



## **В статье Александра Кругляка, тренера команды Scott Racing, рассмотрены вопросы связанные с подготовкой к соревнованиям и собственно гонка и закатка...**

Наверно, каждый из вас желает повысить свои физические кондиции - увеличить выносливость, повысить скорость, научиться, не снижая скорости, проходить сложные участки. Конечно, наиболее быстрый путь стать ассом, это хотя бы периодически участвовать в соревнованиях. Это и поднимает уровень владения велосипедом, и позволяет присутствовать на празднике - имя которому соревнование. В этой статье я постараюсь дать в комплексе группу советов, позволяющих не испортить впечатление от этого праздника. Надеюсь, они будут полезны начинающим спортсменам и любителям велоспорта. В статье отнюдь не всё рассчитано только на начинающих. Цикл подготовки к старту очень важная вещь и проводить его нужно правильно. Поэтому информацией приведённой здесь могут воспользоваться и более опытные велосипедисты. В нужных случаях я просто напишу о том, что что-то квалифицированные спортсмены должны делать не так.

Подготовка к старту состоит из нескольких этапов:

1-й - подготовка за несколько недель до старта.

2-й - подготовка в последние 3-5 дней перед стартом.

3-й - подготовка в день старта.

4-й - восстановление после старта.

Ну а теперь начинаю всё рассказывать по-порядку.

### **Подготовка до старта**

Самое разумное решение при желании выступить в соревнованиях или подготовиться к сложному и скоростному походу - это начать подготовку заранее. Конечно, всё это хорошо, но обычно решение о первом старте принимается достаточно неожиданно для самого участника (объявили любительскую гонку, и решил участвовать). Поэтому в этой статье я ограничусь промежутком в 1,5-2 недели до старта, стартом и 1-2-мя восстановительными днями после старта. В принципе, поведение спортсмена перед стартом занимающегося первый год или чуть больше подчиняется тем же принципам, что описаны в этой статье, поэтому и им здесь есть, что почитать. Более опытные гонщики уже должны понять, что каждый спортсмен индивидуален и учёт своих особенностей при подготовке и так же анализ конкретной трассы помогает существенно повысить результат. Тем более, что опыт (часто полученный методом проб и ошибок) даёт такую возможность.

Основная идея подготовки к первому старту за 1,5-2 недели, это подтягивание своих физических кондиций к требованиям именно предстоящего соревнования (или похода). Для этого надо произвести несколько действий:

**1-е действие:** Реально оценить свою физическую форму. Её необходимо оценивать, исходя из объективных показателей (самое лучшее, если сравнивать её с формой ваших основных потенциальных соперников). Оценивать свою форму нужно, хотя бы по 4

показателям:

**Выносливость** (возможности проехать 2 - 2,5 часа на пульсе 140 - 150 ударов в минуту), при этом скорость не должна быть меньше 0,6-0,7 от предполагаемой соревновательной скорости по трассе похожего профиля. Физиологически выносливость обеспечивается в основном аэробными процессами (т.е. велосипедисту поступающего кислорода из воздуха хватает для протекания процессов образования энергии в организме).

**Скоростной выносливости.** Вы должны при ускорении на пульсе около 165 - 175 ударов /мин. удерживать скорость в течении как минимум 10 минут, а после остановки восстановиться (пульс должен вернуться к исходному состоянию не более, чем за 10-15 минут).

**Скорости** . Здесь простого определения, какой она должна быть, не дашь, т.к. скорость можно измерять при малом сопротивлении (шоссе), большом сопротивлении - мягком грунте, и её величина очень зависит от велосипеда и его комплектации, а так же от вашего умения использовать правильные передачи. Очень зависит скорость и от развития силы. Дело в том, что увеличение скорости напрямую связано с укладкой (расстоянием, проезжаемым велосипедистом за 1 оборот педалей), а величина укладки напрямую связана с силой. Конечно, скорость можно увеличивать за счёт увеличения частоты педалирования (т.е. частоты вращения педалей), но это эффективный способ при езде по твёрдым, гладким трассам. Поэтому наиболее логично оценивать ваш уровень скорости по сравнению с основными вашими соперниками. И раз я заговорил о скорости, то всё же можно оценить ваши потенциальные возможности, узнав вашу частоту забалтывания (частоту вращения педалей, при которой у вас нарушается правильность кругового вращения). Конечно, это достаточно просто сделать на велостанке, но и на гладком асфальтовом участке плавно разогнавшись на достаточно лёгкой передаче, вы почувствуете, когда наступит забалтывание. Затем, запомнив скорость и зная передаточное число и длину окружность колеса (обычно около 2-х метров) можно вычислить и частоту забалтывания.

**Силы мышц.** Абсолютный показатель силы мышц не столь важен, да и нас интересует развитие именно тех мышц, которые участвуют в процессе педалирования. Необходимый уровень развития силы мышц участвующих в педалировании зависит от веса спортсмена и от его специализации. Но у начинающих спортсменов обычно развитие силы мышц одна из приоритетных задач.

Конечно, надо реально оценивать свои возможности, не забывать и о том, что у многих есть хронические заболевания, и это тоже может внести свои коррективы в дальнейшие тренировки. Лучше всего пройти медосмотр в спортивном диспансере, т.к. именно там вам дадут наиболее правильный ответ на вопрос о возможности заниматься тем или другим видом спорта. Но спешу вас обрадовать - регулярные нагрузки не очень большой интенсивности могут вылечить занимающегося от многих недугов. И чтобы закончить разговор на медицинскую тему спешу успокоить некоторых читателей, что программа тренировок рассчитана на занимающегося имеющего средний уровень подготовки. Более того, в настоящей статье приведены механизмы коррекции тренировочных

программ в зависимости от подготовки и реакции организма на нагрузки.

**2-е действие:** Взять тетрадь (желательно большого формата) и на одном из листов нарисовать график, где на оси X нанести метки соответствующие дням оставшимся до старта и 2-3 дням после. Что наносить дальше и как, я расскажу позже.

**3-е действие:** Вспомнить, (или заглянуть в свой журнал тренировок) какой был у вас последние 2-3 недели километраж и, какую часть тренировок (поездки) вы проезжали на пульсе выше 150-155 ударов/мин. К сожалению, точно это могут сказать только уже регулярно тренирующиеся, но даже приблизительной оценки достаточно. Смысл этих действий - оценить уровень привычных для вас на настоящий момент объёмов тренировки (по километражу летом и времени зимой), и уровня её интенсивности. Исходя из этого, и вычисляют средний уровень нагрузки для уровня тренированности на настоящий момент. Обычно он рассчитывается для среднего километража в день и должен быть чуть ниже ваших обычных поездок в выходные. Но сумма в течении 7-дней должна быть близка к вашему километражу в неделю. Правда одно замечание, - уровень тренированности определяется привычным уровнем нагрузки, после которой вы полностью восстанавливаетесь. Если за последние 2 недели вы, по каким то обстоятельствам не могли тренироваться, но до этого выполнялись большие нагрузки, то понятно, что средние уровни нагрузки надо увеличить. Эти уровни и будут для вас отправной точкой для построения тренировочных программ. И если вы на первом этапе несколько ошиблись, то, конечно, сможете скорректировать всё позже.

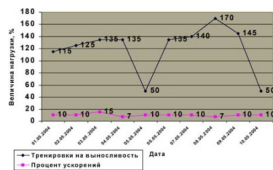
Теперь вы оценили свои возможности и можно выбирать предстартовую программу тренировок. Здесь определяющим будет являться тот вид соревнования или точнее вид нагрузки, который и будет доминирующим на этом старте. Если это длительный марафон или поход по шоссе в равномерном темпе, то первоочередным для вас является развитие выносливости. Если это тяжёлый, но не очень продолжительный грунтовый поход, или кросскантри, то режим нагрузки по достаточности кислорода для образования энергии будет смешанного типа. Так называемый аэробно-анаэробный режим, где часть энергии обеспечивается за счёт процессов не полного окисления источников энергии кислородом воздуха, т.е. с образованием молочной кислоты в мышцах. Да и силу перед гонкой подкачать бы не мешало. Конечно, если до старта осталась неделя-другая, то принципиально уровень вашей формы не улучшить, но рациональная подготовка и особенно правильное построение тактики гонки и подготовки перед стартом может намного улучшить ваш результат. Казалось утверждение парадоксальное, но как раз у начинающих спортсменов сбои происходят не из-за плохой спортивной формы, а из-за элементарных ошибок в подготовке или тактике. С другой стороны, желание показать себя может и помочь в трудный момент, и результат существенно улучшится. Я знаю случаи, когда, участвуя впервые на соревнованиях, новичок создавал сильнейшую конкуренцию признанным авторитетам.

Из-за недостатка места и несколько другого направления статьи я не буду останавливаться на описании долговременной тренировочной программы подготовки. Обычно принимают решение о первом старте за неделю-две, поэтому ограничимся этим сроком, точнее сроком от 2-х недель до 5 дней до старта, т.к. за 5 дней надо перейти на

программу подготовки непосредственно к самому старту.

Считайте, что первая часть тренировочного плана посвящена развитию основного физического качества и выносливости (развитие которой является необходимым условием успешности дальнейшей вашей спортивной карьеры). Если вы готовитесь к марафону, то понятно, что основное занятие на тренировках - повышение выносливости, а средство решения - метод длительных тренировок достаточно равномерного темпа на пульсе 140 - 150 ударов в минуту. В долговременной тренировке такая однобокость не приветствуется т.к. необходимо периодически подкачивать и другие физические качества. Но за 2 недели до старта мы пока не о чём не беспокоимся, т.к. в предстартовой подготовке основную роль будет играть повышение скоростной выносливости. Запомните такое правило: **«Выигрывает ответственные старты не тот, кто больше всех тренируется, и не тот, кто самый быстрый, а тот, кто построил самую рациональную тренировку, подошёл к старту в наилучшей форме и смог сохранить больше сил и проехал лучше последние круги»**;

Теперь приведу предварительный план тренировок с 15-го по 5-й день до старта.



Теперь несколько комментариев к графику.

Все эти проценты величины нагрузки являются правильными, в случае если привычная для вас нагрузка за период, по которому Вы определяете, летом является не менее 150 км в неделю, а зимой не менее 6 часов в неделю. Обычно любой более-менее здоровый человек такие объёмы переносит без напряжения. Поэтому, если вы не относитесь к купившим велосипед несколько дней назад, а до этого вообще на велосипед не садились, то есть смысл меньше этих объёмов не опускать свой расчётный уровень нагрузки.

Исключение - наличие каких-то хронических заболеваний. В принципе, медосмотр перед началом регулярных занятий желательно пройти, а если вы собираетесь заняться маунтинбайком серьёзно, то медосмотр вещь просто необходимая. Ведь спорт отличается от физкультуры повышенными нагрузками. С другой стороны, если Вы имели перед оценкой уровня своей подготовленности очень большие нагрузки и не полностью восстановились, то расчётную среднюю нагрузку можно несколько снизить. Средний пульс тренировки в упражнениях на развитие выносливости 145-155 ударов/мин. При кратковременных ускорениях на этом этапе не стоит повышать пульс выше 170 ударов/мин. Я ещё добавлю, что перед тренировкой необходима разминка 10 - 15 мин. (в вашем случае её можно заменить дорога к месту тренировки на пульсе 120-135 ударов/мин). А после тренировки заминка 15- 20 мин. с плавным снижением пульса от

140 ударов/мин. до 110 - 115 ударов/мин.

Теперь по поводу коррекции графика нагрузок с 15 по 5 день перед стартом. Конечно, надо понимать, что ваша кривая, показывающая нагрузку и процент ускорений, вряд ли будет повторять приведённую в точности. И на самом деле, различная начальная подготовка, различные цели, и различное наличие свободного времени потребуют некоторой корректировки в планах.

Два горба в графике показывают 2 тренировочных микроцикла. На самом деле, надо знать, что не только величина нагрузки обладает тренировочным эффектом, но и характер чередования нагрузки может изменять тренировочный эффект. Первые 4 дня вы пытаетесь втянуться в тренировочный цикл. Самое основное в это время - РЕГУЛЯРНОСТЬ. На организм воздействует ежедневная, повышающаяся каждый день, нагрузка.

1-я контрольная точка - это время перед тренировкой 4-го дня (для удобства я написал даты начала занятий 1.05). Перед тренировкой вы чувствуете, что чуть-чуть не до конца восстановились. В этот день вы выполняете километраж близкий к предыдущему дню, но с чуть меньшей интенсивностью. Следующий день - разгрузочный. Если вы чувствуете себя сильно усталым, можно и не кататься (полноценной тренировки в этот день быть не может), но работа мышц на пульсе около 125-130 ударов/мин. позволяет им лучше восстановиться. Во всяком случае, есть смысл около 45 мин покататься на велосипеде. Ещё раз напоминаю - в этот день более 140 ударов/мин. пульс повышать нельзя. Если же в разгрузочный день перед тренировкой вы полностью восстановились и даже не чувствуете ни каких ощущений в ногах (такое бывает достаточно часто), и у вас наоборот как говорится нога "идёт", то значит вы несколько занизили свой уровень тренированности, либо тренируетесь на низком пульсе. Но в любом случае, объёмную тренировку в день отдыха делать не стоит. Лучше сделать несколько более интенсивную тренировку (можно даже кратковременными ускорениями в некрутой подъём по 8-12 секунд в 3-4-х сериях по 5-6 ускорений потренировать силу), или найти трассу с большими перепадами, чем вы тренировались в предыдущие дни. В любом случае время тренировок в разгрузочный день раза в 3 меньше, чем в предыдущий. При тренировках на выносливость, скорость или силу в зависимости от направленности тренировки нагружаются несколько больше различные системы организма. И поэтому на 5-й день мы обеспечиваем отдых системам ответственным за выносливость. Правда, если в первые 4 дня вы себя недогрузили, то надо увеличить объёмы в последующем микроцикле.

2-я контрольная точка - 6-й день. Перед тренировкой вы должны почувствовать, что восстановление прошло успешно и появилось желание тренироваться. Если вы правильно посчитали привычный вам среднедневной уровень тренировок, то так всё и будет. Обычно до начала регулярных занятий более 3-х дней никто не тренируется, а в выходные дни навёрстывается упущенное. Если вы чувствуете, что не восстановились и самое главное, что и после разминки улучшений в самочувствии нет, то тренировку в этот день следует сократить как минимум в 2 раза и несколько снизить интенсивность. После этого, на следующий день надо, провести нормальную полноценную тренировку.

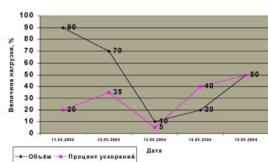
За 48 часов при не очень интенсивных тренировках вы просто обязаны восстановиться. Если это не так, то вы зависили свои возможности и надо снижать объём. Хотя снижать время тренировки менее чем до 1 часа, с учётом разминки и заминки смысла нет, т.к. в этом случае основная часть тренировки не обеспечит развитие выносливости. Либо у вас что-то со здоровьем, либо вы нарушаете режим сна.

3-я контрольная точка - 9-й день перед тренировкой. За день до этого вы выполнили большой объём работы и перед тренировкой чувствуете, что лёгкости в мышцах нет. Но после разминки в основном чувство тяжести должно пройти. Теперь нужно понимать, что последним тренировочным занятием на выносливость вы корректируете сам цикл. Если вы чувствуете, что не восстановились и после разминки, и ехать тяжело, то надо сбросить скорость, ограничить интенсивность работы в подъёмах и процентов на 30 уменьшить время тренировки (на этом этапе раньше запланированного делать день отдыха не целесообразно, т.к. некоторое недовосстановление планировалось заранее). Кроме того, перед этим днём желателен приём витаминов и таблетки аспаркама (панангина). Более подробно про некоторую фармакологическую поддержку тренировочных занятий я напишу позже, но на этом этапе я дополнительно подчёркиваю её необходимость.

Если вы наоборот рвётесь в бой, едете очень легко, то есть смысл повторить нагрузки, что и в предыдущий день.

Рекомендации на 2-й разгрузочный день те же, что и на 1-й.

Результатом этих 2-х тренировочных микроциклов должно быть втягивание систем вашего организма в тренировочный режим. После них вы пытаетесь за 5 дней до старта несколько увеличить вашу способность ехать на высоком пульсе и проведёте цикл «нагрузка-отдых-раскатка-старт». Более подробно об этом будет написано далее. Приблизительно тренировочный цикл последующих 5-и дней приведён ниже.



## Предстартовый цикл

Конечно, настоящий предстартовый цикл несколько отличается от того, что приведён в этой статье. Обычно у спортсменов подготовка к ответственному старту продолжается не менее 10-15 дней, но надо понимать, что обычно у начинающего спортсмена нет столько времени. Не надо забывать, что задача успешного старта в первом соревновании предполагает в первую очередь подготовку спортсмена к прохождению дистанции до конца, а не выигрыш этого старта (выиграть свой первый старт при сильном составе участников вряд ли возможно). Тренировки предстартового цикла подготавливают вас к скоростной работе, но надо помнить, что определяющим для вас был предыдущий цикл, где вы адаптировались к повышенным нагрузкам, и регулярным тренировкам. Обычно к предстартовому циклу, несмотря на день отдыха перед ним, всё

равно гонщик подходит чуть перекатанным (т.е. он восстановился после нагрузок, но лёгкости всё же нет). Часто из-за повышенного объёма дистанционной работы, гонщик несколько теряет в скорости. Восстановиться к старту, увеличить ваши скоростные возможности, психологически подготовиться к борьбе на трассе ваша основная задача в предстартовом цикле.

Теперь маленькое отступление. Реакция человеческого организма на нагрузку такова, что после нагрузки через 24-48 часов (а при очень большой нагрузке и чуть позже) наступает так называемая фаза суперкомпенсации (сверх восстановления). В ней возможности организма спортсмена становятся чуть больше, чем до тренировки. Конечно, было бы желательно использовать этот эффект. В зависимости от того, к какому виду соревнования вы тренируетесь, нагрузки должны несколько различаться.

Более подробно я опишу план подготовки к собственно гонке. В первый день предстартового цикла объём резко падает (почти в 2 раза по сравнению с максимальными объёмами в предыдущем цикле). Интенсивность резко возрастает. Лучше это сделать за счёт пары длинных ускорений по 15-20 минут на пульсе около 160-165 ударов/мин после разминки. Конечно, этот пульс ниже того, что будет у вас в гонке, но всё же выше того пульса, на котором вы тренировались последние 2 недели. Пауза между двумя ускорениями должна быть не менее 10 мин. свободного катания на пульсе около 130-135 ударов/мин. В конце занятия есть смысл ещё сделать несколько ускорений длительностью менее минуты с минутным отдыхом между ними, разгоняясь до максимальной скорости и поддерживая её около 5-10 секунд. Ударными нагрузками будет характеризоваться второй день предстартового цикла. Объём тренировки ещё уменьшается, а интенсивность возрастает. Во 2-й день желательно после разминки сделать серию из 5-10 ускорений почти в полную силу по 20-30 секунд, с паузами между ускорениями около минуты. После этого резко сбросить скорость, и после того как пульс понизится до величины 130 ударов, и всего 1-2 минуты проехав на этом пульсе, начать первую часть ударной тренировки. Если вам предстоит соревноваться на дистанции от 1 часа до 1,5 часа, то первая часть должна быть 30-40 мин. желательно по той трассе, на которой вам предстоит соревноваться. Ехать эту дистанцию нужно в полную силу, а может и быстрее. После 1-й части ударной тренировки вы обязательно должны не останавливаясь восстановиться на пульсе 125-135 ударов порядка 10 минут. Честно говоря, перед второй частью нужно восстановить свои энергетические потери путём приёма жидкого углеводистого питания.

Вторая часть ударной тренировки это 20 минутная опять в полную силу гонка по трассе. Только 20 мин. т.к. основная задача второй части - это всего лишь опять заставить пройти организм стадии втягивания в гоночный режим.

**Необходимые замечания:**

На самом деле ударная тренировка проходит на фоне предыдущего дня, в котором вы выполнили хоть и не очень большой объём работы, но достаточно интенсивный. В идеальном случае перед ударной тренировкой хорошо, если вы практически полностью восстановились. Я надеюсь, что это будет именно так т.к. перед ударной тренировкой всё же пульс был не предельный (в гонке пульс может временами повышаться до 200

ударов/мин. и более). Совместное действие 1-го и второго дня после восстановления поможет вам несколько легче переносить скоростную работу. Но надо понимать, что реакция на нагрузку у различных людей различна, да и к старту после ударного дня надо полностью восстановиться. Поэтому если после первой части ударной тренировки через 10-15 минут вы чувствуете, что не в состоянии проехать 20 минутное ускорение, то тренировку надо скорректировать. Самый простой способ это передохнуть ещё 5 минут, а потом найти небольшой подъём и затем сделать 2 серии из 3-5 ускорений в гору на 90% скорости по 30 сек. с паузами 4-5 минут между сериями. После подъёма вниз надо съезжать расслаблено, и стартовать сразу после возвращения на место старта. Обычно такая работа за счёт отдыха между ускорениями переносится легче, но тоже сильно нагружает все системы организма.

Если предстоит гонка до часа, то можно ограничиться и одним ускорением около 40 минут и кратковременными ускорениями.

Если же предстоит гонка более 2-х часов, то ударная тренировка состоит из одной части в 1 час 15 мин - 1 час 45 мин., на пульсе около 155-160 ударов/мин., где уже в процессе тренировочного занятия проводятся ускорения на пульсе 170-175 ударов/мин. по 3-5 минут с суммарной продолжительностью не менее 30 мин.

Далее нужно понять что, не восстановившись к соревнованию, хорошего результата не покажешь. Поэтому после ударной тренировки запланирован день отдыха и день для раскатки (когда объём минимален, а производится серия ускорений с паузами между ними для получения эффекта «тонизирования» мышц перед стартом). Конечно, более внимательно должны подойти к 2-м разгрузочным дням спортсмены более высоких квалификаций, но и начинающий гонщик должен о них не забывать. Достаточно много начинающих гонщиков в попытке показать хороший результат увеличивают тренировочные объёмы и забывают восстановиться перед ответственным стартом. Результат от этого только страдает.

Полезно после тренировки ударного дня принять таблетку панангина (аспаркама) и какой-нибудь из поливитаминных препаратов. Вообще-то не помешали бы и 10-15 капель женьшеня или 3 таблетки левзеи в дни отдыха утром. Восстановление в этом случае проходит более быстро. Очень сильно увлекаться фармакологической поддержкой на этом этапе не стоит. У вас пока не те нагрузки, когда бы это было необходимо. И ещё - НИКОГДА нельзя компенсировать отсутствие тренировочных занятий приёмом различных медикаментов. Уровень результатов определяется в первую очередь правильностью ваших тренировочных нагрузок, а не количеством принятых препаратов. Кто не придерживается этого правила полностью безнадёжен в долговременной перспективе показывания стабильных высоких результатов. Конечно для высших спортивных достижений приём восстанавливающих средств необходим. Но всегда надо пытаться обойтись их минимальным количеством, и делать это, понимая все плюсы и минусы. Но ещё раз повторяю: для успешного участия в первом старте более важно подготовить мышцы к предстоящей работе и построить рациональную тактику прохождения дистанции. В день отдыха можно вообще на велосипед не садиться, но лучшего восстановления можно достичь, если покататься минут 30 на пульсе 125-135 ударов. Всякого рода рывки противопоказаны.



**Раскатка** . За день до старта, вам необходимо не перегрузившись, т.е. используя ускорения с паузами между ними, заставить свой организм немного поработать на высоких нагрузках. Обычно в этот день более 20 минутного длинного ускорения на 90% скорости не делают. Но делают короткие ускорения (не менее 15 - 20) раскручивая на ровной трассе до максимально возможной частоты и поддерживая её по 5-7 секунд. Это чисто тонизирующая тренировка для нервно-мышечной системы нашего организма. Главное требование после этого дня полное восстановление к старту. Если вы чувствуете, что не сможете восстановиться, лучше разогнаться несколько раз до максимально возможной частоты на шоссе и на этом прекратить тренировку. Приём восстанавливающих средств, витаминов и минеральных веществ в этот день максимален.

Ещё одно замечание перед стартом надо выспаться, поэтому лечь надо пораньше. В случае некоторого предстартового мандража можно вечером принимать капель 15-20 валерьянки, либо пососать 2 таблетки глицина, положив их под язык. Остальные средства, могут помешать вам успешно выступить в соревнованиях.

### **Этот прекрасный день соревнований!**

Теперь целая глава о самом важном дне - дне старта. Ошибки в этот день могут сильно ухудшить ваш результат. С другой стороны, правильная подготовка в этот день и наличие некоторого эмоционального подъёма, позволяет во многих случаях существенно улучшить достижения.

Основные положения подготовки к старту:

1. Подойти к старту надо на пике суперкомпенсации после предыдущей нагрузки.
2. Режим дня не должен меняться в этот день (раньше вставать или долго спать, обычно смысла нет).
3. Режим питания за день и в день старта желательно не нарушать (нет ничего хуже проблем с животом во время гонки).
4. Не должно быть дефицита жидкости в организме перед стартом.
5. Правильно принимать жидкость и питание во время гонки.
6. Тактика первого старта на 90 процентов зависит от ваших возможностей на день старта и только на 10 процентов от действий и состояния тренированности ваших соперников. В последующих стартах это соотношение изменится, но пока главное пройти всю трассу в свою силу.
7. Трезво оценивать свои силы в гонке и не ввязываться в авантюры.
8. По возможности отработать по полной перед финишем и выложится так, чтобы не было причин себя упрекнуть, что в гонке сделал не всё, что мог.
9. Правильно восстановиться после гонки.
10. Начать подготовку к новому старту.

Теперь подробнее. Подойти к старту надо на пике суперкомпенсации после предыдущей нагрузки.

Предыдущая нагрузка отличалась большими объёмами и большей интенсивностью, чем вы привыкли. Ваш организм на возросшую нагрузку ответил адаптационными реакциями.

После уменьшения нагрузок организм выходит на более высокий функциональный уровень, чем до тренировок.

Замечание: это справедливо только для нагрузок, которые не превысили так называемый адаптационный порог, после которого исчерпываются резервы адаптации и организм не восстанавливается после тренировочного микроцикла. На самом деле, вопрос более сложный, т.к. после одной или нескольких тренировок организм может не успеть полностью восстановиться, но к определённым контрольным точкам (перечисленным ранее) спортсмен должен восстановиться после нагрузки. Для вас нормальное восстановление - это желание тренироваться и хорошее самочувствие после дня отдыха. В спорте высших достижений требуется ещё и медицинский контроль, т.к. не всё контролируется вашим самочувствием. И хотя столь сложные проблемы у вас на первом этапе спортивной карьеры возникнуть не могут, но надо приучить себя каждый день контролировать изменения своего самочувствия. Например, после прохождения дистанции близкой к той, что вы проехали за день до этого, по субъективным ощущениям типа «нет скорости» или «в гору ехал очень тяжело». Здесь вам может помочь только дневник тренировок, где вы можете проанализировать, всё ли у вас складывается согласно плану. В случае каких-то проблем надо сбросить нагрузки, т.к. в этом случае вы потеряете день или два тренировок, а перегрузившись вы рискуете попасть уже под диагноз «перетренированность» и возвращение к нормальному тренировочному циклу может занять существенно больше времени. И тогда для нормализации уже потребуется привлечение врачей.

### **Режим дня не должен меняться в этот день**

Организм человека подвержен изменению своих характеристик в течение суток. Более того, налаженный режим позволяет легче переносить тренировки и быстрее восстанавливаться после них. Сбой режима заставляет организм тратить лишние адаптационные ресурсы. Хотя если вам предстоит гонка более 2-х часов или сложный поход с временем движения более чем 4 часа, есть смысл всё же лечь на час раньше. Может вы раньше и не уснёте (хотя нужно постараться), но лёжа вы просто тратите меньше энергии, что тоже приветствуется. Для любителей полежать (поспать) в течение дня, есть одно замечание. Хотя и тянет поспать после обеда, или сразу после ужина, но организм устроен так, что переваривает он пищу лучше в вертикальном положении. Поэтому отдыхать лучше перед обедом и перед ужином.

### **Режим питания за день и день старта желательно не нарушать**

Чуть выше упоминалось о важности правильного питания. Это очень сложный вопрос и требует достаточно большого места для его рассмотрения. Те кто хотят разобраться более подробно, а надеюсь это практически все читатели этой статьи, могут посмотреть отдельные статьи, написанные ранее, и посвящённые только этому вопросу (например, на <http://www.velostyle.spb.ru/> ). В этих 2-х статьях описано питание во время соревнований, поэтому на нём я подробно останавливаться не буду, а просто дам конкретные рекомендации. Но режим питания за день до старта, в день старта и на следующий день после старта очень важны.

Принимают пред стартом обычно привычную гонщику пищу. Но за день до старта, необходимо не перегрузив желудочно-кишечный тракт усвоить повышенное количество пищи. Правда увеличение идёт в основном за счёт углеводистой и легко усваиваемой пищи. В этот день лучше исключить жирную, жареную и острую пищу. В день старта не перегружать желудок тяжело перевариваемой пищей. Лучше если вы поедите часа за 4 до старта, а за 1 час или за 50 минут до старта примете около полулитра литра углеводистого питания.

### Не должно быть дефицита жидкости в организме перед стартом

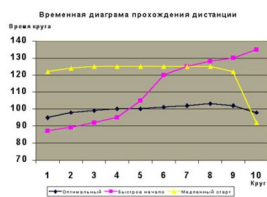
Дефицит жидкости в организме - прямой путь к досрочному прекращению борьбы. Кроме приёма углеводистого питания ещё минут за 5 до гонки рекомендуется выпить по самочувствию своего любимого напитка (обычно 0,5-0,3 литра). Естественно, ни пейте "через не могу", но минут 15-20 в начале гонки вряд ли будет время пить.

### Правильно принимать жидкость и питание во время гонки

Первое замечание - при большой нагрузке, как показал опыт, легче пьётся кисловатая жидкость, охлаждённая до 10-15 градусов. Пить надо маленькими порциями в наиболее удобных для вас местах трассы. Минут 10-15 пока вы входите в соревновательный режим лучше не пить. В гонках до 30 минут тоже лучше не пить. Обычно, место питания не самое удобное для приёма жидкости. Поэтому бачок с жидкостью надо везти с собой. Его могут вам передать и после 1-го круга. В любом случае после 40 минут необходим приём углеводистого питания. Проще всего просто поменять бачок. Учтите, что усвоить вы можете в гонке около 1 литра в час, а потерять до 2-х, поэтому если гонка длинная, то после втягивания в гоночный ритм надо понемногу начинать пить, даже если пока вроде желания нет.

### Тактика первого старта

Основная задача 1-го старта проехать всю дистанцию, без заметных провалов. Обычно хороший гонщик придерживается равномерного графика прохождения дистанции. Графики различных вариантов прохождения дистанции выглядят так:



Комментарии: Время круга и круги, взяты произвольно. Точнее 100 - это приблизительно то среднее время, за которое гонщик мог пройти круг. 10 кругов взято для наглядности. На самом деле в серьёзных гонках круг длинный (в кросскантри на чемпионате мира около 6 км) и кругов гонщики проходят меньше. График иллюстрирует прохождение гонщиками именно дистанции кросскантри (т.е. 1 час 30 мин - 2 часа). Оптимальный график характеризуется более быстрым началом, т.к. на первых метрах идёт борьба за позицию в гонке, да и, ускорение в первые 15 секунд вообще практически не влияет в дальнейшем на усталость гонщика, т.к. на первых секундах используется просто более

энергоёмкий источник энергии. Но обычно к 15 -20 минуте все выходят на скорость близкую к средней при прохождении дистанции. При равномерном прохождении скорость может чуть-чуть падать к концу гонки. Финишный круг и особенно отрезок, где уже виден финиш, хороший гонщик едет обычно чуть быстрее.

Если гонщик возьмёт темп быстрее оптимального для него, то какое то время он поддерживает скорость, потом усталость начинает накапливаться и где-то к середине дистанции идёт провал. И если скорость вовремя не уменьшить, она будет всё падать и падать, а в худшем случае гонщик может сойти с дистанции.

Другой крайностью является чересчур медленный темп, перестраховавшись и проехав большую часть в полсилы, нельзя спохватившись на последнем круге отыграть потерянное время. Хотя сойти с трасы вы не сойдёте, но настроение себе испортите, т.к. поймёте, что могли показать значительно лучший результат.

Ну, я предвижу вопрос, а как угадать свой темп. Ведь обычно трасса вами ещё не прикатывалась, а соперники со старта сразу рванут. Ответ достаточно простой, а точнее существует 2 варианта ответа:

1 - Самое лучшее иметь пульсометр и где-то к 10-й минуте выйти на средний пульс около 170-175 ударов/минуту. Не позволять подниматься пульсу даже кратковременно выше 200-210 ударов/мин. При ухудшении самочувствия пульс возрастёт, и вы автоматически снизите скорость. Обычно, даже начинающие, час, а то и более на таком пульсе проедут. На последнем круге есть смысл сориентироваться и если это возможно, увеличить темп. Финишировать надо приучать себя всегда в полную силу. Более опытные гонщики едут на более высоком пульсе, но опыт придёт и к вам, если вы доедете до конца свою первую гонку.

2- Второй способ по самочувствию. Здесь тоже надо контролировать в гонке самочувствие, но точкой отсчёта должны быть ощущения на трассе приблизительно такие, которые у вас были во время успешной прикидки. Конечно, если прикидка была на той трассе, на которой вы соревнуетесь, то приблизительно время своего круга вы уже должны знать. Обычно в гонке 1 час - 1 час 30 минут скорость чуть ниже, чем на прикидке в полную силу на 45 минут. После приобретения соревновательного опыта ошибок с выбором темпа станет существенно меньше.

### **Трезво оценивать свои силы в гонке и не ввязываться в авантюры**

Здесь я хочу напомнить, что скорость и затрачиваемые усилия связаны между собой нелинейной зависимостью. Особенно заметно это в районе предельных скоростей. Когда вы едете на скорости близкой к предельной, даже для небольшого увеличения скорости приходится прикладывать существенно большие усилия. Именно в процессе тренировки, организм приучается легче переносить предельные нагрузки. Поэтому часто гонщики используют тактику резкого ускорения для отрыва от сидящего на колесе преследователя. Смысл её такой. Когда сидящий на колесе велосипедист начинает надоедать (а лидеру в этом случае приходится помнить о невозможности совершать ошибки, и о меньшем сопротивлении воздуха у преследователя), то обычно делается

лидирующим короткий рывок секунд до 10-15 (особенно это классно получается, если вы на коротком подъёме въехали на вершину, а преследователь - нет). Обычно преследователь может чуть запоздать с ответным ускорением, и тогда между вами может появиться заметный просвет. Пытаясь наверстать упущенное, преследователь вынужден прикладывать все силы, чтобы догнать лидера. Но лидер после ускорения несколько сбрасывает скорость и некоторое время чуть восстанавливается. Чуть позже его догоняет преследователь. Но только он уравнивает скорость с лидером (чуть сбросит темп), тот начинает новое ускорение. В этот момент лидер уже чуть отдышался, а преследователь - нет. После 2-х, 3-х рывков, если преследователь не сообразил ехать равномерно, чуть увеличив по сравнению с первоначальной скоростью, то у него резко возрастает кислородный долг и обычно он больше на колесе у лидирующего не едет. Конечно, для первого старта короткие ускорения не столь актуальны, но у многих начинающих гонщиков есть желание показать себя, и они начинают тянуться за лидерами. И очень часто это мешает им проехать гонку до конца. Поэтому, не стоит делать ускорения в начале и середине дистанции. Наиболее рационально попытаться пройти её в равномерном темпе.

По возможности отработать «по полной» перед финишем, и выложится так, чтобы не было причин себя упрекнуть, что в гонке сделал не всё, что мог.

Если чуть выше я рекомендовал не делать резких ускорений в начале и середине гонки, то в конце ситуация меняется. Во-первых уже можно почувствовать, что сил ещё достаточно и вы можете чуть ускориться. Желательно если до финиша ещё более 1-2-х минут, ускоряться не очень сильно, т.к. я уже говорил, даже не очень сильное увеличение скорости требует существенно больших затрат энергии. Если же вы увидели финиш, то наоборот надо попытаться увеличить скорость до предела. Дело в том, что реально вы ещё не научились использовать все свои возможности в гонке, и силы на самом деле у вас на финише есть. Увидев финишный створ, обычно гонщик испытывает эмоциональный подъём и поэтому может прибавить скорость. Не надо забывать, что впереди может ехать гонщик, взявший тактику быстрого старта и уже из последних сил едущий на финиш. Если вас обгоняют перед финишем, то очень сложно взять себя в руки и вернуть свою позицию обратно. Насчёт усталости после финиша скажу так - на самом деле с опытом гонщик учится использовать свои силы более рационально, приезжая к финишу с минимальным их запасом. Начинающие обычно не могут «выложится до конца». Достаточно часто я видел, как последние из финиширующих через очень короткий промежуток времени уже могли возвращаться с гонки на предельной скорости, оставив далеко позади тех, кто их намного обогнал, но выложился в гонке. Поэтому, на финишное ускорение сил у вас должно хватить.

### **Вперёд к новым победам**

Вот, гонка позади. Счастливым и уставшим вы стоите за финишной чертой и не знаете, что делать дальше. А начинать надо сразу. Первое, что я вам посоветую - это не стоять на месте, а подъехать за еще одной флягой. Казалось бы, что делать после финиша совершенно ясно - отдышись. Но всё же, надо сразу начать восстанавливать потери жидкости. Более того, рекомендуется восстанавливать потери жидкостью имеющей

минеральные вещества. Содержащие их спортивные напитки (типа Мультипауэра) это очень неплохой выбор. Затем есть смысл ещё минут 15-20 покататься на пульсе 120 - 125 ударов. Если ноги после финиша начинает сводить судорога, а это бывает у начинающих спортсменов, то можно принять одну таблетку Панангина (Аспаркама) для восстановления запасов магния, большое количество которого вышло из организма с потом. В процессе длительных тренировок обычно ноги адаптируются, и судорог не бывает. Если вы возвращаетесь после гонки своим ходом, то заминки может и не быть. Единственное условие - после финиша не ложитесь и не садитесь надолго. Просто накопившаяся молочная кислота у вас в мышцах лучше выводится, если вы заставите мышцы чуть-чуть поработать. Вообще основной смысл послестартового отдыха - возможно более быстрое восстановление, для возобновления дальнейших тренировок. На самом деле усталость после старта вещь полезная. Часто очень трудно себя заставить делать интенсивные тренировки, а участие раз в неделю или чуть реже в не очень ответственных соревнованиях решает эту проблему. Да и хорошая гонка позволяет тренировать не только физические ваши кондиции, но и тактическую вашу грамотность, умение не сдаться под прессингом соперников.

Вечером после того, как вы сделали лёгкий массаж душем с тёплой водой, вы уже можете лечь, подняв ноги, и обязательно занести все данные о гонке в дневник тренировок. Не лишним будет, и записать впечатление о гонке, а так же действия основных ваших соперников. Это может очень пригодиться при дальнейшем анализе результатов.

На следующий день - у вас разгрузочный день. Можно покататься, но ускорения противопоказаны. В принципе, через день, чуть сбросив интенсивность можно переходить на свой нормальный тренировочный режим. Исключение - марафоны. Обычно восстановление после них занимает 3-4 дня.

Источник: [ВелоПитер](#)