

В.Н. Ромасенко



ТРИАЛ – НАЧАЛО

Пособие для начинающих

г.Казань
2025

МБУДО «Дом детского и юношеского туризма и экскурсий»
Московского района г.Казани

В.Н. Ромасенко

ТРИАЛ – НАЧАЛО

Пособие для начинающих

г.Казань
2025

Ромасенко Валерий Николаевич

Должность: педагог дополнительного образования;

Место работы: МБУДО «Дом детского и юношеского туризма и экскурсий»
Московского района г.Казани;

Квалификация: высшая квалификационная категория

Аннотация

Пособие посвящено методам и способам освоения базовых навыков и умений в виде спорта Велоспорт – маунтинбайк – триал и основано на личном опыте обучения триалу начинающих спортсменов.

Цель пособия – помочь в быстром и безопасном освоении базовых навыков, необходимых для занятий триалом.

Последовательность и способы обучения выстроены таким образом, чтобы необходимый минимум навыков можно было освоить максимально быстро.

Пособие снабжено многочисленными иллюстрациями и подробными комментариями к ним.

Адресовано начинающим спортсменам и любителям триала.

Содержание

Вдохновляющее напутствие будущему триалисту

1. Учимся держать равновесие

- 1.1. Балансируем на месте (трекстенд).
- 1.2. Перестановка колёс (переступания и раскачка).
- 1.3. Мини-прыжки.

2. Переступания и развороты. Откаты.

- 2.1 Переступания в сторону и развороты переступаниями.
- 2.2. Занос заднего колеса.
- 2.3. Занос переднего колеса.
- 2.4. Откаты назад.

3. Три волшебных слова: полукрутка, продёрг, пробив.

4. Подъёмы колёс

- 4.1. Поднимаем переднее колесо и встаём на заднее.
- 4.2. Поднимаем заднее колесо и встаём на переднее.

5. Прыжки на двух колёсах

- 5.1. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости.
- 5.2. Развороты в прыжке.
- 5.3. Прыжки в сторону.
- 5.4. Прыжки вперёд и назад.
- 5.5. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости. Второй способ.
- 5.6. Прыжки вверх из положения «переднее колесо на ступени».

6. Езда по узким препятствиям

7. Езда и прыжки на заднем колесе

- 7.1. Езда на заднем колесе.
- 7.2. Мини-прыжки на заднем колесе.
- 7.3. Прыжки вверх на заднем колесе.
- 7.4. Прыжки вперёд, назад, вбок и развороты на заднем колесе.
- 7.5. Прыжки вперёд на заднем колесе пробивом.

8. Преодолеваем препятствия

- 8.1. На препятствие.
- 8.2. Через препятствие.

9. Прыгаем с препятствий

- 9.1. Прыжок вперёд полукруткой.
- 9.2. Прыжок вперёд пробивом.

9.3. Прыжок боком.

9.4. Прыжок боком с заносом заднего колеса.

9.5. Прыжок на скорости.

10. Как тренироваться, чтобы не навредить себе

Вдохновляющее послесловие

Заключение.

Ссылки на интернет-ресурсы

Вдохновляющее напутствие будущему триалисту

Привет, начинающий триалист!

Если ты читаешь это Пособие, то это значит, что ты видел соревнования по триалу или какие-нибудь триал-шоу и тебя впечатлили умопомрачительные трюки спортсменов-триалистов, легко и непринуждённо прыгающих по препятствиям, как будто они вот так, вместе с велосипедами и появились на свет. Наверняка у тебя возникли вопросы: «как такое вообще возможно?» и «смогу ли я?». И если тебе захотелось попробовать свои силы в триале, то это Пособие поможет достичь желаемого самым коротким путём. Главная цель Пособия – научить базовым навыкам, потому оно и называется «Триал – начало». Базовые навыки (удержание равновесия, отрывы колёс, развороты, прыжки, откаты, подъёмы на переднее и заднее колёса, заезды на препятствия и съезды с них) – это ещё не триал, но это тот фундамент, без которого триал существовать не может.

Прежде чем ты начнёшь свой путь в триале, неплохо бы узнать, что тебя ждёт на этом пути. Триал – это часть маунтинбайка, он вырос из маунтинбайка, но массовым видом спорта не стал, потому что требует от спортсмена особых качеств. Триал немного похож на спортивную или художественную гимнастику, на фигурное катание, где каждое движение нужно подолгу оттачивать и доводить до совершенства. Это требует кучу времени и сил, именно поэтому будущих триалистов с претензиями на мировые первенства начинают готовить с 6-и, 7-и лет. Но даже для того, чтобы научиться просто красиво и уверенно кататься для своего удовольствия, придётся основательно потрудиться.

Когда говорят «Лиха беда – начало», то это точно про триал. Именно первые шаги в триале даются труднее всего. Триал сильно отличается от остальных дисциплин велоспорта, потому что стоять и прыгать на велосипеде, изначально придуманном для езды, гораздо труднее, чем ездить на нём. Если любой велосипедист-новичок, прокатившись с ветерком по шоссе или лесной тропинке и обогнав по пути пару-тройку таких же любителей велосипеда сможет почувствовать себя гонщиком, то в триале это не так. В триале может долго ничего не получаться и можно долго чувствовать себя безнадёжным и ни на что не способным неудачником. И только самые мотивированные и целеустремлённые смогут достичь результата.

Когда говорят «Грамм добыча – год труды», то это тоже про триал. Триальные навыки нарабатываются долго и трудно, а уходят быстро и легко. Поэтому только самые упорные и настойчивые способны стать триалистами. Освоение базовых навыков – занятие скучное. Не каждый сможет часами топтаться на одном месте без видимых результатов. Но этот этап нужно пройти, дальше будет легче, поверь мне. Триальные навыки будут нарабатываться тем быстрее, чем больше времени и сил ты потратишь на

базовую подготовку. Овладев базовыми навыками, ты сможешь быстро продвигаться вперёд и очень скоро почувствуешь на себе заинтересованные и восторженные взгляды.

Когда говорят «У страха глаза велики», то это снова про триал. Самое важное и самое трудное, что тебе предстоит сделать – научиться преодолевать свой страх. Страх – главный враг триалиста, это предатель, который всегда у тебя за спиной. Он всегда будет рядом – когда ты будешь стоять на краю высокой ступени, готовясь к прыжку или будешь балансировать на узкой полоске высоко над землёй. Запомни: страх не уйдёт никогда и если не научиться выключать его в момент выполнения триальных элементов, падения и травмы неизбежны.

Вера в себя, в свои силы и готовность преодолевать любые трудности – это то, что тебе будет необходимо на каждом этапе обучения, на каждой тренировке. Имей ввиду, прежде чем ты сольёшься с велосипедом в одно целое и твоё катание начнёт радовать тебя и восхищать других, придётся потратить кучу времени на простое топтание на одном месте и освоение простейших элементов, без которых нет триала.

Элементарные навыки, такие как удержание баланса, прыжки, развороты, откаты необходимо заложить глубоко в подсознание, чтобы их выполнение происходило само собой и не требовало обдумывания. Добиться этого можно только многократными повторениями. Это очень не просто – часами долбиться в одну точку, поэтому результат будет зависеть только от твоего желания и упорства.

А ещё приготовься к тому, что придётся много падать и ушибаться. Как говорят триалисты, если ты ушёл с тренировки без свеженьких ссадин, синяков и ушибов, значит, тренировка прошла впустую.

Триал – экстремальный спорт.

Ты ещё не передумал? Тогда приступаем к подготовительным мероприятиям, что поделать, без них никуда.

Прежде всего определись, где, когда и на чём ты будешь тренироваться.

1. Найди место для занятий.

Нужна более-менее ровная площадка с твёрдым покрытием поблизости от дома, спортзал или что-то ещё. Словом, нужно пространство, где можно разместить минимальный набор препятствий для отработки основных триальных техник. Если ничего такого нет, про триал можно забыть. Тренироваться нужно регулярно и круглогодично, только так можно добиться прогресса. Занятия от случая к случаю не дадут никакого результата. Если зимой полноценно тренироваться негде, то сгодится любой, даже самый маленький кусочек твёрдой и ровной поверхности. Это может быть коридор,

площадка перед лифтом, вообще любое место, где можно оттачивать баланс и прочие триальные мелочи.

2. Подбери велосипед.

Очень важно, чтобы твой вел был «правильным», от этого напрямую зависят твои безопасность и скорость прогресса триальной техники. Триальный вел может иметь колёса 20", 24" или 26". Различаться они могут базой (расстояние между центрами колёс), клиренсом (высота кареточного узла), длиной перьев заднего треугольника, длиной выноса, формой руля и соотношением ведущей и ведомой звёзд. Если есть из чего выбирать, то начать лучше с вела на 20"-колёсах с не самыми большими базой (1030-1050мм) и длиной перьев (350-360 мм), а вместо стандартного для 20"-велов соотношения ведущей и ведомой звёзд 18/12 лучше установить 18/13 или даже 18/14. Такой вел, как хорошо воспитанная собачка, будет слушаться тебя, понимать без слов и исполнять все твои желания. В дальнейшем, когда начнётся формирование твоего стиля катания, параметры велосипеда можно будет изменять.



Триальный велосипед 20"



Триальный велосипед 24"



Триальный велосипед 26"

Тормоза твоего вела должны работать как стоп-кран, то есть колёса должны блокироваться при нажатии на тормозные ручки одним пальцем. Это принципиально важный момент и этого необходимо добиться. Идеальный вариант – ободная гидравлика фирмы Magura. Их мощь позволит блокировать

колёса даже лёгким нажатием на тормозные ручки. Но тормозная система – это не только сами тормоза, но ещё и обода и с ними придётся поработать. Лучше всего нанести на них структуру (она называется *гринд*), но для начала хватит полосок, нанесённых куском битума (только не нужно намазывать обод битумом как бутерброд маслом, всего несколько штрихов поперёк тормозной дорожки). Если этого не сделать, колёса могут проскальзывать в самый неподходящий момент, например, при подъёме на заднее колесо. Если твой вел оборудован дисковыми тормозами, а для 20"-велов это вполне допустимо, имей ввиду, что диски, особенно задний, легко повреждаются при ошибках и промахах, которых будет очень много в начале обучения.

Со временем ты научишься понимать, как параметры велосипеда влияют на выполнение тех или иных элементов и много раз будешь подгонять вел под свой стиль катания. Отрегулируй давление в шинах. Чем жёстче накачаны колёса, тем меньше от них пользы, потому что правильно накачанные колёса работают как пружины и дадут тебе до 30% твоего вылета при прыжках, а при мини-прыжках для удержания равновесия – все 100%. Если шипы на педалях сильно стёрты, замени их. Шипы должны надёжно удерживать обувь. Ручки руля (грипсы) – это вопрос не только удобства, но и безопасности.

Правильные грипсы с мягкими заглушками на концах сгладят последствия возможного удара руля в живот или грудь и помогут избежать серьёзных травм.

3. Позаботься о своей безопасности.

Триал – экстремальный спорт и ты должен свести к минимуму последствия возможных падений. Одежда должна обеспечить тебе комфорт и свободу движений. Лучше всего подойдут свободные эластичные шорты и майка с длинным рукавом. Обувь нужна с плоской и не слишком жёсткой полиуретановой или резиновой подошвой без глубокого протектора. Что-то вроде обуви для занятий в зале (для тенниса или волейбола). Не кроссовки!

Защита – особая тема. Защита даст тебе чувство безопасности и защищённости, а это очень важные факторы в борьбе со страхом. Но имей ввиду, что защита увеличивает вес, усиливает теплоизоляцию и ограничивает свободу движений. И чтобы во время тренировки у тебя не было ощущения, что заодно и в бане паришься, подбирай комплект защиты в соответствии с правилом: надеваем только то, без чего точно нельзя обойтись. Это должны быть шлем или каска, велоперчатки, защита локтей, голени и колена. Всю перечисленную защиту необходимо надевать, когда ты осваиваешь новые элементы или добавляешь высоту и дальность прыжков, потому что именно в такие моменты случаются падения и травмы. В остальных случаях что-то можно снимать, например, защиту локтей и коленей. Но шлем, перчатки и защита голени должны быть надеты всегда.

4. Площадку нужно оборудовать препятствиями. Стартовый набор может быть таким: 4 поддона размером 120x80 см (хорошо бы закрыть их листами фанеры, чтобы колёса не проваливались в щели между досками), большая

грузовая крышка диаметром не менее 1 метра (дырку нужно закрыть фанерным кругом), специальные конструкции для улучшения баланса, собранные из деревянных брусков размером 10*10см и длиной 2-3 метра. Как они выглядят, можно видеть на рисунках в разделе 6. Очень пригодятся небольшие бруски толщиной 5 и 10 см. Их можно будет подкладывать под поддоны, чтобы постепенно увеличивать высоту ступеней для прыжков.

А теперь главные правила триала, которые нужно внимательно прочитать и запомнить.

I

Всегда проверяй вел перед катанием.

Проверяй работу тормозов, затяжку болтов, фиксирующих тормоза и колёса, тормозные ручки и вынос руля, состояние шин и давление в них. Всё это нужно проверять регулярно. Следи за состоянием цепи, периодически измеряй её длину и меняй, если растянулась. Обрыв цепи в момент прыжка – гарантированное падение.

II

Всегда помни, триал – экстремальный спорт.

Прежде чем ты научишься полностью контролировать себя и вел, тебе придется много раз падать и ушибаться. Будь готов к этому, иначе падения и травмы быстро отобьют у тебя охоту заниматься. Никогда не вставай на вел без шлема. Ещё тебе очень пригодятся защита голени и, на первых порах, колена и локтя.

III

Следи за своим состоянием.

Не тренируйся, если нет сил, настроения, если ты не вполне здоров или твой мозг занят посторонними мыслями. Триал этого не прощает.

IV

В триале нет мелочей.

Незначительные на первый взгляд детали, такие как соотношение ведущей и ведомой звёзд, форма руля, длина выноса или задних перьев рамы, неправильное давление в шинах, слабые тормоза могут замедлить твоё развитие или даже совсем остановить его. Вел должен подходить тебе по росту и соответствовать твоему стилю катания, все узлы должны быть исправны, а ты сам – надёжно защищён от возможных травм.

V

Не расслабляйся.

Всегда оставайся максимально собранным. Расслабляться нельзя, даже если тебе кажется, что уже овладел техникой. Тех, кто думает, что всему научился

и позволяет себе расслабиться, ждут неприятные падения. Запомни, триальный вел требует непрерывного контроля: указательные пальцы всегда на тормозных ручках, даже когда ты просто едешь, остальные крепко держат руль.

VI

Учись экономить силы.

Триальные тренировки требуют много сил и больших затрат энергии. Поэтому необходимо научиться экономить на каждом движении, иначе силы быстро закончатся. Если этого не делать, то уставать ты будешь очень быстро. Элементы триальной техники могут быть выполнены разными способами и для каждого нужно найти тот, который будет минимально расходовать твои силы.

VII

Всегда делай разминку и раскатку перед тренировкой.

Ударные и рывковые нагрузки, характерные для выполнения триальных элементов, экстремально нагружают мышцы, связки и суставы, что в перспективе может привести к неприятным последствиям. Разминка поможет тебе защититься от этого. Задача разминки – проработать и разогреть все мышцы, связки и суставы. На начальном этапе будет достаточно стандартной 10-15 минутной разминки, содержащей амплитудные движения руками, ногами, повороты туловищем, наклоны, растяжки.

Никогда не начинай тренировку со сложных элементов. Начни с баланса, повторения базовых навыков (прыжки вперед, назад, вбок, развороты, откаты назад, подъёмы на переднее и заднее колёса), преодоления простых препятствий, которые легко даются тебе. Это и есть раскатка.

VIII

Концентрируйся и сосредотачивайся.

Выполнение даже простых элементов требует предельной концентрации и собранности. Перед броском на препятствие прогони посторонние мысли и представь, что ты – сжатая пружина, которая распрямляется в момент броска. Мысли вроде «у меня не получится» или «я сейчас упаду» нужно навсегда изгнать из своей головы, потому что такими мыслями ты заранее программируешь себя на неудачу. Ты должен быть абсолютно уверен в своих силах. Умение отключиться от всего мира в момент выполнения элемента – одно из важнейших в триале.

IX

Держи страх под контролем.

Страх – очень серьёзный противник. Он отнимает силы и сковывает движения, превращает даже самые простые элементы в непреодолимые препятствия. Он может парализовать тебя в самый ответственный момент. Борьба со своим

страхом – это самое трудное, что ждёт тебя в триале и тебе предстоит научиться делать это.

X

Тренируй баланс всегда, везде и на любом велосипеде.

Удержание равновесия – главный базовый навык. Без умения балансировать на одном месте нет триала. Без него невозможно остановиться перед броском на препятствие, чтобы отдышаться, подготовиться и собраться. Балансирование на веле должно стать для тебя естественным состоянием и не отнимать твои силы и мысли, поэтому улучшать свой баланс нужно при любой возможности.

XI

Используй видеокамеру.

Снимай самого себя на видео. Видеозапись позволит тебе посмотреть на себя со стороны, сравнить себя с теми, у кого хорошо получается и таким образом понять, что ты делаешь правильно, а что нет. Когда осваиваешь новый элемент, всегда старайся анализировать все свои движения и запоминать, что ты делал, когда получалось, а потом лишь многократно повторять это. Видеокамера станет хорошим помощником в этом деле.

XII

Найди единомышленников.

Очень хорошо – учиться вместе с друзьями, а ещё лучше – учиться у тех, кто уже чему-то научился. Ни в коем случае не надо стесняться того, что ты пока ещё ничего не умеешь. И не нужно бояться выглядеть нелепо, когда что-то не получается. Все те, кто готов пошутить над тобой в такой момент – это пустышки, которые сами вообще ничего не умеют и вряд ли чему-то научатся.

XIII

Учись, просматривая обучающие видеоролики.

Это важный компонент обучения. В интернете таких роликов много. Есть никчёмные, но есть и очень толковые (ссылки в конце Пособия). Просматривай видео в замедленном режиме или покадрово, но имей ввиду, что на видео будут понятны движения ног и тела, а вот отследить работу пальцев рук на тормозных ручках невозможно, поэтому внимательно слушай комментарии.

XIV

Повторение – мать учения.

Триальные навыки быстро забываются, потому что они не нужны нам в повседневной жизни. И чтобы этого не случилось, каждый раз повторяй всё, чему ты научился. Если осваиваешь новый элемент, не закливайся на нём, иначе забудешь то, что уже умеешь и придётся начинать всё сначала. Не экономь время на повторении пройденного.

XV

Уходи с тренировки с победой.

Очень важно завершать тренировки в позитиве. Возможно, сегодня что-то не получилось и ты не смог продвинуться вперёд, но пусть будет хотя бы маленький, даже символический успех. Если ты уйдёшь с тренировки с неприятным чувством отсутствия результата, то до следующей тренировки это чувство может превратиться в установку, преодолевать которую будет трудно.

XVI

Не зацкливайся.

Запомни: зацкливание на отработке какого-нибудь одного элемента не приводит к желаемому результату. Повторяя до бесконечности проблемный элемент, ты загоняешь себя в психологическую ловушку неудачника. Не более десяти повторений. Если не получается, то дальше будет только хуже. Переключись на оттачивание других элементов, тех, что ты уже освоил. Это добавит тебе уверенности в своих силах и ты сможешь вернуться к проблеме.

XVII

Не отчаивайся!

Не бросай занятий, если что-то не получается. Спокойно разберись, что ты делаешь не так. Продумай всю последовательность действий при выполнении каждого элемента и постарайся понять, как именно его нужно сделать, а потом многократно повторяй, доводя до совершенства. Другого пути в триале нет.

При освоении триальных техник очень пригодятся хорошо развитые:

1) чувство равновесия; 2) координация движений; 3) концентрация внимания; 4) прыгучесть; 5) быстрота реакции.

Сделай развитие этих качеств своей философией, совершенствуй их всегда и везде, по дороге на работу, учёбу, на прогулке. Если видишь бордюр, пройди по нему, если поднимаешься по ступенькам, прыгай через три или четыре, найди какую-нибудь тумбу или парапет высотой 80 см или больше и научись прыгать на него с места двумя ногами. Тренажёры balansbord и pogo stick помогут быстрее пройти путь к успеху. Комплексы упражнений с ними можно найти в интернете.



balansbord



pogo stick

Это все, что нужно знать перед тем, как приступить к занятиям. Если что-то у тебя не будет получаться, не позволяй унынию и апатии завладеть твоим сознанием, перечитай эти семнадцать правил и применяй их – это очень помогает, поверь мне.

Вот теперь мы начинаем. А начнём с определения толчковой ноги. Толчковой (ведущей) называется та нога, которая находится впереди, когда шатуны расположены горизонтально. Другую ногу будем называть ведомой. В большинстве случаев функция ведомой ноги – точка опоры, она также участвует в разгоне при *полукрутке* и помогает толкать вел вбок при разворотах и прыжках. Как правило, ведущая – это та нога, которую ты ставишь на педаль первой, когда начинаешь движение на обычном велосипеде, но это не обязательно. Тебе предстоит самому определить, какая нога у тебя толчковая и запомнить, что она всегда находится впереди.

Если ты видел соревнования по триалу, то наверняка обратил внимание, что препятствия расположены близко друг к другу и у спортсменов нет возможности выписывать круги и развороты, чтобы выбрать удобную позицию для броска. Поэтому необходимо научиться ориентировать вел по отношению к препятствию, оставаясь при этом практически на одном месте. Будут незаменимы следующие умения: отрывы колёс, развороты относительно переднего и заднего колеса, откаты назад, прыжки вперёд, назад, вбок, развороты в прыжках. Всему этому нужно будет научиться в дальнейшем. А для начала научимся правильно вставать на вел. Обычный способ нам не подойдёт. Наша задача встать на вел и при этом остаться на месте. Для этого расположи вел между ног, зажди тормоза, педали установи горизонтально, поставь на педаль ведущую ногу (она должна быть впереди), плавно, сохраняя равновесие, поставь ведомую ногу на педаль и, хотя бы на пару секунд, зафиксируй баланс. Как только начнёшь заваливаться, отпусти тормоза и прокатись немного вперёд, чтобы снова поймать равновесие. Поначалу не будет получаться, но надо работать над этим. Восстанавливать баланс можно не только прокатом вперёд, но и мини-прыжками или перестановкой колёс, не проезжая при этом ни миллиметра. Запомни это и всегда поднимайся на вел только так. О том, что такое мини-прыжки и перестановка колёс, читай дальше.

1. Учимся держать равновесие

Умение балансировать, оставаясь на одном месте – это «золотой ключик», открывающий дверь в триал. Без него не сделать ни одного триального элемента. Стоя перед препятствием, ты должен думать только о том, как ты будешь преодолевать его. Мыслей вроде «как мне тут удержать равновесие?» быть не должно. Поэтому, чем лучше развито это умение, тем легче ты преодолеваешь препятствия, тем меньше ты падаешь и травмируешься. Так что равновесие – это прежде всего вопрос твоей безопасности. Соответственно, отнесись к умению балансировать серьезно и развивай его

постоянно. Помнишь, в Напутствии говорилось, что в триале важны терпение, настойчивость и упорство? Так вот, пришло время применить эти качества в полной мере.

Итак, наша первоочередная задача – научиться удерживать равновесие. Занятие это однообразное и скучное, поэтому доводить этот навык до совершенства на данном этапе обучения мы не будем, ограничимся умением полностью контролировать свой баланс в течение 20-30 секунд. Этого вполне достаточно, чтобы двигаться дальше. Совершенствовать его будем в дальнейшем вместе с освоением других элементов.

Мы изучим три способа, которые необходимо освоить, прежде чем двигаться дальше. Для начала нужно понять вот что: чувство равновесия не приходит за один день. Не удивляйся и не расстраивайся, если у тебя долго не будет получаться, просто продолжай тренировки. Главное в такие моменты не унывать и продолжать упорно тренироваться. Топтание на одном месте быстро надоедает, хочется двигаться дальше, но поверь мне, равновесие является ключевым умением в триале. В такие минуты думай о том, что чем больше времени ты потратишь сейчас, тем легче и быстрее будешь продвигаться вперёд в дальнейшем.

Оттачивать свой баланс нужно ежедневно. Не экономь силы и время на его совершенствовании, оно вернётся тебе, когда будешь осваивать сложные триальные элементы. Не забывай про упражнения с балансировочным диском, они помогут быстро развить чувство равновесия.

А теперь переходим к изучению первого способа – трекстенд.

1.1. Балансируем на месте (трекстенд)

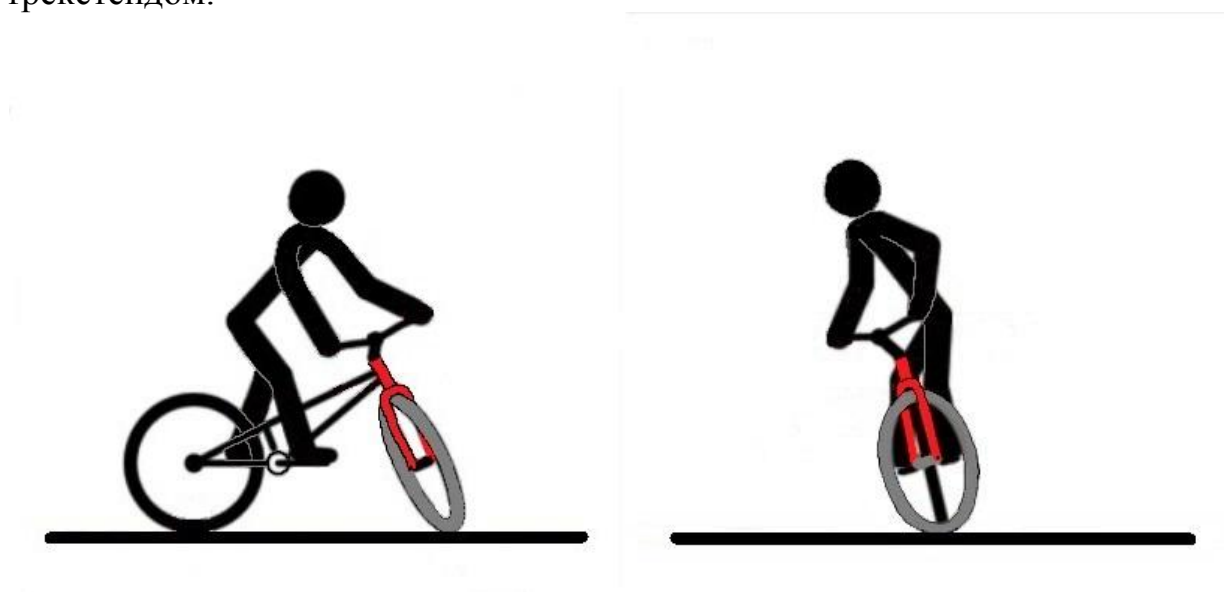
Этот способ удержания баланса придумали не триалисты, а велогонщики-трековики, отсюда и название *трекстенд* (trackstand) — стояние на треке.

Трекстенд очень важен в триале, потому что это единственный способ немного расслабиться и отдохнуть, не сходя с велосипеда. Соответственно, владение им нужно будет довести до такого уровня, чтобы балансирование тебя не напрягало.

Трекстенд хорош тем, что для его развития не нужен именно триальный вел. Вполне подойдёт МТБ или вообще любой велосипед. Это открывает дополнительные возможности: ты можешь понемногу тренироваться всегда, когда ты на велосипеде. Не упускай возможности постоять везде, где это возможно, на перекрёстках в ожидании зелёного света или разговаривая с друзьями. Так дело пойдёт гораздо быстрее.

Трекстенд – самый экономичный способ удержания равновесия, так как практически не требует расхода энергии и заключается в том, что ты стоишь на месте, балансируя на двух колесах. Если ты попытаешься сделать это, держа колёса на одной линии, то ничего не получится. Секрет в том, что нужно немного свернуть руль, примерно на 30-60°, развернуть плечи

параллельно рулю, а пятую точку (наш главный балансир) выставить в сторону, противоположную повороту руля. Работает это так: при повороте руля вел немного наклоняется в сторону поворота и если выставить пятую точку в противоположную сторону, то можно поймать баланс. Балансируй, перемещая наши противовесы (колени, корпус, пятую точку). Один из тормозов должен быть зажат. Удерживать баланс также помогут небольшие прокаты вперёд-назад. Например, вел начинает заваливаться в сторону, ты отпускаешь тормоз и откатываешь вел немного назад, выравниваешь его и возвращаешься на прежнее место, сделав прокат вперёд и снова зажимаешь тормоз. В самом начале обучения можно упираться передним колесом, например, в бордюр или стенку, это облегчит задачу и поможет понять, как именно нужно ловить баланс. Внимательно рассмотри картинки. На них изображены положение велосипеда, руля и спортсмена при балансировании трекстендом.



Трекстенд

В какую сторону сворачивать колесо, не имеет большого значения. При регулярных тренировках будет получаться все лучше и лучше, и скоро ты сможешь стоять трекстендом, вообще не думая о том, куда переносить вес тела, потому что все движения дойдут до автоматизма и будут совершаться подсознательно. Этого надо достичь. Так что с этого дня посвящай трекстенду хотя бы 10-15 минут в день. Регулярность занятий – решающий фактор.

1.2. Перестановка колёс (переступания и раскачка)

Основа этого способа – использование инерции.

Главное достоинство трекстенда – экономичность. Но есть и недостатки. Трекстенд хорошо работает на ровных, твёрдых поверхностях. А вот, к примеру, на рыхлом песке балансировать трекстендом будет трудно. Ещё один его недостаток: положение велосипеда не оптимальное для выхода на препятствие, так как руль свёрнут в сторону. Чтобы совершить бросок на препятствие нужно ещё выровнять руль. Но как только ты начнёшь его

выравнивать, вел может завалиться на бок. И чтобы снова его выровнять придется второй способ удержания равновесия – перестановка колёс.

Простейший вариант этого способа – перестановка только переднего колеса. Его суть в том, что спортсмен отрывает переднее колесо от земли и переставляет его в сторону завала (тормоза заблокированы, колёса на одной линии). И вот тут необходимо понять очень важную вещь: для отрыва колеса не надо дёргать руль вверх. Просто откинься назад, совсем чуть-чуть. Вел получит импульс, но, поскольку откатиться назад он не может (тормоза зажаты), то ему не остаётся ничего другого, как повернуться относительно точки опоры – точки касания заднего колеса земли. При этом переднее колесо приподнимется. Остаётся только переставить его в сторону завала, вот и всё. Точно также можно балансировать, переставляя заднее колесо. И в этом случае не нужно пытаться тянуть ногами заднее колесо вверх. Толкни руль вперёд и слегка подогни колени (при зажатых тормозах, разумеется). Вел немного повернётся относительно точки касания переднего колеса земли и заднее колесо поднимется. Также можно поднимать и переставлять колёса по очереди. Такой способ иногда называют «раскачка», что очень точно соответствует действиям спортсмена, который как бы качается вперед – назад, поочередно, то толкая вперёд руль, то отбрасывая корпус назад, поднимая колёса и переставляя их немного в сторону, как бы переступая.



Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка (шатуны горизонтально, тормоза зажаты);
- 2) подаёмся вперёд, нажимая на руль, руки не гнём, заднее колесо отрывается от пола;
- 3) возвращаемся в исходную позицию;
- 4) отбрасываемся назад, подтягивая руль, руки прямые, переднее колесо отрывается от пола;
- 5) снова возвращаемся в исходную позицию.

Далее цикл повторяется. Руки остаются прямыми, колёса отрываются от пола исключительно за счёт инерции, руль на себя не тянем, педали тоже. В момент отрыва переставляем колесо (переднее или заднее) в сторону завала, так происходит восстановление равновесия.

Этот способ менее экономичен в смысле затрат энергии, чем трекстенд и долго балансировать не получится, но он очень удобен перед выходом на некоторые препятствия. По мере совершенствования техники уменьшай амплитуду движений и высоту отрыва колёс, это поможет сэкономить силы. В идеале высота отрыва и боковые перемещения колёс 2-3 сантиметра, а движения телом практически не заметны. Переднее колесо удерживай строго в плоскости велосипеда, иначе вел будет заваливаться на бок.

Кстати, овладевшим этим способом откроются многочисленные возможности. Переступая, можно шагать в сторону, разворачиваться, перешагивать через препятствия или забираться на них.

1.3. Мини-прыжки

Основа этого способа – использование амортизации колёс.

Этот способ самый затратный по энергии, но в триале он незаменим, потому что только мини-прыжками можно балансировать, если колёса расположены на разной высоте. Такое бывает, если нужно балансировать на наклонной поверхности или если переднее колесо закинута на ступень. Трекстенд и переступания в данном случае не сработают и мини-прыжки – это единственный способ удержать равновесие, когда есть перепад высот. Также этот способ единственно возможный для удержания равновесия на заднем колесе. Поэтому к его освоению нужно отнестись максимально серьёзно. Осваивать его мы начнём на горизонтальной поверхности, а позже, когда научимся забрасывать переднее колесо на ступень, вернёмся к этой теме. Этот способ также хорош для балансирования на узких препятствиях, он удобен как исходная позиция для прыжков в сторону и разворотов в прыжке, кроме того, он позволит выровнять вел после большого прыжка, сделав пару мини-прыжков в сторону завала. Из мини-прыжка легко выпрыгивать на большую высоту, для этого к амортизации колёс нужно подключить подтягивание руля и педалей. Можно попробовать перепрыгнуть боком через какую-нибудь палку, прыгнуть по ступеням вверх и вниз или развернуться в прыжке.

Суть способа в том, что ты выравниваешь вел, немного подпрыгивая обоими колесами.



Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка (шатуны горизонтально, тормоза зажаты);
- 2) приседаем, сгибая локти и колени, тем самым прижимаем вел к полу;
- 3) резко распрямляемся, как бы отталкиваясь от педалей и руля, при этом сжатые шины распрямляются и, как пружины, подбрасывают вел вверх;
- 4) приземляемся, немного сгибая колени и локти для смягчения удара.

Далее цикл повторяется. В отличие от раскачки, при мини-прыжках в момент отрыва колёс в сторону завала перемещается весь вел, что конечно же потребует бóльших затрат энергии.

Эффективность мини-прыжков напрямую зависит от правильно выбранного давления в шинах. На перекачанных колёсах так прыгать не получится.

Высота и частота подскоков определяется силой нажатия на руль и педали и давлением в шинах. Ещё раз: мини-прыжки совершаются исключительно за счёт амортизации колёс. Руль и педали дёргать вверх не нужно. И ещё: руль держи строго прямо, любой поворот руля добавит дисбаланса.

Поначалу будут получаться два-три прыжка, но при регулярных тренировках ты будешь прыгать всё дольше, осмысленно перемещая колёса и выравнивая вел. Если чувствуешь, что вел завалился слишком сильно, прокатись немного вперёд и снова поймай равновесие прыжками. Хорошо

помогает счёт прыжков: прыгнул пять раз – старайся прыгнуть десять, прыгнул двадцать – попробуй прыгнуть пятьдесят. По мере освоения техники высота подскоков и амплитуда боковых перемещений для выравнивания вела будут уменьшаться и прыжки превратятся в топтание на одном месте.

Нарисуй на полу линию, это поможет тебе контролировать свои перемещения при прыжках. В итоге нужно прийти к минимальному расходу энергии:

высота прыжков и боковые перемещения 2-3см.

На практике спортсмены не используют какой-то конкретный способ удержания баланса, но комбинируют их. Трекстенд нужен, чтобы передохнуть, собраться с силами и сосредоточиться, оставаясь при этом на велосипеде. Перестановка колёс поможет занять удобную позицию и подготовиться к броску на препятствие. Мини-прыжки – универсальный способ удержания равновесия на все случаи жизни. Именно его можно чаще всего видеть на соревнованиях.

На этом мы заканчиваем знакомство с тремя способами балансирования на месте. Дальше тебя ждёт большая работа, отрабатывать их нужно ежедневно. Не забывай об этом и не пытайся сэкономить время на балансе. Без хорошо развитого баланса совершенствование твоей техники в какой-то момент застопорится.

2. Переступания и развороты, откаты назад

2.1. Переступания в сторону и развороты переступаниями

Пришло время применить полученные навыки отрыва колёс для практических действий. Научиться шагать в сторону или разворачиваться по кругу, поочерёдно отрывая от земли то заднее, то переднее колесо очень просто. Для этого нужно к отрыву колёс добавить боковой импульс, чтобы колёса не только поднимались, но и перемещались в сторону. Научившись шагать таким способом, пробуй перешагивать через предметы, например, брёвна. Это и будут первые препятствия, которые ты сможешь преодолеть.

2.2. Занос заднего колеса

Это абсолютно необходимый элемент триала. Тому, кто его освоил, открывается куча возможностей.

На данном этапе мы научимся разворачиваться на заблокированном переднем колесе на 90°, но вообще таким образом можно развернуться и на 180°. Занос заднего колеса это продолжение переступания задним колесом, которое ты уже освоил, так что трудностей в освоении этого элемента не предвидится.

На начальном этапе освоения разворачиваться будем в сторону ведущей ноги, так как в этом случае ведомая нога помогает толкнуть вел в нужную сторону и такой разворот освоить намного легче. В дальнейшем нужно будет научиться разворачиваться в обе стороны, используя поворот корпуса.

Понятное дело, чтобы заднее колесо повернуть, его нужно сначала оторвать от земли. Используем ту же самую технику отрыва заднего колеса, что и при

переступаниях задним колесом, только поднять колесо нужно будет повыше. Для этого толкаем руль вперёд (тормоза зажаты) и одновременно, сгибая колени, подбираем вел под себя. Корпус остаётся на месте, перемещать его вперёд не нужно.

Последовательность действий:

- 1) в момент полного контроля равновесия заворачиваем руль в сторону, противоположную повороту примерно на 30-45°;
- 2) зажимаем передний тормоз;
- 3) поднимаем заднее колесо, толкая руль от себя и сгибая колени;
- 4) поворачиваем заднюю часть велосипеда в сторону, толкая его ведомой ногой и разворачивая корпус в сторону поворота руля;
- 5) плавно опускаем заднее колесо на землю.

Все это надо сделать четко и быстро. При необходимости выровняй вел мини – прыжками. Поначалу будут проблемы с координацией движений, но мышцы постепенно поймут, что от них требуется и всё получится. Главное – понять теорию, а на практике все просто. Важный вопрос: насколько высоко нужно поднимать заднее колесо, чтобы развернуться. Однозначного ответа нет, ты сам должен определить, как тебе удобнее это делать.

2.3. Занос переднего колеса

Иногда бывает удобнее развернуться заносом переднего колеса. Этот приём не намного сложнее, но может выручить в трудную минуту. Поэтому освоить его нужно обязательно. Также, как и при заносе заднего, будет недостаточно просто оторвать переднее колесо. Его нужно поднять, и чем выше ты его поднимешь, тем больше удастся завернуться. Этого можно добиться, если к отрыву колеса добавить рывок руля вверх.

Последовательность действий:

- 1) в момент полного контроля равновесия заворачиваем руль в сторону поворота примерно на 30-45°, зажимаем задний тормоз;
- 2) наваливаемся на руль, вжимая переднее колесо в пол;
- 3) откидываемся назад и резким рывком поднимаем переднее колесо;
- 4) одновременно с рывком поворачиваем переднюю часть велосипеда в сторону поворота руля;
- 5) плавно опускаем переднее колесо на землю.

Если в момент разворота немного подпрыгнуть, оторвав от земли заднее колесо, то развернуться можно и на 180°.

2.4. Откаты назад

А вот ещё один очень полезный элемент триальной техники – откат назад. Он поможет в том случае, если ты подъехал к препятствию слишком близко и необходимо отъехать назад. Понять, как это делать совсем несложно, трудность в том, что поначалу не понимаешь, как нужно балансировать при такой езде. При откате назад используется сила рук и инерция. В момент полного контроля равновесия подай корпус вперёд и резко откинись назад, это даст тебе импульс. Одновременно тяни вел за руль, как будто хочешь

продёрнуть его под собой назад и вращай педали в обратную сторону. Вращать педали нужно просто потому, что иначе храповой механизм свободного хода (фривил) заблокирует заднее колесо и ты никуда не поедешь. Навык нарабатывается долгими тренировками. Начинать лучше всего, уперевшись передним колесом в стенку. Отбрасываешь корпус назад, рывком тянешь руль под себя и вращаешь педали. Повторяй раз за разом и ты будешь отъезжать всё дальше и дальше. Когда почувствуешь, что можешь уверенно откатиться на пару метров, попробуй сделать всё то же самое, но уже без опоры.

Ну вот мы и завершили подготовительный этап и переходим к освоению основных триальных техник, от которых уже рукой подать до соревнований. Шутки в сторону, начинается большой триал!

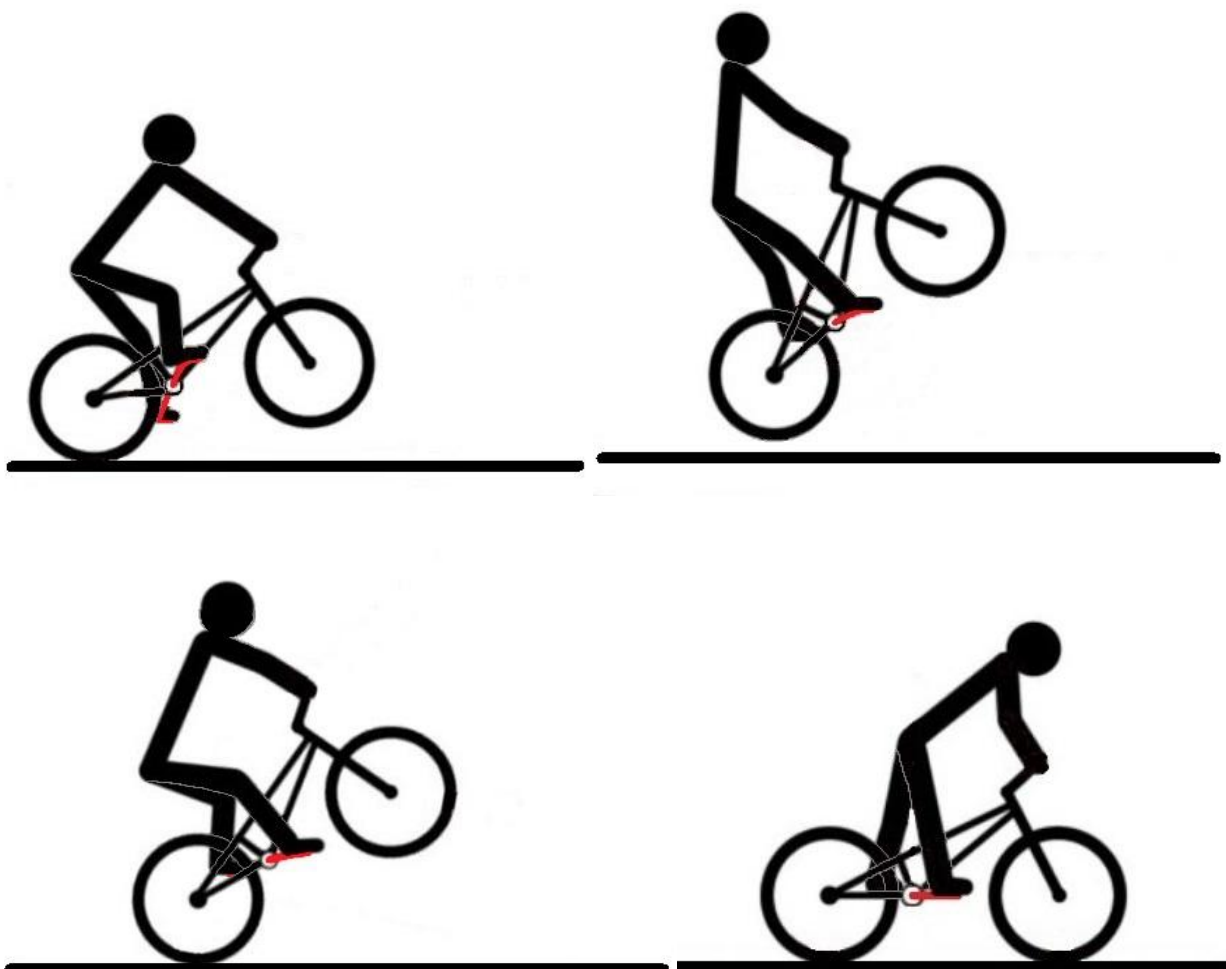
Но для начала теоретическое отступление. Не торопись сразу хвататься за велосипед, когда будешь читать следующий раздел. Чтобы ты смог освоить приёмы, описанные в нём, нужно ещё кое-чему научиться. Поэтому оставь пока свой вел и спокойно, вдумчиво прочитай этот раздел и просмотри картинки. Мы будем часто возвращаться к нему по мере продвижения вперёд.

3. Три волшебных слова: полукрутка, продёрг, пробив

Здесь мы подробно, с картинками, расскажем про важнейшие инструменты, с помощью которых выполняется большая часть триальных элементов. С их помощью можно прыгать на препятствия, прыгать с препятствий, перепрыгивать через препятствия. Их всего три. Овладев ими, ты закроешь 90% триала. Пока это будет только теоретическое знакомство, осваивать их мы будем по мере необходимости. В дальнейшем при освоении техники выполнения тех или иных элементов мы будем много раз возвращаться к этому разделу.

Полукрутка – это универсальный способ преодоления любых препятствий. Секрет его эффективности в предварительном разгоне. Именно разгон даёт запас энергии, которая помогает без особых усилий преодолевать самые разные препятствия. На картинках полукрутка с небольшим прыжком, но это не обязательно, можно просто немного прокатиться вперёд на заднем колесе.





Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведомая нога впереди;
- 2) в момент полного контроля равновесия слегка откидываемся назад, чтобы разгрузить переднее колесо, отпускаем тормоза и начинаем вращать педали;
- 3) переднее колесо отрывается от земли и поднимается;
- 4) резко жмём на педаль ведущей ногой, переднее колесо поднимается ещё выше, вел отрывается от земли и пролетает вперёд какое-то расстояние;
- 5) зажимаем тормоза, приземляемся на заднее колесо;
- 6) опускаем переднее колесо, возвращаем педали в горизонтальное положение. Мы снова в основной стойке, но впереди теперь ведущая нога. Полукрутка откроет тебе кучу возможностей. Полукруткой можно заехать на ступень, съехать со ступени, прыгнуть вперёд через щель или перепрыгнуть через препятствие.

Продёрг – название не благозвучное, но очень точно отражающее суть дела. Движения похожи на то, что ты делаешь, когда балансируешь мини-прыжками. Только подпрыгивать нужно повыше и ещё добавить рывок руля вперёд и немного вверх (продёрнуть), чтобы вел при каждом прыжке перемещался вперёд. Со стороны это немного похоже на лягушачьи прыжки.



Последовательность действий:
1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога
вперед;

- 2) в момент полного контроля равновесия приседаем, сгибая колени и локти, тем самым прижимаем вел к земле;
- 3) резко распрямляемся, отталкиваясь от педалей и руля и рывком выдёргиваем вел вперёд и вверх;
- 4) толкаем вел в руль вперёд, ступни ног разворачиваем носками вниз, как бы подтягивая педали;
- 5) приземляемся, при этом наша пятая точка оказывается над задним колесом;
- 6) возвращаемся в исходную позицию.

Тормоза всё время остаются зажатыми.

Продёрг позволит тебе совершать серию небольших прыжков, перемещаясь вперёд. Также с помощью продёрга можно прыгать вверх по ступенькам. Перемещение за один прыжок – 20-30 см, но можно и больше, если долго и упорно тренироваться. Продёргом можно прыгнуть на ступень повыше, если сначала забросить на неё переднее колесо. Можно выпрыгнуть на заднее колесо, если на ступени нет места для двух колёс. Применений масса. В этом легко убедиться, если посмотреть соревнования триалистов.

Пробив чуть сложнее, но возможностей ещё больше. Секрет его успеха – резкий короткий толчок педали ведущей ногой и её возвращение в исходное положение. Главная трудность при освоении пробива в том, что резкое движение нарушает баланс и нужно будет научиться «пробивать» так, чтобы баланс не терялся. Пробив хорош тем, что позволяет прыгать серийно, так как ноги каждый раз возвращаются в исходное положение и это важное преимущество в сравнении с полукруткой. В то же время пробив эффективнее продёрга, так как позволяет прыгнуть гораздо дальше. Пробив очень пригодится, когда не будет места для полукрутки. Пробив – основное движение при прыжках вбок на большие высоты (сайдхоп). Если продёргом можно прыгнуть вперёд сантиметров на 30, то при прыжке пробивом можно запросто поставить заднее колесо туда, где было переднее, то есть прыгнуть на длину базы велосипеда и это очень ценное качество. На картинках как раз такой вариант прыжка. Но гораздо чаще спортсмены применяют пробив для подъёма на заднее колесо и для прыжков с заднего на заднее вперёд, вбок, вверх или вниз. Пробив это универсальный приём, который позволит тебе преодолеть практически любое препятствие (в пределах разумного, конечно). Всё это делает пробив абсолютно незаменимым приёмом в триале.



Последовательность действий:
1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога
вперед;

- 2) в момент полного контроля равновесия немного отклоняемся назад и «взводим» ведущую ногу, совсем чуть-чуть, градусов на 10, отпускаем тормоза;
- 3) резким коротким движением толкаем педаль ведущей ногой;
- 4) сразу после толчка выдёргиваем руль вверх-вперёд и выталкиваем вел из-под себя, вел при этом прыгнет вперёд, ведущую ногу возвращаем в исходное положение;
- 5) приземляемся в положении «пятая точка над заднем колесом», зажимаем тормоза;
- 6) возвращаемся в исходную позицию.

На этом с теорией покончено и теперь ты полностью готов к практическому освоению триальных техник. Если что-то не будет получаться, возвращайся к этому разделу, внимательно рассматривай картинки и читай комментарии к ним.

4. Подъёмы колёс

Следующий шаг твоего развития учимся поднимать колёса. Подъёмы колёс – это совсем не то же самое, что отрывы колёс от земли. Например, подъём переднего колеса подразумевает фиксацию стойки на заднем колесе и удержание баланса пару секунд. Эта задачка сложнее, к ней и переходим.

4.1. Поднимаем переднее колесо и встаём на заднее

Подъём переднего колеса – важный элемент триальной техники. Он позволит забрасывать колесо на ступени, подниматься на заднее колесо и много чего ещё.

Самое важное, что нужно сделать на начальном этапе – преодолеть страх перед падением назад. На самом деле этот страх фиктивный, нужно сильно постараться, чтобы упасть, потому что как только ты сильно отклонишься назад, твои ноги соскользнут с педалей и ты просто спрыгнешь с вела, продолжая держать его за руль. После нескольких попыток ты почувствуешь, что это действительно так. Попрактикуйся сильно задирать переднее колесо и спрыгивать назад. Удели этому пару часов, так как это очень важный момент в борьбе со страхом.

На данном этапе мы научимся двум способам поднимать переднее колесо и вставать на заднее. Самый простой – подъём рывком руля. Движение похоже на, что ты делаешь, чтобы оторвать переднее колесо от земли. Но теперь нужно к отрыву колеса добавить рывок руля. С него и начнём. Внимательно смотри картинки и старайся в точности повторять движения.

Обрати внимание: нужно присесть и отбросить тело назад и только потом тянуть руль на себя. Такая последовательность действий облегчит подъём колеса и уменьшит нагрузку на руки.



Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди;
- 2) в момент полного контроля равновесия подаёмся немного вперёд, нависая над рулём, затем приседаем и откидываемся назад, очень важно именно присесть и пригнуться к рулю, отбросить тело назад, выпрямляя руки;
- 3) тянем руль за собой прямыми руками (тормоза зажаты, руки не гнём), колесо поднимется;
- 4) небольшой подскок вверх получается

как бы сам собой и не требует дополнительных усилий;

5) приземляемся на заднее колесо.

Далее можно либо опустить переднее колесо на землю, либо попробовать попрыгать на заднем колесе, удерживая баланс, но это не обязательно. Позже

мы займёмся прыжками на заднем колесе и будем доводить этот навык до совершенства.

«Плюс» этого способа – проще поймать баланс на заднем колесе, поскольку подъём происходит при зажатом заднем тормозе, а «минус» – требуется значительное усилие при рывке руля.

Второй способ, универсальный и эффективный – подъём переднего колеса с помощью пробива. Он особенно удобен для заброса переднего колеса на препятствия, тем самым упрощая и облегчая заезд на них. Освоение этого способа потребует хорошей координации действий ног и пальцев рук, так как нужно будет вовремя зажимать и отпускать задний тормоз. Также с пробива удобно подниматься на заднее колесо, так как в этом случае подъём происходит за счёт силы ног, а не рук. Сейчас самое время вернуться к разделу 3 прочитать всё, что там написано про пробив и внимательно посмотреть картинки. В разделе 3 описан прыжок вперёд пробивом, здесь на картинках изображён подъём пробивом на заднее колесо.





Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди;
- 2) в момент полного контроля равновесия немного отклоняемся назад и «взводим» ведущую ногу, подняв её немного вверх, на 10-20° относительно горизонтали;
- 3) резким толчком педали поднимаем переднее колесо, как бы выкатывая вел из-под себя и сразу возвращаем педали в исходное

положение;

4) достигнув точки равновесия, жажимаем задний тормоз;

5) фиксируем баланс на заднем колесе хотя бы на пару секунд.

Продолжаем удерживать баланс на заднем колесе мини-прыжками или опускаем переднее колесо на пол.

. Самое важное – вовремя зажать задний тормоз, чтобы погасить инерцию, иначе вел легко проскочит вертикаль и поедет дальше, а ты в лучшем случае спрыгнешь с него и останешься стоять на земле, а в худшем – упадёшь на спину.

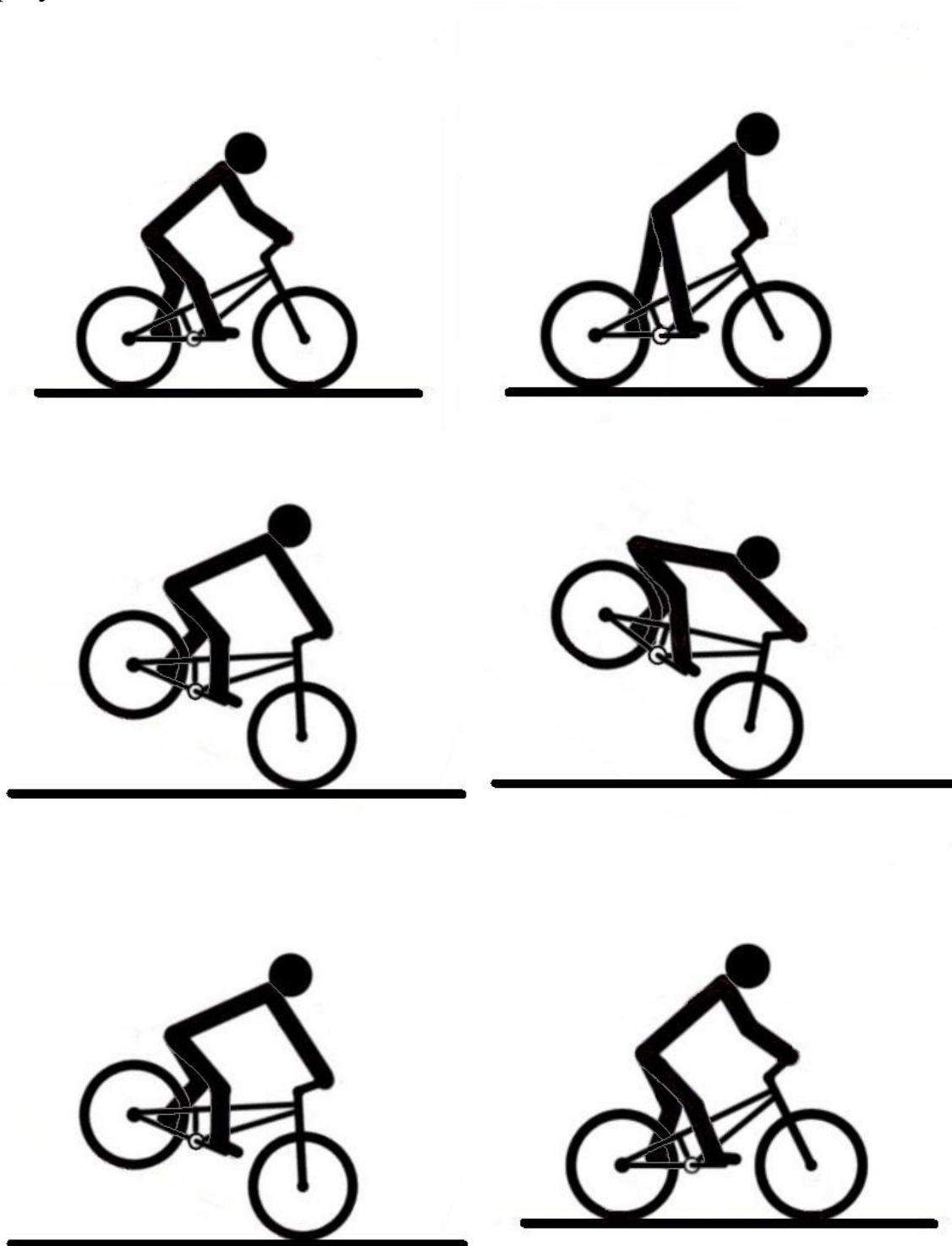
Конечная цель обоих способов – подняться на заднее колесо и почувствовать момент равновесия. Это чувство не будет долгим, 1-2 секунды, но этого нужно добиться. Просто стоять на заднем колесе не получится, для удержания баланса нужно будет научиться подпрыгивать и, переставляя заднее колесо в сторону завала, ловить баланс. Мы обязательно этому научимся, но чуть позже (п.7.2), а пока просто прими к сведению, что мини-прыжки – это единственный способ удержания баланса на заднем колесе.

4.2. Поднимаем заднее колесо и встаём на переднее

Теперь будем учиться поднимать заднее колесо. И здесь тебя поджидает новый страх – страх кувыркнуться вперёд через руль, который может стать серьёзным препятствием, особенно если такое случалось уже с тобой при езде на велосипеде. Однако, как и при подъёме на заднее колесо, этот страх фиктивный и нужно очень постараться, чтобы улететь вперёд. Ничего такого не произойдёт, потому что у тебя не будет необходимой для этого инерции. Точно так же, как это было при подъёме на заднее, ты просто соскочишь с педалей, только вперёд, а не назад.

Мы научимся подъёму с зажатым передним тормозом. Для подъёма заднего колеса нужна инерция, поднять колесо достаточно высоко, просто подцепив педали ногами, не получится. Раздобыть необходимую инерцию можно по-разному, например, используя начальную скорость, но это как раз тот случай, когда можно реально улететь через руль, если не правильно эту скорость

выбрать. Поэтому мы будем учить другой способ, безопасный, практичный и востребованный. Необходимую для поднятия заднего колеса инерцию мы получим, сильно толкнув вел в руль, при зажatom переднем тормозе, разумеется.



Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, шатуны горизонтально, тормоза зажаты, в момент полного контроля равновесия немного откидываемся назад;
- 2) подаёмся вперёд, нависая над рулём, как бы заглядывая под переднее колесо, резко толкаем вел в руль (тормоза зажаты);
- 3) одновременно с толчком руля погибаем колени, разгружая заднее колесо,

заднее колесо при этом поднимается;

4) достигаем точки равновесия и фиксируем стойку на пару секунд, со стороны это выглядит так, как будто мы поджимаем вел под себя, заднее колесо практически упирается в пятую точку;

5) разгибаем колени, вел опускается;

6) возвращаемся в исходную стойку.

Техника подъёма проста, но могут быть трудности с балансом. При подъёме заднего колеса вел легко заваливается на бок и чтобы научиться зависать на пару секунд в высшей точке подъёма, нужно удерживать вел в одной плоскости. Это самое трудное, что ждёт тебя при освоении этого приёма.

Если почувствуешь, что перестарался и слишком высоко поднял заднее колесо, просто спрыгни вперёд. В дальнейшем по мере освоения этой техники ты поймёшь, как можно регулировать высоту подъёма заднего колеса сгибанием и разгибанием коленей. Эта техника незаменима при заносах заднего колеса и проездах через препятствия типа брёвен.

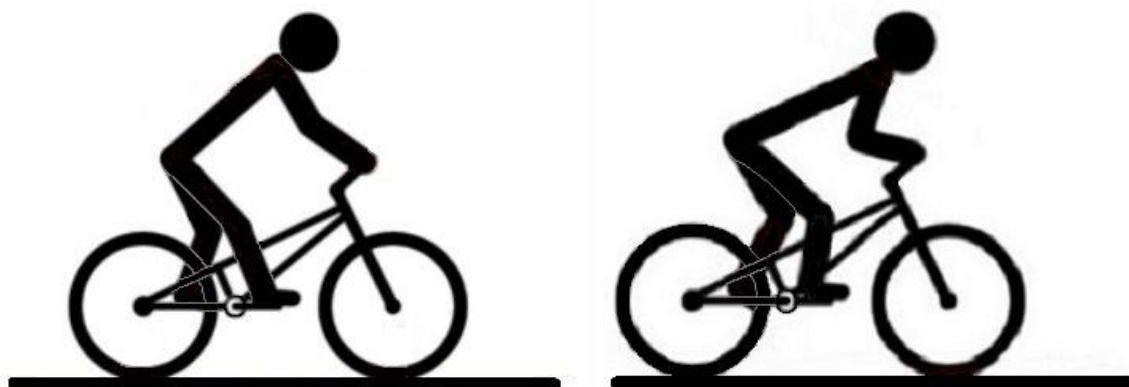
5. Прыжки на двух колёсах

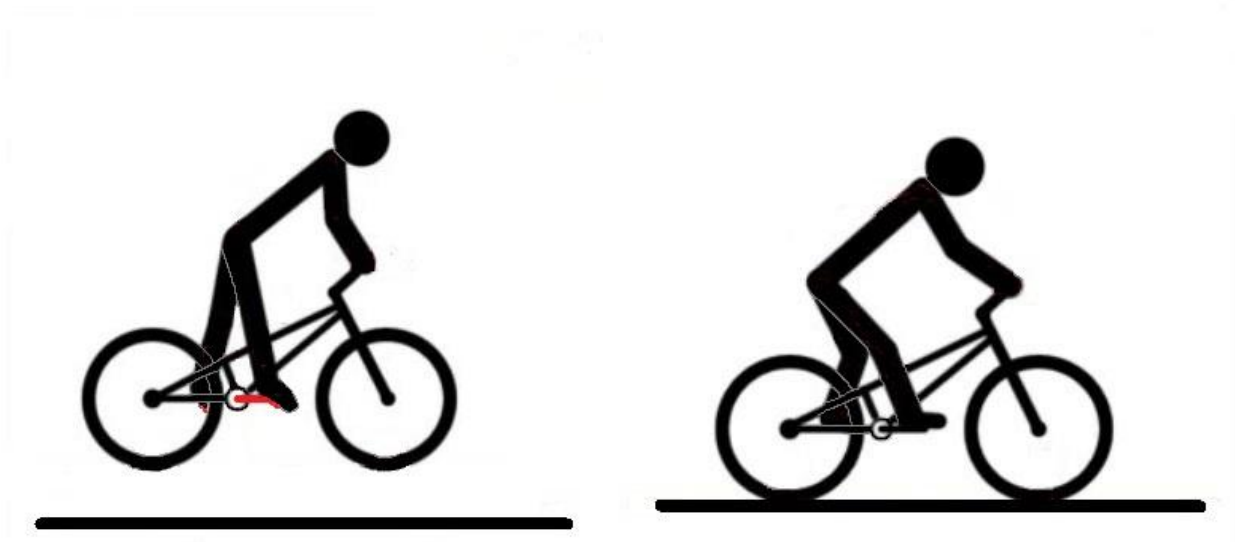
Прыжки вверх это основа для прыжков в сторону, вперёд, назад и разворотов. Все они получаются из простого прыжка вверх добавлением импульса в нужном направлении. Поэтому мы начинаем именно с прыжка вверх. Как только ты его одолеешь, дальше всё будет совсем просто.

5.1. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости

Мы научимся двум техникам прыжка вверх с места. Этого хватит, чтобы закрыть наши потребности на начальном этапе обучения.

Способом, который мы сейчас будем осваивать, можно прыгнуть на 20-30см в высоту. Прыжок вверх двумя колёсами – это продолжение мини-прыжка, совершаемого за счёт амортизации колёс. К амортизации нужно добавить рывок руля и подтягивание педалей. Как рвануть руль, ты уже знаешь, а вот подтяжку педалей мы ещё на практике не применяли, хотя теоретически ты знакомился с ней в разделе 3 (смотри продёрг).





Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди, удерживаем баланс мини-прыжками;
 - 2) в момент полного контроля равновесия приседаем, подогнув локти и колени и прижимая вел к земле;
 - 3) резко выпрямляемся и выпрыгиваем вверх, зацепив педали и дернув руль, ступни ног разворачиваем вниз для надёжного удержания педалей;
 - 4) приземляемся, немного подогнув колени и локти для смягчения удара.
- Самое трудное – добиться одинаковой высоты подъёма колёс. Это важный момент и над этим стоит поработать пару дней, пока не будет нормально получаться.

Если ты научился прыгать вверх этим способом (второй способ прыжка вверх см. п.5.5), то теперь можно попробовать развернуться в прыжке, прыгнуть в сторону, вперёд и назад. Это не будет трудно, потому что основа уже заложена. Картинок в следующих пунктах не будет, они не добавят ничего нового к тому, что ты уже знаешь. Начнём с разворота.

5.2. Развороты в прыжке

Разворот в прыжке это вспомогательный элемент триальной техники, который необходим при маневрировании между препятствиями. Такой разворот требует минимум свободного пространства. В отличие от разворота переступаниями (который уже хорошо знаком тебе по п.2.1), в прыжке можно развернуться на 180° , и это делает его незаменимым, а в некоторых случаях единственно возможным способом, если нужно, например, развернуться на узком препятствии.

Начнём с разворота в сторону ведущей ноги. В этом случае, как и при заносе заднего колеса, развернуть вел помогает ведомая нога, которая поворачивает вел в нужную сторону. А вот в другую сторону развернуться гораздо сложнее.

Техника разворота в прыжке проста и естественна: к прыжку вверх нужно добавить вращение вела ногами и руками, вот и всё.

5.3. Прыжки в сторону

Прыжок в сторону пригодится не только для манёвров на площадке, но и для преодоления препятствий, потому что позволяет запрыгнуть на ступень или спрыгнуть со ступени.

Прыжок в сторону это тот же прыжок вверх, но с добавлением бокового импульса. Элемент не сложный, но чуть сложнее разворота. Чтобы к прыжку вверх добавить боковой импульс, нужно немного наклонить вел в сторону прыжка и прыгнуть вверх-вбок, приземлиться на два колеса, немного присев для смягчения удара и, при необходимости, погасить остаточный боковой импульс мини-прыжками. Прыжком в сторону нужно овладеть в совершенстве и довести его до 40см. Это необходимо при прыжках с высоких ступеней, чтобы не зацепиться рулём за них.

5.4. Прыжки вперёд и назад

Прыгнуть вперёд можно, используя продёрг или пробив, с которыми ты уже знаком теоретически. Просто вернись в раздел 3, где описаны продёрг и пробив, прочитай ещё раз, внимательно посмотри картинки и сделай всё в точности так, как описано в последовательности действий. Первые прыжки не будут большими, но со временем мышцы привыкнут к новым для себя нагрузкам и дальность прыжков увеличится. Продёргом прыгай сериями, по 10-15 прыжков, так быстрее научишься. 20см – это тот минимум дальности прыжка, которого нужно достичь. В дальнейшем, когда ты будешь совершенствовать свою триальную технику самостоятельно, нужно будет довести длину прыжка до 40-50 см. Приобретённый навык пригодится тебе уже очень скоро, когда в п.5.6 мы будем учиться продёргом прыгать на ступень.

Пробив вперёд эффективнее продёрга. Прыгнуть можно гораздо дальше. Времени на освоение потребуется побольше, но научиться необходимо, пробив вперёд на двух колёсах универсальный инструмент при преодолении множества препятствий. Время, затраченное на обучение сейчас, вернётся тебе, когда мы доберёмся до п.8.1, где будем учиться прыжку на препятствие пробивом.

Прыжок назад это тоже продёрг, только продёрг наоборот, потому что здесь руль нужно дёргать назад, под себя.

Последовательность действий:

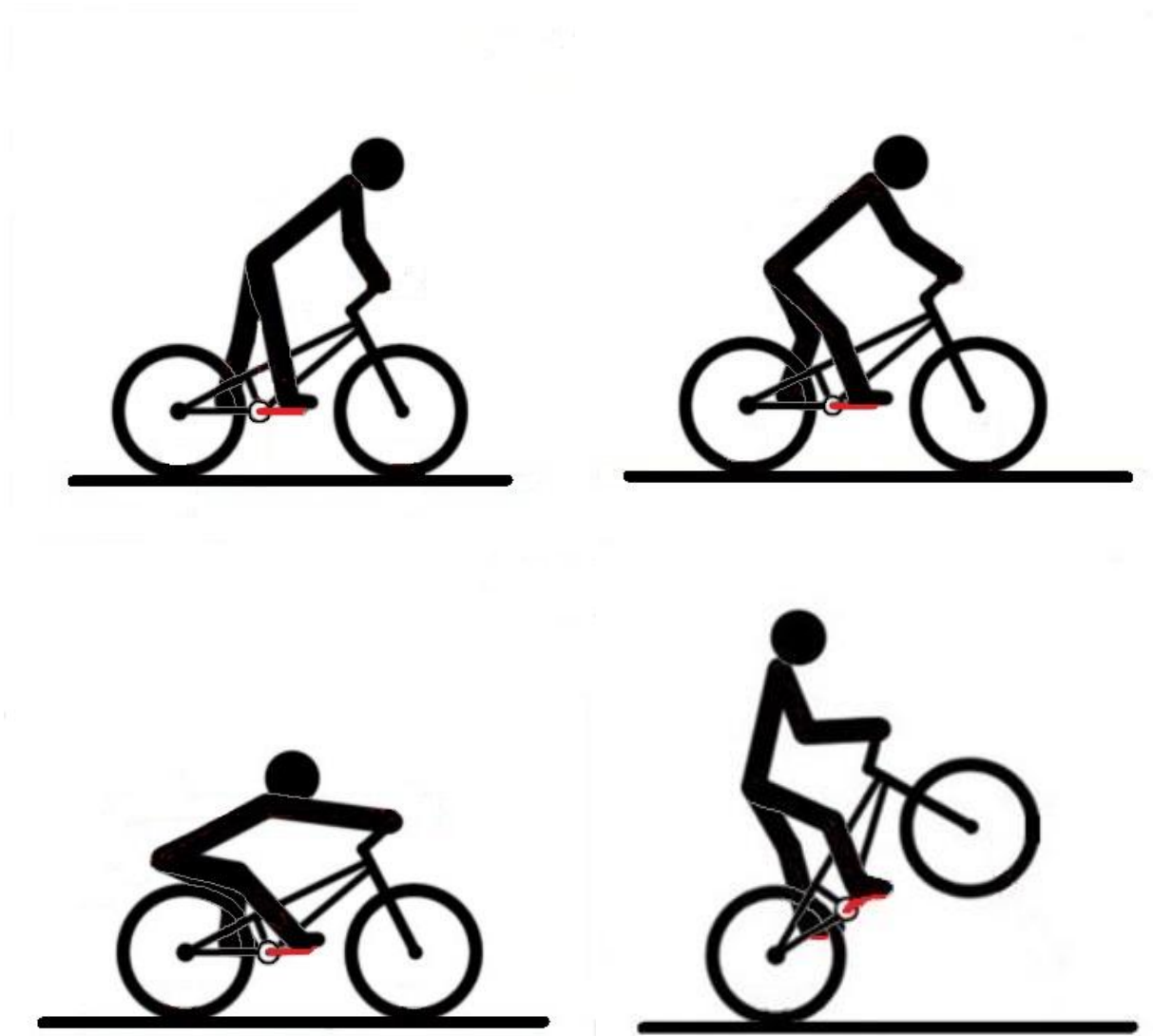
- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди, удерживаем баланс мини-прыжками;
- 2) в момент полного контроля над равновесием резко приседаем и немного откидываемся назад;
- 3) резко выпрямляемся, выпрыгиваем вверх, подцепив педали и одновременно дёргаем руль на себя, при этом вел отпрыгнет назад, а мы окажемся над передним колесом;
- 4) приземляемся, немного подогнув колени и локти для смягчения удара.

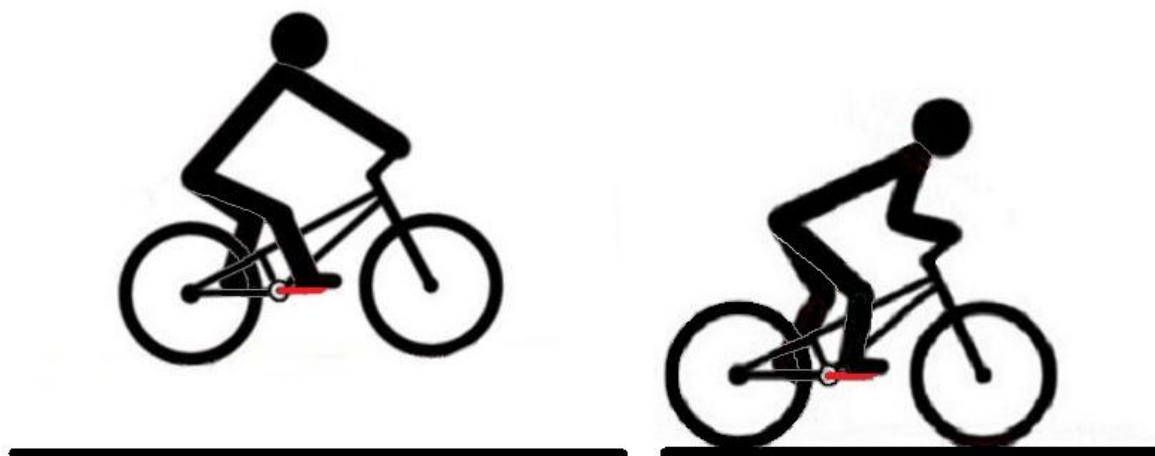
Поначалу будет получаться совсем чуть-чуть, но постепенно длина прыжка будет всё больше и больше по мере того, как ты будешь понимать, что именно

нужно сделать, чтобы прыгнуть дальше. Прыжки вперед и назад – очень важные элементы базовой триальной техники, поэтому работать над совершенствованием техники необходимо постоянно

5.5. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости. Второй способ

Прыгнуть вверх можно и иначе. Этот способ немного сложнее, но результат стоит того, чтобы потратить на него время и силы. Прыжок получится значительно выше при тех же затратах энергии. Начало прыжка это подъём переднего колеса рывком руля (п.4.1), это ты уже умеешь. Поднимать переднее колесо до точки равновесия на заднем колесе необязательно.





Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди;
- 2) в момент полного контроля равновесия подаёмся немного назад;
- 3) приседаем и откидываемся назад ещё больше, очень важно именно присесть, пригнуться к рулю и отбросить тело назад, выпрямляя руки;
- 4) тянем руль за собой прямыми руками (тормоза зажаты, руки не гнём), переднее колесо поднимется;
- 5) резким движением толкаем вел в руль и одновременно подгибаем колени, полностью разгружая заднее колесо, при этом получится прыжок и вел примет горизонтальное положение;
- 6) приземляемся, в момент приземления приседаем, сгибая локти и колени для смягчения удара.

Этот способ гораздо эффективнее и эффективнее, чем уже изученный нами в п.5.1. Так можно прыгнуть не только вперёд, но и вбок. Он также очень удобен при перепрыгивании через препятствия типа перекладины или прыжка боком на ступень. За такую свою эффективность этот способ даже обзавёлся собственным названием – *сайдхоп* (sidehop).

Если научишься прыгнуть таким способом не только с места, но и со скорости, то сможешь прыгнуть далеко вперёд или вверх. Такой прыжок тоже имеет название – *баннихоп* (bunnyhop).

5.6. Прыжки вверх из положения «переднее колесо на ступени»

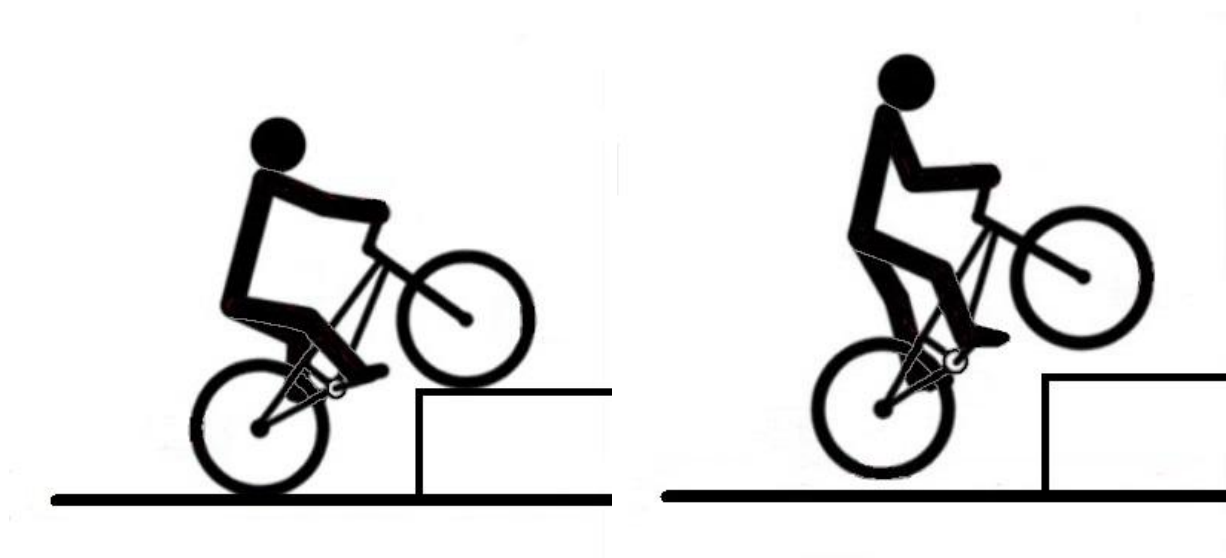
А теперь мы применим наработанные в п.5.4 прыжковые навыки к освоению очень важной и полезной техники прыжка вверх из положения, когда переднее колесо заброшено на ступень. Это тоже продёрг, но теперь не вперёд, а вперёд-вверх. Это важнейшая техника и чтобы в этом убедиться, достаточно посмотреть какие-нибудь соревнования или выступления триалистов. Её освоение потребует точного выполнения последовательности действий и следования всем рекомендациям. Только так можно будет быстро достичь результата. Эта техника важна ещё и тем, что вплотную приблизит тебя к

прыжкам на заднем колесе. Так что отнесись максимально серьёзно к этой задаче.

Мы будем прыгать на ступень на два колеса. В дальнейшем необходимо будет научиться выпрыгивать только на заднее колесо. Этот навык очень пригодится, когда придётся прыгать на узкие препятствия, где места для переднего колеса уже не будет. Но это уже за рамками нашего Пособия.

Обучение разделим на два этапа. Сначала научимся уверенно удерживать равновесие мини-прыжками, когда переднее колесо заброшено на ступень. Это совсем не трудно, это даже легче, чем мини-прыжки на двух колёсах на горизонтальной плоскости. Это вообще самое простое триальное упражнение.

Первый этап. Начинаем с высоты трёх поддонов, это примерно 40-45 см. Наша задача – забросить на них переднее колесо и в таком положении удерживать равновесие мини-прыжками. Почему именно три поддона, а не два или один? Потому что, как ни странно, чем выше расположено переднее колесо, тем легче сохранять баланс. Это связано с тем, что вся нагрузка при таком положении велосипеда приходится на заднее колесо, переднее же выполняет функцию точки опоры. Заднее колесо толще переднего, оно лучше амортизирует и соответственно подпрыгивать на нём легче. Ты сам почувствуешь это сразу, как только начнёт получаться. Если ты хорошо владеешь мини-прыжками на плоскости, то легко и быстро освоишь мини-прыжки на ступени.



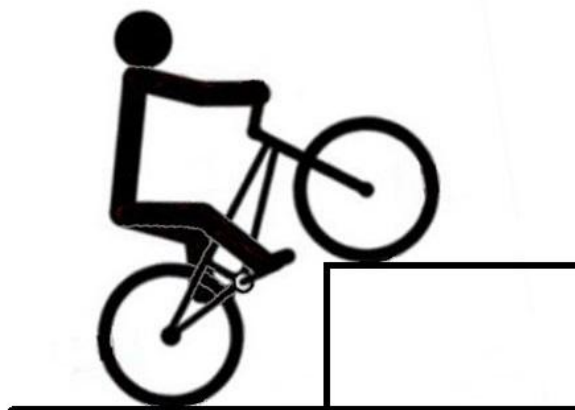
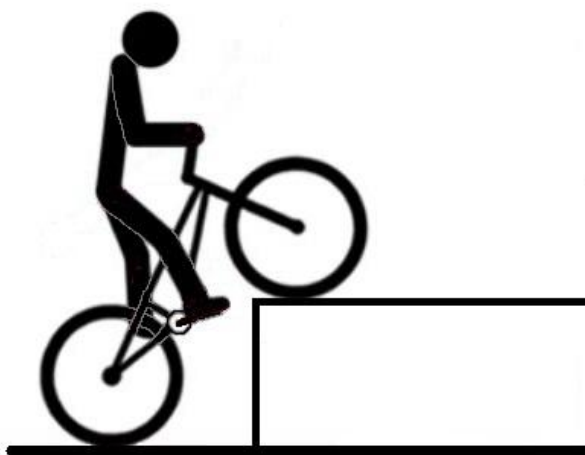


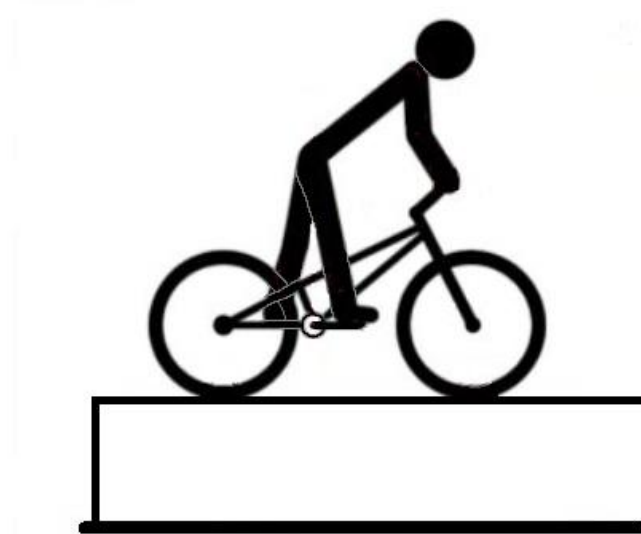
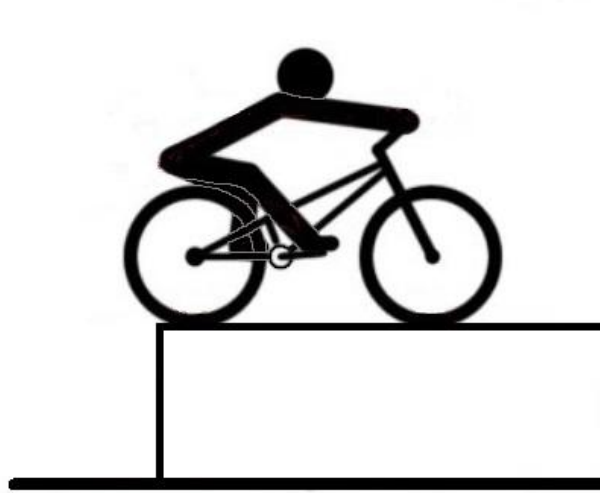
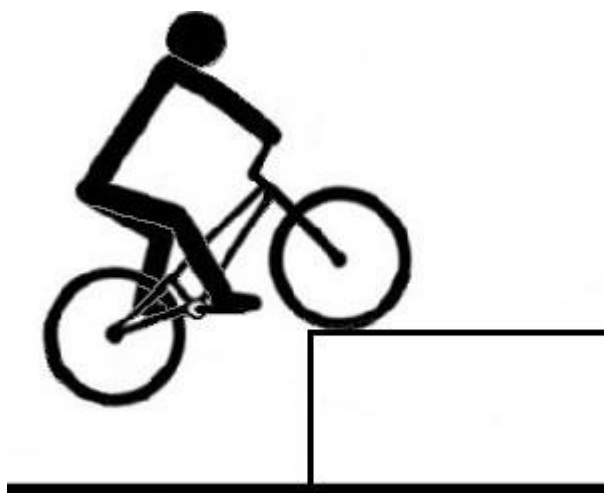
Последовательность действий:

- 1) забрасываем переднее колесо на поддоны, проще всего это сделать, используя пробив;
- 2) сразу же начинаем подпрыгивать на заднем колесе, удерживая равновесие. Освой эту технику и доведи её до совершенства, это очень важно. Как и при балансировании мини-прыжками на двух колёсах, сведи к минимуму высоту прыжка и боковые перемещения. Считай прыжки, доведи до 50.

Мини-прыжки на ступени это самый простой путь, чтобы научиться прыгать на заднем колесе. Ты можешь попробовать прямо сейчас. Для этого, балансируя мини-прыжками, постепенно смещай центр тяжести назад так, чтобы переднее колесо полностью разгрузилось и повисло в воздухе над поддонами и сделай два-три прыжка. Если получилось – поздравляю, ты уже прыгаешь на заднем колесе. Если нет, то ничего страшного, мы вернёмся к этой задаче позже, в п.7.2, а сейчас мы учимся прыгать вверх на ступень.

Второй этап. Продёрг на ступень. Движения похожи на то, что мы делали в п.5.4 и 5.5, но есть и отличия. На картинках изображён прыжок на высоту примерно 60 см, так легче понять суть прыжка, начнём же мы с высоты поменьше, два или даже один поддон.





Последовательность действий:

1) исходное положение – переднее колесо на ступени, тормоза зажаты, балансируем мини-прыжками;
2) в момент полного контроля равновесия приседаем;
3) отпускаем тормоза, отталкиваемся от педалей, как будто хотим выпрыгнуть вверх, распрямляемся и резким движением выбрасываем вел вверх, переднее колесо от ступени не отрываем, прокатываем его по ступени;

4) выталкиваем вел из-под себя, затаскивая заднее колесо на ступень, вел закатывается на ступень, а мы оказываемся над задним колесом;

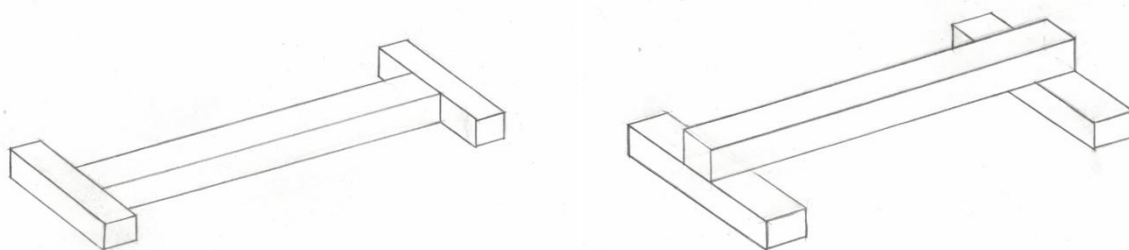
5) принимаем основную стойку.

Как уже говорилось в начале п.5.6, дальнейшем нужно будет освоить ещё один вариант продёрга на ступень, продёрг на заднее колесо. Мы в рамках нашего Пособия делать этого не будем, но ты должен понимать, что научиться придётся обязательно, потому что только так можно прыгать на узкие препятствия, на которых нет места для двух колёс.

6. Езда по узким препятствиям

Наверное, каждому (кто изучает это Пособие, конечно) знакомо чувство, когда захватывает дух при виде триалиста, проезжающего по узеньким дощечкам, да ещё на приличной высоте. Начинать учиться езде по узким препятствиям типа брусьев, бордюров и брёвен стоит уже сейчас, потому что такая езда – необходимый, важный и очень эффектный компонент триала. Никаких особых навыков для этого не нужно. Это просто долгая, изнурительная работа: нужно многократно, раз за разом проезжать по одним и

тем же узким полоскам. Это надоедает, конечно, но результат того стоит. Для начала можно просто положить на пол доску пару метров длиной и 10 см шириной. Баланс ловим перемещениями пятой точки из стороны в сторону. Постепенно это будет получаться всё лучше, и тогда нужно будет уменьшать расстояние для прицеливания и скорость, а потом даже останавливаться на доске и пытаться балансировать на ней мини-прыжками. Это нужно довести до совершенства: заезжаем на малой скорости, останавливаемся, держим баланс, съезжаем. Если всё получается, двигайся дальше: возьми брус 10x10 см, длиной 2,5 – 3,0 метра. Чтобы он не кувыркался при заездах, можно закрепить по краям отрезки того же бруса длиной 50 см. Ещё вариант посложнее – брус, приподнятый над полом на 10-20 сантиметров. Как это выглядит, видно на картинках. Если таким же образом закрепить круглое бревно диаметром сантиметров 10-15, то задача усложнится ещё больше.



Следующий шаг: езда по наклонным брусьям и брёвнам вверх и вниз. Эта задача ещё сложнее, поэтому уклоны должны быть для начала 10-15°. Брусья можно опереть на какую-нибудь ступень и ездить по ним вверх-вниз. Здесь ты можешь фантазировать.

7. Езда и прыжки на заднем колесе

Важное замечание: на начальном этапе обучения езде на заднем колесе ты должен свести к минимуму вероятность падения на спину. Это возможно, если учиться будешь на 20"-веле. С него очень сложно упасть на спину, ты ближе к полу и всегда можешь спрыгнуть назад. А вот с 24"- и 26"-велов упасть на спину вполне реально. И ещё: задний тормоз держи под особым контролем, колесо должно быть надёжно заблокировано в высшей точке подъёма, иначе баланс не поймает.

7.1. Езда на заднем колесе

Если ты уже умеешь вставать на заднее колесо и балансировать пару секунд, как это описано в п.4.1, то сейчас самое время продвинуться дальше и научиться проезжать на заднем колесе какое-то расстояние. Мы попробуем два способа езды на заднем колесе.

Суть первого способа предельно проста: ты поднимаешься на заднее колесо и едешь вперёд вращая педали, не даёшь велу клюнуть носом или завалиться

назад, то ускоряясь, то притормаживая. Как именно ты встанешь на заднее колесо в данном случае неважно. Проще сделать это плавным толчком педали ведущей ногой. Движение плавное и растянутое. Подними переднее колесо и продолжай вращать педали и ехать вперёд.

Уверен, что после нескольких попыток ты смог проехать на заднем колесе пару метров. Для того чтобы проехать больше, надо научиться удерживать равновесие во время езды. Езда на одном колесе сложнее, чем на двух. Нужно удерживать вел от завалов вбок и наклонов вперёд-назад.

Баланс вперёд-назад. Если ты чувствуешь, что переднее колесо опускается, немного отклонись назад и поднажми на педали. Если вел начинает валиться назад, то не спеши паниковать и спрыгивать с вела, это поправимо. Слегка прижми задний тормоз, но не резко, иначе вел сразу «клюнет носом».

Выравнивание боковых наклонов. При обычной езде на двух колёсах ты балансируешь, поворачивая руль в сторону завала, при этом вел слегка меняет траекторию движения и таким образом выравнивается. При езде на заднем колесе, казалось бы, это невозможно, потому что переднее колесо висит в воздухе и не может влиять на траекторию движения. Но, как это ни странно, при езде на заднем колесе эта техника тоже работает. Сворачивай руль в сторону завала и вел будет выправляться.

Второй способ – это прокаты на заднем колесе пробивом. Именно прокаты, это такая рваная езда с резкими ускорениями и остановками. Равномерная езда как при вращении педалей не получится, потому что пробив хорошо работает только с нулевой начальной скорости. То есть, ты пробивом встаёшь на заднее и прокатываешься вперёд не вращением педалей, а резкими короткими толчками ведущей ногой, возвращая каждый раз педали в исходное положение. Способы удержания баланса те же, что и в первом способе езды на заднем.

7.2. Мини-прыжки на заднем колесе

Картинок здесь не будет. Всё, что нам понадобится, есть в п.4.1 и п.5.6.

Удержание баланса на заднем колесе на одном месте – та ещё задачка. Это сложнее, чем на заднем колесе ехать. Нет какого-то способа типа трекстенда, чтобы долго стоять на заднем колесе. Единственный вариант – мини-прыжки.

Прыжки на заднем колесе – важнейшее умение, потому что именно с заднего колеса преодолевается большая часть триальных препятствий, поэтому не жалей времени на развитие этого навыка. С ним придётся повозиться.

Есть два пути, чтобы начать прыжки. Если ты умеешь уверенно вставать на заднее колесо и при этом подпрыгивать, как в п.4.1, то поднимайся на заднее с прыжком и пытайся продолжать прыгать после первого прыжка. Поначалу может не очень здорово получаться, два-три корявых прыжка. Но ты продолжай и всё получится, здесь главное настойчивость и упорство.

Если ты пока не научился вставать на заднее, то можно научиться сначала прыгать на заднем, а уже потом на него подниматься. Это и есть второй путь. Чтобы начать прыгать на заднем колесе, используй мини-прыжки на перепаде высот, как в п.5.6. Если ты умеешь уверенно балансировать мини-прыжками

на заднем колесе, опираясь переднем колесом на высокую ступень, 40-50см, то дальше всё просто. Наша задача полностью разгрузить переднее колесо и подпрыгивать на заднем колесе так, чтобы переднее не касалось опоры. Вернись к п.5.6 и вспомни, что там говорилось про прыжки на заднем колесе и посмотри картинки.

Последовательность действий:

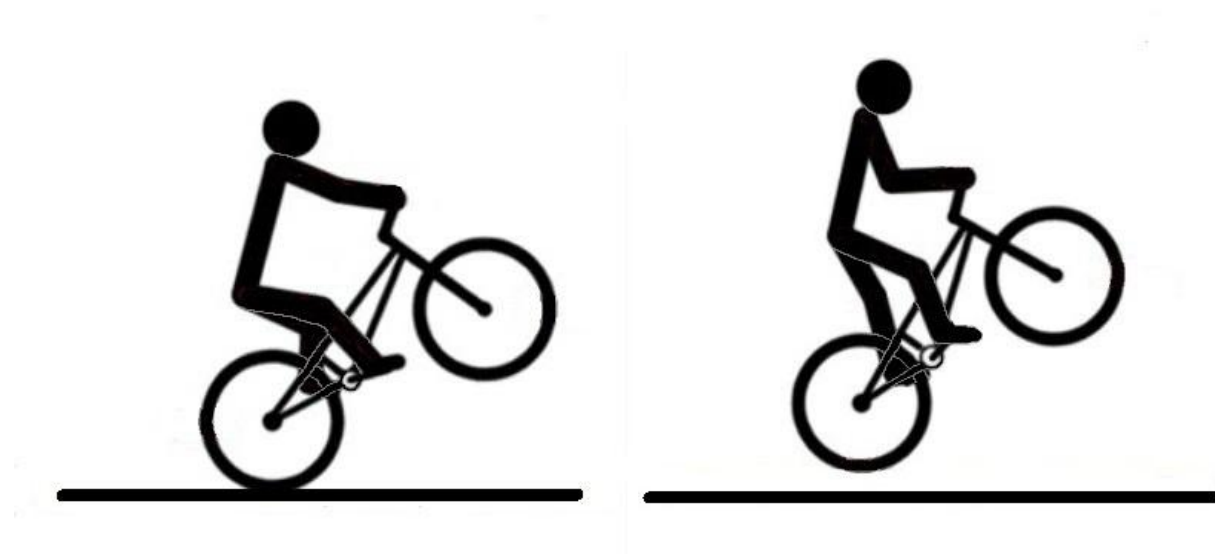
1) исходное положение – переднее колесо на ступени, удерживаем баланс мини-прыжками;
2) прыгая, понемногу отклоняемся назад до тех пор, пока переднее колесо полностью разгрузится и перестанет касаться опоры при прыжке. Как только это произойдёт, тебя начнёт валить набок. Снова обопрись передним колесом, поймай баланс прыжками и опять пытайся оторвать его от опоры. Поначалу будет получаться по два-три прыжка, но по мере того как научишься ловить баланс, будет получаться всё лучше и лучше. Доведи до 15 прыжков. Постепенно уменьшай высоту ступени. В итоге ты придёшь к тому, что ступень вообще станет не нужна, ты сможешь поднимать переднее колесо с горизонтальной поверхности. Это и есть конечная цель твоих усилий.

Дальше повторяй всё то же самое, что ты делал, когда учился мини-прыжкам на двух колёсах. Увеличивай количество прыжков, доведи их до 50. Уменьшай высоту подскоков и амплитуду перемещений вбок и вперёд-назад.

Твоя цель – уметь без напряжения и одышки прыгать 50 раз и при этом высота прыжков и боковые перемещения минимальны. Как только достигнешь этого, переходи к следующему пункту.

7.3. Прыжки вверх на заднем колесе

Наша следующая задача – от мини-прыжков на перейти к амплитудным прыжкам на заднем колесе, то есть пройти тот же путь, что и при прыжках на двух колёсах. Сначала научимся прыгать вверх повыше. На заднем колесе делать это проще, чем на двух. Не нужно тянуть вверх руль и педали, заднее колесо само будет подбрасывать тебя как пружина. Просто приседай поглубже и выпрыгивай повыше. Посмотри картинки и тебе всё будет понятно.





7.4. Прыжки вперед, назад, в сторону и развороты на заднем колесе.

Точно так же, как на двух колёсах, на заднем колесе можно прыгать на небольшие расстояния в сторону, вперед, назад и разворачиваться. Но есть отличия. Во-первых, ведомая нога больше не поможет и все перемещения происходят только за счёт импульса всего тела в нужном направлении. Ничего сложного в этом нет, все движения естественны и интуитивно понятны. Всё то же самое мы делаем, когда прыгаем просто на ногах, без велосипеда. Проблемы могут поначалу возникнуть с сохранением баланса после прыжка, так как нужно как-то гасить остаточный импульс. Корректируем баланс мини-прыжками. Когда наберёшь достаточно практики, корректирующие мини-прыжки будут тебе не нужны. Во-вторых, развернуться на 180° и даже на 90° в прыжке на заднем не получится. Разворачиваться будем небольшими поворотами, примерно на 30°. Очень помогает наклон руля. В прыжке сверни руль в сторону поворота и сразу выпрями его, в следующем прыжке снова

сверни и снова выпрями. Это движение получается естественно, как бы само собой и никаких сложностей с ним не предвидится.

7.5. Прыжки вперёд на заднем колесе пробивом

Второй вариант прыжка вперёд на заднем колесе – это прыжок пробивом. Такой прыжок с уверенностью можно назвать главным элементом триальной техники. Научиться таким прыжкам нужно обязательно, потому что без них триал – не триал.

Чтобы прыгнуть далеко вперёд техники из предыдущего пункта будет недостаточно. Ты уже умеешь прыгать вперёд продёргом и пробивом и знаешь, что пробив позволяет прыгнуть гораздо дальше (п.5.4). Теперь будем то же самое делать на заднем колесе. Никаких новых умений для этого не понадобится. Всё, что нужно для таких прыжков, ты уже знаешь. Просто соедини в одно целое две техники: прыжок вверх на заднем колесе (п.7.3) и езду на заднем колесе пробивом (п.7.1). То есть, нужно к прыжку на заднем колесе добавить пробив. Добавляй понемногу и, самое главное, не забывай отпускать задний тормоз в момент пробива, точно так же, как ты это делаешь при прокатах на заднем колесе. Картинок в этом пункте не будет, ничего нового к тому, что ты уже умеешь, они не добавят. Нужна только практика, упорство и уверенность в том, что всё получится.

8. Преодолеваем препятствия

Преодолевать простейшие препятствия ты уже умеешь. Ты можешь прыгать продёргом на один-два поддона, прыгать боком двумя колёсами по ступенькам вверх и вниз и боком перепрыгивать через жерди. Теперь же пришло время для препятствий посерьёзнее.

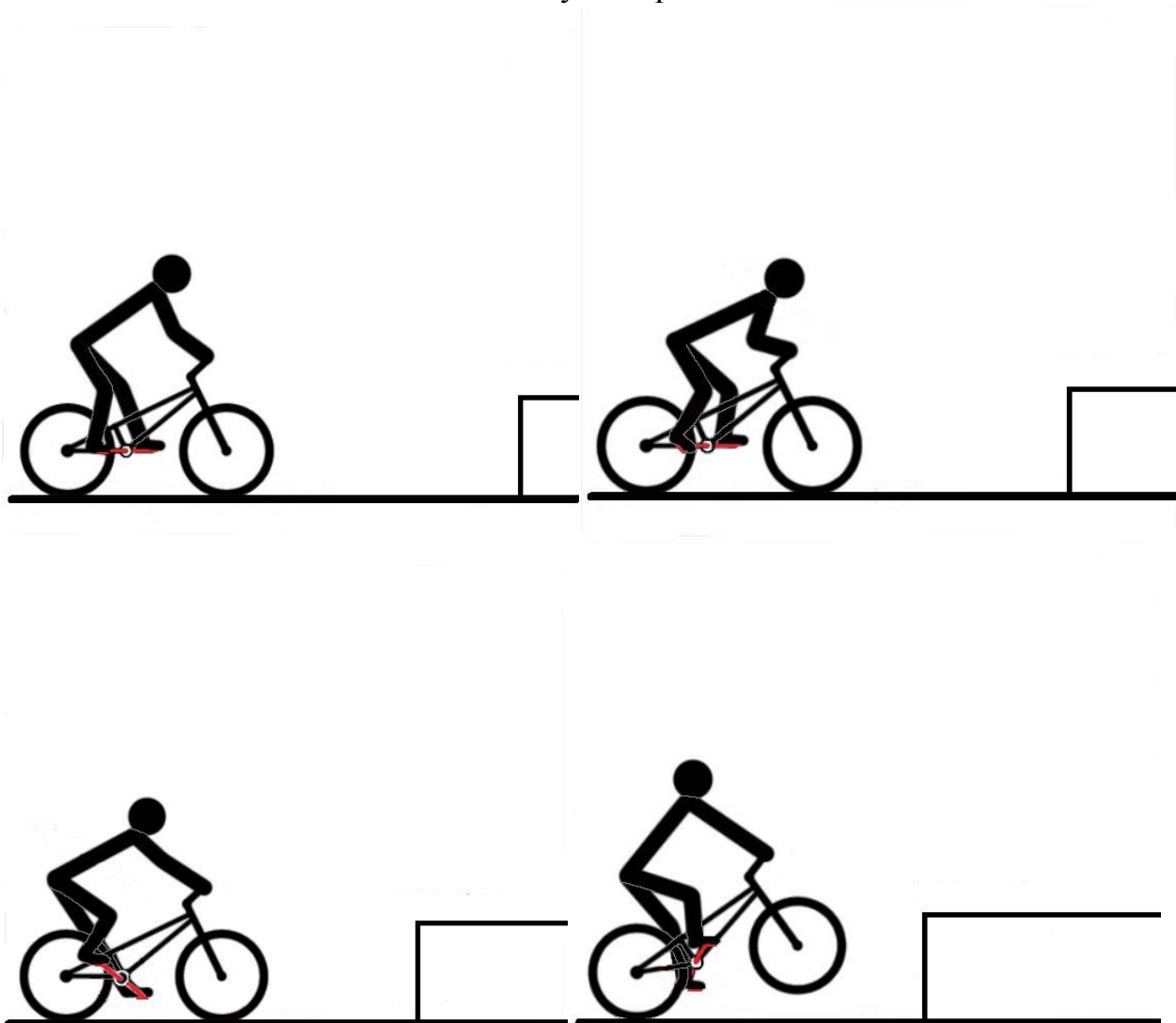
Мы переходим к практическому освоению приёмов, описанных в теоретическом разделе 3, это полукрутка, продёрг и пробив.

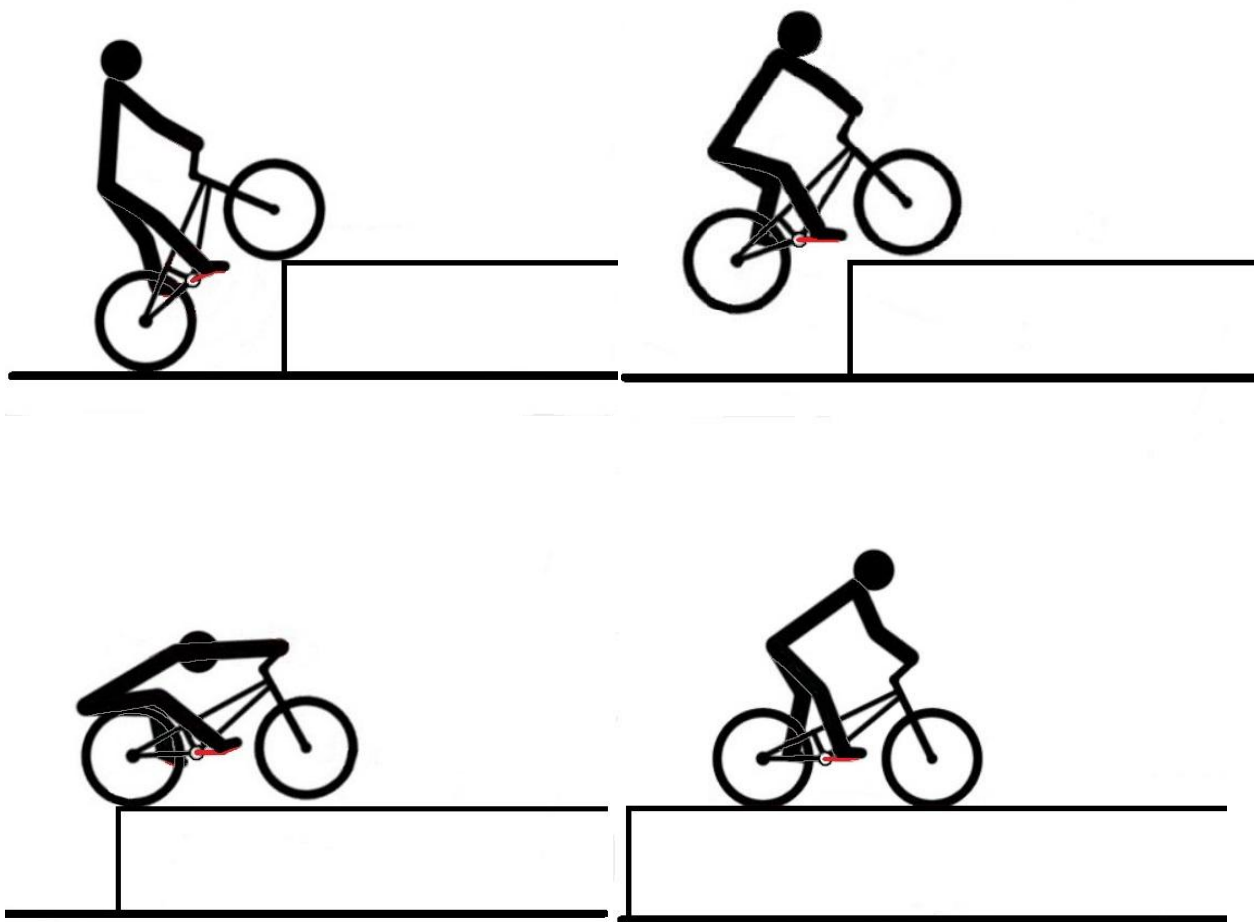
Какую именно технику применять в каждом конкретном случае, зависит от высоты препятствия и имеющегося свободного пространства. Главный вопрос: как поднять и забросить на препятствие заднее колесо? Ответ на него ты знаешь и умеешь это делать. Это та же самая техника, как при подъёме на переднее колесо (п.4.2). Заднее колесо поднимается зажатием переднего тормоза, когда переднее колесо уже на препятствии и резким толчком велосипеда в руль, одновременно нужно подогнуть колени, чтобы заднее колесо полностью разгрузилось. Когда заднее колесо поднимется выше препятствия, отпускай передний тормоз и толкай вел в руль. Или просто отпусти тормоз и дай велу вкатиться на препятствие, без толчка, для этого заднее колесо придётся поднять повыше.

8.1. На препятствие

Начинаем с полукрутки. Это самый простой способ, называется он *заезд* и такое название очень точно отражает его суть: препятствие преодолевается с небольшого разгона. Образовавшийся при разгоне импульс используется для

заброса колёс на препятствие, сначала переднего, затем заднего. Вернись в раздел 3 и внимательно прочти всё то, что написано про полукрутку, просмотри картинки и последовательность действий. А теперь пробуй всё это сделать на ровной поверхности. Потребуется какое-то время, чтобы почувствовать полукрутку. Как только прыжок будет стабильно получаться, пусть даже он будет совсем маленький, это не важно сейчас, переходи к заезду на препятствия. Сначала определись, на каком расстоянии от ступени будешь начинать полукрутку. Шатуны должны совершить полоборота, когда переднее колесо оказывается на ступени. Для 20"-вела потребуется приблизительно 1,5м. Можно вычислить точно. Для этого поставь велосипед на ровный пол, шатуны горизонтально, отметь положение переднего колеса, прокатай вел назад так, чтобы шатуны провернулись на полоборота. Снова отметь положение переднего колеса. Измерь расстояние между метками. Это и есть расстояние до ступени, необходимое для полукрутки. Отметь его мелом перед ступенью. В дальнейшем ты сможешь определять его на глаз и никакие метки тебе не понадобятся. Внимательно изучи картинки.





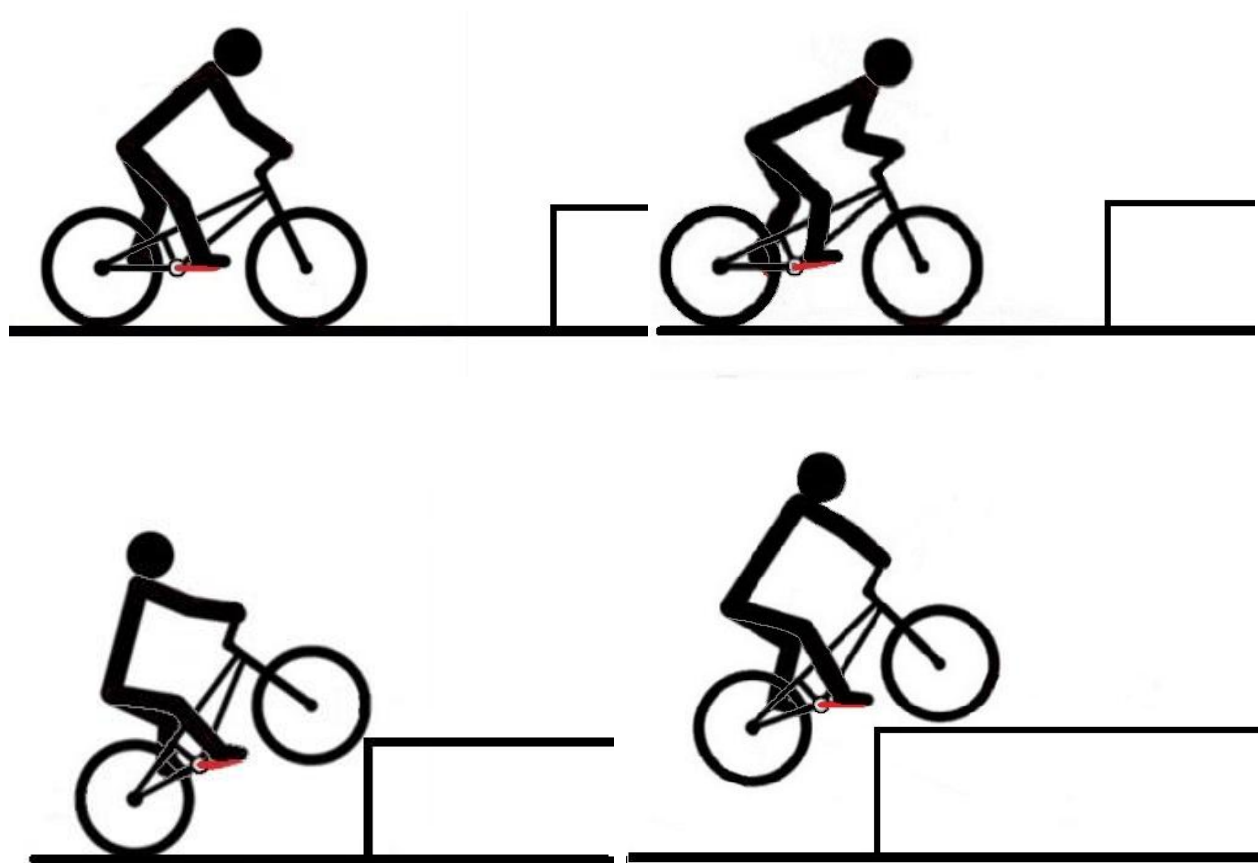
Последовательность действий:

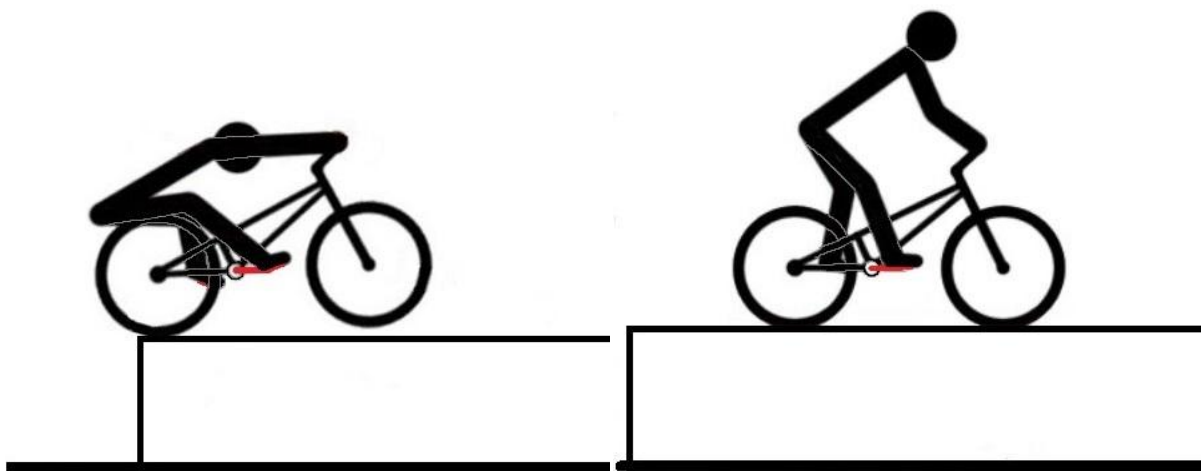
- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведомая нога впереди;
- 2) в момент полного контроля равновесия слегка подаёмся вперёд, отпускаем тормоза и начинаем разгон, энергично вращая педали. В начале разгона можно немного откинуться назад, чтобы получить дополнительный импульс;
- 3) когда ведомая нога пройдёт нижнюю точку переднее колесо должно оторваться от земли и подняться;
- 4) резко жмём на педаль ведущей ногой, чтобы переднее колесо поднялось выше ступени;
- 5) мощным и резким толчком в руль выбрасываем вел вперёд. Движение очень похоже на то, что мы делали при прыжке вверх вторым способом (п.5.5);
- 6) выталкиваем вел из-под себя, закатывая его на ступень. При этом оказываемся над задним колесом;
- 7) возвращаемся в исходную позицию, но теперь впереди ведущая нога.

Второй способ забраться на ступень – прыжок пробивом. Пробив очень выручит тебя, когда не будет места для разгона полукруткой. Ты уже умеешь немного прыгнуть вперёд пробивом (п.5.4) и этот навык сейчас тебе пригодится. Хорошо бы заглянуть ещё раз в раздел 3 и вспомнить всё, что там говорилось про пробив. Пробив технически сложнее полукрутки, об этом мы говорили уже в разделе 3. При полукрутке движение, конечно, энергичное, но

оно всё же плавное и позволяет легко сохранять баланс. При пробиве движение совсем другое, короткое и очень резкое, оно нарушает баланс и удерживать равновесие гораздо сложнее. Это особенно заметно при прыжках на узкие препятствия. Потребуется время, чтобы освоить эту технику. Но ты уже опытный спортсмен и знаешь, что научиться можно всему, и если что-то долго не получается, то это не повод бросать занятия. Пробив – универсальный способ преодоления препятствий и научиться всё равно придётся. Без него никак и никуда. Поэтому старайся понемногу применять его всегда и везде, где это покажется тебе уместным. Постепенно, по мере овладения техникой, заменяй полукрутку пробивом, там, где это возможно, конечно.

А сейчас смотри картинки и повторяй.





Последовательность действий:

- 1) исходная позиция – основная стойка, тормоза зажаты, ведущая нога впереди, расстояние до ступени – не больше метра;
- 2) в момент полного контроля равновесия немного отклоняемся назад и «взводим» ведущую ногу, совсем чуть-чуть, градусов на 10, отпускаем тормоза;
- 3) резким коротким движением толкаем педаль ведущей ногой, переднее колесо поднимается;
- 4) сразу после толчка выдёргиваем руль вверх-вперёд и выталкиваем вел из-под себя, вел при этом прыгнет вверх и вперёд, ведущую ногу возвращаем в исходное положение;
- 5) приземляемся на ступень в положении «пятая точка над заднем колесом», зажимаем тормоза;
- 6) возвращаемся в исходную позицию.

Третий способ – продёрг. Прыгать на ступень продёргом ты уже умеешь или, по крайней мере, знаешь теоретически, как это делается. Если практики было мало или не было совсем, сейчас самое время вернуться в п.5.6 и повторить всё, что там происходило.

8.2. Через препятствие

Переехать через бревно высотой 20 см сможет любой, для этого триал не нужен. Но что делать, если высота бревна больше высоты каретки велосипеда? Другими словами, высота бревна такая, что нельзя вел поставить так, чтобы он двумя колёсами стоял на земле, а бревно при этом было между колёс. Такое бревно можно только перепрыгнуть. Самый простой способ основан на той же технике, что и при заезде на поддоны. Детально расписывать технику преодоления такого рода препятствий мы не будем, потому что ничего нового в ней нет и ты легко сам найдёшь удобный для тебя приём. Найди какое-нибудь бревно диаметром сантиметров 30. Переехать через бревно можно пробивом или полукруткой. В дальнейшем ты сможешь просто перепрыгивать брёвна с заднего колеса, а пока научись переезжать их,

последовательно перебрасывая через бревно сначала переднее, а потом заднее колесо. Действуй в точности так, как при заезде на поддоны: подними переднее колесо, перебрось через бревно и поставь за бревном на землю, зажми передний тормоз. В этот момент шатуны должны быть горизонтально, иначе зацепишь ими бревно. Оставшаяся инерция поднимет заднее колесо. Как только заднее колесо поднимется достаточно высоко, отпусти передний тормоз и резко толкни вел в руль. Вел проедет вперёд и заднее колесо опустится за бревном.

Препятствия повыше (до 50 см) типа лежащих на боку бочек можно проезжать, прокатываясь по ним. Техника в основном та же, только теперь переднее колесо забрось на препятствие, а не за него. Шатуны не крути, они должны быть горизонтально. Переехать через препятствие ты должен только за счёт резкого толчка в руль.

С препятствий ещё выше скатиться вперёд передним колесом уже не выйдет, можно запросто кувыркнуться через руль. С такого препятствия можно только прыгнуть. А это значит, что пришло время учиться прыгать с препятствий.

9. Прыгаем с препятствий

Следующая важная ступенька твоего триального развития – это прыжки с препятствия. Ещё немного и ты сможешь соединять разные элементы в красивые комбинации. К примеру, запрыгнул на препятствие, развернулся и спрыгнул.

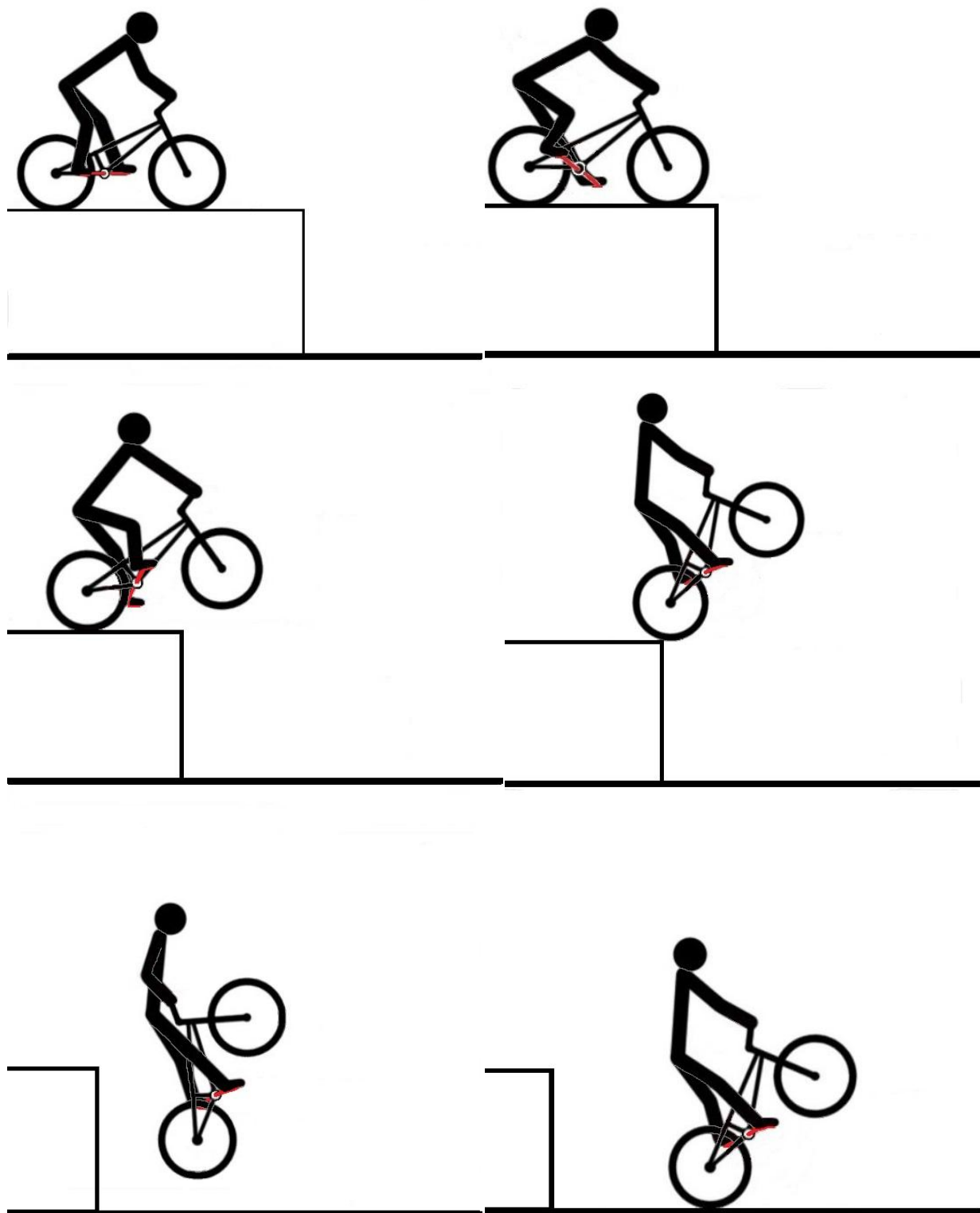
Спрыгнуть можно разными способами, каким именно, зависит от конкретного случая. Технически прыжки с препятствий проще, чем заезды на них, но психологически они сложнее. Именно поэтому мы изучаем их на заключительном этапе обучения. Во-первых, прыгнуть можно с гораздо более высоких ступеней, чем те, на которые можно запрыгнуть, а это дополнительный риск. Во-вторых, при заезде на препятствие ты можешь на любом этапе просто спрыгнуть с вела, если что-то пойдёт не так или ты почувствуешь, что не готов. При прыжке с препятствия есть точка невозврата, когда переднее (или заднее) колесо уже висит над «пропастью» и ты понимаешь, что назад пути нет и нужно прыгать, иначе падение. Это добавляет страха и в этом психологическая сложность прыжка вниз.

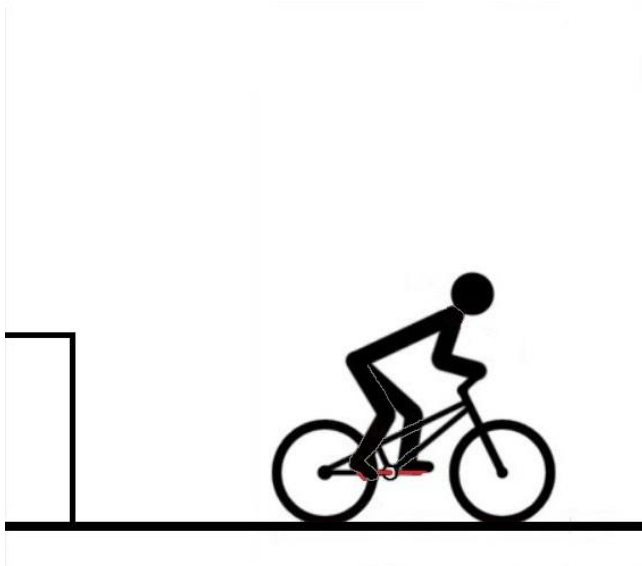
Наше главное правило для прыжков вниз: приземляемся строго на заднее колесо и затем плавно опускаем переднее. Такое приземление защитит суставы рук от ударов. Заднее колесо способно эффективно гасить удары, потому что оно толстое, в отличие от переднего и этим нужно пользоваться для своей защиты.

9.1. Прыжок вперёд полукруткой

Этот способ самый простой, доступный и безопасный, поэтому с него и начнём. По сути это даже и не прыжок, а скорее съезд со ступени. Техника исполнения предельно проста и похожа на технику заезда на ступень с полукрутки. На картинках изображён прыжок с высокой ступени, чтобы были понятны все движения спортсмена при прыжке. Начинать нужно с небольшой

высоты, одного поддона будет достаточно. Положи два поддона вдоль один за другим (поддоны должны быть покрыты фанерой, чтобы колёса не проваливались между досок). Длины двух поддонов достаточно для небольшого разгона, который потребуется для прыжка со ступени полукруткой. Внимательно изучи картинки и повторяй все движения так, как это описано в последовательности действий.





Последовательность действий:

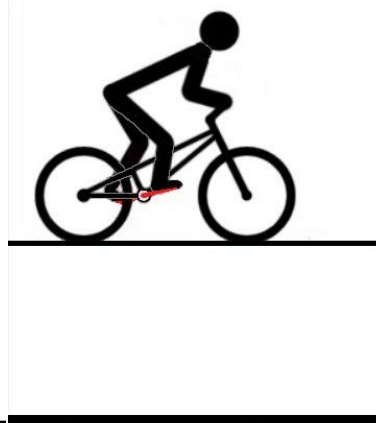
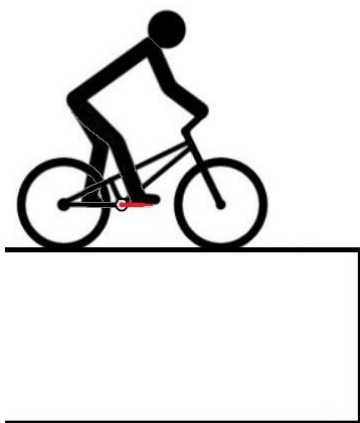
- 1) подъезжаем передним колесом поближе к краю ступени (20-30 см от переднего колеса до края), шатуны горизонтально, ведомая нога впереди;
- 2) энергично давим на педаль ведомой ногой, переднее колесо при этом разгружается, съезжает со ступени и повисает в воздухе;
- 3) резким толчком ведущей ногой задираем переднее колесо вверх;
- 4) продолжаем ехать на заднем колесе, съезжаем со ступени;

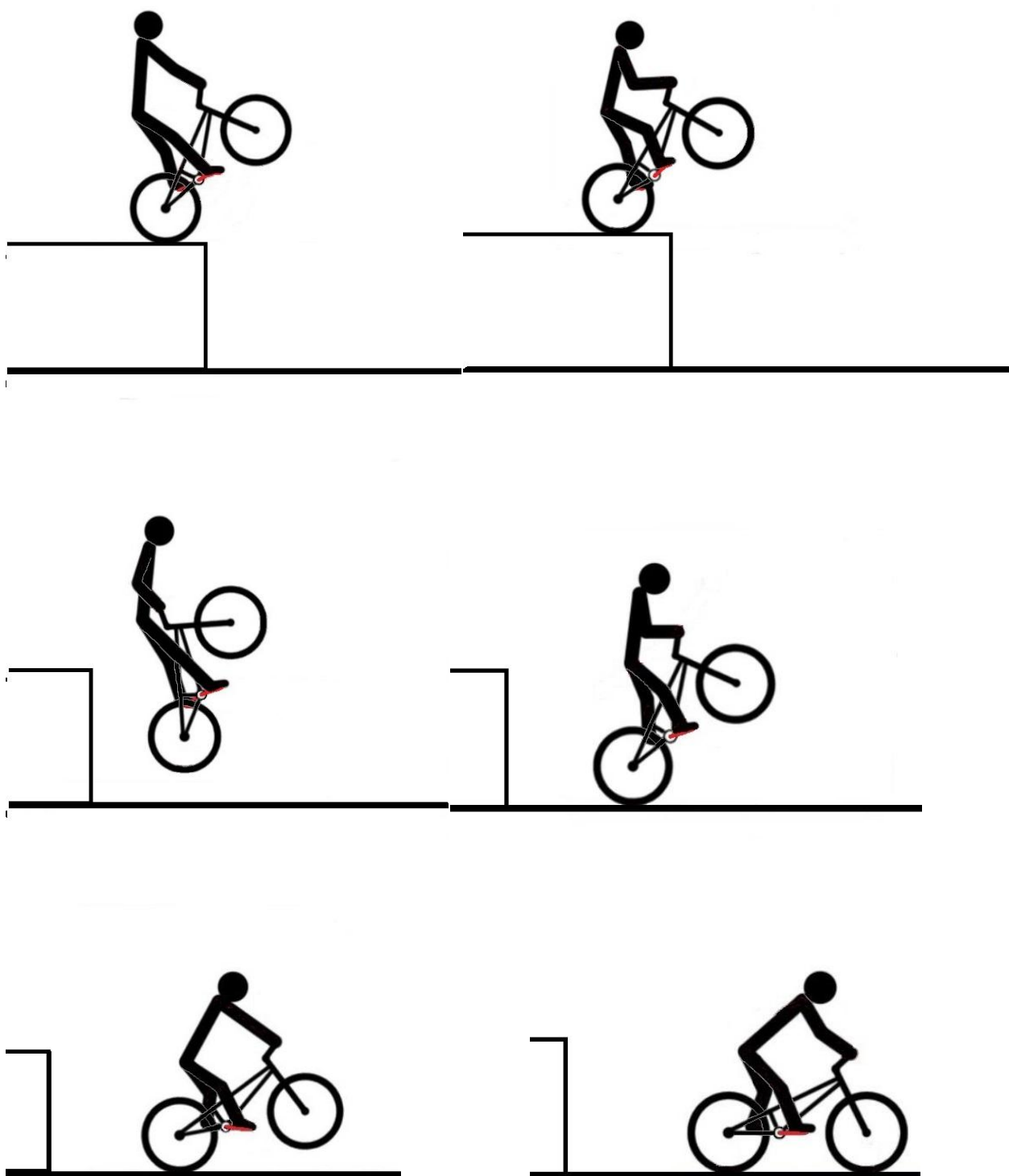
- 5) проваливаемся вниз, стараясь тело держать вертикально. Этого можно добиться, немного выталкивая вел ногами вперед, но не перестарайся, можно свалиться на спину;
- 6) приземляемся и приседаем для смягчения удара;
- 7) плавно опускаем переднее колесо на пол, подгибаем локти и колени, чтобы смягчить удар, зажимаем задний тормоз.

Приземлиться нужно именно на заднее колесо, присесть и плавно опустить переднее. Добейся именно такого приземления, иначе будешь получать ощутимые удары рулём по кистям рук. Начиная тренировать съезд с обычного бордюра или поддона высотой 10-20см. Когда отработаешь все движения и доведёшь их до автоматизма, переходи на бóльшую высоту. Этот способ требует 2-3 метра свободного пространства, так как после приземления ты продолжаешь ехать по инерции. Прыжки боком свободны от этого недостатка.

9.2. Прыжок вперёд пробивом

Так же, как при прыжках на ступень, со ступени можно прыгнуть не только полукруткой, но и пробивом. Если ты научился прыгать (п.7.5) или хотя бы прокатываться (п.7.1) пробивом вперёд, то никаких проблем с прыжком со ступени не будет. Смотри картинки.





Для прыжка нужны два пробивных движения: первым доезжаем до края ступени, вторым прыгаем со ступени.

Последовательность действий:

- 1) подъезжаем передним колесом поближе к краю поддона (20-30 см от переднего колеса до края), шатуны горизонтально, ведущая нога впереди;
- 2) «заряжаем» ведущую ногу на 10° для пробива;
- 3) пробивным движением давим на педаль ведущей ногой, поднимаем вел на заднее колесо и прокатом (или прыжком, если удобно) доезжаем до края ступени, переднее колесо висит над «пропастью»;

- 4) снова «заряжаем» ведущую ногу на 10° для второго пробива;
- 5) пробивом съезжаем со ступени;
- 6) приземляемся на заднее колесо, немного присев для смягчения удара, зажимаем задний тормоз;
- 7) плавно опускаем переднее колесо на пол.

9.3. Прыжок боком

Идея этого способа предельно проста: мини-прыжками боком подходишь к краю препятствия, с которого необходимо спрыгнуть (не забывай, наращивать высоту прыжка нужно постепенно!), затем, оказавшись у края, делаешь еще один прыжок в сторону, немного дальше. Самый трудный вопрос – как далеко нужно прыгнуть в сторону, чтобы безопасно приземлиться. Ответ: пока высота ступени не дошла до высоты руля, то достаточно прыгнуть так, чтобы не зацепиться за ступень педалью, но если ступень выше руля, то прыгать вбок придется гораздо дальше, минимум на 40см, чтобы не задеть ступень рулём. Всё это нужно будет отработать на небольших высотах. Этот способ имеет недостатки. Во-первых, чтобы прыгнуть, нужно сначала расположить вел параллельно краю и максимально близко к нему, а это потеря времени и сил. Во-вторых, при таком прыжке ты будешь приземляться на оба колеса. Прыжок с заносом заднего колеса избавит тебя от этих проблем.

9.4. Прыжок боком с заносом заднего колеса

Такой прыжок выглядит весьма эффектно, но техника чуть сложнее. Суть её в том, что сначала с препятствия сбрасывается заднее колесо, а потом сдёргивается переднее. Заднее колесо сбрасывается с использованием техники заноса (п.2.2). Разумеется, переднее колесо необходимо оторвать от поверхности до того, как заднее колесо коснётся земли. «Подводные камни» здесь те же, что и в предыдущем случае – это возможность зацепиться рулём за ступень при прыжке. Такой прыжок более практичен, потому что, во-первых, он позволяет приземлиться строго на заднее колесо, что вполне соответствует нашему подходу к прыжкам и, во-вторых, нет нужды подбираться к самому краю ступени. Чтобы приземлиться на заднее колесо, нужно в момент прыжка дать ему немного провалиться вниз и только потом сдёрнуть переднее. Трудность такого прыжка в том, что переднее колесо нужно сдёргивать со ступени на лету и поначалу могут возникнуть проблемы с координацией движений. Поэтому отработай технику на плоскости, доведи движения до автоматизма, и только тогда учись прыгать с небольших высот. Увеличивай высоту прыжка постепенно.

9.5. Прыжок на скорости

Этот способ не имеет прямого отношения к триалу. Его используют гонщики при прыжках с дропов (дроп – это ступень между двумя плоскостями) на гонках кросс-кантри и скоростных спусках. Для нас он имеет значение только как способ преодолеть страх перед скоростью. Приземление в этом случае происходит на два колеса одновременно и для смягчения удара по

рукам и ногам в момент касания земли нужно глубоко присесть, согнув руки и ноги. Но присесть так, чтобы не удариться лицом об руль, а пятой точкой о заднее колесо. Техника исполнения проста и естественна: при подъезде к краю ступени резко отбрасываешь тело назад. При этом переднее колесо разгрузится и не уйдёт резко вниз. Отрабатывай сначала на небольших высотах. Методом проб и ошибок подбирай правильную скорость.

10. Как тренироваться, чтобы не навредить себе.

Триал экстремально нагружает суставы, связки и мышцы. Ты должен учитывать это, иначе ты будешь лечиться больше, чем кататься. Наша цель – получение удовольствия от катания, а не достижение спортивных высот любой ценой. Поэтому безопасность тренировок должна быть всегда на первом месте, а их продуктивность на втором.

Обеспечение личной безопасности на тренировках – задача не простая, хотя казалось бы, что тут сложного. Но нет, во время тренировки приходит азарт, особенно, когда что-то получается и остановиться бывает очень трудно, хочется ещё и ещё. Именно в такие моменты и случаются травмы. Единственный способ защититься от таких неприятностей – правильное планирование тренировок.

Старайся до тренировки определить, чем именно ты будешь заниматься, что будешь повторять и закреплять и чему новому учиться. Придерживайся своего плана.

В Напутствии говорилось, что каждое занятие необходимо начинать с разминки и раскатки. И это не пустые слова. Разминка нужна для разогрева всех мышц, связок и суставов, которые принимают участие в специфических триальных движениях. Это важнейший компонент любой тренировки, так как только разогретый и хорошо проработанный опорно-двигательный аппарат сможет противостоять ударным и рывковым нагрузкам. Не забываем про кисти и пальцы рук и голеностопы. Будет полезно добавить к разминке упражнения на развитие равновесия (например, ходьба по узким брускам или трубам, балансирование на балансборде) и рывковой силы (прыжки с места на высокие ступени).

Раскатка это по сути повторение и закрепление базовых навыков. Включает балансирование тремя способами, прыжки вбок, вперёд, назад, откаты, развороты в прыжке, развороты переступаниями, шаги в сторону, подъёмы на переднее и заднее колёса, прыжки и езда на заднем колесе, езда по узким препятствиям (бруска, брёвна).

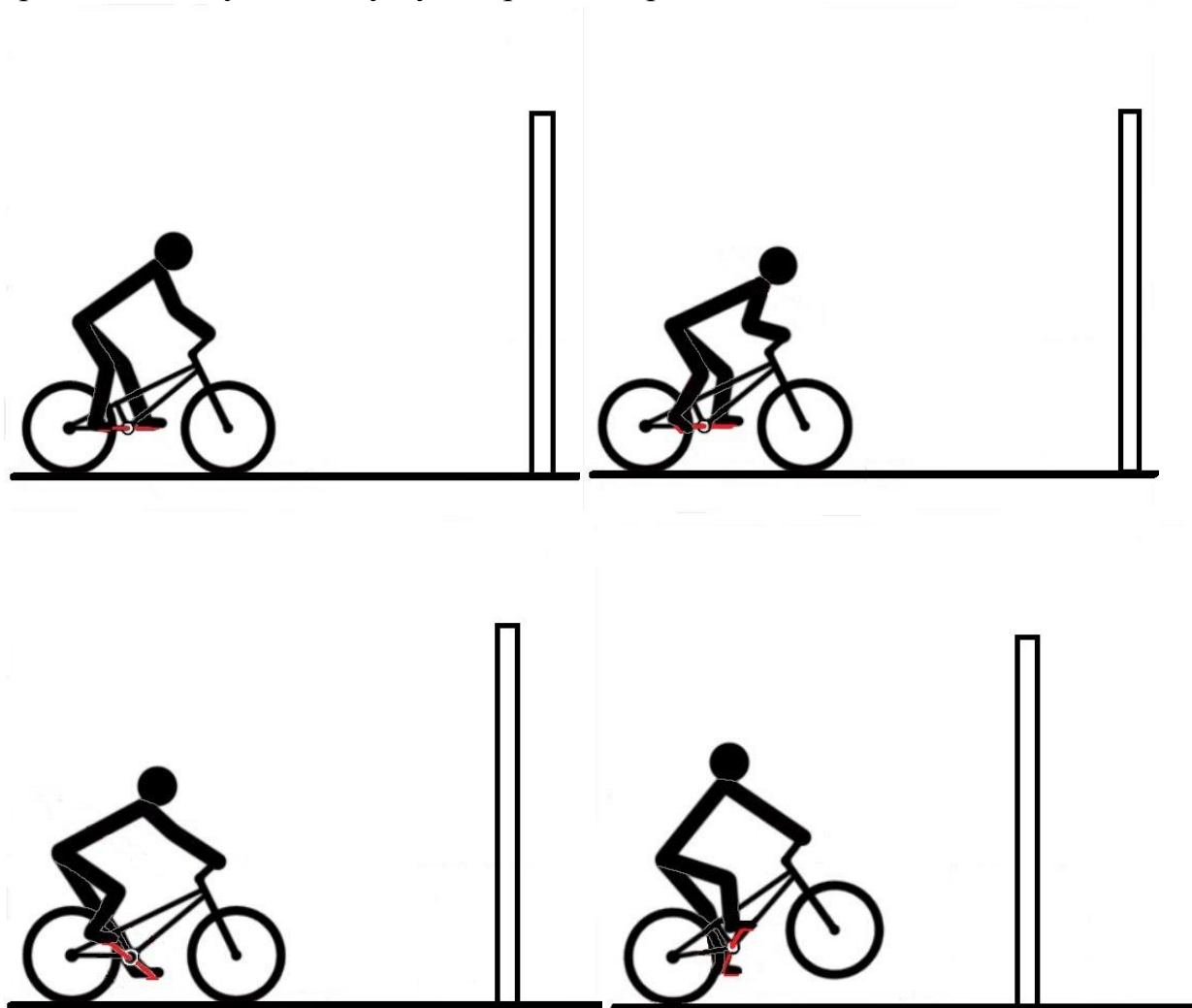
После раскатки переходим к прыжкам на препятствия и с препятствий. Начинаем с небольших высот, добавляем постепенно. Только после этого переходим к работе над новым элементом.

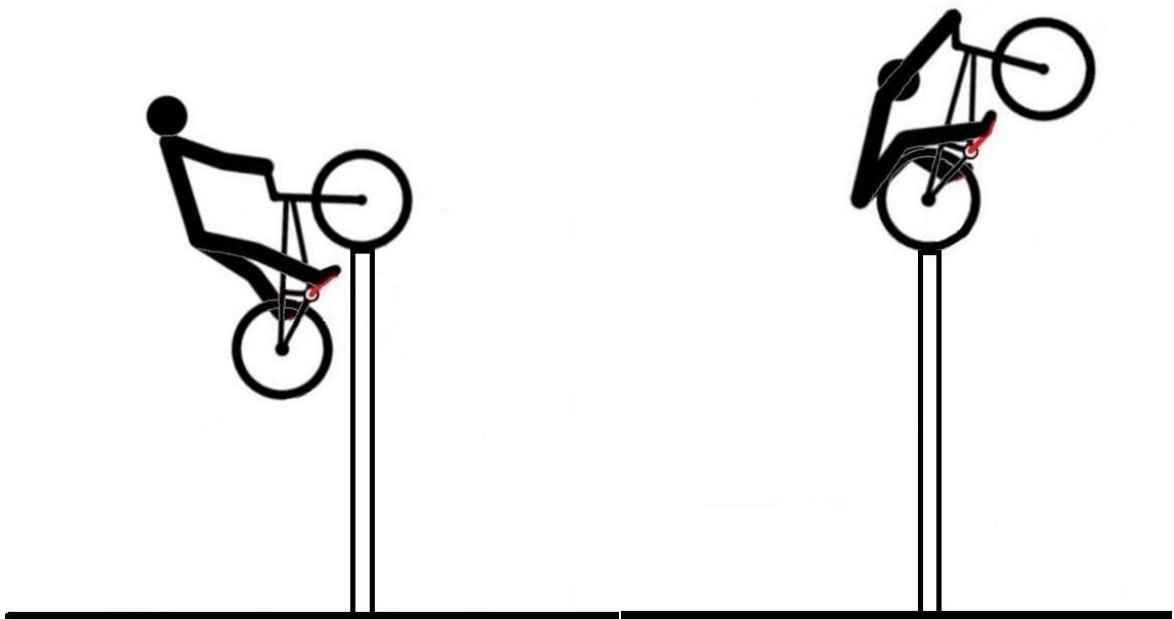
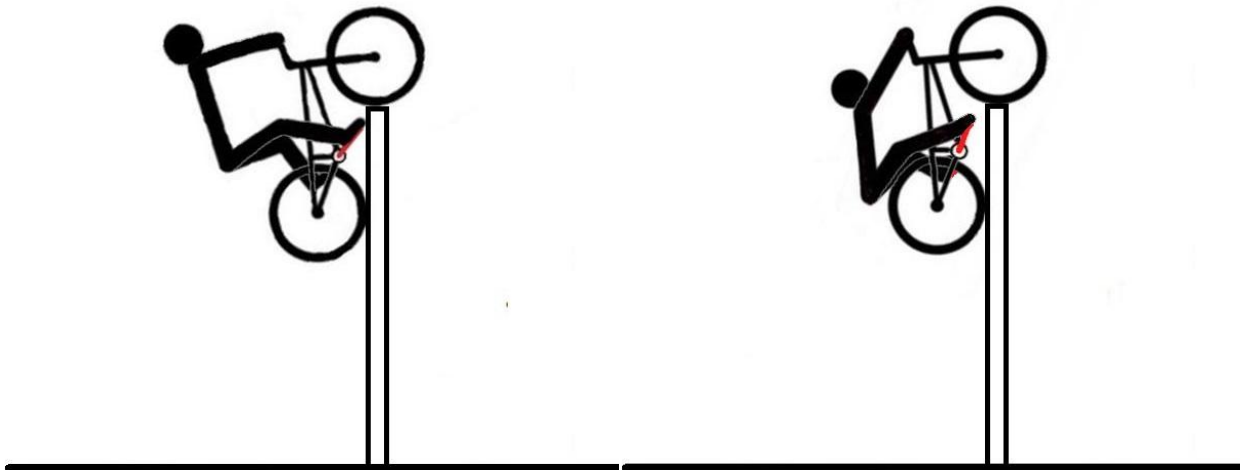
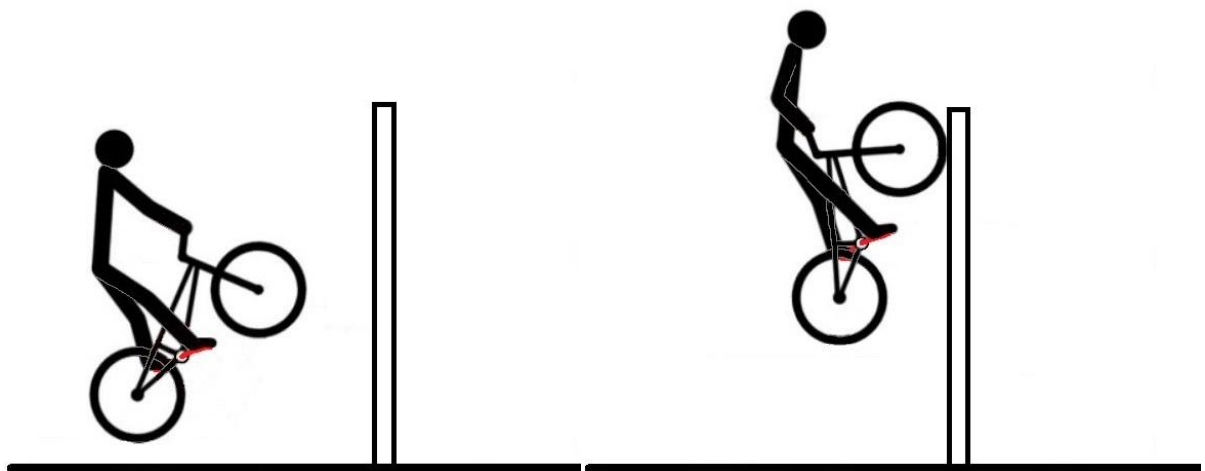
Для дальнейшего совершенствования триальной техники общей физподготовки будет уже недостаточно и тебе потребуются специальные упражнения, тренирующие необходимые группы мышц, развивающие взрывную силу, координацию и чувство равновесия.

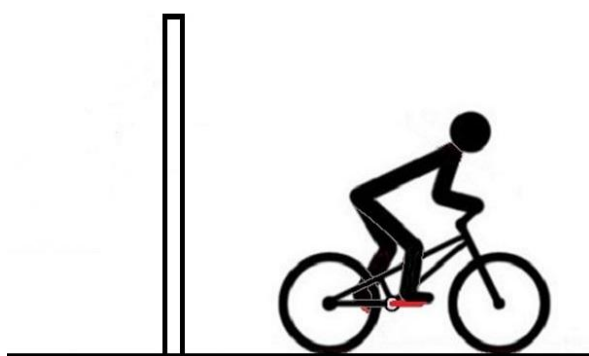
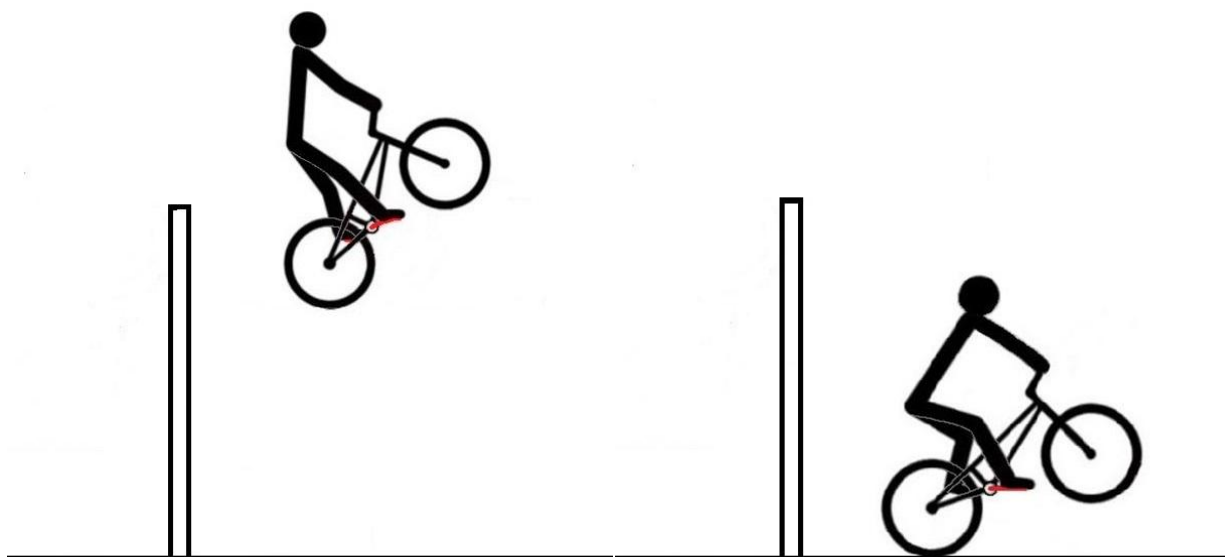
Вдохновляющее послесловие

Прежде, чем в нашем Пособии будет поставлена финальная точка, мы постараемся вдохнуть в тебя дополнительную порцию энергии и энтузиазма для твоего дальнейшего развития. Мы расскажем тебе про два приёма, которые вполне можно считать вершиной триала и его главным украшением. Освоившие их с полным правом могут считать себя частью триальной элиты. Эти приёмы далеко за пределами Пособия и мы говорим о них только за тем, чтобы вдохновить тебя на дальнейшее совершенствование. Возможно, они станут для тебя ориентирами и желанной целью. Это *тачхоп* (tuch hop) и *хукап* (hook up). Тачхоп позволит прыгнуть на очень высокие препятствия, хукап – перепрыгнуть через них. Научившись этим приёмам, ты сможешь перепрыгивать, например, через высокие заборы. Мы подробно, с картинками, расскажем, как правильно им можно научиться, но это совсем не значит, что ты должен сразу хвататься за вел. Это дело далёкого (а может, и не такого далёкого) будущего. Тебе нужно ещё многому научиться и набраться сил, потому что эти приёмы потребуют очень серьёзной физической подготовки.

Нам картинках ты видишь прыжок с полукрутки, но на самом деле для прыжка на такую высоту нужен разгон гораздо больше.







Секрет тачхопа (название говорит само за себя) в скользящем ударе передним колесом в стенку. При этом твой импульс меняет направление и ты прокатываешься вверх по вертикальной поверхности. Именно этот прокат делает тачхоп таким эффективным.

На картинках тачхоп заканчивается повисанием на стенке, а это уже второй приём, хукап. Название приёма точно соответствует его содержанию: ты как бы зацепляешься за стенку передним колесом как крючком и повисаешь на стенке. Можно сделать небольшую паузу, выдохнуть, набрать побольше воздуха в грудь, а потом рывком подтянуться на руле вверх и взлететь, оттолкнувшись от педалей. Далее следует выброс велосипеда из-под себя и ты на стенке. А теперь пробив и полёт вниз с приземлением на заднее колесо, не забудь согнуть локти и колени, чтобы смягчить удар, он будет очень сильным.

Хочется верить, что когда-то ты это сможешь...

Заключение

Ну, вот и всё. Ты многому научился, но гораздо больше осталось на будущее. Главный результат наших усилий – заложена необходимая база для дальнейшего развития.

Мы научились многим важным приёмам, необходимым для преодоления препятствий и теперь ты можешь самостоятельно освоить и довести до совершенства основные триальные техники, полукрутку, продёрг, пробив. Овладев ими, ты сможешь участвовать в соревнованиях и преодолевать практически любые препятствия триала.

Чтобы развиваться дальше, потребуется ещё больше терпения, настойчивости и усилий, потому что к уже освоенным элементам, которые нужно повторять регулярно, будут присоединяться всё новые и новые.

Лучше всего, если осваивать новое ты будешь по необходимости, преодолевая самые разнообразные препятствия. А это значит, что нужно будет строить триальную трассу. Тебе понадобятся строительные элементы: поддоны, брёвна, брусья, доски, покрышки и много чего ещё. Сделать всё это в одиночку невозможно, поэтому обязательно найди единомышленников, чтобы вместе строить триальные препятствия.

Имей ввиду, борьба со страхом ещё не окончена. На самом деле она будет только усиливаться по мере твоего движения вперёд. Страх не уходит никогда, но можно научиться управлять им. Универсального рецепта нет, каждый сам находит способы борьбы со своими страхами. По мере усложнения препятствий будут появляться и новые страхи: страх скорости, страх высоты и другие. Только преодолевая их, ты откроешь все тайны этого удивительного спорта.

Ссылки на образовательные интернет-ресурсы

Образовательные ресурсы на русском языке очень скромные. Мы не берём в расчёт великое множество разрозненных видеороликов, которые позиционируются авторами как обучающие, но по сути являются саморекламой и не имеют образовательной ценности. Ситуация осложнилась после введения ограничений на доступ к видеохостингу YouTube. Мы приводим ссылки на видеоуроки на YouTube – каналах, но, к сожалению, воспользоваться ими вряд ли получится. В настоящее время доступными остаются только видеоуроки Александра Сиротенко. Автор перенёс их на RuTube и они в свободном доступе. Очень хорошие уроки есть на YouTube – канале SuperRider. Они на английском языке, но даже без знания языка можно многому научиться благодаря отлично сделанным обучающим видео.

1. Обучение базовым навыкам и умениям на сайте X – Bikes: <http://www.x-bikers.ru/lessons/index.php>
2. Видеоуроки на YouTube – канале Александра Сиротенко: <https://www.youtube.com/@AlexanderSirotenko/videos>
3. Видеоуроки на RuTube – канале Александра Сиротенко: <https://rutube.ru/channel/24623481/>

3. Видеоуроки на YouTube – канале SuperRider (на английском языке):
<https://www.youtube.com/@SuperRiderTV/playlists>
4. Уроки велотриала на сайте x3m – master: <https://x3m-master.ru/>
5. Школа велотриала для начинающих:
https://www.liveinternet.ru/community/biketrial_community/post21930728/