

**Техніка велосипедної їзди по різних дорогам при проходженні  
категорійного вело походу**

**Анотація.** У статті представлені технічні елементи, що застосовуються в велосипедному туризмі, їх особливості при проходженні маршруту у велопоходах.

**Ключові слова.** Техніка їзди по рівній і пересіченій місцевості, техніка їзди на підйомах і спусках, техніка подолання перешкод.

**Вступ.** Під технікою їзди у велосипедному туризмі розуміють ступінь освоєння технічних прийомів і дій, спрямованих на досягнення максимального результату при проходженні запланованого маршруту. Технічні особливості тісно взаємопов'язані з фізичними, психологічними можливостями велотуриста, а також з конкретними умовами зовнішнього середовища, в яких проходить велопохід.

**Мета дослідження.** Виявити особливості технічних прийомів при проходженні маршруту у велопоході.

**Методи дослідження.** Теоретичний аналіз і узагальнення спеціальної науково-методичної літератури.

**Результати дослідження та їх обговорення.** Техніку велосипедної їзди об'єднує комплекс всіляких прийомів їзди на велосипеді, подолання підйомів, спусків, поворотів, гальмувань і ін. [4]. Для успішного оволодіння технікою велосипедної їзди в туризмі вивчаються самі технічні прийоми та шляхи їх вдосконалення [3]. Саме сукупність раціональних прийомів їзди, дають можливість в різних ситуаціях при проходженні велопоходу проявити високі технічні якості. Особливостями техніки є різні поєднання психічних властивостей особистості, індивідуальний стиль рухової діяльності, морфологічні та функціональні особливості спортсмена [5].

Як відомо, велотурист долає в категорійних походах 78% дистанції по рівній і 22% по пересіченій місцевості в умовах бездоріжжя, рідкого і в'язкого ґрунту, а також по траві, по гравію, по піску, по асфальтованому покриттю і по бетону [6].

Також наголошується, що велотурист до виходу на маршрут повинен досконало володіти набором технічних елементів з урахуванням «додаткової» ваги на велосипеді, особливо, по пересіченій місцевості слідуючи в команді за провідним або в групі з урахуванням подолання перешкод на підйомах, на спусках, при проходженні поворотів [3].

Характер їзди по рівнинній місцевості визначають в основному атмосферні умови (температура повітря, стан і відкритість сонця, напрямок вітру, опади) і якість покриття дороги. Щоб уникнути перевтоми саме від одноманітності роботи, потрібно час від часу дещо змінювати її характер, давати навантаження іншим м'язам, зокрема, змінювати передачі, положення тіла на сидлі, педалювати серіями оборотів. При вітрі на відкритих ділянках шосе члени групи їдуть якомога ближче один до одного, при зустрічно - бічному вітрі розташовуються в залежності від напрямку вітру, сходячкою вправо або вліво.

Техніка їзди по пересіченій місцевості пред'являє високі вимоги до володіння велосипедом - це вміння правильно і вчасно переключити відповідну передачу, гальмувати з вагою на велосипеді (від 15 до 35 кг), де основну роль відіграють навички та вміння, набуті при підготовці перед походом [1].

На пологом короткому підйомі велосипедист щільно сидить в сидлі, м'язи плечового пояса і тулуба розслаблені. Перед підйомом потрібно додати швидкість. Підйом долається з ходу на одній передачі.

Пологі затяжні підйоми спочатку долають так само, як короткі, а при падінні швидкості ставлять меншу передачу і рівномірним круговим педалюванням проходять майже весь підйом. В кінці підйому можна застосувати спосіб педалювання «танцівниця». Якщо ж швидкість втрачається задовго до кінця підйому, треба перейти на меншу передачу.

Підйоми на гірські перевали вимагають особливої техніки і вправності. За характером доріг, крутизни підйому і т.д. перевали називають велосипедними (підйоми на них долаються повністю на велосипеді), вело-пішохідними (частина - на велосипеді, а частина - пішки) і пішохідними. Якщо тривалість пішого підйому невелика, то велосипед просто ведуть руками збоку.

Спуски, при всій їх уявній легкості, вимагають особливої уваги і зібраності, оскільки більшість нещасних випадків відбувається саме на них. Круті короткі спуски проходять з інтервалами між велосипедами не менше 10 метрів. Якщо спуски прямі, на них можна не пригальмовувати. При сильному зустрічно-бічному вітрі на спусках застосовують низьку посадку [2].

На тривалих спусках велотурист отримує можливість відпочити, розслабитися. На початку спуску велотурист розганяється, кілька разів енергійно повернувши шатуни педалей, а потім він повинен поставити їх в горизонтальне положення, притиснувши коліна до рами, і уважно стежити за дорогою. Площа лобового опору при такій посадці значно зменшується. Час від часу потрібно випрямляти то одну, то іншу ногу, щоб дати м'язам відпочинок. На довгих спусках рекомендується педалі крутити час від часу в зворотному напрямку, так як на великій швидкості повітря охолоджує м'язи і суглоби, а відтак їхня еластичність втрачається, отже, знижується працездатність. Обертання педалей у зворотний бік одночасно сприяє розслабленню м'язів. Спуски з гірських перевалів вимагають особливої техніки. Перед спуском потрібно перевірити кріплення коліс, керма, вантажу. Найбільшу увагу приділяють гальмам [3].

Найбільшої уваги вимагають круті повороти серпантинів гірських доріг. Чим більше швидкість велосипеда, тим крутіше кут його нахилу. На неасфальтованій дорозі кут нахилу, після якого почнеться падіння, становить 70 °, на асфальті - 75 °, на мокрому асфальті - 85 °. Досвід велосипедиста полягає в тому, щоб визначити безпечну для даного повороту швидкість. Починати гальмувати треба задовго до початку вигину дороги, а на самій кривій послабити гальмування, виставити в сторону повороту коліно зігнутої ноги.

Другою ногою велосипедист спирається на педаль, яка знаходиться в нижньому положенні. На крутих віражах на мокрому асфальті або слизькій дорозі нога з боку повороту знімається з педалі і ковзає п'ятою по дорозі, а друга нога, залишаючись на педалі, приймає на себе основну вагу тулуба. При втраті рівноваги, коли велотурист відчуває, що падіння не уникнути, він повинен відкинути ногу в сторону падіння якнайдалі від велосипеда і, натискаючи на обидва гальма, покласти велосипед на бік. При спусках ні в якому разі не можна зрізати кути на крутих лівих (закритих) поворотах, виїжджаючи на смугу зустрічного руху.

На пухкому піску і на дорозі з товстим шаром пилу слід побоюватися юза, тому тут не можна розвивати велику швидкість. Невеликі піщані ділянки долають з ходу на середній або малій передачі, так як перемикання на піску досить важке. На піщаній дорозі не роблять різких поворотів, потрібно міцніше тримати кермо, збільшити дистанцію до 6-10 метрів, а на спуску - до 20-30 метрів. На підйомі на піщаних дорогах краще йти пішки, тому що тут потрібні дуже великі зусилля. Протяжні піщані ділянки маршруту краще долати вранці, коли пісок зволожений.

На грейдерних дорогах, усипаних галькою, їхати теж потрібно на малій передачі, намагаючись зберігати прямолінійність руху. Своїх навичок вимагають ґрунтові дороги і стежки. Досвідчені велотуристи, добре володіють технікою їзди, намагаються складні ділянки долати в сідлі, переходячи на ходьбу лише перед тими перешкодами, переїзд через які загрожує поломкою велосипеда або травмою.

Найнеприємніше для велосипедиста, коли дрібні перешкоди (ямка, канавка, стовбур поваленого дерева і т.д.) з'являються раптово перед колесами на рівній ділянці дороги. В цьому випадку краще всього через перешкоду перестрибнути разом з велосипедом (коли є тукліпси або контактні педалі, це зробити набагато легше). Якщо швидкість руху велика, можна відірвати від землі відразу два колеса і перестрибнути через перешкоду або хоча б

пом'якшити удар. Підвівшись на педалях, велотурист різко кидає все тіло вперед і вгору і одночасно підсмикує руками за кермо велосипед.

По стежкам, у важкодоступних місцях, потрібно йти пішки, ведучи велосипед поруч. Стежками, що проходять по краю обриву, потрібно рухатися з максимальною обережністю. Рюкзак краще нести на собі, а велосипед в руках з боку обриву. Іноді зручніше і безпечніше перенести рюкзак і велосипед по черзі. Якщо ж безпечне подолання такої ділянки викликає сумнів, необхідно організувати страховку, використовуючи перила і грудну обв'язку.

**Висновки.** На підставі вищезазначеного можна констатувати, що технічна підготовка і підготовленість велотуриста пред'являє високі вимоги, якими необхідно володіти досконало до виходу в категорійний велопохід.

#### **Список використаної літератури.**

1. Горіна В.В. Характеристика трас в BMX- RACING, види перешкод та техніка їх подолання./ Горіна В.В. // Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної Інтернет – конференції «Основи побудови тренувального процесу в циклічних видах спорту» (Харків, 24-25 березня 2016 р.) Харків: ХДАФК.-С.3-4.
2. Горіна В.В. Методичні рекомендації для фахівців велосипедного спорту( правила змагань з велосипедного спорту) / В.В. Горіна, М.С. Пруднікова .- Харків: ХДАФК, 2015. – 84с.
3. Гуревич И., Вишневский А., Рассукованный А. / И. Гуревич, А. Вишневский, А. Рассукованный. – Велосипед и путешествия. СПб: Компьютербург, 2004 г. – 212 с.
4. Полищук Д.А. Подготовка велосипедистов / Полищук Д.А. – К.: Здоров'я, 1986. – 197с.
5. Платонов В.Н. Фізична підготовка спортсмена / В.Н. Платонов, М.М. Булатова – К.: Олимпийская литература, 1995. – 317 с.
6. Прудникова М.С. Исследование психологического состояния велотуристов 35-45 лет в процессе предпоходной подготовки к походу 4 кат. сложности / М.С.Прудникова. – Ч.: Вісник № 118. – Том 1. – С. 296-299.

**Відомості про автора:**

Горіна Вікторія Вікторівна – старший викладач кафедри зимових видів спорту, велоспорту та туризму, Харківська державна академія фізичної культури (м. Харків).