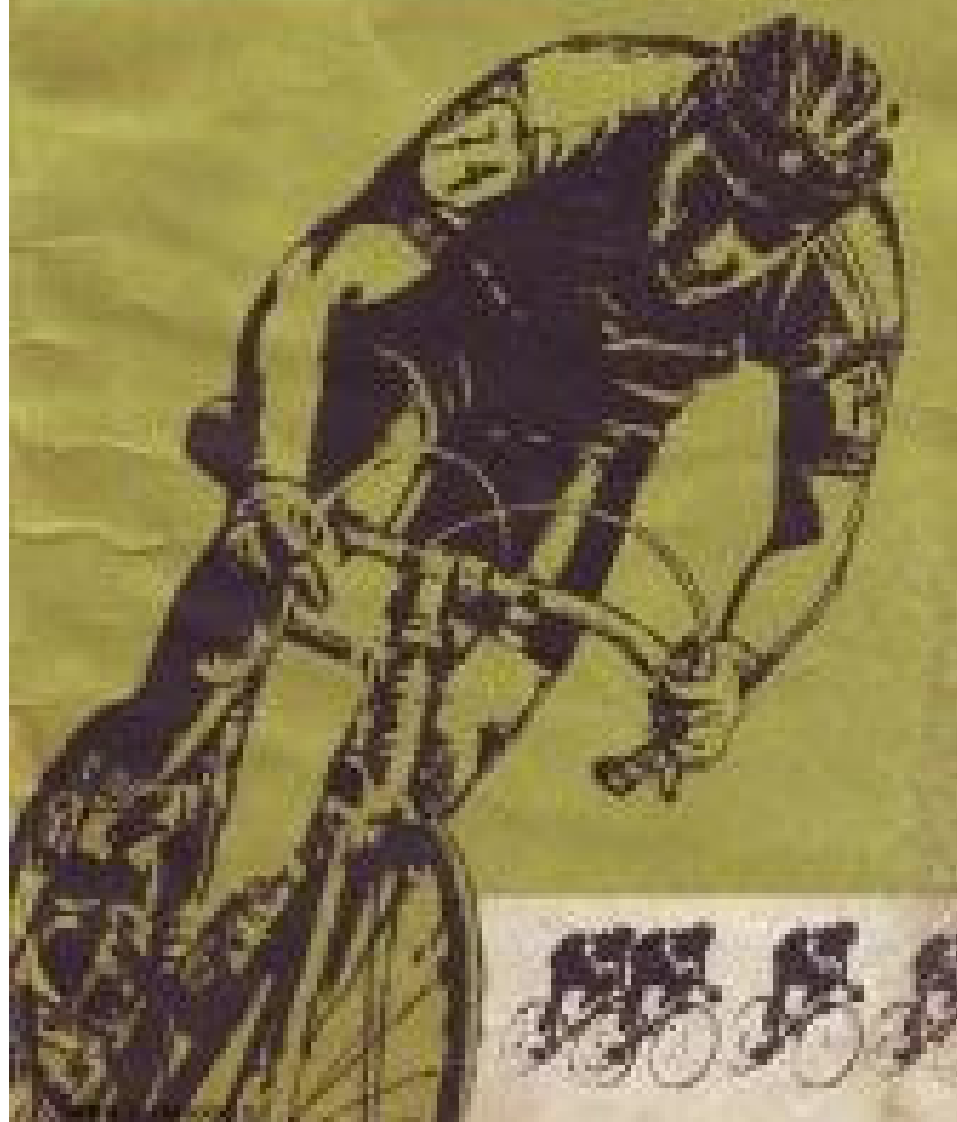


А. М. ШЕЛШНЕВ

РАЗДУМЬЯ

ТРЕНЕРА



## Шелешнев Л. М.

*Раздумья тренера. — М.: Физкультура и спорт, 1987. — 128 с, ил.*

Заслуженный тренер СССР и заслуженный мастер спорта Л. М. Шелешнев не раз приводил советских велосипедистов-шоссейников к большим победам на международной арене. Он делится с читателями своими мыслями о различных сторонах подготовки велосипедистов-шоссейников. Рекомендации автора иллюстрируются многочисленными примерами из спортивной практики. Книга адресована спортсменам и тренерам, а также всем, кто любит велосипед и следит за соревнованиями шоссейников.

### От автора

Без прошлого нет будущего — истина эта верна для любой сферы человеческой деятельности. Поэтому, мне кажется, нелишним для развития современного велоспорта будут и эти мои раздумья и воспоминания тренера. В жизни, к сожалению, нередко случается так, что сделанное человеком быстро забывается, заслоняется новым течением событий и прочно отодвигается на второй, третий и какой-нибудь там еще далекий план. Конечно, это бывает обидно. Но, когда создавалась эта книга, думал я не о том, чтобы напомнить о себе как о человеке, много лет отдавшем велосипедному спорту, а о том, как лучше послужить его современному развитию.

В конце весны 1942 г. мне было поручено возглавить велосипедный и конькобежный спорт в Москве. Спортивная жизнь в те суровые годы поутихла даже в странах, которых война не коснулась. Несмотря на то что на всех фронтах шли отчаянные бои, мы не падали духом и сумели провести велосипедные соревнования в парке «Сокольники», которые затем стали проходить регулярно, каждое воскресенье. В середине июля 1942 г. состоялось даже первенство города Москвы, в котором участвовало 53 велосипедиста.

Зимой 1943 г. на льду московского стадиона «Динамо» был проведен чемпионат страны по конькобежному спорту, а в июле того же года разыграли медали чемпионата страны и в шоссейной гонке на 100 км с отдельным стартом. Незадолго до конца войны была возрождена традиционная московская гонка по Садовому кольцу. Как говорится, лед тронулся.

Развитию велосипедного спорта в нашей стране способствовало решение об участии советских спортсменов в Олимпийских играх 1952 г., проводившихся в Хельсинки. В 1950 г. для подготовки к Олимпиаде впервые была создана сборная команда страны по велоспорту, которая выступила в международных соревнованиях на треках Болгарии и Румынии. Я был назначен старшим тренером сборной и с этого времени до 1958 г. возглавлял подготовку советских гонщиков-трековиков и шоссейников. Затем тренером трековиков стал Вадим Бахвалов, а я еще десять лет работал с командой шоссейников.

Непростые это были годы. Особенно трудно приходилось первое время, когда мы,

можно сказать, еще ничего не знали о проводимых за рубежом соревнованиях, о подготовке лучших гонщиков мира. Впервые о высоком классе велосипедистов Италии, Франции, Бельгии, Испании и других стран я узнал из бесед с тренерами команд Болгарии, Румынии и Чехословакии, приехавшими в 1951 г. в Москву на соревнования по треку и шоссе. Конечно, рассчитывать на скорый успех наших велосипедистов на Олимпиаде в Хельсинки не приходилось. Нужно было менять всю систему подготовки велосипедистов — значительно сократить соревнования с раздельным стартом на время, избавить спортсменов от равномерного режима езды в групповых гонках, начать их формирование в соответствии с требованиями состязаний по олимпийской программе групповых гонок, насыщенных острейшей борьбой за дистанционное преимущество на всем пути. В помощь тренерам мы с Германом Сасиным разработали ряд методических рекомендаций, которые в 1951 г. были изданы как «Учебное пособие для спортивных секций и коллективов физкультуры». В этой книге мы впервые заговорили о необходимости круглогодичной многолетней подготовки велосипедистов. Те же принципы мы отстаивали и на семинарах тренеров. Перестройка всей тренировочной системы, поиск радикально новых методов и средств тренировочного процесса — дело весьма трудоемкое, понадобилось время. Но, думается, работа эта не пропала даром. Свои ощутимые плоды она принесла в 1953 г., когда наши велосипедисты впервые добились успеха во всех видах велосипедной спортивной программы на Всемирном фестивале молодежи и студентов в Бухаресте. Большая заслуга в этой победе принадлежит тренерам Вениамину Батаену, Алексею Кондрашкову, Марии Осадчей, подготовившим к соревнованиям группу молодых способных гонщиков. Но, несмотря на этот серьезный успех, по-настоящему нашу сборную команду признали в велосипедном мире лишь год спустя, когда она впервые приняла участие в знаменитой велогонке Мира. Правда, особых лавров мы тогда не снискали, но заставили считаться с собой всех ведущих гонщиков Европы. А на третьем году выступления в велогонке Мира советской сборной удалось выиграть командное первенство. Победа эта была полной неожиданностью не только для соперников, но и для нас самих. О ней вспоминают и по сей день. Перед стартом XXXV гонки в 1982 г. корреспондент газеты «Чехословацкий спорт» Иржи Черны обратился к многократному победителю велогонки Мира Яну Веселы: «Вы встречались со многими выдающимися мастерами в разные времена. Кто произвел на вас наибольшее впечатление?» — «Великолепный сплоченный коллектив советских гонщиков 1954 г., когда сборная СССР дебютировала в гонке. Два года спустя она стала победительницей». С тех пор нашими велосипедистами, в том числе и шоссейниками, было одержано множество славных побед в соревнованиях любого ранга. Особенно памятна мне Римская олимпиада 1960 г. Тогда наше третье участие (как, помните, и в велогонке Мира) в Олимпийских играх принесло нам «бронзу» в командной гонке на 100 км и «золото» Виктора Капитонова в групповой гонке на 175 км — это была первая личная победа наших гонщиков. За время работы со сборной командой страны мне приходилось осуществлять не только тренерское, но и административное руководство, организовывать всесоюзные и международные соревнования, отвечать за их проведение, а иной раз

даже контролировать производство гоночных велосипедов. В этом, последнем из перечисленных, деле мне, конечно помогало то, что сам я по специальности слесарь шестого разряда по изготовлению штампов, воспитанник Тульского оружейного завода. Это заставляло ответственных работников Харьковского велосипедного завода прислушиваться к моим советам. Сорок три года в общей сложности посвятил я велосипедному спорту. Побывал на пятнадцати чемпионатах мира, одиннадцати велогонках Мира, шести олимпийских играх, многих международных многодневных гонках. Неоднократно довелось мне принимать участие в работе конгрессов Международного союза велосипедистов (УСИ). Я счастлив, что семнадцать моих подопечных были удостоены звания заслуженного мастера спорта. Думается, мой опыт дает мне право высказать свои соображения о подготовке велосипедистов-шоссейников международного класса, что я и попытался частично сделать в предлагаемой читателю книге. В работе над книгой мне помогал В. И. Толстой, которому выражаю искреннюю благодарность.

## Немного истории

Велосипедные шоссейные гонки берут свое начало с розыгрыша Большого приза Амьена, впервые проведенного в 1869 г. во Франции. А 24 июля 1983 г. была отмечена вековая дата первых велосипедных соревнований в России, состоявшихся на Московском ипподроме. Велосипед с первых лет существования завоевал достойное место среди других спортивных дисциплин. В программу Олимпийских игр, проведенных в 1896 г. в Афинах, наряду с другими восьмью видами спорта были включены и велосипедные гонки. Дельцы от спорта довольно скоро распознали, какие выгоды может сулить популярность велогонки. На их средства была организована лига профессионального велоспорта. В России к этому новшеству отнеслись без особого энтузиазма, и появившиеся в то время талантливые велосипедисты не получили должной поддержки. А вот в Европе новый вид спорта начал бурно развиваться. Стремясь всячески разрекламировать свою продукцию, промышленники стран Западной Европы не скупилась на организацию и проведение все новых международных шоссейных гонок. Одной из старейших была велогонка Париж — Рубэ — Париж, первый старт которой был дан в 1891 г. Популярность многодневок быстро росла. В 1903 г. был проведен знаменитый и по сей день «Тур де Франс». Год от года увеличивалась протяженность этой гонки, и к 1919 г. она возросла почти вдвое — с 2428 до 5560 км, разбитых на 20—22 этапа с одним днем отдыха. Дистанция отдельных этапов достигала 330 км, причем велосипедистам приходилось преодолевать перевалы в Альпах и Пиренеях. С 1909 г. ежегодно проводится гонка «Джиро де Италия», по сложности и протяженности не уступающая гонке «Тур де Франс». Кроме этих наиболее популярных гонок профессионалов многодневки проводились (и теперь проводятся) в разных странах мира. Быстро росла конкуренция между фирмами за контракты со звездами шоссейных гонок. По популярности велоспорт мог в то время

конкурировать

с

футболом.

Велосипедный бум, разразившийся в Европе в начале века, заметно ускорил развитие профессионального велоспорта. До сих пор многие велосипедисты капиталистических стран мечтают оказаться в элите профессионалов. Ведь это для них едва ли не единственный путь к личному обогащению. Но путь, надо признаться, очень трудный. Достаточно сказать, что в течение года велогонщик-профессионал имеет минимум 150—180 соревновательных дней, а те, кто выступает и на треке в шестисуточных гонках, — все 200 дней. Прибавьте к этому время для переездов с одной гонки на другую. В свое время известному французскому гонщику Луизону Бобэ приходилось использовать для этой цели свой личный самолет. Но ведь это был Луизон Бобэ — один из самых великолепных асов шоссейных гонок. Под стать ему были и другие выдающиеся, до сих пор незабываемые спортсмены, такие как итальянец Фауст Коппи, француз Жак Анкетиль, бельгийцы Рикван Стеенберген и Эдди Мерке. Мне посчастливилось видеть соревнования с участием этих звезд. Они достойны того, чтобы о них вспомнить на страницах книги.

Фауст Коппи родился 15 сентября 1919 г. Он был одним из самых разносторонних гонщиков, неоднократно побеждал в гонках «Тур де Франс» и «Джиро ди Итали», во многих других международных соревнованиях шоссейников. Он также успешно выступал и в гонках, проводимых на треке, был чемпионом мира в индивидуальной гонке преследования на 5 км в 1947—1949 гг.

Двадцать один год Коппи выступал среди профессионалов и по существующей за рубежом таблице очков набрал столько баллов за свои победы, что у него не было конкурентов. Это был чемпион среди чемпионов.

Мне вспоминается чемпионат мира среди профессионалов в швейцарском курортном городе Лугано в 1953 г. Дистанция в 270 км проходила по сложной кольцевой трассе. В начале второй половины гонки после множества атак шестерке гонщиков, возглавляемой чемпионом мира 1951 г. швейцарцем Кюблером, французами Бобэ, Робиком и бельгийцем Оккерсом, все же удалось оторваться от пелетона почти на четыре минуты. Запас времени для такой гонки вполне солидный. Но Коппи не привык сдаваться без боя и на длинном подъеме помчался догонять лидеров. За ним удалось удержаться и бельгийцу Дерика. Я ехал в корреспондентской машине, поэтому хорошо видел, как эта пара буквально за один круг догнала активно работающую шестерку, не задерживаясь обогнала ее и возглавила гонку. Разрыв между ними увеличивался с каждым кругом. Когда же до финиша осталось 80 км, Коппи перегнал своего партнера и последние четыре круга проехал в одиночестве, наращивая преимущество. Фауст Коппи закончил гонку на 6 мин раньше Дерика и на 11 мин раньше бронзового призера чемпионата — Оккерса.

Нередко в борьбе за победу Коппи приходилось рисковать жизнью. Однажды на последнем горном этапе «Джиро де Итали» ему удалось совершить, казалось бы, невозможное. Чтобы стать победителем гонки, нужно было опередить своего основного конкурента на полторы минуты. И чудо свершилось. Коппи отыграл ровно столько, сколько требовалось на крутых виражах и спусках, и стал победителем гонки. Те, кто хорошо знал Коппи, утверждают, что он фанатически был предан спорту. Шутили даже, что Коппи можно увидеть только на шоссейной трассе, в массажной, в столовой или бане. Казалось, больше в этой жизни его ничего не волновало. Великий гонщик безвременно

ушел из жизни, заразившись каким-то неизвестным медицине вирусом. Луизон Бобэ на шесть с лишним лет моложе Коппи, он родился 13 марта 1925 г. С четырнадцати лет Луизон начал работать подмастерьем в пекарне своего отца. Ему приходилось выполнять самую тяжелую работу — таскать мешки с мукой, развозить на велосипеде хлеб. Как он сам считал, все это очень укрепило его и помогло затем справиться с усталостью во время гонок. В своих воспоминаниях Бобэ писал: «Быть британцем — большое преимущество для велогонщика. Бретань имеет очень сильный комитет велосипедного спорта, который добился больших успехов как в качестве, так и в количестве проводимых им соревнований. К примеру, в 1954 г. было проведено 1500 гонок. Велосипед — любимый вид спорта жителей Бретани, и каждая гонка — это праздник для жителей той местности, где она проводится». В 19 лет Бобэ — гонщик-любитель. Еженедельно он принимал участие в двух-трех небольших гонках. В 22 года Луизон уже профессионал, а еще через год сбывается его мечта — он становится участником знаменитой гонки «Тур де Франс». Путь к большой славе был для Бобэ тернистым. Контракты обязывали его выходить на старт в любом состоянии — больным, усталым, измученным предыдущими гонками. Природная одаренность и необычайное упорство в тренировках позволили Бобэ достичь всех возможных в велосипедном спорте вершин. Луизон Бобэ был признан французами одним из пяти главных национальных героев. И он действительно заслуживал такой славы. Вспоминаю чемпионат мира 1954 г. Тогда в конце гонки на 240 км швейцарец Шар, люксембуржец Гауль и Бобэ добились большого дистанционного преимущества и разыграли призовые места между собой. Победа Бобэ вызвала бешеный восторг и ликование его поклонников, которые, бросившись поздравлять своего кумира, перекрыли финишный створ и не дали основной группе участников закончить гонку. Слава не вскружила голову прославленному чемпиону. В жизни он всегда оставался человеком простым, открытым, общительным. Закончив выступления, несколько лет работал телекомментатором, освещал на парижском телевидении «Тур де Франс» и «Тур де л'Авенир». В 1963 г., когда один из этапов выиграл Юрий Мелихов, Луизон Бобэ искренне поздравил его с успехом, восхищался тактическими действиями советской команды, советовал нашим ребятам, как лучше преодолевать горные перевалы. Говорил, что мечтает о поездке в Советский Союз. Жаль, что больше нам встретиться не пришлось. Умер Бобэ в возрасте 58 лет.

Бельгиец Рик ван Стеенберген родился 9 сентября 1924 г. На его счету также немало громких побед. Он трижды — в 1949, 1956 и 1957 гг. — становился чемпионом мира в групповой гонке. Успешно выступал ван Стеенберген и в гонках на треке. В 1952г. во Франции мне довелось следить за ходом увлекательнейшей и драматичной шестисуточной парной гонки на парижском зимнем велодроме. В первый же день во время промежуточного финиша на выходе из поворота лопнула покрышка на переднем колесе и Рик упал, получив несколько сильных повреждений. Согласно регламенту Рик отводилось три часа на восстановление работоспособности, и он должен был вновь вступить в гонку. Все это время его партнер обязан продолжать борьбу в одиночестве. Но, чтобы иметь равные условия с остальными участниками соревнования, он по личному желанию выбирает гонщика из любой соперничающей с ними пары и повторяет его действия: то вступает вместе с ним в

борьбу, то отдыхает за воображаемой спиной травмированного партнера. И так продолжалось до вступления в гонку едва залечившего повреждения Рика. Несмотря на это, Ван Стеенбергену и его напарнику удалось стать победителями шестидневки. Согласитесь, это потребовало от гонщиков немалого мужества и незаурядного мастерства. Жак Анкетиль родился 8 января 1934 г. в семье фермера. Как мне рассказали, в большой спорт он попал во многом благодаря случайной встрече с известным в прошлом профессионалом-шоссейником Пилисье, отдыхавшим в местечке, где жил Анкетиль. Прогуливаясь, Пилисье каждый день встречал Жака, поднимавшегося в гору на велосипеде с двумя большими бидонами молока. Сам Пилисье когда-то слыл горным королем и прославился благодаря легкости преодоления самых крутых подъемов. Бывший гонщик решил тряхнуть стариной и попросил у мальчика велосипед, надеясь с былым шиком въехать на кручу. Ничего не вышло — бидоны с молоком неумолимо тянули вниз. Тогда Пилисье осенила мысль, что у парня незаурядные способности к велоспорту. Он спросил, не хочет ли Жак стать хорошим гонщиком, на что Жак Анкетиль ответил вопросом: «А разве есть во Франции мальчишка, который не мечтает быть прославленным велосипедистом?» Интуиция не подвела Пилисье: Анкетиль действительно оказался сверходаренным спортсменом. Он считался королем гор и непревзойденным мастером в гонках с раздельного старта на время. Анкетиль был пятикратным победителем «Тур де Франс», ему принадлежал мировой рекорд в часовой гонке по треку. Но одна мечта Жака Анкетиле так и не сбылась — он никогда не был чемпионом мира. Хотя однажды, в 1966 г., его победа, казалось, ни у кого не вызывала сомнений. С большим преимуществом он в одиночку мчался к финишу, но смелые и слаженные действия его преследователей, возглавляемых западногерманским гонщиком Альтиком, не позволили Жаку финишировать первым. Победил Альтик, а Анкети-лю досталось «серебро». Уникальным шоссейником последних лет был бельгиец Эдди Меркс, родившийся в 1946 г. Путь в профессиональный велоспорт ему открыла победа в групповой гонке чемпионата мира 1964 г. среди любителей. Прошло много лет, но я до сих пор хорошо помню его победный финиш. Почти всю дистанцию гонщики шли плотной группой, не давая кому-либо из лидеров совершить отрыв. Даже за сто метров до финиша трудно было отдать предпочтение одному из гонщиков, а вот за пятьдесят метров победа Меркса уже ни у кого не вызывала сомнения — такой мощный рывок ему удалось совершить на этом коротком участке трассы. И что еще меня удивляло и привлекало в Мерксе — его абсолютная психическая уравновешенность. Мелкие неудачи не выбивали его из колеи, а крупные победы не кружили голову. Он всегда сохранял ровное, спокойное настроение, и это, безусловно, помогало ему настраиваться на гонку и стабильно выступать. К 1974 г. Мерке уже четырехкратный чемпион мира и пятикратный победитель «Тур де Франс». Пали, казалось, незыблемые рекорды итальянца Фауста Коппи. Дважды Эдди Мерке признавался журналистами лучшим спортсменом года — такого не удавалось ни одному велосипедисту планеты ни до, ни после Меркса. Какие же качества были одинаково присущи всем асам шоссейных гонок? Что помогло им выделиться из общей массы, может быть, не менее одаренных велосипедистов-профессионалов? Прежде всего, удивительная выносливость, способность много часов

работать на повышенных скоростях, отличные двигательные способности, умение быстро восстанавливаться в процессе езды и после изнурительных соревнований, устойчивая психика и умение разумно соотносить свои силы с возможностями противника. Вот, думается, основные слагаемые их успехов. И все же, не умаляя достоинств звезд, нельзя забывать о том, что их партнеры по командам, как правило, работали на своих лидеров, выполняя черновую работу — разгоняли лидера по трассе, задерживали пелетон и т. д. Таков закон профессионального спорта. В любительском велосипедном спорте на международной арене в 70—80-е гг. доминируют спортсмены социалистических стран. По своим потенциальным возможностям такие гонщики разных поколений, как представители Чехословакии — Веселы, Ружичка, Смолик, велосипедисты из ГДР — Шур, Эпштейн, Амплер, Людвиг, Дроган, Рааб, поляки Круляк, Шозда, Шурковский, Кавальский, болгарин Христов, советские гонщики Капитонов, Мелихов, Петров, Сайдхужин, Лихачев, Пиккуус, Чаплыгин, Баринев, Сухорученков, несколько не уступали мастерам профессионального спорта. Главной и наиболее престижной гонкой шоссейников любителей бесспорно является велогонка Мира, ежегодно, с 1948 г., проводимая по дорогам Польши и Чехословакии (а с 1952 г. и ГДР). Инициаторами и организаторами проведения подобных многодневных гонок были редакции центральных газет «Трибуна люду» (ПНР), «Руде право» (ЧССР) и «Нойес Дойчланд» (ГДР) и спортивные организации этих стран. В 1985 г. — в год сорокалетия Победы — организаторы велогонки Мира решили старт XXXVIII гонки по справедливости дать в Москве, в столице государства, победившего фашизм.

И следующая, XXXIX гонка стартовала в нашей стране — в Киеве. И снова, уже в 18-й раз, советские спортсмены стали победителями велогонки Мира в командном зачете.

## Разновидности шоссейных гонок

В велосипедном спорте проводится шесть видов шоссейных гонок: групповая, командная, критериум, индивидуальная на время, многодневная и, редко, гонка парами на время. Обычно шоссейники участвуют во всех видах гонок, и каждая из них предъявляет к гонщику свои требования. Поэтому шоссейника можно назвать спортсменом-многоборцем.

Самыми престижными соревнованиями считаются олимпийские игры и чемпионат мира, на которых победитель получает титул чемпиона. На всех остальных международных гонках участник, занявший 1-е место, признается победителем. **Групповая гонка** была включена в программу соревнований Олимпийских игр, проводившихся в Стокгольме в 1912 г. Первым победителем 300-километровой гонки был Люпе Рудольф (ЮАС), преодолевший дистанцию за 10 ч 22 мин 39 с. Начиная с VII Олимпийских игр групповая гонка проводится на дистанции 175—200 км, что значительно обострило борьбу и повысило скорость езды. С 1921 г. по этому виду соревнований разыгрывается чемпионат мира. Первый чемпионат проводился в Копенгагене, его победителем стал швед Сколд, преодолевший дистанцию в 190 км



со среднечасовой скоростью в 30, 158 км. Обычно групповая гонка высокого ранга проводится по кольцевой трассе 10—20 км и в большинстве случаев по пересеченной местности с участием 150—170 гонщиков. Популярность этого вида соревнований огромна. Достаточно вспомнить, что на чемпионате мира 1955 г. в Италии было продано 500 тыс. билетов: 150 тыс. — на любителей, 350 тыс. — на профессионалов. Входной билет на трассу гонки стоил 2 тыс. лир, а на трибуну у финиша — 10 тыс. лир. Гонка профессионалов проводилась на дистанции 293 км при температуре + 35° и продолжалась 8 ч 40 мин. Этот вид соревнований предъявляет особые требования к его участникам, которым приходится вести многочасовую спортивную борьбу. Если гонщик устал и отстал от группы участников, то, как правило, он ее не догоняет и, естественно, выбывает из борьбы. Поэтому он должен быть готовым к максимальной скорости с самого старта, не думая, что впереди много-много трудных километров. Его не должна утомлять езда в резко-переменном режиме, в особенности во время ускорений и рывков на максимальной скорости в соперничестве за дистанционное преимущество, которое может возникнуть много раз, — и в начале, и в середине, и в конце гонки. После 4—5 ч изнурительной борьбы в жару ли, в холод, в дождь ли, на ровных участках или горных всегда и везде групповик не должен обращать внимания на усталость, ему надо мобилизовать себя на борьбу на финише: иначе кому нужны его усилия во время соревнований?

Кроме особых физических и функциональных возможностей, участника групповой гонки отличают рациональная техника педалирования и высокое мастерство езды в группе на поворотах с малым радиусом. Теперь об этом знают все тренеры и велосипедисты. Говоря о групповой гонке, невольно вспоминается участие советских шоссейников в Олимпийских играх 1952 г., проводившихся в Хельсинки. Тогда мы убедились, что уровень мастерства наших гонщиков по сравнению с классом ведущих гонщиков западных стран был очень низким. Гонку удалось закончить лишь Евгению Клевцову, занявшему 34-е место. Причиной нашего отставания от гонщиков мирового класса послужила практиковавшаяся у нас в то время система соревнований, в которой большое место отводилось гонкам с раздельного старта. Такой вид гонок и подготовка к ним способствовали лишь развитию равномерного режима работы. Наши гонщики не готовили себя к езде с переменной скоростью и не обладали необходимыми качествами, которые обеспечивали победу в групповой гонке. До Хельсинкской олимпиады у нас редко проводились групповые гонки, и всегда без борьбы на дистанции. К финишу участники приезжали общей группой, и борьба за победу начиналась где-то за 600—700 м. Разобравшись в причинах нашего отставания, мы изменили систему проведения соревнований и систему подготовки. Понадобилось восемь лет вдумчивого труда тренеров и полной самоотдачи спортсменов, чтобы ликвидировать наше отставание и поднять уровень спортивного мастерства, который обеспечил на Римской олимпиаде победу Виктору Капитонову и 4-е место Юрию Мелихову в самом сложном и трудном соревновании, каким является групповая шоссейная гонка. А чтобы повторить такой успех, понадобилось 20 лет. И счастливыми стали Сергей Сухорученков, с блеском выигравший групповую гонку на Московской олимпиаде, и Юрий Барин, ставший бронзовым призером этой гонки.

Если олимпийские игры проводятся один раз в четыре года, то чемпионат мира разыгрывается ежегодно, и лишь на 51-м чемпионате мира, проводившемся в 1981 г. в Чехословакии, в групповой гонке победу впервые одержал советский шоссейник Андрей Ведерников.

Долгожданный успех пришел. В течение двух лет завоеваны самые высокие звания, к которым стремятся все велосипедисты мира. Можно ли считать эти победы началом стабильности в реализации мастерства наших шоссейников в таком трудном виде гонок, или это преходящее явление? Я думаю, что однозначного ответа не последовало бы даже от тренеров, работающих с велосипедистами сборной команды страны. Естественно, гонщику, не обладающему высоким спортивным мастерством, выиграть соревнования такого ранга невозможно. Такие соревнования собирают большое количество шоссейников асов. Обычно побеждает тот, кому сопутствуют благоприятные обстоятельства. К примеру, олимпийская трасса в Крылатском с 80 поворотами на каждом круге в 13,6 км почти лишила возможности использовать впереди едущего велосипедиста как лидера, и, чтобы преодолеть дистанцию в 189 км, нужно обладать способностью к многочасовой изнурительной индивидуальной езде. Гонка показала — таким шоссейников оказался Сергей Сухорученков, опередивший серебряного призера поляка Чеслава Ланга и бронзового призера Юрия Барина на 2 мин 57 с, а занявшего 4-е место гонщика из ГДР Томаса Барта на 7 мин 30 с. Такой характер гонки отразился и на среднечасовой скорости. У победителя она была 39,3 км/ч, а у занявшего 10-е место — 37,8 км/ч. К месту будет вспомнить, что сам тренер олимпийской команды Виктор Капитонов, выигравший групповую гонку Олимпиады-60, преодолел дистанцию со средней часовой скоростью 40,8 км при температуре +38—40 . В таких гонках легкой победы не бывает.

В групповой шоссейной гонке на чемпионате мира стартует 160—170 человек. Огромное их стремление к титулу чемпиона мира всегда обостряет спортивную борьбу, и нередко борьба приобретает характер езды на износ. На протяжении всей гонки идут сражения за дистанционное преимущество, и те, кому это удастся, надеются сохранить лидирующее положение до конца гонки. Но такая ситуация не устраивает оставшихся в пелетоне, и они общими усилиями догоняют беглецов. Оказаться в отрыве и сохранить лидирующее положение очень трудно, но нелегко и догонять беглецов, и при многократном повторении атак требуются немалые усилия, изматывающие участников гонки. Как правило, очень сложен профиль трасс, насыщенных подъемами, спусками с поворотами. Чемпионат мира 1981 г. — не исключение. Вся гонка прошла в упорной борьбе, и лишь за 15 км до финиша, воспользовавшись замешательством в общей группе участников, бельгийцу Роже и нашему Ведерникову удалось оторваться, возглавить гонку и разыграть между собой титул чемпиона мира. К большому счастью, 51-й чемпионат принес победу шоссейнику из Куйбышева Андрею Ведерникову.

На мой взгляд, успешные выступления Сергея Сухорученкова и Андрея Ведерникова не решили всех проблем подготовки шоссейников к групповым однодневным гонкам. Впереди ежегодные чемпионаты мира и Олимпийские игры 1988 г. Для наших велосипедистов подготовка к этим соревнованиям стала более ответственным делом, и, чтобы закрепить достигнутый успех, необходимо внести в

нее некоторые коррективы, обратив особое внимание на формирование шоссейников — специалистов однодневных групповых гонок. Групповая однодневная гонка должна проводиться на местах как минимум еженедельно, по воскресным дням, в черте города, по улицам, мало загруженным транспортом, на кооперированных условиях. К примеру, одну гонку проводит «Динамо», следующую — «Труд», «Спартак», ЦСКА и т. д. с участием гонщиков всех спортивных организаций. Кольцо в 3—5 км легче обеспечит безопасность, а систематическое проведение соревнований на одном и том же месте будет дисциплинировать автоводителей, привлекать болельщиков, прививать любовь к велоспорту молодежи. Безусловно, для систематического проведения таких соревнований (а за лето их наберется 20—25) нужно иметь разрешение горисполкома. Знаю, чтобы получить такое разрешение, потребуется немало усилий. Это я испытал на себе, добиваясь проведения гонок по основной магистрали города Сочи. Зато эти соревнования стали потом праздником. Трудно поверить, но это было так — работники автоинспекции сами спрашивали, когда будут гонки. И так продолжается с 1954 г. и до настоящего времени. Проводится же гонка вокруг Московского Кремля. Проводились групповые гонки по улицам Кишинева, Горького, Каунаса, Вильнюса, Ленинграда, Харькова, Сухуми. Нужны желание и активные действия руководителей велосипедного спорта и спорта вообще. И, как говорят, дело пойдёт.

**Командная гонка.** В 1949 г. впервые было проведено первенство СССР в командной гонке на 100 км. Тогда команда состояла из шести человек. Победителями стали велосипедисты ЦС «Динамо». В международном велоспорте этот вид соревнований не пользовался популярностью, и все же с 1960 г. 100-километровая командная гонка включена в программу Олимпийских игр и с 1962 г. — чемпионатов мира. Первыми обладателями высших наград и титулов чемпионов были команды капиталистических стран. А с 1969 г. на их пути к победам возникло решение МОК, запрещающее применять допинг, так широко использовавшийся среди гонщиков Запада.

На последующих трех Олимпийских играх успех сопутствовал советским шоссейникам. Золотых медалей были удостоены в 1972 г. Геннадий Комнатов, Валерий Лихачев, Борис Шухов, Валерий Ярды; в 1976 г. — Владимир Каминский, Ааво Пиккуус, Валерий Чаплыгин, Анатолий Чуканов; в 1980 г. — Юрий Каширин, Олег Логвин, Сергей Шелпаков, Анатолий Яркин. Дважды наша команда завоевывала титул чемпиона мира и несколько раз награждалась серебряными медалями. Достичь такого успеха никому не удавалось. Большого успеха добились команды социалистических стран, в особенности велосипедисты ГДР. Спортсмены ГДР победили на чемпионате мира» 1979 г. (ГДР — 1:58.29; Польша — 2:00.33; Норвегия — 2:00.42; СССР — 2:00.51), получили «серебро» в 1980 г. на Московской олимпиаде (СССР — 2:01.21,74; ГДР — 2:02.53,19; Чехословакия — 2:02.53,89; дистанция 101 км) и стали чемпионами мира (ГДР — 1:59.16; СССР — 2:02.06; Чехословакия — 2:02.28).

Небывало высокие скорости были достигнуты за счет покрытия трасс, облегченных велосипедов, покрышек весом 160 г и в основном появления новой одежды гонщиков. Если до чемпионата мира 1979 г. они были одеты в шелковую

велорубашку и шерстяные трусы, то теперь — в комбинезон, сшитый из эластичного материала, покрытого специальным веществом. На голове вместо кожаного шлема — каска с обтекателем. Такая аэродинамическая одежда создает велосипедисту отличную обтекаемость, значительно уменьшая лобовое сопротивление воздуха.

Специалисты утверждают, что только за счет новой одежды велосипедиста результат в командной гонке на 100 км улучшается минимум на 3 мин да плюс облегченные велосипеды, покрышки, покрытие трасс — все это позволяет увеличить передаточное соотношение и за оборот шатуна проезжать больший путь при той же частоте педалирования и прежней степени мышечного усилия. Теперь стали пользоваться передаточным соотношением 55 X 13—12 с укладкой 9,03—9,73 м вместо 54 X 14—13 с укладкой 8,23—8,87 м. Как видно, резервы в спортивной одежде и спортивном инвентаре используются полноценно. Но от этого велосипедистам легче не стало. Их энергетические затраты в борьбе за высший титул остались на пределе возможностей человеческого организма. Успех в командной гонке зависит от психологической совместимости четверки велосипедистов, их способности на протяжении всей дистанции сохранять необходимый режим работы, основой которого является динамический стереотип. Не так-то просто подобрать четверку гонщиков примерно одного роста, способных поочередно лидировать по 20—25 с с интенсивностью до 95% от своих максимальных возможностей и восстанавливать силы, пока они едут на 4-й, 3-й или 2-й позициях. В общей сложности каждому гонщику команды надлежит 1/4 пути быть лидером и 3/4 дистанции ехать в зоне меньшего сопротивления воздуха. Строгий режим работы требует огромных усилий и энергозатрат. Поэтому злоупотреблять участием в этой гонке более четырех-пяти раз за сезон нецелесообразно. При этом необходимо иметь специальную подготовку. Не каждый шоссежник может стать хорошим «командником». Единой всесоюзной спортивной классификацией предусмотрено выполнение временных нормативов от разрядника до мастера спорта СССР международного класса. В погоне за выполнением норм разрядников наши новички вынуждены свой спортивный путь начинать с подготовки к командной гонке. Такое положение способствует отбору потенциальных «командников», но в то же время происходит неполноценное формирование велосипедистов, имеющих призвание к групповым гонкам, предъявляющим к шоссежнику совершенно другие требования. Посадка «командника» на велосипеде должна быть непринужденной, обтекаемой и удобной для эффективного педалирования. Туловище гонщика находится в горизонтальном положении, затылок — на одной линии со спиной, руки, согнутые в локтевом суставе, параллельны горизонтальной трубе рамы велосипеда. К сожалению, многие велосипедисты отводят локти в стороны, тем самым увеличивая площадь лобового сопротивления.

Лидер команды — это гонщик, находящийся на первой позиции, тот, кто принимает на себя сопротивление воздушной среды и облегчает продвижение едущих за ним товарищей по команде. Протяженность пути в роли лидера зависит от работоспособности спортсмена, климатических условий и профиля трассы. Обычно в тихую погоду ведущий проезжает до 35 с, против ветра — до 20 и по ветру — до 40 с, под уклон — до 30 с, но с большей частотой оборотов или на увеличенном

передаточном соотношении, иначе остальные участники команды накатываются на впереди едущего.

Лично я сторонник укороченного пути лидирования, не превышающего 25 с. Если гонщик более работоспособен, он должен лидировать дольше, чем его товарищи, не увеличивая скорости езды. Учащенные смены позиций создают фактор эмоциональности, сохраняют свежесть и боевой настрой гонщика. При всех условиях целесообразно совершать смену до наступления ощутимого утомления. И уж совсем плохо, когда скорость падает, а спортсмен остается на первой позиции. Завышенный путь лидирования угнетает велосипедиста и приводит к преждевременной потере необходимой работоспособности, гонщик становится неполноценным участником команды, что нарушает режим работы, казалось бы, безукоризненно отлаженного механизма.

На моей памяти немало случаев, когда неразумное использование своих возможностей приводило даже сильные сборные команды различных стран к неудачам. На чемпионате мира 1963 г. наша команда возглавляла гонку и имела возможность впервые стать чемпионом, но за 15 км до финиша один из спортсменов выбыл из борьбы и преимущество было растеряно. В итоге проиграли 23 с французам и 0,08 с итальянцам. С нашей командой это повторялось неоднократно, и даже в 1981 г.

А какое огорчение испытали на Московской олимпиаде гонщики Чехословакии! Всего 0,7 с лишили их серебряных медалей. Это в 100-километровой-то гонке! И все происходит, казалось бы, из-за незначительных погрешностей: пассивно или слишком активно принятого старта, несвоевременной смены позиций, неудачно совершенных поворотов, недостаточной разминки перед стартом. В итоге потеря драгоценных секунд.

Смена лидера, т. е. смена позиций с 1-й на 4-ю, требует определенного навыка. После завершения лидерства гонщик отъезжает на 50—60 см вправо или влево, стремясь ехать как можно ближе к обгоняющим его товарищам, затем занимает свое место в команде. Излишнее отдаление в сторону от команды потребует дополнительных усилий на ликвидацию разрыва.

Смены позиций имеют существенное значение для восстановления организма гонщика в процессе работы. Велосипедист, едущий на 3-й, 2-й и 1-й позициях, находится под постоянным самоконтролем, он соблюдает интервал в 20—30 см между задним колесом впереди едущего и передним колесом своего велосипеда. Малейшая небрежность влечет за собой падение — как это было с двумя нашими шоссейниками на чемпионате мира в 1964 г. Ответственность за благополучие сзади едущих, строго лимитированная езда в команде утомляют спортсменов, поэтому во время перехода с 1-й на 4-ю позицию целесообразно использовать способ педалирования стоя на педалях, что позволит изменить положение туловища, амплитуду движения в тазобедренном, в коленном и голеностопном суставах, разнообразить деятельность мышечных групп, переключать нагрузки на другие группы мышц, активизировать кровообращение нижних конечностей, освободив их от застоя. Образно говоря, этот короткий по времени, но весомый момент активного отдыха благотворно влияет на работоспособность гонщика, поэтому каждый участник команды должен использовать такую возможность. Велосипедист-«командник» в течение 100-километровой гонки стремится к

постоянному режиму работы. Организаторы соревнований всегда стараются проводить командную гонку по ровному шоссе, но это удается редко. На пути гонщиков встречаются подъемы и спуски, соревнования проходят при встречном или попутном ветре. И все же велосипедисты имеют возможность сохранить оптимальную частоту педалирования и мышечное усилие на педаль за счет устройства на велосипеде переключателей скоростей (передаточного соотношения). Современный велосипед оборудован двумя передними и шестью задними шестернями с количеством зубцов 17—16—15—14—13—12. Теперь велосипедисты высокого класса в соревнованиях пользуются передаточным соотношением на ровных участках трассы 55х13, а по ветру или под уклон—55х12. «Командники» менее способные должны пользоваться меньшей укладкой. Им целесообразно совершать немного больше оборотов в минуту, но с меньшим мышечным усилием. Шоссейники с высоким уровнем мастерства ставят одну переднюю шестерню. Излишне говорить о том, что рациональное использование передаточного соотношения как на тренировках, так и в соревнованиях ведет к успеху, а неумение влечет за собой поражение. Говоря о передаточном соотношении, необходимо сказать и о длине шатунов, которые производятся размером от 170—172 до 175—180 мм. Обычно их используют в зависимости от роста гонщика, но не более 175 мм. Лично я сторонник удлиненных шатунов — 177,5—180 мм. Целесообразнее проигрывать в линейной скорости движения, выигрывая при этом в силе. Длинными шатунами нужно пользоваться постоянно, чтобы велосипедист адаптировался к соответствующей амплитуде движения в тазобедренном и коленном суставах, и только при этих условиях он может ощутить преимущество удлиненного шатуна. В подготовке наших шоссейников доминирующее место занимает командная гонка. В последние годы большинство союзных республик и спортивные ведомства имеют возможность выступать с очень сильными составами команд, способных показывать высокие результаты и создавать конкуренцию не только между собой, но и сборной команде страны, как это было на Спартакиаде народов СССР 1979 г., когда сборная команда страны довольствовалась лишь 3-м местом. И вот, несмотря на то что у нас много отличных «командников», мы сталкиваемся со слабыми выступлениями на чемпионате мира в этом виде гонок. Обычно неудачи ставятся в вину спортсменам. Они обвиняются в психологической неустойчивости, или в неумении готовиться к соревнованию, или их поражение оправдывается использованием противником новых моделей велосипедов, которые якобы дают до 2 мин преимущества перед командой, выступавшей на велосипедах старой модели. Хотя победитель чемпионата мира 1979 г. — команда ГДР выступала на обычных велосипедах, она показала лучший результат за все годы проведения этого вида гонок.

Неудачи наших «командников» на чемпионате мира, думается, можно объяснить следующими причинами. Известно, что в основе подготовки наших шоссейников лежит соревновательный процесс, продолжающийся почти круглый год. Это приводит к тому, что сборная команда страны и ведомственные команды олимпийского резерва, т. е. как ведущие, так и перспективные шоссейники, готовятся по одному плану. Их участие в серии всесоюзных соревнований, проводимых в марте и в начале апреля, вынуждает форсировать

предсоревновательную подготовку. Если это важно для участников велогонки Мира, то остальным и тем более «командникам» в этом нет необходимости. Анализ результатов свидетельствует: вот уже в течение нескольких лет на чемпионатах страны, проводимых в июле, наша сборная команда показывает свои лучшие результаты.

Так было 20 июля и на Московской олимпиаде, так было и на чемпионате СССР 1981 г. Команда показала свой лучший результат — 1:59.39, но вот пришел конец августа — срок проведения чемпионата мира, — и, как правило, прежняя работоспособность исчезала, а с ней и возможность победы. Если велосипедисты ГДР выиграли гонку с результатом 1:59.16, то наша команда заняла 2-е место со временем 2:01.56. Оправдывает ли себя систематическое участие в чемпионатах СССР трех сборных команд страны? Такое положение о первенстве вынуждает спортивные ведомства выступать командами, составленными из неравноценных гонщиков, а это приводит к тому, что остальные потенциально сильные шоссейники лишены возможности проявить себя. По существу комплект медалей не разыгрывается, а распределяется между членами сборной команды страны, готовящейся к чемпионату мира. Тем самым обезличивается сущность соревнования. Я не уверен в том, что все это оправдывается целесообразностью подготовки сборной команды страны к чемпионату мира, который проводится примерно через полтора месяца после чемпионата СССР. Неужели одно выступление в году сильнейших шоссейников в составах сборных команд спортивных ведомств отрицательно повлияет на успех в чемпионате мира? Я не помню случая, когда команда — победительница чемпионата страны в этом же составе выступала бы и на чемпионате мира. Нельзя признать разумным и решение, обязывающее в составе команды иметь двух сильных гонщиков и двух молодых, перспективных велосипедистов в расчете на повышение их уровня мастерства. Грубо говоря, такое подключение молодых к опытным равносильно тому, если бы составить команду из двух автомашин «Жигули» и двух машин «Запорожец», которые должны ехать со скоростью «Жигулей». Каждому понятно, к чему приведет езда на износ. На чемпионатах мира наша команда, в 1981 г. довольствовалась 2-м местом, в 1982 г. — 3-м. Быть в призерах на чемпионатах мира очень почетно, и об этом мечтают велосипедисты многих стран. Но для советских шоссейников это пройденный этап. Их возможности позволяют рассчитывать на большее. Чтобы успешно бороться за победу в предстоящих чемпионатах мира и олимпийских играх, возникла необходимость внести существенные коррективы в планирование тренировочных и соревновательных нагрузок. Тренировочный процесс «командников» должен доминировать над соревновательным и иметь определенную направленность на повышение скорости езды, и не за счет увеличения передаточного соотношения, к чему стремились наши тренеры, а за счет стабильного динамического стереотипа оптимальной частоты педалирования — 100—105 об/мин — и степени мышечного усилия. За последние годы режим работы наших «командников» стабилизировался, среднечасовая скорость стокилометровой гонки составляла 51 км/ч. Выступая на чемпионате страны 1981 г., команда показала свой лучший результат, преодолев 100 км за 1:59.39, в основном используя передаточное соотношение 55x13, проезжая за оборот шатуна 9,03 м, преодолевая километр в среднем за 71,79 с. На каждом

километре гонщики делали 110,76 оборота: в секунду — 1,54 оборота, в минуту — 92,4 оборота, проезжая 834,37 м. Такой режим работы требует повышенной степени усилия на педаль, побуждает к посылу мощных нервных импульсов, сопровождающихся преждевременным истощением нервных двигательных центров головного мозга. По всей вероятности, это учитывалось шоссейниками-профессионалами при подготовке и установлении часового мирового рекорда. В течение 24 лет семь гонщиков улучшали этот рекорд, преодолевая путь со средней частотой педалирования от 103,26 до 106,3 об/мин, используя велосипед без свободного хода. Последний рекорд был установлен бельгийцем Эдди Мерксом. Он имел передаточное соотношение 52x14, с укладкой 7,93 м, с частотой педалирования 103,89 об/мин, проехав за один час 49,431 км. Среднечасовая скорость его близка к той, с которой четверка «командников» преодолевает дистанцию в 100 км. Если сопоставить режим работы Меркса с режимом езды «командника», то они несовместимы. Можно сказать, что Меркс в течение часа был на позиции лидера. Удачно сбалансированная частота педалирования с мышечным усилием обеспечивала ему высокую работоспособность на протяжении всего пути, без ощутимых фаз расслабления мышц, выполняющих основную работу. В то же время режим работы «командника» совсем иной: 25—30 с он лидирует и 75—90 с едет в зоне меньшего сопротивления воздушной среды. Уместно напомнить, что за последние годы лыжники, конькобежцы, гребцы в целях рационального использования своих ресурсов стремятся повысить скорость продвижения не за счет мощности толчка или увеличения лопасти весла или ее длины, а за счет частоты шагов или гребков в единицу времени. Если великие шоссейники перед установлением часового мирового рекорда проводили целенаправленную подготовку, отрабатывая соответствующий режим езды, то наши «командники» перед выездом на чемпионат мира выступали лишь в серии групповых гонок. В 1978—1979 и 1981 гг. они соревновались за рубежом, а в 1982 г. участвовали в семидневной гонке на приз Таллина. Тем самым не закрепляли, а разрушали адаптированный режим работы, свойственный «командникам», что отрицательно влияло на результаты их участия и последних четырех чемпионатах мира. Как говорят, по ошибается тот, кто ничего не делает. Но систематическое повторение одних и тех же ошибок непростительно даже рядовому тренеру.

**Критериум.** Этот вид соревнований имеет много общего с групповой гонкой, проводимой на треке. Критериум проводится в черте города, по улицам, условно образующим кольцо протяженностью 1,5—2,5 км. Дистанция до 75 км с количеством участников до 100 человек. Как правило, это шоссейники. Победитель определяется по наибольшему количеству набранных очков на финишах. Напомню, за 1-е место дается 5 очков, за 2-е — 3, за 3-е — 2 и за 4-е — 1 очко. Очки последнего финиша удваиваются. Количество финишей зависит от величины кольца и длины дистанции, примерно от 10 до 20 финишей. Большое количество участников осложняет борьбу за победу на финише. Это побуждает гонщиков совершать ускорение и рывки, стремясь получить дистанционное преимущество, и если это удастся или в одиночку, или в составе небольшой группы, то они и набирают очки. Но такая ситуация не устраивает участников, едущих в основной группе. В этих случаях они объединяются и,



поочередно лидируя, догоняют беглецов. При частой смене лидирующих групп борьба обостряется и повышается скорость гонки. Участникам приходится в состоянии утомления вести острую борьбу на финише, а это одно из важнейших качеств шоссейника. У нас по этому виду соревнований проводится чемпионат страны. Чтобы стать чемпионом, необходимо набрать наибольшее количество очков в трех проводимых критериумах с перерывом в одну неделю. Этот вид велосипедных гонок проводится также среди юниоров и среди женщин в соответствии с Единой всесоюзной классификацией. Иногда этот вид гонок проводят как самостоятельный этап в многодневных гонках.

Индивидуальная гонка. В прошлом она называлась гонкой с раздельного старта. В этой гонке велосипедист преодолевает дистанцию в одиночестве, борясь со временем, по которому и определялся победитель. До 1952 г. этот вид соревнований в советском велоспорте занимал ведущее место. Первенство страны проводилось на дистанцию 100 км. Шоссейники тренировались в одиночку, развивая способность к постоянному режиму работы. Чрезмерное увлечение подготовкой к индивидуальной гонке сказывалось на формировании наших шоссейников. Мы готовились к гонкам, которые в западных странах проводят редко, и, если это бывает, гонщики поднимаются в гору. Этот вид гонок включают как полуэтап в многодневных соревнованиях. Теперь многодневки начинают прологом на 4—8 км. Как правило, шоссейник высокого класса — «групповик» или «командник» обладает способностью индивидуально эффективно преодолевать отдельные отрезки дистанций. Поэтому в программе наших соревнований сохранился этот вид гонок. Проводится чемпионат СССР на дистанцию 50 км. Обычно победители чемпионатов страны — это отличные «командники». К ним относились Владимир Каминский, Анатолий Чуканов, Владимир Кузнецов, Олег Лядов, Александр Кисляк. Все они обладали возможностями поддерживать постоянный режим езды и могли вести борьбу в одиночку. Обычно индивидуальную гонку стремятся проводить на трассах без подъемов. Видимо, целесообразно также проводить индивидуальную гонку и на 10 км, что активизировало бы шоссейников-«групповиков» как в тренировочном, так и в соревновательном процессах. Способность вести индивидуальную борьбу обеспечила, например, гонщику из ГДР возможность не только отыграть время на этапах общего старта, но и одержать победу в двенадцатиэтапной гонке Мира 1982 г. Надо признать, что Олаф Людвиг — это редкое явление среди шоссейников. Он обладает многогранными природными возможностями, позволяющими ему с блеском выступать в гонках с раздельного старта на время и эффективно финишировать в гонках с общим стартом. Людвиг — чемпион мира и в командной гонке на 100 км. К сожалению, среди шоссейников в нашей сборной команде пока что-то не видно такого таланта. Как известно, в велосипедном спорте регистрация как национальных, так и мировых рекордов производится на определенные дистанции, проводимые на треке, и лишь в том случае, когда гонщик едет в одиночку, не пользуясь посторонней помощью, стремясь преодолеть дистанцию с лучшим временем. Фиксируются рекорды в часовой гонке, когда велосипедист стремится проехать большой путь в течение часа. Первый мировой рекорд был установлен в 1893 г., и с тех далеких времен он улучшался 25 раз.

Дистанция, км	Гонщик	Год
35,325	Десгранде (Франция)	1893
38,220	Дудоис (Франция)	1894
39,240	Фунде (Бельгия)	18 97
40,781	Хамилтон (ЕУ)	1898
41,110	Петит-Бретон (Франция)	1905
41,520	Бертхет (Франция)	1907
42,360	Эгг (Швейцария)	1912
42,386	Веисс (Германия)	1913
42,741	Бертхет (Франция)	1913
43,525	Эгг (Швейцария)	1913
43,775	Бертхет (Франция)	1913
44,247	Эгг (Швейцария)	1914
44,777	Рихард (Франция)	1933
45,090	Олмо (Италия)	1935
45,325	Рихард (Франция)	1936
45,485	Слаатц (Голландия)	1937
45,769	Архамдауд (Франция)	1937
45,848	Коппи (Италия)	1942
46,159	Анкетиль (Франция)	1956
46,394	Балдини (Италия)	1956
46,923	Ревьер (Франция)	1957
47,346	Ревьер (Франция)	1958
47,493	Анкетиль (Франция)	1967
48,093	Бракке (Бельгия)	1967
48,653	Риттер (Дания)	1968
49,431	Мерке (Бельгия)	1972

**Многодневная гонка.** Несмотря на то что по этому виду велогонок не проводится чемпионатов Европы или мира, не говоря уже об олимпийских играх, все же многодневные шоссейные гонки приобрели огромную популярность на всех континентах. Победителя престижной международной многодневной гонки чтут не меньше, чем чемпиона мира. Особенность многодневных гонок — борьба на протяжении 10—15 и более дней с одним или двумя днями отдыха. Бывают гонки и без дней отдыха. Я помню выступления наших шоссейников в туре Канады протяженностью в 1600 км, которые преодолевались в течение восьми дней по два этапа в день. Утром 140—150 и вечером 60—50 км с промежуточными финишами. Участники поздно ложились спать, а в восемь утра снова 4-часовая борьба. Естественно, корреспондентам есть о чем писать и что показать по телевидению. Все перипетии спортивной борьбы становятся достоянием любителей спорта, что повышает интерес к соревнованию и ее участникам. Такое не забывается. После завершения Олимпийских игр Мексике примерно через месяц началась 14-этапная международная гонка с количеством участников 160 человек. Старт и финиш были в Мехико. Трасса проходила в горах, а на втором и последнем этапах участники преодолевали подъем высотой 3500 м. На первых пяти этапах лидерами были

мексиканцы Тревино, Сарабио, Алгантара. После шестого этапа в желтой рубашке ехал наш россиянин Владимир Соколов. И несмотря на то что на последующих этапах он прочно удерживал положение лидера, все же пресса предпочтение отдавала королю гор Сарабио. На вершине подъема последнего этапа тот появляется на 4 мин раньше основной группы, где ехал Соколов. Но прогнозам прессы и желаниям Сарабио не удалось осуществиться. На крутом спуске наша четверка — Полупанов, Захаров, Класепп и Соколов — мчалась со скоростью до 100 км/ч и почти догнала беглеца. Гонку выиграл Соколов. После финиша гонки он оказался в окружении такого количества поклонников, что мы смогли его поздравить с победой лишь через два часа, притом уже в гостинице, куда привезли Володю работники телевидения. Такого, пожалуй, не случалось ни с одним чемпионом даже олимпийских

игр.

Маршрут гонок может быть кольцевым, как всесоюзной гонки Москва — Минск — Киев — Харьков — Москва, или в один конец, как проводившаяся гонка Минск — Вильнюс — Рига — Таллин — Ленинград — Москва. Многодневка может проводиться и «звездной». К примеру, Москва — Серпухов — Москва, следующий этап Москва — Дмитров — Москва и т. д. Практикуют ныне и проведение многодневных соревнований, когда участники поочередно базируются в трех-четырех городах. После проведенных по разным маршрутам трех—пяти этапов переезжают в следующий город. I (примером этому служит гонка «Белые ночи». Эту многодневку начали в Ленинграде, а затем продолжили в Нарве и Таллине. Такой принцип проведения гонки облегчает организацию мест размещения, питания, избавляет участников от ежедневных устройств в гостиницах, от загрузки, перевозки и разгрузки запасного инвентаря и имущества участников и многих непредвиденных хлопот. В гонке «Белые ночи» спортсмены имели лучшие возможности для восстановления работоспособности между этапами, что повышало остроту спортивной борьбы в ходе всей гонки протяженностью 1400 км. Да и велосипедный спорт приобретает в этом случае большую популярность. Зрители получают возможность лучше понять сущность соревнования и ближе познакомиться с гонщиками и их мастерством. Характер спортивной борьбы на каждом этапе многодневного соревнования идентичен борьбе в однодневной групповой гонке, при этом к функциональным возможностям, техническим и тактическим способностям и умениям шоссейника добавляется его способность восстанавливаться в течение 17—18 ч между этапами гонки, и в особенности в тех многодневках, когда велосипедисту приходится выступать без выходных дней. Поэтому подготовка гонщика значительно осложняется. Ибо каждое соревнование предъявляет к участнику гонки свои требования.

Гонки, проводимые весной, часто сопровождаются холодными ветрами, дождями, иногда и снегопадом. Да и в летнее время на пути участника встречается немало трудностей — сверху его мучают лучи палящего солнца, а снизу печет раскаленный асфальт. Жара — это враг номер один. Впереди половина пути, а вода во фляге подходит к концу. И нужно решать, что с ней делать: выпить или обрызгать раскаленные солнцем лицо и тело. И так день, неделя, другая. Борьба в таких условиях доводит спортсмена до полного опустошения. Появляется желание прекратить борьбу. Но спортивный престиж, честь команды, коллектива, страны

обязывают крутить педали и терпеть, терпеть до тех пор, пока гонщик не пересечет линию финиша.

Даже одна и та же гонка, проводимая в одни и те же сроки, выдвигает разные требования к ее участникам за счет профиля трассы и протяженности этапов. Забывать об этом не следует. К примеру, к XXXV гонке Мира 1982 г. наша команда, как и в прошлые годы, провела подготовку, отборочные и все последующие соревнования на сильнопересеченных и горных трассах с акцентом на силовую работу. Такой подход к делу обеспечивал успешные выступления в прошедших гонках. Но на этот раз пришлось соревноваться главным образом по ровным дорогам, на которых дистанционное преимущество можно было получить только за счет мощных многократных атак, к чему наша шестерка известнейших шоссейников не была готова. В итоге на протяжении одиннадцати этапов команда не смогла изменить ход гонки, устраивавший основных конкурентов — гонщиков ГДР, и довольствовалась 2-м местом.

Следует сказать, что систематическое проведение всесоюзной многодневной гонки и многодневок в масштабе области, республики, спортивного общества или ведомства способствовало количественному росту занимающихся в стране и повышению спортивного мастерства шоссейников. Если в гонке 1951 г. Москва — Харьков — Москва среднечасовая скорость была 33 км, то в 1959 г. в гонке Минск — Вильнюс — Рига — Таллин — Ленинград — Москва она составила 39,8 км. Возросла и плотность спортивно-технических результатов участников. Если в многодневной гонке, проведенной на I Спартакиаде народов СССР, разрыв между сборными командами союзных республик, занявших 1-е и последнее места, составил 17 ч, то в многодневке, входившей в программу II Спартакиады народов СССР, разница уже была менее 3 ч. И конечно, приятно отметить, что когда-то отстававшие в велоспорте республики теперь готовят гонщиков, входящих в состав сборной команды страны, успешно защищающих честь советского спорта на международной арене.

## **Особенности подготовки велосипедиста шоссейника**

Многообразие видов велосипедных шоссейных гонок значительно осложняет подготовку, ибо каждый вид соревнований предъявляет к ее участникам определенные требования. Шоссейник с высоким уровнем мастерства — это спортсмен, обладающий многогранностью качеств, способностей, возможностей и умений.

Совсем недавно в подготовке шоссейника соблюдалась определенная периодизация. Годичный цикл складывался из подготовительного периода, длившегося 3—4 месяца, соревновательного, продолжавшегося 6—7 месяцев, и переходного периода, на который отводились оставшиеся 2 месяца. Каждый из этих периодов, в свою очередь, разбивался на этапы с конкретными задачами, средствами и целенаправленностью. Можно сказать, существовала уже сформировавшаяся апробированная система подготовки. Теперь в годичном цикле подготовки большое количество тренировочных дней заменено на соревновательные. К примеру, цикл 1981 г. закончился в конце октября

чемпионатом страны по многодневной гонке, а в декабре шоссейники вышли на старт всесоюзной шестидневной гонки нового цикла подготовки 1982 г. Затем в январе— феврале они участвовали в серии контрольных соревнований, в марте — в чемпионате страны по критериуму, в первых числах апреля — в Сочинской многодневной гонке и т. д. Новый цикл 1983 г. начался участием наших двух сборных команд в многодневной гонке, проводимой в первых числах января по горным дорогам Кубы. Теперь в подготовке сборной команды страны, команд ведомств «Буревестник», «Динамо», Советской Армии, профсоюзов, «Трудовые резервы», групп олимпийских центров, «Олимпийские надежды», школ высшего спортивного мастерства, школ спортивного профиля стираются грани периодизации.

Подготовительный и переходный периоды сокращены до минимума. Они объединяются с соревновательным периодом. Система подготовки, в основу которой положен соревновательный процесс, повысила уровень спортивного мастерства большой группы шоссейников, охваченных централизованной подготовкой. Но асов, способных выигрывать престижные групповые гонки и тем более чемпионаты мира и олимпийские игры, мы имеем еще очень мало. Причиной тому — существенные погрешности в планировании тренировочных и соревновательных нагрузок, а также недооценка вспомогательных средств в подготовке шоссейников. Ведь только ездой на велосипеде обеспечить развитие всех необходимых качеств, способностей нельзя. Это подтверждается большим отсевом перспективных спортсменов, не достигших уровня мастерства ведущих гонщиков страны, а те, кому посчастливилось быть в числе лучших, подчас преждевременно сдают свои позиции.

При современном уровне развития спорта многолетняя подготовка шоссейника должна рассматриваться как хорошо сбалансированные между собой тренировочный, соревновательный и реабилитационный процессы, направленные на повышение работоспособности организма занимающихся за счет развития физических качеств: выносливости, силы, быстроты, а также двигательных способностей и функциональных возможностей сердечнососудистой, дыхательной, нервной систем, правильного обмена веществ, быстрой вработываемости, ускорения восстановительных процессов.

Решение этой сложной задачи во многом зависит от многолетнего всестороннего формирования спортсмена, его потенциальных возможностей и целеустремленности, умения тренера разумно спланировать многолетнюю подготовку.

Начиная подготовку молодых шоссейников, необходимо строить работу так, чтобы и тренировочный, и соревновательный, и реабилитационный процессы находились в определенной зависимости. Любое нарушение в этих звеньях снижает полноценность подготовки будущих спортсменов и нередко наносит вред их здоровью, а для большого спорта нужны молодые спортсмены с отличным здоровьем, если можно так выразиться, с запасом прочности. Формирование спортсмена теперь происходит как бы поточным методом. Одни тренеры набирают новичков и работают с ними до определенного возраста. Этот период подготовки считается базовым. Затем наиболее способные передаются другим тренерам, которые и готовят их для большого спорта.

Есть еще группа тренеров, которые повышают готовность спортсменов к ответственным соревнованиям. Такая форма подготовки спортсменов оправдывает себя, но требует равнозначной оценки труда тренеров всех групп. Пока же лавры в случае успеха достаются только тренерам последней группы. Такая практика снижает заинтересованность тренеров, отвечающих за работу подготовительного звена.

Тренеру, работающему на первом этапе подготовки, необходимо распознать характер и интересы ребят, приобщить их к систематическим занятиям спортом. Это он должен научить юных спортсменов правильно пользоваться информацией прессы, радио, телевидения, кино. Это он вместе с родителями и педагогами школы стремится формировать гармонически развитых велосипедистов — патриотов своей Родины.

Для решения этой важной задачи нужны соответствующие тренерские кадры. Формированием спортсменов должны руководить опытные специалисты. Тренеры, продолжающие подготовку шоссейников для большого спорта, должны добиться физического, технического, тактического, морального и психологического совершенства своих подопечных путем разумного подбора средств, правильного планирования тренировочных и соревновательных нагрузок в сочетании с реабилитационным процессом.

Следует помнить, что у каждого человека есть свой потолок возможностей организма, поэтому и возникает необходимость индивидуального подхода к каждому занимающемуся.

Вряд ли спешка, форсирование преждевременных успехов оправданы там, где идет поиск талантливых спортсменов, способных побеждать в соревнованиях самого высокого ранга.

Погрешности в планировании нагрузок приводят к перенапряжению в основном сердечно-сосудистой и нервной систем. Бывает, когда современная методика может принести спортсмену больше вреда, чем пользы. Это случается даже с ведущими тренерами и спортсменами, чрезмерно увлекающимися тренировочными и соревновательными нагрузками, что приводит к преждевременному истощению ресурсов спортсмена до начала ответственного соревнования, к которому они так тщательно и упорно готовились.

К примеру, на чемпионатах страны, проводимых в июле, наши шоссейники в 100-километровой командной гонке, как правило, показывали свои лучшие результаты, но в конце августа на чемпионатах мира нередко их прежняя работоспособность исчезала, и, как результат, вместо победы — поражение.

Вызывает сомнение систематическое увеличение годового объема работы, в особенности в заключительном году четырехлетнего олимпийского цикла. Целесообразнее, мне кажется, увеличивать нагрузку не за счет объема работы, а за счет повышения ее интенсивности. Ведь решающее значение имеет содержание работы, ее направленность на повышение уровня мастерства и становление спортивной формы перед началом главного соревнования сезона. В этом и заключается основная трудность подготовки.

Тренеры стремятся к тому, чтобы благоприятное состояние спортивной формы подопечного совпало с участием в первенстве страны или Европы, Кубке мира, чемпионате мира или олимпийских играх;

Состояние спортивной формы классифицируют как хорошее, отличное, как пик формы и как плохое. Поэтому необходимо напомнить о сущности термина «спортивная форма».

Термин «спортивная форма» означает степень физической, функциональной, технической, тактической, психологической готовности спортсмена к участию в решающих соревнованиях.

Профессор Н. Г. Озолин определяет спортивную форму как «состояние тренированности, позволяющее спортсмену успешно участвовать в соревнованиях».

По мнению профессора А. Н. Крестовникова, спортивная форма — это такое «состояние спортсмена, которое характеризуется способностью к высоким спортивным достижениям, устойчивым сохранением своих достижений в течение длительного времени при частом участии в соревнованиях».

Профессор Л. П. Матвеев под спортивной формой понимает «состояние оптимальной готовности к спортивным достижениям, которое приобретается спортсменом в результате соответствующей подготовки на каждой новой ступени спортивного совершенствования».

Мое личное мнение с позиции тренера и спортсмена, неоднократно испытывавшего различное состояние спортивной формы, таково: спортивная форма — это состояние высокой работоспособности спортсмена в годичном цикле подготовки в тренируемом виде спорта.

Состояние спортивной формы определяют по совокупности объективных и субъективных данных. К объективным показателям относятся: объем выполняемой работы в сочетании с запланированной степенью интенсивности, ответная реакция организма на проделанную работу, затраченное время на восстановление работоспособности организма после тренировочной или соревновательной нагрузок, технические результаты, показанные в тренировочном или соревновательном процессах, данные врачебно-комплексного обследования. К субъективным данным можно отнести: состояние внутреннего подъема, легкость выполнения высокоинтенсивной работы, отсутствие ощущения усталости, восприимчивость к стрессовым явлениям, повышенная мышечная чувствительность, жажда старта как необходимости разрядки в спортивной борьбе. К сожалению, такое состояние сменяется состоянием регресса — начинается спад работоспособности, тренировочные занятия и соревнования превращаются в неприятную обязанность.

Классифицировать спортивную форму как хорошую или плохую или как пик формы, мне думается, нельзя. При соблюдении определенной динамики тренировочных и соревновательных нагрузок в совокупности с реабилитацией организма создается возможность на протяжении длительного периода в годичном цикле сохранить состояние высокой работоспособности спортсмена, но не достигая пика спортивной формы.

Очень важно познать себя, научиться определять появление симптомов, свидетельствующих о приближении состояния пика спортивной формы, и если это происходит преждевременно, то путем снижения тренировочной нагрузки за счет интенсивности работы можно несколько отодвинуть становление спортивной формы. Такой возможностью умело пользовались Борис Шухов, Аавво Пиккуус, Владимир Каминский и др.

В последние годы ведущие тренеры многих стран сосредоточивают потенциал возможностей спортсмена для выступления на олимпийских играх, которым посвящается многолетняя подготовка. История знает немало спортсменов, которые на олимпиадах демонстрировали свои предельные возможности. Среди них легкоатлет Боб Бимон, установивший мировой рекорд в прыжках в Мехико 8 м 90 см, пловец Марк Спитц, завоевавший в Мюнхене семь золотых медалей, конькобежец Эрик Хайден, который в Лейк-Плэсиде был удостоен пяти золотых медалей. Следует учитывать то, что состояние пика спортивной формы не всем спортсменам обеспечивает успешные выступления в ответственных для них соревнованиях. Чем выше ранг соревнований, тем больше конкурентов находится в состоянии пика спортивной формы, а призерами бывают спортсмены, у которых природные потенциальные возможности выше, чем у остальных участников. К олимпийским играм готовится огромная армия спортсменов, а в числе чемпионов оказываются единицы. Таков удел спортсменов. Практика показывает, что становление спортивной формы спортсмена к запланированной дате пока для многих тренеров остается нерешенной проблемой. Даже повторение проделанной работы, принесшей успех, не гарантирует вторичной победы. К примеру, на Московской олимпиаде наши шоссейники выиграли 100-километровую командную гонку, опередив серебряного призера — команду ГДР на 1.31,45, а на чемпионате мира 1981 г., выступая почти прежним составом, проиграли команде ГДР 2.50. Как видно, прямолинейность в подготовке, повторное использование тех же методов не оправдывают себя. В большом спорте приняты практически ежедневные нагрузки спортсменов под постоянным наблюдением тренеров. И если спортсмен нарушает заданный режим, то это может повлечь потерю спортивной формы и, как следствие, потерю возможности достижения поставленной цели. Однако известно немало случаев, когда спортсмен, получив травму, вынужден временно прекратить спортивную деятельность. Проходит неделя и больше, он приступает к тренировкам, и его работоспособность не только восстанавливается, но и быстро прогрессирует. Так было, например, с гонщиком из ГДР Олафом Людвигом, который перед велогонкой Мира 1982 г. в апреле получил травму головы и пролежал 16 дней в больнице. И все же после нескольких тренировок 9 мая он стартовал в гонке Мира. Приходится удивляться — Людвиг стал победителем XXXV велогонки Мира в личной квалификации, выиграл четыре этапа. Он обладатель почетных маек активного, стабильного и универсального участника гонки. К слову сказать, свой успех этот выдающийся спортсмен повторил и на XXXIX велогонке Мира. Ярким примером может послужить и ленинградская бегунья Татьяна Казанкина. После длительного перерыва в занятиях спортом она вновь приобрела состояние наивысшей работоспособности, став чемпионкой Московской олимпиады в беге на 1500 м. Как видно, свойства организма человека нам полностью неизвестны, и пути к вершинам спортивного мастерства должны быть не шаблонными, а более гибкими, с учетом индивидуальности организма спортсмена. И конечно, спортсменам нужно предоставлять время для восстановления и концентрации потенциала перед ответственными соревнованиями, не ущемляя их самостоятельности и инициативы.



Вспоминаю противоположный случай, когда тренер игнорировал мнение велосипедистов и за два дня до начала ответственных соревнований провел контрольную 100-километровую командную гонку. Такое «новшество» привело к тому, что команда, считавшаяся основным претендентом на победу, оказалась во второй десятке, а один из ее участников тяжело заболел. Можно предполагать, что допускаемые некоторыми тренерами ошибки в подготовке спортсменов появляются в результате существующего мнения о том, что в спорте нет предела, т. е. нет предела возможностям организма человека. Такие утверждения объясняются ростом мировых рекордов. Рекорды и в дальнейшем будут улучшаться, но не только за счет естественных возможностей организма и совершенствования систем, методов и средств подготовки, направленных на повышение работоспособности спортсмена, но и, в частности, за счет качества инвентаря, одежды, мест соревнований в сочетании с благоприятными климатическими условиями.

Не секрет, что, для того чтобы стать спортивной знаменитостью, необходимо быть одаренным природой. Но и у одаренных спортсменов существует лимит функциональных возможностей организма. Ученые установили, что сердечно-сосудистая, дыхательная, нервная системы ограничены в своих возможностях. Известно также, что продолжительность работы с высокой интенсивностью зависит от системы тканевой утилизации кислорода, которого во вдыхаемом легкими воздухе содержится 21%, а утилизируется лишь 4%. Поэтому во время работы с высокой интенсивностью возникает состояние гипоксии, отрицательно воздействующее на работоспособность спортсменов. В этой связи вспоминаются Олимпийские игры в Мехико, где высокогорье ускорило наступление гипоксии, из-за чего немало отличных спортсменов оказались в числе неудачников и, к большому огорчению, были отнесены к личностям с неустойчивой психикой.

Академик Б. Н. Петров в одном из выступлений по телевидению, говоря о подготовке космонавтов, рассказал о группе ученых, изучивших функции клетки миокарда сердца. Было выяснено, что клетка миокарда сердца вырабатывает электроэнергию. И сделан вывод — сердце в основном выполняет три функции: насоса, аккумулятора электроэнергии и самостоятельного распределителя ее. Было установлено, что «уставшее» сердце теряет силу сокращения до 30%. Эти данные говорят о КПД сердца, от которого зависит успех участия спортсмена в соревнованиях.

Когда наблюдаешь за группой велосипедистов, поднимающихся в гору, то бросается в глаза — едут они с одинаковой скоростью, пользуются почти одинаковым передаточным соотношением, но одни вращают шатуны легко, другие же это делают с явным усилием. Обычно легко преодолевающих подъемы относят к гонщикам, в совершенстве владеющим техникой педалирования. В действительности это происходит не только за счет координации движений, но и за счет силы нервного (электрического) импульса, посылаемого двигательным центром к работающим мышцам, и от ресурсов электроэнергии сердца. Невольно вспоминается опыт с мышцей лапы лягушки, погруженной в физиологический раствор, которая под воздействием электрического тока совершает сокращения. С наступлением утомления мышца прекращает

деятельность, но после увеличения силы тока она вновь возобновляет работу. Надо предполагать, что и силовая выносливость, и мощность, и способность после многочасовой езды эффективно вести борьбу на финише находятся в той же зависимости. Чаще всего эти способности шоссейника относят к его волевым качествам.

В спорте немало видов соревнований, когда сам процесс спортивной борьбы протекает на пределе человеческих возможностей. К таким видам соревнований относятся бег па 60, 100, 200 м, преодоление велосипедистом 200- или 500-метровой дистанции или состояние спортсмена и момент финиша групповых забегов или гонок. Представьте себе бегуна, начавшего дистанцию на 800 м с той же отдачей сил, как и во время преодоления стометровки, или велосипедиста, попытавшегося всю 4-километровую индивидуальную гонку преодолевать с полной отдачей сил, — вряд ли они благополучно доберутся до финиша. Каждый участник многодневной велогонки должен помнить, что если ему на первом этапе даже победа достанется через опустошение организма, то на старт следующего этапа он выйдет в состоянии пониженной работоспособности и в случае попытки и на последующих этапах гонки -продолжать борьбу, как говорят, на износ, он быстро потеряет шансы на общий успех. Даже автогонщики не всегда рискуют обращаться так с двигателем автомашины. Хотя в случае дефекта можно заменить любую деталь машины, чего не сделаешь с организмом человека. Высочайшее мастерство спортсмена заключается не в безрассудной отдаче всех сил, а в умении полноценно израсходовать свои ресурсы в борьбе за успех в соревновании. В подтверждение сказанному воспользуюсь данными исследований, проведенных доктором педагогических наук, тренером многих выдающихся прыгунов В. М. Дьячковым. Он доказал, что у прыгунов, которые заканчивали тренировку на предельной для себя высоте (с полной отдачей сил), восстановление функционального состояния коры головного мозга по показателям энцефалограмм длится от 76 до 96 ч. Думаю, что в формировании наших спортсменов все еще имеются существенные погрешности. Можно ли считать нормальным явление, когда начинающие пользуются велосипедом с тем же передаточным соотношением, что и для опытных спортсменов, или дети гребут обычным («взрослым») веслом, или мальчишки играют тем же мячом и на стандартных полях. Все наши методы и огромный набор средств (упражнений), применяемых в тренировочном процессе, в основном направлены на то, чтобы мышечная система быстро и мощно сокращалась. И совсем отсутствуют методы и средства, направленные на развитие способностей спортсмена автоматически расслаблять соответствующие группы мышц во время активной деятельности. А это, конечно, ведет к координационному напряжению, что лишает спортсмена быстроты реакции, показа совершенной техники выполнения упражнения, необходимой выносливости и полного выявления потенциальных возможностей. Наглядным тому примером могут служить футболисты, часто не использующие голевые ситуации, и все из-за того, что повышенная ответственность и излишняя напряженность нарушают координацию движений и взаимосвязь между намерением нанести точный удар по мячу и исполнением. Не секрет, что наши

лучшие бомбардиры по результативности значительно уступают своим зарубежным коллегам. К большому сожалению, значение расслабления часто понимается в превратном смысле и трактуется как выступление спортсмена в соревнованиях не в полную силу или преднамеренное снижение тренировочных нагрузок и даже режима в целом. Поэтому часто можно слышать, когда тренер обращается к подопечному со словами: «Ты не вздумай дома расслабиться», или такое высказывание: «Игра проходила с большим напряжением, и стоило команде немного расслабиться, как она поплатилась голом». А вот мнение по этому поводу английского бегуна экс-рекордсмена мира на одну милю Роджера Баннистера. Он считает, что расслабление в действии является одним из главных секретов выдающихся достижений, особенно в тех видах спорта, где решающее значение имеет выносливость, и свой успех он относит за счет умения расслабиться во время бега. В рекордном забеге он сосредоточил внимание на поддержании состояния расслабления в течение первых трех кругов, стремясь бежать наиболее экономично, сохраняя силы для последнего круга. По мнению Баннистера, расслабление означает экономичное усилие. Среди занимающихся спортом немало таких, которые обладают хорошо развитой мускулатурой, отличной природной скоростью и функциональными возможностями.

И чем активнее эти спортсмены пытаются реализовать свои способности в ответственных соревнованиях, тем быстрее и чаще в их действиях проявляется напряженность, скованность. В итоге при больших затратах энергии они имеют меньшую результативность, чем спортсмены, свободные от координационного напряжения. Спортсмены не подозревают, что они страдают такими погрешностями, которые нередко ведут к их перетренированности и даже травмам — разрывам мышечных волокон, судорогам, а у велосипедистов, спускающихся с гор, — к падениям на поворотах. Искусство гном расслабления во время действия, доведенного до автоматизма, необходимо овладеть каждому спортсмену, но для этого одного желания или приказа расслабиться недостаточно. Способность расслабляться в действии достигается путем систематических тренировок, причем начинать их следует с юных лет.

По мнению некоторых зарубежных ученых, координационное напряжение является основным фактором, препятствующим полной реализации возможностей спортсмена. Наблюдения и исследования показывают, что из десяти человек восемь в той или иной степени страдают координационным напряжением. Устранение напряжения, на наш взгляд, значительно повысило бы мастерство спортсменов. Проблема устранения координационного напряжения не является неразрешимой даже для сформировавшихся спортсменов. На этот счет существуют рекомендации советских и зарубежных специалистов. Основной принцип развития и совершенствования расслабления мышечной системы в действии — это многократное повторение состояния напряжения и состояния расслабления при полном самоконтроле этих процессов. Вначале занимающийся должен прочувствовать и осознать состояние напряжения, а затем состояние расслабления, и также и разницу между ощущением напряженного состояния и расслабленного. Для овладения искусством расслабления в действии

целесообразно начинать с напряжения всего тела сразу, затем больших групп мышц и, наконец, малых групп. В такой же последовательности проводится и расслабление. Находясь в состоянии напряжения, спортсмен должен мысленно воображать, что он столб или любой другой крепкий неподвижный предмет, и одновременно вызывать в себе отвращение к такому состоянию. Если он находится в состоянии расслабления, то представляет себя ватным или любым мягким предметом — по выбору, испытывая блаженство. После того как спортсмен освоит состояние общего напряжения и расслабления тела, работа продолжается в такой последовательности: в одной тренировке контролируют мышцы лица, плеч, рук и пальцев, в другой — мышцы груди и брюшного пресса, в третьей — мышцы ног. В дальнейшем концентрируют содержание двух или трех тренировок в одном занятии. Упражнения выполняют лежа или сидя на стуле. Сделав глубокий вдох и задержав дыхание, напрягают определенную группу мышц, степень напряжения должна быть не предельной, но достаточной, чтобы ее прочувствовать в течение 5—6 с, при этом нужно стремиться мысленно осознать свои действия, неоднократно приказывая себе: «Напрягайся!» Затем делается длительный выдох и следует самоприказ: «Расслабляйся!» Напряжение и расслабление каждой группы мышц повторяется по 5—6 раз и состоит из двух серий с перерывом 2—3 мин. Во время перерыва спортсмен должен быть в состоянии полного расслабления. Следующим этапом будет работа в действии. Например, при быстрой ходьбе следует на несколько секунд задержать дыхание и напрячь все мышцы, потом перейти на нормальный шаг, дыша свободно. Затем это нужно совершать во время медленного, среднего, быстрого бега и даже в момент рывка. Или при отработке удара по футбольному мячу — делая вначале замах ноги с сознательным напряжением, а следующий удар с сознательным расслаблением мышц, совершенно свободно. В каждом тренировочном занятии решению этой проблемы должно отводиться 15—20 мин, в соответствии с определенным планом. Систематически тренируясь, спортсмен достигает искусства автоматического расслабления в действии и возможности мышечного контроля. Установив прочную связь между мозгом и мышцами, занимающийся устраняет координационное напряжение, а это означает более быструю реакцию, совершенную технику выполнения упражнения, необходимую выносливость, полное выявление потенциальных возможностей спортсмена и, что не менее важно, избавление от излишней нервозности и навязчивых мыслей о поражении. Невольно вспоминается весна 1954 г., когда наши велосипедисты впервые готовились к участию в велогонке Мира Варшава — Берлин — Прага. Тренировки проводились по дорогам Черноморского побережья с множеством подъемов, спусков и поворотов с малым радиусом, доставлявших немало неприятностей шоссейникам, и в большей степени тем, кто недостаточно владел техникой езды. Как говорят велосипедисты, «он не вписался в поворот, в результате — падение». Причиной этому являлась напряженность мышц рук, плечевого пояса и туловища, а каждое падение — это не только ожоги и ссадины на теле, но и психологическая травма, сопровождающаяся возникновением неуверенности в своих возможностях. Напряженность несовместима с многочасовой непрерывной изнурительной ездой, тем более на горных трассах. Нелегкое дело овладеть всем тем, что обеспечивает

победу в соревнованиях высокого ранга. Понадобилось несколько лет, чтобы советские велосипедисты стали асами шоссейных гонок, в совершенстве овладели техникой езды и различными способами педалирования со своевременным автоматическим переключением нагрузки с одной группы мышц на другую. В целях использования моментов расслабления мной был разработан способ бессилового педалирования (используется лишь собственный вес, с расслабленными мышцами ноги на опускающуюся педаль). Нога весит примерно 18 — 20 кг, и при вращении шатуна 100—105 об/мин образовавшаяся сила инерции этой массы в определенных условиях обеспечивает необходимую скорость езды. Каждому понятно, если мышца по времени может быть расслабленной больше, чем напряженной, значит, больше возможностей на сохранение работоспособности и успех выступления в соревнованиях. Формирование рефлекторного расслабления определенных групп мышц в действии требует от тренера и спортсмена такого же внимания, которое уделяется развитию силы, выносливости, быстроты и других качеств спортсмена. Я полагаю, что затронутая проблема не может не волновать тренеров. Если удастся ее решить, то можно надеяться на появление таких высококлассных спортсменов, как бегун Валерий Борзов, пловец Владимир Сальников, футболист Олег Блохин, велосипедист Сергей Сухорученков.

## Выносливость

Основой успешных выступлений велосипедиста в шоссейных гонках является выносливость. Чем выше ее уровень, тем больше шансов у данного гонщика на победу в соревнованиях самого высокого ранга. Под выносливостью понимается способность организма выполнять работу без снижения эффективности. Выносливость некоторые специалисты рассматривают и как способность организма противостоять утомлению. Для спортсмена-велосипедиста появление преждевременного утомления нежелательно — нарушается техника педалирования и езды, замедляется быстрота реакции, появляется безразличие к возникающим ситуациям, в итоге снижается работоспособность и шансы на победу. Бывает и хуже — исчезает желание продолжать гонку. Среди шоссейников существует своя трактовка выносливости — это умение терпеть. Ведь характер спортивной борьбы в шоссейных гонках вынуждает велосипедистов уметь терпеть, и в особенности во время преодоления подъемов, а они бывают высотой до 3500 м. Проигранные минуты на подъеме очень трудно, а иногда и невозможно отыграть на спуске и даже на ровных участках трассы. В процессе гонки велосипедисту приходится совершать большое количество ускорений и рывков в борьбе за дистанционное преимущество, или догонять «беглецов», или вести борьбу за лучшую позицию перед финишем, или сражаться за победу на последних метрах дистанции. Все это выполняется за счет интенсивной деятельности мышц нижних конечностей, а также мышц спины, брюшного пресса и плечевого пояса, что сопровождается большим расходом энергии. Известно, что активная работа большой мышечной массы предъявляет высокие

требования к органам дыхания и кровообращения. В итоге длительной деятельности наступает повышенное утомление организма. Непосредственным источником энергии при мышечном сокращении, как известно, является аденозинтрифосфорная кислота (АТФ) — соединение, очень богатое энергией. Содержание АТФ в мышцах относительно невелико, но достаточно постоянно. Расходуемые запасы АТФ должны быть немедленно пополнены, иначе мышцы теряют способность сокращаться.

Восстановление АТФ осуществляется за счет химической реакции двоякого рода: дыхательных, или аэробных, процессов, идущих с участием кислорода, и анаэробных, т. е. происходящих без кислорода. Отражением аэробных процессов служит потребление кислорода во время работы. Максимальный объем кислорода, который способен потребить человек за 1 мин, характеризует его аэробную производительность (аэробные возможности), а значит, и работоспособность. Анаэробные возможности зависят от способности использовать энергию в бескислородных условиях (показатели мощности соответствующих ферментных систем, запасы энергетических веществ в тканях), способности к компенсации сдвигов во внутренней среде организма (буферная емкость крови) и уровня адаптации к условиям гипоксии.

Анаэробные превращения приводят к накоплению в организме продуктов неполного распада. Эти продукты устраняются не только во время работы, но и в период отдыха после нее, что приводит к повышенному по сравнению с покоем потреблению кислорода в послерабочем состоянии. Этот излишек кислорода, получивший название кислородного долга, служит мерой анаэробных реакций. Максимальная величина кислородного долга является показателем анаэробной производительности (анаэробных возможностей). Аэробные и анаэробные возможности полностью характеризуют функциональный потолок энергетического обмена данного спортсмена — его общие энергетические возможности. Ученые утверждают — аэробные и анаэробные возможности, определяемые по величинам максимального потребления кислорода и максимального кислородного долга, являются ведущим фактором, от которого зависит выносливость в напряженной мышечной работе. В велосипедном спорте выносливость принято подразделять на общую, специальную, силовую, скоростную.

В подготовке велосипедиста существенную роль играет последовательность развития физических качеств, функциональных возможностей и двигательных навыков. Основой успеха шоссейника является всестороннее развитие, которое начинается с общей, затем специальной, силовой и скоростной выносливости, способности к длительной работе с изменяющейся интенсивностью (езда на различных скоростях), развитие максимальной скорости с преодолением состояния утомления, эффективное финиширование в групповых гонках.

**Общая выносливость** — это способность спортсмена совершать длительную разнохарактерную по координации и амплитуде движений мышечную работу, обеспечивающую всестороннее развитие его организма. Поэтому в период формирования велосипедиста-шоссейника ему целесообразно овладеть способностью долго бегать, плавать, играть в баскетбол, ручной мяч, футбол, настольный теннис, бегать на лыжах на режиме аэробного обеспечения. На современном уровне подготовки мы увлеклись узкой специализацией, внедряя ее

с детского возраста. Ранняя специализация сдвинула сроки активной деятельности, шоссейник к 17 годам овладевает высотами спортивного мастерства. В то же время значительно сократилось время пребывания гонщика в большом спорте. Теперь уже в 23—24 года многие ведущие велосипедисты завершают свою спортивную карьеру. Узкая специализация создала тепличные условия подготовки. Наши современные шоссейники не имеют представления, что такое езда на велосипеде в зимних условиях, или бег на лыжах, или восхождение на крутые подъемы, они лишены эмоциональных игр, да и плавают они редко. Лично я это отношу к существенным погрешностям в формировании шоссейника. Разумное проведение тренировочной работы, направленной на развитие общей выносливости, вреда не приносит в большом спорте и тем более в жизни человека. Многогранное физическое развитие личности играет положительную роль в учебе, в освоении производственной профессии, на службе в армии. Иногда полезно освежить в памяти забытое. Говорят же, что иное новое — это хорошо забытое старое. Велосипедисты прошлых лет заслуженные мастера спорта Николай Колумбет, Павел Востряков, Ростислав Чижиков, Евгений Клевцов, Владимир Крючков, Виктор Вершинин, Виктор Капитонов, Юрий Мелихов, Алексей Петров, Гай-нан Сайдхужин, Геннадий Лебедев, Борис Бебенин, Станислав Москвин совершали 4—5-часовые походы в горах, участвовали в лыжных гонках на дистанции до 30 км, играли в футбол или ручной мяч на заснеженных полях и не упускали возможности подолгу плавать в бассейнах или естественных водоемах. Тренировки, направленные на развитие общей выносливости, сокращали тренировочный километраж езды на велосипеде (специальную подготовку). Но высокая степень аэробных возможностей достигалась с меньшими нервными затратами. Общая выносливость способствовала полноценному развитию специальной, силовой, скоростной выносливости и всех необходимых возможностей и умений для успешных выступлений в международных соревнованиях и продлению спортивного долголетия. Достаточно вспомнить, что наши первопроходцы при плотной конкуренции с блеском выступали в популярнейшей гонке Мира. С 1954 по 1966 г. команда семь раз была победительницей гонки. Юрий Мелихов, Гайнан Сайдхужин, Геннадий Лебедев были победителями гонки в личной классификации, 2-е места занимали Виктор Капитонов, Юрий Мелихов, Борис Бебенин, Александр Дохляков, 3-й места — Николай Колумбет и Виктор Капитонов. Победы на этапах одерживали все перечисленные гонщики. Из 147 этапов они были победителями на 36 в личном и на 44 в командном зачете. Хорошо выступали наши мастера и в других крупных международных многодневках. Шоссейники прошлых лет успешно выступали и в соревнованиях, проводимых по треку. В 1956 г., возвратившись с гонки Мира, Ростислав Чижиков, выступая на старом тульском треке с пологими виражами и плохим, с трещинами, цементным покрытием, установил всесоюзный рекорд в индивидуальной гонке преследования на 4 км — 5.01,5, а позже Станислав Москвин — также после гонки Мира — преодолел 4 км за 4.58,0. Конечно, результаты Чижикова и Москвина в сравнении с достижениями гонщиков-преследователей последних лет выглядят сверхскромными. Но, если сопоставить степень работоспособности тех и других, преимущество останется за ветеранами. Им не довелось испытать свои возможности

— выступать на современных велосипедах, в аэродинамической одежде, в каске с обтекателем и на уникальных треках. Не исключено, что их результаты могли бы быть на уровне теперешних знаменитостей. Достаточно напомнить, что Москвин, выступая на чемпионате мира в этом виде соревнований, неоднократно был призером, а в командной гонке на 4 км — чемпионом мира. Отлично выступали в командной гонке на 4 км и групповых гонках Юрий Мелихов, Алексей Петров, Анатолий Черепович и Виктор Капитонов. Они были чемпионами страны в парной гонке на 50 км. Следует напомнить то, что в те времена были очень ограничены материальные возможности для централизованной подготовки гонщиков и участия их в международных соревнованиях. Наш финансовый бюджет в основном расходовался на подготовку к гонке Мира, а перед остальными гонками проводились кратковременные тренировочные сборы. Даже перед чемпионатами мира продолжительность сборов не превышала двух недель, а проводимые тренировки по месту жительства не отвечали необходимым требованиям для сохранения высокой работоспособности, что в итоге отрицательно сказывалось на выступлениях в чемпионатах мира. С 1969 по 1977 г. я работал старшим тренером сборной команды профсоюзов. К счастью, у всех тренеров и спортсменов с того времени резко улучшились возможности для целенаправленной подготовки. За этот период шоссейники профсоюзов добились успехов как в нашей стране, так и за рубежом. Валерий Лихачев, Борис Шухов, Владимир Каминский, Валерий Чаплыгин стали чемпионами мира и олимпийских игр, Юрий Михайлов, Сергей Синицын — серебряными призерами чемпионата мира, Иван Трифонов выиграл в Италии гонку на приз газеты «Унита» и дважды был победителем приза французской газеты «Юманите». Петр Трумгеллер одержал победу в международной многодневной гонке, проводимой в Польше. Валентин Бобылев был чемпионом СССР в индивидуальной гонке на 50 км. Викентий Баско выиграл отборочные соревнования к гонке Мира, Юрий Михайлов — несколько всесоюзных групповых гонок, проводимых перед Мюнхенской олимпиадой. Команда профсоюзов одерживала победы и над сборной страны в многодневной гонке, проводимой в Ростове, а в 1971 г. команда в составе Ю. Михайлова, И. Трифонова, В. Баско и А. Стружиуса выиграла 100-километровую гонку за 2:03.57,9, опередив сборную команду страны на 1 мин 30 с. Все перечисленные шоссейники имели высокий уровень общей выносливости. В целях его поддержания годичный цикл подготовки заканчивался восстановительным периодом. В ноябре проводился оздоровительный сбор, на котором езда на велосипеде постепенно заменялась обще-подготовительными средствами, направленными на восполнение общей выносливости. По рекомендации врачей использовались лечебно-профилактические процедуры. Годичный цикл подготовки начинался в декабре с тренировочного сбора в условиях среднегорья. Ежедневная часовая утренняя тренировка состояла из 20-минутного бега, комплекса общеразвивающих упражнений и серий различных прыжков. Днем многочасовая спортивная ходьба в чередовании с бегом и в особенности восхождения на крутые заснеженные горы позволяли выполнять большой объем тренировочной работы, благотворно влияющий на полноценное развитие мышечной, сердечно-сосудистой, дыхательной систем, при том с меньшими нервными затратами, а чистый воздух среднегорья способствовал восстановлению



всего организма. С таких сборов велосипедисты разъезжались жизнерадостными и настроенными на дальнейшую нелегкую специальную подготовку. Ежедневная утренняя тренировка по ОФП проводилась по 10—15 марта, до соревновательного периода. Если в прошлые времена в годичном цикле тренировочного процесса общеподготовительные средства составляли до 20—25 %, то в последние годы средства общей подготовки были полностью заменены ездой на велосипеде. Система подготовки шоссейников сборной команды страны воспринималась многими тренерами как эталон и внедрялась повсеместно. Как известно, многие сильнейшие профессионалы примерно полтора месяца в году проводят в среднегорье, занимаясь слаломом. Вот высказывания двукратного чемпиона мира среди профессионалов Рика ван Лоо: «У меня не бывает двух дней, чтобы я не крутил педали. А в конце года нужен небольшой отдых. Я тоже устраиваю себе каникулы. Еду в горы — и снова на седло в последних числах года». К слову сказать, у наших ведущих пловцов 35—40% тренировочной нагрузки составляют общеподготовительные и специально-подготовительные средства с исключением плавания, что не мешает им устанавливать национальные, европейские и мировые рекорды.

**Специальная выносливость** отражает степень работоспособности занимающегося в определенном виде спорта. Под специальной выносливостью шоссейника понимается способность к многочасовой непрерывной езде на велосипеде за счет преимущественно аэробного обеспечения. При существующей системе подготовки предсоревновательный этап сведен до минимума. К примеру, годичный цикл 1982-го начался в конце ноября, а с 22 по 26 декабря шоссейники участвовали в групповых гонках с промежуточными финишами. Соревновательные нагрузки без соответствующей базы работоспособности за счет аэробного обеспечения не способствуют повышению функциональных возможностей спортсмена, и нередко возникают травмы опорно-двигательного аппарата, что сопровождается возникновением болевых ощущений в коленных суставах.

Планомерному повышению уровня специальной выносливости шоссейника необходимо уделять больше внимания. Развивая способность шоссейника к многочасовой езде на велосипеде с частотой 100—105 оборотов шатуна в минуту, гонщик должен одновременно совершенствовать технику педалирования, довести ее до автоматизма, добиваясь при этом обтекаемости, непринужденности и удобства посадки. Постепенное увеличение объема тренировочной работы будет способствовать полноценному развитию двигательных навыков и аэробных возможностей организма, позволяющих перейти к тренировкам, направленным на развитие силовой выносливости.

Шоссейник не должен пренебрегать ездой на велосипеде в зимних условиях или по кроссовым трассам. Это значительно повысит технику езды в группе и придаст уверенность во время преодоления спусков с гор и других трудных участков трассы в дождливую погоду. Вместе с тем круглогодичная езда на велосипеде на загруженных автотранспортом дорогах, окутанных отработанными газами, снижает полноценность подготовки, истощает нервный потенциал гонщика и сокращает его долголетие в большом спорте. Интересно, что возрастной диапазон, в котором асы шоссейных гонок среди

профессионалов впервые становились чемпионами мира, весьма широк. Так, Эдди Мерке стал чемпионом мира в 21 год, ван Стеенберген — в 25 лет (а когда ему исполнилось 33 года, он стал трехкратным чемпионом мира), Луизон Бобэ — в 29 лет, Фауст Копи в 34 года. То же самое относится и к советским спортсменам, которые выигрывали велогонку Мира в возрасте от 21 года до 28 лет. К примеру, Ааво Пиккуус стал победителем велогонки Мира в 21 год, Гайнан Сайдхужин — в 25 лет, Сергей Сухорученков — в 24 года и вторично — в 28 лет. В истории велоспорта известно немало шоссейников, которые способность к многочасовой езде приобрели, используя велосипед как средство транспорта. Даже в школу ездили нередко на велосипеде. Заслуженный тренер СССР Юсуп Хажилиев в своей работе с молодыми спортсменами совершал длительные велопробеги по территории Российской Федерации, и, несмотря на малочисленность велосипедистов в городе Нальчике, он сумел подготовить отличных шоссейников, таких как Борис Шухов, Сергей Никитенко, Иван Трифонов, Петр Трумгеллер, Александр Токмаков, Виктор Рябых. Многие годы в странах Европы велосипед был основным средством транспорта. В 1952 г. мне довелось впервые быть в Париже. Вызывало удивление огромное количество горожан, едущих на велосипедах, которым предоставлялось преимущество перед автотранспортом. Молодежь проходила отличную школу езды, и естественный отбор позволял постоянно пополнять ряды гонщиков-любителей. Трудно поверить, но это было так. Многодневную горную гонку выиграл местный парнишка, впервые участвовавший в соревнованиях, а через десять дней в составе сборной команды Франции он, а это был Зиммерман, на удивление национального тренера Роберта Уброна, стал победителем гонки «Тур де л'Авенир». Но настало время, когда с улиц городов и дорог Европы велосипед был вытеснен мопедами, мотороллерами и легковыми автомобилями и в велоспорте наступил некоторый спад, а с ним и спад мастерства шоссейников стран Италии, Франции, Бельгии, Испании, когда-то блиставших на чемпионатах мира и олимпийских играх.

**Силовая выносливость.** В подготовке шоссейника развитию силовой выносливости необходимо уделять внимание на протяжении всего годового цикла. Это качество характеризует способность преодолевать большие подъемы протяженностью по 30—40 км, когда гонщик прикладывает усилия к педалям (а они, как известно, в механике выражаются в килограммах), значительно превышающие его собственный вес и вес велосипеда. Причем каждый гонщик стремится давить на педаль так, чтобы оказаться на вершине горы в числе первых, а крутизна подъемов встречается такая, что если велосипедист не надавит на педаль, то он моментально поедет назад. Немало трудностей встречается и на ровных участках шоссейных дорог. Каждый гонщик стремится развить скорость большую, чем скорость его соперников. А первый враг скорости — сопротивление воздушной среды. Чем сильнее и холоднее встречный или встречно-боковой ветер, тем труднее продвигаться вперед. Велосипедисту приходится прикладывать огромные усилия, сопровождающиеся большим утомлением, и, чтобы преодолеть встречающиеся трудности, нужно уметь терпеть.

Вспомогательными средствами, развивающими силовую выносливость, являются упражнения, выполняемые с сопротивлением. К примеру, лежа на спине спортсмены выполняют отжимания ногами отягощений, иногда превышающих собственный вес.

Используют также тренажеры, позволяющие избирательно воздействовать на группы мышц, активно участвующих в работе во время езды на велосипеде. Восхождение на крутые подъемы или работа на специальном велостанке. Работая над развитием силовой выносливости, не следует стремиться к увеличению мышечной массы как нижних конечностей, так и плечевого пояса — это может привести к нерациональным энергозатратам во время длительной езды. Как правило, шоссейники, хорошо преодолевающие подъемы, внешне выглядят худыми и имеют длинные мышцы голеней и бедер ног, более работоспособные, чем массивные. Развивая силовую выносливость путем преодоления длительных подъемов, необходимо избегать перенапряжений. Бывают случаи, когда гонщики без соответствующей подготовки, выступая на тяжелых горных трассах, ощущают резкие боли в области печени, которая не справляется с соревновательными нагрузками. Было замечено, что эти явления становятся хроническими и чаще возникают в начале спортивного сезона и не только на горных трассах. Шоссейники, систематически увлекавшиеся большими передаточными соотношениями, страдали расширением вен нижних конечностей. В процессе формирования шоссейника развитию специальной и силовой выносливости отводится длительный период времени, и чем будет выше уровень этих качеств, тем больше возможности в достижении вершин спортивного мастерства.

Скоростная выносливость. Этот вид выносливости следует рассматривать в зависимости от специализации велосипедиста. Для шоссейника «командника» или специалиста гонок с раздельного старта на время скоростную выносливость можно охарактеризовать как способность спортсмена длительное время совершать интенсивную работу (езду) на пределе кислородного обеспечения с эффективным преодолением финишного отрезка дистанции за счет анаэробных возможностей организма. Возьмем, к примеру, лучшие результаты на 1, 4 и 100 км. Выступая на Московской олимпиаде на треке в Крылатском, гонщик из ГДР Лютер Томас 1 км преодолел за 1.02,95, а швейцарец Роберт Дилл-Бунди 4 км проехал за 4.32,29, т. е. каждый километр за 1.08,07. А шоссейники СССР в 100-километровой командной гонке каждый километр одолевали за 1.12,10, и, несмотря на различную протяженность дистанций, все участники этих гонок продемонстрировали высокий уровень выносливости.

В основе развития скоростной выносливости шоссейников «командников» или участников индивидуальных гонок на время лежат адаптация к оптимальной частоте (100—105) оборотов шатуна в минуту и степень мышечного усилия на педаль и совокупности с передаточным отношением. Отрезки, проезжаемые в соревновательном режиме, должны постепенно увеличиваться с сохранением времени на восстановление. Обычно их доводят до 25—30 и даже 50 км, затем целесообразно сохранять протяженность отрезков, но уменьшать время на восстановление. Скорость езды при оптимальной частоте педалирования зависит от передаточного соотношения, а она, в свою очередь, — от уровня подготовленности гонщиков, климатических условий, состояния и профиля трассы. Естественно, с повышением работоспособности увеличивается и передаточное соотношение. В подготовке «командников» и участников индивидуальных гонок на время очень важно сохранять оптимальную частоту педалирования, проезжая отрезки дистанции на разных передаточных

соотношениях, сочетая их с ездой силового характера. Способность к скоростной выносливости необходима как специалистам гонок на время, так и шоссейникам групповых гонок. Теперь стало правилом начинать многодневные гонки прологом на 4—8 км. На такой дистанции много не выиграешь, но и несколько секунд определяют лидера гонки как в личном, так и в командном зачете. Это небольшое преимущество создает хороший настрой на дальнейшую борьбу в соревновании.

Незабываемое событие произошло в гонке Мира Прага – Варшава — Берлин 1982 г., когда результат пролога решил исход всей гонки. Кто мог предполагать, что команда велосипедистов ГДР, получив преимущество в 30 с, сохранит его в течение 12 этапов!

Шоссейнику, обладающему способностью к индивидуальной езде на предельных скоростях, не всегда целесообразно совершать ускорения и рывки в борьбе за дистанционное преимущество. Он выжидает нужный момент, и если в гонке образовался отрыв группы участников, то такие гонщики, как Мелихов, Петров, Пиккуус, Гусятников, Сухорученков, с первой попытки в одиночку могли догнать беглецов или даже возглавить гонку. Но для участников групповых шоссейных гонок эта способность лишь одно звено в его многогранности качеств и умений. От уровня скоростной выносливости зависит и способность «групповика» эффективно совершать большое количество рывков с максимальным усилием за счет совокупности аэробного и анаэробного обеспечения и ускоренного восстановительного процесса организма. Если в процессе подготовки к гонкам на время тренеры стремятся развивать у подопечных способность к равномерному режиму работы, то для «групповика» следует как можно чаще нарушать постоянство режима езды. Ведь «групповик» должен совершать большое количество ускорений, рывков с максимальным усилием для получения дистанционного преимущества, а также ведения борьбы за лучшую позицию в конце гонки, обеспечивающую победу на финише.

В свое время в тренировочной работе я широко применял езду в колонну по одному с перемещением вперед с задней позиции и постепенным увеличением протяженности пути, частоты перемещений и скорости езды. Такой вариант использовался и в начале тренировки, и в середине, и в конце, и даже по несколько раз за тренировку. К концу подготовки к гонке Мира длительность такой езды доходила до 3 мин.

Не менее полноценным средством развития скоростной выносливости являлась езда командами по четыре-пять человек с поочередным лидированием по 120—150 м на максимальной скорости на отрезках 5—4—3—2—1 км через 4—5 мин активного отдыха, в дальнейшем 3—2—1 км с финишем в конце отрезка. В последних 15—20-дневных циклах перед отборочными соревнованиями к гонке Мира мы проводили серии 2-километровых отрезков с 4-минутным активным отдыхом между ними. Команды по четыре гонщика, поочередно лидируя до 150 м, на максимальной скорости преодолевали во второй тренировочный день первой недели 6 раз по 2 км, в пятый день — 9 раз и в те же дни второй недели соответственно 12 и 15 раз. Как правило, гонщики сохраняли скорость езды, что свидетельствовало о высоком уровне скоростной выносливости и их способности бороться за победу в соревнованиях. Такие тренировки заканчивались двухчасовой

ездой восстановительного характера. Следует сказать, что не всем участникам последних двух тренировок удавалось выполнить всю серию. Слишком трудны были испытания готовности гонщиков к участию в гонке Мира. Высокий уровень скоростной выносливости обеспечивает реальную возможность повышать и абсолютную скорость езды шоссейника. Например, Анатолий Черепович после завершения подготовки к гонке Мира выступал во всесоюзных соревнованиях, проводимых на тульском велотреке. В гите на 200 м он выиграл у лучших спринтеров страны. А Юрий Мелихов на чужом велосипеде, не зная особенностей римского цементного трека, проехал 200 м за 11,4 с. Каждому понятно, чем выше абсолютная скорость велосипедиста, тем больше шансов на победу в шоссейной групповой гонке. Повышение максимальной скорости гонщика находится в прямой зависимости от последовательности, плановости развития видов выносливости, ее уровня, степени, концентрации физических качеств и функциональных возможностей организма, побуждающих велосипедиста к езде на максимальной скорости, а затем и к финишированию с партнером. Однако преждевременное стремление развивать максимальную скорость и тем более преждевременное финиширование с партнером неоправданно. В этом случае скорость езды возрастает медленно, а затем стабилизируется, не достигнув апогея возможностей шоссейника. Напомню, что упражнения для повышения уровня любого вида выносливости выполняются до утомления. Поэтому повторение проезжаемых отрезков дистанции совершается на фазе недовосстановления работоспособности организма. Способность шоссейника вести борьбу за лучшую позицию и эффективно финишировать в групповых гонках формируется в фазе полного утомления, и в особенности в конце тренировочного занятия. Развитие максимальной скорости езды осуществляется в начале тренировки путем повторения отрезков в 150—200—250 м в фазе полного восстановления работоспособности организма. Соблюдение этого принципа обеспечивает целенаправленность тренировочного процесса и полноценность подготовки шоссейника. Было бы разумно воскресить все положительное из подготовки шоссейников прошлых лет.

## Тренировочный процесс

Тренировочный процесс является основой подготовки и достижения успеха в спорте как новичка, так и спортсмена высокого класса. Он длится на протяжении всех лет занятий спортом. Тренировочные занятия подразделяются на недельные, месячные, годовые циклы с конкретными задачами, средствами и целенаправленностью тренировки. Некоторые тренеры имеют возможность обоснованно планировать объем тренировочной работы и ее интенсивность, используя пульсометрию. К сожалению, еще существуют затруднения с определением величины тренировочной нагрузки. Под объемом тренировочной работы понимается количество выполненных серий упражнений, или количество километров, которые преодолел велосипедист, или время, затраченное им на работу.

Интенсивность работы характеризуется степенью усилий, направленных на выполнение упражнений, или усилий, прилагаемых к педалям велосипеда, и чем выше их интенсивность, тем быстрее едет гонщик, а значит, возрастают энергетические затраты спортсмена. Величина нагрузки — это ответная реакция организма спортсмена на выполненную им работу в тренировочном занятии. Объем, интенсивность работы и тренировочная нагрузка могут быть малыми, умеренными, большими и максимальными.

В тренировочном процессе необходимо соблюдать: постепенность, последовательность, переход от простого к более сложному, сочетание объема с динамикой интенсивности работы, количество выполняемых серий упражнений или проезжаемых отрезков дистанции, их протяженность и время восстановления между ними, частоту педалирования и степень мышечного усилия на педаль, динамику нагрузки в тренировочном занятии, дне и недельном цикле тренировок, эмоциональность тренировочного занятия, индивидуальность спортсмена, а также общепринятые методы тренировки — равномерный, повторный, переменный, контрольный, соревновательный и игровой.

**К чему приводят нарушения принципов в тренировочном процессе?** Окончив институт физической культуры им. П. Ф. Лесгафта, я был призван в армию. И вот выпал первый снег, а на следующий день наша рота на лыжах отправилась в 30-километровый марш-бросок. Мне, спортсмену, было тяжело, а представляете, в каком состоянии закончили марш-бросок остальные? Тогда я сказал командиру: «Хорошо, что марш-бросок закончился в казармах, а если нам нужно было бы прибыть на огневую позицию?» В ответ он лишь пожал плечами. В конце моей спортивной деятельности был небольшой эпизод, который до сих пор сохранился в памяти. В нашей команде были сильнейшие велосипедисты страны того времени: Игорь Ипполитов, Алексей Логунов, Алексей Кондратов, Михаил Пушкин, Вячеслав Ростовцев. И вот первое знакомство с тренером, первая организованная зарядка и первое упражнение. Исходное положение: ноги врозь, руки подняты вверх — круговое движение туловища на предельной амплитуде. Было ясно, что тренер не в ладах с принципом перехода от простого к сложному, от легкого к более трудному. Каждой весной на Черноморском побережье можно встретить группу велосипедистов, еще не овладевших техническими навыками езды на прямолинейных подъемах и спусках, а их подчас вынуждают ездить по сильнопересеченному шоссе с множеством поворотов на крутых спусках. Такая поспешность к хорошему не приводит. Не случайно на таких трассах некоторые повороты называют именами нарушителей отдельных принципов тренировки, среди которых есть и имена асов шоссейных гонок. Не овладев техникой езды на поворотах, не следует рисковать.

**Частота педалирования и степень усиления.** Если во время преодоления стометровки бегун стремится к максимальной частоте шагов, то в велосипедном спорте способность к рекордной частоте педалирования не является решающим фактором. Ибо новичок на велосипедном станке способен совершить более 200 оборотов шатуна в минуту. Но совершить такое количество оборотов шатуна во время езды на велосипеде невозможно. Этому препятствует сопротивление

воздушной среды (сила лобового сопротивления пропорциональна квадрату скорости). Поэтому решающим фактором в развитии максимальной скорости езды становится мощность (произведение силы на скорость). Образно говоря, это совокупность степени усилия на педаль с частотой педалирования при соответствующем передаточном соотношении, обеспечивающем велосипедисту возможность развивать максимальную скорость езды. Как правило, гонщик, обладающий мощностью, пользуется повышенным передаточным соотношением. Частоту педалирования он компенсирует усилием. Одной из первостепенных задач тренировочного процесса шоссейника является адаптация организма к оптимальной частоте педалирования 100—105 оборотов шатуна в минуту при езде на умеренном передаточном соотношении 53x19—18—17 зубцов передней и задней шестерен в течение 4,5—5 ч. Затем следует повышать силовую выносливость, проезжая отрезки дистанции на передаточном соотношении 53x13—12 или при езде в гору. Отрезки пути силового характера чередуются с отрезками езды с оптимальной частотой педалирования на умеренном передаточном соотношении. С переходом на езду, развивающую скоростную выносливость, целесообразно начинать преодоление отрезков дистанции с частотой 100—105 об/мин на передаточном соотношении 53x 16—7,07 м. После адаптации к укладке 7,07 м следует пользоваться укладкой 7,54 м (53x15). В последующих тренировках на отрезках, проезжаемых с соревновательной скоростью, передаточное соотношение в основном не должно превышать 53x 14—8,08 м. Следует помнить, что чрезмерное дробление тренируемой дистанции на отрезки и систематическое их повторение формируют в организме спортсмена динамический стереотип как на активную работу, так и на фазу отдыха. Вот этот образовавшийся стереотип на отдых и препятствует гонщику преодолеть всю дистанцию гонки с той скоростью, которая была доступна ему во время преодоления отдельных отрезков дистанции в тренировочном процессе. Поэтому отрезки, проезжаемые с целью повышения скоростной выносливости, и тем более отрезки, преодолеваемые с соревновательной скоростью, должны постепенно увеличиваться и «сочетаться» с отрезками езды с той же частотой педалирования, но на передаточном соотношении 53x18—17 (как средство восстановления организма тренирующегося). Отрезки пути, проезжаемые на малой скорости с произвольной частотой педалирования (как фаза отдыха), сопровождаются резким изменением нужного ритма педалирования и режима работы организма гонщика. Пассивная езда способствует образованию стереотипа на отдых, затрудняет возможность включаться в активную работу при каждом повторении отрезков, преодолеваемых с соревновательной скоростью. Ученые установили — активно сокращающаяся скелетная мышца оказалась способной самостоятельно обеспечивать движение крови по замкнутому кругу кровообращения, поэтому она была названа «внутримышечным периферическим сердцем». Таким образом, велосипедист, сочетая оптимальную частоту педалирования с умеренной интенсивностью, одновременно облегчает деятельность сердца и развивает способность сохранять оптимальный ритм педалирования на протяжении всей тренируемой дистанции. Систематическое чередование степени мышечного

усилия при сохранении частоты педалирования 100—105 оборотов шатуна в минуту дает возможность повысить мощность и стабильность работоспособности шоссейника на протяжении всей соревновательной дистанции. «Команднику» необходимо тренироваться в хлопчатобумажной велорубашке, в шерстяных трусах, использовать велооднотрубки весом как минимум 250 г. Аэродинамическую одежду, легкие колеса и однотрубки в 100 г следует использовать только в контрольных прикидках и соревнованиях, что позволит гонщику увеличить передаточное соотношение с количеством зубьев 55x14—13, сохранить адаптированную частоту педалирования и с тем же мышечным усилием преодолеть соревновательную дистанцию. Если в 100-километровой гонке в среднем педалировать с частотой 101 об/мин на передаточном соотношении 55X14—8,39 м, то велосипедисты будут проезжать в минуту 847,39 м, каждый километр за 1.10,8 с и 100 км за 1 ч 58 мин. Этот результат, если бы он был достигнут, мог бы быть лучшим за всю историю чемпионатов мира и олимпийских игр. Наша сборная команда юниоров, педалируя 102 об/мин на передаточном соотношении 54X14 с укладкой 8,23 м, преодолела 75-километровую командную гонку со средней часовой скоростью

50

км.

В моей памяти остались шоссейники, увлекавшиеся большим объемом монотонной работы. Один москвич за тренировку совершал 80-километровые походы, неся за спиной рюкзак с песком, а ленинградец за тренировку проезжал до 400 км. Они были мастерами спорта, но большего достичь не смогли. Следует учесть то, что указанная оптимальная частота педалирования — 100—105 об/мин обязательная для всех шоссейников, от новичка до мастера, а вот использование конкретного передаточного соотношения зависит уже от подготовленности велосипедиста и планируемого результата соревновательной дистанции.

**Объем и интенсивность работы.** Известно, что полноценность тренировочного процесса во многом зависит от соответствующего сочетания этих компонентов. В свое время в тренировках, направленных на развитие скоростной выносливости, я применял серию отрезков дистанции с 4-минутным отдыхом между преодолеваемыми отрезками. Четыре или пять велосипедистов, поочередно лидируя на максимальной скорости, проезжали 5—4—3—2—1 км. Этот вариант именовался «горкой». В данном случае учитывались и психология спортсменов — уменьшение отрезков работы должно было стимулировать их, и, как правило, скорость езды на преодолеваемых отрезках сохранялась, а в дальнейшем последний километр гонщики проезжали быстрее. Такую работу выполняли во второй или в третьей части и иногда даже заканчивали тренировку «горкой». Это было одно из эмоциональных и радикальных средств, развивающих способность гонщика в состоянии большого утомления эффективно бороться за лучшую позицию и успешно финишировать в групповых гонках. В одной методической разработке был описан другой вариант «горки». Так же 4—5 гонщиков на максимальной скорости преодолевают отрезки дистанции с 4-минутным отдыхом между ними по возрастающей 1—2—3—4—5 км. При таком сочетании объема и интенсивности работы сохранить скорость езды проезжаемых отрезков невозможно из-за преждевременно образовавшегося кислородного долга. С каждым отрезком скорость езды будет падать и не стимулировать, а угнетать



велосипедистов.

Такой вариант «горки» позволяет испытать состояние предельного утомления, а при систематическом повторении — и перенапряжение организма. Следует помнить, что в велосипедном спорте сочетание объема и интенсивности работы во многом зависит от гонок, к которым готовится спортсмен, и от профиля трасс. В тренировках к гонкам с отдельным стартом на время или к командной гонке сочетание объема и степени интенсивности планируется тренером, и чем короче дистанция, тем выше интенсивность езды. В тренировках при подготовке к групповым гонкам соразмерность этих компонентов находится в прямой зависимости от профиля трасс. Таким образом, на тренировках, а тем более в соревнованиях, проводимых на горных трассах, шоссейник сталкивается как бы со стихийным сочетанием объема и степени интенсивности езды. Шоссейнику нередко приходится выступать в соревнованиях на трассах, по трудности и сложности значительно превышающих те, на которых проходила его подготовка. Это происходит из-за отсутствия по месту жительства велосипедистов трасс, хотя бы приближенных по профилю соревновательной трассе. Перед чемпионатом мира 1981 г. наши «командники» выступали в Бельгии, где им пришлось мчаться по таким разбитым дорогам, о которых они и представления не имели. Эти дороги выводили из строя не только велосипеды, но и самих гонщиков. А на первенстве мира 1981 г. гонщикам пришлось несколько раз преодолевать большой подъем и крутые повороты, о которых они не знали. В основном профиль трасс «командников» позволяет им сохранять постоянство режима езды на протяжении всей дистанции соревнования, что облегчает подготовку и возможность прогнозировать спортивно-технический результат и место в ответственном соревновании. И нередко предположения о победителе совпадают с действительностью. Каждая групповая гонка или этап многодневки предъявляет к гонщику свои требования, и соревновательная нагрузка формируется в зависимости от профиля трассы, ее протяженности, состава участников и хода спортивной борьбы. Все это очень осложняет подготовку «групповика» и прогнозирование результатов его участия в групповых гонках чемпионатов мира и олимпийских играх. В связи с этим подбор трасс с различным профилем и разумное планирование нагрузок и в тренировочном и в соревновательном процессах приобретает существенное значение.

Однако не следует забывать и о возможностях шоссейника. Даже среди профессионалов лишь единицы успешно выступали на любых трассах. Это Бобэ и Меркс. Королями гор были Коппи, Анкетиль, Полидор, Ревьер, Богомонтис. На среднепересеченных и ровных трассах непревзойденными считались Стеенберген, Лоо, Даргад и другие.

**Эмоциональность тренировочного процесса.** Как известно, эмоции бывают положительные и отрицательные. Под положительными эмоциями подразумеваются состояния моральной удовлетворенности, восторженности, побуждающие к активной деятельности. Отрицательные эмоции сопровождаются состоянием подавленности, раздражительности, безразличия. Возникают эмоции в силу самых различных обстоятельств: материальных, бытовых условий, успехов и неудач в трудовой деятельности, в отношениях с товарищами, влияния окружающей

среды, образа жизни и т. д. Недооценивать влияние этих факторов на психику спортсмена было бы ошибочно. Очень важно, чтобы в тренировочном процессе спортсмена чередовались и положительные и отрицательные эмоции. К большому сожалению, некоторые тренеры забывают об этом важном факторе. Спортсмену необходимо осознать план тренировок недельного цикла. Перед каждой тренировкой занимающимся подробно излагается ее содержание, с объяснением последовательности выполняемой работы и ее полезности. Информация должна быть конкретной и настраивающей на предстоящую нелегкую работу. Это создает определенный психологический настрой спортсмену на полноценность занятия. В процессе тренировки и тем более в ее конце необходимо включать езду эмоционального характера. К примеру, езда с перемещением вперед. 10—12 гонщиков едут в колонну по одному с заданной скоростью — 40—45 км. По команде тренера едущий последним обгоняет колонну и, заняв первую позицию, продолжает лидировать. Как только обгоняющий доедет до середины группы или займет место лидера, едущий последним совершает рывок. С повышением работоспособности нужно увеличивать скорость езды колонны и отрезки проезжаемого пути. Этот вариант езды можно использовать и в начале тренировки, и в середине, и в конце, и даже в разминке. Первые обгоны совершаются путем ускорения, а последующие рывком, с педалированием стоя на педалях. Этот вариант езды можно использовать и при меньшем количестве участников тренировки, но перед тем как гонщик должен совершить обгон, ему необходимо отстать от колонны на 20—30 м. Очень полезно использовать в тренировочном процессе преодоление отрезков дистанции соревновательного характера, при котором один сильный дает фору двум менее сильным, или двое догоняют троих, или трое четверых. Затем следует поменяться ролями — слабые преследуют сильных. Интервал между группами не должен быть большим, это создает взаимное стимулирование (и тем, кто преследует, и тем, кто сопротивляется). Гандикап — индивидуальная езда с преодолением форы. Велосипедисты стартуют через 15—20 с друг после друга в зависимости от разницы их подготовленности. Начинают менее сильные, а затем — по нарастанию уровня их мастерства. Дистанция не должна превышать 10 км, с таким расчетом, чтобы к концу дистанции участники смогли собраться и, возможно, даже разыграть финиш. Перемещение из одной группы в другую. Два-три шоссейника лидируют друг друга. Остальные едут на интервале в 150—200 м и по установленной очередности в одиночку перемещаются в лидирующую группу. Оставшиеся двое или трое это могут сделать одновременно. Данный вариант следует повторить несколько раз. Ликвидация дистанционного преимущества — дистанция 5—6 км. Велосипедисты разбиваются на группы по 3—4—5 человек. Впереди едет тройка, с интервалом 200—250 м ее преследует четверка, а затем пятерка. Желательно этот вариант проводить в конце тренировки и с большой интенсивностью. Финиш — по 150—200 м с 1—2—3—4-й позиции с ликвидацией интервала друг от друга в 5—6 м. Практика показывает, что использование изложенных приемов езды благотворно влияет на психику велосипедистов. Положительные эмоции ускоряют процессы

восстановления как во время тренировки, так и после нее. Тренировка, лишенная положительных эмоций, быстрее угнетает спортсмена и снижает полноценность тренировочного занятия.

Место проведения тренировочного процесса также влияет на „эмоциональное состояние спортсмена. Ответная реакция организма на выполняемую работу во многом зависит от условий, в которых она совершается. К примеру, индивидуально проехать 100 км по треку доступно не каждому велосипедисту. Многих угнетает монотонность езды и однообразие окружающей обстановки. В то же время для шоссейника в одиночку преодолеть 200 км по шоссе значительно проще, и этому во многом способствует езда с переменным усилием и постоянное изменение пейзажа, благотворно влияющее на психику спортсмена. После выполнения тренирующимся задания необходимо дать оценку проделанной им работе. Слово тренера может вызвать или усилить как отрицательные, так и положительные эмоции. Грубость и бестактность тренера сильно травмируют психику спортсмена.

**Индивидуальность спортивной личности.** Ученые определили, что личность — это то своеобразие в человеке, которое обусловлено его общественно-трудовой историей развития.

Спортивной личностью обычно считают спортсмена, овладевшего мастерством, обеспечивающим победы на чемпионатах страны, Европы, мира и в особенности на олимпийских играх.

Каждый тренер не теряет надежды встретить среди занимающихся мальчишку или девчонку, способных с его помощью сформироваться в спортивную личность. Не секрет, что одаренные природой молодые спортсмены быстрее адаптируются к большим нагрузкам и легче их переносят. И чем одареннее человек, тем короче его путь к вершинам спортивного мастерства.

И вот тренеру повезло — из большого числа его подопечных заблестела единственная звезда. Тренер становится новатором, а формы и методика его работы, посредством которой выявлена новая спортивная личность, — эталоном для работы других тренеров. Надо полагать, что копирование планов подготовки сверходаренных наносит немалый урон молодым перспективным спортсменам. В поиске сверхталантов нередко мы пренебрегаем и чуть менее способными занимающимися, которые при более вдумчивой, целенаправленной, неторопливой подготовке могли бы стать отличными спортсменами. Вспоминаются тренеры: по легкой атлетике Виктор Алексеев, по конькам Константин Кудрявцев, по хоккею Анатолий Тарасов — их тренерская деятельность начиналась с азов, а они сумели спортсменов этих видов спорта вывести к победам в соревнованиях самого высокого ранга, кстати сказать не имея таких условий и такой массовости в большом спорте, как теперь.

Нередко бывает и так, что в погоне за преждевременным успехом заблиставшие было молодые звезды гаснут, не достигнув предела своих возможностей. История свидетельствует о том, что немало выдающихся спортивных личностей до занятий спортом внешне были хилыми, не внушающими надежд ребятами, их даже не принимали в секции и лишь благодаря личной настойчивости или просто чистой случайности они получали возможность заниматься спортом и в полной мере проявить себя.

Часто бывает и наоборот: мальчишки, на первый взгляд выглядящие очень перспективными, вначале прогрессируют, но затем снижают требовательность к себе, не выдерживают жесткого спортивного режима и часто бывают вынуждены уйти из большого спорта. Самое неприятное для тренера бывает тогда, когда он убеждается в психической неустойчивости спортсмена, из-за которой в соревнованиях он не способен показать результат, доступный ему на тренировке. Встречаются и такие спортсмены, которые в соревнованиях без конкуренции выступают успешно, демонстрируя высокую работоспособность. Но при встрече с сильным, достойным противником, когда решающую роль приобретает способность предельно сконцентрировать все свои возможности и эффективно их реализовать в борьбе за победу, выясняется, что они не выдерживают возникшего нервного напряжения еще до начала соревнований. Такого спортсмена можно сравнить с зажженной свечой — чем она ярче горит, тем быстрее сгорает. Случается, что спортсмен и сам это хорошо чувствует, но скрывает, а иногда и сам себя обманывает, ищет различные оправдания неудачным выступлениям в ответственных соревнованиях. Да! Поиск талантов остается проблемой всех тренеров. Талантливая личность в спорте — это спортсмен с крепкой нервной системой и устойчивой психикой, малораздражительный, целеустремленный. Перед стартом он обычно слегка возбужден и с желанием ведет борьбу до конца соревнований. Из числа известных мне шоссейных асов примером такого спортсмена может послужить горьковчанин чемпион мира\* и олимпийских игр в командной гонке на 100 км Валерий Лихачев. На первом проводимом мной тренировочном сборе велосипедистов профсоюзов был и Валерий. Ему тогда было 20 лет. Как велосипедиста я его не знал, и фамилия Лихачев ничего мне не говорила. Он был включен на сбор по просьбе его тренера Александра Кондакова. С первых же тренировок Лихачев нам понравился. Я имею в виду себя и второго тренера Юсупа Юсуповича Хажилиева. Большое желание Лихачева использовать предоставленную ему возможность повысить свое мастерство вселяло надежду на перспективу. В процессе общей подготовки он удивлял нас своей прыгучестью, что свидетельствовало о подвижности нервных процессов и силе мышечной системы, а во время езды на велосипеде — быстрой адаптацией к проделанной работе. На следующих сборах в нем стали проявляться способности к финишному ускорению в состоянии утомления. Затем он впервые выступил на всесоюзных соревнованиях, проводимых в Вильнюсе, и победил в групповой гонке. В том же году, выступая за вторую команду Российской Федерации, Лихачев становится чемпионом страны в командной гонке на 100 км. Таким образом, в течение года он пробил себе дорогу в сборную команду страны. Валерий относился к спортсменам, ведущим борьбу до конца. В Сочи проводились отборочные соревнования — по их результатам комплектовалась сборная команда страны для участия в гонке Мира. Заканчивался самый трудный и решающий этап гонки Сочи — Головинка — Сочи. Ведущая группа миновала парк «Ривьера», и вдруг в начале виадукса падает Лихачев. Из-за поломки заднего колеса ему заменили велосипед. Но к одной неудаче прибавилась вторая. При падении с ноги соскочил велотуфель, и найти его не удалось, а запасных туфель в технике не возят. Создалась экстремальная ситуация. Однако Лихачев, недолго размышляя, без туфля ринулся в

догонку за беглецами, и, несмотря на то что ему до финиша, организованного на центральном стадионе, пришлось преодолеть два подъема (да и гонщики ведущей группы приложили максимум усилий, чтобы избавиться от сильного конкурента), перед въездом на стадион Валерий все же догнал рвавшихся к победе соперников и на удивление всем выиграл этап. Не случайно Лихачев, выступая в гонках Мира, был победителем на десяти этапах. Такое за всю историю самой популярной международной многодневной гонки удавалось немногим.

В течение ряда лет тренерской работы с ведущими шоссейниками страны мне нередко приходилось наблюдать за проявлением личности спортсмена. Чаще всего это было связано с началом успеха в соревнованиях, и чем веселее были победы, тем ярче утверждалась эта личность. Человек перерождался, менялась реакция на происходящее, менялось и его поведение, и отношение к товарищам по команде. В нем начинало проскальзывать честолюбие. В действительности в его характере изменений не произошло, психика осталась прежней, но до появления успеха он сдерживал себя, как бы играя роль миролюбивого, скромного парня. Следует сказать, что способность сперва подумать, проанализировать свои действия, а потом совершить поступок — это тоже говорит об умении управлять своей психикой. Среди наших шоссейников существует неписанный закон — гонщика, не считающегося с интересами своих коллег по команде, как правило, лишают товарищеской помощи в групповых гонках. Ему объявляют своеобразный бойкот не только в гонке, но и в обыденной, тренировочной работе и в жизни. Как правило, такая мера наказания хорошо действует на зазнавшегося спортсмена, как говорится, спускает его на землю.

Каждый тренер стремится иметь в коллективе отличных шоссейников, и чем их больше, тем веселее становится роль тренера как воспитателя. Ведь все они хотят быть победителями или призерами. К нашему большому счастью, среди советских шоссейников существуют давние традиции взаимной помощи товарищу, оказавшемуся в лучшем положении для победы на этапе или во всей гонке, даже если для этого приходится поступиться своими личными интересами. Сильный коллектив вынуждает каждого спортсмена чувствовать личную ответственность за полноценность тренировочного процесса и проявлять взаимопомощь во время соревнований.

**Тренировочный день.** Не знаю, кто первый ввел многократные тренировки в течение одного дня. Мой тренировочный день в последние годы занятий спортом складывался из 60—75 мин так называемой в то время зарядки, хотя по содержанию и нагрузке это была утренняя тренировка. Она состояла из спортивной ходьбы, умеренного бега 4—6 мин, комплекса общеразвивающих и специальных упражнений, выполняемых до утомления, трех серий по сто выпрыгиваний из глубокого приседа поочередно на левой и правой ноге с отдыхом между сериями 5—7 мин, бега — 3—5 км. Днем, а чаще вечером — основная тренировка. Весной и осенью я бегал до 2 ч, зимой увлекался лыжами (до 3 ч за тренировку) и много работал на велостанке.

Начиная с 1960 г. шоссейники сборной команды (вместо пяти тренировочных дней) перешли на шестидневный недельный цикл, причем 1—2—4—5-й дни недели состояли из трех тренировочных занятий. Утром до 5 мин спортивная ходьба, до 20

мин умеренный бег, комплекс обще-развивающих и специальных упражнений, до 20 мин серии различных прыжковых упражнений, упражнения на расслабление. Днем основная тренировка, вечером индивидуальная — восстановительного характера. 3—4-й дни недели — обычная утренняя тренировка, днем — индивидуальная, с умеренной нагрузкой, с учетом самочувствия спортсмена. С апреля утренняя тренировка исключалась. Днем проводилось основное занятие, вечером — индивидуальная тренировка восстановительного характера — 30—40 км. Я всегда придерживался, да и теперь считаю целесообразной следующую динамику нагрузок недельного цикла тренировок:

1-й день	—	большая тренировочная нагрузка (80—85% от максимальных возможностей спортсмена на данный период подготовки);
2-й день	—	максимальная нагрузка (95—100%);
3-й день	—	малая нагрузка восстановительно-технического характера (до 55%);
4-й день	—	большая нагрузка (80—85%);
5-й день	—	максимальная нагрузка (95—100%);
6-й день	—	малая нагрузка восстановительно-технического характера (до 55%);
7-й день	—	отдых.

Тренировки 3—6-го дней недели целесообразно проводить индивидуальными, иногда по желанию занимающихся можно объединить их в группы по 2—3 человека. Шоссейники здесь предоставлены самим себе. Как правило, те велосипедисты, которые легче перенесли тренировочные нагрузки 1—2-го и 4—5-го дней недели, в тренировках с малой нагрузкой проезжали больше километров, а более уставшие — меньше.

В тренировочном процессе необходимы занятия с учетом самочувствия спортсмена. Ведь в групповых тренировках обеспечить дифференцированную нагрузку каждому гонщику трудно, поэтому такие тренировки помогают сбалансировать тренировочную нагрузку недельного цикла и предостеречь занимающихся от переутомления.

Для участников многодневной гонки в предпоследнем недельном цикле тренировочная нагрузка 3—6-го дней увеличивалась до 70% за счет интенсивной езды на фоне недовосстановления организма после тренировок 2—5-го дней недели. В этом недельном цикле тренировочная нагрузка по характеру была приближенной к соревновательной. Гонщики выполняли езду: темповую — командой и индивидуально; силовую и скоростную — в ровном и переменном темпе. В последний недельный цикл перед началом соревнований тренировочная работа была направлена на поддержание работоспособности и накопление потенциала присутствующих им возможностей.

Такая динамика нагрузок недельного цикла тренировочного процесса обеспечивала стабильность и высокую работоспособность. Я не знаю случая, чтобы наши шоссейники прошлых лет прекращали спортивную борьбу в международных многодневках из-за своей неподготовленности. В свое время я придерживался ступенчатого принципа увеличения тренировочных нагрузок, которые повышались лишь в том случае, если гонщики смогли адаптироваться к нагрузкам. Контроль за состоянием гонщиков возлагался на врача команды, который каждое утро измерял пульс и кровяное давление. В начале подготовки нагрузка увеличивалась за счет объема работы, а затем за счет ее

интенсивности. При этом, конечно, исключались нагрузки, превышающие возможности гонщика.

Следует сказать, что в 60—70-е гг. спортивное мастерство шоссейников многих стран мира было на очень высоком уровне, что создавало небывалую конкуренцию в борьбе за победу в международных соревнованиях. Это не только мое мнение, но и мнение чемпиона олимпийских игр, участника многих гонок Мира и других крупных международных многодневок Виктора Капитонова. На сочинской многодневке 1982 г. я беседовал с приехавшим на эти соревнования французским спортивным корреспондентом, который сказал, что гонок по шоссе и теперь немало и участников хватает, но хороших гонщиков нет. Причину он видел в том, что талантливая молодежь пренебрегает велоспортом, ее потянуло в футбол, хоккей, плавание, теннис. Следует напомнить, что достигнутый уровень мастерства наших ведущих шоссейников не может гарантировать стабильность успеха в предстоящих престижных соревнованиях. Нужны коррективы в подготовке, и в первую очередь необходимо увеличить сроки предсоревновательного периода с использованием в тренировочном процессе общеподготовительных и спецподготовительных средств, обеспечивая соответствующую работоспособность шоссейнику перед участием в соревнованиях.

**Оценка тренировочной нагрузки.** В практической работе тренера существует проблема определения величины тренировочной нагрузки, которую обычно подразделяют на большую, умеренную, малую. Каждый тренер проделанную работу оценивает по-своему, учитывая проезжаемый километраж и интенсивность езды, профиль дороги, климатические условия и состояние готовности велосипедиста. Можно сказать, что на данном этапе развития велоспорта полноценная подготовка шоссейника без объективной оценки тренировочных и соревновательных нагрузок не может быть в полной мере продуктивной. Мы же планируем подготовку, подчас не зная степени ответной реакции организма тренирующегося на проделанную им работу. Научной бригадой, работающей с командой, разрабатывается пульсокарта эффективности тренировочной нагрузки, по которой оценивают качественную сторону тренировочной нагрузки, а не ее величину. Пока полноценность подготовки определяется по занятому месту в соревнованиях, без учета готовности противника. Без разрешения проблемы объективной оценки тренировочных нагрузок поиск новых систем, методов и средств не может обеспечить желаемого как в полноценности формирования велосипедиста-шоссейника, так и в полной реализации его потенциальных возможностей. Из-за этого нередко теряется стабильность выступления наших шоссейников в соревнованиях высокого ранга на уровне сборных национальных команд. За последние годы в тренировочном процессе все чаще используют радиопульсометрию, позволяющую объективно определить ответную реакцию организма гонщика на выполняемую им работу и в итоге величину тренировочной нагрузки. Предельную нагрузку шоссейник получает, преодолев 100-километровую командную гонку. В этом виде соревнований, как ни в одном другом, существует жесткий лимитированный режим работы. Каждый участник команды обязан 1/3 дистанции лидировать команду на пульсовом режиме до 185 уд/мин и 3/4 ехать на 4-3-2-й позициях. Победа определяется по лучшему времени, что вынуждает

велосипедиста к максимальной энерготрате, и, как следствие, он получает предельную нагрузку.

Каждый тренер может сам составить график режима работы, исходя из планируемого результата тренируемых им велосипедистов с учетом их подготовленности. За основу нужно брать спортивную классификацию. Следует напомнить, что в тренировочном процессе «командников» предельных нагрузок не бывает. В случае преодоления 100-километровой дистанции на время тренировка считается соревновательным процессом с максимальной 100-процентной нагрузкой. Как правило, в тренировочном занятии соревновательную дистанцию дробят на отдельные отрезки по 5—10—15—20—25 и редко 50 км. Таким образом, преодолевая отдельные отрезки с соревновательной скоростью на пульсе 170—185 уд/мин, суммарно можно проехать и 120 км. Однако оценивать общую тренировочную нагрузку как 120-процентную было бы неправильно, так как фазы отдыха между отрезками интенсивной езды изменяют ответную реакцию организма спортсмена на проделанную им работу, ибо фазы восстановления являются балансирующим фактором 100-процентной возможности организма. Поэтому каждую минуту отдыха между проезжаемыми отрезками на пульсовом режиме 170—185 уд/мин следует оценивать в один отрицательный процент. Таким образом, сумма отрицательных процентов вычитается из набранной суммы процентов за количество километров, пройденных в тренировочном занятии. При такой оценке проделанной работы будет более объективно определена величина тренировочной нагрузки.

Нужно учитывать и то, что участнику групповых гонок предоставляется право использовать свои возможности в зависимости от сложившихся в ходе соревнований ситуаций. Ведь гонщику не обязательно лидировать группу, или быть активным в борьбе за дистанционное преимущество, или догонять соперника. Групповая гонка характеризуется переменным режимом работы, в ней бывают моменты умеренной езды, и гонщик имеет возможность восстановить работоспособность. Таким образом, ответная реакция организма на выполняемую работу и в тренировочном процессе сопровождается меньшими энергозатратами, и, чтобы получить максимальную нагрузку, «групповику» необходимо проезжать большее количество километров, чем тренирующемуся к командной гонке. Предложенный мною метод оценки тренировочных нагрузок велосипедиста-шоссейника, безусловно, не является исчерпывающим в решении этой сложной и актуальнейшей проблемы. Но я считаю, для начала ее решения это лучше, чем ничего.

Составленные таблицы были одобрены государственным тренером кандидатом педагогических наук, заслуженным тренером СССР С. В. Ермаковым, заведующим кафедрой велоспорта ГДОИФКа, заслуженным тренером СССР А. В. Кузнецовым, доцентом Омского института физкультуры В. А. Сильванавичем, кандидатом педагогических наук А. Нижегородцевым.



### Примерный план тренировки

Показатели	Отрезки, км	ЧСС, уд/мин	Кол-во отрезков	Общий километраж	Время, мин	%
<b>Максимальная тренировочная нагрузка — 100%</b>						
1. Разминка	5	125—140	1	5		2
	5	140—155	1	5		3
	4	170—185	1	4		4
	3	125—140	1	3		1
Итого за разминку:				17		10
2. Отрезки работы	20	170—185	6	120		120
3. Восстановительная езда между отрезками работы	5	125—140	6	30		12
4. Заключительная езда	15	125—140	1	15		6
Итого:				165		
5. Минус отриц. % за отдых	5	125—140	6	По 8	48	48
Итого за тренировку:				182		100
<b>Большая тренировочная нагрузка — 85%</b>						
1. Разминка	5	125—140	1	5		2
	5	140—155	1	5		3
	4	170—185	1	4		4
	3	125—140	1	3		1
Итого за разминку:				17		10
2. Отрезки работы	10	170—185	10	100		100
3. Восстановительная езда между отрезками	2,5	125—140	10	25		10
4. Заключительная езда	13	125—140	1	13		5
Итого:				138		125
Минус отриц. % за отдых	2,5	125—140	10	По 4	40	40
Итого за тренировку:				155		85
<b>Умеренная тренировочная нагрузка — 70%</b>						
1. Разминка	5	125—140	1	5		2
	5	140—155	1	5		3
	4	170—185	1	4		4
	3	125—140	1	3		1
Итого за разминку:				17		10
2. Отрезки работы	15	170—185	5	75		75
3. Восстановительная езда	4	125—140	5	20		8
4. Заключительная езда	18	125—140	1	18		7
Итого:				113		100
Минус отриц. % за отдых	4	125—140	5	По 6	30	30
Итого за тренировку:				130		70

Для овладения высотами спортивного мастерства каждый велосипедист должен найти для себя наиболее рациональную посадку. Под рациональной посадкой понимается такое положение тела спортсмена, которое позволит ему во время езды эффективно прилагать усилия к педалям в течение нескольких часов, непринужденно сидеть на седле, ритмично дышать и иметь хорошую обтекаемость.

Для того чтобы определить для гонщика правильную посадку, необходимо учитывать его рост, длину ног по отношению к туловищу, длину бедра по отношению к голени. Следует помнить, что даже люди одного роста часто не могут пользоваться одним и тем же велосипедом, так как пропорции отдельных частей тела у них различны. Поэтому слепо копировать посадку других гонщиков не рекомендую.

В первую очередь нужно подобрать раму в соответствии с ростом гонщика. Рама будет правильно подобрана в том случае, если после установки седла по высоте штырь, седла окажется на 10—13 см выше рамы. Подбрав соответствующую раму, следует установить седло по высоте. Для этого спортсмен должен сесть на велосипед, стоящий на ровном месте, и свободно достать пяткой ноги находящуюся в нижнем положении педаль, держа одновременно другую ногу опущенной вниз. Гонщику, у которого размер обуви больше 42-го, рекомендуется дополнительно приподнять седло примерно на полсантиметра на каждый размер обуви.

Для того чтобы проверить высоту седла, нужно шатуны установить вдоль подседельной трубы рамы и вытянуть до отказа затянутую туклипеным ремнем ногу. Пятка вытянутой ноги, опущенная вниз по отношению к горизонтальной линии, должна создать угол, равный примерно 6—8°. Затем седло устанавливается по длине рамы. От установки седла зависит нормальное расположение центров тазобедренных, коленных суставов и центров суставов большого пальца ноги по отношению к оси педали. Чтобы правильно установить седло по длине рамы, гонщик садится на велосипед, поставив шатуны в горизонтальное положение и закрепив ремнями стопы ног на педалях. При этом положение стопы должно быть таким же, как во время педалирования: носок слегка опущен вниз. Тренер прикладывает нитку с грузом на конце к центру коленного сустава выдвинутой вперед ноги велосипедиста. Вертикальная линия должна проходить через центр оси педали и сустава большого пальца ноги. Затем спортсмен ставит ноги пятками на педали и проезжает на велосипеде некоторое расстояние. Если при этом он свободно вращает ногами педали и не сползает с седла в стороны, значит, седло установлено правильно. Седло должно стоять по отношению к раме велосипеда горизонтально.

Экспериментальные работы сотрудников Грузинского научно-исследовательского института и Украинского института физической культуры подтвердили, что предложенный мною способ установки седла обеспечивает наиболее рациональную посадку, позволяющую велосипедисту педалировать длительное время и с наименьшими затратами сил достигать наилучших результатов. При установке руля учитывается длина рук и туловища. По высоте руль устанавливается с таким расчетом, чтобы верхняя часть баранки руля находилась немного ниже седла. Если велосипедист высокого роста или у него непропорционально длинные руки, то руль опускается ниже. Установка руля по длине рамы и вынос его проверяют положением рук. Как правило, кисти рук велосипедиста, держащегося за основание тормозных ручек или за нижнюю часть руля, должны находиться над осью втулки переднего колеса. Такая установка руля обеспечивает необходимый наклон туловища велосипедиста вперед и создает удобную, непринужденную, наиболее обтекаемую для спортсмена посадку,

способствующую рациональному педалированию и нормальному функционированию внутренних органов. Если гонщик чувствует себя на велосипеде не совсем удобно или скованно, необходимо найти причины этого и устранить их.

## Педалирование

Для достижения высот спортивного мастерства еще недостаточно быть хорошо подготовленным физически, функционально, тактически и психологически. Для этого еще необходимо в совершенстве овладеть техникой педалирования. Педалирование во многом зависит от посадки гонщика. Естественно, если велосипедист сдвинул седло слишком далеко вперед или назад, то совершенства педалирования достигнуть трудно. Под правильным педалированием следует понимать целесообразное использование моментов напряжения и расслабления мышечных групп ног во время вращения шатунов. Педалирование требует от велосипедиста хорошей координации движений. На протяжении всего цикла вращательного движения следует воздействовать на педали обеими ногами по касательной, создавая крутящий момент на ось каретки рамы. Техника педалирования велосипедиста-шоссейника весьма разнообразна. Ведь шоссейнику приходится до 6 ч вращать шатуны велосипеда. За это время он совершит до 35 тыс. оборотов шатунов. Это значит, он совершает такое же количество движений каждой ногой, и если он будет педалировать одним способом, то вряд ли добьется желаемого результата. Высокое мастерство и соответственно высокие результаты обеспечиваются многогранностью техники педалирования. Техника педалирования зависит от состояния работоспособности, от профиля трассы, направления ветра, от степени приложения усилий к педалям, от величины передаточного соотношения, от разновидности езды (в группе, команде, индивидуально), от частоты оборотов шатунов. За годичный цикл подготовки шоссейник проезжает 30 тыс. км, а некоторые и больше. Если он будет проезжать в среднем за один оборот шатуна 7 м, то это составит примерно 4 млн. движений каждой ногой. Становится ясно, что малейшая погрешность в технике педалирования влечет за собой большие нерациональные затраты энергии, что, в свою очередь, пагубно отражается на результатах выступлений в соревнованиях. Велосипедист-шоссейник должен в совершенстве владеть различными способами педалирования и умело использовать их. Для облегчения педалирования гонщик обязан как можно чаще переносить нагрузку с одной мышечной группы на другую, стараясь не допускать утомления. Умение чередовать нагрузку на различные мышечные группы в процессе педалирования характеризует уровень спортивного мастерства шоссейника. Чем выше класс гонщика, тем выше его техника. Надо помнить, что чем одареннее спортсмен в физическом и функциональном отношении, тем скорее ему следует обратить внимание на овладение техникой педалирования.

**Педалирование в положении сидя на седле.** В велосипедном спорте принято

рассматривать два способа педалирования — круговое и импульсивное. Круговое педалирование характеризуется тем, что в продолжение всего цикла вращательного движения велосипедист равномерно по касательной должен воздействовать на педали обеими ногами. Практически гонщик имеет возможность воздействовать обеими ногами на шатуны по всей окружности в  $360^\circ$ . Но прилагаемые активные усилия равномерного воздействия на педаль осуществить невозможно. Этому препятствуют два обстоятельства. Первое — это анатомическое строение нижних конечностей человека, выполняющих сложную структуру движений в тазобедренном, коленном и голеностопном суставах. Тазобедренный сустав позволяет бедру ноги совершать движения вниз и вверх, коленный — движения голени вперед и назад, голеностопный — движения стопы ноги вниз и вверх. Второе обстоятельство — это положение шатунов, от которых зависит длина рычага и КПД прилагаемых усилий на педаль. При длине шатунов 175 мм в зонах  $30^\circ$  длина рычага составляет 88 см, а КПД — 45,7%. В зонах  $60^\circ$  длина рычага 153 мм, КПД — 89,7%. В зоне  $90^\circ$  длина рычага равна длине шатунов — 175 мм, КПД — 100% и дальше соответственно КПД понижается в зоне  $120^\circ$  — 89,7% и т. д. Критические зоны — верхняя  $345-15^\circ$  и нижняя  $165-195^\circ$  — преодолеваются за счет движения голени одной ноги вперед и движения голени другой ноги назад. Их суммарные усилия по своей величине значительно уступают суммарной величине при таком положении ног, когда одна производит давление на опускающуюся педаль вниз, а другая подтягивает педаль, поднимающуюся вверх. Второй способ педалирования называют ударным, или импульсивным. Этот способ педалирования осуществляется за счет поочередного воздействия ног на опускающуюся педаль вниз в зоне от  $30$  до  $150^\circ$  окружности. Нижняя критическая зона преодолевается усилием мышц голени — икроножной и камбаловидной, опускающих носок стопы вниз. Верхняя критическая зона преодолевается за счет сгибания ног в тазобедренном суставе и разгибания в коленном суставе при участии большеберцовых мышц, поднимающих носок стопы вверх. Амплитуда движений в голеностопном суставе активизирует сильные мышцы голени и на такую же величину сокращает амплитуду движения бедра. К большому сожалению, встречаются велосипедисты, даже из числа ведущих, педалирующие с закрепощенной стопой ног. Второй способ наиболее экономичен, ибо активная работа мышц каждой ноги происходит на протяжении  $120^\circ$  окружности, а  $2/3$  окружности мышцы, несущие основную нагрузку, находятся в расслабленном состоянии, что способствует сохранению работоспособности гонщика. Чтобы начинающий велосипедист в совершенстве овладел указанным способом педалирования, нужно снять с педалей туклипсы и ремни, обуться в обувь с резиновой подошвой. Это будет заставлять занимающегося в момент преодоления верхней критической зоны поднимать носок стопы, а нижний — опускать носок стопы. Иначе он потеряет педаль. Известно, что укоренившиеся неправильные навыки в технике педалирования трудно поддаются исправлению, и все же любые погрешности нужно пытаться устранить. Было бы правильно с самых азов освоения техники педалирования научить новичка пользоваться и способом бессилового педалирования. Образно говоря — болтать ногами. Этот способ выполняется за счет веса ноги велосипедиста при хорошо расслабленных мышцах бедра. Для бессилового педалирования

характерным является то, что после прохождения верхней критической зоны (примерно 25—30°) нужно хорошо расслабить мышцы бедра, тогда нога под действием собственной тяжести окажет давление на опускающуюся вниз педаль. Заметим, что средний вес каждой ноги велосипедиста равен 15—20 кг. Другая нога, поднимаясь, слегка подтягивает педаль вверх. Критические зоны преодолеваются за счет движений голени одной ноги вперед, другой — назад. Следует напомнить, что преодолению критических зон способствуют сила инерции массы нижних конечностей и вращательная система велосипеда. Таким образом, при незначительной затрате мышечных усилий обеспечивается необходимая скорость езды. Этим способом педалирования следует пользоваться, после того как будет набрана соответствующая частота педалирования, когда гонщики едут по ровному шоссе, во время езды группой с использованием впереди едущего велосипедиста как лидера, а также при езде по ветру или под уклон. Совершенствованию способа бессилового педалирования нужно постоянно уделять внимание. Гонщику, у которого автоматизировалась техника педалирования с нажимом на педаль, нелегко научиться своевременно расслаблять мышцы бедра, но как бы это ни было трудно, все же научиться нужно. Посудите сами, если шоссейник будет применять способ бессилового педалирования хотя бы по 100 м за каждый километр дистанции, то в 100-километровой дистанции он 10 км проедет расслабленно, с меньшей затратой сил, чем гонщик, который не владеет таким способом. Рекомендуется перед каждым подъемом использовать этот вид педалирования. Мышцы-разгибатели бедра отдохнут и смогут активнее работать на подъеме. Иногда можно использовать педалирование с опущенной пяткой для изменения амплитуды работы мышечных групп ног.

**Педалирование сидя на седле при преодолении подъема.** Техника педалирования во время преодоления подъема зависит от его длины и крутизны. Взбираясь на подъем, велосипедисты обычно применяют круговое педалирование. Но нужно при этом плотно сидеть на седле и подтягивать руль на себя. Иногда на коротких отрезках можно преодолевать подъем за счет поочередного нажима на педали.

На крутых подъемах гонщик сдвигается назад и создает хороший упор в седло. Руки спортсмена активно тянут руль на себя. Ноги выполняют круговое педалирование с активной работой икроножной и камбаловидной мышц.

**Педалирование стоя на педалях во время преодоления подъема.** Как бы ни был хорошо подготовлен шоссейник, все же он не должен стремиться преодолевать весь подъем, сидя на седле. Нередко на пути гонщика встречаются подъемы, когда, сидя на седле, одного усилия мышц ног не хватает. В таких случаях приходится использовать технику педалирования, стоя на педалях. Если угол подъема позволяет, то можно использовать так называемый способ «танцовщица». Для этого гонщик встает на педали, значительно подав туловище вперед. Руки его слегка согнуты в локтях, а плечи несколько приподняты, с тем чтобы вес тела меньше приходился на руки, а больше использовался для нажима на педали. Во время педалирования «танцовщицей», если левая нога давит весом тела на опускающуюся педаль, то правая нога с хорошо расслабленными мышцами поднимается вверх. Затем вес тела перемещается на правую педаль, в этот момент левая нога отдыхает. При этом способе педалирования работа мышц ног сочетается с работой мышц рук.

В момент нажима на левую педаль усилием рук велосипед наклоняется вправо. Если же вес тела находится на правой педали, то велосипед наклоняется в левую сторону. Таким образом, перемещая вес тела с ноги на ногу и наклоняя велосипед в противоположную сторону, гонщик с небольшими для себя затратами усилий преодолевает крутой подъем. Но на пути шоссейника могут встретиться такие крутые подъемы, когда и способ «танцовщица» не позволяет преодолеть подъем. Тогда гонщик, встав с седла, должен одной ногой давить на педаль, а другой тянуть педаль вверх. В момент нажима на педаль икроножная и камбаловидная мышцы удерживают стопу ноги со слегка опущенным вниз носком. В момент подъема ноги вверх носок стопы опущен, икроножная и камбаловидная мышцы расслаблены. В основном работают мышцы-сгибатели бедра и портняжная. Работа мышц ног также сочетается с работой мышц рук, но наклон велосипеда немного меньше, чем при способе «танцовщица».

**Педалирование на спуске.** Преодоление подъема требует от гонщика большого мышечного и волевого напряжения. Поэтому после подъема возникает необходимость дать мышцам отдых. Если гонщик едет в группе, то целесообразно применить бессилое педалирование, при условии соответствующей скорости езды. Если гонщик находится в отрыве или стремится ликвидировать дистанционное преимущество, то он обязан сразу же после подъема на первых метрах спуска набрать скорость способом «танцовщица» и лишь потом сесть в седло и дать возможность отдохнуть всем мышечным группам. На спуске целесообразно использовать педалирование сериями оборотов. Набрав скорость, затем использовать свободный ход, и, как только скорость упадет, вновь набирать ее. Желательно во время свободного хода медленно вращать шатуны: произвольное сокращение и расслабление мышц нижних конечностей будет способствовать оттоку венозной крови.

## Ускорение

Ускорением принято считать постепенное увеличение скорости езды. В шоссейных гонках велосипедисту приходится совершать большое количество ускорений, например для того, чтобы произвести отрыв от основной группы гонщиков, или для того, чтобы воспрепятствовать сопернику совершить отрыв. В том и другом случаях велосипедисту нужно сделать ускорение с наименьшими затратами сил. Этому поможет применение педалирования способом «танцовщица». Таким образом, передавая вес тела с ноги на ногу и наклоняя велосипед в противоположную нажиму на педаль сторону, с наименьшей затратой энергии гонщик набирает соответствующую скорость. Если же возникает необходимость увеличить скорость до максимальной, следует изменить работу мышц ног и рук. Усилением мышц рук, плечевого пояса и туловища нужно создать неподвижность таза в вертикальном направлении. Это позволит полноценнее использовать усилия ног. Когда правая нога давит на педаль, левая тянет педаль вверх. При этом велосипедист должен стремиться не делать никаких движений туловищем и головой.

## Рывок

Не всегда гонщику путем постепенного увеличения скорости удастся вырваться вперед. Иногда велосипедист вынужден с тихого хода сделать резкий рывок, чтобы набрать максимальную скорость в кратчайший отрезок времени. Выполнение рывка требует большого напряжения почти всех мышечных групп. Чтобы совершить эффективный рывок, необходимо подняться с седла, подав немного корпус вперед. Благодаря включению в работу мышечных групп туловища, плечевого пояса и рук создаются условия для неподвижности таза. Одна нога велосипедиста с максимальной силой давит на педали, другая столь же энергично тянет другую педаль вверх. В момент нажима на педаль руки тянут руль на себя. Первый нажим на педаль рекомендуется делать в  $1/4$  силы, а последующие выполнять с максимальным усилием. Эффективность выполнения рывка требует от гонщика хорошей физической готовности. Не каждый велосипедист может хорошо выполнять рывок. Причиной этого является не столько неспособность спортсмена к мгновенной концентрации сил, сколько недостаточное развитие у него мышц спины, живота, плечевого пояса и рук. Многие велосипедисты, поднявшись с седла, слишком далеко подаются вперед. Это грубая ошибка. Создается неудобное положение для выполнения максимальных усилий. Другие спортсмены плохо закрепляют таз, и его колебания поглощают усилия, прилагаемые к вращательной системе велосипеда.

Некоторые гонщики перемещают плечи влево и вправо и при этом наклоняют велосипед в стороны. Это также требует дополнительных усилий от гонщика и делает рывок

малоэффективным.

Велосипедисты, не обладающие сильным рывком, как правило, плохо финишируют. Ибо описанные выше ошибки не позволяют им развивать максимальную скорость во время финиширования, так как способы педалирования в рывке и финишировании идентичны.

## Езда на повороте

Езда на повороте требует от гонщика большого мастерства. Как известно, при повороте на гонщика действует центробежная сила, которая стремится выбросить его за поворот. Величина этой силы находится в прямой зависимости от скорости и в обратной от радиуса поворота, т. е. возрастает от увеличения скорости и уменьшения радиуса поворота. Чтобы велосипедист смог сделать поворот, он должен соразмерить скорость езды с величиной радиуса поворота, который ему необходимо преодолеть. Для этого во время поворота спортсмену следует наклонить велосипед и самому наклониться в сторону поворота. Умение принять правильный угол наклона в соответствии со скоростью на повороте достигается длительной тренировкой.

Не случайно наибольшее количество падений велосипедистов бывает на поворотах. Это объясняется и тем, что группа спортсменов подъезжает к повороту на одной скорости, а преодолевает его по разным радиусам. Выполнение поворотов на шоссе в горных районах требует от гонщика большого мастерства и навыка. Велосипедисту, впервые оказавшемуся в условиях гористой местности с закрытыми поворотами, не рекомендуется развивать большие скорости. Вначале следует хорошо освоить технику езды на поворотах. Чтобы совершить поворот с большим радиусом, спортсмен должен плотно сидеть на седле и крепко держать руками руль, стараясь наклонить велосипед и туловище в одной плоскости в сторону поворота. Если делается поворот вправо, то правая нога гонщика должна находиться в верхней критической зоне. При преодолении поворота с малым радиусом необходимо наклонить велосипед в сторону поворота, спортсмен наклоняется в ту же сторону, что и велосипед, но под меньшим углом. При этом плечи велосипедиста сильно отводятся в противоположную наклону сторону. Гонщик немного привстает с седла, и вся тяжесть его тела при повороте влево попадает на опущенную вниз правую педаль. Кроме этого, гонщик должен приводящими мышцами правой ноги сильно прижаться к седлу. Колено левой ноги также отводится в сторону поворота, руки крепко держат нижнюю часть «баранки» руля. Правая рука значительно больше согнута в локте, чем левая. Таким образом, при сильном наклоне велосипеда в сторону поворота и при сравнительно малом наклоне туловища с отведенными в противоположную сторону плечами создается равнодействующая центробежной силы и силы тяжести, направленная в точку опоры, что позволяет хорошо выполнить поворот. Уверенность велосипедиста в преодолении поворота, избавляет его от недопустимого общего напряжения (скованности), а значит, и от неудач на повороте.



## Езда в группе

Каким бы мастерством езды ни обладал велосипедист, рекомендуется во время езды группой на спусках и тем более на поворотах во избежание падения держать между гонщиками интервал 5—6 м. Это дает возможность спортсмену, если впереди него произошло падение, объехать упавшего. Немало падений гонщиков наблюдается и во время езды по прямой. У спортсмена, едущего в группе, иногда ослабевает внимание, и он наезжает на колесо впереди едущего велосипедиста. Потеряв управление, гонщик может упасть. Это опасный момент, так как он грозит падением и других участников. Но при столкновении есть возможность избежать падения. Для этого необходимо использовать прием торможения колеса о колесо. Практически это выполняется так: при столкновении налетевший гонщик должен наклонить велосипед в сторону спортсмена, на которого он наехал, и сильно надавить передним колесом на его заднее колесо. При этом руль следует держать крепко, поскольку при таком действии создается момент опоры, необходимый для сохранения равновесия и торможения колеса о колесо. Скорость езды налетевшего падает, и угроза падения ликвидируется.

Есть еще способ избежать падения при прикосновении колеса к колесу. Для этого гонщик, наскочивший на другого, должен быстро встать с седла и сильно рвануть руль на себя, замедлив продвижение велосипеда, что позволит сохранить равновесие. Оба описанных способа рекомендуется освоить во время тренировок, начиная с езды на небольшой скорости

## Соревнования

В последние годы в подготовке советских велосипедистов-шоссейников наметилась явная тенденция к увеличению соревновательных нагрузок спортсменов. Соревновательный процесс рассматривается некоторыми тренерами не только как проверка боевой готовности своих подопечных и определение степени их тренированности на конкретном этапе подготовки, но и как основное средство формирования спортсмена и достижения им высот спортивного мастерства. Иными словами, соревнование для гонщика становится не просто борьбой за победу, но и как бы тренировкой перед следующим стартом. Ведущие шоссейники страны участвуют в годичном цикле примерно в ста гонках. Такой суммарной соревновательной нагрузке не подвергаются спортсмены ни одного другого вида спорта. Задача тренера в любом виде спорта едина — обеспечить готовность своего подопечного или команды к главным соревнованиям сезона — чемпионатам мира и олимпийским играм. Цель одна, а пути ее достижения порой бывают разными. Например, пловцы и лыжники — представители не менее трудоемких видов спорта, чем велосипедный, — в отличие от шоссейников достигают высот спортивного мастерства в основном посредством большого объема целенаправленной работы в тренировочном процессе. К соревновательным нагрузкам представители этих видов спорта относятся с большой осторожностью. Так, например, тренеры ведущих пловцов США, ГДР и Советского Союза отказались от участия своих подопечных в Кубке мира, проводившемся в начале сентября 1979 г., считая, что дополнительные соревновательные нагрузки могут нарушить планомерность заключительного этапа подготовки к Олимпиаде-80. А лыжникам Скандинавских стран перед Олимпиадой-84 было запланировано участие всего в 15—20 гонках. Когда-то подобные соревновательные нагрузки были и у советских шоссейников. Достаточно вспомнить, что чемпион Римской олимпиады В. Капитонов стартовал в 23 гонках. Победители гонок Мира Ю. Мелихов, Г. Сайдхужин, Г. Лебедев до начала этих успешных для них соревнований участвовали лишь в 12—14 гонках. Вспоминаются и другие примеры. Так, скажем, знаменитый голландский конькобежец Ард Схенк в своем триумфальном сезоне 1976 г. участвовал всего в четырех соревнованиях. Первой была международная встреча, затем чемпионат Европы, Олимпийские игры, чемпионат мира. И во всех четырех Схенк стал победителем. Участие же наших современных шоссейников в чрезмерно большом количестве гонок как до старта ответственных соревнований, так и в течение всего года, думается, не что иное, как не совсем оправданное подражание шоссейникам-профессионалам, которые соревновательный процесс рассматривают не как средство повышения уровня спортивного мастерства, а как возможность личного обогащения. Согласно контрактам за каждое участие в гонке они получают определенную сумму денег, не считая денежных премий за победу. Но нужно учитывать и то, что соревнуются профессионалы с гораздо меньшей интенсивностью, чем любители. Даже в таких ответственных стартах, как чемпионаты мира,

скорости, показанные профессионалами, значительно ниже, чем в аналогичных соревнованиях у любителей.

На одном из чемпионатов мира я спросил тренера национальной команды Италии Джовани Проетти, какой был бы результат в командной гонке на сто километров, если бы за Италию выступала сборная команда, составленная из профессионалов. Не задумываясь, Проетти ответил, что, вероятнее всего, они отказались бы выступать в этом виде гонок, а если бы и решились, то за очень большие деньги. Следует учесть и другое — избранный путь повышения уровня мастерства наших шоссейников лишает многих тренеров основных их функций в подготовке своих подопечных. Они автоматически превращаются в администраторов, обеспечивающих вверенные им команды спортивным инвентарем, формой, проездом, размещением, питанием и многим другим в местах проведения гонок. В итоге неизбежна деградация их как специалистов.

В последние годы утвердилось стремление к ранней специализации в спорте. Новаторами стали тренеры по плаванию. Они научились готовить пловцов самого высокого класса в возрасте 14—16 лет. Следует сказать, что плавание — специфический вид спорта. Быстрое продвижение в воде требует пластичности движений тела, что свойственно человеку и детском возрасте. Это единственный функциональный вид спорта, в котором дети вместе со взрослыми и на равных с ними ведут борьбу за медали в чемпионатах мира и олимпийских играх.

Под ранней специализацией мыслилось увеличение периода постепенного полноценного формирования организма молодых спортсменов. Ранняя специализация заняла прочное место во всех видах спорта; для велосипедистов до 18 лет также проводится чемпионат мира. Участие в соревнованиях такого ранга часто вынуждает тренеров форсировать подготовку молодых спортсменов. В плавании проводятся, как правило, индивидуальные тренировки, и в соревнованиях у каждого пловца своя дорожка, поэтому распределение сил на дистанции зависит только от них самих. Воздействие противника на ход спортивной борьбы незначительное. В велосипедном же спорте проводятся групповые тренировки и в соревнованиях спортивная борьба имеет другой характер. Гонщик одновременно сражается с несколькими противниками. Он должен быть способен в процессе гонки совершать большое количество ускорений и рывков с максимальной интенсивностью в борьбе за дистанционное преимущество и в состоянии утомления вести борьбу за победу на финише. Такой режим езды лишает естественной саморегуляции организма шоссейника, что часто влечет за собой перенапряжение. Нередко подобная форсированная подготовка приносит преждевременную стабилизацию результатов, не давая спортсмену достигнуть своих максимальных возможностей. Надо понять тренеров — им поручено готовить команду к участию в чемпионате мира. Естественно, и тренеры и спортсмены мечтают оказаться в числе победителей или призеров такого соревнования. Шутка ли, спортсмен в возрасте 16—17 лет носит титул чемпиона мира. Это немалый стимул в подготовке молодежи. Я не располагаю полными данными о спортивной судьбе юных победителей чемпионатов Европы, мира среди молодежи в других видах спорта — возможно, они продолжают победоносный путь, став взрослыми. У велосипедистов-шоссейников, готовящихся к

участию в групповой гонке, нередко получается не так, как бы хотелось. С 1974 г. молодые шоссейники Советского Союза выступают в соревнованиях такого ранга, и, надо отдать им должное, среди них были и чемпионы и призеры. Это наш золотой фонд. Однако из 36 участников групповых гонок прошедших чемпионатов мира лишь Владимиру Шеповалову из Алма-Аты и ростовчанину Юрию Каширину удалось быть участниками групповой гонки чемпионата мира среди взрослых. Но многообещающий Шеповалов в 23 года прекратил занятия спортом. Отсутствие возрастных групп для велосипедистов 18—19 лет вынуждает бывших юношей преждевременно тренироваться и выступать в соревнованиях вместе со взрослыми. Такой путь повышения мастерства, как правило, не оправдывает себя. Ибо их работоспособность значительно уступает работоспособности взрослых спортсменов. Если асы едут с интенсивностью 90% от своих возможностей, то юноше, чтобы не отстать от группы участников соревнований, приходится расходовать все 100. К тому же во время гонки он лишен инициативы, подвержен психологической подавленности, физическим и функциональным перенапряжениям. Систематические неудачные выступления травмируют психику, подрывают устои самоутверждения личности, лишают ее волевого потенциала и возможности достижения вершин мастерства. Личность спортсмена утверждается в процессе бескомпромиссной борьбы с равным противником. Очень важно, чтобы гонщик прочувствовал состояние победителя соревнования. Успех создает уверенность в полноценной реализации своих возможностей. Моральная удовлетворенность участием в гонке является эффективным восстановителем организма спортсмена.

Вспоминаю первое участие Анатолия Череповича в гонке Мира, которую он преодолевал с большими трудностями из-за болевых ощущений в коленном суставе. И вот победа на последнем этапе, финиш которого был на гравийной дорожке Центрального стадиона в Варшаве. Воодушевленный успехом, он сказал, что готов заново начать гонку. Можно с уверенностью сказать: чем раньше по возрасту молодые шоссейники приближаются к вершинам спортивного мастерства, тем быстрее их мастерство стабилизируется, но, к сожалению, затем у них нередко наступает спад работоспособности. Причиной тому — ранняя специализация при существующем режиме соревновательных и тренировочных нагрузок, лишаящих молодых перспективных велосипедистов накопления потенциала присущих им возможностей.

Вот возрастной состав велосипедистов, заявленных на участие в чемпионате страны 1981 г.: в командной гонке на 100 км: 18 лет 9 человек и соответственно 19 — 32, 20 — 43, 21 — 41, 22 21, 23--15, 24 — 16, 25 — 6, 26 — 3, 27 — 6, 28 — 4, 29 - 1, 30 — 2, 31 год — 1 человек. Таким образом, из 200 заявленных участников чемпионата страны группу прогрессирующих в возрасте 18—21 года составили 125 человек, основную ударную группу — 22—24 года — 52 человека и так называемых ветеранов — 25 — 31 год — 23 человека. 20—27 июля 1981 г. проводилась многодневная велогонка «Белые ночи» (Ленинград—Таллин), в ней участвовала 21 команда по 6 человек, в том числе три сборные команды страны. Из 126 участников группу перспективных (17—21 год) составили 78 человек, ударную (22—24 года) — 37 человек и ветеранов (25—30 лет) — 11 человек. Гонку выиграла сборная команда Ленинграда, ее средний возраст 25 лет. В этой команде был лишь

один перспективный гонщик. В личной классификации победу одержал 27-летний ветеран из команды Молдавии Александр Плюшкин. Следует напомнить, что из 126 сильнейших гонщиков — участников многодневной гонки «Белые ночи» 1981 г.\* лишь 15 велосипедистов сохранили возможность участвовать в составах сборных команд союзных республик и городов Москвы и Ленинграда во всесоюзной многодневной гонке 1984 г. В их числе: 5 человек рождения 1962 г., 2 — 1961 г., 4 — 1960 г., 3 — 1959 г., 1 — 1956 г. Возрастной состав всесоюзной многодневки 1984 г.: 17 лет — 1 человек и соответственно 18 — 6, 19 — 26, 20 — 24, 21 — 28, 22 — 19, 23 — 8, 24 — 13, 25 — 7, 26 — 1, 27 — 2, 28 — 1, 29 лет — 1 человек. Таким образом, из 137 гонщиков перспективную группу составили 85 человек, основную — 40, ветеранов — 12 человек. Средний возраст победительницы, команды РСФСР, — 24 года. В личной классификации победу одержал П. Угрюмов — 23 года. Наличие большого числа перспективных шоссейников порождает не совсем бережное отношение к талантам. Как правило, в числе асов шоссейных гонок остаются лишь гонщики, сверходаренные природой или миновавшие период активного омоложения участников соревнований, такие как Валерий Лихачев, Владимир Соколов, Ааво Пик-куус, Борис Шухов, Владимир Каминский, Валерий Чаплыгин, Сергей Сухорученков, Юрий Баринов, Шахид Загредитов, Александр Аверин и др. Полноценность формирования и дальнейшая подготовка шоссейника во многом зависит от планирования соревновательных нагрузок. Излишнее увлечение участием в гонках основательно нарушает принцип целенаправленности подготовки. Ведь реально планировать получаемую нагрузку в процессе гонки невозможно. Нагрузка формируется не по желанию тренера и велосипедиста, а зависит от состава участников, протяженности и профиля трассы, климатических условий и сложившихся ситуаций в ходе гонки. Как правило, тон в борьбе задают хорошо подготовленные гонщики или молодые малоопытные, а поскольку в гонке участвуют обычно более 100 велосипедистов, то, естественно, их состояние работоспособности неодинаково. Поэтому спортсмены с несоответствующей готовностью нередко вынуждены выступать на предельных нагрузках, которые не проходят бесследно. Иногда тренер дает подопечному задание не вести активную борьбу. Но ход гонки вынуждает его получать такую нагрузку, на которую он не настраивался. Дали старт, и гонка началась с максимальной скоростью, или изменилось направление трассы, и надо преодолевать встречно-боковой ветер, бороться за выгодную позицию в группе участников. Значит, как говорят шоссейники, приходится «полоскаться в струне». Или на пути возникает подъем и начинается борьба за дистанционное преимущество, скорость езды требует при этом предельных усилий. В таких случаях перед гонщиком встает дилемма — продолжать усиленно трудиться или отставать от группы велосипедистов, а в этом случае теряется всякий смысл участия в гонке. Известно, чтобы побеждать в групповых шоссейных гонках, необходимо иметь способность в состоянии огромного утомления в конце дистанции вести борьбу за лучшую позицию и победу на финише, чего не хватает многим нашим способным шоссейникам. Принято считать, что способность и умение эффективно финишировать можно приобрести путем участия в большом количестве соревнований. При этом часто забывают о том, что

гонщику нужно приезжать каждый раз в ведущей группе участников, что удастся немногим. Таким образом, многократность участия в гонке не решает этой важной стороны подготовки шоссейника.

Поэтому способности и умение молодых гонщиков должны развиваться в тренировочном процессе, который легко управляем. Пока наши шоссейники выигрывают международные многодневные гонки, в которых участвуют в большей мере клубные, а не сборные команды стран.

И кроме того, в отличие от наших гонщиков они не имеют необходимых материальных возможностей на подготовку к таким гонкам. Из-за промышленного кризиса даже профессионалам стало трудно заключить контракт, что вынуждает их проводить совместные соревнования с любителями. По окончании всесоюзной многодневной гонки 1984 г., выступая в газете «Советский спорт», чемпион мира в индивидуальной шоссейной гонке 1981 г. А. Ведерников сказал: «Знаю по собственному опыту: у нас во всесоюзных многодневках стартовать значительно сложнее, чем на многих международных соревнованиях». Так повелось, что вместо однодневных гонок мы систематически проводим 4—5-дневные соревнования и начинаем их с командной гонки, требующей от участников больших энергетических затрат, вынуждающих велосипедистов продолжать выступления на остальных дистанциях, не восстановив полностью работоспособность организма, а наскоение утомления снижает полноценность подготовки. Каждому понятно, что в конце соревновательного периода спортсмен подвержен перенапряжениям и перегружать уставший организм соревновательными нагрузками на трудных горных трассах всесоюзной многодневной гонки, проводимой как завершение годовичного цикла подготовки, нецелесообразно.

Большинство участников этой гонки стартуют без желания и без возможностей вести полноценную спортивную борьбу, о чем свидетельствует итоговый протокол гонки 1981 г. Победителю гонки Демиденко серебряный призер Волошин проиграл 3.31,0, бронзовый — Чужда — 5.49,0, а занявший 5-е место Косяков — 10.03,0. Призерами последующих всесоюзных гонок стали: в 1982 г.: Иванов, 2. Куликов, 3. Зиновьев; в 1983 г.: 1. Усламин; Осипов; 3. Столбовой; в 1984 г.: 1. Угрюмов, 2. Усламин, 3. Ведерников. Лишь один Усламин был в призерах дважды. В целях обострения спортивной борьбы в командном зачете во всесоюзной многодневной гонке 1982 г. команду-победительницу на этапах и всей гонки определяли не по сумме времени трех участников, а по сумме занятых мест. Таким образом, участники были вынуждены на последних километрах всех 13 этапов вести активную борьбу за лучшую позицию для эффективного финиша. Тем самым значительно увеличилась соревновательная нагрузка, вместо того чтобы, напротив, снизить ее к концу соревновательного периода.

Календарь всесоюзных соревнований и положения о них — это документы, диктующие методическую направленность всей подготовки. Я не могу назвать велосипедную державу, где спортивный календарь соревнований начинался и заканчивался бы серией ответственных гонок. У нас же спортивный сезон начинается чемпионатом страны. Мы

вынуждаем всех шоссейников готовиться по единому плану и форсировать предсоревновательную подготовку. Каждый велосипедист, будь он ведущим или подающим надежды, сознает, что успешное выступление в начале сезона открывает ему дорогу к участию в более ответственных гонках и не исключает возможности оказаться в поле зрения тренеров сборной команды страны, а то и попасть в число участников гонки Мира, как это удалось ленинградцу А. Куликову. И не случайно то, что в начале сезона появляются новые имена гонщиков, но к середине сезона они нередко исчезают из поля зрения. Стабилизировавшаяся за последние годы система подготовки наших шоссейников, думается, не обеспечивает их полноценного формирования. Ибо ускоренный путь к желаемым вершинам спортивного мастерства через несбалансированные соревновательные нагрузки основательно нарушает целенаправленность подготовки шоссейников, что влечет за собой их срывы в выступлениях на чемпионатах мира, и не только в групповой гонке, но и в 100-километровой командной гонке, в которой они в четырех чемпионатах выступили ниже своих возможностей. Чемпионат мира 1982 г. показал, что конкуренция в борьбе за призовые места возрастает — кроме гонщиков социалистических стран активизировались и шоссейники в капиталистических странах.

Вот призеры прошедшего чемпионата мира 1982 г. Командная гонка на 100 км: 1 — Голландия, 2 — Швейцария, 3 — СССР. Групповая гонка на 183,420 км: 1 — Дроган (ГДР), 2 — Вермелен (Бельгия), 3 — Бруттманн (Швейцария). К сожалению, лучший из наших гонщиков был лишь 18-м.

На чемпионате мира 1983 г. в командной гонке на 100 км наши велосипедисты были удостоены золотых медалей, серебряные были вручены швейцарцам, бронзовые — норвежцам. В групповой гонке на 180 км успех сопутствовал шоссейнику из ГДР Раабу, вторым был швейцарец Рюттиман, третьим поляк Середюк. В десятке сильнейших наших спортсменов не было.

Существенные погрешности планировании соревновательных нагрузок ведущих шоссейников повлекли за собой неудачные их выступления и в крупных международных многодневках. Свежо еще в памяти поражение сборной команды в гонке Мира 1982 г. Тогда тренеры команды причиной неудач посчитали то, что подготовка гонщиков проводилась на горных трассах, а в гонке Мира им пришлось выступать по трассе с умеренным профилем. Произошла чистая случайность.

А вот причины неудавшейся попытки сборной команды взять реванш на горных трассах «Тура де л'Авенир», где вновь сильнейшими были гонщики ГДР, так и остались необъясненными. Подготовка наших шоссейников к гонке Мира 1983 г. началась с не совсем удачного участия в январе двух сборных команд страны в многодневной гонке по горным дорогам Кубы.

Небывалое количество — 194 — участников в сочинской гонке как отборочном соревновании свидетельствовало об активной подготовке и огромном желании гонщиков быть в составе сборной команды. На отобранную шестерку сильнейших возлагалась надежда восстановления пошатнувшихся позиций наших шоссейников на международной арене. Но желаемого результата это не дало. Команда заняла 4-е место, притом оставшись без единой победы на 12 этапах гонки и в личном, и в командном зачете.

И вот вместо глубокого анализа причин спада в успехах наших шоссейников начались объяснения неудачного выступления стечением обстоятельств, вставших на пути решения задач, поставленных тренерами и участниками гонки Мира-83. Судя по прессе, их было три. Первое — команда состояла преимущественно из дебютантов, не имеющих опыта жесткой спортивной борьбы. Но успешное выступление О. Чужды, лидировавшего девять этапов и занявшего 2-е место в гонке, говорит о несостоятельности такого довода. Я уверен, если бы и остальные дебютанты смогли, как О. Чужда, сохранить ту же работоспособность, обеспечившую им успех в сочинской многодневке и в международных соревнованиях во Франции и Чехословакии, тогда и полноценность их выступления в гонке Мира была бы иной. Если на подъеме гонщик не выдерживает предложенной ему противником скорости, то и опыт не поможет. Нашего лучшего финишера, капитана команды Р. Сууна, не отнесешь к числу неопытных гонщиков, однако и ему похвастаться было нечем.

Вторым аргументом явилось то, что нашим ребятам нужно было ликвидировать все отрывы велосипедистов Польши, Чехословакии, Голландии. Я считаю, догоняя гонщиков перечисленных команд, они совершали тактическую ошибку. Разумнее было бы не догонять, а, наоборот, способствовать в увеличении дистанционного преимущества. Такая ситуация вынуждала бы лидера гонки, команду ГДР, не отсиживаться, а ликвидировать все отрывы, что значительно обострило бы борьбу между нашими конкурентами и лишило бы их возможности беспрепятственно быть победителями на девяти этапах. Третья и основная причина неудачи — непредвиденные травмы Ю. Каширина, сошедшего с гонки, и И. Фелса, вышедшего из активной борьбы, из-за чего в нашей команде стало на одного гонщика меньше, чем в команде ГДР. Естественно, это осложнило положение нашей команды. Но на моей памяти было немало подобных случаев, когда команды оставались в меньшинстве, но своих позиций не сдавали. В гонке Мира 1965 г. на шестом этапе сошел лидер гонки А. Петров. Оставшись в меньшинстве, к трем победам Петрова на этапах команда прибавила еще пять. По два этапа выиграла Ю. Мелихов и Г. Сайдхужин и один Г. Лебедев. На восьми этапах они были первыми и в командном зачете. В итоге Лебедев, приняв от Петрова майку лидера, сохранил ее до финиша гонки. Убедительную победу одержала и команда, составленная из 16 участников сочинской гонки.

В одной из гонок Мира на ее последних четырех этапах команда Румынии, оставшись втроем, смогла удержаться на прежних позициях. Должен сказать, что уровень спортивного мастерства гонщиков тех лет не уступает уровню мастерства участников гонок нынешних. Теперь существует временной норматив, характеризующий уровень мастерства советских велосипедистов. Каждый участник команды, преодолевший 100-километровую гонку за 2:04.30, становится мастером спорта СССР международного класса. Количество шоссейников с этим громким званием ежегодно увеличивается. Только на VIII летней Спартакиаде народов РСФСР, проводившейся в Свердловске, и всесоюзных соревнованиях, состоявшихся в Алма-Ате, соответственно семь и шесть команд (52 гонщика) выполнили указанный норматив.

Все это относится к показателям полноценности системы подготовки шоссейников и благополучия в работе спортивных организаций. К сожалению, решающим фактором



становления мастера спорта СССР международного класса является не степень подготовленности велосипедиста, а место проведения соревнований в совокупности с климатическими условиями. Так, на VIII летней Спартакиаде народов РСФСР команда города Куйбышева преодолела 100-километровую гонку за 1:59.37,3 — это лучший результат, показанный советскими велосипедистами, а сборная команда Российской Федерации на VIII летней Спартакиаде народов СССР показала результат 2:07.12,7, заняв при этом 5-е место. Истинное мастерство велосипедиста определяется не временным показателем, а занятым им местом в престижных и в особенности международных соревнованиях, в которых выступают сильнейшие шоссейники многих стран мира. Всесоюзный календарь соревнований должен иметь кривую физиологических нагрузок и начинаться с второстепенных гонок, с возрастанием их значимости и сложности за счет увеличения протяженности дистанции и профиля трасс в соответствии с трассами престижных международных гонок. Желательно, чтобы перед решающими соревнованиями гонщики имели возможность для накопления потенциала работоспособности и снижения напряженности соревновательного режима в конце сезона. Поскольку на чемпионатах мира групповая гонка проводится по субботам первой недели сентября, то было бы целесообразно серию чемпионатов страны провести до первенства мира в следующие сроки: чемпионат СССР по многодневной гонке должен закончиться в субботу третьей недели июля. Затем провести три тура чемпионата СССР по критериуму — по субботам: четвертой недели июля на дистанцию 70 км с 10 финишами, первой и второй недели августа соответственно на дистанции 85 км с 15 финишами и на 100 км с 20 финишами. На последнем финише очки утраиваются. В субботу третьей недели августа шоссейники стартуют в чемпионате СССР в групповой гонке на 185—190 км — это и был бы своеобразный итог подготовки. Таким образом, участие в многодневной гонке повысит прочность работоспособности шоссейников и послужит основой для их специальной целенаправленной подготовки к предстоящему первенству мира. Три тура критериума повысят скоростные качества и способность к переменному режиму езды. Проводимая групповая гонка чемпионата должна определить степень готовности шоссейников к участию в чемпионате мира. Преждевременное определение призеров в групповой гонке чемпионата страны снижает целеустремленность спортсменов как в тренировках, так и во время участия в проводимых всесоюзных соревнованиях на заключительном этапе подготовки. Гонщики знают, что они попали в основной состав команды, и больше стремятся сохранить возможность поездки на чемпионат мира, чем предельно повысить свою работоспособность. Практика показала, что участие «командников» в групповой гонке чемпионата мира не приносило им успеха, поэтому их подготовку следует проводить отдельно от «групповиков», в разных городах с наличием соответствующих трасс. Учитывая специфику требований, предъявляемых командной гонкой к ее участникам, заключительный полуторамесячный этап подготовки следовало бы посвятить командной езде с исключением их участия в групповых гонках. Командная гонка чемпионата мира проводится по средам первой недели сентября, поэтому после участия «командников» во всесоюзной многодневной гонке целесообразно провести в четвертую среду июля

чемпионат СССР в индивидуальной гонке на 50 км, в следующую среду — чемпионат страны в командной гонке на 100 км среди сборных команд спортивных ведомств, к примеру, по две команды от каждой организации (с общим количеством 10—12 команд). Чемпионат позволит отобрать достойных «командников» в состав сборной страны для их специальной подготовки. В процессе заключительной подготовки — в третью среду августа провести чемпионат страны на 50 км парами. К участию в чемпионатах страны должно допускаться строго ограниченное количество достойных шоссейников согласно их призванию к различным видам гонок. Спортивный сезон можно продлить проведением матчей команд спортивных ведомств профсоюзов, Советской Армии, «Динамо», «Буревестника», «Трудовых резервов» по облегченной программе в городах Средней Азии, Казахстана, Украины, Молдавии. Победа в большом спорте отражает полноценность многолетней деятельности спортсменов, тренеров и всех тех, кто связан с подготовкой. Однако повторение проделанной работы, завершившейся успехом, не может гарантировать сохранения завоеванных позиций. Прогресс в спорте немислим без поиска новых форм работы и постоянного совершенствования методов и средств тренировочного, соревновательного и реабилитационного процессов подготовки. В нашей стране уделяется как никогда большое внимание развитию велосипедного спорта. Шоссейники имеют хорошие возможности для систематического совершенствования уровня спортивного мастерства, для сохранения завоеванных позиций на международной арене. В целях полноценного использования имеющихся возможностей возникла необходимость в создании трех велосипедных лиг, примерно по такому принципу: высшая лига — 100 лучших гонщиков страны, первая лига — 80 лучших гонщиков в возрасте 19—20 лет, вторая лига — 60 перспективных велосипедистов 17—18 лет. Состав лиг утверждается всесоюзной федерацией с выдачей лицензий разного цвета. Каждая лига должна иметь самостоятельный календарь соревнований, проводимых в разных городах, места централизованной подготовки, что могло бы обеспечить различную величину тренировочных и соревновательных нагрузок и соответствующую преемственность, направленную на полноценное формирование шоссейников и достижение ими высот спортивного мастерства, обеспечивающего успех не только в многодневных командных, но и однодневных групповых гонках самого высокого ранга. Соревнования должны быть преимущественно личными. В каждом соревновании участник получает очки в зависимости от числа стартовавших. Например, стартовало 100 гонщиков — победитель получает 100 очков, второй призер — 99, третий — 98 и т. д. Кроме того, первые три призера получают премиальные за 1-е место — 30 очков, за 2-е — 15, за 3-е — 10.

Участник, сошедший с дистанции по неуважительной причине, в конце года штрафуются каждый раз на 30 очков. Шоссейник, набравший в течение сезона наибольшее количество тренировок задания, убедить его в собственных возможностях. Я уверен в том, что психологическая готовность спортсмена — это вера в свои физические, функциональные и двигательные возможности в совокупности с умением эффективно их использовать в тренировках и соревнованиях.

Психологическая готовность и ее устойчивость во многом зависят от природного психического потенциала человека, склад которого проявляется в раннем возрасте независимо от желания родителей. Встречаются дети, в два-три года проявляющие свой характер, отличающиеся упрямством, себялюбием и даже некоторым эгоцентризмом. Обычно эти качества характера относятся к отрицательным, но для спортсмена они подчас являются решающими факторами в ожесточенной борьбе за победу. К сожалению, психологическая готовность подвержена деформации: кто-то бросил обидное слово, что-то случилось в семье, кто-то мешал крепкому сну. На психологическую готовность гонщика может повлиять и неожиданное появление сильного противника, чрезмерная задержка старта или непредвиденные сложности трассы гонки. Все это действует на психологическую устойчивость даже бывалых спортсменов, как это произошло с нашими прославленными шоссейниками во время их участия в гонке «Тур де л'Авенир». Они возглавляли гонку в командном зачете, а Мелихов ехал в майке лидера. Команде предстоял этап протяженностью в 95 км с подъемом высотой 2114 м. Из беседы с французской знаменитостью, бывшим профессионалом Луизоном Бобэ, мы узнали, что многие даже опытные гонщики, впервые преодолевавшие подъем на Турмале, заканчивали путь на вершину пешком. Бобэ рассказал о трудностях, с которыми он сам столкнулся во время подъема на эту знаменитую гору. Ребята выслушали много всевозможных советов и от других специалистов, благожелательно относившихся к нашим гонщикам. Все они хотели нам помочь, но эти разговоры заставили наших гонщиков слишком много думать о предстоящих трудностях на легендарном перевале Турмале. Возникла психологическая предубежденность, и в итоге плохое выступление. Через час после того, как мы разместились в отеле, нас навестил директор тура г-н Годэ и мой хороший знакомый корреспондент — один из организаторов этой гонки Жак Маршан. Гостей не удивило слабое выступление наших ребят на этой злополучной горе, их поразило другое: после титанической работы в течение полутора часов в конце подъема паши ребята в отличие от других стали наращивать темп. Они высказали свое восхищение скоростью, с которой спортсмены мчались с этой огромной горы. Добрые слова и уверенность авторитетных гостей в том, что советские велосипедисты способны на последующих, не менее сложных, этапах гонки показать себя с лучшей стороны, сыграли положительную роль в настроении ребят. После отъезда Годэ и Маршана мы продолжили разговор. Началась откровенная беседа о том, кто как представлял себе эту гору и с какими трудностями они столкнулись во время преодоления этапа. Вот краткие выдержки. Юрий Мелихов был чрезмерно возбужден, плохо спал. «С горами я ведь не в ладах, а тут настоящая стена — Турмале. Не мог отделаться от рассказа Бобэ. Не хотелось, чтобы обо мне говорили, что я топал к вершине с велосипедом в руках. Дал себе слово, что с велосипеда ни при каких условиях не сойду. Еще думал о погоде. Хотелось, чтобы она была прохладной, но, к сожалению, этого не случилось. Когда подъезжали к крутой части подъема, появился еще один противник — яркое солнце. Когда «скалолазы» активизировались, многим не по душе была их скорость, и некоторые гонщики стали «вываливаться» из группы. Через несколько километров «вывалился» и я. Вот тут и началось мучение, появилось головокружение, в глазах какие-то круги расплываются. Если до старта гонки мечтал о майке лидера, то теперь готов был ее сорвать. В таком беспомощном состоянии я оказался впервые. С каждым

километром состояние ухудшалось. Я был уверен, что если бы смог снять с себя эту шерстяную майку, мне было бы легче. А впереди... еще целый час мучений. Невольно возникла мысль: «А вдруг я проиграю победителю этапа четырнадцать процентов от его времени и меня снимут с гонки?» Я стал себе говорить: «Юра, давай!» — и так, приказывая себе, продолжал заниматься самоистязанием. Смутно помню, как проехал последние километры подъема на гору и первые километры спуска. Когда пришел в себя, стал думать о том, сколько смогу отыграть потерянных минут, а потом стал обгонять других, вошел во вкус и забыл о пройденном». Чемпион Олимпийских игр-60 Виктор Капитонов: «Честно скажу, рассчитывал на успешное выступление на горных этапах «Тур де л'Авенир». Заколебался я, когда познакомился с графическим изображением подъема Турмале: он действительно выглядит как неприступная стена. А тут еще и рассказ Бобэ — он окончательно разрушил мои надежды и даже, не скрою, породил страх перед этой горой. Главная ошибка была в том, что усомнился в собственных силах, очень не хотелось горному королю гонки Мира оказаться среди пешеходов. Слишком бережно относился к себе в начале подъема. На одном из поворотов увидел ведущую группу, они забрались очень высоко. Мне стало не по себе. Заговорило самолюбие. Я увеличил передачу и начал обгонять едущих впереди. Многих обошел, но ведущая группа оказалась все же недосыгаема. Сейчас испытываю разве что чувство досады на самого себя. Но теперь, кажется, знаю, что надо делать».

Ребята вышли на старт следующего этапа с хорошим настроением, хотя и в положении аутсайдеров. Гонщикам предстояло преодолеть дистанцию в 120 км с двумя крутыми подъемами с разницей высот в 1560 и 1308 м. Ко всеобщему удивлению, на первом подъеме Виктор Капитонов и два испанца оторвались от группы и к концу подъема имели преимущество в 3,5 мин. За 10 км до второго подъема их догнали, но в начале горы Виктор и испанский велосипедист вновь возглавили гонку и с большим преимуществом от основной группы участников разыграли между собой победу на этапе. Психологические казусы бывают не только в большом спорте. Мне довелось быть свидетелем интересного случая. Произошел он во время телевизионной передачи из Киева. После вступительного слова диктора на экране появились ансамбль скрипачей и певица. Ансамбль исполнил вступление, произошла пауза. Исполнительница молчала. Скрипачи повторили вступление, но певица так и не смогла запеть. По всей вероятности, для актрисы ее выступление по телевидению было необычным явлением, о котором она много думала, переживала. Говоря спортивным языком, она оказалась в состоянии предстартового волнения, от которого не смогла освободиться, и в конечном итоге потерпела неудачу. Что касается психики тренера, то она должна обладать еще более высоким потенциалом и устойчивостью, чем психика спортсмена. На долю тренера выпадает множество стрессовых явлений, вызывающих как положительные, так и отрицательные эмоции (последних во много раз больше). Работа тренера связана с подготовкой группы спортсменов, и деятельность каждого из них может сопровождаться определенными воздействиями на состояние тренера. И ему иногда приходится прикладывать огромные усилия, чтобы не проявить публично свои чувства: восторг и тем более неудовлетворенность, разочарование, гнев. Нелегко скрыть исчезнувшие надежды на успех, которыми он жил. Гели спортсмен испытывает переживания перед началом соревнования и в процессе борьбы, то тренер

вынужден волноваться и до соревнований, и во время их, и после завершения. К примеру, в 1954 г. наша команда впервые стартовала в гонке Мира Варшава — Берлин — Прага. За 13 дней спортивной борьбы гонщики проехали 2033 км, а потеряли в весе от 3 до 5 кг. Я же, не выполняя никаких особых физических нагрузок, потерял за это время 9 кг. А когда команда вышла на старт своей десятой велогонки Мира, я волновался значительно меньше и потерял за время гонки только 3 кг. Сказалась адаптация к всевозможным стрессовым ситуациям.

Разговор о психологической готовности хотелось бы закончить поучительным для спортсменов примером. Случай, который мне сейчас вспомнился, произошел в юбилейной гонке Мира 1965 г. Фаворит нашей команды Юрий Мелихов на первом же этапе из-за дефекта велосипеда отстал, остался в одиночестве и пытался догнать основную группу» участников гонки. И надо же, новая неудача — сломался замок седла. Продолжая гонку стоя на педалях, он проиграл 16 мин победителю этапа и всякую надежду на успех в личной классификации.

На седьмом этапе, который состоял из двух полуэтапов в 178 км и 80 км (причем первый проходил по сильнопересеченной местности и при холодном боковом ветре), из-за прокола шины Юрий преодолел более 100 км в одиночку. Он был так измотан, что после финиша с трудом произнес:

— Я так опустошен, что решил сойти с гонки.

Я хорошо понимал, что творится в душе Мелихова. Представьте себе, что известный спортсмен, пользовавшийся особым вниманием зрителей, прессы, способный вести борьбу за победу в гонке, раздающий направо и налево автографы, вдруг оказался на предпоследнем месте. В его душе, избалованной вниманием поклонников, происходила целая буря переживаний. Но вместо того чтобы пойти на уступку его желаниям, я как можно спокойнее, даже с усмешкой сказал:

— Ты действительно очень устал и выглядишь как никогда плохо, но все-таки стоишь на ногах. Те же, которые финишировали перед тобой, пластом лежали. Однако никто из них не собирался сходить с гонки.

Неужели лежали? — как-то не слишком уверенно переспросил Юрий.

Представь себе, — соврал я и был очень удивлен услышанным:

В таком случае второй полуэтап будет мой, — сказал Мелихов, затем сел на велосипед и помчался в спортивный зал, где отдыхали участники гонки.

Вечерняя часть соревнования началась с атак за дистанционное преимущество. Вскоре на щите информатора были написаны восемь номеров, среди которых был и номер Мелихова. Не прошло и двух часов, как над стадионом разнеслось: «Прима — Юрий Мелихов». Из сказанного видно, как изменчиво психологическое состояние спортсмена. Две крайности: «Я схожу с гонки» — «Я выиграю этап».

## Реабилитационный процесс

Если в прошлые годы для восстановления потенциальных возможностей спортсмена годичный цикл подготовки заканчивался строго по графику восстановительным периодом, то в последнее время в связи с сильно возросшими тренировочными и соревновательными нагрузками организм спортсмена требует и систематического восстановления в течение года, т. е. реабилитации, как говорят специалисты, за интенсивную, проделанную в большом объеме работу. Иначе — полный износ организма, а с ним и невыполнение поставленных задач.

Каждый спортсмен стремится к высотам спортивного мастерства и в основном старается добиться успеха за счет совершенствования тренировочного и соревновательного процессов, в то же время подчас недооценивая значения для организма реабилитационного процесса. А отсутствие сбалансированности этих трех процессов приводит, как правило, к непродуктивности подготовки в целом. Чем больше тренировочные и соревновательные нагрузки, тем больше образуется в организме занимающегося продуктов распада и токсинов, накопление которых снижает работоспособность. Поэтому при современном уровне спорта реабилитационный процесс приобретает весьма большое значение в подготовке спортсмена, и тот, кто пренебрегает необходимостью своевременного восполнения энергозатрат и устранения образовавшихся в организме продуктов распада и токсинов, можно сказать, совершает преступление по отношению к себе. Не случайно учеными разработаны различные методы и средства реабилитационного процесса. К ним относятся: бытовой режим, сбалансированное питание, сон, массаж, водные процедуры, ванны, душ, баня, парилка, барокамера локального воздействия, горный и морской климат, всевозможные растирки.

Бытовой режим. Желательно во время централизованной подготовки размещать шоссейников по два и, в крайнем случае, по три человека в комнате, что должно облегчить подбор психологически совместимых ребят. Иногда можно пожить и одному. Очень важно иметь удобную кровать, позволяющую хорошо расслабиться и крепко спать. К сожалению, есть еще спортсмены, пренебрежительно относящиеся к бытовым условиям и проявляющие неряшливость в спортивной одежде. Проведение двух- или трехразовых тренировок уплотняет рабочий день. Поэтому время, отведенное для отдыха, нужно использовать очень рационально, чему способствует удобная комната, где можно послушать музыку, посмотреть телепередачу, отключиться от дневных забот, избавиться от нервных напряжений. Одним словом, отдохнуть.

Режим питания. Полноценность как тренировочного, так и соревновательного процессов зависит не только от современных форм работы, систем, методов и средств, но и от дневного рациона питания, восполняющего энергозатраты, произведенные в течение рабочего дня.

Для велосипедистов-шоссейников вопрос питания — это постоянная проблема. В отличие от спортсменов других видов спорта они вынуждены проводить подготовку вдалеке от

спортивных благоустроенных баз, а это значит, что доброкачественность питания зависит, как правило, от директора или шеф-повара столовой или ресторана, т. е. людей, далеких от спорта. Как говорят, трудности для того и существуют, чтобы их преодолевать. Будем надеяться, и у шоссейников будут возможности полностью воспользоваться рекомендациями ученых и специалистов по питанию спортсменов. По их мнению, чтобы восполнить энергозатраты шоссейников, необходимо усиленное питание, дневной рацион должен быть в пределах 6—7 тыс. калорий с наличием 200 г белка, 160—170 г жира и 850—900 г углеводов.

Хорошо сбалансированным дневным рационом может служить следующий набор продуктов, обеспечивающий восполнение энергозатрат шоссейника: мясо и мясопродукты — 400 г, рыба и рыбопродукты — 100 г, яйца — 2 шт., молочные и кисломолочные продукты — 500 г, творог — 150 г, масло сливочное — 70 г, масло растительное — 20 г, крупа, макаронные изделия, мука — 80 г, хлеб белый и черный — 800 г, картофель — 400 г, овощи — 400 г, фрукты — 500 г, сахар и сладости — 250 г. Правильно подобранная пища с учетом направленности проделанной работы избавляет от преждевременной болезни печени и обеспечивает хорошее пищеварение. Как недовосполнение, так и чрезмерное превышение энергозатрат для спортсмена нежелательно.

Нужна золотая середина. Теперь о вспомогательных средствах реабилитации. Душ после тренировочной или соревновательной нагрузки — это обязательная процедура. Душ имеет не только гигиеническое значение, он способствует снятию усталости, создает ощущение бодрости и свежести, снимает угнетение и меняет настроение спортсмена. Из практики знаю, какое сильное возмущение гонщиков вызывает отсутствие возможности принять душ после соревнований или тренировки. Массаж.

Самым распространенным и доступным средством реабилитации является спортивный массаж. Он подразделяется на предварительный, разминочный, тонизирующий, успокаивающий, согревающий, мобилизующий, восстановительный. Высококвалифицированный массажист большая находка для команды шоссейников. Он, как правило, один, а обслуживает ежедневно до восьми человек спортсменов и со всеми должен поддерживать деловой и товарищеский контакт. Массаж снимает усталость, помогает вернуть гонщику силу, свежесть, бодрость. Существует и так называемый вибрационный массаж. Осуществляется он специальным аппаратом — вибратором и используется с целью удаления локального утомления мышц. Сауна. В последние годы сауна получила широкое применение как радикальное средство удаления продуктов распада и токсинов посредством потовыделения через кожные поры. Как известно, длительная интенсивная мышечная деятельность сопровождается накоплением в них токсинов, кроме того, организм пополняется и пищевыми ядовитыми токсинами.

Специалисты рекомендуют использовать сауну через 18—20 ч после нагрузки, не превышая пребывания в ней в целом 35 мин при температуре 100—120°, совершая 4—5 заходов по 5-7 мин. Менее терпеливые могут сократить время пребывания и парилке, но увеличить количество заходов.

Мне думается, не следует увлекаться высокой температурой в парилке — это заставляет спортсмена часто выходить и заходить в баню, что прерывает и сокращает потовыделение. Целесообразнее при умеренной температуре, вызывающей обильное потоотделение, находиться в парном отделении 15–20 мин, совершая два захода, или три захода по 10–13 мин. Перед парилкой необходимо вымыться с мылом и вытереть тело. В целях усиления потовыделения следует покрывшееся потом тело вытереть полотенцем. Иначе капли пота закрывают поры, что замедляет его выделение. При возможности после каждого захода хорошо бы принять холодный душ или ванну в течение 10–15 с. Сауна должна доставлять и удовольствие, и существенную пользу, а не испытывать терпеливость организма при высокой температуре. Существуют также водные процедуры — это хвойные, вибрационные, хлоридно-натриевые, контрастные, жемчужные ванны, а также электросветовые процедуры, барокамеры локального воздействия. Всеми этими средствами восстановления можно воспользоваться по назначению и при наблюдении врача, находясь в реабилитационном центре. Эффективным средством восстановления считается пребывание в районах высокогорья или на побережье, где чистый воздух или морская пыль совершают необходимую профилактику организма шоссейника, который проводит подготовку на шоссейных дорогах, воздух около которых, как правило, сильно загазован. И все же существующих реабилитационных средств оказалось недостаточно. Нагрузки спортсменов возросли до такой степени, что восстановление работоспособности между рабочими днями естественным путем в полной мере не происходит. Наступило время широкого применения фармакологических препаратов, ускоряющих восстановительные процессы. Тренеры многих стран их используют не только после проделанной работы, но и во время тренировок и соревнований. И нередко случаи, когда этими средствами пользуются даже молодые спортсмены, нанося организму больше вреда, чем пользы. Фармакологические препараты как восстановители должны использоваться под руководством и постоянным наблюдением врача-специалиста, поскольку они строго дозированы в зависимости от индивидуальности и спортсмена, и характера проделанной работы.

Один бывший велосипедист, теперь тренер, заболел сахарным диабетом и ему пришлось пользоваться инсулином. Вначале его устраивали незначительные дозы, затем по рекомендации врача эти дозы были увеличены. Причиной послужило то, что от вводимого инсулина изменилась функция поджелудочной железы, которая в дальнейшем совсем прекратила вырабатывать инсулин. Невольно возникает вопрос, а не могут ли фармакологические восстановители тормозить развитие восстановительных функций организма, и в особенности в период формирования будущих спортсменов, тем более в видах спорта, связанных с выносливостью. Однажды я беседовал с крупным специалистом, работающим в области восстановления, и задал ему этот вопрос. Ответ был оптимистический: фармакологические восстановители не нарушают функциональную деятельность организма. Тогда я привел пример с инсулином. После некоторой паузы ученый ответил: «Надо увеличивать нагрузки». С таким ответом трудно согласиться.

С аналогичным вопросом я обращался ю многим спортивным врачам и врачам, работающим



в поликлиниках и больницах. Большинство из них присоединились к моим опасениям. В основном они считают, что этот вопрос необходимо досконально изучить, прежде чем дать определенный ответ.

Я уверен, что придет время, и фармакологические препараты, используемые как восстановители работоспособности организма спортсмена, будут рассматриваться как стимуляторы. Ибо они ускоряют естественные процессы в организме. Нужно пользоваться не активизирующим, а восполняющими фармакологическими средствами, такими как витамины и кислоты. Не так давно международная федерация по плаванию своим решением запретила использовать большую группу фармакологических препаратов, отнеся их к группе стимуляторов. Использование фармакологических восстановителей должно быть доведено до минимума с тем, чтобы реабилитация организма осуществлялась за счет потенциала, заложенного в организме самой природой. Не случайно гонщики, выполнявшие одну и ту же работу, нуждаются, как правило, в неодинаковом времени восстановления. Участнику шоссейных гонок и тем более многодневок необходимо обладать восстановительными функциями организма. Основу этим способностям нужно закладывать в период формирования гонщика путем разумного сочетания отрезков интенсивной работы с соответствующей фазой восстановления в тренировочном занятии, преодоления отрезков дистанции на различных передаточных соотношениях, умения во время езды переносить нагрузку с одной группы мышц на другую, планирования тренировочных нагрузок в недельном цикле, ритмичного дыхания и систематического расслабления мышц, выполняющих основную работу, а также постепенности повышения нагрузок. Хочу напомнить о том, что пренебрежение реабилитационным сбором, заканчивающим годичный цикл подготовки, приводит обычно к самым нежелательным результатам. Примером тому является поражение наших именитых гонщиков в гонке Мира, «Туре де л'Авенир» и на чемпионате мира в 1982 г., когда было решено не проводить реабилитационных сборов для нашей команды.

## Тактика

Под тактикой велосипедных шоссейных гонок понимается умение целесообразно, своевременно и правильно использовать свои возможности для достижения победы в спортивной борьбе, сообразуясь при этом с правилами соревнований, возможностями товарищей по команде и противников, с характером гонки, профилем трассы, климатическими условиями и обстоятельствами, возникающими в ходе борьбы. В основном это относится к групповым однодневным и многодневным гонкам.

Если мы проанализируем тактические приемы и контрприемы, применяемые велосипедистами в однодневной групповой гонке или на одном из этапов многодневного соревнования, то их действия будут аналогичными. Следует отметить, что однодневные международные гонки всегда проходят при большой конкуренции и насыщены остротой спортивной борьбы на протяжении всей дистанции. Гонщики сосредоточены и не думают о завтрашнем дне, поэтому проявляют большую активность, осложняющую борьбу за победу.

Многодневные гонки длятся в течение 8—12 дней, иногда и без дней отдыха. Поэтому в таких гонках кроме тактики существует и стратегия. Не все участвующие команды укомплектованы шестеркой гонщиков, способных вести активную борьбу с первого до последнего этапа. В гонке, как правило, немало участников, которые способны быстро восстанавливаться как в процессе этапа, так и между этапами гонки. Обычно собираются по меньшей мере три-четыре команды с равными возможностями на победу. Все эти обстоятельства и вынуждают тренеров прибегать к стратегии.

Таким образом, лидеры одних команд с первых этапов стремятся захватить инициативу и тем самым воодушевить команду на победу в гонке. Другие команды применяют иную стратегию, они предоставляют возможность двум-трем командам-соперницам вести жесткую борьбу за лидерство в гонке. А когда их участники устают и теряют способность к активной деятельности, вот тогда команда или участник, умышленно сохраняющие свой боевой потенциал, вступают в борьбу и на тяжелом участке трассы решают исход не только этапа, но и всей гонки.

В описании тактики групповых шоссейных гонок будут приведены наиболее яркие примеры тактических действий велосипедистов как однодневных, так и отдельных этапов многодневных соревнований.

Нужно оговориться, что советы по тактике групповых гонок не исчерпывают всего тактического арсенала приемов и контрприемов, используемых велосипедистами в ходе спортивной борьбы.

В таких видах спорта, как конькобежный, плавание, у каждого спортсмена своя дорожка, в лыжных гонках старт каждого участника дается через полминуты после предыдущего, и, таким образом, спортсмены предоставлены самим себе. Тактика существует, но преследует одну цель — рациональное распределение своих возможностей на дистанции. Даже в марафонском беге, где старт бегунам, как и в групповой шоссейной гонке, дается общий, прямое воздействие противника на ход спортивной борьбы не столь значительное. В этих видах спорта сильному спортсмену для победы препятствий нет.

Совсем по-другому обстоит дело в групповых шоссейных гонках. Велосипедист может быть сильнее остальных участников соревнования, а гонку он не выиграет. Бывает так: по жребию сильный гонщик принимает старт в последних рядах участников. Пока он пробирается вперед, во главу гонки, уже может образоваться ведущая группа, далеко уехавшая от основной массы велосипедистов. Попытки даже самого сильного из участников догнать активно, поочередно лидирующих в ведущей группе соперников почти всегда безрезультатны. Один спортсмен не в состоянии на длительном пути сохранить высокую скорость. Поэтому фактор лидирования в велосипедном спорте приобретает главнейшее значение. Лидирование и умение сохранить силы в гонке за счет едущего впереди и порождает тактику групповых гонок. Тактика гонки строится в зависимости от личного или командного зачета и соответственно бывает индивидуальной и коллективной.

В гонке с личным зачетом велосипедист иногда борется в одиночку. Но, как правило, в соревнованиях и с личным зачетом в итоге тактика приобретает коллективный характер. Обычно в групповых гонках выступают команды спортивных организаций или стран. К примеру, на олимпийских играх — по 4 человека, на первенстве мира — по 6 человек от каждой страны. Борясь в одиночку, выиграть гонку невозможно. Поэтому гонщики всегда имеют установку своими действиями оказывать помощь товарищу по команде, находящемуся в лучшем положении. Такая взаимопомощь оказывается не только гонщиками

из одной команды, но и гонщиками различных команд. К примеру, образовалась ведущая группа из гонщиков различных стран, и если сложившаяся ситуация их всех устраивает, то они составляют единую команду и, поочередно лидируя друг друга, стремятся увеличить дистанционное преимущество и разыграть между собой финиш. Но такая обстановка не может удовлетворить всех гонщиков, оставшихся в основной группе; тогда те, кому создавшееся положение невыгодно, объединяются и коллективными усилиями стремятся догнать беглецов. А те велосипедисты, чьи товарищи получили дистанционное преимущество, тоже объединяются и в помощь беглецам начинают своими действиями сбивать скорость активно работающих преследователей. И если беглецов догонят, то вновь борьба происходит между гонщиками команд спортивных обществ или стран. В течение гонки таких ситуаций

бывает много, и это, конечно, значительно затрудняет все предварительные прогнозы о возможном победителе гонки. Таким образом, и при личном и лично-командном зачете действия каждого участника команды связаны с коллективными действиями.

Тактика бывает пассивной и активной. Под активной тактикой следует понимать действия гонщика или команды, направленные на осуществление отрыва от основной группы одного или нескольких участников, ликвидацию дистанционного преимущества ведущей группы гонщиков, поддержание высокого темпа гонки даже в том случае, когда велосипедист или целая группа своими контратакующими действиями не позволяют совершить отрыв или мешают ликвидировать дистанционное преимущество.

Под пассивной тактикой понимают безынициативное поведение велосипедиста в гонке. Такие спортсмены обычно едут в середине и в конце группы и стремятся удержаться в ней до последних километров, чтобы финишным рывком обеспечить себе успех. Рекомендуется применять смешанную тактику, т. е. своевременно использовать активные приемы или выжидать в зависимости от обстоятельств гонки.

Выбор тактики зависит и от индивидуальных способностей гонщиков, и от степени их подготовленности. Если шоссейник не обладает финишным спуртом, то ему нет смысла к финишу приезжать в общей группе участников. Он должен всегда бороться за возможность оказаться в ведущей группе, где обычно участники поддерживают высокий темп гонки, что уравнивает их шансы на финише. Ведь гонщик может легче добиться успеха, если он финиширует в небольшой группе. Это обстоятельство и легло в основу тактики групповых гонок.

История велосипедного спорта знает немало случаев, когда четыре или три и даже один спортсмен, получившие в ходе гонки дистанционное преимущество, добивались успеха.

Так было в Риме. Гонку возглавили Виктор Капитонов и Ливио Трапе, а оставшиеся в общей группе Евгений Клевцов, Юрий Мелихов, Гайнан Сайдхужин и три итальянца сумели нейтрализовать активность рвущихся вперед и тем самым обеспечили возможность товарищам по команде разыграть самую ценную золотую медаль Олимпиады, доставшуюся в итоге Капитонову.

Примерно в том же тактическом плане проходила групповая шоссейная гонка на Токийской олимпиаде. Тогда Алексею Петрову и испанцу Лоренцу, имевшим дистанционное преимущество в 40 с, помогли три советских и три испанских гонщика. К сожалению, все усилия советских спортсменов оказались напрасными, у Петрова на педали сломалась туклипса. За 8 км до финиша в конце большого подъема образовалась общая группа, и 82 участника, выстроившись в две шеренги, финишировали с разницей в

0,2 с между первым и последним местом. Золотая медаль досталась итальянцу Марио Занини.

Тактика советских гонщиков на Московской олимпиаде была аналогичной гонкам в Риме, Токио, Монреале — быть в числе команд, получивших дистанционное преимущество.

На втором круге от группы в 115 человек (представителей 32 стран) вперед уезжают поляк Ланг, итальянец Петито и наши Баринов и Сухорученков. Но итальянцу не повезло, он упал. В начале гонки образовавшаяся тройка лидеров не обескураживает едущих в общей группе. Им кажется, что три беглеца не смогут решить исход гонки. Спокойствие длилось недолго. Информация диктора о преимуществе, возросшем до 1 мин 20 с, активизировала едущих в пелетоне. Но два советских и три польских гонщика хорошо знают, как помочь своим товарищам. И лишь после многочисленных изнурительных атак чемпионам мира последних двух лет швейцарцу Глаусу и итальянцу Джакомини, а с ними и поляку Вайтасу удается получить возможность без помех преследовать лидеров гонки.

Потерянные секунды на крылатской трассе отыграть очень трудно, и усилия гонщиков не приносят желаемого — с каждым пройденным кругом они все больше отстают от лидеров и в конечном итоге оказываются в общей группе участников. В то время как лидеры, сохраняя скорость, добились небывалого дистанционного преимущества на соревнованиях такого ранга. Они явные призеры. Да! Чемпионом может быть только один. Наши гонщики знают Чеслава Ланга как отличного финишера, и с ним приезжать вместе на финиш нет смысла. Как говорят — от греха подальше. И вот Сухорученков за 40 км до конца гонки с помощью Баринова покидает своих партнеров и, поражая всех присутствующих отличной выносливостью и способностью вести борьбу в одиночку, на 3 мин раньше своих товарищей по отрыву под бурные овации зрителей первым пересекает линию финиша. Вот это победа, которую ждали в течение последних 20 лет!

Мне приходилось быть свидетелем таких гонок, когда на трудных трассах спортсмены в одиночку получали дистанционное преимущество в начале гонки и с успехом завершали ее. Так было на многодневной международной гонке, проводимой в Англии, называемой «Милк-Рейс». Тогда Виктор, старший брат Сергея Сухорученкова, на последнем этапе протяженностью в 191 км с тремя горными перевалами высотой в 1900—1800—1300 м, при холодном встречно-боковом ветре на 20-м км догнал лидера, гонщика

из Англии, и на первом же подъеме англичанин не выдержал скорости Виктора и отстал.

Лидерство Сухорученкова не вызывало тревогу у гонщиков: те считали, что 191-километровый путь измотает его. Но ленинградец оказался волевым и выносливым парнем. После 100 км его отделяло от основной группы 11 мин. Это в первую очередь не устраивало польских велосипедистов, терявших командную победу.

После многократных атак трем гонщикам удалось вырваться вперед. Среди них оказался один поляк. Они постепенно настигали Виктора. За 10 км до финиша их разделяли 5 мин. Сухорученков финишировал в одиночестве, через 6 мин — преследовавшая его тройка и через 10 мин основная группа участников. Победа на этапе произвела сенсацию. 191 км он преодолел со среднечасовой скоростью в 38 км, причем 160 км в одиночестве.

Многократный чемпион мира среди профессионалов тренер команды швейцарских велосипедистов Плятнер сказал, что ничего подобного доселе ему видеть не приходилось. Как и во всех других таких ситуациях, Сухорученков добивался успеха с помощью товарищей по команде. Победа Виктора предопределила общий исход командной борьбы в нашу пользу.

Поучительным примером может послужить этап гонки Мира Росток — Берлин протяженностью 240 км. Еще в предместье города пяти гонщикам удалось вырваться вперед. Все считали, что путь до Берлина далек. А когда выяснилось, что группа лидеров состоит из представителей пяти стран, ведущих борьбу с нашей командой как лидером гонки, попытки наших велосипедистов догнать беглецов встретили противодействие гонщиков остальных пяти команд, заинтересованных в увеличении дистанционного преимущества лидирующей группы. Их действия способствовали тому, что лидирующая пятерка увеличила свое преимущество до 6 мин 30 с. Наши велосипедисты хорошо понимали, что допущенная в начале этапа тактическая ошибка создала ситуацию, грозившую команде потерей маек лидера. И все же они воздержались от активных действий, которые могли бы привести к бесплодному расходованию сил и тем самым предоставить возможность образоваться новому отрыву с преимуществом противников. В итоге, сохранив силы, они смогли за 50 км до финиша изменить ход гонки и при участии гонщиков, ведущих борьбу за места в личной классификации, взвинтить скорость основной группы участников и почти догнать беглецов.

В шоссейных гонках следует применять гибкую тактику, ведь в этих гонках нередко победу завоевывают велосипедисты, которые в начале гонки ведут себя пассивно, находясь в зоне, из которой видны все детали происходящей борьбы. И когда силы тех, кто рвался к цели, уже на исходе, вперед выходят гонщики, долгое время не проявлявшие активности. Они с меньшими затратами добиваются дистанционного преимущества и получают возможность в лучших условиях вести борьбу за победу.

На одном из чемпионатов мира немец Г. А. Шур не принимал никакого участия в отрывах, которых за гонку было очень много, однако они носили временный характер. И вот за три круга до финиша «уезжают» три итальянца. Они доводят просвет до 2 мин. Казалось, что победа за ними. Но вскоре беглецов догнала общая группа. Затем за 6—7 км до финиша из общей группы отделилась семерка гонщиков, в которой на этот раз был и Шур. Пока в основной группе «торговались» и организовывали погоню, семерка разыграла финиш. Победу одержал Г. А. Шур.

Ранние отрывы в небольшом количестве гонщиков приводят к большим затратам энергии велосипедистов, входящих в группу отрыва. Это особенно ощутимо в многодневных соревнованиях.

Потерянные силы не всегда можно восстановить к следующему этапу. Поэтому участникам многодневных гонок не следует забывать, что им еще предстоит борьба и на следующих этапах и что силы необходимо расходовать разумно.

Немало шоссеиков добивались побед, используя гибкую тактику с учетом сложившихся ситуаций в ходе спортивной борьбы.

Я не помню такого случая, чтобы в начале гонки были активны Шур, Шурковский, Капитонов, Лихачев, Пиккуус, Гусятников. Да это и вполне понятно: в начале гонки или этапа все участники сильны. Поэтому можно затратить много сил, но преимущества не получить. Опыт гонщика и заключается в своевременном и разумном применении тактических приемов и контрприемов с учетом сложившихся ситуаций в ходе соревнований. Обладая такими способностями, победитель XIV велогонки Мира и ее четырех этапов Юрий Мелихов на 12 этапах гонки приезжал на финиш в ведущей группе участников.

Таким образом, одним из существенных тактических элементов является отрыв от основной группы участников. Нет сомнения, что совершить удачный отрыв отдельным

участникам гонки от общей группы очень трудно. Объясняется это тем, что слишком много участников, желающих уехать вперед. Поэтому, кто бы ни сделал рывок, к нему тут же стремятся «сесть на колесо» другие гонщики, которые с меньшей затратой сил хотят оказаться в головной группе, получившей дистанционное преимущество.

Поэтому очень часто можно видеть, как основная группа велосипедистов вытягивается в длинную цепочку. Желаящий сделать отрыв видит, что при таком положении уехать невозможно. И он прекращает свои попытки. Атаку повторяет второй, третий велосипедист, но все их старания тщетны. Однако в практике встречается довольно мало случаев, когда все стартовавшие финишируют общей группой. Обычно финиш разыгрывают небольшие группы участников или даже кто-то из лидеров заканчивает гонку в одиночестве.

Для того чтобы осуществить отрыв, необходимо выбрать подходящий момент и применить активную тактику. Очень часто отрывы совершаются в конце затяжных подъемов. Для этого гонщики должны сохранить высокую скорость на протяжении всего подъема, и, когда напряжение сил достигает максимума, в этот момент и следует сделать решающий рывок, чтобы оказаться впереди. Как известно, на подъеме скорость езды невелика и фактор лидирования почти исчезает, поэтому впереди едущему, так же как и за ним следующему, приходится в равной степени расходовать энергию. В такой ситуации большое значение приобретает

психологическое состояние. Те, кто совершает активные действия преднамеренно, сосредоточенны и настроены на такую изнурительную езду, те же, кто ведет борьбу, чтобы не отстать, в данной ситуации как бы оказываются в сложном положении и, как правило, в ходе борьбы не могут мобилизовать себя. Даже сильные гонщики порой не выдерживают напряжения и отстают. А уехавшие вперед, наоборот, словно освобождаются от усталости и быстро удаляются. Такой отрыв ликвидируется очень редко. Бывает и так, что отрыв состоялся, но состав его не устраивает всех гонщиков этой группы. А раз нет единства — нет и успеха.

Можно совершить отрыв и при боковом или встречно-боковом сильном ветре. Если ветер дует с левой стороны, то велосипедисты стремятся занять место в первой шеренге, выстроившись по направлению ветра. В этом случае гонщик после лидирования производит смену с выходом вперед и занимает место последнего в шеренге с правой стороны. Или лидирующему, отходящему назад, кто-то из гонщиков, едущих в первой шеренге, дает место. Спортсмены, не имеющие места в первой шеренге, но едущие с наветренной стороны, желая хоть немного скрыться от ветра, начинают подаваться вправо и в итоге вытягиваются длинной цепочкой, которую обычно называют «струной». Естественно, едущие в первой шеренге, поочередно лидируя друг друга, способны поддерживать высокую скорость. Те же, кто оказался в «струне», как бы переключаются на индивидуальную гонку. Долго удерживать скорость первой шеренги им не удастся, и «струна» начинает рваться. Образуется несколько групп, но они уже не способны к эффективной борьбе, так как гонщики предельно утомлены.

Если во время силовой борьбы на подъеме можно осуществить контрприем лишь гонщику, превосходящему прочих в работоспособности, то в других условиях на каждый тактический прием есть контрприем. Поэтому шоссейники, которые не могут попасть в ведущую шеренгу, должны быстро организовать вторую, третью шеренги и продолжать гонку в 10—15 м от впереди едущей шеренги. Это избавит гонщиков от неравных условий борьбы. Если шоссе изменит свое направление или стихнет ветер, то гонщики без особого труда смогут образовать общую группу.

Не всегда в соревнованиях дистанции бывают с затяжными подъемами, и не всегда гонка идет при встречно-боковым ветре. Однако отрывы совершаются и на ровных участках шоссе, и в тихую погоду. Нередко атаку на отрыв совершает один гонщик. Если ему в этом никто не препятствует, то он отъезжает от группы. Но одному в начале и даже в середине дистанции уезжать рискованно. Поэтому оторвавшийся стремится сохранить дистанционное преимущество в расчете на то, что его маневр смогут повторить и другие и образуется небольшая группа, а значит, может возникнуть возможность коллективного отрыва.

Чаще всего отрывы совершаются при помощи товарищей по команде. Обычно при коллективной тактике участники команды разбиваются на тройки или пары, которые поочередно ведут атаки на отрыв, и если им удастся оторваться от группы, то товарищи по команде, находясь впереди группы, стремятся сбивать темп и расстраивать погоню. Для этого они меняют направление езды, перемещаясь то на



левую, то на правую сторону шоссе. Бывает и так, что две двойки поочередно совершают атаки, а третья двойка занимает выжидательную позицию, и, как только атакующие и те, кто принимал активную борьбу, устанут, вступает в борьбу и сильнейшим рывком совершает отрыв. Естественно-

но, оторваться гонщикам из одной команды удастся редко, в большинстве случаев в отрыве оказываются гонщики и из других команд. Даже если их окажется количественно меньше, то с сильными гонщиками они готовы к коллективной борьбе за увеличение дистанционного преимущества, имея надежду на победу на этапе, а если однодневное соревнование, то и в гонке.

Иногда даже один гонщик может оказать большую услугу своим товарищам. При отрывах велосипедисты, ведущие борьбу, вытягиваются в «струну», стремясь «усидеть на колесе» едущего впереди. Если один из участников увидит, что впереди него находится несколько товарищей по команде и спортсмены из соперничающих команд в меньшем количестве, то он постепенно отстает от едущих впереди. Во время езды на предельной скорости участники следят только за колесом впереди едущего гонщика и не сразу смогут заметить такой маневр.

Бывает, что достаточно оторваться от колеса едущего впереди на 15—20 м, и, как говорят велосипедисты, «поезд ушел», т. е. отрыв состоялся. Известно немало случаев, когда в отрыве оказываются не только сильные гонщики. Иногда преимущество создается по следующим обстоятельствам: вперед вырвались пять-шесть спортсменов из разных команд. По соображениям командной борьбы отрыв их всех устраивает. Это группа организуется, и гонщики начинают поочередно лидировать друг друга, сохраняя высокий, но равномерный режим работы. А что происходит в это время в пелетоне? Гонщики из других команд считают, что велосипедисты той команды, которая может больше всех пострадать при сложившейся ситуации, начинают погоню за оторвавшейся группой. Но пока наладится коллективная погоня, оторвавшиеся получают преимущество во времени.

Бывает, что находятся желающие осуществить второй отрыв и догнать беглецов. Начинаются атаки. Это приводит к неравномерности езды. Скорость то возрастает до предельной, то значительно падает. Резко переменная работа быстро утомляет гонщиков. В результате бесплодной борьбы возникает затишье, и на какое-то время беглецы никого не интересуют. А участники тех команд, кому выгоден отрыв, занимают ведущее место в основной группе и стремятся снизить темп гонки.

Умение снизить темп гонки — это большое мастерство. Лично-командный зачет обостряет спортивную борьбу, и положение той или иной команды часто меняется. Если в отрыве одна из команд имеет преимущество в личном составе, то, естественно, представители той команды, которая с ней ведет борьбу, стараются ликвидировать отрыв. В этих случаях они занимают ведущее место в общей группе и командой стремятся догнать противников. Участники команды, для которой невыгодно, чтобы отрыв был ликвидирован, имеют возможность оказать помощь своим товарищам, находящимся впереди. Для этого они должны «сесть на колесо» к

тем гонщикам, которые пытаются догнать беглецов, и постепенно попытаться заставить группу отстать от лидера. Лидирующий уезжает в одиночестве, а группа остается сзади. Повторив этот вариант несколько раз, противник убеждается в бесплодности своих действий и прекращает попытки.

Если не удастся расстроить коллективную погоню указанным приемом, можно применить другой способ. Необходимо начать самими атаками на отрыв. Иной раз стоит только двум-трем гонщикам совершить такие попытки на противоположной стороне шоссе, как остальные бросятся за ними, даже те, кто стремился ликвидировать образовавшийся отрыв. Как только атакующих догонят, следует сбавить скорость езды. Этот маневр расстроит коллективную погоню, и, как только она будет вновь налажена, необходимо снова повторять атаки на отрыв.

Указанный прием психологически действует на противников, снижает их желание к активной деятельности и создает беглецам более благоприятные условия для одержания победы. Чтобы не оказаться в положении догоняющих, следует стремиться не допустить отрыва. С этой целью необходимо прибегнуть к контрприему.

В первую очередь не следует упускать из поля зрения своего ближнего противника как в личном, так и в командном зачете и быть поблизости от него.

Самая лучшая позиция — это держаться в конце второго десятка гонщиков головной группы, ведущих атаки на отрыв. Ни в коем случае нельзя бросаться за каждым, кто пытается совершить уход. Кстати сказать, такую ошибку совершают новички и даже гонщики, впервые одевшие майку лидера гонки. Это приводит к нерациональному использованию своих возможностей и, как правило, к неудаче.

Надо хорошо знать своих противников, и в особенности тех, кто способен к решительному отрыву. Как только противник или участник команды, с которой вы ведете борьбу, займет позицию для атаки, необходимо тут же постараться занять место впереди него. Когда противник пытается совершить рывок, следует применить контрприем ложный несильный рывок.

Во многих случаях в групповых гонках или этапах многодневных соревнований борьба за позиционное преимущество начинается за 3—4 км до финиша. И лучшая позиция для велосипедиста, собирающегося выиграть гонку, — четвертое-пятое колесо. Обычно тот, кто рано займет первую позицию, не в состоянии будет ее удержать и первым выбывает из борьбы; его место займет гонщик, едущий вторым колесом. Однако, захватив выгодную позицию, не следует допускать, чтобы кто-то из гонщиков смог закрыть выход слева или справа. В таких случаях рекомендуется на колесо или хотя бы на полколеса быть впереди едущих слева и справа от себя гонщиков, с тем чтобы суметь вовремя сменить позицию.

В шоссейных гонках в большинстве случаев выигрывает тот, кто обладает решимостью первым сделать финишный рывок за 350—400 м до финиша. Это

объясняется тем, что к концу гонки участники утомлены, у них снижена быстрота реакции и, как правило, гонщики запаздывают с ответным маневром. Создавшийся просвет обеспечивает успех смельчаку.

Как и в ряде других случаев, при решении задач большое значение имеют разумные коллективные действия. Товарищеская помощь во время финиша иногда играет решающую роль. Товарищи по команде могут помочь оттеснить противника, выпустить своего партнера слева или справа от финиширующего. Они также могут отпустить вперед или раскатить гонщика, а затем выпустить его вперед или, наоборот, закрыть противника. Примеров товарищеской помощи во время соревнований имеется много, и их необходимо использовать, не считаясь с личными интересами. За оказанную помощь всегда последует взаимная помощь товарища.

Очень важно в ведущей группе иметь численное преимущество и правильно использовать его перед финишем. В таких случаях можно победить даже более сильного соперника, у которого в единоборстве без помощи товарища не выиграть.

Примером тому может служить случай, происшедший на одном из чемпионатов мира. На большом подъеме последнего круга за 2—2,5 км до конца гонки уехал бельгийский гонщик, его преследовали два велосипедиста из ГДР, за которыми мчались два советских гонщика и один француз. Оценив обстановку, беглец решил подождать немецких велосипедистов в расчете, что втроем они уедут от догонявших их трех гонщиков и разыграют между собой победу на финише. Ведь два — это не пять противников. Но он ошибся. Как только с ним поравнялись два немецких гонщика, один занял левую сторону шоссе, второй правую. Бельгиец присоединился к гонщику, едущему по левой стороне, зная, что он основной претендент на победу. В этот момент другой гонщик совершил мощный рывок и помчался вперед, в то время как претендент не среагировал на действия своего товарища. Бельгиец понял, что он попал в ловушку. Если он начнет догонять беглеца, то создаст хорошие условия оставшемуся с ним гонщику и проиграет ему финиш. И все же жажда победы вынудила бельгийца броситься в погоню за беглецом. Беглеца он-таки не догнал, израсходовал силы и был вынужден довольствоваться 3-м местом.

Надо полагать, что даже если бы ему удалось настичь беглеца, то сразу же последовал рывок другого немецкого велосипедиста, и бельгийцу пришлось бы догонять поочередно то одного, то другого. При такой ситуации даже сильный гонщик теряет шансы на финише быть вторым. Поэтому он не должен догонять беглеца и, сохранив силы, вести борьбу за 2-е место.

И все же были гонщики, которые находили выход из такой ситуации. Мне довелось видеть аналогичную ситуацию, когда наш велосипедист оказался с двумя бельгийскими велосипедистами. В тот момент, когда соперники заняли места по разным сторонам шоссе, наш гонщик занял позицию между ними и продолжал путь по середине дороги, и, когда один из противников совершил атаку, он сделал паузу. Дождавшись отдаления противника на 90—100 м, сделал сильнейший рывок и оторвался от растерявшегося бельгийца. Таким образом лишил своих соперников

взаимопомощи, заставив их трудиться каждого за себя. Сознательно не приближаясь к лидеру, он обнадежил едущего на третьей позиции в том, что победа останется за его коллегой. На последнем километре дистанции наш велосипедист приблизился к лидеру, а затем, при въезде на стадион, обогнал его и выиграл гонку. Такой тактический маневр нашего гонщика поразил и тех, кто видел ход борьбы, и тем более своих противников, сердечно поздравивших его с победой.

В моей памяти сохранился и такой случай. В одной международной товарищеской встрече гонку возглавили два известных шоссейника из ГДР и гонщик из Румынии. Победа немецких асов не вызывала сомнения. Это хорошо сознавал и румынский велосипедист. Понимая, что его противники намерены разыграть победу между собой, он примерно за 600 м до линии финиша сделал сильный рывок, а немецкие гонщики стали выжидать, кто же из них бросится догонять румынского спортсмена. Пока они выжидали, тот получил приличное преимущество и оказался недосягаемым.

Не менее поучителен и такой тактический контрприем в борьбе за победу. Гонку возглавляли семь велосипедистов — по два испанца и голландца, датчанин, француз и наш Юрий Мелихов. Примерно за 4 км до конца гонки, скооперировавшись, голландцы и испанцы разъехались по разным сторонам шоссе, рассчитывая поочередными атаками избавиться от сильного противника Мелихова, выигравшего до этого уже три этапа гонки. Но наш гонщик, не дожидаясь их активных действий, сам перешел к атакам на отрыв. Совершая короткие, но мощные рывки, вынудил как испанцев, так и голландцев выполнять работу с максимальной интенсивностью, создающую кислородный голод и потребность к мирному, спокойному ходу гонки. В итоге — успех Мелихова на финише.

Как уже говорилось, шоссейные групповые гонки проводятся с лично-командным зачетом. В каждой гонке выявляется группа претендентов на личную победу и несколько команд ведут борьбу за призовые места в командном зачете.

Для успешного выступления как в личном, так и в командном зачете очень важно, чтобы в составе команды гонщики хорошо знали возможности и других претендентов на победу и призовые места.

Не менее важное качество велосипедиста-шоссейника — выдержка, и в особенности в начале гонки. Чрезмерное стремление к победе иногда приводит к нерациональному использованию своих возможностей, и в большей степени это относится к молодым малоопытным велосипедистам. Как правило, они очень активны в начале гонки. Они боятся, чтобы никто не уехал без них, участвуют в группах, получивших дистанционное преимущество, или ведут погоню за беглецами. Безрассудную активность молодых шоссейников всегда используют опытные гонщики. Они знают, если образовалась лидирующая группа, то ее будут догонять те, кто не обладает выдержкой, а точнее сказать, психологической уравновешенностью, отсутствие которой лишает возможности хорошо выступить в гонке.

Успешное выступление велосипедиста или команды в соревнованиях сопровождается, как правило, чувством морального удовлетворения. Положительные эмоции ускоряют процессы восстановления организма, несмотря на колоссальные физические и нервные затраты. Победители всегда чувствуют себя бодро. Неудачно выступившего гонщика или команду, напротив, преследуют угнетенность, потеря аппетита, неполноценный сон и недовосстановление. В этом случае необходимо разобраться в причинах неудачи: обычно, выяснив ошибки, гонщик избавляется от неуверенности в своих возможностях.

В успехе спортсмена или команды большую роль играет умение овладеть инициативой в ходе гонки. Велосипедисты, обладающие такой способностью, часто используют в своих интересах возможности гонщиков из других команд как в осуществлении отрыва, так и в ликвидации дистанционного преимущества.

Команда, гонщики которой владеют инициативой, быстро завоевывает симпатии многих участников соревнований. Сильного, находчивого гонщика уважают, уступают ему нужную позицию, с ним хотят быть вместе в отрыве. В групповых шоссейных однодневных и многодневных гонках, когда силы участников равны, тактические действия являются решающим фактором в достижении победы.

Успешное использование тактических приемов и контрприемов может быть осуществлено лишь в том случае, когда они применяются исходя из сложившихся ситуаций в ходе гонки. Шоссейники должны знать и быстро оценивать сложившуюся обстановку, вовремя выбрать соответствующую позицию для предстоящей атаки или контрприема. Если шоссейники не в ладах с тактическим мастерством, на успех рассчитывать не приходится. Члены команды должны получать не тактические планы, а установки, где, как и при каких обстоятельствах целесообразнее использовать свои знания, умения и возможности в достижении поставленной цели. В отдельных случаях тренер обязан дать участнику или команде определенное задание. Если гонщик или команда является лидером многодневной гонки и до конца остается три-два этапа, то тренер может дать задание гонщикам взять под контроль ближайшего конкурента, с тем чтобы приехать с ним в общей группе, сохранив завоеванное преимущество.

В таких случаях гонщики навязывают невысокий темп гонки, чтобы быть готовыми нейтрализовать активные действия противника. Вот такой тактический вариант отлично использовали велосипедисты ГДР в гонке Мира Прага — Варшава — Берлин 1982 г. В прологе гонки протяженностью в 5,7 км они получили 30 с преимущества, а затем на десяти этапах гонки сумели сохранить, казалось бы, мизерное преимущество в противоборстве с нашей командой, в составе которой выступали чемпионы Московской олимпиады Сергей Сухорученков, Анатолий Яркин, бронзовый призер Юрий Баринов, победитель этой гонки 1981 г. Шахид Загретдинов, победитель многих многодневных гонок Иван Мищенко и очень перспективный спортсмен Рихо Суун. Кто мог сомневаться в том, что такая мощная шестерка в шестой раз подряд не осуществит победный дубль? Ведь в гонке 1981 г. наши шоссейники выиграли у команды ГДР — серебряного призера — 50 мин.

Спортсмены ГДР были уверены, что на 11-м этапе в 30-километровой гонке с раздельного старта они увеличат свое преимущество. Так оно и произошло, разрыв достиг 3 мин, который они и сохранили на последнем этапе и тем самым обеспечили победу как в личной классификации, так и в командном зачете. А ведь для того чтобы на протяжении всей гонки вести борьбу за сохранение преимущества, велосипедисты должны иметь соответствующую подготовку. Я не думаю, что гонщикам ГДР было легко нейтрализовать все попытки нашей команды изменить ход гонки. Для нашей команды оставался единственный контрприем — это совершать непрерывный штурм атак, связанный с полным износом сил противника, что могло бы обеспечить атакующей команде дистанционное преимущество даже и на равнинных трассах гонки. В данной гонке наша команда не имела таких возможностей; боясь потерять надежду на более успешный исход гонки, сборная СССР должна была отказаться от такого тактического варианта.

## Тактика индивидуальной гонки

По характеру ведения спортивной борьбы индивидуальная гонка лишена многогранности тактических приемов и контрприемов. Это единственный вид велосипедных соревнований, когда гонщик не имеет права использовать другого участника как лидера. Велосипедисты стартуют через минуту, и каждый в основном ведет борьбу с современем, стремясь преодолеть дистанцию, затратив времени меньше, чем другие участники. В этой гонке главным оружием является умение спортсмена рационально распределить свои возможности на протяжении всей дистанции. Борьба со временем малоэмоциональна и угнетающе действует на гонщика. Поэтому специалист этого вида соревнований начинает гонку в высоком темпе, стремясь приблизиться к стартовавшему перед ним участнику. И если он оказывается в поле его зрения, то в этом случае возникает возможность борьбы не только со временем, но и непосредственно с противником, который стимулирует гонщика и способствует продолжению гонки на большой скорости. В практике соревнований бывает и так: сильный гонщик догоняет соперника с меньшим уровнем мастерства, но уехать от него не может. Ибо он сам становится ориентиром для велосипедиста, едущего за ним на положенном расстоянии 20—25 м. В результате сложившаяся ситуация не меняется до самого конца гонки. Случается и так: велосипедист в надежде приблизиться к впереди стартовавшему начинает гонку на завышенной скорости и после 5—6 км пути получает информацию, что он не приблизился к противнику, а проигрывает ему. В этом случае целесообразно немного передохнуть и продолжать борьбу со временем. В этом виде соревнования гонщик выполняет работу за счет кислородного обеспечения на пределе аэробных возможностей, избегая образования кислородного голода, тем более в начале дистанции. Естественно, чем выше уровень аэробного обеспечения энергозатрат, тем у гонщика больше возможностей преодолеть дистанцию с большей скоростью.

## Тактика командной гонки

Тактика командной гонки аналогична тактике индивидуальной гонки: четверка велосипедистов должна составлять единый синхронно работающий коллектив, стремящийся на протяжении всей дистанции сохранить необходимую скорость езды для решения поставленной цели. К сожалению, это осуществимо лишь в том случае, когда команда составлена из равноценных по габаритам, уровню мастерства гонщиков и состоянию их работоспособности в день соревнований. Возможность комплектования такой команды не всегда имеют тренеры ведущих коллективов и даже тренеры сборных национальных команд. Не случайно, что зачет команды на финише производят по третьему участнику. Ни одна команда не застрахована от случаев, когда в процессе гонки у велосипедиста неожиданно наступает спад работоспособности. В этой ситуации целесообразно пострадавшему пропустить несколько смен лидирования, он отдохнет, и тогда восстановится оттренированный режим работы команды. Если гонщик не воспользуется такой возможностью, то утомление возрастет и он не сможет быть полноценным участником команды и даже подвержен опасности сойти с дистанции. Оставшимся придется выполнять работу в непривычном режиме: 1/3 пути находиться в

роли лидера и 2/3 пути — на 3—2-й позициях, ограничивающих время восстановления работоспособности организма, что снижает шансы на успех команды. В практике соревнований не все команды составлены из одинаково подготовленных гонщиков. Бывает, что тренер заведомо знает о неполноценности состава команды. В таких случаях возникает тактика режима работы каждого участника команды. Значит, скорость команды будет диктоваться менее подготовленными гонщиками. Участник с лучшей готовностью обязан лишь поддерживать доступную скорость езды своих партнеров и лидировать больший путь. Если же сильный гонщик будет лидировать с приемлемой ему скоростью, без учета возможностей своих партнеров, то это приведет к развалу команды, что в действительности мы часто наблюдаем. Совсем неразумно, когда положение о соревнованиях обязывает составлять команду из двух взрослых, сильных и двух молодых перспективных гонщиков якобы с прицелом на будущее. Такая стратегия дальнего прицела не оправдывает себя. Она нарушает формирование перспективных шоссейников и препятствует росту их спортивного мастерства, ибо они выполняют работу на износ.

## Тактика критериума

Тактика ведения спортивной борьбы в гонке критериум позволяет использовать все приемы и контрприемы обычной групповой гонки. Но условия определения победителя в этом виде соревнований предъявляют более жесткие требования к ее участникам. Напомним, эта гонка проводится с промежуточными финишами. За 1-е место дается 5 очков, за 2-е — 3, за 3-е — 2 и за 4-е — 1 очко, на последнем финише очки удваиваются. Стремление гонщиков набрать наибольшее количество очков на промежуточных финишах активизирует деятельность участников гонки и обостряет спортивную борьбу за победу. Критериум — самая эмоциональная групповая гонка шоссейников. Как и в других групповых шоссейных гонках, победитель выявляется с помощью товарищей по команде. Даже асу таких соревнований вести в одиночку борьбу на 10—15 финишах трудно. Ведь на каждом из них могут встречаться разные противники, способные оказать достойное сопротивление. Поэтому участники критериума от тренеров получают установку вести коллективную борьбу, оказывая помощь товарищу, способному добиться успеха. Обычно два-три гонщика, имея на колесе финишера, за 800—1000 м до линии финиша набирают соответствующую скорость и на оставшихся 500 — 400 м поочередно раскатывают своего партнера, и лишь на последних 100—120 м сохранивший силы гонщик ведет борьбу за победу. Следует учесть, что такой тактический прием использует не одна команда, и решающее значение приобретает исходное положение перед атакой. Борьба за лучшую позицию требует разумных действий, направленных на то, чтобы выиграть гонку с меньшими затратами энергии. На этот тактический маневр существует эффективный контрприем. Гонщик «садится на колесо» велосипедиста, которого раскатывают его товарищи, вступает в борьбу с ним за 100—150 м до финиша. Этим приемом хорошо пользовались Валерий Лихачев, Анатолий Старков, Юрий Осинцев, Ааво Пиккуус. Вырывая победу таким образом, они наносили и психологическую травму соперникам, вынуждая их изменить тактику ведения борьбы. В гонке критериум большая часть участников не обладают хорошим спуртом, но зато способны к темповой езде. Вот они-то и должны расстраивать организованные финиши своих соперников. Совершая финишный спурт, гонщики затрачивают много энергии. Вполне естественно, что с каждым очередным финишем у ведущих борьбу за очки накапливается утомление и



возникает потребность в отдыхе. Первостепенной задачей гонщиков-темповиков на первых финишах становится: не принимать активного участия в борьбе за очки, совершать ускорения перед финишем и поддерживать скорость езды. Такой тактический прием лишит финишеров возможности восстанавливать силы после совершенного ими спурта и продолжать эффективную борьбу. Это самый подходящий момент для темповиков — совершить мощную атаку и, получив дистанционное преимущество, поочередно набирать очки на финишах. Бывает и так, что в команде отдают предпочтение одному гонщику и делают все для его победы в критериуме. Но такая ситуация не лишает едущих в общей группе возможности продолжения борьбы. Они организуют погоню за беглецами, и если им удастся ликвидировать образовавшееся дистанционное преимущество, то начинают новые атаки за лучшую позицию и победу на финише. Частые смены лидирующих групп взвинчивают скорость гонки, что препятствует успеху финишеров. Инициатива переходит к гонщикам-темповикам. Таким образом, правильное использование тактических приемов и контрприемов предоставляет возможности вести борьбу за победу как велосипедистам-финишерам, так и темповикам. При остром соперничестве в борьбе за победу лидеру гонки иногда целесообразнее не стремиться увеличивать количество набранных очков, а помогать набирать очки гонщикам, не способным составить ему конкуренцию в окончательной победе.

Многогранность тактических приемов создает множество непредвиденных ситуаций, позволяющих велосипедистам совершенствовать тактические навыки. Допустил ошибку на одном финише, есть возможность ее исправить во время следующих. Приобретенный опыт спортивной борьбы в процессе такой гонки благотворно скажется на успехе выступлений в обычных групповых шоссейных гонках.

## Личность тренера

Тренер — это всесторонне подготовленный специалист, занятый творческим трудом. Он создает единый жизнедеятельный коллектив занимающихся, формирует гармонически развитого человека, помогает ему стать сильным, быстрым, ловким, выносливым, психологически устойчивым, с повышенной работоспособностью и интеллектом. Каждый тренер мечтает подготовить чемпиона олимпийских игр. Но путь к этому высокому пожизненному титулу очень труден, он лежит через множество тренировочных занятий и различного рода соревнований: городских, республиканских, всесоюзных и, наконец, международных, где сталкиваются не только разные системы и методы подготовки, но и различные взгляды на спорт и спортсменов. Победить или проиграть, но не сдаться могут далеко не все спортсмены, даже хорошо подготовленные. Тренер постоянно находится под весьма ощутимым грузом ответственности за подготовку и выступления спортсмена в соревнованиях.

Конечно, каждый тренер желает, чтобы его подопечный стал победителем или призером соревнований. Результаты соревнований широко освещаются прессой, радио, телевидением, становятся достоянием общественности, а значит, ответственность за работу тренера еще больше повышается. По достижениям сборных команд на чемпионатах Европы, мира или олимпийских играх порой судят о культуре, творческих возможностях той или иной страны. Спортивные состязания проходят при большом стечении публики. Спорт стал послом мира, и нередко успехи спортсменов способствуют взаимопониманию между народами. Годы деятельности тренера летят с космической скоростью — тренировки, соревнования, поиск новых методов и средств, снова тренировки и опять соревнования. Меня часто спрашивают: обязательно ли хорошие тренеры выходят из выдающихся спортсменов? Такой вариант, конечно, был бы лучшим. Кому, как не лучшим спортсменам, воспитывать себе подобных, а то и лучше, чем были они сами! Однако большинство хороших тренеров пока все же выходят из рядовых спортсменов, имеющих призвание и любящих свою работу.

В Куйбышеве тренером по велоспорту работает Владимир Петров — велосипедист он был средний, по профессии инженер, но если посмотреть списки сборной команды страны, то там можно встретить немало его учеников. Что же мешает многим выдающимся спортсменам воспитывать себе подобных атлетов? По всей вероятности, это несовместимость психики выдающегося спортсмена с функциями и обязанностями рядового тренера. Большой спортсмен нередко самолюбив, тщеславен и самоуверен, отличается высокой эмоциональностью, ранимостью и даже эгоцентризмом. В обычной жизни людей с такими задатками нередко относят к отрицательным типам. Как ни парадоксально звучит, но без этих качеств спортсмену надеяться на победу трудно. Спортсмен привык пользоваться вниманием окружающих, прессы, быть в центре внимания поклонников спорта. И вот наступает момент, когда баловень судьбы должен лишиться того, к чему так долго стремился и чем так долго жил. Надо сказать, что в жизни спортсмена это ответственный период. Перед ним возникает проблема выбора профессии. Лишь немногим удается сразу начать работать с сильными спортсменами. Значит, надо начинать с азов. Конечно, появление среди занимающихся бывшего знаменитого спортсмена в роли тренера для ребят радостное событие. Вот сможет ли на новом поприще быть счастлив молодой тренер? Сможет, если он способен перестроить себя: стать душевно чутким и отзывчивым, добрым и внимательным, справедливым и требовательным,

наладить хорошие взаимоотношения с занимающимися и руководством спортивной организации, здраво смотреть на трудности в организации и проведении занятий, быстро решать вопросы по обеспечению ребят спортивным инвентарем и спортивной одеждой, быть образцом дисциплины и порядочности, не терять надежды на то, что питомцы смогут прославить и его как тренера. Да! Не терять надежды на успех. Но бывший ас спорта был одарен повышенными физическими, функциональными и двигательными возможностями, благодаря которым он и добивался в своем виде спорта выдающихся достижений. А в его группе занимающихся талантов может и не быть. Нет и бурного роста спортивного мастерства. Естественно, как ранимый человек, он испытывает разочарование, неудовлетворенность своей деятельностью, теряет надежду на успех. А судьба тренера зависит от успеха занимающихся. Невольно вспоминаю судьбу на тренерском поприще наших прославленных шоссейников, победителей в личной классификации гонки Мира Варшава — Берлин — Прага Юрия Мелихова, Гайнана Сайдхужина, Геннадия Лебедева и олимпийского чемпиона Виктора Капитонова. Первые трое не подготовили себе подобных велосипедистов и перешли на административную работу. В отличие от них Виктор Капитонов, начав тренерскую работу со сборной командой страны, стал и прославленным тренером. Я думаю, что и сам Виктор, и другие тренеры со столь же счастливой тренерской судьбой не могут с уверенностью сказать, стали бы они ведущими тренерами, если бы их тренерский путь начался не со сборных команд, а с азов. Лично я считаю: тренерами сборных команд должны быть в прошлом выдающиеся спортсмены. Их авторитет, умноженный на знания, дает огромные возможности в тренерской работе. И совсем недопустимо, когда тренер сборной не пользуется уважением у спортсменов. Тренеру было бы гораздо проще, если были бы разработаны тесты, при помощи которых он мог бы определять потенциальные возможности молодых атлетов, способность или неспособность новичка вырасти в выдающегося спортсмена. Если в детском возрасте быстрее проявляются те или иные задатки, когда легко определить наличие голоса или степени слуха и чем идеальнее слух, тем больше возможностей подготовить выдающегося скрипача, пианиста или певца, то в спорте даже путем естественного отбора через массовые соревнования и спартакиады не всегда удается выявить одаренных ребят. Невольно вспоминается история с одним велосипедистом по фамилии Смирнов. По рассказу Федора Тарачкова, этот шоссейник мечтал стать знаменитостью. Желание было настолько велико, что он оставил своих родителей и приехал в Москву с намерением быть учеником Тарачкова, которого он знал по прессе. Желание его осуществилось. Он удивлял тренера целеустремленностью и трудолюбием, порой доходившим до фанатизма, но все их совместные усилия не привели к успеху. Знаменитым велосипедистом он не стал... и пошел по стопам своего деда, воспитавшего из него большого мастера по изготовлению скрипичных инструментов.

Общность цели тренера с занимающимися способствует установлению творческого контакта, что, несомненно, положительно влияет на весь процесс становления подростка не только как спортсмена, но и личности в целом. Спорт — важное средство формирования активной жизненной позиции советской молодежи. Увлекаясь спортом, мы не задумываемся, как сложится жизнь в будущем. Наверное, шоссейники сборной команды страны не думали, что, например, Вадим Таскаев станет впоследствии руководителем крупного объединения по добыче угля, Владимир Любовицкий — доктором технических наук, заведующим кафедрой металловедения текстильного института в Ленинграде, Александр Распопов — заместителем главного конструктора на крупнейшем машиностроительном заводе. Кафедрами физвоспитания заведуют ныне: Николай Ляшенко, Виктор Храпов, Николай Эчкенко, кафедрами велоспорта — Владимир Соколов, Гайнан Сайдхужин. Велосипедным спортом серьезно занимались космонавт Алексей

Леонов, академик Борис Патон — президент Академии наук Украины. Вторая половина двадцатого столетия характеризуется бурным прогрессом во всех сферах деятельности человека. Созданы уникальные средства производства, появились сверхзвуковые самолеты, атомные подводные лодки, космические корабли, орбитальные станции, осваиваются труднодоступные районы Дальнего Севера. Происходящая интенсификация жизненного процесса предъявляет к человеку повышенные требования. Современный человек должен систематически совершенствовать свои физические качества и функциональные возможности. И приятно сознавать, что почетная миссия — повышать жизнедеятельность советских людей, способствовать их физическому и духовному развитию возложена на физкультурно-спортивных работников и в немалой степени на тренеров.