобную четверть окружности;
5. Если велосипедист испытывает любые неприятные ощущения, рекомендуется сбросить скорость или остановиться, чтобы не повредить мышцы, суставы или сухожилия.

Существует механизм, который называется «контактные педали» (рисунок 3). Он позволяет обеспечить механическую фиксацию ног велосипедиста на педалях, благодаря специальной конструкции и обуви.



Рисунок 3 – Специальная обувь

Полный контакт позволяет использовать усилия мышц максимально, но движение ступней блокируется, поэтому первые поездки с таким оборудованием опасны, особенно если велосипедист выберет дороги общего пользования в качестве поля для тренировок.

Базовые советы по технике езды на велосипеде

Любая дистанция требует соблюдения нескольких полезных рекомендаций:

- Некоторые препятствия можно не объезжать, лучше научиться использовать все возможности амортизаторов.
- Нужно научиться переключать скорости, в зависимости от ситуации;
- Велосипедист должен регулярно отслеживать состояние своего организма;
- Если научиться правильно падать и использовать шлем, травм будет гораздо меньше;
- Передвигаться по городу нужно внимательно и аккуратно, так как велосипедист – это полноценный участник дорожного движения, ошибки которого могут повлечь за собой опасность для других водителей и пешеходов.

Овладев навыками правильной езды, райдер не только обезопасит свой организм и байк от различных повреждений, но и сможет научиться делать трюки на велосипеде. Любая дистанция станет ему подвластна, а значит, и опыта для освоения новых возможностей, будет больше.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

2.2 ВИДЫ ВЕЛОСИПЕДНОГО СПОРТА

В понятие велоспорт заключается не только вид спорта, но и стиль жизни людей, которые любят экстрим, постоянное соревнование, или просто

здоровый образ жизни. Каждый выбирает себе направление по душе, будь то: гонки на велосипеде, преодоление искусственных или естественных препятствий, выполнение разнообразных трюков и т.д.

В велоспорте можно выделить следующие основные дисциплины:

- **гонки на треке;**
- **шоссейные гонки;**
- **маунтинбайк;**
- **BMX;**

Некоторые из этих дисциплин являются Олимпийскими видами спорта. К велоспорту также можно отнести игры на велосипеде: **велополо** и **велобол**.

Регулированием и руководством в велоспорте были созданы специальные организации. На международном уровне это - Международный союз велосипедистов (UCI - Union Cycliste Internationale), который был основан в 1900 году. В нашей стране эти обязанности лежат на Федерации велосипедного спорта Республики Беларусь.

ШОССЕЙНЫЕ ВЕЛОГОНКИ

Вид велоспорта, в котором велосипедисты соревнуются в преодолении дистанции на скорость на автомобильных дорогах. Шоссейный велоспорт является привлекает больше всего спонсорских и считается коммерческой дисциплиной. К олимпийским видам шоссейных гонок относятся индивидуальная и групповая гонки. К неолимпийским видам, критериум, многодневная гонка, командная гонка, гонка в гору.

- **Индивидуальная велогонка** - шоссейная гонка на время с раздельным стартом. Велосипедисты стартуют из одной точки по очереди, через определённые интервалы времени. По правилам самые быстрые спортсмены отправляются в последнюю очередь. Кто из гонщиков проедет дистанцию за меньшее количество времени тот и становится победителем;

- **Групповая велогонка** - в этом виде велоспорта все гонщики стартуют одновременно. Они должны как можно быстрее преодолеть дистанцию в 50 - 200 километров (в зависимости от конкретной гонки). Для того, чтобы победить команды ведут определённую тактику;

- **Критериум** – гонка- критериум ведётся группой спортсменов по улицам города по кругу (кольцевая гонка). Длина одного круга — от одного до трёх километров, количество таких кругов — до пятидесяти. Через определённое количество кругов устраивается промежуточный финиш, где первый пересекший черту гонщик получает 5 очков, второй — 3 очка, третий — 2, четвёртый — 1. Длина круга и количество кругов в гонке может сильно варьироваться в зависимости от решения оргкомитета гонки и судейства.

Велогонщик, набравший большее количество очков и становится победителем. Критериум интересен тем, что зрители, находясь в

непосредственной близости от спортсменов, могут в мельчайших деталях наблюдать за их борьбой;

- **Многодневная гонка** - проводится в несколько этапов, которые подразделяются на гонки на время и групповые гонки. Длится она не менее двух дней. Победителем становится велосипедист, преодолевший все этапы за меньшее количество времени. Наиболее знаменитая многодневная велогонка Тур де Франс, проводится во Франции и длится три недели.

ТРЕК

Такой вид велоспорта как гонки на треке проводятся на замкнутых дорожках овальной формы (**треках**). Для удобства велосипедистов трек имеет уклон к горизонту, на поворотах в 42° , а на прямых участках в 12.5° . Длина и ширина трека могут меняться в зависимости от типа проводимых соревнований. Покрытие дорожек может быть деревянное или бетонное.

- **Спринт** - велогонка в два - три круга на треке, традиционно решающими в этой гонке являются последние 200 метров дистанции. Спринт — это старейшая дисциплина в велоспорте, в программе соревнований появилась в XIX веке. Отбор спортсменов происходит в квалификационных заездах, в которых побеждает первый пришедший к финишу. Считается, что велосипедист стартующий за спиной противника занимает выигрышную позицию, так как лидирующий не видит манёвры противника;

- **Командный спринт** - гонка на треке, на короткие дистанции в которых участвуют команды спортсменов. Каждая команда состоит из трёх гонщиков, ведущий гонщик старается помочь команде развить максимальную скорость, а после первого круга он выбывает. Второй велосипедист в команде также выбывает после первого круга, а третий гонщик заканчивает последний круг. Время высчитывается после финиша последнего;

- **Гонка на время** - согласно правилам гонки стартует один велосипедист и должен проехать круг двигаясь против часовой стрелки. В этом виде нет квалификации и предварительного и промежуточного кругов. Мужская гонка на время традиционно проводится первой во время международных соревнований;

- **Гонка по очкам** - соревнования на треке с неограниченным количеством участников и одновременным стартом. Побеждает велосипедист заработавший наибольшее количество очков в промежуточных финишах. Эта гонка входит в программу Олимпийских игр;

- **Скретч** - групповая гонка с одновременным стартом. Количество участников гонки не должно превышать 24 человека. Велосипедист отставший на один круг от остальных выбывает из гонки. Если же один из спортсменов вырвется вперёд на один круг от остальных, он автоматически становится победителем;

- **Индивидуальное преследование** - в этой гонке двое велосипедистов одновременно стартуют с противоположных сторон трека. Протяжённость

дистанции 4 км для мужчин и 3 км для женщин. Спортсмены в этой гонке соревнуются в выносливости и терпении;

- **Командная гонка преследования** - в этой гонке также велосипедисты стартуют с противоположных сторон трека, но здесь стартуют уже команды по четыре спортсмена. Дистанция составляет 4 км у мужчин и 3 км у женщин. Главным в этой гонке является взаимодействие всех членов команды для достижения результата. Гонка показывает не только уровень спортсменов и их взаимопонимание, но и умение тренера подобрать хорошую команду. Эта дисциплина считается самой сложной в трековом велоспорте;

- **Кейрин** - велогонка, придуманная в Японии. Велосипедисты стартуют одновременно, впереди них движется мотоцикл (дерни), который они не должны обгонять. Дерни покидает трек за 2.5 круга до финиша, после этого велосипедисты соревнуются на скорость. Победителем становится тот кто финиширует первым;

- **Мэдисон** - парная гонка на треке. Два члена команды поочередно сменяют друг друга проезжая мимо напарника. Другими словами, один гонщик участвует в соревновании, а второй едет рядом и ждёт момента, когда его нужно будет сменить. Каждые двадцать кругов устраивается промежуточный финиш и спортсменам начисляются очки. В 2002 году Мэдисон впервые прошёл на Олимпийских играх;

МАУНТИНБАЙК

Маунтинбайк (от англ. mountain bike - горный велосипед; мтб, mtb) экстремальный вид велоспорта, представляющий собой соревнования на горных велосипедах. Горный велосипед предназначен для езды в условиях отсутствия дорожного покрытия. Он является самым распространённым типом велосипедов в настоящее время и множество велосипедистов используют его и для езды по городу.

- **Кросс-кантри (cross-country, XC)** - является, наверное, самым популярным видом велоспорта. Представляет собой гонки по трассе со спусками и подъёмами, множеством естественных, иногда искусственных препятствий (пересечённая местность). Кросс-кантри входит в программу Олимпийских игр;

- **Дёрт (dirt jumping)** - экстремальный стиль катания в велоспорте. Соревнования проходят на специальной трассе с трамплинами из земли и заключаются в прыжках через эти трамплины. Трассы строят из трёх "верблюдов" (двугорбые насыпи). Новички тренируются на "верблюдах со столом", то есть между горбами насыпана земля, чтобы падение было не столь травматичным. Дёрт предполагает выполнение прыжков, захватывающих трюков в воздухе и приземлений, но выполнение трюков не обязательно;

- **Скоростной спуск (downhill, DH)** - экстремальная дисциплина в маунтинбайке. Суть заключается в скоростном спуске по горному склону на

скорость. Трассы для ДН традиционно очень сложны для преодоления, на них присутствует множество естественных (деревья, камни, корни, ямы) и искусственных (биг-эйры) препятствий. Для занятия даунхиллом требуется отличная подготовка, качественное снаряжение и надёжный велосипед;

- **Фрирайд (freeride)** - свободный стиль катания на велосипеде. Заключает в себе смешение различных видов велоспорта. Фрирайдеры должны быть отлично подготовлены, так как это направление очень сложное и травмоопасное. Велосипеды для фрирайда имеют прочную раму, и надёжные дисковые тормоза, их вес обычно меньше чем вес байка для ДН так как велосипедистам приходится подниматься на них в гору;

- **Параллельный слалом (DS, dual slalom)** - идею этого направления велоспорта взяли из лыжных гонок. Два спортсмена одновременно стартуют с вершины и спускаются по параллельным трассам на склоне горы, которые очень похожи. На протяжении спуска спортсмены преодолевают различные препятствия (трамплины, обрывы, повороты и т.д.);

- **Дуал (dual, DL)** - в этой дисциплине два спортсмена соревнуются на одной трассе и каждый старается обогнать оппонента, так как это положение наиболее выгодно. Допускается применение силы между спортсменами для достижения победы;

- **Байкер-кросс (Bikercross, 4X, 4cross, cross, BSX)** - является одной из самых эффектных и травмоопасных направлений в велоспорте. По правилам одновременно стартуют четыре человека, на следующий этап проходят финишировавшие первыми, а в финале встречаются сильнейшие гонщики, которые и разыгрывают призовые места. Трасса для байкер-кросса широкая и изобилует разнообразными препятствиями, её протяжённость составляет примерно 250 метров. В разных странах по-разному называют эту дисциплину: в России — байкер-кросс, в США — mountain cross, в Европе — 4X или 4cross;

BMX (BICYCLE MOTO EXTREME)

BMX (Bicycle Motocross или велосипедный мотокросс) это разновидность велоспорта, которая отличается зрелищностью и экстримом. Спортсмены выполняют различные трюки на специальных BMX велосипедах. Предположительно эта дисциплина появилась в 70е года XX века в результате подражания подростками своим кумирам из мотокросса.

- **Рейсинг (racing)** - BMX начал развиваться именно с этого направления.

Представляет собой гонки на велосипедах по извилистой трассе изобилующей множеством поворотов и трамплинов. В гонке принимают участие до восьми человек, а побеждает первый финишировавший, здесь не предполагается выполнение трюков;

- **Стрит (street)** - направление BMX, заключающиеся в катании и выполнении трюков в условиях города. Здесь, как и во фрирайде,

спортсмены ничем не ограничены. Для выполнения трюков велосипедисты используют различные препятствия (перила, крыши, скамейки, лестницы, заборы, бордюры и т.д.). Этот вид велоспорта очень популярен среди Российских спортсменов;

- **Дёрт-джампинг (dirt jumping)** - помимо BMX это направление относится и к маунтинбайку, то есть можно использовать как BMX велосипеды, так и модифицированные горные байки. Участники соревнований выполняют различные трюки в воздухе прыгая через специальные трамплины;

- **Флетленд (flatland)** - BMX дисциплина подразумевающая выполнение разнообразных трюков на ровной поверхности (вращение на одном колесе, езда спиной вперёд, езда без помощи ног и рук и т.д.). Это похоже на танец на велосипеде. Главным условием является то, что спортсмен не должен касаться земли частями своего тела. Этот вид считается самым безопасным и многие BMX спортсмены начинают именно с него;

- **Верт (vertical — сокращённо vert)** - дисциплина BMX представляющая собой катание в рампе (специальное сооружение - half-pipe), которая похожа на трубу, разрезанную пополам. Спортсмены должны разогнаться по рампе, вылетать над неё и проделывать в воздухе различные трюки (вращения, сальто и т.д.), затем они приземляются обратно в рампу. Бывают мини рампы, размером до 2х метров и рампы до 5ти метров. На мини рампах удобно заниматься начинающим спортсменам;

2.3. МЕТОДИКА РАЗВИТИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ФИЗИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ ВЕЛОСИПЕДИСТА

Развитие общей и специальной выносливости

Выполняя напряженную работу, человек через некоторое время испытывает утомление – наступает временное снижение работоспособности. В зависимости от степени подготовленности человека к работе оно наступает в различное время. Поэтому выносливость можно определить, как способность противостоять утомлению. Мерой ее является время, в течение которого человек способен поддерживать заданную интенсивность деятельности. Различают общую и специальную выносливость.

Общая выносливость – это способность длительное время выполнять любую мышечную работу. Ее физиологическая основа – дыхательные возможности человека.

Источник энергии при сокращении мышц – расщепление сложного химического вещества аденозинтрифосфата (АТФ), которое находится в нашем организме. Запасы АТФ пополняются за счет происходящих в организме химических реакций. Одни из них, происходящие при дыхании и требующие кислорода, называются аэробными, другие же, происходящие без участия кислорода, – анаэробными.

Отражением аэробных процессов в человеческом организме служит расход кислорода во время работы. Максимальный объем кислорода, который способен потребить гонщик за одну минуту, характеризует его так называемую аэробную возможность.

Проведя анализ выдыхаемого воздуха во время работы на специальном стенде – велоэргометре, исследователи РГУФКСиТ в 2007 г. нашли, что среднестатистические показатели относительного максимального потребления кислорода ($\dot{V}O_2/\text{кг max}$) велокроссменами 9-12 лет равны $51,1 \pm 5,6$ мл/мин/кг, 15-29 лет – $54,3 \pm 5,4$ мл/мин/кг.

Во время соревнований по велокроссу потребление кислорода обычно несколько ниже максимума и имеет колебания. Чем напряженнее работа, чем сложнее гонка, тем выше расход кислорода. Об этом можно судить и по частоте ударов сердца, играющего роль насоса, который вместе с кровью разносит по организму кислород. Так, во время соревнований частота сердечных сокращений доходит до 160-200 ударов в минуту.

Максимальные аэробные возможности человека, как показывают исследования, не зависят от форм движений. Поэтому их можно выработать упражнениями в беге или в лыжной подготовке. Для этого рекомендуются беговой и лыжный комплексы.

Под влиянием утомления у спортсмена нарушается процесс восприятия трассы, снижаются точность и быстрота движений, мышцы становятся слабее, нарушаются координация и техника вождения. Он уже не реагирует быстро на нарушение равновесия системы «гонщик–велосипед», не может быстро маневрировать. Способность противостоять этому специфическому утомлению и проходить всю дистанцию соревнований с околомаксимальной скоростью называется специальной выносливостью.

спортсмена. Она зависит от свойств нервной системы, аэробных возможностей организма, уровня владения техникой вождения велосипеда, степени выносливости ведущих анализаторов, выносливости кистей рук, ног и корпуса.

Работа гонщика имеет свои особенности. Во-первых, он выполняет многочисленные ловкие движения, связанные с определенным риском и опасностью, а, как известно, ловкие движения быстро утомляют, их точность и быстрота снижаются, это заставляет снижать скорость движения по трассе. Во-вторых, деятельность гонщика отличается импульсивностью, серия быстрых и точных движений на поворотах, неровностях сменяется относительно статическим напряжением во время ускорений на ровных прямых участках трассы и т.д. В-третьих, большую, в основном статическую нагрузку несут ноги, которые служат «собственными амортизаторами» при преодолении неровностей. Такая же нагрузка приходится на кисти рук и мышцы корпуса, поскольку они являются связующим звеном между гонщиком и велосипедом и через них осуществляется анализирующая и корректирующая деятельность по поддержанию равновесия и слежению за трассой.

Во время езды по кроссовой трассе большая нагрузка ложится на нервную систему. Для того чтобы продолжительное время управлять велосипедом на скорости, гонщик должен выполнять многочисленные быстрые, точные, координированные движения, длительное время воспринимать быстро меняющуюся трассу и обстановку на ней. Эта деятельность требует большого психологического и физического напряжения. Для поддержания высокой скорости на трассе большое значение имеют волевые качества. Они проявляются в том, что спортсмен способен заставить себя продолжительное время работать с высокой точностью и быстротой в условиях риска падения и получения травмы.

Важное значение для гонщика имеет и выносливость его анализаторов, так называемая сенсорная выносливость. Поддержание равновесия и пространственная ориентация при слежении за трассой осуществляются на основе сигналов, поступающих от ведущих анализаторов: органов зрения, мышечно-суставного и кожного чувства, вестибулярного аппарата (т.е. органов равновесия) и органов слуха.

От их высокой чувствительности и способности длительное время поддерживать точный контроль за положением системы «гонщик–велосипед» во многом и зависит успех гонки.

Изменение условий на трассе влияет на характер работы спортсмена. Так, проходя сложные участки, он выполняет высокоинтенсивные движения, во время ускорений и на прямых ровных участках – малоинтенсивные. Разнообразная по мощности работа требует от него способности быстро восстанавливать силы на коротких участках «относительного отдыха», т.е. умения расслабляться, на короткие мгновения отвлекаться от восприятия трассы, делать экономные движения. Утомление зависит и от средней скорости на круге трассы, от состояния грунта и его качества, количества

препятствий и т.д. Медленные и скоростные, песчаные, каменистые и вязкие трассы заставляют организм гонщика по-разному приспосабливаться к ним.

Следовательно, при воспитании специальной выносливости гонщика необходимо учитывать не только величину утомления, но и характер и специфику условий деятельности. Установлено, что специальная выносливость отдельных спортсменов различна для разных трасс, характер которых вызывает изменения в приемах техники вождения, интенсивности движений, работе ведущих анализаторов.

Например, специальная выносливость, выработанная на песчаной трассе, отличается от выработанной на каменистой, «жесткой» трассе. На практике можно часто наблюдать случаи, когда спортсмен, отличающийся высокой выносливостью на «жесткой» трассе, не в состоянии поддерживать скорость при езде по песку или по грязи.

Это надо учитывать, проводя занятия на воспитание специальной выносливости. Например, «воспитанному» на песчаных трассах гонщику необходимо делать упор на развитии этого качества на жестких грунтах, и наоборот. Нужно различать абсолютные и относительные показатели специальной выносливости спортсмена. К первым относится время, затраченное на преодоление всей дистанции кросса. Вторые рассчитывают при сравнении времени лучшего круга в заезде и среднего времени круга, рассчитанного по времени, затраченному на заезд. Таким образом, «запас скорости» (по времени) определяют, как время заезда, деленное на количество кругов, минус время лучшего круга.

Чем больше «запас скорости», тем хуже развита специальная выносливость.

Методы развития специальной выносливости

Специальную выносливость гонщик развивает лишь тогда, когда тренировка на велосипеде вызывает необходимую степень утомления. Постепенно организм спортсмена адаптируется к такому утомлению. Это, в свою очередь, позволяет при той же затрате энергии увеличить продолжительность времени поддержания определенной скорости.

Изменения в организме обусловлены величиной и характером тренировочных нагрузок, которые зависят от количества, частоты и мощности движений гонщика, продолжительности и величины статических усилий, а также от скорости преодоления препятствий и средней скорости прохождения круга, продолжительности и числа заездов, длительности отдыха между заездами и тренировками.

Исключительно важная методическая особенность при развитии скоростной выносливости – поддержание скорости, близкой к максимально возможной для данного гонщика. Ее снижение во время заезда и тренировка в медленном темпе будут способствовать развитию выносливости на «заниженный» динамический стереотип (т.е. на недоразвитый шаблон в соотношении усилий и движений спортсмена).

Поэтому, прежде чем приступать к совершенствованию специальной выносливости, необходимо прочно освоить приемы езды на максимальной скорости. Добившись большой быстроты и точности специфических движений при преодолении отдельных препятствий и прохождении кругов, а затем увеличивая продолжительность езды в максимальном темпе, возможно совершенствование специальной выносливости, используя интервальный метод.

Интервальный метод

Заезд на развитие специальной выносливости необходимо начинать после разминки и ознакомления с тренировочной трассой. Работа над максимальной скоростью должна предшествовать тренировкам на выработку специальной выносливости при совмещении их в одном занятии. Гонщик, ставший выносливым на скорости, близкой к максимальной, будет выносливым и при меньших скоростях, но ни в коем случае не наоборот. Следовательно, наивыгоднейшая скорость передвижения по трассе во время такой тренировки – максимальная или близкая к ней.

Срочная информация спортсмена о результатах прохождения им отрезков дистанции повышает его активность и тем самым увеличивает плодотворность работы, направленной на развитие специальной выносливости.

Для контроля скорости движения по трассе время каждого круга фиксируется. Постоянное падение скорости ниже 95-97% от максимальной – признак усталости. В таком случае на начальном этапе развития выносливости заезд следует прекратить, сделав паузу примерно в 12-15 мин для восстановления сил.

За одну тренировку обычно проводят 3-5 заездов с короткими перерывами на отдых. Общее время работы, исключая отдых, должно равняться сумме времени двух заездов обычного велокросса. Задача гонщика состоит в том, чтобы в каждой попытке увеличить продолжительность заезда, не снижая скорости. По мере развития специальной выносливости продолжительность заездов растет, количество же и продолжительность пауз на отдых первоначально сокращается до 6-7 мин, а затем и до 3 мин. К концу подготовительного периода, на этапе подведения к спортивной форме, интервалы отдыха исключаются совсем, и спортсмен выполняет работу в два заезда с перерывом в 20-30 мин. Также проводят и контрольные тренировки.

Постоянный медицинский и педагогический контроль, учет данных при проведении очередной тренировки – важные условия их плодотворности, которые позволяют практически осуществить индивидуальный подход к гонщикам. Последовательность работы над развитием различных сторон специальной выносливости должна предусматривать сначала тренировку общей выносливости (развитие дыхательных возможностей), местной выносливости мышц корпуса, ног и кистей, затем – специальной выносливости на велосипеде на различных трассах. Необходимо уделять

постоянное внимание развитию у спортсмена способности к расслаблению и отключению от восприятия трассы.

Особую важность для воспитания специальной выносливости имеет метод соревнований, и особенно один из его видов – гандикап.

Метод гандикапа

Самый большой эффект дают тренировки на прохождение трассы со скоростью и продолжительностью, близкими к максимальным для данного гонщика. В этом случае максимальное возбуждение, которое развивалось в ответ на максимальный раздражитель (высокую скорость и продолжительность), вызывает после прекращения упражнения интенсивный и сильный процесс, как говорят физиологи, последовательного торможения. Оно становится причиной развития восстановительных процессов, ведущих к совершенствованию физиологических и волевых качеств, так называемому процессу суперкомпенсации.

Искусство тренера и гонщика состоит именно в том, чтобы как можно ближе подойти к максимальному значению раздражителя. Однако на практике такое не всегда удается. Тому есть ряд причин.

В велоспорте большим затруднением для выполнения упражнения с максимальным усилием является отсутствие конкретной цели, которую спортсмен должен достичь во время езды по трассе. Если при поднятии штанги ею может быть точно дозированный вес, то на тренировках, развивающих качества гонщика, конечная цель нереальна, неосуществима. Тренер говорит спортсмену: «Сейчас ты должен ехать с максимальной возможной скоростью». Но гонщик даже, напрягая все силы, не имеет перед собой конкретной цели (раздражителя), которую должен достичь.

Нельзя недооценивать этого затруднения. Чтобы его преодолеть, необходимо использовать гандикапы и лидирование. Идея, лежащая в основе тренировок и соревнований с гандикапом, заключается в том, чтобы предоставить всем участникам равные условия успеха. Особенно полезны они для сильных спортсменов, не имеющих себе равных в данной тренировочной группе или в данных соревнованиях.

Во время тренировочного или контрольного заезда менее сильный гонщик получает фору (ослабление) во времени (он стартует раньше) или в длине дистанции (линия старта переносится вперед). Это преимущество заставляет слабейших и сильнейших спортсменов напрягаться. Величину фору определяют по разнице времени прохождения лучших кругов трассы. Гонщики стартуют в порядке показанных ими результатов. Разница во времени между двумя идущими один за другим спортсменами на одном круге умножается на число кругов, что и является гандикапом. Иногда к этому времени добавляется несколько секунд на эмоциональный подъем. В начале тренировки с гандикапом стартует самый слабый гонщик, затем через определенный промежуток времени – более сильный и так далее, последним стартует самый сильный гонщик.

Реальность поставленной задачи, видимая наглядная цель (впереди идущий спортсмен), эмоциональный подъем – все это делает тренировки методом гандикапа незаменимыми для развития волевых, бойцовых и специальных качеств, выносливости и быстроты. К сожалению, на практике многие гонщики допускают ошибку, выполняя работу большой продолжительности, но с заниженной скоростью. Это ведет к закреплению динамического стереотипа (шаблона в соотношении усилий и движений спортсмена) на заниженную скорость.

Целесообразно развитие специальной выносливости по интервальному методу применять на этапе подведения к спортивной форме в подготовительном периоде.

Это объясняется, во-первых, необходимостью предварительного совершенствования максимальной скорости, без которой нельзя начинать работу над специальной выносливостью, и, во-вторых, большими нагрузками, предъявляемыми к нервной системе в случае применения интервального метода.

Специальную силовую выносливость развивают прежде всего в процессе езды на велосипеде по кроссовой трассе. Но на определенном этапе таких тренировок внешние сопротивления при управлении велосипедом становятся привычными и не помогают развитию этого качества.

Исследования показали, что для развития специальной силовой выносливости очень полезна езда по трассе с дополнительным отягощением в виде жилета и перчаток с грузами. Надев такой жилет и перчатки, гонщик выполняет отдельные упражнения или совершенствует специальную силовую выносливость в заезде по тренировочной трассе.

Продолжительность заезда меняют в зависимости от подготовленности спортсмена и в течение недельного цикла увеличивают. В конце специального этапа ее доводят до максимума.

Для развития общей выносливости (дыхательных возможностей) спортсмены занимаются бегом, лыжным спортом, плаванием. На первых этапах тренировки совершенствование общей выносливости достигается постепенным втягиванием организма во все больший объем работы, выражающейся в удлинении дистанции бега при сохранении равномерного темпа.

Дальнейшее развитие этого качества обеспечивается постепенным переходом к более интенсивной работе при сокращении ее продолжительности. В начале тренировки длительность такой работы может составлять 20-25 мин. Постепенно ее увеличивают и доводят до 45-60 мин.

Зимой рекомендуется проводить специальные лыжные тренировки. Они включают продолжительную ходьбу на лыжах (до 45-60 мин) с периодическими перерывами для переключения на выполнение вспомогательных упражнений. После первых 1-2 км бега на лыжах делают первый перерыв для преодоления слаломной трассы. Если спуск слишком короткий, его повторяют 2-5 раз. После 3-километрового бега устраивают второй перерыв – для силовой работы: выполняют упражнения для развития

силы ног: приседания на одной и двух ногах, приседания с партнером. Продолжительность выполнения – 1-2 мин.

Воспитание специальной ловкости

Ловкость – комплекс качеств человека, проявляющихся в способности своевременно и рационально справляться с новой, неожиданно возникшей задачей движения. В велокроссе это качество теснейшим образом переплетается с сохранением и восстановлением потерянного равновесия. Ловкость также связана с полноценным восприятием, быстротой и точностью двигательных реакций. Она проявляется в конкретных формах движения. Так, спортсмен, демонстрирующий ловкость на велосипеде, может быть неловким в борьбе за мяч, играя в футбол.

С физической точки зрения ловкость определяется большим и разнообразным запасом так называемых условнорефлекторных связей, характерных для «родственных форм» движения человека. «Тренировать ловкость – значит, тренировать тренируемость». Замечено: чем выше у человека ловкость, тем быстрее у него будут улучшаться результаты в физических упражнениях. Для воспитания общей ловкости широко применяют спортивные игры, акробатику, упражнения на батуте, слалом, жонглирование и др.

Предельная скорость, развиваемая спортсменами при прохождении препятствий велокросса, иногда приводит к критическим положениям системы «гонщик–велосипед». Обычно это происходит вследствие потери продольного или поперечного равновесия, или при необходимости резко изменить направление езды. Для восстановления равновесия гонщику нужно проявить специальную ловкость. Развивать ее – значит всячески увеличивать число специальных навыков движений с помощью всех предлагаемых упражнений по технике вождения.

Для воспитания специальной ловкости применяют разнообразные упражнения на велосипеде. Сложные условия тренировок и соревнований по велокроссу – различные сочетания препятствий, характер рельефа, состояние грунта, групповые состязания, развиваемые скорости – все это требует от спортсмена проявления специальной ловкости, направленной на поддержание динамического равновесия системы «гонщик–велосипед».

В связи с разнообразием условий проведения велокроссов и возможными разнообразными ситуациями во время гонки участник не может заранее предусмотреть все свои движения ни по внешней форме, ни по степени напряжения, и поэтому вынужден реагировать на непредвиденные раздражители. В этих случаях для достижения поставленной цели в нервно-мышечной системе должны возникнуть срочные перестройки и немедленно образоваться новые координационные связи. Таким образом, ловкость характеризуется тем, насколько хорошо организм приспособлен к таким перестройкам. В велокроссе это проявляется в скорости освоения новой

трассы (если даже она знакома спортсмену, во время гонки ее микрорельеф сильно меняется).

В обычных условиях процесс совершенствования специальной ловкости идет сравнительно медленно. Успешность управления велосипедом зависит от предшествующего опыта пребывания в различных сложных положениях. Чем он богаче, тем легче и отчетливее протекает восприятие, тем быстрее гонщик оценивает и выбирает наиболее правильное решение, тем быстрее совершенствуются функции и воспитывается качество ловкости.

Таким образом, одна из составных частей проявления ловкости – быстрота реакции выбора. Большое значение также имеют точность и координационная сложность задачи.

Можно считать, что специальную ловкость велокроссмена определяет минимальное время и точность выравнивающих движений рулем и корпусом в ответ на неожиданное изменение положения велосипеда или обстановки на трассе, способность быстро осваивать новые условия трассы. По мере роста скорости при преодолении препятствий силы, выводящие систему «гонщик–велосипед» из равновесия, растут и для поддержания равновесия нужны более быстрые ответные реакции, т.е. более совершенная ловкость.

Таким образом, уровень ловкости в большой мере определяет и максимальную скорость прохождения препятствий каждым спортсменом.

Основная задача гонщика на трассе – поддержание устойчивого равновесия велосипеда на предельной скорости и заданной траектории.

Существует правило воспитания равновесия, которое заключается в том, что хорошее равновесие не у того, кто его никогда не теряет, а у того, кто его быстро восстанавливает. В велокроссе обычно не теряет равновесия тот, кто идет с заниженной скоростью. Основываясь на этом правиле, воспитание специальной ловкости должно идти по пути расширения способности спортсмена именно восстанавливать равновесие системы «гонщик–велосипед» из все более критических положений. Они возникают при прохождении незнакомой трассы и в условиях плохой видимости («закрытые повороты», спуски, а также пыль). Максимальное использование реакций грунта, вождение на повороте на границе сцепления с грунтом, торможение с «околоюзовым» усилием, часто приводящие к нарушению равновесия и «критическим» положениям, – эффективные методические приемы для воспитания специальной ловкости.

Так как при управлении велосипедом различают продольную и поперечную устойчивости, то и упражнения по освоению критических положений в этих условиях можно разделить на две группы.

Первую группу упражнений составляют одноопорные положения – езда на переднем и заднем колесах велосипеда.

Вторая группа охватывает упражнения, воспитывающие ловкость в предельных наклонах на повороте и быстром изменении направления движения.

Методика воспитания ловкости предусматривает усложнение упражнений для каждой группы: по координации, точности, увеличению

скорости, внезапным изменениям обстановки, ограничению видимости. При этом необходимо основное внимание уделять способности восстанавливать потерянное равновесие, т.е. равновесие из «критических» положений.

Для воспитания характерной особенности специальной ловкости большую пользу приносит частая смена трасс, как на тренировках, так и на соревнованиях. Каждая тренировка должна проходить на новой трассе, поскольку по мере достижения автоматизма (освоения и запоминания) ее значение для воспитания ловкости утрачивается.

Тренировки на одной и той же трассе отучают гонщиков от творческого мышления, вырабатывают опасные шаблоны в технике их езды. Упражнения на ловкость требуют от спортсмена большой собранности и внимания. При быстром утомлении гонщика его движения становятся менее точными, менее координированными, утрачивается быстрота реакции на неожиданно возникающие ситуации. Поэтому эти упражнения лучше выполнять систематически, но с относительно небольшой дозировкой.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРНИЦЫ

2.4. ТЕХНИКА ВЕЛОСИПЕДНОГО СПОРТА В ГОНКАХ ПО ВЕЛОКРОССУ

Посадка велосипедиста

Мастерство велосипедиста будет расти благодаря многим составляющим, но нет ничего важнее, чем задачи единения гонщика и велосипеда, понимание того, как изменение положения тела влияет на устойчивость и управляемость велосипеда. Это заложит фундамент формирования техники езды.

Начинающим велосипедистам важно с первых занятий научиться принимать правильное положение тела согласно той или иной задаче, чтобы движения стали естественными. Благодаря большому количеству практических занятий ваше тело будет принимать разные позы самостоятельно, правильное положение тела станет для вас привычным, вы начнете быстрее передвигаться и получать больше удовольствия от процесса езды на велосипеде.

Положение тела постоянно изменяется в зависимости от местности, погодных условий, скорости. Научившись правильно управлять своим телом, вы с легкостью сможете преодолевать препятствия и более эффективно расходовать энергию. Начинающие обычно изумляются, как долго более опытные гонщики могут находиться в седле. Отчасти это связано с физической подготовкой, но правильное положение тела и эффективный расход энергии являются главной причиной того, что лучшие гонщики после сурового кросса выглядят свежее, чем новички.

Обратите внимание на то, что у победителей соревнований, как правило, остается больше энергии, чем у остальных.

Основное положение тела заключается в концентрации веса над сиденьем, голова располагается над «траверсами», локти подняты и разведены в стороны, колени точно над педалями, вес удерживается на педалях, туловище расслаблено. Во многих методических пособиях такое положение тела спортсмена по отношению к велосипеду называется «средним положением», или «средней стойкой».

В средней стойке гонщик находится ровно по центру велосипеда и готов к чему бы то ни было. При высоко поднятых локтях кисти получают большую подвижность и могут служить необходимым рычагом в повороте. Поднятые локти и передняя стойка позволяют справиться с велосипедом при резком наборе скорости.

Как правило, гонщики проходят большую часть дистанции в средней стойке. Колени должны быть слегка согнуты, в этом положении они являются дополнительными амортизаторами. Большая часть веса должна приходиться на ноги. Плечи должны быть повернуты туда, куда вы хотите поехать, туловище – расслаблено.

Средняя стойка позволит легко перемещаться на велосипеде в нужном направлении. Смещаясь вперед или назад, вы можете нагрузить переднюю или заднюю часть велосипеда. Средняя стойка также предпочтительна потому, что позволяет телу достаточно быстро (так быстро, как позволяют рефлексы) откликаться на различные неровности, задействовать колени, локти, спину, лодыжки и запястья для смягчения части удара. Возможности поглощения удара крайне ограничены, если гонщик сидит.

Чтобы улучшить общую координацию, поставьте велосипед на специальную подставку и внимательно отработайте все приемы, необходимые для того участка местности, по которому собираетесь кататься.

Когда вы будете уверены, что освоили правильную стойку, попытайтесь отрегулировать под себя руль и рычаги управления. Чем чаще вы собираетесь менять положение тела, тем больше вам придется думать над эргономикой, чтобы все было удобно.

Желательно кататься под присмотром тренера или знакомого, концентрируясь исключительно на правильном положении тела. Пусть он подскажет, на что вам необходимо обратить внимание. Будет еще лучше, если кто-нибудь снимет вас на видеокамеру. При детальном разборе грамотно отснятого материала становится ясно, над какими проблемами необходимо работать, куда стремиться.

Правильное положение тела является наиболее критичным для гонщиков, передвигающихся по неровностям. Все приемы достаточно просты, но для их усвоения и оттачивания требуются годы тренировок. Занимайтесь совершенствованием положения тела – и вы повысите уровень своего профессионализма.

Торможение

Торможение может показаться одной из самых простых вещей в динамичном мире езды на велосипеде, но на самом деле все как раз наоборот. Оценке подлежат тормозное усилие, стиль, местность, траектория. Торможение – не просто нажатие на рычаг переднего тормоза. Существует несколько общих правил, применимых в любой ситуации. Также заметьте, что тормоза могут быть использованы не только для снижения скорости. Они могут помочь вам удержать траекторию при прохождении поворота. Нажатие на рычаг заднего тормоза в прыжке опустит переднее колесо.

Доминирующим является переднее колесо. При торможении на него переносится вес велосипеда. При «легком» заднем колесе (едва касающемся земли), вся сила зацепа и все тормозное усилие приходятся на переднее колесо. Задний тормоз помогает держать велосипед прямо и обеспечивает некоторое дополнительное торможение, но, когда вам нужно быстро сбросить скорость, ваш главный помощник – передний тормоз.

Ускорение

Ускорение – один из наиболее важных элементов велогонок, и причина этого проста: чем правильнее вы ускоряетесь, тем быстрее едете. А техничная езда может быть ключом ко всему: от четкого обгона до выполнения большого прыжка.

Ускорение, однако, это нечто большее, чем просто агрессивное раскручивание педалей. Это сочетание правильного положения тела, грамотного ускорения и выбора траектории.

Хороший выход из поворота может создать возможность для обгона, улучшить время или просто принести радость. Ключ к этому – обеспечить хороший зацеп заднего колеса, при этом не потеряв контроль над устойчивостью и управляемостью.

Перед тем как выбрать траекторию движения, необходимо сперва подумать о цели ускорения. В большинстве случаев гонщики борются за кратчайшую траекторию, ибо, по всей вероятности, она будет быстрее. Однако представьте, что вам необходимо взобраться на скользкий склон или выполнить сложный прыжок. В таких ситуациях может потребоваться хороший подход к препятствию иногда по более длинной траектории, позволяющий развить высокую скорость, хотя каждая конкретная ситуация требует внимательного изучения и осознания.

Старайтесь поддерживать темп, всегда помните, что намного легче ускориться, когда вы уже набрали определенную скорость. После полной остановки велосипед приходится больше нагружать, да и гонщику нужно прикладывать больше усилий в борьбе за достижение запланированного результата.

Ускорение на прямой дает больший эффект, чем ускорение в повороте, потому что сопротивление велосипеда на прямой меньше, а площадь соприкосновения покрышки с поверхностью трассы больше. Зацеп заднего колеса требует координированного использования ускорения. На хорошем коэффициенте сцепления следует быть осторожным при ускорении и не нажимать на педали слишком агрессивно, избегая большого отрыва переднего колеса. В большинстве случаев, успех обеспечивает грамотное ускорение на грани пробуксовки заднего колеса. Один из способов улучшить езду – выбрать траекторию, позволяющую проходить поворот на большей скорости.

Кроме того, сложность ускорения определяется рельефом местности. На глинистой земле с превосходным сцеплением ускоряться относительно просто, но приходится бороться с «желанием» велосипеда опрокинуться. В качестве контраста – на песке (глубоком или мелком) необходимо сражаться уже за зацеп, рискуя дать волю заднему колесу и потерять управление.

Независимо от типа местности поиск сцепления (являющегося неотъемлемой частью ускорения) включает неоднократное изменение положения тела с целью удержания обоих колес на земле. С одной стороны, неплохо бы максимально нагружать заднее колесо для постоянного и хорошего сцепления, но с другой – нужно избегать опрокидывания. Если велосипед начинает «козлить», наиболее вероятно, что гонщик потеряет

скорость, так как потребуется время на исправление данной ошибки. Если он к этому не готов, то может вообще закрыть от страха газа, на время потеряв ориентировку во времени и пространстве.

Чтобы снизить вероятность опрокидывания, перенесите вес тела вперед, одним из исключений являются спуски, где предпочтительнее нагружать заднюю часть велосипеда.

Для лучшего ускорения необходимо иметь хорошие, желательно новые, предназначенные для данного типа местности покрышки, в противном случае велосипед будет слишком много буксовать, и по-настоящему хорошая езда станет невозможной.

Ещё одна помеха быстрому движению по трассе – выбоины. Эти препятствия, расположенные обычно сериями, загружают работой подвеску, затрудняя ускорение. В идеале при встрече с выбоинами следует искать ровную траекторию, что не всегда возможно. Так что когда вы все-таки вынуждены преодолевать выбоины, лучше всего делать это, позволяя коленям и локтям работать вместе с подвеской, как можно дольше удерживая велосипед на земле.

Также имеет смысл использовать повышенную передачу. Это снизит крутящий момент и позволит заднему амортизатору поглощать выбоины, а колесу оставаться на земле, благодаря чему движение будет мощнее и ровнее.

Если на пути много выбоин, их можно преодолеть, подняв велосипед на заднее колесо. Старайтесь, чтобы переднее колесо скользило по вершинам выбоин, а вилка при этом особо не работала. Это позволит подвеске делать свое дело и максимально удерживать заднее колесо на земле.

Всегда помните, что существуют ситуации, когда следует замедлиться, чтобы в итоге оказаться быстрее. Иногда, чтобы наиболее интенсивно ускориться, приходится быть терпеливым: слишком раннее или слишком агрессивное ускорение может привести к ошибкам, которые будут стоить времени. Чтобы избежать этого, отработайте технику езды с использованием разного передаточного соотношения. Это также позволит вам оценить, какая из передач наиболее эффективна, поможет стать более «ровным» гонщиком. А если вы сможете ездить «ровно» и совершать минимум ошибок, то, вероятно, вы станете и наиболее стабильным и быстрым гонщиком.

Прохождение поворотов

Существует много переменных, которые определяют скорость прохождения поворота. Это скорость, зацеп, тип местности, угол поворота, положение тела, физические усилия, прилагаемые для ускорения велосипеда. Из всех этих составляющих вам обычно подвластны лишь две последние. Однако вместе они дают сотни комбинаций, что делает прохождение поворотов очень-очень неоднозначным.

Хотя прохождение поворотов обычно не приносит такой радости, как прыжки, «лазанье» по камням, но, вероятно, повороты будут наиболее частым для вас препятствием на трассе. Кроме того, повороты – лучшее место для обгона во время соревнования. По этой простой причине вам следует значительную часть своего времени уделять работе над правильным и грамотным прохождением поворотов, особенно если участие в соревнованиях занимает важное место в вашей жизни.

Хорошая техника начинается с правильного положения тела, которое в идеале должно понижать центр тяжести и поддерживать сцепление с поверхностью обоих колес. В большинстве случаев для этого необходимо сидеть, перенеся вес как можно дальше вперед, выставив «внутреннюю ногу», нагрузив внешнюю педаль. В сочетании с аккуратным ускорением, исключая срыв переднего колеса и скольжение заднего, это составляет основу для развития хорошей техники прохождения поворотов.

И хотя вы почти все время сидите, важно сохранять некоторую способность нивелировать выбоины с помощью коленей и локтей. В большинстве случаев при прохождении поворотов следует быть расслабленным, это поможет подвеске поглотить какие бы то ни было изменения местности.

Прыжки

Немногие поспорят с тем, что прыжки на велосипеде являются одной из наиболее увлекательных трюков в нашей жизни. Непередаваемые ощущения, как правило, являются той причиной, по которой гонщики предпочитают велокросс другим видам велоспорта и дорожной езде.

Существует масса препятствий, способных отправить вас в полет: от ухабов на низкоскоростных участках до обрывов и прыжков на максимальной скорости. Кроме этого, зачастую встречаются комбинированные элементы: двойные и тройные трамплины, «столы».

Прыжки, однако, требуют серьезного отношения, поскольку могут жестоко наказать гонщика даже за незначительную ошибку. И именно поэтому так важно всегда держаться в пределах своих возможностей и подавлять желание изобразить супермена.

Осваивая прыжки, имеет смысл экспериментировать с различными подходами. Пробуйте приземления на переднее и заднее колесо на небольших скоростях, переходите к более серьезным прыжкам после того, как у вас сложится хорошее представление о том, как велосипед будет вести себя во время отрыва от земли, при приземлении, в зависимости от типа рельефа местности, коэффициента сцепления колес с дорожным покрытием.

Учитесь прыгать на небольших трамплинах и переходите к более серьезным только тогда, когда почувствуете себя по-настоящему уверенно.

Начинайте с одиночных прыжков. Не пробуйте выполнять двойные, тройные или любые другие комбинированные прыжки, пока не освоите одиночный прыжок.

Успех в освоении прыжков зависит от нескольких ключевых факторов, таких как положение тела, координация, умение управлять гироскопическим моментом, настройка велосипеда, реалистичный выбор трамплина.

Движение по бездорожью

Одна из радостей или болей при передвижении по бездорожью (оф-роад) – это внезапные препятствия. В велокроссе и некоторых типах внедорожных соревнований гонщики сталкиваются с одними и теми же предварительно отработанными элементами. Езда по пересеченной местности, как правило, насыщена неожиданными и уникальными естественными препятствиями, гонщикам приходится быстро соображать и учиться адаптироваться к быстро меняющимся условиям и препятствиям, маячащим за каждым поворотом. В силу этого оф-роад является отличным способом улучшения навыков. Он стимулирует творческий процесс, способствует быстрому и эффективному поиску решений.

Для преодоления каждого типа препятствий: деревьев, камней, водных и других преград – существуют приемы, которые помогут вам справиться с ними быстро и без проблем.

Деревья

Деревья чаще, чем любые другие препятствия, не прощают ошибок. По сути, они как высокие, покрытые корой камни с ветвями, способные причинить огромную боль одним хлестким ударом.

А поскольку деревья растут практически повсеместно, их наличие может превращать самые простые препятствия в весьма коварные. Следовательно, деревьев нужно избегать. Они как «пассивные» бойцы айкидо, если не нападать самому, не причинят вреда.

Кратчайшее расстояние между двумя точками – это прямая. Когда деревья обступают тропу, гонщики зачастую пытаются проехать как можно ближе от них лишь для того, чтобы обнаружить, насколько суровым может быть наказание за это.

Многие гонщики укорачивают руль, чтобы можно было с меньшими усилиями проезжать между деревьями. Крепкая алюминиевая или пластиковая защита на руле используется почти всеми «лесными» гонщиками для предотвращения травм. Столкновение даже на небольшой скорости может поломать пальцы рук, предплечья, запястья, локти и другие кости. Хорошая защита убережет также и рычаги.

Иногда медленная езда сквозь деревья в итоге может быть самой быстрой. Вы потеряете некоторое время, но лучше ехать медленно, чем быстро, но недолго и упасть, затем снова гнать до следующего дерева. Ошибки могут отнять крайне много времени, сил и здоровья.

Вблизи деревьев для избежания травмы как можно ближе прижимайте колени к велосипеду, носки старайтесь направлять внутрь, чтобы ни за что не зацепиться.

Когда собираетесь проехать между деревьями, уделите внимание расстоянию между ними, и, если не уверены, что проходите, лучше остановитесь. Если проехать нельзя, то наверняка можно продраться и продолжить путь.

Если собираетесь проехать под упавшим деревом, убедитесь, что места над головой достаточно. Если сомневаетесь, лучше остановиться и удостовериться. Вам могут встретиться сломанные ветви и другие предметы, способные привести к травме.

При езде в лесной зоне желательно постоянно отслеживать, что находится впереди. У профессионалов взгляд прикован к тропе, именно поэтому они умело выбирают лучшую траекторию, которая намного короче и меньше разбита.

Обычно на каменистых участках предпочтительно стоять в среднем положении. Выбираемая траектория должна быть максимально ровной. Необходимо также избегать проскальзывания заднего колеса, что может привести к его основательному разбрасыванию. Если это произойдет, восстановить контроль над велосипедом будет крайне сложно.

Довольно часто, проезжая под деревьями, гонщики переоценивают их высоту, забывая о том, что шлем – это почти пять дополнительных сантиметров. Некоторые гонщики не осознают, что, если подбородок прижат к велосипеду, то при ударе о дерево опускаться голове будет уже некуда. В результате можно травмировать голову, шею, спину или все сразу.

Кроме того, крайне важно следить за поваленными деревьями и всегда помнить: ничто не отправит вас через руль быстрее, чем удар о неподвижный предмет.

Однако избегать следует не только самих стволов деревьев, следите за ветвями, которые могут скинуть вас с велосипеда или ударить, как копьё. Они могут быть не менее опасны, чем сами деревья, но при этом менее заметны.

Камни

Трудно поверить, но стометровый участок с камнями может принести не меньше проблем, как для гонщика, так и для велосипеда, чем стокилометровый участок нормальной трассы. Камни тяжелее и тверже других элементов окружающей среды, следовательно, чреваты большими повреждениями даже на низких скоростях. Большинство гонщиков не любят камни за способность ломать технику и кости. Даже небольшие камни на низкой скорости могут ломать стопы, гнуть педали, деформировать колеса.

Камни опасны тем, что в отличие от большинства поверхностей они абсолютно неподвижны. Амортизация по большому счету не знает, как реагировать на контакт с чем-то, что не хочет поддаваться, хотя бы даже чуть-чуть. В отличие от камней песок по своей природе способен поглощать массу энергии. Поэтому вы можете прыгать выше, зная, что при приземлении поверхность смягчит часть удара.

Камни в то же время скорее отклонят вилку, чем позволят ей смягчить удар. Поэтому большинство профессиональных гонщиков согласны с тем, что камни – дело тонкое. Использование одной лишь грубой силы – это прямой путь к травме.

В большинстве случаев предпочтительно стоять на педалях, слегка сместившись назад. Это немного разгрузит передок и позволит вилке работать более эффективно. Кроме того, переднее колесо и вилка будут не так сильно отскакивать от препятствий, чем при загруженном передке.

Старайтесь не напрягаться при езде по камням, это, наверное, типичная проблема, потому что почти все крайне боятся падения и потому держатся очень жестко. Сначала это может показаться сложным, но позвольте велосипеду самостоятельно работать под вами. Большинство велосипедов при предоставлении им свободы прилично справляются с ездой по камням.

Еще одна основа безопасности – выбор правильной траектории: прямой путь намного проще извилистого. Повороты лишь ухудшат работу подвески и покрышек, что в итоге осложняет задачу.

Обычно наилучшим путем является кратчайший, но все зависит от размера камней на пути движения. Как правило, больших камней следует избегать. Они могут нанести вам травму или повредить велосипед. Если приходится ехать мимо камней высотой на уровне или выше педалей, направляйте носки вверх. Большинство гонщиков сломали кости стопы о предметы, которых они не заметили.

Не последнюю роль играет и форма камней. Острые рваные края обычно сочетаются с плоской поверхностью, круглые камни, соответственно, более скользкие – вам судить, как поведет себя на них велосипед. Мокрые камни – худшее, с чем можно столкнуться, ибо зацеп отсутствует в принципе. Поскольку это существенная проблема, большинство гонщиков стремятся избегать букса заднего колеса.

При том, что положение стоя на педалях более предпочтительно, положение сидя может быть эффективным при относительно ровных камнях и малой скорости. Оно может обеспечить заднему колесу лучшее сцепление на наклонных поверхностях и позволяет поднять ноги с педалей, дабы избежать контакта с потенциально опасными камнями.

Однако будьте осторожны в решении вопроса, куда деть ноги. Обе ноги постоянно следует держать на педалях, если только вы не вынуждены отталкиваться от камня или избегать с ним контакта. Каждый раз, снимая ногу с педали, вы частично теряете возможность помогать работать подвеске, поскольку колени, работающие поодиночке практически бесполезны.

Преодоление водных преград

Преодоление водных преград – самый загадочный элемент бездорожья из-за таящихся под водой неожиданностей. Камни, корни, грязь, песок и даже сама по себе глубина делают это занятие весьма непростым.

Не забывайте, что самое главное – это правильно оценить обстановку. В первую очередь следует убедиться, что водный участок можно пересечь, не

сходя с велосипеда, что не всегда просто. Если в чем-то сомневаетесь, попробуйте пройти вброд или поищите альтернативу.

Следующий ключевой фактор – это течение. Если оно сильное, то легко может сбросить вас с велосипеда, подвергая серьезной опасности. Многие гонщики недооценивают силу течения, так что если не уверены в своих способностях, то лучше не пробуйте. Никогда не забывайте народную мудрость – «Не зная броду, не суйся в воду». Хотя оценить глубину бывает непросто, постарайтесь определить наиболее мелкий участок. Переехать водную преграду на заднем колесе – это хороший способ остаться сухим, но помните, что сопротивление воды будет стремиться опустить переднее колесо. Кроме того, следует быть уверенным, что дно относительно ровное, спрятавшийся камень или бревно могут быстро устроить вам «водные процедуры».

Если вы решили, что можно безопасно пересечь водную преграду, спланируйте максимально прямой маршрут по наиболее мелкой воде – и вперед на оптимальной для данной водной преграды скорости. Лучше всего стоять в средней стойке, чтобы быть готовым к попаданию в ямку, встрече с камнем или другим невидимым препятствием.

Если дно слишком каменистое, может иметь смысл переправиться вброд пешком рядом с велосипедом – это снизит риск повреждений. Кроме того, следите за подводными колеями в местах, где уже побывало немало гонщиков

Выбор скорости

Что значит быстро? Для кого-то это десять километров в час по разбитой кроссовой трассе, для кого-то – сорок километров в час на той же трассе. Высокая скорость может принести огромную радость, но к ней надо относиться с уважением. Несколько конструктивно простых изменений могут добавить велосипеду устойчивость. Например, если опустите перья в траверсах, что увеличит угол наклона вилки, это сделает велосипед более устойчивым.

В первую очередь выбор скорости определяется местностью и условиями. Ни в коем случае не переходите разумных границ безопасной скорости, иначе подвергнете себя и окружающих серьезной опасности. Так, всегда будьте уверены, что впереди достаточно места для торможения перед препятствием. Это значит, что смотреть надо достаточно далеко вперед, чтобы своевременно отмечать изменения местности. Никогда не считайте окружающее вас безопасным только потому, что оно выглядит вполне обыденно. Что-нибудь вроде маленькой водяной колеи глубиной в три сантиметра может привести к катастрофе, если вы едете на запредельной скорости.

Всегда смотрите максимально далеко вперед, чтобы вовремя отмечать изменения местности и препятствия, требующие снижения скорости. Равнина позволяет развивать невероятно высокую скорость, но она вселяет излишнюю самоуверенность. Не важно, как быстро вы едете, всегда будьте

очень внимательны и имейте представление о том, что ждет вас на этой местности.

Всегда бойтесь встречного. Если вам хватает времени, чтобы избежать неподвижные препятствия, не забывайте, что можете столкнуться и с другими гонщиками, и даже с представителями живой природы, от этого никто не застрахован.

Будьте начеку, большинство происшествий случается, когда гонщики становятся слишком самоуверенными.

На скорости не менее важно уделять пристальное внимание положению тела. В целом следует загружать заднее колесо, это позволит избежать сотрясения головы, улучшив работу подвески. Большинство профессионалов настаивает, чтобы руки были расслаблены, это позволит вилке работать как надо. Напряженность на высокой скорости может привести к вилянию переднего колеса.

Если виляние на высокой скорости (также называемое сотрясением головы) все-таки случается, общее правило состоит в том, чтобы максимально быстро ускориться, разгрузив тем самым передок. С другой стороны, можно слегка нажать на рычаг заднего тормоза. Худшее, что можно предпринять, – это нажать на передний тормоз и усугубить ситуацию. Хотя, конечно, если перед вами возникло опасное препятствие, тормозить следует обоими тормозами столько, сколько необходимо.

Даже когда все идет хорошо, рекомендуется постоянно держать пальцы на рычагах тормозов. Это увеличит скорость реакции, если вы столкнетесь с чем-то неожиданным.

Езда по склонам

Холмы и горы всегда полны разнообразных препятствий, но наиболее своеобразна в такой местности техника езды по склонам. Правильно выполняемые спуски способны принести много радости и немало разочарований.

Чтобы проехать вдоль склона, придется использовать весьма специфические приемы вождения, подвергающие проверке мастерство велосипедиста. Хитрость при езде по склону заключается во избежание соскальзывания вниз. Когда вы едете вдоль холма, склон и сила тяжести стремятся отправить ваш велосипед в скольжение к его подножию.

Другая проблема – найти зацеп. При езде по склону внешняя часть ваших покрышек будет лишь разрезать воздух. В условиях пониженного зацепа вероятность соскальзывания увеличивается, а возможности поворачивать и ускоряться уменьшаются.

Правильная езда вдоль склона всегда начинается с внимательного изучения ситуации. Вы должны совершенно точно знать, куда и какой дорогой вы поедете. Следует обратить внимание на тип местности, памятуя о том, что песок, снег, небольшие камушки и грязь делают путешествие вдоль склона практически невозможным. Кроме того, нужно выделить препятствия,

такие как камни, бревна, ветви деревьев, – все, что может прервать ваше движение по маршруту.

Если есть возможность, остановитесь и мысленно проложите себе путь, перед тем, как начать движение. Выберите идеальную траекторию и на всякий случай приберегите парочку альтернативных. Не думайте о возможной неудаче, но на случай, если встретите особенно сложный участок, имейте представление о том, как его избежать. И тем более не пробуйте преодолеть сложный участок, если он таит что-то опасное.

Никогда не пытайтесь проехать вдоль холма над обрывом. Важно всегда иметь возможность спуститься вниз, если не получится проехать маршрут до конца.

Когда возможно, поищите ранее проложенные по склону тропинки. Они очень важны, особенно при экстремальных наклонах, так как помогут колесам оставаться на одной линии. Если планируете проехать по девственной земле, то большую часть пути проведете в борьбе с велосипедом.

В идеале ваш маршрут должен быть максимально прямым, следует поддерживать темп без резких ускорений и относительно редко переключать передачи. Старайтесь не использовать тормозов, потому что это может привести к потере зацепа и инициировать скольжение вниз.

Если нужно плавно остановиться, обычно лучше использовать задний тормоз. Если все-таки необходимо использовать оба тормоза, делайте это очень осторожно. Нажимайте на них медленно и плавно, чтобы это не отразилось на управляемости.

Из двух колес важнее, пожалуй, переднее, именно оно определяет направление движения. Кроме того, куда отправится переднее колесо, туда и заднее. Использование заднего тормоза на склоне жизненно необходимо и обычно применяется всегда, когда используется передний тормоз. Многие гонщики также используют блокировку заднего тормоза для разворота велосипеда в повороте.

Передвигаться вдоль склона можно как сидя, так и стоя. Вообще-то лучше сидеть, это понижает центр тяжести. Но в некоторых случаях необходимо стоять, особенно когда вы приближаетесь к препятствию, которое даст работу подвеске.

Если на склоне нет ничего похожего на дорожки и перед вами лежит девственная земля, то при прохождении маршрута потребуется полная концентрация внимания. Если заднее колесо начнет соскальзывать, сильнее загрузите внешнюю педаль. В некоторых случаях можно немного ускориться, но не перестарайтесь, если почва мягкая – колесо «закопается».

В том случае если вы вынуждены ехать по песку, снегу или другой скользкой поверхности под любым углом, можете позволить заднему колесу отклониться вниз от траектории движения. Эта техника потребует более мощной работы на педалях, но она эффективна.

Независимо от типа местности, как правило, профессиональные гонщики стараются смотреть достаточно далеко вперед, чтобы иметь возможность

изменить направление в случае, если увидели опасность или препятствие, преграждающие путь.

Обращайте внимание на те изменения местности, которые оказывают влияние на зацеп. Если жесткий грунт сменяется песком, для поддержания темпа нужно будет прилагать больше усилий для продвижения в перед. Напротив, при выезде из песка на жесткий грунт следует чуть уменьшить усилия, чтобы колеса не буксовали.

Если вы спускаетесь с холма и решаете проехать вдоль склона, то самый простой способ развернуть велосипед – заблокировать заднее колесо, затем начать мягкое ускорение; как правило, велосипед будет выставлен в нужном направлении. Однако следует делать это плавно. Замедлиться из-за инерции будет сложно, и, когда велосипед развернет боком, может случиться неприятное падение.

Если вы хотите слезть с велосипеда, потому что больше не можете продолжать путь, делайте это без стеснения, доверяйте своему «шестому чувству».

Не следуйте слишком близко за другими гонщиками: если у них возникнут проблемы, они появятся и у вас, особенно если придется объезжать упавшего товарища.

Старайтесь искать наиболее ровную дорогу. Избегайте слишком высокой неконтролируемой скорости. Нагружайте внешнюю педаль в повороте. Имейте представление о том, куда ведет дорога. Старайтесь не ездить по склонам рядом с обрывами. Ищите наилучший зацеп, используйте колеи или следы предшественников. Не поворачивайте слишком резко. Старайтесь поддерживать ровный темп, аккуратно используйте ускорение, чтобы не допускать пробуксовки.

Спуски

Одно неверное движение – и гонщик вместе с велосипедом обнаружит, что сила тяжести способна предложить мгновенный и беспощадный путь к подножию склона. Именно поэтому большинство гонщиков относятся к крутым склонам равнодушно, с любовью либо с ненавистью.

В хороших условиях спуск может быть прямо-таки реактивным, но в дождливую погоду или на скользкой местности превращается в нечто пугающее.

Большинство трудностей связаны с тем, что на склоне нелегко остановиться. Нарастивать скорость легко, и чем круче склон, тем это проще, а вот сбросить ее потом бывает проблематично. Кроме того, спуски требуют правильного положения тела и ограниченного использования ускорений, что вносит сумбур в работу подвески. Так происходит потому, что большинство подвесок настроены на работу исходя из среднего положения гонщика.

На спуске предпочтительное положение тела гонщика – «задняя стойка», ибо вес и велосипеда, и спортсмена естественным образом нагрузит вилку. При торможении на нее ляжет почти весь их вес, а сжатая практически до конца вилка будет жестковата в работе. Кочки, жесткое торможение,

экстремальный угол наклона спуска – это всегда шанс для гонщика перелететь через руль.

Лучший способ борьбы с этой бедой – ускорение, которое несколько разгрузит вилку, перенеся часть нагрузки на задний амортизатор. Таким образом, вилка будет работать эффективнее. Разумеется, полным ходом от начала и до конца можно проехать лишь некоторые спуски, так что, как правило, ускорение актуально на наиболее сложных участках.

Техника преодоления «склонов» прыжком

Даже небольшие склоны требуют от гонщиков задней посадки. И хотя гонщик прыгает с вершины холма, приземляться ему приходится на склон. Может показаться, что гонщик сидит, но на самом деле он стоит, наклонившись вперед, и будет стоять, пока не достигнет подножия холма. Теория гласит, что при прыжке на склон следует соотносить угол наклона велосипеда с углом наклона поверхности. Бывают случаи, когда гонщик позволяет сначала опуститься переднему колесу, и этому есть причина: он хочет, как можно быстрее начать торможение. Если бы он прыгнул с поднятым передним колесом, то рисковал бы приземлиться им уже на ровную поверхность. В этом случае вилка сработала бы почти до конца, а задний амортизатор – лишь наполовину. При съезде со спуска на ровную поверхность обычно желательно опустить тормоза, чтобы подвеска могла лучше принять удар. Как только гонщик достигает подножия холма, он быстро, но плавно перемещается в среднюю позицию. Таким образом он сохраняет равновесие и при помощи коленей помогает подвеске смягчить удар.

Спуски обманывают и задний амортизатор, но несколько иным образом. В то время, когда большая часть общего веса сосредоточена на вилке, задняя часть велосипеда становится очень легкой, из-за чего достаточно просто перевернуться. Итак, задний амортизатор разгружен, торможение задним тормозом малоэффективно, а иногда и невозможно, заднюю часть велосипеда может без труда подбросить.

В таком положении дисбаланса очень важно обращать внимание на местность. Вам, скорее всего, порой придется жестко ускоряться, преодолевая кочку, камень, ямку, пень, бревно, ветку и т.д., просто чтобы заставить вилку работать должным образом. Это довольно агрессивный подход, но он по-настоящему эффективен.

Перед спуском у вас обязательно должен быть план того, как вы это сделаете. У велокроссменов есть привилегия предварительно на невысокой скорости проехать сложный участок несколько раз и даже заблаговременно осмотреть его, что настоятельно рекомендуется. Для велотуристов спуски могут быть гораздо более опасными. Для них не является необычным ехать туда, где нет безопасного, просматриваемого пути вниз. На каменистой местности, например, можно поддаться заблуждению и, думая, что впереди безопасно, устремиться к обрыву.

Если вы катаетесь в новом месте, то осмотр спуска может оказаться лучшим, что вы можете сделать. И если вы не уверены в своих силах, просто спуститесь вниз рядом с велосипедом.

На спуске будет разумно не следовать слишком близко за другим гонщиком, вообще не ехать с ним по одной дороге. Если что-то случится с одним из вас, пострадать можете оба.

Колеи – это еще один элемент, способный усложнить спуск. Они могут быть к месту при повороте на склоне, но будьте осторожны, не попадите в колеи под углом, иначе будет сложно восстановить контроль над велосипедом, особенно если склон крутой.

Если вы боитесь слишком сильного разгона и последствий использования переднего тормоза, помните, что задний тормоз хоть чуть-чуть, но поможет вам сбросить скорость. Вы также можете использовать технику горнолыжников, спускающихся с гор змеей, чтобы погасить скорость. Обращайте внимание на местность и ищите места, предлагающие наилучший зацеп. Хороший зацеп означает контроль, который жизненно необходим, когда вы находитесь на крутом склоне.

Запомните простую вещь: ваша скорость на спуске может быть какой угодно, а наказание за ошибку будет быстрым и жестоким. Никогда не начинайте спуск, пока не получите уверенность, что вниз ведет безопасная дорога. На спуске стойте в задней позиции, не разгоняйтесь слишком активно. Обращайте внимание на выбоины, которые могут привести к потере зацепа. Осторожно обращайтесь с передним тормозом.

Подъемы

Подъемы – это одно из немногих препятствий, где для успеха недостаточно лишь одного мастерства. Хорошая техника, конечно, необходима на очень крутых подъемах, но во главе угла, как правило, находится мощность работы. Правильно подобранная передача имеет огромное значение, особенно на крутых склонах.

Подъемы – это основательная проверка способностей гонщика и возможностей велосипеда. Они могут быть очень пугающими, но, раз преодоленные, наполняют сердца чувством глубокого удовлетворения.

Хороший велосипед - не единственное средство для достижения успеха. Эффективная техника вождения может отчасти компенсировать недостатки в конструкции велосипеда.

3. РАЗДЕЛ КОНТРОЛЯ ЗНАНИЙ

3.1 Контроль знаний, умений и навыков

Методика тестирования по общей физической подготовке.

10. Бег 60 м, с

Проводится на дорожке стадиона или легкоатлетического манежа в спортивной обуви. Количество стартующих в забеге определяется условиями, при которых бегущие не мешают друг другу.

11. Челночный бег 4*9 м, с

Выполняется в зале одновременно двумя тестируемыми. На расстоянии 9 м от линии «Старт – финиш» кладут два бруска 50x50x100 мм на расстоянии 100 мм друг от друга. По команде «Приготовитесь!» тестируемые подходят к линии «Старт – финиш». По команде «На старт!» тестируемые ставят одну ногу вперед, вплотную к линии старта, не наступая на нее, вторую – назад. По команде «Внимание!» принимают положение высокого старта. По команде «Марш!» тестируемые бегут к противоположной линии, подбежав к ней, берут один брусок (не затронув второй), поворачиваются и бегут обратно. Подбежав к линии «Старт – финиш», кладут его за линию (бросать нельзя!), поворачиваются и бегут за оставшимся бруском. Подбежав к линии, берут второй брусок, поворачиваются и бегут к линии «Старт – финиш» и, не снижая скорости, пересекают ее. Время каждого тестируемого засекается отдельным секундомером. По команде «Марш!» секундомеры включаются одновременно. При пересечении линии финиша со вторым бруском секундомеры выключают одновременно с пересечением тестируемыми воображаемой вертикальной плоскости финиша.

12. Прыжок в длину с места, см

Прыжок выполняется толчком двумя ногами. Место отталкивания должно обеспечивать хорошее сцепление с обувью. Участник принимает исходное положение: ноги на ширине плеч, ступни параллельно, носки ног перед линией старта. Одновременным толчком двух ног выполняется прыжок

вперед. Мах руками разрешен. Измерение производится по перпендикулярной прямой от линии старта до ближайшего следа, оставленного любой частью тела участника. Предоставляются три попытки. В зачет идет лучший результат. Ошибки: 1) заступ за линию измерения или касание ее; 2) выполнение отталкивания с предварительного подскока; 3) отталкивание ногами разновременно.

13.Подтягивание на перекладине, раз

Выполняют на высокой перекладине в зале, без обуви. Из исходного положения вис хватом сверху тестируемый подтягивается до перекладины, касаясь подбородком, без пауз отдыха, раскачиваний и сгибания ног в коленях. Тело прямое, ноги сомкнуты. При нарушении этих требований тест прекращается. Засчитывают количество полных подтягиваний, выполненных в соответствии с изложенными требованиями. Требование безопасности: проверить надежность крепления перекладины, обеспечить страховку при подтягивании и приземлении.

14.Подтягивание на перекладине за 20 с, раз

Выполняют на высокой перекладине в зале, без обуви. Из исходного положения вис хватом сверху тестируемый подтягивается до перекладины, касаясь подбородком, без пауз отдыха, раскачиваний и сгибания ног в коленях. Тело прямое, ноги сомкнуты. При нарушении этих требований тест прекращается. Засчитывают количество полных подтягиваний за 20 с, выполненных с максимальной скоростью, в соответствии с изложенными требованиями. Требование безопасности: проверить надежность крепления перекладины, обеспечить страховку при подтягивании и приземлении.

15.Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз

Из положения упор лежа тестируемый выполняет сгибание и разгибание рук. Сгибание должно выполняться до угла в локтевом суставе не более 90 градусов, разгибание – полностью. Определяется количество «отжиманий»

16.Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз

Из положения упор лежа тестируемый выполняет сгибание и разгибание рук. Сгибание должно выполняться до угла в локтевом суставе не более 90 градусов, разгибание – полностью. Измеряется количество полных циклов подтягиваний за 20 секунд.

17.Бег 1500 м, мин

Бег 1500 м выполняются на беговой дорожке стадиона или иного места, приспособленного для бега, на размеченной дистанции длиной не менее 500 м, в направлении против часовой стрелки с общего высокого старта. В забеге участвуют не более 15-ти испытуемых (отдельно девушки и юноши). По команде «На старт!» испытуемые подходят к стартовой линии, не наступая на нее, принимают положение высокого старта. По команде «Марш!» с

одновременным махом красного флажка включается секундомер и испытуемые бегут к финишу. Время выполнения упражнения каждым испытуемым фиксируется секундомером в момент пересечения его грудью финишной линии. Упражнение выполняется после соответствующей подготовки (инструктаж, разминка) в удобной спортивной обуви, надежно фиксирующей стопы ног.

18.Поднимание туловища из положения лежа на спине, раз

Выполняют в зале. Исходное положение: лежа на спине, ноги согнуты в коленях под прямым углом, руки скрестно перед грудью, кистями обхватить середину анатомического плеча. Партнер удерживает ноги за голеностопный сустав. Поднять туловище, локтями коснуться колен. После этого опуститься в исходное положение до касания лопатками пола. Упражнение выполнять в течение одной минуты. Засчитывается количество полных циклов, выполненных за 1 мин (поднимание туловища с касанием локтями колен и опускание до касания пола лопатками). Подсчет количества полных циклов ведут одновременно выполняющий упражнение и партнер.

Перед измерением давать установку на выполнение максимально возможного количества повторений за 1 мин. Требование безопасности: упражнение выполнять на жесткой, не скользящей подстилке (тонкий поролоновый коврик, татами и им подобные). На гимнастических поролоновых матах принимать норматив не следует.

Нормативные оценки по общей физической подготовленности (юноши)

Контрольные упражнения (тесты)	Возраст занимающихся		
	1 курс (17-18 лет)	2 курс (18-19 лет)	3 курс (19-20 лет)
Скоростные способности			
Бег 60 м, с	9,8	9,5	9,2
Скоростно-силовые качества			
Прыжок в длину с места, см	185	190	195
Подтягивание на перекладине за 20 с, раз	7	8	9
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз	9	10	10
Силовая выносливость			
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз	16	18	20
Силовые качества			
Подтягивание на перекладине, раз	8	9	10
Выносливость			
Бег 1500 м, мин	6,20	6,15	6,00

Координация			
Челночный бег 4*9 м , сек	9,4	9,2	9,0

Нормативные оценки по общей физической подготовленности (девушки)

Контрольные упражнения (тесты)	Возраст занимающихся		
	1 курс (17-18 лет)	2 курс (18-19 лет)	3 курс (19-20 лет)
Скоростные способности			
Бег 60 м, с	10,9	10,7	10,5
Скоростно-силовые качества			
Прыжок в длину с места, см	180	185	190
Поднимание туловища из положения лежа на спине за 20 сек, раз	8	9	10
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа за 20 с, раз	6	7	7
Силовая выносливость			
Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз	12	13	14
Силовые качества			
Подтягивание на перекладине, раз	2	2	3
Выносливость			
Бег 1500 м, мин	6,45	6,45	6,30
Координация			
Челночный бег 4*9 м, сек	10,4	10,3	10,2

Комплекс контрольных упражнений по специальной физической подготовленности*

Возраст занимающихся, пол	Контрольные упражнения
1-3 курс, юноши и девушки	<ol style="list-style-type: none">10. Техника посадки (сидя, стоя над седлом) **11. Техника педалирования (сидя в седле с разными способами приложения усилий; стоя над седлом с переносом центра тяжести) **12. Техника торможения с прерывистым и непрерывным приложением усилий при остановке13. Техника равномерного и прямолинейного движения по дистанции14. Техника расчета и переключении передаточных соотношений15. Техника выполнения старта16. Техника прохождения простых и сложных поворотов17. Техника преодоления подъемов и спусков разной сложности18. Техника преодоления препятствий разными способами

*Для оценки специальной физической подготовленности применяют четырехуровневую оценку:

«отлично» - правильно, без ошибок, уверенно и без лишнего напряжения;

«хорошо» - некоторые погрешности, не оказывающие негативного влияния на выполнение техники;

«удовлетворительно» - некоторые искажения, влияющие на качество техники;

«неудовлетворительно» - при наличии грубых ошибок, искажающих основу техники.

**Оценка за данные упражнения должна быть не ниже «хорошо»

Для успешной сдачи средняя оценка должна быть не менее «удовлетворительно»

Нормативные требования для оценки общей физической подготовленности

Физическое качество	Курс	Контрольные упражнения (тесты)	
		Юноши	Девушки
Быстрота		Бег на 60 м, с	
	1	Не более 10,1	Не более 11,2
	2	9,8	10,9
	3	9,5	10,7
Скоростно-силовые способности		Прыжок в длину с места, см	
	1	Не менее 180	Не менее 170
	2	185	180
	3	190	185
Силовая выносливость		Сгибание и разгибание рук в упоре лежа, раз	
	1	Не менее 14	Не менее 9
	2	16	12
	3	18	13
Сила		Подтягивание на перекладине, раз	
	1	Не менее 5	Не менее 1
	2	8	2
	3	9	2
Выносливость		Бег 1500 м, мин	
	1	Не более 6,30	Не более 6,55
	2	6,20	6,45
	3	6,15	6,45
Координационные способности		Челночный бег 4*9 м, с	
	1	Не более 9,8	Не более 10,7
	2	9,4	10,4
	3	9,2	10,3

Рекомендуемые формы контроля знаний умений и навыков

3. Тестовые задания
4. Соревновательная деятельность

Соревновательная деятельность

5. Участие в открытии и закрытии велосипедного сезона в городе, а также в массовых велосипедных праздниках.
6. Участие в соревнованиях велолюбителей.

3.2. Контрольные вопросы

1. Особенности посадки велосипедиста, специализирующегося в гонках по велокроссу.
2. Особенности техники педалирования на различных по характеру участках трассы кроссовой трассы.
3. Техника езды по песчаным, лесным и парковым участкам со значительными неровностями, преодоление бродов разной глубины, крытых поворотов, спусков с поворотами, крутых коротких подъемов.
4. Бег с велосипедом, ведение велосипеда на подъеме.
5. Техника посадки на седло и схода с велосипеда.
6. Техника торможения, торможения с разворотом.
7. Условия кроссовой трассы и подбор соответствующей системы передач. Биомеханический анализ посадки велосипедиста. Установка посадки. Факторы, влияющие на изменение посадки гонщика.
8. Биомеханический анализ техники педалирования на различных по характеру участках кроссовой трассы; энерготраты гонщика.
9. Измерение параметров посадки. Рекомендации по совершенствованию посадки занимающихся.

3.3. Тематика рефератов

1. История изобретения велосипеда и развития велосипедного спорта.
2. Анализ развития велосипедного спорта в мире и Республике Беларусь.
3. Организация и проведение соревнований по велосипедному спорту.
4. Основы техники велосипедного спорта.
5. Методика обучения посадке, педалированию и управлению велосипедом.
6. Методика технической подготовки.
7. Цели и задачи тренировочного процесса в велосипедном спорте.
8. Методика развития скоростных качеств велосипедистов.
9. Методика развития силовых качеств велосипедистов.
10. Методика развития выносливости.
11. Характеристика видов велосипедных гонок на шоссе.
12. Характеристика видов велосипедных гонок на треке.
13. Методика тренировки в гонках по велокроссу.
14. Материально-техническое обеспечение велосипедного спорта.
15. Медико-биологическое обеспечение подготовки велосипедиста.

4. Вспомогательный раздел

4.1. Глоссарий

Б

База — расстояние между осями колес велосипеда.

Бонификация — премиальное время, присуждаемое за победу на промежуточном и окончательном финише и вычитаемое из общего результата.

Бонус — приз, вознаграждение, поощрение

Бросок — маневр, тактический прием ведения гонки, связанный с резким ускорением в целях изменения позиции в группе или скорейшего достижения финиша (финишный бросок).

В

Вагон — небольшая группа гонщиков в групповой шоссейной гонке.

Велокросс — вид велосипедных гонок по пересеченной местности на дистанции от 15 до 50 км.

Веломопед — специальный вариант обычного мопеда, движение которого от двигателя внутреннего сгорания совмещенного и неразрывно связано с педальным приводом для обеспечения плавного хода и контроля скорости движения. Веломопед широко используется для тренировок на треке и отдельных гонщиков при отработке скорости.

Велоперчатки — перчатки специального покроя, применяемые гонщиками для улучшения контакта с рулем велосипеда и предотвращения травматизма при падениях.

Велосипед — «быстрая нога» — таков буквальный перевод слова «велосипед» с латинского языка. Это транспортное средство, приводимое в движение мускульной силой человека.

Велостанок — приспособление для тренировки велогонщика на месте, в условиях, приближенных к реальной езде на велосипеде.

Велотур — крупная велосипедная шоссейная многодневная гонка, обычно организуемая по традиционному маршруту между городами.

Велотуфли — туфли специального покроя, применяемые для велосипедных гонок.

Велошлем — специальный головной убор велогонщика, предназначенный для защиты от ударов при падении.

Велоэргометр — устройство с приводом велосипедного типа, предназначенное для экспериментов по оценке энергозатрат при выполнении работы.

Вилка — передняя (задняя) часть рамы для установки колес.

Вираж — поворот велосипеда, в спортивной терминологии чаще употребляется применительно к наклонной части полотна велосипедного трека или к повороту полотна дороги.

Восьмерка — торцовое биение колеса

Втулка — шарикоподшипниковый узел колеса велосипеда, в котором смонтирована ось колеса и фланцы для набора спиц

Вынос — кронштейн Г-образной формы для установки руля.

Г

Гандикап — вид гонок, в которых одному или группе гонщиков предоставляется преимущество во времени или в расстоянии.

Гит — вид велосипедной гонки на треке со стартом с места; классическим видом гита является гонка на 1000 м.

Глухарь — велосипед без свободного хода.

Головка — небольшая группа гонщиков, идущая впереди основной группы.

Гонка — соревнование в скоростных видах велосипедного спорта.

Однодневная — проводится в течение одного дня. **Многодневная** — проводится в течение нескольких дней. **Шестидневная** — проводится в течение шести сток для профессионалов и шести дней для любителей.

Парная — проводится командами из двух гонщиков, из которых попеременно один обязательно ведет гонку, а другой отдыхает. **С выбыванием** — проводится командой, каждый гонщик, который проведя свой круг выбывает из состязания, или проводится группой, когда на каждом очередном промежуточном финише последний гонщик выбывает.

Гонщик — спортсмен, выступающий в скоростных велосипедных гонках. **Активный** — набравший максимальное количество премиального времени или очков за активное ведение гонки или победу на финише.

Горный — набравший максимальное количество премиального времени или очков на горных участках гонки.

Грегори — спортсмен, подчиняющий свои личные интересы командной борьбе или интересам лидера команды.

К

Караван — большая общая группа гонщиков в шоссейной велосипедной гонке.

Каретка — узел рамы велосипеда, в котором смонтирована ось кривошипов.

Квартуплет — четырехместный велосипед.

Квинтуплет — пятиместный велосипед.

Клиренс — минимальное расстояние между поверхностью дороги и нижней точкой велосипеда — передней шестерней цепного привода.

Коробочка — прием тактической борьбы, выражающийся в преднамеренном окружении соперника заинтересованными гонщиками-конкурентами, что исключает возможности его свободного перемещения в группе в данный момент гонки.

Кривошип — стержневая деталь, монтируемая на ось каретки велосипеда, на которую устанавливается педаль. На протяжении всей

истории отечественного велосипедного спорта ошибочно используется термин Шатун.

Кроссинг — запрещенный прием ведения гонки, выражающийся в резком изменении направления движения гонщика и создающий опасность падения для других гонщиков.

Л

Ликвидатор — гонщик, избравший тактикой ведения гонки ликвидацию отрывов, предпринимаемых соперниками.

Лимит — время, устанавливаемое судейской коллегией для ограничения отставания гонщика (команды или группы гонщиков) от лидеров.

Лицензия — документ, официально утверждающий профессиональный или любительский статус гонщика согласно регламенту УСИ.

М

Манетка — узел рычага переключателя передач гоночного велосипеда.

Матч — заезд двух гонщиков, например спринтерский матч, по результатам которого победителю начисляются очки.

Менеджер — тренер, попечитель, начальник команды.

О

Однотрубка — пневматическая шина гоночного велосипеда, выполненная заодно с камерой, что обеспечивает быструю ее установку и сьем с колеса.

Омниум — велосипедное многоборье, включающее несколько видов гонок.

Отрыв — уход вперед малочисленной группы или одного гонщика от основной или головной группы.

П

Пелетон — основная группа велогонщиков в групповой шоссейной гонке.

Пилот — мотоциклист, ведущий велогонку по трассе и информирующий гонщиков о ее ходе.

Пистон — вкладыш чашеобразной формы, устанавливаемый в ободе для крепления спицы.

Посадка — расположение гонщика на велосипеде, обеспечивающие условия ведения гонки.

Почтальон — гонщик, избегающий активной спортивной борьбы и предпочитающий пассивный вариант ведения гонки.

Преследование — индивидуальная или командная гонка на треке на дистанцию 4 км, когда одновременный старт дается на противоположных

прямых; тактический прием, связанный с необходимостью ликвидировать дистанционную фору соперника или группы гонщиков.

Пролог — традиционная гонка с раздельного старта на короткую дистанцию (около 4-10 км), который открывается многодневная гонка; пролог обычно проводится с целью индивидуального представления гонщиков зрителям и определения лидера для первого этапа.

Протектор — наружная резиновая поверхность однотрубки, имеющая специальный профиль в зависимости от вида гонок, типа дорожного покрытия и его состояния.

Р

Регламент — устав, свод правил, утвержденный порядок проведения гонки.

С

Свободный ход — движение велосипеда при неподвижных кривошипгах, возможен только при наличии трещотки; трековые велосипеды не имеют свободного хода.

Спринт — гонка на короткую дистанцию (два-три круга, 1 км) без учета времени, в которой главную роль играет место гонщика на финише.

Спурт — резкое ускорение, предпринимаемое в целях решения тактических задач гонки или финиша (финишный рывок).

Стакан — передний узел рамы, в котором смонтировано устройство передней вилки.

Створ (финишный) — ширина проезжей части дороги, ограниченная финишными стойками.

Стрелочник — гонщик, не выдержавший накала спортивной борьбы в струне, покинувший струну и тем самым создавший условия для отрыва впереди идущим.

Струна — езда гонщиков цепочкой в гонке при встречном или боковом ветре при движении на скоростях, близких к предельно возможным для участников гонки.

Сюрплас — тактический прием ведения гонки, выражающийся в стоянии на велосипеде на одном месте.

Т

Тандем — двухместный велосипед.

Танцовщица — прием езды на велосипеде стоя на педалях.

Телега — гонщик, предпочитающий темповую езду.

Темповик — гонщик, предпочитающий тактику ведения гонки на высоких скоростях в целях выматывания соперников.

Трещотка — устройство цепного привода, обеспечивающее свободный ход гоночного велосипеда без вращения кривошипов.

У

УСИ — Международный союз велосипедистов (Union Cycliste Internationale — UCI). Основан в 1900 году. СССР был принят в УСИ в 1952 году.

Велосипедная терминология

Узлом в технике называют часть машины или механизма, состоящую из нескольких более простых элементов (деталей) и представляющую собой сборочную единицу. Такими узлами в велосипеде являются передняя вилка, втулки колес, руль и т. д. Кроме того, узлами называют места соединения труб рамы велосипеда.

Высота рамы — расстояние от центра оси каретки до верхнего края подседельной грубы. Высота рамы имеет существенное значение при выборе велосипеда: низкому человеку нельзя рекомендовать высокую раму, а высокому — низкую.

База велосипеда — расстояние между центрами его колес. Величина базы влияет на эксплуатационные качества машин: увеличение базы уменьшает тряску и делает езду на велосипеде более спокойной, но ухудшает его маневренность и отчасти проходимость. Дорожные велосипеды обычно имеют большую базу, чем спортивные.

Каретка - узел, обеспечивающий вращение системы.

Высота каретки — расстояние от центра ее оси до уровня дороги при накачанных шинах. Уменьшение высоты каретки, естественно, сказывается на проходимости велосипеда в плохих дорожных условиях.

Провис каретки — расстояние от центра ее оси до прямой, соединяющей центры осей колес.

Линия цепи есть расстояние между вертикальной плоскостью, рассекающей кареточный узел, и вертикальной плоскостью, продольно рассекающей ведущую шестерню, или расстояние между такими же плоскостями, рассекающими заднюю втулку и ведомую шестерню.

Оба расстояния линии цепи должны быть одинаковы, иначе шестерни не будут находиться в одной плоскости и могут вызвать неравномерное натяжение цепи или ее соскакивание. При замене кареточной оси или задней втулки необходимо тщательно проверить линию цепи.

Шириной педали называется расстояние между наружными гранями или крайними металлическими пластинами, а **длиной** — расстояние между внутренней и внешней боковыми пластинами.

Длина шатуна — расстояние между центрами его отверстий.

Измерение колеса практически заменяется измерением надетой на него и надутой шины. Диаметр измеряется по наружным габаритам, а ширина — от одной стенки покрышки до противоположной. Обычно и этого делать не приходится, так как диаметр и ширина покрышек нанесены на их боковых поверхностях.

Ширина руля — расстояние между центрами его ручек. Очень узкий руль затрудняет дыхание и управление велосипедом, а слишком широкий

неудобен для езды и при вводе велосипеда в дверь. Нормальным рулем считается такой, у которого расстояние между ручками равно ширине плеч велосипедиста.

Высота руля — расстояние между концами ручек и горизонтальной плоскостью, проведенной через верхнюю часть седла. Для повседневной езды это расстояние варьируется в зависимости от вкуса велосипедиста и обычной скорости его езды и не должно, превышать 2—3 см выше или ниже этой плоскости.

Ширина цепи — расстояние между пластинками внутренних звеньев, а шаг ее — расстояние между центрами стержней, скрепляющих звенья. Шаг и ширина цепи должны соответствовать шагу и зацеплению шестерни, иначе не может быть правильной их работы.

Начальная окружность шестерни. Различают у шестерни три концентрические окружности: окружность выступов, проходящую по вершинам зубцов; окружность впадин, проходящую через основания впадин; третья окружность, проходящая между ними, носит название начальной окружности. Именно по этой окружности даются все размеры как шестерни, так и цепи.

Шагом зацепления шестерни называется расстояние между одинаковыми точками двух соседних зубцов, расположенных на начальной окружности. ГОСТ на роликовые цепи и шестерни дорожных и легкодорожных велосипедов устанавливает шаг зацепления 12,7 мм, а толщину зубцов — 3,15 мм.

Передаточное число. В современном велосипеде имеются две шестерни, соединенные между собой бесконечной роликовой цепью. Передняя, большая шестерня, соединенная с шатунами, передает мышечную энергию ног велосипедиста велосипеду и называется *ведущей*. Меньшая, соединенная с задним колесом, носит название *ведомой*. Форма, толщина зубцов и расстояние между их вершинами на обеих шестернях совершенно одинаковы, -иначе они не могли бы обслуживаться одной и той же цепью, но количество зубцов разное. Понятно, что при повороте ведущей шестерни на один зуб соединенная с нею цепью ведомая шестерня повернется также на один зуб.

Предположим, что число зубцов ведущей шестерни 48, а ведомой 16. Тогда при одном полном обороте ведущей шестерни ведомая тоже повернется на 48 зубцов, или, иначе говоря, сделает три полных оборота ($16 \times 3 = 48$). Отношение числа зубцов ведущей шестерни к числу зубцов ведомой носит название передаточного числа. В нашем примере оно будет равно трем. Чем больше передаточное число, тем быстрее (при одинаковой скорости вращения педалей) будет вращаться ведомая шестерня и связанное с нею заднее колесо.

Передача. Под *цепной передачей* понимают механизм, передающий вращение шатунов заднему колесу, а *передачей велосипеда* называют произведение передаточного числа на диаметр колеса.

Так как диаметры велосипедных колес зачастую выражаются в

дюймах, то и передача будет выражена в дюймах.

Чем больше передача, тем выше скорость велосипеда при неизменной скорости вращения педалей. Но увеличение передачи влечет за собой и увеличение расхода мускульной энергии, что особенно резко сказывается при подъемах и встречном ветре.

Поэтому к выбору передачи надо подходить с учетом своей силы, дорожных условий, в которых будет эксплуатироваться велосипед, и назначения самого велосипеда.

Контактные педали - педали со специальной системой фиксации ноги. Различают следующие типы креплений для шоссе: spd, spd-r, spd-sl, time, look, pro-fit. Все эти крепления между собой не совместимы, т.е. Нельзя использовать шип от одного типа педалей с другим.

Клиренс - минимальное расстояние между землей и нижней точкой велосипеда (обычно передней звездой).

Колонка (рулевая) - узел, обеспечивающий вращение вилки в раме для поворота руля.

Вилка - узел для крепления переднего колеса.

Подседельный штырь - труба с креплением для седла, устанавливаемая в раму.

Система - блок шатунов и ведущих звезд.

Шатун - стержневая деталь, монтируемая на оси каретки, на которую устанавливаются педали. Более правильное, с точки зрения техники название кривошип.

Быстрый съем - эксцентрик для закрепления колес на велосипеде.

4.2. Рекомендуемая литература

Основная литература

1. Моник Райан «Питание в спорте на выносливость. Всё, что нужно знать бегуну, пловцу, велосипедисту и триатлету», Изд-во: Ман, Иванов и Фербер. – 2018. – 400 с.
2. Брайан Маккензи. Сила. Скорость. Выносливость, Изд-во Попурри. – 2018 г. – 416 с.

Дополнительная литература

1. Велосипедный спорт. Программа для детско-юношеских спортивных школ (комплексных и специализированных). – М.: Методический кабинет ГЦОЛИФКа, 1973. – 47 с.
2. Велосипедный спорт. Учебная программа для детско-юношеских спортивных школ и специализированных детско-юношеских школ олимпийского резерва / сост. П. П. Кутас, М. И. Дворяков. – Минск, 2005. – 101 с.
3. Ермаков, С. В. Тренировка велосипедистов-шоссейников: учеб. пособие / В. А. Капитонов, В. В. Михайлов. – М.: ФиС, 1990. – 175 с.
4. Захаров, А. А. Тактическая подготовка велосипедиста: учеб. пособие для вузов физ. культуры / А. А. Захаров. – М.: 2001. – 63 с.
5. Захаров, А. А. Физическая подготовка велосипедиста: учеб. пособие для вузов физ. культуры / А. А. Захаров. – М.: 2001. – 63 с.
6. Захаров, А. А. Техническая подготовка велосипедиста. / А. А. Захаров. – М.: ФОН, 1973. – 51 с.
7. Полищук, Д. А. Велосипедный спорт: научное издание / Д. А. Полищук. – Киев: Олимпийская литература, 1997. – 343 с.
8. Единая спортивная классификация Республики Беларусь 2009–2012 гг.: нормативное производственно-практическое издание. – Минск, 2009. – 324 с.
9. Тимошенко, В. В. Тренажеры в велосипедном спорте / В. В. Тимошенко. – Минск, 1994. – 126 с.
10. Шупикова, Е. Н. Комплексный контроль подготовленности высококвалифицированных велосипедистов-шоссейников: Автореф. дис. канд. пед. наук: 13 00 04 / Е. Н. Шупикова. – Минск: БГУФК, 2005. – 22 с.
11. Крылатых, Ю. Г. Подготовка юных велосипедистов: учеб. пособие / Ю. Г. Крылатых, С. М. Минаков. М.: ФиС, 1982. – 110 с.
12. Любовицкий, В. П. Гоночные велосипеды: учеб. пособие / В. П. Любовицкий. – Л: Машиностроение. Ленингр. отделение, 1989. – 210 с.

13. Организация и судейство соревнований по велосипедному спорту на треке: пособие / сост. Е. Н. Шупикова; Белорус. гос. ун-т физ. культуры. – Минск: БГУФК, 2009. – 54 с.

4.3 Видеоматериалы

В 2013 году под Гродно состоялись соревнования подробно про них можно посмотреть на Ютуб канале, ссылка на видеорепортаж представлена ниже:

<https://www.youtube.com/watch?v=LtiqSNqVN8Q>

В следующем видео рассказывается про технику езды в велосипедном виде спорта под название *кросс кантри* (ссылка ниже):

<https://yandex.by/video/search?filmId=16868172262060648618&text=%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%20%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D1%8B>

Ниже представлена ссылка на видеоролик, в котором советы профи для начинающих велосипедистов:

<https://www.youtube.com/watch?v=hS8NxA33roI>

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ