

Мастерство езды на маунтинбайке

Брайан Лопес
Ли Маккормак

перевод с английского

Mastering Mountain Bike Skills

Brian Lopes
Lee McCormack



SPUTNIK BOOKS

Серия PROACTIV: Велосипеды

Лопес, Брайан; Маккормак, Ли. Мастерство езды на маунтинбайке / Перевод с английского – М: Изд-во SPUTNIK BOOKS, 2006 г.- 208 стр.

УДК 796.61.077.2(075.4)

ББК 75.721.8я7

Л 77

ISBN 5-9900565-2-4 (Русское издание)

ISBN 0-7360-5624-6 (Оригинальное издание)

Русское издание книги напечатано по соглашению с HUMAN KINETICS PUBLISHERS.

© Серия, издание на русском языке, оформление обложки, дизайн издания, перевод. ООО «СПУТНИК», 2006 г. Все права защищены.

Copyright © 2005 by Brian Lopes and Lee McCormack (оригинальное издание).

© Фотография на обложке Oakley Inc.

Книга выпущена при поддержке компании СПОРТМАСТЕР (марки KONA и NORDWAY).

Перевод книги выполнен переводческим агентством «АБЗАЦ.ru» (www.abzatz.ru)

Главный редактор – *Михаил Василенко*

Литературный редактор – *Татьяна Корнеева*

Корректор – *Ольга Ермолина*

Дизайн обложки – *Владимир Керженцев*

Верстка и дизайн макета издания – *Анна Антипова*

В книге использованы фотографии, предоставленные компанией СПОРТМАСТЕР.

Благодарим Дмитрия Агеева, Илью Титаренко, Алексея Маджугу, Сергея Проскурякова, Александру Лагутину, Максима Малкина, Ольгу Липатову за помощь в выпуске данного издания.

Издательство «SPUTNIK BOOKS»

Интернет-сайт издательства: www.velobook.ru

Адрес для писем: 127006, Москва, а/я 14

| | |
|--|----|
| Предисловие к русскому изданию | 6 |
| Предисловие к оригинальному изданию | 7 |
| Вступление | 9 |
| 1 Выбираем оружие | 15 |
| Покупка «правильного» велосипеда | 16 |
| Настройка велосипеда | 23 |
| 2 Ты с велосипедом – одно целое | 31 |
| Научись держаться за байк | 32 |
| Почувствуй равновесие | 33 |
| Оставайся на велосипеде | 34 |
| Нагрузка и разгрузка | 39 |
| Подъем и спуск | 42 |
| Аварии | 43 |
| Решаем проблемы | 43 |
| 3 Добавь мощи | 45 |
| Совершенное вкручивание? Это реально | 46 |
| Эти советы гарантируют сумасшедшую мощь | 50 |
| В седле | 50 |
| Вне седла | 51 |
| Спринт | 53 |
| Чтобы выиграть, крути педали | 54 |
| Переключайся, как чемпион | 56 |
| Решаем проблемы | 57 |
| 4 Хорошо тормозишь – быстро разгоняешься | 59 |
| Определи свой тормозной путь | 61 |
| Не тормози слишком часто | 62 |
| Победи тормозные ухабы | 63 |
| Решаем проблемы | 64 |
| 5 Прохождение скоростных поворотов | 67 |
| Общие правила для всех поворотов | 68 |
| Выбери правильную траекторию | 72 |
| Выбери правильный угол наклона | 74 |
| Прохождение контруклонов | 78 |
| Выживание на поворотах с отрицательным углом наклона | 81 |
| Преодоление горного серпантина | 82 |
| Занос на входе в широкий поворот | 83 |
| Вдавливание в поверхность для ускорения | 84 |
| Борись с заносом | 85 |
| Решаем проблемы | 87 |
| 6 Вилли и прыжки через препятствия | 89 |
| Поднятие переднего колеса | 90 |
| Поднятие заднего колеса | 94 |
| Преодоление маленьких препятствий | 96 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| | Прыжки через большие препятствия | 97 |
| | Крутка | 99 |
| | Пробивка | 100 |
| | Решаем проблемы | 101 |
| 7 | Искусство мягкого дроппинга | 103 |
| | Приземляйся мягко | 104 |
| | Быстрый дроп в даунхиле | 105 |
| | Медленный дроп на плоскость | 107 |
| | Прыжки в рампе | 109 |
| | Решаем проблемы | 109 |
| 8 | Прыгай непринужденно | 111 |
| | Учись прыгать | 112 |
| | Создай собственный прыжковый стиль | 119 |
| | Справься с всеми видами прыжков | 122 |
| | Решаем проблемы | 135 |
| 9 | Скользи по любой трассе | 137 |
| | Смотри правильно, чтобы двигаться быстрее | 138 |
| | Иди правильным путем | 141 |
| | Настройся на свою скорость | 142 |
| | Езда с запасом | 144 |
| | Будь готов | 145 |
| | Вдавливай байк в поверхность для увеличения скорости | 147 |
| | Стремись к состоянию потока | 148 |
| | Узнай, почему ты едешь на велосипеде | 151 |
| | Решаем проблемы | 151 |
| 10 | Справляйся с безумными условиями | 153 |
| | Неровность – это иллюзия | 154 |
| | Скользко, когда мокро | 156 |
| | Мягко, глубоко и свободно | 158 |
| | Избегай колеи | 159 |
| | Езда по узким предметам | 160 |
| | Решаем проблемы | 162 |
| 11 | Гоняйся как чемпион | 165 |
| | Укрепляй волю | 166 |
| | Байкеркросс | 172 |
| | Скоростной спуск | 181 |
| | Кросс-кантри | 188 |
| | Решаем проблемы | 195 |

Проверь свое мастерство **197**

Об авторах **201**

Предисловие

к русскому изданию

Написано чемпионами для чемпионов

Я прочитал «Мастерство езды на маунтинбайке» Брайана Лопеса и Ли Макормака и узнал много нового и интересного: о технике езды, приемах катания и системе тренировок. Очень рад, что в России появилась такая книга.

Книга будет полезна не только начинающим велосипедистам, но и продвинутым райдерам, не достигшим пока чемпионского пьедестала. Маунтинбайк – это спорт, который оставляет человека наедине с окружающим миром и самим собой. Это постоянное совершенствование техники, воспитание характера и поиск собственного стиля езды. Данное пособие научит тебя анализировать свою технику катания и принимать верные решения в экстремальных ситуациях. Профессионалы мирового уровня делятся своим опытом, чтобы помочь тебе в этом.

Книга расскажет о том, как побеждать страх, неуверенность и ошибки, и в итоге – своих соперников. Она сообщит много нового о разных аспектах маунтинбайка – начиная от азов езды и заканчивая тактикой борьбы за лидерство на трассе. В книге приводятся действительно ценные и достоверные сведения, так как авторы основываются на собственном опыте, полученном за годы тренировок и самосовершенствования.

«Мастерство езды на маунтинбайке» – учебное пособие, написанное звездами мирового уровня, и им может воспользоваться каждый способный к обучению читатель (то есть ты). Опыт авторов, рассмотренный ими на примере собственных ошибок и достижений – что может быть лучше и нагляднее для обучения?

Не все люди обладают «ломовым» здоровьем, которое необходимо для участия в соревнованиях кросс-кантри, или данными спринтера, дающими шанс победить на трассе 4X. Зато у каждого есть своя высота, которую вполне реально покорить. «Мастерство езды на маунтинбайке» поможет справиться с этой задачей.

Григорий Травин

Чемпион первых российских соревнований по маунтинбайку,

Участник соревнований по маунтинбайку с 1993 года,

Участник первой российской профессиональной команды по маунтинбайку.

Предисловие

к оригинальному изданию

Впервые я встретил Брайана Лопеса в секции тяжелой атлетики более 12 лет назад. Этот парень весил около 68 кг и устанавливал рекорды чуть ли не в каждом упражнении* в большинстве весовых категорий. Помню, как он приседал со штангой весом примерно 180 кг. Худощавый, на ногах наколенники, гриф штанги гнется. Необычайная сила и азарт сразу бросались в глаза.

Брайан упомянул, что немного ездил на велосипеде, так что мы решили погонять вместе. К тому времени я уже катался пару лет и думал, что довольно неплохо держусь на своем ярко-розовом горном велосипеде фирмы «Diamondblack». Брайан появился на 20-дюймовом BMX-е. Он быстро разогнался вниз по дороге, прыгнул с «лежачего полицейского» на тротуар, потом перескочил бордюр, промчался по грязной насыпи и сделал в прыжке горизонтальный tabletop. «Вау!» – подумал я. И, конечно, сам попытался повторить этот трюк. БАМ! Заднее колесо велосипеда взорвалось. На этом моя поездка закончилась.

Оказалось, что Брайан – профессиональный BMX-гонщик класса «АА», и это многое объяснило. Вскоре после нашего первого приключения он выиграл горный велосипед в гонке, и мы начали кататься вместе, что нам страшно понравилось. Хотелось кататься всегда и везде. Гоняли с ним в полночь по парковкам. Ездили в снег (было жутко холодно, и Брайан прыгнул в движущийся «Форд»). Поучаствовали даже в еженедельной гонке. Я выдохся рано, Брайан пришел одним из первых.

Я покинул Южную Калифорнию, чтобы стать богатым и знаменитым, а Лопес продолжал покорять вершины велоспорта на профессиональном уровне. Я в итоге так и не прославился, а богатым и знаменитым стал Лопес. Мы оба сохранили любовь к велогонкам, и у каждого были свои спортивные достижения.

Я твердо запомнил одну вещь: если человек делает что-то мастерски, он не всегда может объяснить, как он это делает. Большинство выдающихся гонщиков ездят на каком-то почти подсознательном уровне. Они не думают о включении нужной передачи, силе вращения педалей или возможных травмах. Они просто катаются. Типичный вопрос: «Как ты это делаешь?». Типичный ответ: «Я не знаю. Ты тоже так сможешь».

Несколько лет назад я пристрастился к скоростному спуску. Тогда мне безумно захотелось улучшить мастерство в управлении байком. Я переживал и ошибался, пытался угнаться за лучшими гонщиками. Спрашивал их, как они умудряются «гарцевать» между камнями, совершать такие прыжки. Чаще всего мне отвечали: «Не знаю». Я понял, что нет плана для подготовки великих велогонщиков, и был разочарован. Взять, например, горные лыжи. Там есть курс обучения, который поэтапно ведет от детских горок к спускам высочайшей сложности. Почему же так не получается в велогонках на маунтинбайке?

«Есть очень мало вещей, которые человек не может понять и совершенствовать»

Самуэль Джонсон
(1709–1784).

Историки Джонсон был силен в параллельном слаломе и дертджампинге.

*** Во всем, кроме отжиманий, в которых Брайан не мог победить меня. И это до сих пор не дает ему спать спокойно.**

Последние несколько лет я пишу книгу, которая поможет велосипедистам овладеть мастерством горных велогонок. К счастью, Брайан решил поделиться с велосипедным миром своими знаниями и опытом. И вот мы вновь объединились, чтобы выполнить эту задачу.

В результате появилась – и это чистая правда – наиболее полезная книга по горным велогонкам. Вот причины ее уникальности:

Мы писали ее для тебя

«Мастерство езды на маунтибайке» станет незаменимой для каждого, кто хочет научиться кататься лучше, быстрее и увереннее. Мы расскажем, как нужно ездить по местностям всех видов, про разные стили катания: кросс-кантри, фрирайд, скоростной спуск, дертджампинг и байкеркросс. Даже про городские условия езды и про особенности катания в скейт-парках.

Здесь ты найдешь всю необходимую информацию

Ты держишь в руках самое полное собрание навыков и приемов современных гонок на горных велосипедах. У этой книги нет аналогов. Систематическая структура поможет тебе постепенно пройти путь от основных навыков до высочайшего уровня. Гарантируем: езда будет приносить удовольствие. Вот главы, которые помогут тебе освоить различные приемы и выйти на новый уровень.

- Выбор велосипеда и его настройка
- Равновесие
- Посадка
- Педалирование
- Повышение скорости с помощью вкатывания
- Торможение
- Прохождение поворотов
- Банни-хоп, вилли и серф
- Дропы
- Прыжки
- Скорость
- Траектории
- Гонки

Эта книга показывает, что нужно делать

Здесь собраны все основные приемы с соответствующими фотографиями и рисунками. Мы рассмотрим каждый и шаг за шагом объясним его выполнение.

Можно прочитать эту книгу от корки до корки или пролистать ее, выискивая интересные темы. В любом случае, начинай с приемов своего уровня или тех, которые лежат чуть выше него. Главное правило отработки: один прием за один раз. Все что тебе нужно – это немного уметь кататься на велосипеде. И что самое главное – действительно хотеть кататься. Очень скоро люди спросят: «Как это у тебя получаются такие ошеломляющие трюки?» А ты сможешь им все доступно объяснить.

Вступление

Практика – это необязательно путь к совершенству. Практика – это залог стабильности. Допустим, ты едешь в гонке и болтаешься между Ковард-ли Лионом и Тином Вудсманом. Уверенность и подвижность сразу куда-то исчезают. Спроси себя, как ты хочешь ездить на байке, и затем постоянно оттачивай приемы, которые приведут тебя к намеченной цели.

Один элемент за один раз. Когда бы ты ни катался, всегда концентрируйся на конкретных приемах или их компонентах. Смотри вперед на поворотах, оставайся в низком положении во время прыжка, переноси вес с педалей и так далее. Думай, как можно выполнить этот прием еще лучше. Переходи к следующему, только когда научишься справляться с ним «на автомате».

Не позволяй плохим привычкам взять верх. Когда люди учатся, они иногда ошибаются. Но когда ошибка одна и та же, ее уже можно назвать плохой привычкой.

Венди Вуд, психолог из техасского университета, провела некоторые исследования. В них говорится о том, как можно избавиться от плохих привычек. Вуд, конечно же, имела в виду курение и пристрастие к компьютерным играм, но это также относится к велосипедному спорту. Например, когда ты прыгаешь большой гэп и пристально вглядываешься вниз, а потом не можешь четко приземлиться.

- Избавься от дурных привычек. Можно присоединить к шлему специальное устройство, мешающее смотреть вниз во время прыжка. Если ты все время хватаешься за тормоза, даже без причины, обхвати пальцами грипсы.
- Смени обстановку. Ты каждый раз останавливаешься рядом с препятствием. Кажется, ты никогда с ним не справишься. Вернись к этому препятствию позже или попытайся сделать такой же прыжок где-нибудь еще. Когда мозг работает по «проторенной колее», новая обстановка помогает освободиться. Впусти в свою жизнь новые решения.
- Радуйся промежуточным победам. Хочется верить, когда-нибудь ты прыгнешь этот гэп или, по крайней мере, не посмотришь вниз во время прыжка. Что же, замечательный повод сделать себе какой-нибудь маленький подарок.

Думай о том, что ты хочешь сделать, а не о том, чего бы ты хотел избежать. Допустим, ты говоришь себе: «Не смотри в пропасть». Куда, как думаешь, ты начнешь пристально вглядываться? Многие тренеры рекомендуют повторять положительные установки, например: «Я обязательно перелечу через него. Я перелечу через него».

Сначала точность, потом скорость. Ты не «человек-ракета» и можешь взорваться еще перед тем, как у тебя что-то получится. Сначала тренируй новый прием медленно и на более легкой поверхности. Наверное, сначала ты захочешь выработать необходимые навыки. Катаясь быстро, ты больше ошибаешься и увеличиваешь степень риска во много раз. Прилепи эту памятку на свой холодильник: «Сначала плавность. Потом – скорость».

Выходи на новый уровень

Став маунтинбайкером, ты начинаешь бесконечное путешествие к само-совершенствованию и получаешь наибольшее удовлетворение тогда, когда мастерство соответствует уровню поставленных задач. Когда растет уровень мастерства, принимай более серьезный вызов. То же самое наоборот. И новички, и профессионалы получают удовольствие от новых достижений. Прыгая свой первый небольшой гэп, ты испытываешь огромное наслаждение. Возможно, то же самое чувствовал Дэйв Уотсон, когда пролетел 9 метров над пелотоном велогонки «Тур де Франс» в 2003 году.

Когда ты освоишь что-то новое, выходи на более сложную местность. У тебя появляется уверенность, и ты работаешь по тому же принципу, что и серфер, покоряющий волны разной высоты. Есть три уровня катания. И хотя твой стиль меняется в зависимости от ситуации (можно быть хорошим гонщиком, но слабым в прыжках), скорее всего, ты потратишь много времени на одном из них.

Удовольствие приходит тогда, когда брошенный вызов встречается с мастерством



Уровень 1: Трасса управляет тобой

Велосипед для тебя – пока еще нечто новое и незнакомое. И ты даже не до конца уверен, что сможешь пройти эту трассу. Все твои мышцы постоянно напряжены, ты постоянно хватаешься за тормоза на спуске, медленно переползаешь через каждое препятствие. Часто совсем останавливаешься или перелетаешь через руль, недостаточно наклоняешься в поворотах. Постоянное торможение не дает велосипеду катиться плавно и гладко. Езда на первом уровне очень тряская и, по большому счету, не особо радостная. Ты слышишь, как опытные велосипедисты говорят о плавном прохождении, перелетах через препятствия. Но ты не имеешь ни малейшего представления, о чем это они говорят. Возможно, даже считаешь их сумасшедшими.

К сожалению, большинство владельцев горных велосипедов так и остаются на первом уровне. Они либо барахтаются в этом болоте для новичков всю жизнь, либо бросают бездорожье и навсегда «прилипают» к ровным дорогам. Если ты все еще на первом уровне, не останавливайся. Честное слово, ты способен на большее. Главное удовольствие еще впереди.

КАК ПОДНЯТЬСЯ НА ВТОРОЙ УРОВЕНЬ

1. Расслабься. Это самое главное. Мы постоянно будем тебе напоминать: напрягаться бесполезно. Что, ты слишком напряжен? Тогда прекрати делать то, что делаешь. Лучше вернись к этому на свежую голову. Если расслабиться все равно не получается, займись пока что-нибудь менее пугающим. Страх и напряжение делают езду на велосипеде непродуктивной и лишают ее удовольствия, что совершенно нас не устраивает.
2. Не хватайся за тормоза, если нет особых причин снижать скорость. «Я еду слишком быстро» – разве это повод за них хвататься? Почувствовал, что действительно пора – тормози, как будто именно это ты и имел в виду.
3. Пытайся ускоряться на неровных участках. Чтобы пройти их более гладко, ослабь напряжение в руках и ногах.
4. Верь: твой велосипед способен катиться. Для этого его и придумали. Велосипед катится.

Плохие привычки прерывают «гарантийный срок» ключицы Ли

Во время написания этой книги мы поговорили с Брайаном о прыжках, и я начал делать большие успехи. Вскоре ритм-секции трамплинов стали даваться мне намного легче. Можно было переходить к большим и более скоростным участкам. За один прием я сделал первый, второй, третий, четвертый и пятый даблы. Есть еще порох в пороховницах!



У меня была одна плохая привычка – я ударялся передним колесом в верхнюю точку приземления. При небольших прыжках на малых скоростях это не очень существенно. М-да... позднее вечером я сильно устал, но все же решил сделать «последний прыжок» и приготовился прыгнуть все шесть трамплинов в серии. На третьем я почувствовал, что воткнулся передним колесом точно в верхушку приземления, оказался на плоскости и... сломал себе правую ключицу.

Мораль этой истории такова: перед тем как совершать что-нибудь грандиозное, приведи в порядок технику. И никогда не прыгай «в последний раз»!

Плохие байкерские привычки Брайана

Ли: «Есть ли у тебя какие-нибудь плохие привычки, от которых ты бы хотел избавиться?»

Длинная пауза.

Брайан: «Нет, о которых бы я постоянно думал – нет».

Уровень 2: Ты проходишь трассу

Ура! Езда на горном велосипеде начинает приносить удовольствие. Ты научился немного расслабляться и хорошо проходишь повороты. Ты катишься, грохочешь и пролетаешь над препятствиями. На поворотах отпускаешь тормоза, нагибаешься над велосипедом и четко прорезаешь траекторию.

Ты уже квалифицированный гонщик. На ровных трассах наслаждаешься скоростью и полетом, но в «неровной» обстановке напрягаешься. В местностях с более сложным рельефом у тебя возникают трудности, а столкновения с препятствиями на большой скорости заставляют потерять контроль. Входить в непредвиденные повороты на незнакомой трассе тоже бывает непросто. Большинство байкеров уже со второго уровня безмятежно получают удовольствие. Они даже не подозревают о существовании третьего уровня.

Но порой они видят настоящих профессионалов, которые гоняют на огромных скоростях. В таких случаях остается только тряссти головой и приписывать это волшебство вмешательству Вуду. На самом деле все гораздо проще. Чтобы достичь высшей степени мастерства, этим цыплячьим головам осталось сделать совсем немного. Но все же, что-то сделать еще надо.

ПЕРЕХОДИМ НА ТРЕТИЙ УРОВЕНЬ

1. Расслабься. Больше, чем когда бы то ни было.
2. Будь героем: спуски и подъемы на тряской трассе велогонки требуют проворства.
3. Внимательно изучи трассу, не только саму поверхность. Найди все препятствия, в которые нужно будет вкатываться.
4. Не наскакивай на препятствия изо всей силы. Это все равно что позволить колесу катиться как ему вздумается на скоростном спуске. Лучше пытайся разгрузить велосипед от своей массы. Пробуй ехать на заднем колесе, подпрыгивай или перепрыгивай через препятствия. Когда ты перестанешь в них врезаться, скорость и управляемость велосипеда резко улучшатся.
5. Нажимай на обратные стороны препятствий. Когда трасса идет по нисходящей линии, выталкивай байк. Так ты получишь дополнительную скорость. Подойдут любые препятствия: камни, пни, насыпи, «стиральные доски», что угодно.
6. Развивай свой собственный стиль. Экспериментируй. Пытайся понять, что лучше всего подходит для твоих приемов, телосложения и оборудования, т. е. для велосипеда. Например, ты не можешь силой поднять байк на ухабистый участок, но зато силен в поворотах. Тогда самое полезное для тебя – объезжать камни и насыпи. Это хорошо. И не очень хорошо самоуверенно выруливать на скалы, если в этой области ты являешься слабым. Так можно врезаться в большой камень. Береги себя.

Уровень 3: Ты управляешь трассой

Это высший уровень мастерства. Ты управляешь велосипедом с расслабленной агрессией, никогда не позволяешь переднему колесу удариться о камни и

никогда не даешь задней части наскочить на препятствие. Трасса – это кусок глины, из которого ты можешь вылепить все что угодно. Тебе все равно – что вертикальные линии, что горизонтальные. Ты пролетаешь над препятствиями, а в поворотах заседаешь. Тебя трясет на неровных участках, но ты только добавляешь скорости и никогда не теряешь контроль.

Когда достигнешь третьего уровня, гордись – таких немного. Ты даже можешь перепрыгнуть наклонный бордюр, вкатившись в его обратную сторону. Только это еще не делает тебя всесильным. Чем лучше ты научишься «читать» трассу, тем лучше сможешь ею манипулировать.

Лопес и Пит: контрастные стили езды

У меня (Брайана) и у Стива Пита очень разное телосложение и разные стили езды на велосипеде. Мой рост 175 см, вес 75 кг. Пит весит 89 кг при росте 190 см.

Чем человек выше, тем больше движений совершают руки и ноги при прохождении крупных препятствий. В альпийском каменистом саду Пит использует свой рост, чтобы откидываться назад и силой преодолевать камни. Чем меньше рост, тем ниже находится центр тяжести. Значит, и препятствия объезжать легче. Поэтому я пытаюсь как бы «качаться» на камнях.

Пит любит тормозить очень поздно и входить в повороты с внутренней стороны. Он пытается поддерживать скорость на протяжении всего поворота. Я предпочитаю притормаживать перед поворотом, входить в него широко. И только тогда включаю скорость. Мне нужно, чтобы она стала максимальной на выходе из поворота. Когда мы соревнуемся, Пит часто обгоняет меня на входе в поворот, но я догоняю его на выходе.

Иногда мы вместе участвуем в гонках. Как, например, в гонке по городу, проведенной компанией «Ред Булл» в Лиссабоне (Португалия). Один из нас всегда быстрее на одних участках, а другой – на других. В тот раз в первом заезде мы шли почти «ноздря в ноздю». На втором Пит вышел вперед – и получил чек на 50 100 ЕВРО.

Горный велосипед: ездить или не ездить?

Езда на маунтинбайке очень опасна. Можно сломать велосипед или самому получить травму. Наверное, именно поэтому езда кажется такой захватывающей. Помни: ты сам несешь ответственность за свою безопасность. Поэтому всегда используй защиту, необходимую для конкретного вида езды. Всегда надевай шлем и перчатки. Если ты допускаешь возможность аварии, не отказывайся от налокотников и наколенников. Есть еще специальная защита для туловища и шлем full-face. Также мы рекомендуем использовать защиту для глаз.

Никакое оборудование не защищает от травм и аварий на 100%. Если ты сам себе навредишь, это будет только твоя ошибка. Гоняй быстро и используй все шансы. Но не будь идиотом.

Добро пожаловать в волнующий и благодарный мир продвинутых маунтинбайкеров. Помни: выдающимся гонщиком можно стать только со временем. Будь терпелив, иди вперед шаг за шагом, получай удовольствие. И вот ты уже готов сесть в седло и помчаться. Подожди минуточку. Для начала убедись, что твой велосипед соответствует поставленным задачам.

Выбираем оружие



Если ты читаешь эту книгу, тебя всерьез заинтересовали гонки на горных велосипедах (так держать!). Купи качественный велосипед, соответствующий твоему типу езды, и настрой его под свой стиль езды и телосложение. Велосипед должен стать продолжением твоего тела, а не наоборот.

Покупка «правильного» велосипеда

Человек может вложить много денег в дом, машину или велосипед. Крутой маунтинбайкер, скорее всего, будет больше тратить на велосипед, чем на машину. Поэтому, помимо покупки дома, велосипед может стать самым серьезным приобретением в твоей жизни.

Трать столько, сколько можешь себе позволить. Рамы и другие компоненты высокого качества работают лучше и дольше, чем дешевые аналоги. Необязательно покупать «ультра-хай-энд» Shimano XTR, чтобы получать удовольствие от езды. Но он проработает дольше и будет работать лучше, чем XT. Соответственно, XT предпочтительнее LX, и так далее. Купив дешевый велосипед в универмаге, человек получает то, за что заплатил. Так можно загубить на корню все попытки научиться ездить хорошо и в результате остаться недовольным полученным опытом.

Покупай велосипед только в специализированном магазине. В наличии может оказаться много выгодных вариантов. Особенно это касается аксессуаров. Но в местном специализированном веломагазине помогут найти более подходящий, «правильный» велосипед и настроить его. Возможно, ты найдешь магазин со всем необходимым. Если там будет еще и квалифицированный персонал, наладь с ним отношения. Может, ты немного переплатишь, зато приобретенный опыт и сервис с лихвой покроют эту разницу. Попробуй принести приобретенный под заказ велосипед за сутки до гонок в этот магазин. Там его настроят, отремонтируют, и ты увидишь, как он себя поведет.

Не бойся обновлять байк. Не любуйся на новые компоненты. Попробуй их в деле. Вот наиболее важные вещи для усовершенствования велосипеда:

- Седло: довольно тяжело получать удовольствие, сидя на пластиковой наковальне.
- Вынос и руль: они должны соответствовать твоему телосложению и стилю езды.
- Покрышки: выбери те, которые будут подходить для конкретных условий.

Не дожидайся, пока запчасти сломаются или износятся. Покупай их заранее.

Хардтэйл или двухподвес

Совсем недавно о таком выборе не было и речи, потому что все конструкции были жесткими. Когда появились первые амортизационные вилки, любители скоростного спуска с радостью приняли их. А новички (или «чайники») все так же были верны жестким конструкциям. Сегодня почти каждый горный велосипед комплектуется амортизационной вилкой. То же самое с задней подвеской. Когда она появилась, в нее поверили только любители ско-

ростного спуска. Потом конструкции становились все лучше и легче, тогда задняя подвеска стала появляться на всех велосипедах. Начиная от профессиональных и заканчивая любительскими, как для крутого скоростного спуска, так и для кросс-кантри.

Хардтэйлы продолжают оставаться более легкими и дешевыми, чем двухподвесы с такой же комплектацией. Они работают лучше в двух случаях: 1 – гонки по пересеченной местности с ровными трассами, 2 – дертджампинг и байкеркросс на гладких поверхностях. Более легкая и жесткая конструкция велосипеда передает большее усилие на землю, вот почему некоторые велосипедисты катаются только на хардтэйлах (т.е. только с амортизационной вилкой).

На бездорожье двухподвес почти всегда ведет себя лучше других. Он позволяет ехать быстрее по более неровным поверхностям, и с ним явно комфортнее, чем с хардтэйлом. Он может подарить больше удовольствия, впрочем, вес и затраты энергии у него тоже больше. Двухподвес – это самый удачный путь для основной части маунтинбайкеров.

Выбери «правильный» велосипед под свой тип езды

Сколько типов велосипедов – столько и видов езды на них. Если ты не можешь коллекционировать байки, подобно тому как некоторые люди коллекционируют обувь или гольф-клубы, выбери один велосипед. Тот, который будет точно соответствовать твоему обычному стилю езды. У каждого производителя собственное представление о различных категориях горных велосипедов. Но все же существуют и некоторые универсальные типы.

Хардтэйл – велосипед с амортизационной вилкой. Хардтэйлы представляют собой широкий спектр велосипедов для людей с разным уровнем мастерства, начиная от байков для новичков и заканчивая серьезными машинами для профессионалов. Внешний вид и геометрия таких велосипедов совершенствовались с годами. Если ты предпочитаешь езду по ровным поверхностям, то лучше выбрать хардтэйл. Если ты часто катаешься по мощным дорогам с редкими ровными грунтовыми участками, то и в этом случае он тебе подойдет.

Горные велосипеды для гонок кросс-кантри. Хочешь мчаться по бездорожью настолько быстро, насколько это возможно? Тогда – горные велосипеды для гонок кросс-кантри с их крутыми углами, трех-, четырехдюймовым ходом и смещенной вперед посадкой велосипедиста. Они хороши для местности со средним уровнем неровности и легки в управлении, а их педали быстры как черти.

Горные велосипеды для любительского кросс-кантри. Горные велосипеды для любительского кросс-кантри – это «гвоздь сезона» в гонках по пересеченной местности. Они хорошо преодолевают препятствия. На дистанции ты чувствуешь себя на таком велосипеде максимально комфортно и уверенно. Ход этих байков колеблется от трех до пяти дюймов, при этом ход в четыре дюйма становится стандартным. Они подходят для велосипедистов класса «XC», которые хотят гонять по очень неровным поверхностям.

Горные велосипеды для эндуро. Если ты хочешь карабкаться по горам (конечно, отыскав там место для спуска), останови свой выбор на одном из этих

велосипедов. По сравнению с гоночными велосипедами для кросс-кантри, их геометрия кажется более «ленивой». Посадка велосипедиста смещена назад, что обеспечивает большую устойчивость на крутых склонах и неровностях дороги. Рабочий ход колеблется от четырех до шести дюймов. Горные велосипеды позволяют выполнять только несложные трюки, но они незаметны в условиях неровных поверхностей кросс-кантри. Также велосипеды для эндуро хорошо подходят любителям скоростного спуска и фрирайдам, которые хотят ездить по бездорожью, не забывая о подъемах.

Горные велосипеды для скоростного спуска. На гоночном велосипеде для скоростного спуска можно мчаться вниз по неровному склону. Он идеально подойдет людям, для которых скорость важнее силового преодоления препятствий, а прыжки на склон – интереснее приземления на плоскость. Ты легко сможешь резво стартовать, чтобы ликвидировать фору. Но дважды подумай, стоит ли идти в 10-километровый подъем на таком велосипеде. Мощная рама с шестидюймовым ходом, или даже больше, позволяет легко управлять им на скорости и выдерживать большие нагрузки на спуске. Но он не подходит для выполнения различных трюков. Как, скажем, специально разработанные для этих целей велосипеды для фрирайда.

Велосипеды для фрирайда. Большая скорость и прочность делают их идеальными для очень напряженных условий фрирайда. Эти байки подходят для выполнения мега-трюков и грубых приземлений на плоскость. Точность управления на невысоких скоростях помогает «прилипнуть» к поверхности и ехать по очень узким дорожкам. Величина хода начинается с шести дюймов. Что касается преодоления подъемов... ха!

Хардтэйлы для дерта и слалома. Хардтэйлы для дерта и слалома – это «буйные» родственники хардтэйлов для кросс-кантри. Они более мощные и «расслабленные», и у них больший ход вилки. Характерные особенности управления (быстрота и легкость) делают такие велосипеды пригодными для шалопаев, любящих дерт, городских «ковбоев» и борцов за чистоту байкер-кросса.

Слаломные двухподвесы. «Ленивая» геометрия, ход величиной от трех до пяти дюймов, более низкое расположение каретки. И вот прохождение поворотов уже напоминает езду по рельсам. Ты приносишь в жертву некоторую массивность и эффективность, если сравнивать с хардтэйлами для крутых дертов. Но увеличенный ход и допустимые пределы ошибок сослужат гонщикам хорошую службу.

Все еще не уверен – что выбрать? Брось взгляд на рисунок. Надеюсь, ты остановишься где-то ближе к середине, ведь это лучший выбор. Горный велосипед с четырех-, пятидюймовым ходом будет преодолевать подъемы так, как это необходимо, и поможет чувствовать себя уверенно на любых типах покрытия. Такие велосипеды очень легко адаптируются. Если ты захочешь долго и неспешно ехать, установи на него длинный вынос и легкие покрышки. Для скоростного спуска оборудуй байк более коротким выносом и более «липкими» шинами. Ты больше любишь преодоление подъемов и езду по ровным участкам, чем спуск по склонам? Тогда купи велосипед для кросс-кантри. Если любишь карабкаться по горам, выбери одну из моделей горного велосипеда для эндуро.



Обработка различных типов покрытий и препятствий (неровный рельеф, прыжки, трюки, большой вес)

Эффективность pedal-ирования (преодоление подъемов, длинная ровная дистанция, малый вес)

Понятие геометрии велосипеда

Журнальные статьи и брошюры о велосипедах бомбардируют нас какими-то числами. Но большинство покупателей способно понять только одну цифру – цену. В специализированном магазине тебе помогут разобраться в величинах углов и других размерах, там же расскажут о назначении конкретного велосипеда. Только запрыгни в седло и – вперед, все будет отлично. Торговые марки немного отличаются друг от друга, и многие современные велосипеды регулируются. Мы поможем тебе понять, как ключевые технические характеристики влияют на поведение велосипеда.

Угол наклона рулевой трубы

Величина угла наклона рулевой трубы очень важна. Чем больше это число, тем круче угол наклона. Чем меньше – тем велосипед «ленивее» и сильнее отклонен назад.

Велосипеды с крутым углом очень проворны. Ими легче управлять и удерживать на трассе во время подъема. Но чем круче спуск, тем менее уверенно они себя чувствуют.

Велосипеды с маленьким углом наклона очень устойчивы на больших скоростях и на неровных поверхностях. Во время поворотов на склонах гор они сопротивляются и норовят шлепнуться в сторону. Ты можешь проверить это на какой-нибудь парковке. Меняя направление движения на подъеме, велосипед с крутым углом наклона вернуть в нужное положение гораздо легче. В медленных, плотных поворотах приходится прикладывать больше усилий на «не крутом» велосипеде.

Угол наклона рулевой трубы



То, что вызывает трепет у Брайана

(На лето 2004)

Байк для любительского кросс-кантри GT IDXC 2004 – четыре дюйма хода передней и задней подвески. Я катаюсь на таком велосипеде чаще всего, потому что мне наиболее близки велосипеды класса «XC» для бездорожья. Почти половину поездок я начинаю прямо из дома. В Национальном парке Кливленда хватает и тяжелых подъемов, и быстрых спусков. Санная трасса спускается прямо к моей улице. На ней есть камни, глубокие ямы и интересные гладкие повороты.

Слаломный хардтэйл GT Moto 2004. Это мой основной гоночный и прыжковый велосипед. Я гоняю на нем раз или два в неделю на трассах BMX, на площадках для дертджампинга или слалом.

Слаломный двухподвес GT IDXC 2004. В последнее время я стал часто ездить на таком велосипеде, потому что параллельный слалом вновь становится популярным. На слаломных трассах много плоских поворотов, они грубее трасс для кросс-кантри, потому что все гонщики едут по одной и той же траектории. Двухподвес, возможно, стартует на одну или две десятые секунды медленнее хардтэйла, но он лучше на 30-секундном отрезке.

Хардтэйл для кросс-кантри GT Zaskar 2004. Он подходит мне для длинных подъемов и очень крутых спусков. На этом байке можно потягаться с сильными в подъемах гонщиками. Но когда на прошлой неделе я ездил на нем по санной трассе, пришлось до предела накачивать колеса. Вибрейки никуда не годятся. Это шаг назад, мы уже давно привыкли использовать подвеску и диски.

Велосипед для фрирайда GT Ruckus 2004. На этом байке с шестидюймовым ходом я получаю удовольствие от спуска, но на хорошую скорость подъема можно даже не надеяться.

Велосипед для скоростного спуска GT Dhi 2004 – величина рабочего хода девять дюймов. Я редко пользуюсь этим велосипедом, потому что мне на нем трудно добираться до дома. Но берегись, Whistler! (Имеется в виду крупный байк-парк. – Прим. ред.)

Дорожный велосипед GT 2004 – я езжу на нем несколько дней в неделю в период межсезонья.

BMX GT 2004 – я сажусь на него, только когда готовлюсь к BMX-рейсингу.

Многие современные вилки позволяют во время подъема уменьшать рабочий ход (и высоту). Вилки Rock Shox Psylo или Fox Shox Talas регулируются прямо в движении, примерно от пяти до трех дюймов. Если опустить переднюю часть велосипеда на два дюйма, угол наклона рулевой трубы рамы станет круче на 1,5–2 градуса. Тогда велосипеду будет намного проще преодолевать подъемы. Но если на вершине холма ты забудешь вернуть вилку в прежнее положение, у тебя могут быть неприятности. Между прочим, опытные гонщики почувствуют разницу даже в 0,25 градуса.

То, что приводит в трепет Ли

(На лето 2004)

Эндуро-байк Specialized Enduro 2003 – трэйл-байк с пятидюймовым ходом передней и задней подвески. Это мой любимый универсальный велосипед. Он хорош и для пересеченной местности, и для легкого скоростного спуска, и даже для некоторых прыжков. Если бы я выбирал один велосипед, взял бы его.

Слаломный двухподвес Specialized SX 2003 – мой прыжковый, слаломный, байкеркроссовый. И просто велосипед для расслабленных покатушек.

Велосипед Specialized Demo 9 2004 – полноценный байк для даунхила с восьмидюймовым ходом вилки и девятидюймовым ходом задней подвески. Я стараюсь ездить на нем как можно чаще: участвую с ним в гонках, беру на лыжные курорты, просто катаюсь. Но реально это получается максимум пару раз в неделю.

Дорожный велосипед Specialized Allez Pro 2003. Примерно раз в неделю я совершаю на нем короткую прогулку.

Хардтэйл Specialized P.1 2003 – синглспид для прыжков и безделья. Этот «парень» помогает мне оттачивать мастерство зимой. Кроме того, он спасет красавчика SX от езды по снегу.

Горный тандем Specializes Deja 1995. Нам с женой подарили «Шейлу» на свадьбу еще девять лет назад, и мы все еще ею пользуемся. Ты бы удивился, если бы обнаружил под своим седлом колесную базу длиной в 1,8 метра.

Стандартные углы наклона

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Кросс-кантри | от 70 до 71 градуса |
| Эндуро-байки | 69 градусов |
| Слалом, фрирайд, скоростной спуск | от 66 до 69 градусов |

Наша рекомендация по поводу угла наклона: если ты планируешь ездить по крутым спускам, покупай велосипед с маленьким углом наклона рулевой трубы. Настрой вилку или опусти каретку ниже. Угол наклона станет еще меньше, и байк будет готов для скоростного спуска. Так справиться с препятствиями на склоне гораздо легче. Большой угол наклона лучше подходит для ровных участков, он удобен почти для всего, кроме езды вниз.

Высота каретки

Высота каретки определяет величину дорожного просвета и то, на каком уровне будет центр тяжести. Чем ниже центр тяжести (и, следовательно, высота каретки), тем лучше велосипед сможет поворачивать.

Из-за слишком низкого расположения каретки педали и передняя звезда могут сильно ударяться о камни, бревна и другие препятствия. Так что, если уж ты опустил ее низко, следи за педалями.

Велосипедам для длительных поездок на неровных участках нужен высокий дорожный просвет для подвески, поэтому у них

Высота каретки



обычно высокая посадка. У слаломных велосипедов и велосипедов для байкеркросса, предназначенных для езды по ровной местности, обычно низкая посадка. Это помогает им лучше проходить повороты.

Стандартная высота каретки

| | |
|----------------------------|---------------------------|
| Хардтэйлы | от 29 до 30,5 сантиметров |
| Слалом | от 30,5 до 33 сантиметров |
| Кросс-кантри | 33 сантиметра |
| Эндуро | 35,5 сантиметра |
| Фрирайд и скоростной спуск | от 37 до 40 сантиметров |

Наша рекомендация по поводу высоты каретки: легче управлять велосипедом с более низкой кареткой. Высота должна соответствовать твоему стилю езды. Если она регулируется, опусти каретку как можно ниже. Но так, чтобы педали не ударялись постоянно о землю.

Еще один совет: высокое расположение каретки и медленная, техничная езда обычно находят общий язык. Если проблема с просветом до передней звезды, тогда поставь звездочку меньшего диаметра или оборудуй велосипед рокрингом.

Длина нижних перьев

Длина нижних перьев



Короткие нижние перья – это хорошо. Во время крутых подъемов заднее колесо расположено удобнее, и переднее поднимается гораздо легче. А еще байк с короткими нижними перьями быстро проходит повороты.

Возможно, ты спросишь себя: «Почему бы не выпускать все велосипеды с короткими нижними перьями, раз они так хороши?» Все очень просто: конструкторам велосипедов бывает трудно совместить с ними длинный ход, большой зазор между рамой и крышкой и точное расположение цепи. Поэтому конструкторы обычно идут на компромисс.

Наш совет по поводу нижних перьев: покупай велосипед с самыми короткими перьями, какие только подходят под твои требования, размер крышек и величину заднего хода.

Угол наклона подседельной трубы

Угол наклона подседельной трубы



Большой угол наклона этой трубы (как, например, у велосипедов для кросс-кантри) позволяет тебе располагаться точно над педалями. Тогда педалирование получается оптимальным. Если угол наклона меньше, ты отодвигаешься назад (это хорошо при скоростном спуске). На большинстве велосипедов углы наклона рулевой и подседельной труб одинаковые. Это нужно для соответствия предполагаемому стилю езды. Если ты чувствуешь, что седло расположено слишком далеко сзади, подвинь его вперед.

Настройка велосипеда

Так как у всех разное телосложение и стили езды, каждый должен настраивать велосипед под себя. Многие подобные настройки сводятся к персональным предпочтениям, но все же есть некоторые универсальные советы.

Управление

Первым делом настрой тормозные ручки.

Внутри и наружу. Если у тебя хорошие тормоза, их можно привести в действие с помощью одного пальца. Большинство использует указательный палец, но некоторые грубияны тормозят и средними. Расположи тормозную ручку так, чтобы при торможении хвататься за самый ее конец. Тогда тормозить будет в два раза проще, чем если бы ты тянул за середину.

Наклон. Когда ты берешься за тормозную ручку, предплечье, кисть и палец должны находиться на одной линии. В общем, при не сильном торможении на ровном участке (как, например, на велосипеде для кросс-кантри) направь тормозные ручки вниз. Если ты резко тормозишь на крутых участках (как в скоростном спуске), направь их вперед. Отрегулировав положение тормозных ручек, настрой положение манетки так, чтобы она находилась в подходящем месте и ты легко мог до нее дотянуться.



Палец должен оставаться на конце тормозной ручки, а угол ее наклона должен соответствовать углу наклона запястья.

Седло

Прежде всего подбери подходящее седло. На самом деле, ни одно велосипедное седло не может быть по-настоящему удобным. Выбери хотя бы то, которое не слишком тебе натирает. Начни с уровня расположения седла, потом приступай к остальным регулировкам.

Чтобы двигаться вверх, наклони нос седла вниз. На большинстве подъемов пытайся всегда направить нос седла вниз. Это сосредоточивает вес на тупом конце седла, особенно когда велосипед едет в гору. Если ты будешь подниматься на велосипеде с большим ходом и направишь нос седла вниз, то не сползешь назад.

Едешь вниз – направь нос седла вверх. Для скоростного спуска, прыжков и т.п. направляй нос седла вверх. Когда велосипед смотрит вниз по склону или стоит на старте, седло уже не находится на нужном уровне. Также для управления ты можешь использовать переднюю часть. Но задняя часть останется «не у дел», когда тебе понадобится подняться обратно.

Передача

Для гонок по пересеченной местности используй то, что ты получил вместе с велосипедом. У тебя есть 27 скоростей. Несомненно, одна тебе сейчас подойдет. (См. гл. 3, стр. 56, «Переключайся, как чемпион»).



Все успокоители имеют схожий принцип работы. Этот успокоитель произведен компанией Gamut USA.

Для скоростного спуска и байкеркросса поставь одну звезду с успокоителем, как у MRP. Для большего дорожного просвета, более тугого передаточного отношения, более легкого переключения скоростей устанавливай переднюю звезду меньшего диаметра (от 36 до 40 зубов вместо 42-46) и более плотную кассету звездочек (от 11 до 25 зубов вместо 11-34, как на горных велосипедах). Ставь достаточно высокую для себя передачу, чтобы ехать на полной скорости и не крутить быстро педали. И достаточно низкую, чтобы резко вырываться из стартовых ворот и нормально ускоряться на выходах из медленных поворотов. Самая верхняя и самая нижняя передачи – это крайности. Чтобы гарантировать включение правильной передачи, используй регулировочные винты переключателя скоростей. Так ты заблокируешь ненужные передачи.

Покрышки

В конце восьмидесятых – начале девяностых годов прошлого столетия все использовали одни и те же покрышки – Tioga Farmer John или Specialized Ground Control. Это все, что было. Использовались они всегда и везде. Сегодня велосипедный спорт стал узкоспециализированным. Есть покрышки чуть ли не на каждый день недели. Конечно, это совершенно новое удовольствие – менять покрышки перед каждой гонкой, как будто это обувь. Но можно выбрать один комплект, который от-





вечает всем твоим требованиям. Если использовать его все время, результат будет гораздо лучше. Почувствуй длину тормозного следа и тот момент, когда шины уже вот-вот проскальзывают в поворотах.

Составы на основе мягкой резины, с одной стороны, улучшают сцепление в поворотах, с другой – увеличивают сопротивление качению. Некоторые покрышки соединяют в себе лучшие качества благодаря мягкой боковой части протектора и жесткой средней части. Широкие покрышки долговечнее, и вероятность «змеиного укуса» с ними меньше (за это ты платишь лишним весом). Когда придет время выбирать форму и материал покрышек, соотнеси это с условиями, в которых будешь ездить.

Бетон, грязь, камни, корни деревьев и т.п. – очень жестокие условия для эксплуатации покрышек с «липкой» резиной и средними, широко расположенными кубиками протектора. Определенные ситуации требуют специфических шин. Для жесткого покрытия лучше всего подойдет полугладкий протектор – шины с маленькими, близко расположенными друг к другу шипами. В жидкой грязи оптимальными окажутся шипованные покрышки. На этих участках им нет равных, но вряд ли ты захочешь использовать их в других условиях.

Рисунок на стр. 25 показывает некоторые общие типы протекторов. У всех производителей покрышек свои собственные представления, и все-таки большинство покрышек попадает в ту или иную представленную на рисунке категорию.

Накачай их. Правильное давление в шинах – это баланс скорости, сцепления и устойчивости к пробоям. Экспериментируй, и ты поймешь, что тебе больше подходит. Начни с высокого давления. Затем понемногу стравливай воздух, пока покрышки не начнут подгибаться или пробиваться.

| Тип покрышки | Преимущества | Применение | Примеры |
|--|--|---|---|
| <p>Полуслик с боковым расположением шипов</p>  | <p>Очень хороший накат, приличное сцепление в поворотах</p> | <p>Очень жесткие трассы или гоночные трассы</p> | <p>Innova Semislick (полуслик)</p> |
| <p>Маленькие, близко расположенные шипы</p>  | <p>Хороший накат, хорошее сцепление в поворотах</p> | <p>Сухие и жесткие трассы</p> | <p>Innova Universal (универсальная)</p> |
| <p>Среднего размера шипы, расположенные на среднем расстоянии друг от друга</p>  | <p>Средний накат, отличное сцепление на всех типах трасс</p> | <p>Разнообразные покрытия, начиная от сухих и заканчивая мокрыми. Наклоненные шипы протектора улучшают накат. Канавки в протекторе увеличивают устойчивость</p> | <p>Innova Wet (сырой грунт)</p> |
| <p>Шипованная покрышка с точечным расположением шипов</p>  | <p>Отличное проникновение и прохождение по грязи</p> | <p>Сильная грязь и мокрая трава. На жестких поверхностях дергаются. Только для гонок в очень тяжелых условиях</p> | <p>Innova Mud (грязевая)</p> |



Kona Kula 2006
Легкий гоночный хардтейл с вилкой 100 мм



Kona Coiler Deluxe 2006
Легкий фрирайдный байк с ходом подвески 150 мм

Маленькие и легкие покрышки – это хорошо. Некоторые фрирайдеры и любители скоростного спуска предпочитают 2.7–3.0-дюймовые покрышки с широким протектором для защиты от пробоя и с низким давлением для увеличения сцепления. Большинство людей почти всегда использует покрышки меньшего размера с нешироким протектором, чтобы ускориться и катиться быстрее. Сравнивай и пытайся найти баланс. Чтобы избежать пробоев, чище проходи трассу, старайся ехать более гладко.

Руль и вынос

Обычно производители пытаются подогнать рули и выносы под конкретное использование велосипеда и комплектацию самого велосипедиста. Это прекрасная точка отсчета, но, возможно, ты захочешь настроить руль под свой стиль езды.

Если твой конек – крутые подъемы, используй длинный и низкий вынос, скажем, 90–120 мм с углом подъема 0–10°. Это позволяет легче крутить педали и перемещает твой вес в переднюю часть байка. Используй плоский или приподнятый на 1 дюйм руль, чтобы при такой посадке было удобно.

А если ты не получаешь удовольствие от подъема в гору на пределе сил и тебе больше по душе спуски со склонов, прыжки и другие подобные дурачества? Тогда используй вынос длиной 40–70 мм. Это облегчит спуск с крутых участков, даст больше пространства для управления велосипедом. Используй руль с углом подъема 10–15° и/или руль, приподнятый на 1.5–2.5 дюйма.

Когда дело касается руля, работают такие комбинации: длинный-низкий, короткий-высокий. Длинный и высокий заставляет тебя выглядеть, как будто ты молишь о помощи, а короткий и низкий – как будто ты копаешь червячков. Это не так уж и классно.

Каждый предпочитает определенную ширину руля. Это зависит, например, от размера и плотности леса, в котором он катается. Здесь уже ты выбираешь на свое усмотрение.



Топталки работают лучше, если подошва обуви мягкая и относительно гладкая. Оставь повадки мачо для туристов. Эти педали предназначены для специализированной велосипедной экипировки.



Контакты требуют специальной обуви с отверстиями на подошве для сцепления с металлическими замками. Когда подошвы изнашиваются, они начнут издавать на жестком полу звук, напоминающий цоканье.

Фиксировать ноги в педалях или не фиксировать?

На сегодняшний день существует два типа педалей: (1) – «топталки», педали типа BMX. Ты просто ставишь на них ноги в обуви с мягкой резиновой подошвой. И (2) – контактные педали без клипс, в которых нога с жесткой подошвой фиксируется металлическими замками. Ты можешь спросить, почему это нога в педалях зажимается, а называют их «без клипс». Давным-давно, скажем, году в 1492, ногу засовывали в металлическую клетку, так называемую «клипсу». Подпрыгу подтягивали кожаным ремешком. В условиях бездорожья это было ужасно. Если ты оставил ремешок ослабленным, он лишь помогает крутить педали, а если затянул слишком сильно – ты обречен. Мы привыкли затягивать ремешки у подножья горы и ослаблять их на вершине, что достаточно тяжело. И что случится, если ты забудешь расстегнуть ремешок перед крутым спуском?

Первые механические системы контактных педалей были лишены прежних громоздких клипс, поэтому их стали называть «без клипс». Это все равно что «безлошадный автомобиль». Что еще? Теперь мы называем такие педали «контакты».

Как бы там ни было, контакты дают значительно больше мощи, чем топталки. Они также улучшают управляемость, особенно на неровных участках. Ты можешь перелетать через препятствия и не беспокоиться о том, что ноги слетят с педалей. Некоторые любители скоростного спуска все еще остаются приверженцами топталок, но таких мало. Ты быстро научишься встегивать ногу в педали и освобождать ее. В случае аварии нога почти всегда освобождается. ПОЧТИ всегда.

Топталки дают больше свободы действий, и иногда это бывает полезно. На них учатся прыжкам и управлению. С ними проще освободиться от велосипеда, когда не удастся трюк при катании в стиле «North Shore» (очень опасный стиль езды на маунтинбайке, со сложными трюками и балансированием). Ты можешь сдернуть ногу с педали, можешь поднять часть ноги во время прохождения поворота или чтобы найти равновесие. А затем начать крутить педали быстрее, чем на контактах.

Компоненты вилки:



Амортизирующие элементы:



Большинство людей (как и авторы данной книги до недавнего времени) полагают, что они могут многого добиться с топталками. Если тебе комфортнее именно с ними – тогда вперед! Катайся с такими педалями, особенно если любишь халтурить. Но во время гонки тебе придется так наяривать, что потом ты переключишься на контакты. Они дают больше мощи и легкости в управлении.

Подвеска

Правильно настроенная подвеска превратит поездку в сказку, неправильно настроенная – в ночной кошмар. Если все нормально, она выполняет две задачи: защищает тебя и велосипед от ударов и все время удерживает контакт между колесами и землей.

В последнюю пару лет амортизаторы стали сложнее, теперь их можно настраивать. Если ты используешь последние модели фирм Fox, Progressive, Manitou, Romic, Avalanche и др., можешь почитать руководство по их эксплуатации. Но большинство таких руководств рожают извилистые умы конструкторов подвесок. И мы считаем, что сможем лучше объяснить основные положения. Эти замечания можно будет отнести и к простым вилкам, и к амортизаторам с регулировкой хода сжатия или отскока.

Жесткость пружины и предварительная нагрузка

Для сжатия подвески требуется усилие, которое контролируют пружины. Чем больше жесткость пружины, тем она менее эластична. Точно отрегулируй амортизаторы с пружинами с помощью кольца предварительной нагрузки. В случае с воздушными амортизаторами увеличивай или уменьшай количество воздуха.

Пружины должны быть достаточно жесткими для того, чтобы выдержать твой вес. И в то же время достаточно мягкими для амортизации во время езды. Это позволит колесам велосипеда не отрываться от земли, когда ты проезжаешь по небольшим кочкам и выбоинам. Чем мягче подвеска, тем сильнее колеса «прилипают» к земле. Чем жестче подвеска, тем более сильные удары она сможет выдерживать, не повреждаясь. Конечно, ты хочешь мягкую подвеску, защищающую велосипед от пробивания. Если за всю поездку она несколько раз срабатывает на весь ход, это хорошо.

Большинство велосипедов для кросс-кантри должно проседать под райдером на 25% от их максимального хода. Длинноходные велосипеды для скоростного спуска и фрирайда должны прогибаться на 33%. Некоторые конструкции требуют до 40% прогиба. Руководство по эксплуатации велосипеда разъяснит, в чем тут дело.

Закрепи небольшое подвижное кольцо (например, из нитки) на ноге вилки, а O-образное кольцо – на штоке заднего воздушного амортизатора. Сядь на велосипед и распредели нагрузку так, будто ты едешь. Посмотри, как переместились высокотехнологичные индикаторы относительно потенциального хода. На стержневых амортизаторах измерь расстояние между фиксирующими болтами. Сядь на велосипед и попроси кого-нибудь вновь измерить это расстояние. Разница – это и есть величина прогиба. С ее помощью ты сможешь узнать общую величину хода амортизаторов. Если ты потерял руководство по эксплуатации, сними пружины и посмотри, насколько сильно сможешь сжать их руками.

В случае с воздушными амортизаторами увеличивай или уменьшай давление воздуха, пока не добьешься нужного сэга (проседания подвески). На амортизаторах с пружинами затягивай или ослабляй кольца на концах пружин. Это изменяет предварительную нагрузку. Если необходимая предварительная нагрузка не достигается после двух оборотов, попробуй более жесткие пружины. Если нагрузка слишком большая и колеса сильно трясутся на мелких кочках, это вредит амортизаторам. Если слишком маленькая – пружины могут люфтить.

Демпфирование обратного хода

Обратный ход амортизатора показывает распрямление пружин после того, как ты наскочил на кочку. Без демпфирования обратного хода пружины отскакивали бы в исходное положение очень сильно.

Если демпфирование обратного хода слишком сильное, амортизаторы не смогут разжаться после прохождения небольших неровностей. И с каждым следующим препятствием они будут сжиматься все сильнее и сильнее. Ты получишь довольно жесткий урок. Чем быстрее ты едешь и чем больше коротких толчков, тем лучше должен быть отскок. Если отскок небольшой, велосипед будет подпрыгивать после каждой кочки и ямки.

Настрой максимальную скорость отскока, при которой тебе будет легко управлять велосипедом. Меняя пружины, всякий раз проверяй настройки. У переднего и заднего амортизатора скорость отскока должна быть одинакова.

Демпфирование сжатия

Регулировка демпфирования сжатия есть только у самых профессиональных вилок и амортизаторов. Обычно хорошо работают и заводские настройки. Но плохая регулировка может испортить езду.

Пружины определяют силу сжатия подвески, а демпфирование сжатия отвечает за скорость сжатия. Большая величина демпфирования сжатия не дает велосипеду сильно раскачиваться. В то же время она может сделать езду жесткой. С низкой величиной велосипед едет более мягко, хотя это может привести к пробоям.

Для плавной езды используй настолько низкую величину демпфирования сжатия, насколько это возможно без ущерба для рабочего хода. Лучшее вращение педалей получается при максимальном демпфировании сжатия, которое, в свою очередь, не должно делать езду жесткой.

Устранение возможных неисправностей подвески

Чтобы ничего не испортить, проверь сэг велосипеда. Убедись, что он (а значит, и жесткость пружин) находится в нужных пределах.

Проблема: когда ты переезжаешь кочки или выбоины, велосипед все время подпрыгивает.

Советы по настройке подвески

- ✓ Экспериментировать. Настрой величину обратного хода, прямого сжатия или компрессию на максимальное и затем на минимальное значение. Посмотри, что из этого получится.
- ✓ За один раз меняй только одну настройку.
- ✓ Делай записи о настройках с пометками о поведении велосипеда.
- ✓ Отрегулируешь велосипед – не слоняйся без дела. Сядь на него и немного покатайся, чтобы привыкнуть к изменениям.

Решение: уменьши отскок.

Проблема: после первой кочки велосипед ведет себя хорошо. Но потом амортизация все время ухудшается.

Решение: амортизатор «сложился». Увеличь отскок.

Проблема: велосипед слишком сильно проседает (даже при правильно выбранной жесткости пружин) и часто подпрыгивает, когда ты крутишь педали.

Решение: увеличь демпфирование сжатия.

Проблема: велосипед проходит большие кочки очень жестко. На маленьких вибрирует, плохо держит курс в поворотах и не полностью использует рабочий ход.

Решение: уменьши величину демпфирования сжатия.

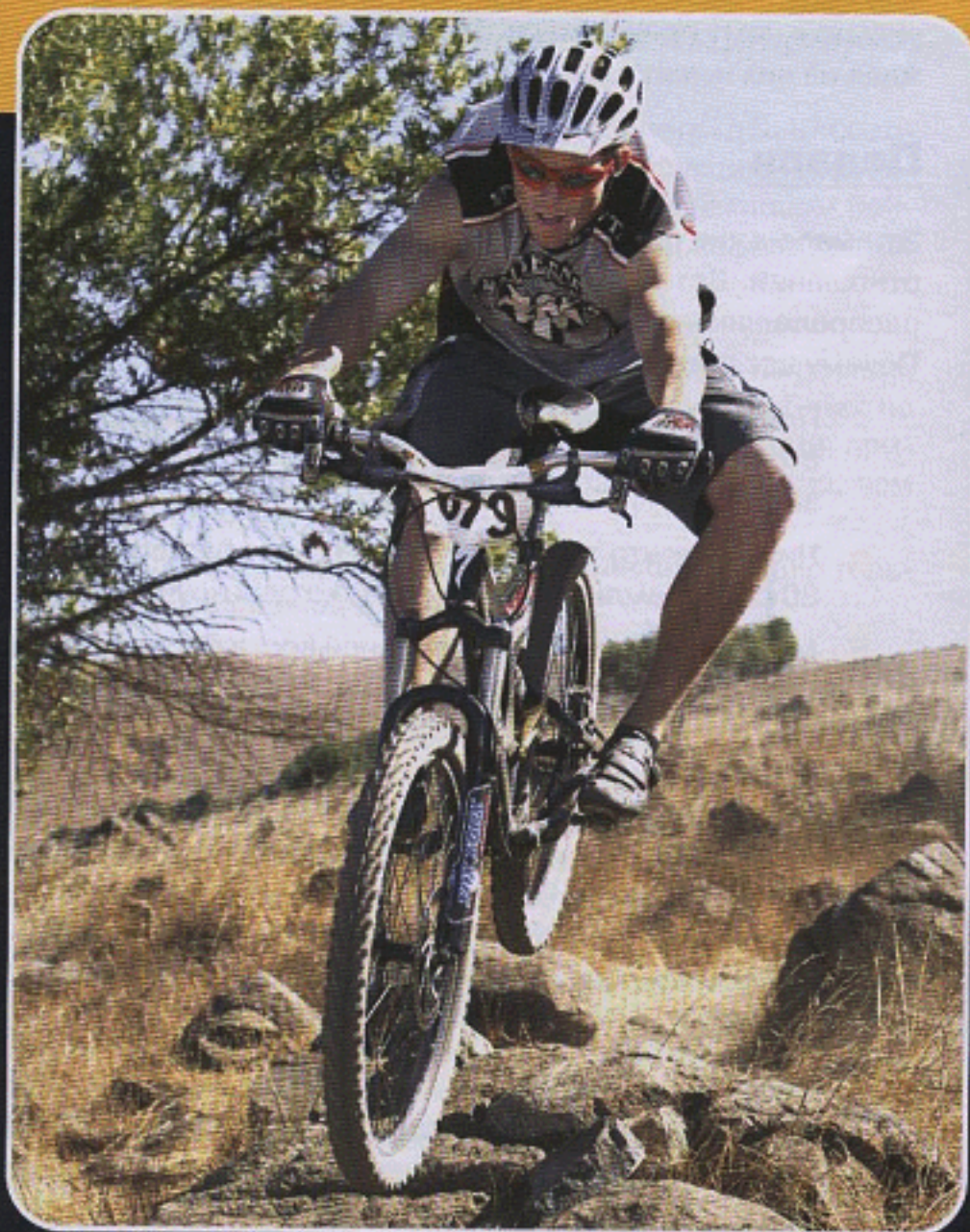
Только что настроенный велосипед – это повод для гордости. Классная рама, точно отрегулированная подвеска и органы управления. Но новый велосипед – это пока только неодушевленный предмет. Ему требуется парочка небольших приключений: схватка со смертью, ощущение величия, моменты ликования. Это вдохнет жизнь в твоего коня. Идеально функционирующий велосипед будет для тебя не просто конструкцией из дорогих частей. Он станет индивидуальностью, другом, частью тебя самого.

Подвеска становится «умнее»

Всего несколько лет назад в велосипедном магазине ты бы оказался перед выбором: жесткий велосипед или велосипед с подвеской. «Хм... что я больше хочу: легко взбираться в гору или скользить вниз по склону?»

Но затем изобрели автоматически блокирующие устройства. Они позволяют подниматься в гору, как на хардтэйле, и спускаться, как на двухподвесе. Все было великолепно, пока мы не добрались до крутого спуска. Из-за дурацкой забывчивости никто не выключил блокировку. Сегодня самые продвинутые демпфирующие системы думают за нас. Устойчивые системы уменьшают проседание при ускорении, но обрабатывают препятствия. На неровных подъемах ты жмешь на педали, как чемпион, и готов еще хоть реку переплыть. На быстрых спусках мчишься, как скорый поезд. А можешь полететь еще быстрее, как пуля. Нам не нужно решать, какой велосипед выбрать или как нажать рычаг. Все, что от нас требуется – это просто ехать на велосипеде и получать удовольствие.

Ты с велосипедом – одно целое



Ездить (гл.) – сидеть на чем-либо и передвигаться в определенном направлении. Когда ты едешь, то представляешь собойдвигающийся предмет. Можно ехать на катке, на пегой лошади. Но если ты попытаешься переехать на велосипеде бревно, то очень скоро набьешь себе шишку. «Ехать» – слишком пассивное слово, когда дело касается велосипеда.

Водить (транспортное средство) (гл.) – управлять, двигать вперед.

«Вождение» – активное слово. Оно применимо к шарам в гольфе и крупному рогатому скоту. На горном велосипеде нужно постоянно находиться в движении. И следить, чтобы велосипед двигался под тобой. Ты должен выбрать – прижимать его к земле или позволить свободно лететь. Редко удастся просто восседать на байке и катиться вдоль трассы. Нет, ты не едешь на велосипеде, ты его ведешь.

Научись держаться за байк

Связь с велосипедом, вероятно, одна из самых близких в жизни. Байк может доставить и боль, и наслаждение. Он проводит ночи у твоей постели. Самое малое из того, что ты можешь сделать для велосипеда, – это научиться правильно к нему прикасаться. Ты контактируешь с байком в трех точках. И каждая из них имеет свою собственную задачу.

Педали

Эти маленькие вращающиеся площадки формируют основу ваших взаимоотношений. Вот ты ставишь ногу на педаль. Вес перемещается с каретки, распределяясь в соотношении 40/60 между передним и задним колесом. Почему вес распределяется именно так?

- Причина проста: равновесие «перед/зад». Между колесами вес остается нетронутым, но переднее колесо нагружено немного меньше заднего.
- Низкий центр тяжести. Когда вес сфокусирован на высоте примерно 30 см от земли, велосипед чутко реагирует на все приказы.
- Мускулы несут на себе основной вес, а руки на руле остаются легкими.

Руль

Ты не поверишь, но руль нужен не для поддержки верхней части туловища. Он дает нам кучу возможностей: управлять велосипедом, подтягиваться вперед или отталкиваться назад, прижимать байк к земле или разгрузить его. Поэтому чем реже ты будешь облакачиваться на руль просто для поддержки туловища, тем лучше. Причины:

- Это удобнее. Так кисти рук и мышцы на плечах меньше устают.
- Легкость в управлении. Легкое нажатие – и переднее колесо свободно подпрыгивает при ударах о препятствия и наклоняется в поворотах.

- Большая устойчивость. Чем меньше веса лежит на руле, тем меньше вероятность через него перелететь.
- Будь готов действовать. Когда наклоняешься к рулю, тело начинает лениться. Парить над рулем – значит быть готовым толкать, тянуть, рулить и прыгать через огромные препятствия.

Седло

Седло должно казаться нам очень родным. Но это не повод слишком часто и тяжело на него садиться – это не сиденье. По крайней мере, не то, на котором сидят. У него есть три цели:

- На нем отдыхают. Если тебе пришлось очень сильно крутить педали, весь вес пришелся на них. Это хорошо, но долго ли можно так продержаться? Пока ты будешь слегка вращать педали, седло даст отдохнуть. Чем легче жать на педали, тем больше веса придется на седло.
- Седло – платформа для эффективного педалирования. Оно помогает сделать ход педалей ровным и сохранить энергию, даже если ты не давишь на седло всем своим весом. Если бы не седло, вся энергия уходила бы на сохранение тела в вертикальном положении. Также, нажимая на педаль в верхней точке рабочего хода, ты концентрируешь усилие в задней части седла.
- Оно помогает управлять. Было время, когда велосипеды для ВМХ-гонок делали вообще без седла. Это облегчало конструкцию, зато гонять на них было тяжелее. Седло помогает управлять наклоном байка, даже если ты на нем не сидишь. А когда садишься, заднее колесо становится устойчивее на подъемах и в поворотах.

Человек, проводящий все время в седле, ограничивается ездой по ровным поверхностям с мягкими поворотами и плавными торможениями. Гоняя по неровной местности с крутыми поворотами и резкими торможениями, придется постоянно отрываться от седла. Даже легкая разгрузка лучше, чем полная нагрузка на седло.

Итог: поставь ноги на педали. Используй руль для управления, а седло только по необходимости – для управления и отдыха.

Почувствуй равновесие

Ты мчишься вниз по колее, замечаешь лежащее поперек дороги бревно и уже представляешь себе падение. По коже бежит холодок, мышцы и суставы заставляют сжаться на велосипеде. Вес целиком лежит на педалях, а руль пляшет в слабом захвате. Память говорит тебе: если наскочить на это бревно под углом, покрышки проскользнут, и случится авария.

Вся эта информация (как и многая другая) начинает крутиться в мозгу. Мозг ее отсортировывает и посылает сигналы: снизить скорость, подойти к бревну под прямым углом и перепрыгнуть его банни-хопом. Все это происходит за доли секунды.

Ты тренируешь равновесие почти ежедневно. Например, когда руки заняты сумками и ты распахиваешь дверь ногой. Или когда едешь на роликах и дер-

жишь собаку за поводок. Да! В вертикальном положении тебе нет равных. Теперь пришло время довериться врожденной способности держать задницу ниже. Ты очень удивишься, сколькими ситуациями можно будет управлять. Вот некоторые вещи, которые нужно постоянно держать в уме:

Расслабься. Мышцы должны быть расслабленными и готовыми к действию.

Не думай об этом постоянно. Иногда размышления совершенно не нужны. Когда во что-то вляпаешься, анализировать уже поздно. Ты начнешь постоянно думать: «Лучше я останусь стоять прямо». Но пробить потолок страха или мастерства бывает трудно. Можно спокойно делать трекстэнд на ровной площадке. Но балансировать на узком мостике всегда страшно.

Смотри туда, куда хочешь попасть. Мозг и тело начнут воспринимать это место как цель. Когда ты в следующий раз пристально всмотришься в устрашающую скалу, станет очень страшно, и ты непременно в нее врежешься. Все программы обучения вождению на автомобилях и мотоциклах говорят: «Смотри туда, куда хочешь добраться, поезжай туда, куда смотришь».

Практикуйся. Катайся на велосипеде и просто учись балансировать. Работай на трековых стендах. Тренируй медленное вождение. Стой на одной ноге, когда моешь голову. Все, что учит лучше держать равновесие, поможет тебе потом при езде на велосипеде.

Длинный шест пригодится везде. Особенно на туго натянутом канате.

Зоны равновесия

Оставайся на велосипеде



Представь, что ты бежишь. Пересекаешь ровные участки, залезаешь на горы, падаешь в низины и перепрыгиваешь пни. Наклоняешься вперед, когда лезешь вверх. Отклоняешься назад, когда мчишься вниз, и в стороны, поворачивая. Пока ты стоишь на ногах, равновесие сохранять легко, и все отлично.

То же самое, когда ты катаешься на велосипеде. С одним исключением: ногами служат колеса. Чем лучше у тебя получается удерживать центр тяжести между ними, тем меньше ты будешь кувиркаться. Значит, тем больше времени останется на улыбки и разглядывание окрестностей.

Примечание: боковое равновесие связано с боковыми силами. Дополнительную информацию об этом ты найдешь в гл. 5.



Ровная поверхность

На ровной поверхности можно свободно двигаться как вперед, так и назад. Пока вес сосредоточен на педалях или в седле, вероятность перекувырнуться через переднюю или заднюю часть байка очень мала. В любом случае, велосипед лучше тормозит и поворачивает, если фокусировать вес в центре. Мы уже говорили: дави весом на педали, а не руками на руль.



Подъем в гору

Как только переднее колесо поднимается, ты должен немного сдвинуться вперед. Вес все еще сосредоточен в центре, с достаточным

усилием на заднее колесо (для эффективного вращения педалей) и на переднее (чтобы не уклоняться от курса)

Посадка: согни руки и подтяни туловище вперед. Если этого мало, сдвинься вперед на седле. На очень крутых подъемах можно оказаться и на самом его кончике. Некоторые производители (например, WTB) наклоняют нос седла вниз, чтобы человек мог опереться на этот кончик и чувствовать себя более комфортно. Длинный вынос помогает занять правильное положение при подъеме в гору.



Вот ты поднимаешься в гору. Находясь в седле, сделай упор на заднюю часть велосипеда. Тогда тяга на подъеме будет максимальной. Подтяни тело вперед, чтобы переднее колесо не сбивалось с курса.



Положение стоя: подтянись вперед, сохраняя равновесие на педалях. Если ты продвинулся недостаточно, передняя часть велосипеда начнет подниматься. А переднее колесо болтаться из стороны в сторону. Если ты слишком сильно переместился вперед, заднее колесо будет проскальзывать или можно неожиданно кувырнуться вперед. БАМС!

Во время крутых, длинных подъемов вес должен находиться строго по центру. Для этого нос должен быть дальше выноса.

Спуск с горы

С крутым подъемом ты справился, теперь надо спуститься. Не переусердствуй: тысячи журнальных статей советуют держаться позади седла во время спуска. Такой совет даже больше чем бессмысленный. Если ему последовать, управлять велосипедом будет труднее. Переднее колесо станет слишком легким, и вместо того чтобы точно идти по курсу, заплывет во все стороны.



На крутом склоне (около 45°) подвинься назад. Следи за передним тормозом. Он контролирует скорость и в то же время норовит перебросить тебя через руль.

Когда несешься с горы, также нужно балансировать строго по центру велосипеда. Если наклон составляет 10° , то ты тоже отклоняешься назад на 10° . Если отклониться сильнее, переднее колесо станет слишком легким, и тогда ты не сможешь нормально тормозить и проходить повороты.

На крутых спусках отклоняйся назад, выпрямляя руки почти до конца. Пока руки согнуты, переднее колесо будет шлепать по кочкам. Прямые руки служат рулевым демпфером. Если ты недостаточно отодвинулся назад, заднее колесо начнет отрываться от земли. Так у тебя есть все шансы перекувырнуться через руль, и задний тормоз будет проскальзывать. Если слишком отодвинуться назад и сосредоточить весь вес на задней части велосипеда, передняя покрышка проскользнет и пропустит момент поворота.

Езда на пределе



Когда спуск становится круче, «окно равновесия» сужается и, парадоксально, становится все труднее сместить вес назад. Длинный вынос тянет вперед, высокое седло встает на пути, а задняя крышка визжит. Эта непредвиденная ситуация делает особенно важными следующие вещи:

Отпусти тормоза. Удивительно, но факт: чем круче трасса, тем меньше нужно давить на тормоза. Слишком сильное нажатие еще больше передвигает вес вперед. Кроме того, на спусках и так сцепление слабое.

Сядь как можно ниже. Это обеспечит лучшее сцепление заднего колеса и стабилизирует равновесие.

Когда спуск особенно крутой, просто балансировать на педалях недостаточно. Для большинства велосипедов «крутая» величина наклона – 60° . Что делать? Отодвинься еще дальше назад – и отпусти передний тормоз.

«Manager drop» в Whistler'e при уклоне в 70° становится очень крутым. Там уже не важно, насколько далеко назад смещаться. Центр тяжести все равно находится впереди точки контакта переднего колеса с землей. Подняв немного переднее колесо, ты спасаешь ситуацию.

Теперь – как добиться равновесия на педалях. Спускайся вниз по не очень крутому склону, оставаясь на велосипеде и передав некоторое усилие на руки. Перемещай тело назад до тех пор, пока руки не начнут «парить» на руле. Если ты слишком сильно отклонился назад (настолько, что приходится подтягиваться вперед на руках), нужно переместиться чуть вперед. Такое положение с «легкими руками» дает много возможностей при езде. В поворотах ты сможешь направлять больше усилий на педали, а на неровных поверхностях сам захочешь уменьшить давление на руль.

На тормозах

Когда движение замедляется, вес смещается вперед. Чем сильнее тормозишь, тем больше надо отклоняться назад. Когда ты недостаточно далеко смещаешься назад, то заднее колесо заносит (это бывает, если на байке стоит слишком сильный задний тормоз) или оно просто начинает отрываться от земли (значит, ты точно слишком сильно передвинулся вперед). Допустим, у тебя двухподвес. Вдруг заднее колесо «прекращает работу», а передняя часть велосипеда начинает «нырять». Из-за этого угол наклона рулевой трубы увеличивается и, в результате, байк теряет устойчивость в самый ответственный момент. Если ты сместился слишком далеко назад, разгруженное переднее колесо будет «плясать». Если ты заблокируешь его и внезапно «дашь сцепление», то поскачешь как камушек по воде.

Когда тормозишь умеренно, руки помогают сопротивляться смещению вперед. Чем сильнее жмешь на тормоз, тем более важную роль играют ноги. Вот ты очень резко затормозил на крутом спуске. Откинься назад, опусти вниз пятки и сосредоточь вес на педалях. Помни: равновесие сохраняется лучше всего, если не тянуть и не толкать руль.

Ускорение

Не сомневаюсь, ты очень стараешься контролировать энергию. И все равно во время ускорения никак не можешь уследить за передним колесом: оно так и норовит оторваться от земли.

Очень быстрый разгон на старте байкеркросса не убьет тебя. Но на трас-

Самый крутой спуск Брайана

Я ездил по этой горной трассе на юге Франции вместе с Анной-Каролин Шассон и Седриком Грасиа. Там было так круто, что отпустить тормоза или набирать слишком большую скорость абсолютно не хотелось, но ехать медленно тоже было невозможно. Переднее колесо просто вспахивает землю, и ты несешься вперед автоматически. Оставалось только рулить. Я постоянно царапался, опускал ногу, перемещался за седло. Сдвигался назад так, что на седло уже можно было лечь (и все-таки я этого не делал).



Когда ты тормозишь очень сильно, расположись позади седла и опусти пятки, чтобы сохранять контакт с педалями.



Иногда нужно сидеть высоко и перемещаться вперед, иногда – сидеть низко и сзади. Но перемещаться в седле нужно постоянно!

се нужно уметь контролировать энергию. Наклоняйся вперед, начиная ускорение.

Размещай центр тяжести по всему пространству

Ты получаешь удовольствие от езды. Поворачиваешь, перепрыгиваешь бревна, переезжаешь колдобины, при этом твой вес перемещается вперед-назад, вверх-вниз, из стороны в сторону. Чтобы хорошо ездить, нужно уметь правильно распределять вес. У кокпита достаточно пространства для маневра. Чтобы правильно его использовать, тебе нужны свобода и энергия.

Исследуй возможности кокпита своего байка:

- Подтягивайся вперед до тех пор, пока губы не коснутся выноса.
- Отклоняйся назад, пока руки не выпрямятся, или пока не получишь по заднице колесом.
- Наклоняйся в стороны, пока седло не ударит по бедру. Или, если седло низкое, пока рама не ударит по голени.
- Вытягивайся на байке, как будто хочешь достать до неба.
- Сгибайся так, чтобы можно было посмотреть прямо на каретку.
- Делай всякие дурацкие трюки, валяй дурака. Это полезно!

Чем более умело ты используешь кокпит, тем лучше. Все время двигайся, никогда не пытайся сохранять одно положение в разных ситуациях – в поворотах, на подъемах и т.п. Условия постоянно меняются, и ты тоже должен быть подвижным.

Нагрузка и разгрузка

Ты когда-нибудь видел по-настоящему крутого байкера, «пльвущего» по грубой неровной трассе? Он преодолевает скалы с плавностью воды, льющейся в фарфоровую чашку. Перепрыгивает через бревна как дельфин через лодку. Ускоряется, не крутя педали. Возможно, он заключил сделку с дьяволом. Но, скорее всего, он правильно нагружает и разгружает байк.

Проведи эксперимент:

- Встань на домашние пружинные весы. Скажем, ты вешишь 68 кг.
- Резко присядь (разгрузи весы). Чем резче ты это сделаешь, тем ниже упадут показания, до 20 кг или вовсе до нуля.
- Замри в нижней точке. Весы вновь покажут 68 кг.
- Резко встань (нагрузи весы). Цифра опять будет зависеть от твоей энергичности. Они могут показать 120 кг и даже больше.
- Быстро приседай (разгрузка), а затем резко выпрямляйся (нагрузка). Направляя массу вверх, ты генерируешь больше энергии. Немного потренировавшись, можно «добавить» в весе 150 кг.
- Представь, что к весам прикреплена ручка. Если подпрыгивать и тянуть ее вверх, можно приподнять весы от земли, и тогда показания будут отрицательными. Эта весовая разгрузка подобна той, с которой ты прыгаешь.

«Любое действие получает противодействие такой же величины, но противоположно направленное».

Третий закон Ньютона

Нагрузка и разгрузка велосипеда происходят так же. Научившись контролировать давление между велосипедом и землей, ты выйдешь на новый уровень катания. Можно будет проходить препятствия, точно следовать траектории поворота, перепрыгивать через бревна, взмывать над камнями и парить во время прыжка.

Дверь в новый мир:

Ускоряйся! Если падать или подниматься с постоянной скоростью, вес не изменится. Чтобы изменить показания весов, меняй скорость. Позволь себе свободно падать и легко взлетай вверх.



Нагружай подвеску перед отрывом от земли. Чем больше нагрузка, тем сильнее разгрузка.

Добивайся лучшего. Этот эффект длится, пока ты жмешь или толкаешь. Можно толкнуть сильно и быстро или жать слабо и долго. Это зависит от ситуации: все сразу, для того чтобы перепрыгнуть бегемота. Или медленно, чтобы плавно пройти пыльный марсианский поворот.

Будь решителен. Быстро изменяй направление движения. Повороты и прыжки требуют скорости, мощного усилия – и последующей разгрузки. Представь, что ты супер-мячик.

Отрегулируй подвеску. Подвеска делает предварительную нагрузку абсолютно необходимой. Ты надавливаешь на велосипед перед прыжком, чтобы вся энергия передалась земле (а не амортизатору). Получается, что подвеска предварительно нагружается, и перед прыжком она полностью сжата. Чем больший ход у велосипеда, тем больше времени на это требуется. Прыгая с трамплина или вышки впервые, ты сначала как бы раскачиваешься, чтобы проверить их гибкость. Затем пытаешься при взлете распрямиться как пружина и падать вниз уже полностью расслабленным. То же самое с велосипедом для фрирайда.

Думай «в трех направлениях». Если ты «подсел» на катание, «плоской» езды по ровной поверхности тебе мало и просто кататься уже неинтересно, тебе нужны прыжки и падения.

Занимаясь всем этим, нужно уметь распределять вес.

Приемы бывают разными. Просмотри главы: по торможению (гл. 4), поворотам (гл. 5), перепрыгиванию (гл. 6) и прыжкам (гл. 8). Научившись распределять вес, ты начнешь получать удовольствие от всех этих приемов даже на самом высоком уровне катания.

Состояния веса:

| Вес | Коэффициент давления | Ситуация | Применение |
|-------------------|----------------------|---|---|
| Отрицательный вес | -g's | Подтягивание велосипеда от земли к телу | «Облизывание» камней или прыжок |
| Невесомость | 0 g | Полет, свободное падение | Перепрыгивание, дроппинг, вылет с трамплина |
| Легкий | 0–1 g | Облегчение велосипеда на неровной поверхности | Скольжение по неровностям, подготовка к нагрузке |
| Нормальный | 1 g | Сидя или стоя | Стандартная плоская поездка |
| Тяжелый | > 1 g | Вдавливание велосипеда в землю | Добавление тяги, вкатывание, нагружение перед прыжком |

Стань легче – разгрузи байк

О велосипедистах, плавно ведущих байк по очень неровным поверхностям, часто говорят «проглатывают препятствия» или «парят на байках» (что, в принципе, одно и то же).

Когда ты неподвижно сидишь на велосипеде, вы с ним – один тяжелый предмет. Если поднимать велосипед вверх или позволять телу падать на него, вы уже два разных объекта. Первый – велосипед. Он легкий и постоянно врывается во всякие препятствия. Второй – ты сам, более тяжелый и умеющий контролировать свой вес. Чем быстрее ты можешь поднять байк, тем легче он становится. Вот некоторые свойства для «облегченного» велосипеда:

Слегка «облегченный» велосипед «проглатывает» препятствия. Ты мчишься вниз, и вдруг на пути появляется водная преграда шириной в метр. Когда подъедешь к ней, расслабь руки и ноги, пусть байк свободно поднимется. Ты и твоя подвеска преодолеете препятствие высотой в полметра, тело подскочит при этом всего на 30 см.

Сильно «облегченный» велосипед смягчает удары. Ты катишься по хорошенькой трассе, и вдруг твой путь пересекает корень дерева высотой 15 см. Когда переднее колесо столкнется с корнем, согни руки в локтях, чтобы руль смог подскочить вверх. А затем дай колесу как бы прокатиться по обратной стороне корня. Когда оно коснется корня, расслабь ноги, чтобы колесо свободно перекатилось через переднюю поверхность препятствия. А когда оно окажется над задней поверхностью, выпрями ноги. Облегченный таким образом велосипед легко «проглотит» это препятствие. А ты сам будешь ровно и гладко нестись по трассе.

Самая большая разгрузка – взлет над препятствием. Ты едешь по трассе, и вдруг перед тобой оказывается камень высотой 45 см. Предварительно нагрузи байк, прижав его к земле. А как только коснешься камня, резко подпрыгни вверх. Это разгрузит велосипед так сильно, что он оторвется от земли.

Стань тяжелее – нагрузи байк

Большинство людей в США слишком тяжелые и мечтают сбросить вес. А худенькие маунтинбайкеры, наоборот, должны научиться иногда делать себя тяжелее. Чем сильнее ты давишь на землю, тем тяжелее становишься. Эта мера кажется сомнительной, когда дело касается езды по камням, но в некоторых ситуациях нужно применять такое временное утяжеление. Вот некоторые из них:

Нагружай байк для лучшего вылета. Ты разгрузил байк перед водной преградой и уже находишься в верхней точке. Вы с велосипедом – одно целое. Достигнув обратной стороны препятствия, как бы вжимай байк в землю, пока не выпрямишься. Так энергия падения сама превращается в потенциальную энергию движения вперед. Классно, правда?

Падай и останавливайся – велосипед становится тяжелее. Ты мчишься вниз с горы. Чтобы повернуть, нужно резко затормозить. Непосредственно перед началом торможения выпрямись на байке, «брось» тело на велосипед. И в тот момент, когда достигнешь нижней точки, нажми на тормоз. Когда ты сильно прижимаешься к байку, появляется лучшее сцепление.

Падай, останавливайся и нажимай – создавай сцепление. Ты едешь по грязной дороге, и резкие повороты на большой скорости кажутся слишком

скользкими. Как только подойдешь к повороту, брось вес на велосипед, и когда войдешь в него, сразу прекрати нажимать на велосипед и откинись назад. Это прижмет покрышки к земле и добавит сцепления.

Предварительная нагрузка на велосипед: поймай немного воздуха. Чтобы перепрыгнуть большое бревно, нужно больше подъемной силы. Со статического «низкого старта» ты ее не добьешься. Вот что надо сделать. Подойди к бревну, поднявшись на педалях, нажми всем телом на велосипед. Так сила будет направлена вниз. Как только достигнешь нижней точки, резко подай тело назад. Направленная вниз сила в сочетании с твоим нажимом дадут в результате резкий толчок вверх. Чем быстрее ты падаешь и толкаешься, тем выше можешь прыгнуть.

Подъем и спуск



Скорее всего, ты воспринимаешь посадку на велосипед и соскок с него как самые базовые приемы. Ты прав, так оно и есть. Чем быстрее ты соскакиваешь с велосипеда на землю и вскакиваешь обратно на педали, тем лучше. Спортсмены, участвующие в велокроссах, справляются с такими вещами лучше всех. Поучись у них этим движениям, и вскоре ты начнешь справляться с самыми нереальными препятствиями, не теряя при этом скорости и гордости.

СОСКОК НА ХОДУ

1. Выстегни правую ногу и перекинь ее через велосипед. Всегда соскакивай влево, чтобы на ноге не оставались отвратительные следы от цепи.
2. Поставь правую ногу между левой ногой и велосипедом.
3. Как только правая нога окажется на земле, отстегни левую ногу и спрыгни на землю (сначала правой ногой).

Увеличивай скорость, делая это упражнение. Скоро сам удивишься, как быстро с ним можно справляться. В результате ты научишься перепрыгивать большие одиночные препятствия без потери скорости.

ЗАПРЫГИВАНИЕ НА ВЕЛОСИПЕД НА ХОДУ

1. Беги рядом с велосипедом. Оттолкнись, опираясь на левую ногу. Пока «летишь» в воздухе, перекинь правую ногу через седло.
2. Приземлись на внутреннюю поверхность правого бедра. Само собой, нужно быть осторожным. Ну, ты нас понимаешь.
3. Нащупай правую педаль и надави на нее. Поймай ногой левую педаль в ее верхнем положении – и вперед!

Попытайся запрыгнуть на байк так, чтобы ты оказался в седле, а твои ноги – на педалях. Когда мчишься по горе в велокроссе, жесткие детали конструкции заставляют задуматься: стоит ли надевать спортивные велотрусы и шерстяные свитера.



Аварии

Аварии иногда случаются, и почти всегда внезапно. Так что времени подумать: «Ох, ах, лучше я подогну руки, или тут вот я лучше перееду» обычно не остается. Гораздо чаще ты падаешь неожиданно и действуешь рефлекторно. Поэтому наш совет: учись падать правильно с самого начала. Прежде чем становиться крутым ВМХером, походи на курсы акробатики.

Слишком поздно? Что ж, вот несколько советов, они помогут тебе нормально справиться со следующим падением.

Катись. Не пытайся остановить падение руками, ногами или головой. Они сломаются. Постарайся упасть расслабленно, а затем катись по земле. И все-таки при особо сильных падениях кости ломаются, прежде чем мышцы успевают среагировать. Поэтому всегда надевай защиту.

Катапультируйся. Если ты плохо оторвался от земли, то моментально это почувствуешь. Если не получается сразу же исправить ситуацию, прыгай в сторону и пытайся приземлиться на ноги.

Если кругом одни ветки и сучки, выбирайся оттуда. Проехать можно через все что угодно. Но в твоих силах объехать всякие мелкие препятствия. Если крушение неизбежно, рули в кусты (по возможности, не колючие).

Ничто не заставляет сердце биться сильнее, чем удачное спасение. Ты неправильно совершаешь прыжок, наезжаешь на какие-то препятствия, летишь по воздуху и каким-то образом остаешься в живых. «О Боже, спасибо тебе», – единственное, что ты способен воскликнуть в этот момент. Но потом понимаешь: «Да, это было так круто!»

Решаем проблемы

Проблема: твои плечи или трицепсы быстро устают от езды, даже во время спокойной поездки. Иногда они устают от подъемов.

Решение: ты слишком сильно налегаешь на руль. Сядь прямее, больше дави на педали. Может быть, байк не совсем тебе подходит. Например, имеет вынос неправильной длины. Обратись в специализированный магазин, там помогут настроить велосипед «под тебя».

Проблема: на крутых подъемах переднее колесо болтается как воздушный шарик в ветреный день.

Решение: ты отодвинулся слишком далеко назад, сядь ниже. Голову и плечи перемести вперед, чтобы они оказались прямо над рулем.

Проблема: на неровном склоне заднее колесо все время подпрыгивает, и ты как будто едешь по шпалам (глянь, может, ты правда по ним едешь?). Ты удивишься, но с той же проблемой столкнулось очень много людей («Пап, мой старый велосипед плохой, он все время норовит перебросить через



руль, новый велосипед ведет себя лучше»). Но эта проблема возникает в основном из-за неправильной балансировки.

Решение: если задняя подвеска слишком сильно пружинит, сделай медленнее отскок амортизатора. Наверное, ты сидишь слишком высоко и слишком далеко передвинулся вперед. Вот в чем дело. Когда человек чего-то пугается, он инстинктивно отворачивается от опасности. Из-за этого тело приподнимается, затрудняя перемещение назад. Опустит туловище (может, достаточно просто опустить седло) и подвинься назад. Хватит ругать ни в чем не повинный велосипед!

Проблема: трудно держать равновесие. Возможно, ты слишком далеко отклоняешься от руля или расставляешь колени во время поворотов.

Решение: расслабься. Смотри только вперед как можно дальше (и не смотри в землю прямо перед собой). Увеличь скорость, и равновесие улучшится.

Маунтинбайк – это крутые подъемы, очень быстрые спуски с гор и лавирование между деревьями. Вот что такое настоящее вождение горного велосипеда. Ты здесь не пассажир, а двигатель и пилот. Педали и покрышки – не предметы, с которыми нужно что-то делать. Они – часть тебя самого. Чем лучше вы с велосипедом поймете друг друга, тем больше удовольствия будет приносить езда... О, нет, не езда – вождение!

3

Добавь мощи



Велосипед хорош тем, что ты сам приводишь его в движение. Летишь по просторам и прислушаешься к своему дыханию. Именно поэтому байк и не должен быть слишком мощным. С трудом одолевая подъемы, ты ловишь ртом воздух и вспоминаешь о хорошей жизни. В этом есть своя прелесть.

Большинство людей (и публикаций) связывают силу с физической подготовкой. В общем, чем быстрее и дольше ты катаешься, тем больше сможешь проехать. И неважно, как тяжело приходится трудиться. Все упирается в генетические или мотивационные преграды. Предположим, ты уже настолько силен, насколько это вообще возможно (или насколько этого заслуживаешь). Тогда твои действия становятся более эффективными. Чтобы добиться тех же результатов, требуется меньше энергии, или при тех же затратах энергии увеличивается мощность. Или, если ты становишься физически сильнее, больше энергии дает больше мощности.

Брайан – специалист по педалированию

Ты уже знаешь, что Брайан специализируется на байкеркроссе (а это взрывной старт и спринт на крутых спусках). Только это не значит, что он не способен пахать на затяжных ровных участках или вкручивать на подъемах.

На самом деле, Брайан Лопес – один из величайших в мире маунтинбайкеров (и вообще в мире) специалистов по педалированию. Он представлял США в составе сборной 2002 года по велотреку, выиграл пролог в гонке по городским улицам в 2000 году в Редлэнде. В 2001 году проводилась городская гонка на Всемирном кубке Дуранго. Тогда он победил, обогнав самых лучших гонщиков, специализирующихся на кросс-кантри.

Я лично могу поручиться, что Брайан очень силен. Он не участвовал в соревнованиях 2004 года, потому что залечивал перелом большой берцовой кости. Брайан не мог гоняться с профессионалами, но предложил мне помериться силами прямо возле дома.

«У меня нет соответствующей обуви», – попробовал отговориться я. «А у меня сломана нога», – парировал Брайан. «Ну, что ж, давай попробуем».

Мы промчались 50 метров вниз по улице, и мой приятель кричал: «Давай, давай!»

Раз, раз, раз, раз. Через четыре оборота Брайан был так далеко впереди, что бросил руль и смотрел назад – чем я там занимаюсь. А я ехал в полную силу. Но все равно отстал на целый корпус. Если меня можно считать хорошим велосипедистом, то Брайан тогда – просто выдающийся.

Совершенное вкручивание? Это реально

Кажется, что педалирование состоит из одного безумно простого движения. Ты давишь вниз, и байк едет вперед, правильно? Но профессиональ-

ное вращение педалей – совсем другое дело. Нужно постоянно прилагать усилие по всей окружности длиной в 350 мм, причем это усилие направлено перпендикулярно плечу шатуна. Тут работают три пары основных мышц голени и бедер, а также множество вспомогательных мышц по всему телу (причем все – в строгой последовательности). Мышцы сокращаются до двух раз в секунду в течение долгих часов, с различным сопротивлением, в зависимости от типа местности – неровная поверхность, грязь и т. п.



Какие конкретно мышцы выполняют эту работу

Посмотри на рисунок ниже. Толщина каждой зоны показывает, сколько полезной энергии производят разные группы мышц.

В высшей точке рабочего хода основную работу выполняет четырехглавая мышца бедра. Икроножные и ягодичные мышцы участвуют в работе, когда педаль находится в положении «6 часов». Затем, ближе к «9 часам», в работу включается подколенное сухожилие. Сгибающая мышца бедра помогает поднимать педаль в верхнее положение, чтобы потом опустить ее вниз, и т.д.

Упрощенный вариант статьи «Выработка энергии и работа различных групп мышц во время эргометрического вращения педалей», авторы: Эриксон и другие. Европейский журнал практической физиологии, 1986 год.

Как ты успел заметить, ноги выполняют огромную работу. Совершенный рабочий ход педалей описать довольно сложно, поэтому мы разобьем его на составляющие и поговорим о каждом элементе в отдельности. Представь, что картинка, изображающая вращение педалей – это циферблат часов. Рабочий ход педалей, конечно, зависит от велосипедиста, его телосложения, посадки на велосипеде, темпа вращения, и даже от вида велоспорта. На этих фотографиях изображена Ган-Рита Дэйл на тренировке в Боулдере (Колорадо) во время перерыва в соревнованиях. В 2004 году она выиграла Кубок мира, звания чемпионки мира и Олимпийских игр по кросс-кантри. Мы подумали, что будет полезно изучить ее стиль педалирования.

Примечание: тебе понадобятся контактные педали.

«С 1 до 5». Движение вниз

Когда педаль идет вниз, затрачивается больше всего энергии. Но ты не просто толкаешь педаль к земле. «Нижний» ход педали – это движение в трех направлениях: вперед, вниз и назад. Каждое из них требует работы определенных групп мышц.



Ган-Рита Дэйл, член команды «Мерида».

- В самом начале движения (до «3 часов») нога идет вперед. Это делают четырехглавые мышцы бедер, потом в работу включаются ягодичные мышцы. Они опускают ногу вниз. На этом этапе вырабатывается очень много энергии.
- Потом нога оказывается в нижней точке. Чтобы распрямить ее и перевести в зону «вечерних часов», используй икроножные мышцы.
- Обычно чем выше поднято седло, тем больше выпрямляется нога (посадка Ган-Риты достаточно высокая). При слишком низкой посадке (как, например, при скоростном спуске) пятки могут опускаться ниже пальцев ног.

«От 5 до 7 часов». Нога идет назад

Давить вниз в нижней точке рабочего хода педалей – это все равно что напрасно терять энергию и зря изнашивать педали.



- Как только пальцы ног начинают смотреть вниз, включай в работу подколенные сухожилия. После этого нога пойдет назад.
- Представь, что пытаешься выскрести пальцами ног из своего ботинка какую-то гадость.

«От 7 до 10 часов». Нога идет вверх

Мышцы, которые тянут ногу вверх, очень слабы. Они не могут поднять ее достаточно быстро для того, чтобы она перестала двигаться вниз. Когда крутишь педали на высокой скорости, «опускающая» нога фактически поднимает другую ногу, «поднимающую». Все, что можно сделать в этом случае, – немного уменьшить нагрузку.



- Пусть подколенное сухожилие тянет ногу, пока она проходит нижнюю часть рабочего хода. Как только нога пройдет «9 часов», включай в работу сгибающую мышцу бедра.
- Чтобы правильно выполнить это упражнение, сконцентрируйся. Зато потом езда станет более мощной и гладкой.
- Переведя педаль в верхнее положение, подними пальцы ног.

«С 10 до 1». Движение вперед

Если ты в хорошей форме, начинай мощно поднимать ногу вверх в этой фазе. Тогда, двигаясь вниз, нога получит большой импульс, и движение будет сильнее.

- Теперь нога идет вверх и проходит отметку «10 часов». Направь колени вверх и вперед с помощью сгибающей мышцы бедра.
- Как только ты достигнешь высшей точки «циферблата», пятки должны немного опуститься. При низкой посадке пальцы ног поднимутся выше пяток. При высокой посадке может быть и наоборот.
- Пройдя высшую точку, сразу начинай давить вниз с помощью четырехглавой мышцы бедра. Не удивляйся, если заднее колесо треснет от переизбытка энергии!



Эти упражнения научат тебя правильному педалированию

Вот несколько упражнений. Научись правильно вращать педали и разнообразь серые будни. Каждое упражнение выполняется по 20-60 секунд с небольшими перерывами. Помни: ты совершенствуешься, а не растягиваешь перерывы. Сосредоточься на технике, а силы побереги на будущее. Выполняй эти упражнения на велостанке или на безопасном участке дороги. Предварительно хорошенько разогрей мышцы. Да, чуть не забыл, – ешь больше овощей.

Вращение педалей одной ногой. Сними одну ногу с педалей и вращай их другой, пытаясь сохранять одинаковую тягу на протяжении всего рабочего хода. 1) Ты удивишься: оказывается, «мертвых» зон и зон резких толчков безумно много. Черт возьми, да ты реально не умеешь крутить педали! 2) Мышцы, которые никогда не использовались, начнут разрабатываться, и езда постепенно станет более ровной и гладкой.

Большое сопротивление. Поставь высокую передачу и вращай педали очень медленно (50-60 оборотов в минуту). Чтобы педали вращались постоянно, сопротивление заставит работать все мышцы. А медленное вращение научит мозг посылать мышцам правильные сигналы в правильном порядке. Еще это фантастическая силовая нагрузка.

Быстрые обороты. Поставь низкую передачу и вращай педали так быстро, как только можешь. Не раскачивай при этом велосипед – 100, 120, 150 оборотов в минуту – сколько получится. Это отточит умение вращать педали.

Ты можешь выполнять все три упражнения за один прием. В межсезонье основное внимание уделяй вращению педалей одной ногой. Чтобы быть в форме к началу сезона, тренируй «большое сопротивление». В разгар гоночного сезона делай «быстрые обороты».

Эти советы гарантируют сумасшедшую мощь

Сначала отработывай самые «силовые» упражнения. Внимательно относись к движению ноги вниз во время рабочего хода педали. Надавливай на педаль сильно, но не доходи до самой нижней точки рабочего цикла. Следующий шаг: концентрируйся на том, как педали проходят верхнюю точку «циферблата». Это вторая по мощности фаза рабочего хода. Она существенно удлиняет время, которое ты затрачиваешь на это усилие. Добравшись до верхней точки, нужно подтянуть педали вверх. И, наконец, вспомни, как выскребал грязь из ботинка. Если от верхней точки до нижней нога идет правильно, педалирование будет мощным, а ты забудешь о «мертвых» зонах.

Теперь о переходе усилия по мышцам. Мышцы не должны каждый раз ждать передачи энергии (как эстафетную палочку). Энергия должна переходить плавно. От элемента к элементу, от мышцы к мышце. Помни: идеал – это ровный круг, а не ромб.

Крути педали. Ноги легче воспринимают высокий ритм (более 80 оборотов в минуту), поэтому так вырабатывается больше энергии.

Активные ноги, спокойное туловище. Пусть работают только необходимые мышцы. Не трать энергию попусту. Распрямив ссутуленные плечи и ослабив мертвую хватку руля, расслабь мышцы бедер в верхней части рабочего хода педалей.

Зафиксируй позвоночник. Брюшные мышцы связывают торс с бедрами. Если позвоночник расслаблен, колебания между плечами и бедрами забирают много энергии. Из-за этого может заболеть спина или поясница. Подтягивай ноги вверх с помощью нижних мышц живота, тогда их напряжение зафиксирует позвоночник. Верхняя часть будет, как воздушный шарик, из которого выпустили воздух.

Дыши верхней частью живота, глубоко и медленно. Когда ты втягиваешь воздух, он должен раздуваться с помощью диафрагмы, как будто у тебя легкое вздутие живота.

Педалирование есть педалирование. Следуй этим советам, проезжая 401-й участок на Crested Butte или олимпийскую трассу по кросс-кантри, когда вырываешься из стартовых ворот или бьешь рекорд скорости на ровном участке.

Учись вращать педали правильно, чтобы потом не переутомляться. Допустим, байкер с 10-летним стажем крутит педали по 5 часов в неделю на 80 оборотах в минуту. Стало быть, это более 10 млн. вращений. Если все они были неправильными, то это уже плохая привычка, и от нее довольно трудно избавиться. Лучше мало и правильно, чем много и небрежно. Если ты устал и педалирование уже больше похоже на ромб (а должен быть круг), займись чем-нибудь еще. Например, покатайся на роликах.

В седле

Вращать педали, сидя в седле, лучше на ровных участках или крутых подъемах. Крути педали, сидя на своем пластмассовом насесте, и всегда держи в уме эти советы:

Используй седло. Толкая педали через верхнюю точку рабочего хода, сам отодвигайся назад, на седло. Когда ты действительно сильно крутишь педали, слегка подтянись к рулю. Это сохранит устойчивость и передаст усилие земле.

Следи за сцеплением. Если заднее колесо проскальзывает, подвинься назад. Если переднее «пляшет» – вперед. На крутом, скользком подъеме сосредоточь вес на переднем колесе. Для этого подтяни плечи вперед и отставь задницу назад для лучшего сцепления. Начиная крутой подъем, сосредоточь вес в задней части байка (чтобы заднее колесо было устойчивым). Если переднее колесо болтается из стороны в сторону, просто верни его на курс и смести вес немного вперед.

Пусть мышцы отдыхают. Передвигайся вперед и назад, чтобы работали разные группы мышц. Сдвинься вперед – тогда будут работать бедра. Назад – ягодичные мышцы и подколенные сухожилия. Постоянно меняя посадку, ты станешь сильным, как Кинг-Конг.

Вне седла

От езды болит спина. Ты только собрался ускориться на коротком участке, а приятель уже скрылся за дорожным знаком. Иногда, чтобы добавить движению мощности, приходится привстать с седла. То есть отказаться от совершенного педалирования. Не делай этого.

Танцуй на педалях. Вот как телеведущий Фил Лиггет поэтически описал этот прием в исполнении Лэнса Армстронга на «Тур де Франс 2003». «Когда Лэнс стоит на педалях, его педалирование совершенно, как при езде в седле. Он тянет педали вверх, переводит через верхнюю точку, толкает вниз, ни на секунду не замедляя движение». Лэнс дал бы тебе пинка, если бы узнал, что ты любишь паузы в нижней части рабочего хода. Не останавливайся, педали должны все время вращаться.

Тяни их. Чтобы бороться с толчками, подтягивайся к рулю и раскачивай байк из стороны в сторону. Это, например, помогает женщинам резко увеличить мощность.

Еще больше напрягай мышцы живота. Используй мускулатуру, тогда торс зафиксируется, а плечи передадут вращающий момент бедрам. Работать только над мышцами рук и ног – большая ошибка. Помни про то, что их соединяет.



Когда покрышки получили достаточное сцепление с землей, встань на педалях и наклонись прямо и вниз относительно бедер.

Динамическая тяга



Если подтягивать руль, пока педаль идет вниз, передняя часть велосипеда поднимается. А задняя «вдавливается» в землю.

Переднее колесо облегчено, вилка разжата.

Вес слегка смещен вперед относительно каретки.

Переключайся на более высокую передачу. Энергия стоячего положения гораздо больше, и более низкая передача сидячего положения уже нехвати. Заруби это себе на носу, потому что тогда ты увеличишь тягу, сохранишь форму и поедешь еще быстрее. Прием для увеличения скорости: когда будешь поворачивать на подъемах с крутыми поворотами и большой тягой, пытайся вставать и переключаться.

Вставай прямо. Когда тяги достаточно, пытайся вставать прямо, чтобы бедра смотрели вперед, а плечи были прямо над ними. В таком положении ты сохранишь усилия, которые тянут торс вверх. Плюс к этому – максимальная энергия сосредоточится на педалях.

Нет, наклоняйся. Если сцепление недостаточно сильное или поверхность дороги грубая и неровная, наклонись над велосипедом. Двигайся вверх и вниз, проходя препятствия, или назад, чтобы увеличить сцепление.

Добейся динамической тяги. На трассе в Лагуне Бич (штат Калифорния) есть реально крутые, скользкие технические участки. Мало кто из гонщиков может их пройти. Главное – включить нужную передачу. Не очень низкую

(чтобы можно было повернуть ее) и не очень легкую (чтобы заднее колесо не проскальзывало). На крутом скользком подъеме наклонись вперед и вниз. Так, чтобы голова и плечи оказались над рулем. С каждым нажатием на педали мощно и ровно подтягивай руль, это разгрузит переднее колесо и прижмет к земле заднее, улучшив его сцепление с землей. Преимущества: ты сможешь включить более высокую передачу, чем обычно. А это, в свою очередь, даст дополнительную энергию и плавность рабочего хода. Такое бы понравилось каждому!

Спринт

На затяжных подъемах нужно крутить педали максимально эффективно. Но зачем выполнять лишнюю работу, а? Спринт требует огромнейших затрат энергии. Ты летишь по плоскости, идешь на подъем, обгоняешь соперника. Просто остервенело крутить педали? Глупо. Тут нужно нечто большее.

В этом случае правильная передача важна больше, чем когда бы то ни было. Спринт проходит быстро и мощно. Когда есть время всего лишь на несколько тактов, лучше их считать.

Атакуй внезапно. Крутя педали, выкладывайся на 100%. Набирай скорость настолько быстро, насколько это только возможно. Добивайся максимального количества оборотов в минуту за минимальное количество тактов. Сначала попробуй за 10, потом – за 5.

Дави на педаль, как маньяк. Идеальный круг педалирования может и подождать. Главное сейчас – скорость. Сконцентрируйся на том, как ты жмешь на педали.

Дави на них всем телом. Так же сильно дергай руль. Конечно, в основном это дело бицепсов, но попробуй задействовать и грудные мышцы. Для максимальной мощности держи туловище жестко.

Не переключайся слишком быстро на более высокую передачу. Когда более низкая будет готова взорваться, тогда – пора. Повтори.

Настрой байк, как ВМХ'ер. Сравним с настройками для кросс-кантри. Вынос должен быть короче, руль – выше, седло – ниже. Низкая посадка позволит находиться позади педалей. Так можно будет легче и сильнее подтягивать руль и раньше начинать рабочий ход вращения педалей. На кантрийном байке с поднятым седлом труднее добиться большой скорости в спринте.



Этот подъем требует очень мощного педалирования и легкого касания руля.



Петер Ведж – пятикратный чемпион Канады по велокроссу /команда Kona Les Gets/ демонстрирует отличное умение крутить педали в гонке кросс-кантри (photo by John Gibson)

Чтобы выиграть, крути педали

Риторический вопрос: какую передачу включать – высокую или низкую? Что ж, это зависит от обстоятельств.

У всех разная длина ног, коленные суставы и навыки педалирования. Кто-то катается на низких передачах, кто-то на высоких (самые сильные всегда используют высокие). Посмотри на Яна Ульриха, или на Лэнса Армстронга: Ульрих как будто намазывает масло, а Армстронг – взбивает крем, но они оба необычайно быстры на подъемах и в гонках на время.

У каждого из нас есть предел скорости, когда мы крутим педали ровно и мощно. На слишком легкой передаче ноги скачут на педалях, как щепки. На слишком тяжелой ты вязнешь, как мамонт в болоте.

Чем шире диапазон мощности, в котором ты можешь уверенно крутить педали, тем лучше. Лучше казаться не дизельным трактором или высокооборотистым двухтактным мотоциклом, а точно настроенным маленьким «шевроле». Этой машинке с хорошей тягой хватит мощности, чтобы «выстрелить» на шоссе.

Если не менять мощность, быстрый ритм педалирования поможет организму лучше получать кислород, а ногам будет легче работать. На одной и той же скорости подготовленным байкерам проще делать 90 оборотов в минуту, чем 60. Поэкспериментируй и определи оптимальный ритм. На глубоком песчаном покрытии из низких передач выбери самую высокую, по мокрому лишайнику катайся на

высокой передаче. В начале поездки можно крутить педали быстро и легко, а потом накопится усталость, и ты поедешь медленнее и тяжелее.

Когда педалирование становится ровнее, увеличивается ритм. В первой гонке тебе понадобятся все силы, чтобы выжать 60 оборотов в минуту, а через несколько лет упорных тренировок ты будешь ездить на 100 оборотах, доводя это значение во время спринтов до 120.

Раскрути их вместе с Брайаном

В октябре 2003 г. я был в Японии и видел там машину для спринта. Это такой неподвижный велосипед, соединенный с компьютером. Можно было проверить, как быстро получается разогнать байк. Передача стояла не слишком высокая, раскручивался он за 4 секунды. Главное – вращать педали как можно быстрее. Рекорд местных монстров составлял 76,7 км/ч, я преодолел рубеж в 77,4 км/ч за шесть или семь попыток.

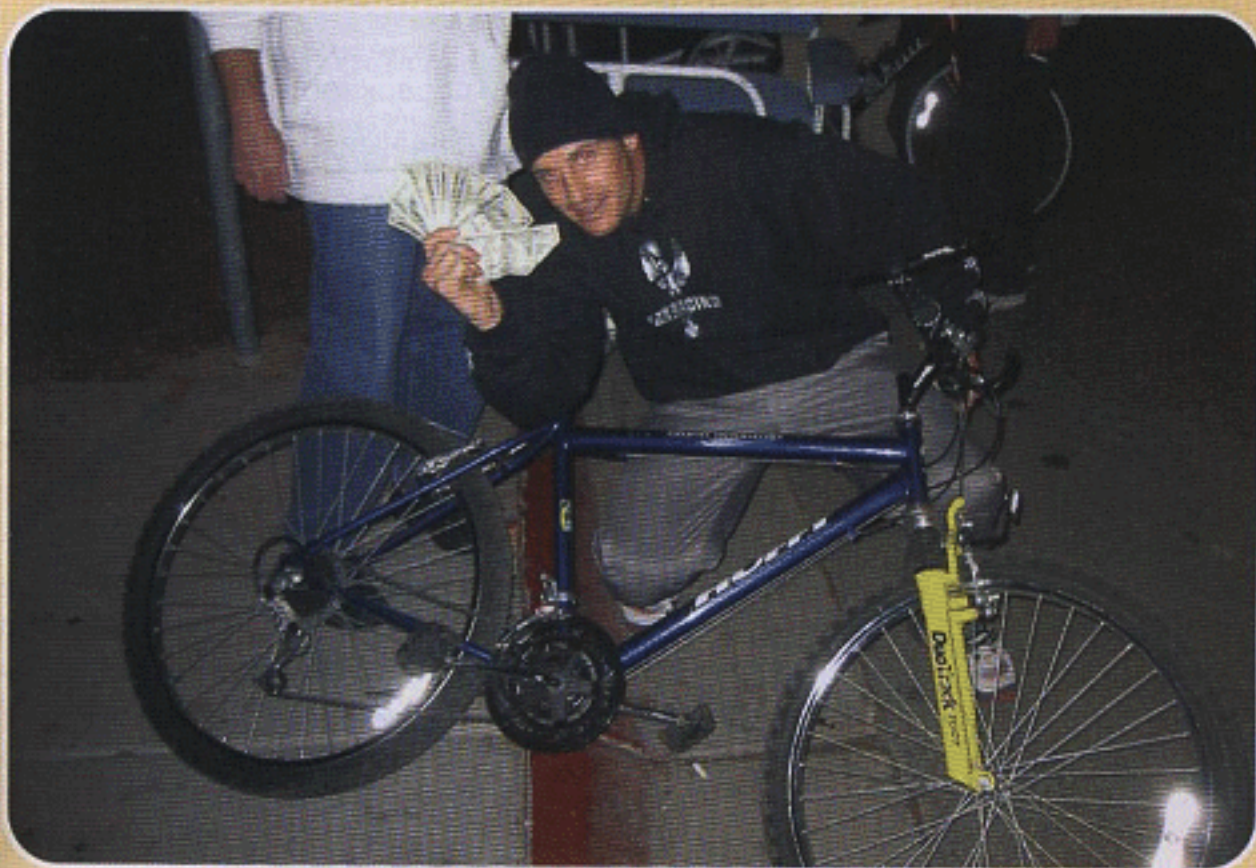
Брайан «делает» Большого Папу

Однажды мы с приятелем катались на мотоциклах по Южной Калифорнии и внезапно решили поехать в Феникс на супер-кросс. Я сгонял домой, потом мы купили билеты на самолет и вскоре были там. После гонки мы околачивались рядом со стадионом, там было полно парней на велотакси – это такая штука вроде велосипеда с прицепленной тележкой, ну, как рикша.

Я предложил одному посоревноваться. Он согласился, вопрос был в ставке. Я сказал, что не знаю, ну, например, что-нибудь около \$100 устроит? Он сказал: «ОК» и отцепил велосипед от тележки. Мне нужно было занять у кого-нибудь байк для этой гонки. Я получил такую развалюху, что было даже страшно нажимать на педали – как бы он не развалился надвое или что-нибудь в этом роде.

Что ж, я «сделал» этого парня. Уже где-то метров через 10 он остался далеко позади. Я стартовал зигзагом и смотрел на него через плечо. Потешное зрелище. Когда он отдавал деньги, то спросил: «Ты очень быстр. Ты гонщик?» Я сказал, что немного катался в детстве.

Он позвал парня, которому принадлежала эта контора. Большой Папа сидел на одной из этих тележек. Он вызвал меня на соревнование – двойная ставка или ничего. Я согласился, за этим ведь и пришел. «Новый» велосипед был даже дряхлее, чем предыдущий. Я стряхнул с него пыль, как со старой кровати, и... заплатил за поездку всего лишь двумя выигранными спринтами!

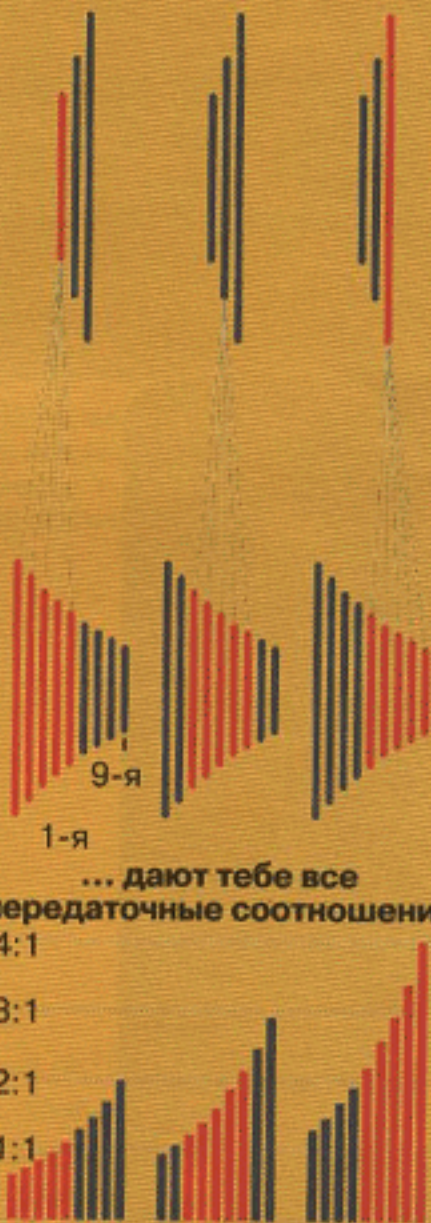


Брайан позирует со своей добычей и с машиной-победительницей.

Когда пора ускоряться, крути педали как можно быстрее. Если байк способен ускориться от 60 до 120 оборотов в минуту, на одной и той же передаче можно удвоить скорость. Переключиться на самую высокую передачу – значит изменить сцепление, снизить нагрузку и увеличить риск порвать цепь. Поэтому чем меньше ты переключаешься, тем лучше. Естественно, в том диапазоне, в котором можешь развивать хорошую мощность. Много ли гоночных двигателей способно развить мощность на низких оборотах? Ни одного. Чтобы побеждать, они должны крутиться быстро, то же самое относится к тебе. Вот твоё домашнее задание:

1. Научись крутить педали так быстро, как только можешь.
2. Экспериментируй, чтобы выявить свою оптимальную частоту педалирования (каденс).
3. Поставь передачу, которая позволит сохранять нужный ритм.

эти комбинации звезд...



... дают тебе все

передаточные соотношения

4:1

3:1

2:1

1:1

Передняя: 22, 32, 44

Задняя: 11, 13, 15, 17, 20, 23, 26, 30, 34

Переключайся, как чемпион

Велосипедная трансмиссия может ввести тебя в замешательство. 27 передач и 4 рычага. С чего начать?

Переключение 101. Чтобы точно настроить передаточное соотношение (оно позволит держаться в рамках диапазона твоей допустимой мощности), используй задний переключатель. Позицию переднего переключателя будешь менять на трассе, в зависимости от типа местности.

- Большая звезда: крутые спуски и быстрая езда по ровным участкам.
- Средняя звезда: короткие или пологие подъемы, медленная езда по ровной поверхности.
- Маленькая звезда: длинные или крутые подъемы.

Следи за перекосом цепи. Теоретически ты можешь использовать свою цепь как угодно: на большой передней звезде и на большой задней, и наоборот. Из-за этого цепь проскакивает, слишком сильно трется и рано изнашивается. Но можно попасть в нужную передачу, не переключив цепь.

- Допустим, она находится на большой передней звезде, и ты хочешь переключиться на более низкую передачу с пятой задней звезды на четвертую. Для этого спустись на среднюю переднюю звезду и на шестую заднюю.
- Если цепь находится на средней передней звезде, а ты хочешь переключиться на более высокую передачу с седьмой задней звездочки на восьмую. Тогда поднимись на большую переднюю звезду и на четвертую заднюю.
- Еще пример: цепь находится на средней передней звезде и третьей задней, а ты хочешь сделать передачу немного легче. Опустись на маленькую переднюю звезду и на пятую заднюю.
- Или, допустим, цепь находится на маленькой передней звезде. Ты хочешь сделать передачу чуть выше пятой зад-

ней звездочки. Тогда поднимись на среднюю переднюю звезду и на третью заднюю.

Если ты пока еще не до конца это все понял, оставь все на средней передней звезде. Диапазона задних звезд будет достаточно в большинстве ситуаций. И вообще, многие сильные даунхилеры используют на байках для кросс-кантри всего по одной звезде с успокоителем цепи. Пронесаются, как демоны, и не беспокоятся, что цепь может потеряться. Поэтому курсируй по склонам гор. На крутые горы, если это необходимо, забирайся пешком.

Держи их туго натянутыми. Чтобы при установленном передаточном соотношении не переключивалась цепь, передняя и задняя звезды должны быть как можно крупнее. Это натягивает цепь и распределяет нагрузку по большему количеству зубьев. Мощный спринтовый рывок может сорвать цепь с маленькой звезды.

Переключайся, пока ты еще сам контролируешь ситуацию. Высококачественный задний переключатель выдерживает большую нагрузку. Но если перегрузить даже самый лучший передний переключатель, он может рассыпаться. Подними рычаг наполовину, слегка опусти его, выполни переключение, затем верни рычаг в прежнее положение.

Решаем проблемы

Проблема: ноги «горят», особенно в начале поездки.

Решение: сначала ноги надо разогреть. Первые 10 минут немного, потом интенсивнее. Львы не разминаются перед охотой на антилопу, но они и не гоняются за ней часами.

Проблема: очень сильно устают мышцы бедер.

Решение: сдвинься на седле назад. Толкай педали вперед и тяни их обратно. Это заставит работать икроножные мышцы и подколенные сухожилия. Твои лучшие друзья, то бишь мышцы бедер, немного разгрузятся.

Проблема: тебе трудно подниматься в гору.

Решение: займись спортом. Расслабь верхнюю часть туловища и руки. Крути педали равномерно, это может помочь. И все-таки, если ты планируешь очень тяжелый подъем (или находишься не в форме), такие меры – не выход. Что ж, добро пожаловать в мир велоспорта!

Проблема: когда ты поднимаешься в гору не в седле, трицепсы устают лежать на руле.

Решение: подвинь бедра назад так, чтобы вес приходился только на стопы. Если подъем затяжной, положи руки на руль в нейтральном положении. Для максимальной тяги подтягивай на себя руль при каждом ходе педалей вниз.

Проблема: на крутых спусках спадает цепь.

Решение: переключись на передачу, которая задействует большие передние и задние звезды. Удаляй звенья цепи, чтобы она просто охватывала большую переднюю и большую заднюю звезды (а не была слишком длинной, как раньше). Если это не дало результата, подумай об установке успокоителя цепи.

Проблема: ты чувствуешь себя слабым и уставшим.

Решение: ты слабый и уставший. Слезай с велосипеда и тренируйся. Но смотри, не переусердствуй, а то совсем себя замучаешь.

Есть такой старый афоризм: «работай умнее, а не тяжелее». Мы призываем тренироваться, чтобы ты научился крутить педали мощно. Но ты получишь гораздо больше удовольствия от скорости, когда начнешь делать это «умнее». Не нужно бросаться в пропасть в надежде удачно приземлиться. Точно так же и тут. Если ты хочешь стать хорошим специалистом по педалированию, необязательно изо всей силы давить на педали, удели внимание ходу ног. Умение правильно крутить педали – основное достояние великих байкеров.

Хорошо тормозишь - быстро разгоняешься



Ты неторопливо катишь по горной долине, наблюдаешь за бабочками и не вспоминаешь о тормозах. Но тут видишь красивую гусеницу и жмешь на тормоз. Что ж, мистер, именно в этот момент началась борьба за силу трения.

Конечно, колодки могут хорошо схватывать тормозные диски, но если покрышки держатся за землю еще лучше – тормоза победили. Колеса блокируются, велосипед заносит, и ты проезжаешь мимо желанной гусеницы. Если покрышки продолжают поддерживать сцепление, все ОК. Колеса вращаются все медленнее, пока ты не отпустишь тормоз. Тогда можно будет остановиться именно там, где хотелось.

Хорошо тормозишь – быстро разгоняешься. Правильная скорость при входе в повороты и на техничные участки поможет выехать из них еще быстрее. Вот несколько веских причин снизить скорость:

- Не превышай максимально разрешенную (или разумную) скорость. Конечно, обидно ехать 25 км/час, но иногда с этим надо смириться. Кто управляет дорогой, тот управляет миром.
- Контролируй скорость, особенно на неровной местности. Если ты так мчишься, что не можешь смотреть прямо, немного притормози. Медленная и контролируемая езда приравнивается к хорошей. А быстрая и бесконтрольная – все равно что плохая.
- Думай о поворотах. Чем быстрее входишь в поворот, тем труднее его пройти. Быстрее в два раза, значит, тяжелее в четыре, поэтому притормози.

Советы, которые откроют для себя науку торможения:

Определяй реальную скорость. Многие начинают тормозить только тогда, когда едут слишком быстро (даже если им так только кажется). Просто посмотри далеко вперед. Сразу станет понятна и реальная скорость, и тот предел, когда остается только воскликнуть: «О боже!». Опасность перестанет казаться неминуемой.

Тормози быстрее. Во время торможения кое-что происходит. Покрышки подсакивают. Подвеска «убивается». Колеса подвергаются сильным ударам. Напрягаются мышцы. Если затормозить резко, движение все равно продолжится по инерции. Тормоза – это как мороженое. Уделяй им внимание периодически, а не постоянно.

Жми на тормоз одним пальцем. Каким? На хорошие, точно настроенные тормоза можно нажимать одним пальцем – указательным. Чтобы затормозить очень резко, добавь еще и средний палец.

Добивайся перпендикулярности. Покрышки должны быть перпендикулярны земле. В противном случае они подведут тебя и проскользнут, а это не так уж и здорово.

Тормози на хорошей поверхности. Ищи ровные участки дороги с хорошим сцеплением. Однажды я (Брайан) ехал с очень крутой горы, но там было такое классное покрытие, что при торможении в стороны летели куски грязи. Неважно, каким пальцем тормозить на скользкой и грязной дороге. Все равно это опасно.

Используй оба тормоза. Передняя покрышка получает больше сцепления, поэтому на передний тормоз дави сильнее, чем на задний. В противном

случае заднее колесо может занести. Не бойся переднего тормоза, поэкспериментируй с ним: нажимаешь, одновременно наклоняешься, перекатываешься через препятствие – и летишь через руль (мы пошутили, попробуй что-нибудь более безобидное).

Тормози легко. Если затормозить резко, велосипед занесет, то есть удлинится тормозной путь. Крутящееся колесо дает гораздо больше сцепления с дорогой, чем скользящее колесо в заносе. Нажимай на тормоз медленно, чтобы байк тормозил постепенно. Если колесо подсакивает, ослабь давление на этот тормоз и перенеси на него часть веса. Самое эффективное торможение получается прямо перед началом заноса.

Пытайся тормозить настолько резко, насколько это возможно без заноса велосипеда. Экспериментируй с посадкой в седле и с давлением на тормозные ручки, определи время торможения на различных типах покрытия. Чем более уверенно ты это делаешь, тем быстрее едешь и меньше времени тратишь на легкое притормаживание.

Сдвинься назад и сядь ниже. В начале торможения привстань с седла и откинись, противодействуя силе, которая толкает вперед. При резком торможении на обычном спуске опустись немного ниже, сосредоточив вес на педалях и увеличив сцепление заднего колеса. На крутых спусках опусти пятки так, чтобы стопы оказались позади педалей.

Никогда не блокируй полностью переднее колесо, потому что ты им рулишь. Если оно зажато и идет юзом, нормально рулить проблематично. Если колесо блокируется, ослабляй тормоз, пока оно опять не покатится.

Правильное торможение или смерть. Камни, корни деревьев, ямы, песок, гравий, грязь... Они так и норовят проколоть или заблокировать переднее колесо. На разной местности (скользкое покрытие или сухое, рыхлое или неровное) нужно разное тормозное усилие. Если на пути лежит большой камень, резко затормози перед ним, пускай переднее колесо свободно перекатится через препятствие.

Нагружай покрышки. Удваивая давление на покрышку, ты удваиваешь сцепление этого колеса и сокращаешь тормозной путь наполовину. Чтобы разгрузить какое-то колесо, покачайся на байке, затем прижми его к земле и наклонись вперед во время торможения. «Запихивай» покрышки в землю. Вау! Оказывается, можно тормозить резко, не пуская байк в занос.

Определи свой тормозной путь

Конечно, ты хочешь останавливаться в нужном месте и в нужное время. А для этого необходимо знать, какое расстояние требуется тебе для остановки или притормаживания. Тормозное чутье приходит с опытом, но лучше начинай развивать его пораньше.

Все это математика, детка! Тормозной путь – это результат работы покрышек, подвески, силы торможения, поверхности земли, распределения веса по байку и твоей скорости. Еще, конечно, мастерства и опыта.

Брайан любит тормоза

Тормоза действительно важны. Чувствовать их и знать, что они хорошо работают – это для меня даже важнее настройки руля (впрочем, как и всех других настроек).

В гонках кросс-кантри главное – подъемы, и не нужно тормозить на поворотах. Значит, можно ставить легкие тормоза. Сильные тормоза важнее при скоростном спуске. Тут скорость сохраняется до самого поворота, и торможение начинается позже.

Серф на переднем колесе

Делая резкий рывок вперед, резко нажми на передний тормоз. Посмотри, долго ли ты сможешь остаться в таком положении. Оно учит лучше контролировать байк. Эти навыки пригодятся тебе потом на трассе с крутыми спусками и поворотами, когда ты будешь ехать на переднем колесе. (См. гл. 5).

Настройка велосипеда. Если говорить о сцеплении покрышек с землей, в голову приходит сравнение. Сильно накачанные покрышки с полугладким протектором – это непослушный подросток, а слабо накачанные покрышки с большим числом кубиков на протекторе – неуклюжий дошкольник. Они цепляются за грязь, как будто это их мама. Велосипеды для длительных прогулок с активной подвеской обычно делают с дисковыми тормозами. Помни: от настройки велосипеда зависит эффективность торможения, поэтому настраивай байк под себя и – гоняй, гоняй, гоняй!

Трение качения. В мягкой, рыхлой грязи байк прокладывает борозду, как ленивая лошадь, а ты при этом сильно жмешь на тормоза. Как будто катаешься на лыжах по песку: пускаешь байк вниз с горы, а на скорость влияют маленькие частицы. На твердом покрытии байк быстрее шара для боулинга, и его может остановить только торможение (или прокол колеса, что немного хуже).

Сцепление при торможении. При скорости 16 км/час на сухом бетонном покрытии для полной остановки требуется примерно 1,2 м, на мокром бетоне – 2 м (т.е. на 50 процентов больше). Песок, наоборот, уменьшает это расстояние до 1,5 м. На нем сцепление при торможении хуже, чем на сухом или мокром бетоне (потому что сила трения качения больше). Лед еще хуже: низкое трение плюс быстрое качение дают в результате длину тормозного пути в 8,7 метра*. Можно улучшить сцепление, если перенести часть веса назад. Чтобы удвоить (а то и утроить) эффективность, нагружай покрышки во время торможения.

Скорость убивает. Если ты ускоряешься, чтобы выровнять велосипед на тормозном пути (в повороте или после столкновения), это имеет огромный эффект на выходе. Урезав сцепление наполовину, ты увеличиваешь тормозной путь вдвое. Не так уж и трудно. Если скорость удваивается, в четыре раза увеличивается тормозной путь. Отсюда вывод: чем больше скорость, тем важнее твои дальнейшие действия и хорошее сцепление, которое обеспечивается нагрузкой на покрышки.

Не тормози слишком часто

Ты крутишь педали как сумасшедший, когда не надо ускоряться? Конечно, нет. Тогда зачем тормозить, когда на это нет причин?

Во всем виноват страх. Большинство снижают скорость, когда нервничают. Тормозные ручки успокаивают, дарят комфорт и ощущение защищенности. Хотя на самом деле все наоборот: при торможении велосипед становится менее управляемым, а это уже может привести к аварии.

Тормози только тогда, когда действительно пора. Если тебя беспокоит скорость, не надо резко тормозить. Замедли движение, пусть велосипед продолжает катиться. Если опять почувствуешь себя неуверенно, совсем прекрати крутить педали.

Проблемы на гонках обычно бывают из-за слишком частого торможения, а не из-за недостаточного. В «скользких» ситуациях мышцы судорожно на-

* Расчеты взяты с веб-сайта «Наука о велоспорте»: www.exploratorium.edu

прягаются, и трясущиеся, зудящие пальцы сами тянутся к грипсам.

Необязательно все время сжимать руль, но иногда это надо делать. На пологих спусках или скоростных участках обхвати пальцами обе грипсы. В сложных ситуациях (к примеру, на крутом спуске по корням деревьев) держись за ручку заднего тормоза. Убери с тормоза указательный палец, который помогает тормозить передним колесом, и обхвати им грипсу. Задний тормоз будет контролировать скорость, а передний тебе пока не понадобится.

Помни: торможение – самый легкий способ ухудшить управляемость велосипеда. (1) Оно заставляет изменить положение в кокпите, отбрасывая назад, а это нарушает общий баланс. Если ты отпустишь тормоза и попытаешься повернуть, все еще сидя сзади, переднее колесо будет болтаться, как воздушный змей на ветру. (2) Торможение «съедает» большой кусок от «пирога сцепления с землей». То есть при поворотах сцепление будет значительно хуже. (3) Когда колеса не вращаются, байк просто врезается в препятствия. Хотя его задача – проноситься над ними, едва касаясь, а не перекашиваться. (4) Некоторые конструкции подвесок блокируются при резком торможении. Тогда ты врезаясь в препятствия даже сильнее, чем обычно, а это очень плохо.

Поэтому приклей на холодильник следующую памятку: «Тормози мощно для замедления движения, а затем немедленно возвращайся к нормальной езде».

Победи тормозные ухабы

Прямо сейчас тысячи байкеров тормозят перед поворотами. Покрышки их велосипедов скачут по кочкам и вязнут в грязи, впереди возникает бревенчатая мостовая. И вот их мысли путаются, слышны панические возгласы. Толчки и скачки при торможении бывают именно там, где больше всего хочется затормозить, и чем сильнее тормозить на них, тем хуже. Что же делать?

Вот правило: не тормози на ухабах. Так делают многие, но это не повод повторять их ошибки. Есть много других отличных мест для торможения:

- 1. Там, где нет кочек и ухабов.** Это основное правило. Тормози на ровных поверхностях, входи в поворот более плавно. Оба правила хороши.
- 2. На кочках.** Надо затормозить на кочке? Надо так надо, только потом сразу иди в поворот. Но все же лучше «пролететь» большие кочки, затем мощно затормозить, а потом резко повернуть. (Ха! Если бы все было так просто).



В этом месте действительно не стоит хвататься за передний тормоз. Вот почему Марла Стреб полностью обхватила левую грипсу.

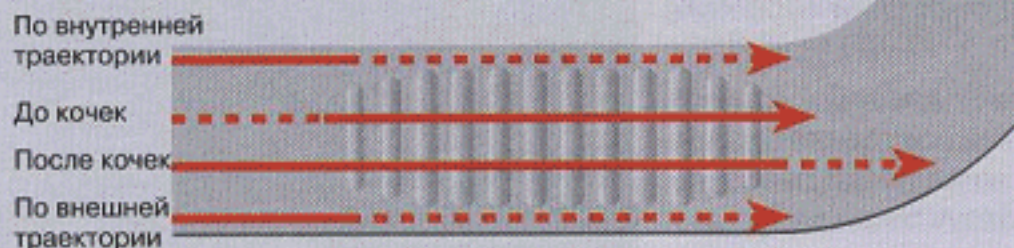


Кочки неуступчивы и грубы. Хорошо только то, что тебе не нужно тормозить на этом контролоне.

3. Перед кочками. Что, ты все еще думаешь об ухабистой трассе, но не хочешь врезаться в каждую кочку? Над этими маленькими недоразумениями можно «пролететь». Тормози перед ухабистым участком и раскованно «проглатывай» кочки. Конечно, скорость снизится, но зато езда будет более комфортной. Это вариант для спокойной езды, а не для гонок.

4. После кочек. Это правильно – после кочек. Большинство байкеров тормозит слишком скоро и слишком долго. Ты замедляешься на больших ухабах перед поворотом, где места без ухабов уже почти не остается. «Пролети» над самыми большими кочками, «пощечо-

Не тормози на тормозных кочках! Вот другие места для торможения:



чи» эти двадцатисантиметровые диски и затем устремляйся в поворот.

И вот остается только въехать в поворот именно по этим кочкам, крепко ухватившись за тормозные ручки. Расслабься и используй подвеску. Внимательно следи за ухабами и пытайся тормозить сильнее всего там, где эти ухабы ровнее.

Решаем проблемы

Проблема: заднее колесо слишком легко идет в занос.

Решение: перемести вес назад. Меньше используй задний тормоз. Попробуй другую заднюю покрышку – с более толстым и мощным протектором.

Брайан учит Ли ездить по «стиральным доскам»

Пару дней я гонял за Брайаном по трассам Whistler'a и чувствовал себя жеребцом. На нашем сотом заезде по трассе "А" я попросил его ехать за мной и дать какие-нибудь рекомендации, если таковые появятся.

Я стартовал, следуя по основной траектории для прыжка, через грубые кочки, далее на уступ и затем в следующий прыжок. Мне казалось, что я все делаю хорошо, но Брайан воскликнул: «Стоп, стоп, стоп! Это было ужасно!»

Я направил вниз мой SX, а Брайан сделал мне выговор: «Почему ты едешь прямо по этим кочкам?»

«Я не знаю, – ответил я. – Потому что так проходит траектория трассы».

Мы вернулись пешком на этот участок, и он показал мне, как я мог бы объехать эти ухабы по внутренней траектории. Так как это был довольно ровный уступ, я мог достаточно точно войти в поворот. В следующем заезде я поступил именно так и почувствовал, что у меня получилось пройти этот участок быстрее и ровнее.

Проблема: заносит переднее колесо (для переднего колеса любой занос – это очень плохо).

Решение: перемести вес вперед. Реже жми на передний тормоз, особенно на скользкой дороге. Попробуй использовать другую покрышку – с более толстым и мощным протектором. Тормози только на прямых участках.

Проблема: на неровной поверхности переднее колесо пробивается и бросает тебя вперед.

Решение: тормози на ровной поверхности, а не когда переднее колесо огибает грубую неровность или препятствие.

Проблема: на серьезных скоростных спусках суставы пальцев начинают болеть. Могут также заболеть и предплечья.

Решение: отрегулируй тормозные ручки. Приблизь их к грипсам, чтобы тебе не пришлось тянуться до них пальцами.

Тормоза – это один из самых мощных механизмов управления байком. Только представь себе: ты можешь остановить движение более чем 80 кг несущегося мяса и металла небольшим усилием указательных пальцев. Вот это действительно мощно! Но тормоза – это не только переключатели типа «включить-выключить» для вращающихся колес. Легкое их касание дает полный контроль над скоростью. Ты можешь замедляться перед камнями, остановиться перед крокодилом или настроиться на серию поворотов.



Плавное торможение для того, чтобы избежать заноса [фото Андрея Хорькова]



На мягком грунте или песке управление
плавно тормозить проявляется в особой
степени (фото Андрея Хорькова)

Прохождение скоростных поворотов



Ярко светит солнце, отражаясь в хромированных элементах новой системы XTR. На улице прекрасный денек, прошел дождь и земля липкая, словно свежая трасса для мотокросса. Ты со своими друзьями едешь по любимой трассе. Пролетев над «стиральной доской», жмешь на тормоза иходишь в быстрый плоский поворот. Поворачиваешь так резко, что капельки пота разлетаются в стороны прямо перед защитными очками. Классно.

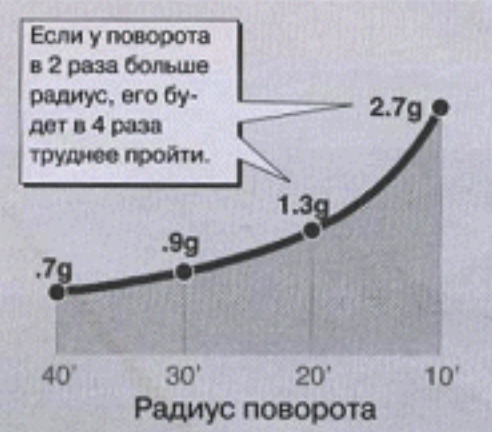
Именно повороты делают трассы интересными или скучными, и именно они определяют – классный ты гонщик или так себе.

Общие правила для всех поворотов

Всякие книжки и энциклопедии завалят тебя информацией о всевозможных комбинациях радиусов поворотов, подъемов, кривизны и т. п. Но можно пройти любой поворот за четыре основных шага: подготовка к повороту, вход в поворот, сам поворот и выход из него.

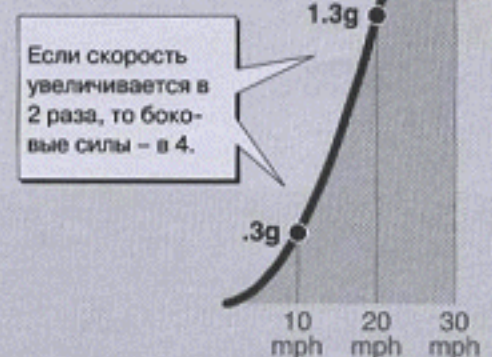
Крутые повороты проходить тяжелее.

Боковое усилие при скорости 32 км/час.



Чем больше скорость, тем труднее пройти поворот.

Боковые усилия в повороте радиусом 6 м. Ускорение здесь может достигать 3g.



Подготовка к повороту

Успешное прохождение поворота зависит от правильной траектории, причем траектория начинается еще до его начала.

Смотри как можно дальше в поворот. В бесконечном повороте на узком синглтреке получается только немного выглянуть из-за трехметрового ствола красного дерева. На скоростном спуске «Снежная гора» в Вермонте ты сканируешь взглядом ленту дороги на 30 метров вперед. Внимательно просматривай поверхность дороги и разбитые участки трассы. Реши, в какой точке хочешь войти в поворот, а в какой начать торможение.

Следуй выбранной траектории. Если ты начал поворачивать, держись выбранной заранее траектории: внутренней, средней или внешней. (См. раздел «Выбери правильную траекторию» на стр. 72)

Выбери нужную скорость. С опытом ты научишься определять оптимальную скорость для разных типов поворотов. Чем хуже трасса и меньше радиус поворота, тем медленнее нужно ехать. Чем лучше поверхность трассы и больше радиус поворота, тем выше должна быть скорость. Но помни: когда увеличивается скорость, растет и центробежная сила, причем в геометрической прогрессии. То есть, увеличив скорость в два раза, ты усложнишь прохождение поворота в 4 раза. Выбери более пологую траекторию, если трасса недостаточно «липкая» или поворот идет под уклон.

Замедляйся тогда, когда еще едешь по прямой. Тормози позже и жестче, тогда больше времени останется на разгон. Входи в поворот медленно, после прохождения апекса ускоряйся, чтобы выйти из поворота на максимальной скорости.

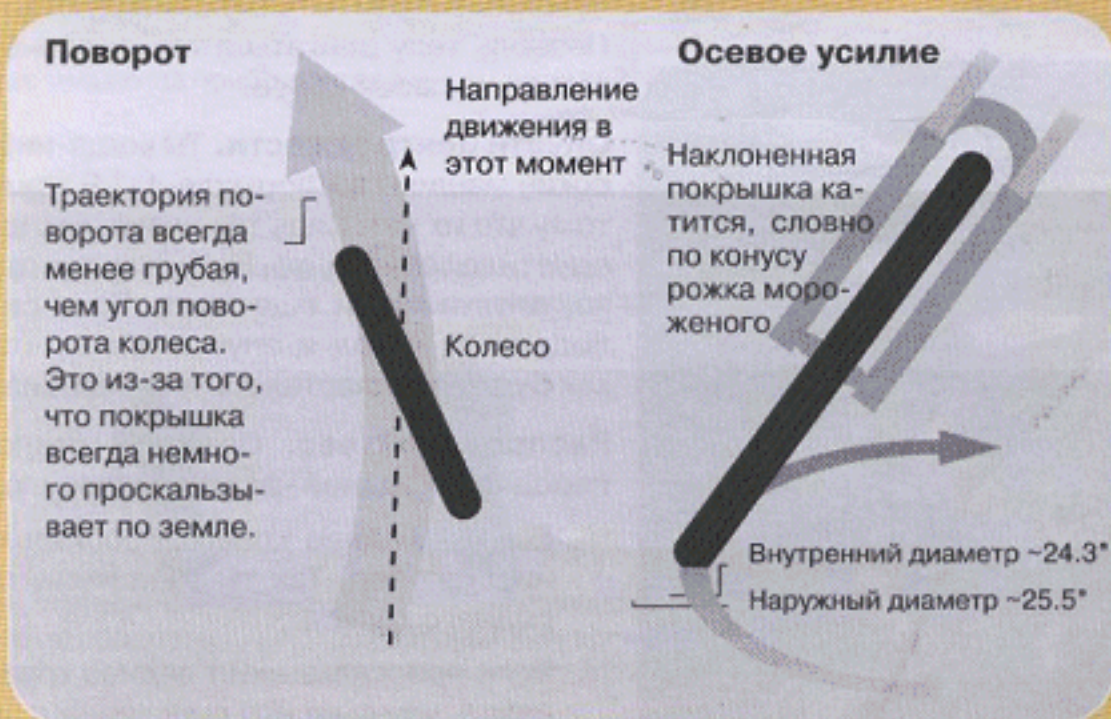
Вхождение в поворот

Теперь пришло время войти в поворот. В широкие повороты входи нежно, словно раскрываешь бабушкин фотоальбом. А крутые повороты начинай так, словно захлопываешь телефонную книгу – бам!

Отпусти тормоза. По крайней мере, передний тормоз. Большинство гонщиков, «ныряя» в поворот, нервничают и начинают тормозить. Байки или заносит, или они встают на дыбы и улетают по касательной в колючие кусты.

Как велосипеды поворачивают

На низких скоростях ты управляешь байком, поворачивая руль в направлении движения. При быстрой езде еще и наклоняешь велосипед в нужном направлении. Когда ты поворачиваешь руль, передняя покрышка, грубо говоря, ударяется о разные неровности и поворачивает немного не туда. Наклоненный байк катится по повороту, как по конусу рожка мороженого. Покрышки так и норовят проскользнуть, а если они наклонены, то едут как по рельсам.



Однажды утром ты проснешься и решишь никогда больше не тормозить на поворотах. С этого дня твое мастерство будет неуклонно расти.

Наклоняйся в поворотах. Чем быстрее и круче поворот, тем больше надо наклоняться. (См. раздел «Выбери правильный угол наклона» на стр. 74.)

Смотри, куда едешь. В Калифорнии, на курсах по безопасному вождению мотоциклов, изучают так называемые «повороты большой важности». В на-

Замедляйся, смотри, наклоняйся, катись

Именно это говорят инструкторы курса безопасного вождения мотоциклов:

1. Снижай скорость при подходе к повороту.
2. Смотри в поворот, чтобы выбрать лучшую траекторию.
3. Наклоняйся туда, куда поворачиваешь.
4. Сохраняй скорость в повороте.

чале поворота надо внимательно рассмотреть всю траекторию поворота. Поезжай вперед и отмечай все важные детали, но не спускай глаз с самого поворота. Жуткие препятствия приковывают взгляд. Сопrotивляйся этому, потому что при повороте головы тело инстинктивно наклоняется в ту же сторону, но байк продолжает ехать прямо.

Будь терпелив. Не бросайся в поворот по внутренней траектории на незнакомой трассе. Безопаснее (а часто и быстрее) войти в поворот более широко, а перед поворотом посмотреть вперед. (См. раздел о траекториях на стр. 72).

Поворачивай

Когда поворачиваешь, следуй намеченной траектории и следи за сцеплением колес с дорогой. Помни, что процесс поворота динамичен: ты пересекаешь различные поверхности и натываешься на препятствия. Если все время придерживаться одной позиции, очень легко улететь по касательной в катус. Лучше расслабь руки и ноги, направь голову и туловище в том направлении, куда хочешь попасть. Позволь телу двигаться так, чтобы байк мог оставаться на своей колее.

Опусти центр тяжести. Ты когда-нибудь видел высокие машины в «Формуле-1»? Я тоже не видел, потому что их нет. Сядь так низко, как только можешь, опусти голову к рулю. Если ты и так сидишь невысоко, опусти пятки еще ниже. Если сидишь высоко, подвинься назад и опусти плечи, чтобы туловище как будто распласталось над велосипедом.

Распределяй вес. Сохраняй равновесие между передней и задней частями велосипеда, но:

- Если переднее колесо проскальзывает, наклонись вперед. Так ты увеличишь сцепление переднего колеса.
- Если проскальзывает заднее колесо, отклонись назад, улучшив его сцепление с землей. И все-таки, когда сцепление заднего колеса нормальное, пригибайся вперед, пусть передняя покрышка «вгрызается» в землю. Если у нее хорошее сцепление с землей, поворот должен получиться нормальным.

Отпускай тормоза! Если слишком сильно тормозить задним тормозом, может занести заднюю часть байка. И ни в коем случае ничем не касайся переднего тормоза! Если ты сграбастаешь его своими пальцами, переднее колесо лишится сцепле-

Пока передняя покрышка выполняет работу, заднее колесо может немного отдохнуть.



ния с землей. И ты рухнешь, или велосипед остановится как вкопанный, в общем, повернуть не удастся.

Нагружай его. Если ты во время прохождения поворота придавишь байк к земле, резко увеличится сцепление. На длинных и плавных поворотах нажимай медленно постепенно, на крутых дави резко и мощно. На крутых поворотах выдающиеся байкеры (особенно даунхильщики и гонщики 4X) будто бы раскачиваются. Они слегка подпрыгивают при входе в поворот, чтобы разгрузить покрышки. А после прохождения апекса вдавливают колеса, достигая максимальной нагрузки и максимального сцепления.

В серии последовательных поворотов иногда надо нагружать байк для увеличения сцепления. Меняя направление поворота, наоборот, байк надо разгружать. Как в лыжном слаломе: мощно вправо, легко между поворотами, мощно влево, легко между поворотами, и так до конца трассы.

Нагружай байк в поворотах. Это движение – ключ к быстрому прохождению поворотов в любых условиях.



1. Опusti вес, как только ты приблизишься к точке поворота.

2. Во время самого поворота вдави байк в землю для увеличения сцепления.

Разгружай байк между поворотами. Эти приемы помогут тебе перестраиваться между близко расположенными поворотами. Технические синглтреки всегда разные.



1. Нагрузи в первом повороте.

2. Разгрузи. Поверни и наклонись в направлении следующего поворота.

3. Опустись перед следующим поворотом и повтори все сначала. Есть!

Выход из поворота

Выход из поворота – это не конец, а начало следующего движения. Если дальше прямой участок, дай байку выпрямиться и затем «включи» педали. Если потом опять идет поворот, надо успеть перестроиться. Чистый выход – самая важная часть поворота, и она зависит от правильного прохождения всех предыдущих частей.

Выбери правильную траекторию

Замедляясь в повороте, опустишься ниже

Поворачивая, ты выронил сотовый телефон? Плавно нажми на передний тормоз, выравнивая при этом велосипед и выпрямляя траекторию.



Правильная траектория – это гладкий, быстрый и легкий поворот. Плохая траектория – это сложности, замедление и рывки. Проходя поворот, делай траекторию как можно шире, это уменьшает нагрузку на колеса и позволяет поддерживать максимальную скорость вплоть до выхода из поворота.

Существует три основных подхода, и у каждого есть свои плюсы и минусы.

Вход в поворот по внутренней траектории

При раннем апексе или раннем входе ты быстроходишь в поворот по внутренней траектории и сразу же в него «ныряешь».

Плюсы: тыходишь в поворот на максимальной скорости и защищаешь внутреннюю траекторию от соперников (см. раздел «Обгон» в гл. 11, стр. 178).

Минусы: после прохождения апекса тебе надо поворачивать на незнакомой поверхности. Можно не вписаться в поворот или остановиться на выходе. Это траектория для энергичных юниоров: они радостно бросаются в поворот и теряют в нем скорость.

Ранний апекс портит большинство поворотов. Исключение – повороты с увеличивающимся радиусом (которые открываются по мере прохождения). Ранний апекс работает хорошо, когда на выходе из поворота есть достаточно места для заноса. Допустим, ты поворачиваешь со скоростного участка на медленный (например, на россыпь больших камней), тогда держи максимальную скорость на внутренней траектории. Низкая скорость на выходе не повредит, потому что в любом случае надо будет притормозить перед камнями.

Проходи поворот по плавной дуге

При среднем апексе поворот начинается по наружной траектории со средней скоростью. Проходишь середину поворота и выходишь широко. На плотных поворотах с хорошим сцеплением средний апекс гарантирует самую высокую скорость.

Плюсы: это совершенная линия. Ты поддерживаешь максимальную скорость на всем повороте.

Минусы: ты не видишь полностью выход из поворота. Плохое сцепление и неожиданные препятствия могут создать проблемы.

Пусть он будет шире

При позднем апексе ты замедляешься, широкоходишь в поворот, проходишь его и ускоряешься на выходе.

Плюсы: можно просмотреть весь поворот, прежде чем выбрать траекторию. На выходе ты едешь относительно прямо и добиваешься максимальной скорости, если начинаешь вкручивать раньше. Это траектория для опытных байкеров. Они знают, когда надо замедлиться, а когда – «выстрелить». Если у тебя нет места для заноса на выходе из поворота, выбери поздний апекс.

Минусы: нет.

Апекс при различных радиусах поворота

Есть масса вариаций, но эти траектории кажутся наиболее быстрыми на данных типах поворотов

Поворот с постоянным радиусом



Поворот с увеличивающимся радиусом



Поворот с уменьшающимся радиусом



Средний апекс быстрее, а поздний – безопаснее. Используй его на незнакомых, скользких трассах и когда тебе не грозит обгон по внутренней дорожке. На прямом участке после поворота как можно раньше направься в нужную сторону и начинай крутить педали. Меняй решение и траекторию. Если перед тобой неожиданно возникает камень или выступ, в них не обязательно врезаться!

Последний поворот – самый важный.

Поздний апекс в первом повороте позволяет пройти второй поворот в среднем апексе (постоянный радиус).

Серия поворотов

Ты мчишься вниз по склону горы Чарльзтон, что рядом с Лас-Вегасом, дорога сильно петляет. Пальмы юбка с двух сторон похожи на людей, засунувших руки в карманы. Дорога вьется серпантином между ними, будто бесконечный слаломный участок. Ты расслабленно катишь «на автопилоте»: лево-право, лево-право и не замечаешь крутой поворот. По привычке поворачиваешь налево, хотя дорога идет направо, и вот ты уже летишь в объятья пальмовых листьев

Извилистые трассы принуждают отклоняться от привычной траектории. Часто идеально выбранная линия для первого поворота совершенно не подходит для входа в следующий. Последний поворот самый важный в серии, так что можно немного подстроить под него все остальные.

Если сомневаешься, входи в первый поворот широко (как при позднем апексе). Например, в серии поворотов «левый-правый» зайди как можно правее и пересеки первый апекс. Затем выйди как можно левее, чтобы настроиться на следующий правый поворот.

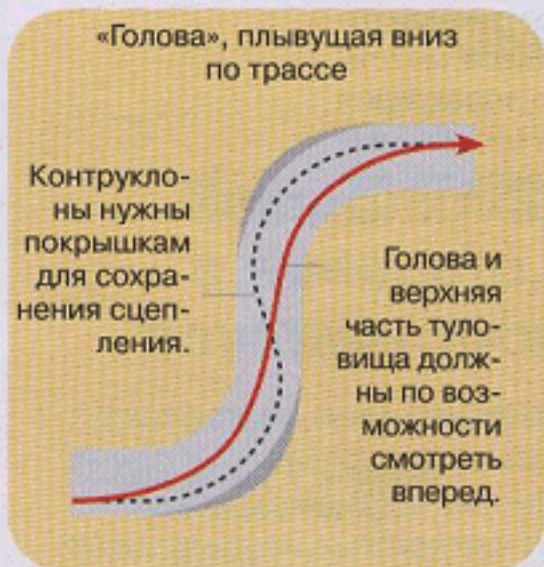
В серии очень крутых поворотов голова и тело должны быть на одной прямой линии. Дай байку самому поворачивать под тобой. Представь, что ты – голова, плывущая по трассе.



Поздний апекс в первом повороте позволяет пройти второй поворот по такой же траектории (уменьшающийся радиус поворота). Время крутить педали.



Выбери правильный угол наклона



Чтобы «вписаться» в поворот, наклоняйся к его центру. В безвыходных положениях борись с гравитацией. Чем быстрее и круче поворот, тем больше надо наклоняться, но не слишком сильно, а то свалишься прямо в центр поворота. Если наклониться недостаточно, в него можно не вписаться.

На рисунке ниже показаны динамические перегрузки и углы наклона для различных типов поворотов и скоростей. Интересный пример: ты огибаешь площадку с радиусом 4,5 м на скорости 25 км/ч, тогда динамическая перегрузка равна 1g, а наклон составляет 45°. Чистая правда. Не думай, что эти цифры придумали какие-то зануды, тебе они тоже пригодятся.

Если ты не понимаешь, сколько времени будешь поворачивать, остановись и посмотри на контруклон. Если угол наклона (или колея, или небольшой выступ) соответствует скорости и радиусу поворота, поворачивай уверенно. Конечно, можно проигнорировать контруклон и поехать и быстрее. Но помни: надо еще сохранить сцепление.

Динамические перегрузки и углы наклона для различных типов поворотов.

| | | Радиус поворота | | | | | |
|-------------------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | | 5' | 10' | 15' | 20' | 40' | |
| Динамические перегрузки | Угол наклона | 8 | 0.30 18° | 0.17 9° | 0.11 6° | 0.08 5° | 0.04 2° |
| | | 16 | 1.35 53° | 0.68 34° | 0.45 24° | 0.34 18° | 0.17 9° |
| Скорость (км/час) | | 24 | 3.03 72° | 1.51 56° | 1.01 45° | 0.76 37° | 0.38 21° |
| | | 32 | 5.37 79° | 2.68 69° | 1.79 61° | 1.34 53° | 0.67 34° |
| | | 48 | 12.10 85° | 5.05 81° | 4.03 76° | 3.03 72° | 1.51 56° |

- Обычное сцепление
- Срывающее сцепление
- Устойчивое сцепление

Любой комбинации радиуса и скорости соответствует только один угол наклона, который позволяет держать баланс между центробежной силой и силой тяжести. Ту же величину наклона можно получить разными способами, и для каждого способа есть своя подходящая ситуация.

Наклоняйся вместе с байком. Когда угол наклона соответствует наклону контруклона, поворот удастся пройти плавнее (т.к. давление приходится прямо на колеса). Этот прием работает и в плоских поворотах, но только на «липкой» поверхности.

Наклоняй байк сильнее, чем тело. Это положение более устойчиво и дает лучшую тягу на плоских и неизогнутых поворотах. Также оно подходит, если угол твоего наклона превышает угол наклона поверхности. Распредели вес как бы вне педалей, тогда покрышки «вцепятся» в землю и не проскользнут. Это наилучшая позиция, если на повороте не очень хорошее сцепление.

Наклоняй тело сильнее, чем байк. Чем меньше наклонен велосипед, тем большая масса прижата к земле. Ты оценишь это, поворачивая на скользких контруклонах и на мокрых мостах, когда попытаешься, словно когтями, вцепиться в ровную гладкую дорогу. Преимущества: при большом дорожном просвете между педалями и дорогой ты сможешь раньше ускориться.

Еще одна причина быть легким и сильным

Когда на большом повороте ты чувствуешь перегрузку в 2g, нормально сидеть на велосипеде и поднимать ноги для очередного рабочего хода педалей труднее в 2 раза. Чем ты легче и сильнее, тем проще справляешься с центробежными силами.



Описывая поворот по хорошему контруклону, наклоняйся вместе с велосипедом



Брайану так трудно в этом повороте, потому что он только что вырвался с грязевого участка. Но его посадка позволяет сохранять контроль, даже когда покрышки готовы проскользнуть.

Правда о борьбе с заносами

Вот ты пытаешься противодействовать заносу. Есть популярное мнение, что при этом колесо не поворачивается в противоположном направлении. Неважно – заносит ли тебя в это время в повороте или ты просто накручиваешь круги по кухне. Когда ты наклоняешься в сторону поворота, в противодействии участвуют гироскопические силы и геометрия байка – этого требуют высокие скорости. Вот как надо бороться с заносом при быстром левом повороте:



Верхняя часть корпуса наклонена меньше, чем велосипед. Это дает поворачивающему большую площадь контакта с землей.

- Слегка поверни колесо вправо. На какой-то миг велосипед начнет рулить в эту сторону и почти сразу же наклонится вправо. Как только это произойдет, поворачивай влево.
- Благодаря такому управлению начинает работать траектория руления, колесо перекидывается влево и помогает тебе справиться с поворотом. Вуаля, левый поворот пройден.
- Байк будет сохранять угол наклона безо всяких усилий с твоей стороны. Попробуй ослабить хватку руля. Видишь? Ты все еще поворачиваешь. Для большего наклона слегка подтолкни руль вправо. Для меньшего наклона – влево. Обязательно дай колесу перекинуться в нужную сторону именно тогда, когда оно само попытается это сделать. Старайся выполнять этот прием на скоростных поворотах – вот это будут ощущения!

Противодействие заносу в левом повороте

Тебе нужна скорость

1. Поверни руль слегка вправо

2. Велосипед наклонится влево

3. Расслабься. Руль повернется влево. Ты поворачиваешь!



Инструкторы на курсах по безопасному вождению мотоцикла учат студентов давить влево, чтобы ехать влево. Как только ты сделаешь левый наклон, дави вперед левую грипсу. Противодействие и наклон дополняют друг друга, так что скоро ты начнешь ездить, как профессиональный мотогонщик.

Шатуны расположены вертикально или горизонтально?

Внизу находится внешняя относительно поворота педаль

На длинных поворотах.

На плоских поворотах и поворотах без уклона.

При езде по острому краю, в любой момент движения.

Замечание: никогда не поворачивай с опущенной внутренней педалью, разве что на скорости 0.1 км/час.

Педали расположены горизонтально

На коротких, быстрых поворотах (когда некогда перестраиваться). Во время «прокачки» таких поворотов.

На неровной поверхности. Ты ведь не захочешь, чтобы внешняя педаль цеплялась за корни или какую-нибудь другую ерунду. Поверь нам.



Грег Миннаар находит сцепление там, где его нет (квалификационный заезд на соревнованиях по скоростному спуску «Big Bear» 2004 г.).



Положительный угол поворота, контруклон

что кажется, будто лицо расплавляется. Ты делаешь несколько оборотов педалей на выходе, затем – паф! – совершаешь тройной прыжок и разворачиваешься на полные 180°. Прохождение этого участка можно до конца жизни вспоминать с блаженной улыбкой.

Не зацкливайся на контруклонах, специально сооруженных для гонок, ведь выгодой положительного контруклона можно насладиться и другими способами. Следи за корнями, разбитой трассой, маленькими препятствиями – за всем, обо что можешь пробить покрышки. Ровные, правильно выгнутые обочины практически сами несут тебя по нужному курсу.

Отпусти тормоза. Контруклон помогает добиться большей скорости, чем все другие типы поворота. И на крутом повороте можно двигаться безопасно и даже быстрее, чем ты можешь себе представить.

Наклоняйся так, как решил заранее. Крутые контруклоны дают возможность сильнее наклоняться. Для каждого такого поворота существует своя

Внутренняя ступня: на педали или навесу?

Опущенная ступня может помочь при прохождении длинных, плавных поворотов. Пусть внешняя ступня остается на педали, а ты садись в седло. Сними ее и скользи ногой по земле. Это опустит центр тяжести немного ниже и увеличит нагрузку на заднее колесо. Задняя подвеска работает под твоим весом, и велосипед отлично держит курс. Даже если эти приемы не очень помогают, все равно ты будешь чувствовать себя гораздо безопаснее, если нога касается земли?

Можно испортить первый рабочий ход педалей, но кого это волнует, если ты на суперскорости проходишь поворот?

Прохождение контруклонов

Контруклоны наводят ужас на многих маунтинбайкеров, не выросших на ВМХ-трассах. А зря: они дают неоценимый опыт прохождения поворотов. Действительно хорошие контруклоны можно найти на слаломной трассе Sea Otter Classic. Ты срываешься вниз со стартовой разгонки, искусно проходишь пару поворотов, летишь прямо вниз и напрямик попадешь в большой левый поворот со 100-градусным уклоном. В это время испытываются такие огромные перегрузки,

«совершенная скорость», при которой угол наклона прижимает покрышки перпендикулярно земле. Например, поворот с радиусом 4,5 м и углом наклона 45° лучше всего делать на скорости примерно 25 км/час. При совершенном наклоне тебе не придется следить за сцеплением покрышек с землей – можно ехать хоть по тефлону. Когда ты так разогнался, что угол твоего наклона превысил угол наклона контруклона, внеси коррективы – перейди на технику плоского поворота. Обычно мы наклоняем велосипед больше, чем тело.

Приподнимайся на нужную тебе высоту.

Чаще всего контруклоны с более плоскими углами у основания становятся вверху более крутыми. Старайся совмещать угол своего наклона с углом наклона поворота. Если ты едешь медленно – опускайся ниже. Если быстро – забирайся наверх. Совет: самые быстрые гонщики едут по узкой траектории вдоль самого верха уклона. Если у тебя есть достаточный запас скорости, чтобы следовать по этой линии, разгонишься, как автомобиль «Hot Wheels». Контруклоны на трассе Encinitas YMCA были очень крутыми, на таких можно набирать любую скорость, какую только захочется. Черт, а ведь это сначала казалось невозможным.

Продолжай крутить педали! Это трудно понять, так что просто запомни: на довольно ровном контруклоне можно оставаться в седле и крутить педали на всем его протяжении. Французская легенда скоростного спуска Нико Вулье делал так постоянно.

Нанеси свою траекторию. На совершенном контруклоне с постоянным углом наклона нет нужды беспокоиться о раннем, среднем или позднем апексе. Просто поезжай по краю поворота. И все-таки, ты можешь выехать из



Крутизна и сцепление на контруклоне позволили Брайану промчаться, находясь прямо над колесами.



Брайан едет слишком быстро для этого контруклона. Для сохранения сцепления он наклонил велосипед и нагрузил внешнюю педаль.

Брайан катается на «американских горках»

На слаломной трассе кубка мира 1994 года в Вэйле (штат Колорадо) были именно такие суперкрутые, убийственные контруклоны, плюс ко всему почти вертикальные. Едешь как по рельсам «американских горок», и все равно есть ощущение, что набрать высокую скорость не получится. Если бы я мог ускориться еще на 16 км/час, то сделал бы это. На таком крутом уклоне огромное сцепление, и покрышкам требуется повышенное давление, чтобы не слететь с обода во время поворота. Да, когда ты мчишься по крутому контруклону с разворотом на 90 или 180°, покрышкам не помешало бы немного лишнего давления.

поворота быстрее, если войдешь в него более высоко, а затем начнешь ускоряться, постепенно снижаясь по направлению к выходу из поворота (см. прохождение участков трассы в гл. 11). Обязательно посмотри на контруклон. Если он высокий на входе и потом снижается, войди в него как можно выше и постепенно «падай» вниз. Если наоборот – входи низко, пусть скорость сама вынесет тебя на верх уклона.

Прохождение плоских поворотов

Автомобиль «Hot Wheels» может пройти контруклон, но плоские повороты требуют мастерства. Покрышки цепляются за землю и все время норовят проскользнуть, так что удерживать их на трассе не так уж и просто.

Используй хорошие шины. В середине скользкого поворота руль за 20\$ ничем не отличается от руля за 50\$. Точно такая же разница в цене жизненно важна в случае с покрышками. Правильный размер, протектор, ширина и состав резиновой смеси обеспечивают большее сцепление – это очень важно, но твоя уверенность еще важнее. Доверяешь покрышкам – получаешь уверенность в себе.

Наклоняй байк больше, чем тело. Нагрузи внешнюю педаль, пока нога находится на ней.

Нагружай байк. Если ты входишь в крутой поворот или скользишь по широкому, сначала разгрузи байк, а затем вдави покрышки в землю.

Большинство плоских поворотов не совсем плоские. Ищи глазами колею, следы от покрышек – все, что можно использовать в качестве мини-уклона.



Иэн Ватт проходит плоский поворот так, как будто тот имеет контруклон. Ключевые моменты: (1) хорошие покрышки, (2) наклон велосипеда, (3) глаза смотрят вперед.



Плоский поворот

Нулевой уклон

Выживание на поворотах с отрицательным углом наклона

Для их прохождения понадобится все то же самое, что и для плоских поворотов, только в еще большей степени. Когда ты комбинируешь свой положительный наклон с отрицательным углом наклона поверхности, сцепление напоминает кошмарный сон.

Поезжай медленно. Когда земля уходит из-под покрышек, колеса очень даже могут проскользнуть.

Выполняй поворот с поздним апексом. Проходи апекс как можно выше и потом позволь себе снизиться на выходе из поворота. Если ты предвидишь снос велосипеда, он окажется не таким опасным. Колея или уклон часто образуются на выходе, где твои предшественники наконец-то смогли «поймать» сцепление с трассой. Воспользуйся этим!

Входи ниже, оставайся расслабленным и смотри еще дальше вперед, чем на плоском повороте. Контур такого поворота подталкивает тебя к тому, чтобы ты его «зажал». Сопrotивляйся. Ты – машина для прохождения поворотов, так пусть все получится!

Старайся поворачивать там, где нет отрицательного наклона. Чтобы успешно пройти поворот, лучше искать ровные поверхности или, что еще лучше, поверхности с положительным уклоном.



Отрицательный угол наклона

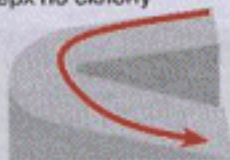


Стив Пит нагружает внешнюю педаль и следует по очень тоненькой колее на трудном повороте. Дело происходит на трассе национального первенства по скоростному спуску «Большой Медведь» в 2004 году.

Преодоление горного серпантина

Те самые линии прохождения серпантина

Вверх по склону



Вниз по склону



Крутизна, резкость и рискованность серпантинных поворотов превращают даже умелых гонщиков в коров на льду. Но помни: серпантин – это просто ряд крутых и резких поворотов, не больше.

Снижай скорость на спусках серпантина. Если ты несешься вниз и делаешь поворот на спуске, тебе захочется развить комфортную скорость, не попав в нежелательное дорожное происшествие из-за внезапного торможения.

Почти всегда проходи поворот с поздним апексом. При левом повороте на спуске серпантина входи в поворот как можно правее, спрямляй поворот и падай в него на выходе из апекса. Ранний апекс может быть смертельно опасен – внешняя траектория на выходе из поворота сбрасывает с обрыва.

Используй колею. Если по внешней стороне широкого поворота серпантина проложен канал для стока дождевой воды, используй его как контруклон. Если колея проходит тонкой линией по внутренней стороне, пусть заднее колесо едет по этой колее. Переднее колесо с отпущенным тормозом должно в это время обкатывать поворот с внешней стороны колеи. Когда колея идет вдоль внешней стороны крутой петли серпантина, дай заднему колесу свободно следовать по ней, а сам выруливай к внутренней стороне. Легкое торможение заднего колеса будет удерживать заднюю часть на трассе (конечно, только на замкнутых кольцах).



Умные гонщики на камнях делают очень широкий вход и проходят поворот по внешней линии. Большинство людей входит в поворот по внутренней линии и потом не может пройти поворот.

Снимай ногу с педали. Иногда легче пройти трудный поворот, если снять ногу с внутренней педали. На крутых выходах из поворотов опять надо повышать скорость, а на плоских выходах ты потеряешь немного времени, чтобы найти педаль ногой. На трассе в Сан-Хуане в Южной Калифорнии есть дюжина крутых серпантинов. Когда мы спускались вслед за другими, то видели, как они снимали ногу с педалей. Это помогало им немного уйти вперед, но через несколько оборотов педалей мы опять сокращали расстояние.

Езда на переднем колесе! На медленных и плотных серпантинах с приличным сцеплением можно просерфить на переднем колесе и перебросить заднюю часть через поворот. Тебе не нужно разворачиваться на все 180°, достаточно просто войти в такой поворот.

Поднимающийся серпантин. Серпантины бывают только там, где есть горы. Выбирай как можно более пологую линию, чтобы уменьшить угол наклона и дать заднему колесу больше пространства для движения внутрь поворота. Создай момент парой мощных оборотов и поддерживай сцепление, когда будешь поворачивать. Держи велосипед прямо, а сам наклоняйся в сторону поворота. Если корни деревьев или колеи мешают крутить педали, накопи перед входом в поворот большой запас скорости. Не тормози!

Занос на входе в широкий поворот

Не используй этот прием на дорогах общего пользования — только на гоночных трассах, да и то только по необходимости. Ты можешь пройти поворот без заноса? Тогда этот путь будет самым лучшим и быстрым. Если в повороте есть контруклон, проходи поворот по нему. И при хорошем сцеплении с поверхностью или достаточном пространстве для поддержания импульса движения поворот можно срезать. Занос имеет смысл только на медленных, скользких поворотах, если хочется спрямить траекторию. Используй его, чтобы дать байку новое направление движения, а затем восстанавливай положение.

Ты мчишься вниз по правой полосе сдвоенной трассы из гравия и подходишь к левому плоскому повороту. Если проходить его по внутренней траектории, переднее колесо обязательно «провалится». Значит, настраивайся на занос. Помни: это означает руление, а не снижение скорости. На подходе к повороту набери разумную скорость.

1. Прихвати задний тормоз, чтобы слегка затормозить колесо. Отметь, насколько более внешнюю траекторию выбирает Пит относительно основной линии.
2. Дай байку возможность скользить в сторону (не наклоняться).

Этот пологий правый поворот с отрицательным углом наклона требует от Стива Пита исполнения какого-нибудь «коронного» заноса.



Легкое притормаживание задним колесом при заносе

Если у тебя двухподвес, ты можешь слегка притормозить при прохождении неровных контруклонов. Это сохранит контакт задней части байка с землей и прижмет к ней заднее колесо, что поможет лучше держать курс. Попробуй так сделать.

3. Нагнись вперед и рули с помощью переднего колеса. Не трогай передний тормоз. Переднее колесо «втянет» тебя в поворот.
4. Когда задняя часть перекинется куда надо, отпусти задний тормоз. Заднее колесо «схватит» дорогу, и ты «выстрелишь» в поворот. Классно!

Покрышки могут и проскользнуть, так что будь к этому готов. Когда сцепление с дорогой хорошее, то и на занос настраиваться не надо, правда? Если он все-таки происходит, не тормози, а рули в нужную сторону.

Другие забавные вещи:

- Попробуй слегка «швырнуть» байк, чтобы тем самым облегчить настройку заноса.
- Можно пойти в занос в начале поворота, а затем отпустить тормоза и, как по рельсам, пройти остаток поворота.
- Можно выполнить что-то вроде полужаноса – это когда ты едешь очень быстро.
- Контролируемый занос – сложный прием. Тренируй его в безопасных местах, используя педали-«топталки».

Вдавливание в поверхность для ускорения

Крутой поворот с резким уклоном и внезапным смещением можно пройти как приземление после прыжка (см. раздел «Приземление», стр. 117). Когда ты подумаешь об этом, уклон покажется тебе обычной ямой. Чтобы получить дополнительную скорость и сцепление, попытайся «падать» в поворот, преодолевая смещение и затем облегчая нагрузку на выходе. Когда байк разгрузится, можно начинать крутить педали и настраиваться на следующий поворот.

Вдавливание байка в контруклон. Хорошее «прокачивание» (вдавливание байка в поверхность) контруклона поможет сохранить или даже увеличить скорость.



1. При входе в контруклон опускай центр тяжести как можно ниже.

2. В точке смещения начинай мощно давить и руками, и ногами.

Борись с заносом

Покрышки горных велосипедов скользят, изгибаются, их сносит и заносит, а еще они подпрыгивают.

Когда ты тащишься по «привередливой» поверхности, как раз и случаются все эти вещи. Ты думаешь, мы к этому привыкли? Нет, людям вообще свойственно волноваться, когда сцепление с дорогой пропадает, и покрышки получают полную свободу. Чтобы у тебя развилась боязнь сноса, потребуется не так уж много падений с обрывов или «полетов» в колючие кусты.

Неважно, классно ли ты тормозишь, насколько совершенны твои траектории и как мощно ты проходишь препятствия – в конце концов в повороте тебя снесет. Хорошая новость заключается в том, что бояться этого не стоит. Покрышки НИКОГДА полностью не держатся за землю. Каждый раз, когда ты едешь по кривой, резина то «схватывает» поверхность, то скользит по ней. На дорогах с искусственным покрытием протектор может изгибаться на один миллиметр каждую десятую долю секунды. Но ты даже не замечаешь этого. Если на жесткой поверхности лежит песок, покрышки каждую секунду могут проскальзывать на целый дюйм. Невелика важность! Если из земли торчат камни, колеса каждые несколько секунд подсакаивают чуть ли не на тридцать сантиметров. Ууу... Дьявол! Пока переднее колесо ведет себя слишком свободно, помни: когда ты остаешься расслабленным и позволяешь байку так себя вести, покрышки постоянно восстанавливают сцепление с дорогой, и ты будешь продолжать движение в повороте. Случается это 10 раз в секунду или раз в минуту – не имеет значения.

Схватывание-проскальзывание-схватывание – это естественный процесс. Привыкни к этому. И будь готов.

Внимательно изучи поворот. Если видишь гравий, мелкие камешки или круглый гравий – не удивляйся, что это может сыграть с тобой злую шутку. То же самое и со скоростью. Быстрый вход в плоский поворот или поворот с отрицательным уклоном – это поиск приключений на свою задницу.

Стремись к более крутой траектории, чем тебе нужно. Это даст пространство для сноса. Ты всегда сможешь «раскрыть» поворот, но попытка сделать его круче по ходу движения приводит к крушению. Преимущество: очевидно, ты не первый, кто по нему скользит. Тут может быть уклон (или, по крайней мере, куча пыли), на котором легко обрести сцепление с дорогой. Используй это.

Наклоняй байк и держи свой вес над пятном контакта. Это в самом буквальном смысле удержит тебя наверху положения. Легкое притормаживание во время сильного наклона внутрь поворота – все равно что наступить на грабли.

Балансируй при скольжении. Ты хочешь, чтобы оба колеса двигались вместе. (Это называется «снос обоих колес», и ты о нем, конечно, слышал). Если одно колесо начинает скользить сильнее другого, аккуратно перемести вес на это колесо. Когда ты борешься с продолжительным сносом, кажется, что байк движется боком.

Раллийное скольжение

Вот небольшой трюк: скажем, ты хочешь проскользнуть в левый поворот. Пусть заднее колесо занесет влево (по направлению к внутренней части поворота), а затем заставь его перекинуться вправо и войди в поворот. Это перекидывание с левой стороны на правую даст больше энергии при входе в поворот.

Если при правом повороте переднее колесо внезапно «освобождается», противодействуй заносу, поворачивая, (пока оно снова не «схватилось»), а затем аккуратно снова поверни колесо вправо.

Если внезапно выходит из-под контроля заднее колесо, удерживай вес над передним. Пока переднее колесо сохраняет сцепление с дорогой, оно будет тянуть за собой и заднее.

Оставайся расслабленным. Да, мы говорим об этом в тысячный раз. Чем сильнее ты борешься со скольжением, тем больше скользишь и глупее выглядишь. Байк должен быть свободен в поиске правильного пути. Немного практики, и ты будешь поворачивать на покрытии из гравия, словно это предсказуемый тротуар.



Когда езда зависит от тебя все меньше, держись выбранной траектории и доверься покрышкам, которые, в конце концов, «подхватят».

Тренируй управление байком в заносе

Найди плоский и не очень большой поворот с достаточно скользкой, но не смертельно опасной поверхностью. Хорошо подойдет гравий на жесткой поверхности. Еще лучше – песок на жесткой поверхности. Используй плоские педали. Входи в поворот на минимальной скорости. Экспериментируй с различными положениями тела, чтобы понять, какое из колес сносит первым. «Отпусти» переднее колесо, а затем опять «поймай» его. То же самое с задним. Ищи ту золотую середину, когда байк боком пойдет в поворот. Йе-ху!!!

Решаем проблемы

Проблема: ты чувствуешь, что сваливаешься внутрь поворота. Черт, можно реально удариться землю!

Решение: для этой скорости и крутизны поворота ты наклонился слишком сильно. Наклоняйся меньше (балбес).

Проблема: во время прохождения поворота ты натягиваешься как струна, потом жмешь на тормоза и вылетаешь по касательной в пальму юкка.

Решение: чаще всего с этой проблемой помогает справиться простой наклон. Направь байк в поворот, и, вероятно, он поедет по кругу. Если этого недостаточно, попробуй опуститься и описать более пологую дугу. И еще: ВСЕГДА-ВСЕГДА-ВСЕГДА смотри туда, куда хочешь ехать, пока не выйдешь из поворота.

Проблема: заднее колесо проскальзывает наружу.

Решение: входи в поворот, слегка переместив вес назад. Когда заднее колесо начнет скользить, наклонись вперед, чтобы переднее колесо держало курс. Если ты вернешься в седло и будешь оглядываться на трассу («эй, чуваки, смотрите, как я умею!»), то скольжение, конечно, продолжится.

Проблема: скользит переднее колесо.

Решение: входи в поворот, сосредоточив вес на передней части байка. Когда переднее колесо начнет принимать решения за тебя, не мешай ему. Рули в том направлении, в котором оно скользит, пока вновь не появится сцепление. И вот тогда поверни в ту сторону, в которую хочешь ехать. Эта полная неразбериха может длиться долю секунды. Когда переднее колесо неожиданно потеряет сцепление, опусти ногу вниз для устойчивости и постарайся подтянуть байк обратно под себя.

Проблема: трудно проходить плоские повороты и повороты с отрицательным уклоном.

Решение: больше наклоняй байк и нагружай внешнюю педаль. Выбирай более пологие траектории. Нагружай покрышки для временного улучшения сцепления.

Набрасывайся на поворот

Забавное упражнение: выбери трудный поворот и пытайся входить в него все быстрее и быстрее, пока не сможешь этого сделать. Пробуй все приемы, разные наклоны. Нагружай внешнюю педаль. Опускай внутреннюю стопу. Нагружай велосипед. Запомни, что работает лучшего всего, и потом бери эти наблюдения с собой в дорогу!

Проблема: на контруклонах тебе приходится направлять байк вверх, чтобы не сойти с курса.

Решение: ты едешь слишком медленно. Или увеличь скорость, или поезжай ближе к основанию уклона, там, где он не такой крутой.

Проблема: ты волнуешься каждый раз, когда колеса начинают вести себя свободно.

Решение: или снизь скорость, или тренируй управление байком в заносе. Это просто один из элементов маунтинбайка. Мы думаем, ты к этому привыкнешь!

В маунтинбайке у поворотов есть множество вариаций. Разные комбинации радиусов, уклонов, подъемов, поверхностей, скорости и траектории будоражат воображение. Именно повороты отличают трассы мирового уровня от милых дорожек, и великих гонщиков – от просто хороших. Если ты можешь держаться правильной траектории, сохранять нужную скорость и максимизировать сцепление с дорогой – тогда самые лучшие трассы в мире будут твоими.

Вилли и прыжки через препятствия



Если бы мы жили в двухмерном мире, то могли бы спокойно ездить по земле и никогда не отрывать от нее колеса. Но тогда кататься было бы ужасно скучно, не правда ли?

Душа маунтинбайка – это прыжки. Камни, корни дерева, овраги, «стиральные доски» – мы можем или объехать их, или перепрыгнуть. Если ты не умеешь поднимать байк, препятствия приходится объезжать. Это, конечно, тоже развлечение, но настоящее удовольствие приходит в полете.

Совет начинающим: осваивай приемы постепенно. Сначала ты едешь на одном заднем колесе, затем поднимаешь его, а потом начинается банни-хоп. Для начала – маленькие препятствия на простой поверхности. Надевай шлем, перчатки, наколенники и т.п.

Поднятие переднего колеса

В раннем детстве мальчишки читают букварь и учатся поднимать переднее колесо велосипеда. Они слоняются по округе, постоянно дергают рули велосипедов, пока – вуаля! – у них не получается первый в жизни вилли.

Неизвестно, чем занимаются маленькие девочки (наши жены играли в Барби), но большинство из них почему-то не мучает свои велосипеды. Многие блестящие женщины спокойно ворочают миллионами и катаются по гладкой трассе, но они не оторвут от земли колесо байка даже ради спасения собственной жизни. Любой бордюр ставит этих сильных и свободных женщин в тупик. Еще недавно наши жены были именно в этой категории. Теперь им нужно всего лишь почитать эту книгу и немного покататься, чтобы стать королевами езды на заднем колесе.

Житейская мудрость гласит: женщины такие слабенькие, что не могут оторвать велосипед от земли. Ерунда! Мальчишки весом 40 кг легко управляют с 18-килограммовыми байками для скоростного спуска, а большинство женщин сильнее их.

Ты спрашиваешь, зачем надо отрывать колеса от земли? Причин больше, чем туфель в шкафах у наших жен. Колеса ударяются о зазубренные камни, ухабы снижают скорость, бордюры мешают ездить за хлебом – вот лишь несколько из них. Уметь приподнимать переднее колесо над препятствием – значит сохранять скорость и контролировать любую ситуацию.

Посадка и вращение педалей во время вилли

Ты едешь вверх по хорошей трассе с отличным сцеплением, а поперек дороги лежит корень дерева высотой 10 см. Врезавшись в него, ты потеряешь скорость или сойдешь с траектории. Если поднять переднее колесо, не прекращая крутить педали, заднее колесо переедет препятствие.

ОТОРВИ КОЛЕСО ОТ ЗЕМЛИ

1. Начни с нейтрального положения.
2. Наклонись вперед и вниз, сидя в седле. Педаль, на которую ты нажимаешь, должна быть в положении «2 часа».

Общий совет

Вилли и банни-хоп требуют взрывного характера и решительности. Тяни на себя руль энергично. Отклоняйся назад так, как это нужно.

Совет по настройке

Чтобы легче вставить на заднее колесо, используй вынос длиной 50–70 мм и подними руль на высоту 1–2 дюйма.

1. Нейтральное положение.

2. Наклон вперед.

3. Проверни педали и толкнись назад.

4. Сохраняй наклон и вращение педалей.



3. Резко толкни корпус вверх и назад с помощью рук, одновременно начни мощно крутить педали. Если ты послушный ученик, переднее колесо поднимется.
4. Держи руки прямо, а вес – сзади. Продолжай крутить педали.

УДЕРЖИВАЙСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ

Переднее колесо парит в воздухе, и ты вращаешь педали – смотрится классно, хоть это и не очень полезно на гоночной трассе. Переходи к серфу, только когда научишься сохранять равновесие в вилли, сидя в седле.

Поднимай переднее колесо, пока не «нащупаешь» точку равновесия. Тогда ты наконец почувствуешь невесомость. Больше не понадобится изо всех сил удерживать колесо наверху или падать на седло. Ура! Наконец-то удобно. Вот несколько приемов, которые помогут оставаться наверху.

Найди равновесие. Ты нашел точку равновесия? Все равно продолжай крутить педали легко и свободно. Если начнешь падать вперед, крути их сильнее. Если падаешь назад, дай педалям немного отдохнуть. Заваливаясь в одну сторону, отклонись в противоположную.

Выбери правильную передачу. На низкой передаче колесо быстро поднимается и недолго находится наверху. На высокой передаче оно поднимается немного меньше, зато дольше находится в верхнем положении. Ищи золотую середину. Увеличив мастерство, ты перейдешь на свою обычную, слегка пониженную передачу. На ней легче крутить педали, что хорошо для рывка и для поддержания вращения (когда велосипед уже поднят).

Крути педали, как будто хочешь поднять байк. Самый легкий путь – подойти к вилли с уже вращающимися педалями и, когда надо, поддерживать вращение. Уловив суть этого приема, попытайся «включать» педали с начала спуска. Внимание: тут ты именно заставляешь байк подниматься. Значит, некачественная задняя втулка будет проскальзывать перед «схватыванием» (если ты слишком энергичен).

Все время крути педали. Подняв переднее колесо над землей, продолжай крутить педали. Когда ноги уже находятся на них, будет легче добавить или сбросить «газ».

Легкое подтормаживание. Если заблокировать задний тормоз, переднее колесо резко рванет вниз, и ты обязательно упадешь. Нужно только слегка потянуть за рычаг тормоза. Если ты потянул за него слишком сильно, начни легко притормаживать еще во время езды на двух колесах. То же самое, что

Совет по настройке

Опусти седло.

и при непрерывном педалировании: гораздо легче сбросить или прибавить, если ты уже двигаешься.

Расслабься. Мы любим это повторять. Сядь свободно в седле, чтобы легко скользить назад или вперед, вправо или влево. Своди или разводи колени. На педалях-топталках можно сдвигать ступню к ее внешней стороне или даже выставить ногу в сторону.

Серф

Лучше всего поднимать переднее колесо над препятствием, если ты едешь с горы или по плоской поверхности. Сам удивишься, насколько гладко может катиться заднее колесо, когда переднее уже поднято. Особенно если есть подвеска. Помни: ты должен расслабиться и держать разумную скорость.

1. Нейтральное положение.

2. Наклон вперед.

3. Торс назад, ступни вперед.

4. Продолжай наклоняться и тянуть.



ОТОРВИ КОЛЕСО ОТ ЗЕМЛИ

1. Начни с нейтрального положения. Руки и ноги слегка согнуты, вес сосредоточен в центре.
2. Наклонись вниз и вперед, приблизь к рулю грудную клетку.
3. Внезапно, мощным рывком, толкни торс вверх и назад. Выпрями руки полностью. Ноги выпрями слегка и толкни бедра назад, а педали вперед. Представь, что тело вращается назад по оси заднего колеса.
4. Пусть тело продолжает вращаться вверх и назад. Когда руки выпрямятся, импульс тела потянет переднее колесо вверх. Таким образом, велосипед поднимет твоя масса, а не слабые ручки. Чем дальше ты отклоняешься назад, тем ближе центр тяжести перемещается к точке контакта заднего колеса, и тем дольше ты сможешь удерживать велосипед в поднятом состоянии. Но не отклоняйся слишком сильно, иначе получится «мертвая петля», то есть ты просто шлепнешься назад.

Если ты выдернешь переднее колесо на тротуар, то дашь заднему колесу наскочить на бордюр. Езди медленно и расслабленно, чтобы почувствовать настоящую свободу.

УДЕРЖИВАЙ КОЛЕСО В ВОЗДУХЕ

В этом случае ты не можешь вращать педали, чтобы держать колесо поднятым. Поэтому равновесие тут помогает сохранять правильное положение

тела и быстрые рефлексы. Настоящие профессионалы умеют балансировать на самых «болезненных» поверхностях: камнях, кочках и даже границах водных преград.

Эти советы помогут тебе найти баланс.

- Выпрями руки и наклоняйся назад, пока не найдешь точку равновесия.
- Если тебе нужно поднять переднее колесо, толкни бедра назад или педали вперед.
- Если надо опустить переднее колесо, потянись вперед.
- За это отвечают бедра, а руки должны оставаться достаточно прямыми.

СОВЕТЫ ПО СЕРФУ

Предварительная нагрузка. Переходя от нейтрального положения к наклону вперед, резко опусти вес и затем тут же толкнись вверх. К энергии рывка добавится отдача колес, рамы и подвески.

Выбор момента. Достигнув препятствия, ты хочешь поднимать колесо как можно выше. Если поднять его слишком рано, будет скачок. Если слишком поздно, ты упадешь. Точность зависит от скорости, высоты препятствия и твоего умения поднимать переднее колесо. Тренируй этот прием, и совершенство придет вместе с опытом.

Тренируйся на хардтэйле. На двухподвесе приходится не только сохранять равновесие относительно заднего колеса, но и компенсировать ход подвески.

Проблема: низко поднимается переднее колесо.



Решение: перемести бедра назад.



Серф на двойных кочках

Серф проще выполнять на кочках, чем на ровной поверхности. Первая кочка помогает поднять переднее колесо, а вторая – это новая цель. Вот трюк, который даст тебе ощущение балансирования и научит быстро проходить кочки.



1. Пусть первая кочка поднимет переднее колесо. Перемести вес назад, чтобы байк не опускался.
2. Согни ноги, когда заднее колесо перекатывается через кочку.
3. Прижми заднее колесо к обратной стороне препятствия. Это прибавит скорости и поможет удержать переднюю часть байка наверху.
4. Поставь переднее колесо на обратную сторону второй кочки.
5. Пусть работа ног «проглотит» кочку.
6. Выпрями ноги и вдави байк в обратную сторону второй кочки.

Со временем ты научишься обкатывать на одном колесе и вторую кочку. Это позволит лучше преодолевать препятствия и приблизит к вершинам мастерства езды на одном колесе. «Столы» – также хорошая помощь в овладении искусством серфа.

Вилли с поворотом

Ты час карабкался по синглтреку и вышел на крутой серпантин. И прекрасно знаешь, что после апекса байк не сможет ехать по глубокой колее. Поэтому ты решаешь миновать ее, поднять колесо вверх, перекинуть байк через линию поворота и поставить переднее колесо на землю уже в верхней части поворота.



1. Смотри и наклоняйся в сторону поворота как обычно.
2. Резко рвани вверх переднее колесо, сорвись вперед с седла. Дави ногами и тяни руками. Продолжай наклоняться в сторону поворота!
3. Опусти велосипед и наслаждайся ездой.

Поднятие заднего колеса

Чтобы проходить более крупные, неровные камни и блистать на шоу по ролло, научись поднимать заднюю часть байка.

1. Присядь и отклонись назад.

2. Резкий рывок вперед и вверх.

3. Позволь колесу подняться.



Основной прием поднятия заднего колеса

1. Присядь и отклонись назад.
2. Сделай резкий рывок вверх и вперед. Пусть педали серьезно «выстрелят». Этот момент дает наибольшую подъемную силу.
3. Дай ему подняться. Расслабь ступни, чтобы педали поднялись. Когда тело переместится вперед, согни запястья и толкай вперед руль.

Дополнительное задание. Оно связано с нагрузкой и разгрузкой. Пока ты учишься, полностью отклоняйся назад и затем резко бросай тело вперед. Выполняй это на счет.

Хитрость (если тебе это нужно). Контакты помогают легко поднять заднее колесо байка. С этим справится любой маменькин сынок, но лучше учиться на педалях-топталках. Во-первых, такие педали лучше учат. Во-вторых, на длинных заездах с ними можно выше прыгать.

Прыжок со смещением заднего колеса в сторону

При выполнении этого прыжка переднее колесо остается на земле, а заднее прыгает в сторону. Этот трюк важен как на первой ступени, так и потом.

Отбрасывай заднее колесо, чтобы оно не налетало на камни в повороте. Этот прием помогает входить в быстрые, плоские повороты. Когда ты опускаешь заднее колесо вниз, оно схватывает сцепление и толкает тебя в поворот. Четко!

Если ты умеешь поднимать заднее колесо, то с этим приемом справишься легко.

1. Рули и наклоняйся влево. Держи бедра ближе к правой стороне седла, слегка смести вес назад.
2. Рванись вперед и влево. Бедра должны перекинуться на другую сторону байка.
3. Это движение направит велосипед. Не забывай, что педали – топталки. Ты прыгаешь не потому, что тянешь педали ступнями, а потому что нагружаешь и разгружаешь байк.
4. Вот тебе, пьяница!





Одно колесо за один раз: медленные прыжки через маленькие препятствия.

1. Нагрузи вилку. Как только достигнешь препятствия, наклонись вниз и вперед.



2. Подними переднее колесо. Быстро оттолкни туловище от байка и потяни руль прямыми руками. (См. раздел о вилли).



3. Сделай быстрый рывок вперед. Как только переднее колесо приземлится, резко надави на педали. Затем слегка разгрузи ступни, чтобы педали поднялись.



4. Подними заднее колесо. Пока тело устремлено вперед, дави на руль в том же направлении. Ты переворачиваешь свой байк вокруг точки контакта переднего колеса с землей.



5. Тач-даун. Рок-н-ролл. Ты сделал это!

Преодоление маленьких препятствий

Если препятствие ниже ведущих звездочек, его можно медленно переехать (сначала подняв переднее колесо, а затем – заднее). Делай так, когда медленно переезжаешь небольшие объекты: ветки деревьев, маленькие камни или даже внушающие ужас бордюры. Возьмем, например, предметы размером 5x10 см.

1. Нагрузи вилку. Как только подойдешь к препятствию, наклонись вниз и вперед.

2. Подними переднее колесо. Сразу же оттолкни туловище от байка и тяни руль на себя, отклоняясь назад. (См. раздел о вилли на стр. 90).

3. Сделай рывок вперед. Как только переднее колесо коснется земли, резко надави на педали и толкни тело вперед. После этого ослабь давление ступней, позволив педалям подняться вверх. Педали с контактами очень легко подтягивают байк вверх, но это больше похоже на мошенничество.

4. Подними заднее колесо. Пока тело продолжает давить вперед, надави еще на руль. Представь, что байк переворачивается вокруг переднего колеса.

5. «Проглоти» приземление. Ты сделал это!

Прыжки через большие препятствия

Если препятствие выше ведущей звезды, от земли надо оторвать оба колеса. Это уже самый настоящий банни-хоп. Прыжки через препятствия без снижения скорости – это новый уровень радости и свободы. Никакие бревна тебя не остановят, камни лишь вызовут улыбку на твоём лице. Бордюры... легко!



1. Нагрузи руль. Наклонись вниз и вперед. Приблизь грудь к рулю. Чем быстрее ты сжимаешься, тем большую отдачу получаешь для прыжка.
2. Подними переднее колесо. Перемести вес назад, чтобы передняя часть байка была приподнята. (Пересмотри раздел о серфе на стр. 92).
3. Подними заднее колесо. Тут важна синхронизация. Когда вес давит на заднее колесо, резко надави вниз на педали и упруго распрямись вверх. Велосипед словно выстрелит из-под тебя. Если ты не нагружаешь педали и вообще правильно себя ведешь, заднее колесо взлетит.
4. Набери высоту. Пусть байк опишет дугу в воздухе. Горизонтальный участок дуги должен быть над препятствием.
5. Мягкое приземление. При небольших и средних прыжках (например, через стволы деревьев) сначала должно приземлиться переднее колесо. «Проглоти» приземление с помощью рук, затем – ног. При высоких прыжках через парковые скамейки первым приземляется заднее колесо. (Чтобы больше узнать о приземлениях, см. гл. 7 «Искусство мягкого дроппинга»).

Когда низкая скорость не позволяет чисто пройти препятствие, пусть колеса запрыгнут на него. Вот ряд специально отобранных советов по банни-хопу.

Синхронизация. Чем больше скорость, тем раньше надо начинать прыжок. Если прыгнуть слишком поздно, заднее колесо при взлете зацепит бревно. Как ты понимаешь, это не очень хорошо.

Подвеска. Велосипед с подвеской требует больше времени для нагрузки и разгрузки. Поэтому начинай прыжок раньше и рассчитывай на большее время сжатия и обратного хода, чем на хардтэйлах. Прыжок на байке с подвеской забирает больше сил.

Педали. Контакты позволяют легче подтягивать байк вверх с помощью работы ног. Учиться делать настоящие прыжки надо на топталках. Чтобы поднять заднее колесо, потяни руль вверх.

Мировой рекорд по банни-хопу

В 1996 году Брайан Лопес прыгнул на высоту почти 125 см – на BMX'е с топталками.

Бордюры и уступы. Если ты едешь достаточно быстро и можешь чисто пролететь над препятствием, старайся опускаться на оба колеса одновременно. Так получится очень мягкое приземление ближе к пику прыжка. Если скорость маленькая, действуй резко. (См. раздел «Крутка» далее в этой главе).

Сай-дхоп – прыжок в сторону

Ты мчишься вниз по разбитой трассе для параллельного слалома, и вдруг твой путь пересекает глубокий дождевой канал. Нет проблем: сделай высокий прыжок с поворотом. Этот трюк также пригодится, чтобы запрыгнуть с мостовой на тротуар или перепрыгнуть деревянные доски.

1. Непосредственно перед прыжком поверни и наклонись в направлении езды.
2. Прыгай как маньяк. Когда тело в воздухе, переложи байк на другую сторону.
3. Выровняй направление переднего колеса и приземлись. Чтобы смягчить боковой удар, наклонись немного внутрь.



Прыжок на месте

Вот еще один хороший трюк. Подпрыгивай на несколько сантиметров, постоянно корректируя свое положение (как на ходулях). Это позволит прыгать в любых направлениях: вперед, назад, из стороны в сторону.

- **Делай это упражнение чаще** – оно тренирует равновесие.
- **На трассе этот прием дает дополнительное время**, чтобы правильно оценить препятствия или перепрыгнуть на другую линию. Проскочив поворот серпантина, можно остановиться, развернуться в воздухе на 180° и спокойно ехать дальше!

Крутка

Ты катишь вдоль белых точек по гладкому склону горы в Моабе (штат Юта). Сцепление отличное, так что с велосипеда можно не слезать. И тут на пути появляется уступ высотой 30 см. Твой приятель, кажется, собрался сделать рывок и взлететь на него. Ты тоже так можешь. Жители скучных районов! Не стесняйтесь прыгать через камни, корни деревьев и водные преграды.

Это движение получается легче, если постоянно крутить педали. На очень крутом подъеме у тебя есть два варианта: (1) рассчитай вращение педалей так, чтобы при подъезде к препятствию они располагались горизонтально, и (2) – набери взрывную скорость, а затем просто подкатывайся – получится более мощный рывок (шаг 3) без дополнительных оборотов педалей.

Рывок вверх по склону. Заметь, что голова и торс остаются на одном горизонтальном уровне, а велосипед приподнимается к гонщику.



6. Вернись в нейтральное положение и дай «газу»!

5. Толкайся руками вперед. Толкай и поглощай ногами.

4. Тяни колесо вверх и перемещай тело вперед в точку равновесия.

3. Мощно крутани педали, откинься назад и подними переднюю часть байка.

2. Наклонись вперед.

1. Нейтральное положение. Вес сосредоточен в центре.

1. Подойди к препятствию в нейтральной посадке. Смотри вперед, за препятствие.
2. Наклонись вперед, чтобы сжать подвеску вилки.
3. Сделай резкий и мощный оборот педалей. Откинься назад, чтобы поднять переднее колесо. Это не серф, и равновесие на заднем колесе сохранять не надо. Вес будет сосредоточен в центре всего около трех четвертей заднего хода. Переворачиваясь назад, продолжай вращать педали и руками тянуть велосипед.

4. Тяни руками, если хочешь поставить переднее колесо на препятствие. Потом переместись вперед, чтобы изменить распределение веса по байку.
5. Как только заднее колесо достигнет препятствия, добавь энергии и мощно ударь ногами по педалям. Байк пройдет между ногами, и ты сядешь позади седла.
6. Пройдя препятствие, снова займи нейтральное положение, смотри вперед и готовься к следующему.

Пробивка

Допустим, впереди глубокая канава, но скорость очень маленькая. Тебе не хватает ни времени, ни пространства, чтобы резко увеличить скорость вращением педалей. Значит, пришло время для пробивки – это такой прием из триала, который может пригодиться и на трассе, и в городе.

Как всегда, должна быть правильная передача, не слишком высокая и не слишком низкая.



1. Подход – посадка низкая и сдвинутая вперед. Рассчитай оборот педалей так, чтобы рабочая педаль оказалась вверху на краю препятствия.
2. Рваниць вверх и вперед. Надави на педали и потяни за руль. Полностью перемести бедра вперед. Здравствуйте, мистер Вынос.
3. Толкни байк вперед себя. Это даст немного дополнительного расстояния.
4. «Проглоти» ногами препятствие.

Если хорошо ускориться и мощно тянуть, заднее колесо взлетит, как ракета.

Решаем проблемы

Проблема: ты пытаешься поднять переднее колесо, прикладывая все силы. А оно приподнимается только на мгновение.

Решение: резко толкнись назад и тяни руль прямыми руками. Переднюю часть байка поднимают не руками, а всей массой. На низких скоростях крутани педали, чтобы поднять переднее колесо. Держи палец на рычаге заднего тормоза, на случай «мертвой петли».

Проблема: заднее колесо как будто прилипло к земле. Никакие мольбы и стоны на него не действуют.

Решение: нагружай и разгружай педали очень резко. Действительно перемести вес вперед. У тебя контакты? Давай же, тяни педали вверх (мошенничество!). Если слегка прихватить передний тормоз, поднять заднее колесо будет проще. Чтобы пройти очень крутой поворот, перекинь заднюю часть байка.

Проблема: когда ты пытаешься выполнить банни-хоп, заднее колесо взлетает ниже переднего.

Решение: сначала просто научись поднимать заднее колесо (основной прием). И только потом переходи к банни-хопу. Основное внимание удели синхронизации: «переднее-заднее», «раз-два». Толкай и тяни руль, нагружай и разгружай педали.

Пойти на соревнования по стрельбе из лука без стрелы – это глупо. Все равно что гонять по трассам на байке, не умея делать вилли и прыжки. Умение перепрыгивать препятствия – одна из самых важных стрел в твоём колчане. Банни-хоп побеждает бревно на пути, серф помогает справиться с россыпью камней. На ритм-секции трассы перепрыгни первую кочку, две следующие пройди в серфе и прыгни через три последних. Ведь ты никогда не знаешь, какая стрела понадобится в следующий раз.



Фабьен Барель перепрыгивает через
уступ парапета (фото Андрея Хорькова)

Искусство мягкого дроппинга



Ты в Британской Колумбии и летишь на своем маленьком слаломном байке по трассе "A-Line" в байк-парке Whistler. Ритм отличный: налево – прыжок, направо – прыжок, налево – прыжок, направо – прыжок. Впереди на трассе стоят и смотрят вниз несколько гонщиков. О, да: это тот самый дроп с большой скалы. Ты замедляешься, срезаешь в правую сторону и взлетаешь. Порыв ветра уносит крошки гравия и раздробленные кочки, а ты паришь в невесомости, падаешь и падаешь. Потом приземляешься с характерным хлюпающим звуком на маленький склон и настраиваешься на следующий левый поворот. Ах, красивая жизнь в авангарде революции маунтинбайка.

Дропы в маунтинбайке были всегда, но сегодняшние трассы и стили езды предполагают гораздо больше таких прыжков. Да и сами дропы сильно усложнились. Обычные гонщики чертят вертикальные линии на гонках по кросс-кантри, дертеры везде прыгают вверх, а некоторые психи берут 15-метровые обрывы. Учись безопасно взлетать и мягко приземляться. Тогда ты везде будешь получать свободу и удовольствие.

Приземляйся мягко

Что, ты правда можешь спрыгнуть на 9-дюймовом байке для фрирайда с тротуара? Это еще не повод для гордости, ведь главное – мягкое приземление. Сохрани в целости себя и велосипед.

Минимизируй падение. На трассе ищи траекторию с меньшим дропом и направляй байк на приземление, а не на прыжок. Достигни точки отрыва и пригнись как можно ниже, чтобы меньше падать. Приземляйся скорее и как можно мягче. Ты ведь не хочешь сломать ось каретки или лодыжку.

Отрывая от земли заднее колесо, держи переднюю часть велосипеда приподнятой. Дроп на одно колесо – дело опасное. Ведущая звезда цепляется за выступ – и ты падаешь вперед; переднее колесо попадет в какую-нибудь расщелину – ты перелетаешь через руль. Заднее колесо катится по земле, когда переднее опускается – ты катапультируешься. И так: пока ты еще не вылетел, держи переднее колесо на одном уровне с задним или даже выше него. Поклянись в этом!

Скорость дает преимущество. Чем выше скорость, тем легче удержать поднятой переднюю часть байка до начала падения задней. Если ты едешь достаточно быстро, положение байка в воздухе будет правильным. Скорость позволяет чисто пролетать над корявыми камнями и избегать плохих приземлений. Приземление на плоскость мягче, если ты при этом сохраня-

Действия на скоростном дропе

На соревнованиях по параллельному слалому в 1999 году в Sea Otter Classic самые лучшие гонщики (включая и Брайана) делали дропы с высоты более одного метра. Они опускали задние колеса и начинали крутить педали, пока передние колеса были еще в воздухе. Эти парни добились максимальной мягкости приземления, плюс к этому – максимальной скорости. Это выглядело круто!

ешь импульс движения. Это лучше, чем приземляться с небольшой скоростью и «приклеиваться» к земле.

Выровняй угол приземления в соответствии с уклоном. Приземляясь на плоскость, дай сначала опуститься заднему колесу. Так ты меньше пробу-дешь в свободном падении, а ноги потом «проглотят» удар. Приземляясь на пологий склон, сначала опускай переднее колесо. Крутые приземления на удивление мягкие. Если сначала опустить заднее колесо, можно получить хороший удар от хлопка переднего.

Большой дроп – это хорошо, но не глупи. Если дроп ниже уровня наколенников, можно просто скатиться. Но когда дроп выше колес, десять раз подумай, стоит ли прыгать. Как сказал бы мистер Ти: «Не поднимай высоту, пока правильно не возьмешь свою».

Быстрый дроп в даунхиле

Знаешь ты это или нет, но ты прыгаешь постоянно. Даже без тренировок на 6-метровых обрывах. Ты и так проводишь на трассе вне контакта с землей значительное количество времени. Перелетаешь ямы, подлетаешь на камнях и паришь над склонами. В общем, «дропа» происходит каждый раз, когда у тебя хватает скорости прочертить дугу над землей.

Искусство дропов – это искусство управления байком в воздухе и способность мягко его приземлять. Это умение перепрыгивать препятствия на скорости, пролетать над неровными участками и сохранять импульс движения, пока земля остается под тобой. Между прочим, дроп – вторая половина прыжка. Научившись мягко приземляться, прыгай хоть в небо.

Классно. Когда ты будешь тренировать дропы на своей любимой трассе (или обрыве), не старайся прыгать вверх. Оставайся ниже и положишься на скорость. Чем быстрее ты едешь, тем легче это выполнить.

Советы по настройке байка

Если ты хочешь получить «приклеенное» приземление, как у Уэйда Симонса или Ричи Шли, сделай пружины жестче и замедли обратный ход.

Быстрый дроп на склон. Лестница может испугать. Немного уверенности и скорости – и ты с ней справишься.



2. Толкни байк вперед и перемести тело назад.

1. Наклонись вперед.

3. Опустить переднее колесо вниз, чтобы его наклон совпал с наклоном спуска.

4. Приземлись на переднее колесо, «проглотить» приземление.

1. Пригнись, когда подойдешь к точке отрыва.
2. Как только переднее колесо окажется в воздухе, перемести бедра назад и слегка надави ступнями вперед. Байк ускорится, немного поднимется переднее колесо, а ты сместишься назад.
3. Выровняй угол наклона велосипеда и угол будущего приземления.
4. Приземлись на переднее или на оба колеса одновременно. Если заднее колесо коснется земли раньше, переднее сильно ударится о землю.

Дроп в поворот. На крутых трассах часто бывают дропы, проходящие над каменными выступами. Потом они резко переходят в крутые, изрезанные бороздами повороты. Если ты падаешь прямо в поворот, выполни свой обычный дроп. А потом сразу же перенеси вес в центр, чтобы хорошо повернуть. Если при вхождении в поворот вес еще будет смещен назад, переднее колесо совсем потеряет сцепление.

Медленный дроп на плоскость

Прыгать со скал, лестниц или эстакад на низкой скорости намного труднее, чем перелетать на сверхзвуковой скорости склоны гор. Это упражнение относится как к старой школе триала, так и к новой школе Норт-Шора. Нужно поднять переднее колесо и удерживать его в этом положении, а затем поглотить резкий удар при приземлении.

Начинай с низких бордюров (в начале упражнения байк стоит на месте). Когда сможешь контролировать байк на этой высоте, переходи на следующую ступень. Переднее колесо не должно падать на землю, а заднее колесо или ведущие звезды – цепляться за край дропа. Тогда ты точно перелетишь через руль.

Делай так каждый раз, когда недостает скорости для быстрого вылета. При медленной езде труднее поднять переднее колесо и ускориться, чтобы удержать его в этом положении.

1. Пригнись, как при подготовке к банни-хопу.
2. Как только достигнешь края, толкни тело назад и надави на рабочую педаль. Постарайся рассчитать так, чтобы педаль была в положении «12 часов». Включи передачу, которая позволит сделать хороший прыжок. При подходе крути педали мягко. Если необходимо, прокрути их на трещотке до нужного положения.
3. Ускоряйся до тех пор, пока заднее колесо не оторвется от земли. Не позволяй падать переднему колесу!
4. Как только заднее колесо взлетит, толкни заднюю часть велосипеда вниз.
5. Когда заднее колесо коснется земли, поглоти удар ногами.
6. Когда приземлится переднее колесо, делай то же самое, но руками. Та-дам!



Брайан мягко приземляется в Вистлере



Брайан выполняет этот дроп на большом байке.
Лето, 2004.

этом дропе «чем медленнее» означало «тем лучше». Я проехал между деревьями и перед дропом почти остановился, как будто и не собирался прыгать. Поднял переднее колесо, крутанул педали (прямо когда срывался с края) и приземлился бесшумно. Это было чудесно.

Летом 2003 года я впервые проехал трассу «Клоунские башмаки» в парке Вистлер. Трасса начинается с прикольных деревянных «американских горок», дальше идет узкий участок между деревьями. А потом – 2-х метровый дроп с коротким склоном вниз. Я ехал на велосипеде для кросс-кантри, и ноги были пристегнуты к контактам. Мне нужно было приземлиться особенно мягко, потому что шесть недель назад я сломал лодыжку.

Площадка для приземления была слишком короткой и недостаточно крутой для такого прыжка. Если бы я подкатился к обрыву на нормальной скорости, то летел бы довольно далеко и приземлился на плоскость. На

Прыжки в рампе

Твои приятели берут убийственные рампы в парке GnarlSkate2000, самом крутом скейт-парке мира. Сверху обрыв кажется нереально опасным и резким, а стены – невозможно крутыми. На трассе такого еще не было. Если подползти к краю обрыва слишком медленно, заднее колесо за него зацепится. За быстрым взлетом идет приземление на плоскость – а это более четырех метров высоты, самое время для дроп-ина. Выполни эти элементы на халфпайпах, квотерпайпах и других вылетах и разгонках байк- и скейт-парков.

1. Проедь через платформу почти параллельно краю. Поставь колеса по возможности близко к нему. Чем ближе ты их поставишь, тем меньше вероятность, что заднее колесо зацепится за край, и тем дольше ты будешь падать до плоскости.
2. Поверни и подними переднее колесо над краем. Толкни нос велосипеда вниз, как будто ты приземляешься после дабла (но только еще сильнее).
3. Подними заднее колесо над краем. Убедись, что оно чисто над ним проходит. Если колесо зацепится, ты пролетишь 3 метра и приземлишься головой на плоскость.
4. Как можно быстрее поставь оба колеса на горку. Выпрями руки и ноги. Приземляйся обоими колесами одновременно или передним – чуть раньше. Выезжай оттуда!

Решаем проблемы

Проблема: ты приземляешься жестко и «всаживаешь» байк в землю. Не думай, что так делать круто. Это вредно и для тебя, и для велосипеда.

Решение: прежде всего проверь жесткость пружин и сэг. (См. раздел по настройке подвески – гл. 1, стр. 28). Затем: (1) начинай дроп, когда опустишь вес как можно ниже; (2) распрями конечности, чтобы как можно быстрее опустить колеса на землю; (3) пусть полный ход рук и ног поглотит энергию удара при приземлении. Важно: не увеличивай амплитуду, пока не приземлишься мягко 1 тысячу раз из 999 попыток.

Проблема: при дропах на низкой скорости сначала приземляется переднее колесо (как в крутом серфе на переднем колесе). А потом ты, вниз головой.

Решение: дай большой толчок на педали и сохраняй ускорение, пока оба колеса не оторвутся от земли. Больше отклоняйся назад. Представь, что выполняешь серф. Все, кажется, правильно, но ты по-прежнему тяжело приземляешься на нос велосипеда? Возможно, вынос должен быть короче, а руль выше. И опять же – сначала научись контролировать положение байка на плоскости.



Самый большой дроп-ин Брайана

В старом здании GT в Хантингтоне бич, штат Калифорния, есть огромный желоб. Что-то вроде 3,6 м высотой и 6 м шириной, 30–60 см – абсолютно вертикальный, с коротким переходом. Он был построен специально для ВМХ-ов. Хотя желоб был достаточно крутым, я подъехал под углом, сделал банни-хоп и приземлился, словно это было крутое приземление на дерте. Не так уж и сложно, но я все равно боялся зацепиться задним колесом за край платформы.

Проблема: при дропах на высокой скорости с приземлениями на склон заднее колесо опускается первым, а переднее потом сильно ударяется.

Решение: как всегда – расслабься. Когда взлетишь, сделай одинаковыми угол наклона байка и угол наклона приземления. Руки должны быть относительно прямыми, а ноги согнутыми. Когда переднее колесо коснется земли, выпрями ноги, чтобы опустить заднее колесо, и затем поглотить удар.

Проблема: когда выполняешь дроп в рампу (или что-то похожее), заднее колесо цепляется за край.

Решение: во-первых, удачного тебе выздоровления. Дропы с 3-метровой высоты довольно опасны. Во-вторых! Когдаходишь в рампу, действительно подпрыгивай вверх и дави вниз на переднее колесо. Это поможет повернуть вверх заднее колесо.

Наслаждайся всеми видами дропов везде: в городе, на гоночной и на жесткой фрирайдной трассе. «Проглатывай» приземления, плавно пари на склонах и поглядывай на вертикальные стены. Когда ты освоишь эти сумасшедшие приземления, знаешь, к чему мы перейдем? Правильно, к прыжкам!

Прыгай непринужденно



Ты скользишь по одному из своих любимых синглтреков. Падаешь с дропа иходишь в левый поворот, впереди смутно угадываются выступы скал. Ты привык ездить по укатанной полосе вокруг этих камней, но сегодня летишь быстрее обычного. Приближаешься к скалам и представляешь траекторию, идущую через них, чувствуешь поток ветра и позволяешь байку вылететь. В это мгновение жесточайших перегрузок и радости полета ты взмываешь над скалой и как будто паришь в невесомости. Потом постепенно набираешь тяжесть, приземляешься иходишь в поворот. Ах, если бы можно было разливать эти ощущения по бутылкам и продавать!

Прыгают не только сумасшедшие дети. Может, тебе хочется иногда проехать более гладко скалистый участок или перелететь через водную преграду? Что же тогда делать? А если ты просто захочешь насладиться местной слаломной трассой? И «паркетник», и любитель кросс-кантри, и даунхильщик чувствуют себя в полете более комфортно. Как говорится, «человеку свойственна тяга к полету, безопасное приземление находится в божьей власти».

Учись прыгать

Итак, ты хочешь научиться прыгать? Здорово. Вот как ты можешь это сделать:

- 1. Тебе должно исполниться шесть лет.**
- 2. Выйди на улицу и играй.** Обучайся в процессе. Ты будешь делать ошибки и падать. Но ты сделан из резины и добьешься своего. Научись всему, не думая о страхе и самосознании.
- 3. Продолжай в том же духе.** Забудь про водительские права. Бери машину, только чтобы ездить в классные места для прыжков. Отложи в сторону бейсбольные фантазии.
- 4. Вперед.** Туда. Легко, не правда ли?

Мы действительно слышали, как многие парни говорят: «Я просто быстро оттолкнулся от вылета и, смотрите-ка, что у меня получилось». С тем же успехом эти растяпы могут позвонить по телефону 1-800 – ПОЛОМАЛИСЬ. Если ты разумный человек, начинай с простого и постепенно усложняй задачу. Первый раз в истории обучение этому опасному мастерству будет веселым и легким!

Место, место, место

Вот две причины, по которым начинающие должны избегать популярных прыжковых мест:

- 1.** Эти места строили пижоны. Их интересовали не аккуратные и безопасные трамплинчики для начинающих, а крутые и большие трамплины с долгим полетом и огромными гэпами. И еще они почему-то всегда засовывают в эти гэпы всякий хлам: инструменты, куски покоренного металла, какие-то приспособления и прочую ерунду. Им важен вылет и приземление. Что посередине – несущественно.

Ранние прыжки Брайана

Ли: – Брайан, я знаю, это было очень давно, но помнишь ли ты, как учился прыгать на велосипеде?

Брайан: – Нет, но я помню, когда мне было лет пять-шесть-семь, мы вытащили на улицу из гаража всякий хлам. Там было ведро и кусок фанеры. Я просто вытаскивал эти вещи и смотрел, через что я смогу перепрыгнуть.

2. Поблизости всегда околачивается какая-нибудь компания, в которой большинство прыгает лучше тебя. Если ты гордый, то почувствуешь свою несостоятельность и уберешься подальше от них. Или будешь вынужден делать вещи, к которым еще не готов. Как в известной поговорке: «Не смотри на супермоделей. Глядя на них, ты только почувствуешь себя толстым».

Лучше учиться на трассах BMX, потому что там округлые и довольно безопасные трамплины. Хотя сложно нормально практиковаться, когда все дети стоят в очереди за твоим автографом.

Построй свое собственное место

Тебе нужно место для первых аккуратных прыжков.

- **Высота:** 60-90 см, с соотношением высоты к длине примерно 1:3.
- **Края:** да. Край для взлета должен быть немного круче, чем для приземления.
- **Верх:** плоский, тебе понадобится примерно 2,5 м для старта. На этой площадке байк должен помещаться целиком.
- **Разгонка и выкат:** длинные, ровные, чистые, без дурацких канав, от которых одни проблемы.



Этот стол идеален для обучения. Можно приземляться сколько угодно рано без последствий. Конечно, Бобби Кай Ватт приземляется идеально.

Работая над первым прыжком, уделяй внимание взлету, фазе полета и приземлению. Не беспокойся о возможном недолете (то есть возможном столкновении с рампой) или перелете (приземлении на черенок старой лопаты).

Можешь начать с одного трамплина и плоского приземления, но поверхность приземления может быть намного ниже, чем верх вылета (тогда приземляться опасно). В прыжках очень важно хорошо приземлиться, да и взлететь тоже. Ощущения от первого вылета с трамплина – это обычно что-то непередаваемое.

Подготовительный проверочный список

Не пытайся изображать из себя крутого кровожадного парня. Под словом «кровожадный» мы подразумеваем «жизненно важную жидкость, извергающуюся из твоего тела».

- Шлем** (желательно закрывающий все лицо).
- Перчатки.** Руки могут поцарапаться при каждом падении, а расцарапанными ладонями трудно что-то делать.
- Защитные накладки.** По степени важности: колени, локти, бедра. Черт, полная амуниция – это совсем неплохо!
- Топталки.** Они дают ступням свободнее работать (что обеспечивает равновесие) и не держат ноги при падении. Если ты не можешь ездить на них, тогда, конечно, вперед – иди и прыгай на своих контактах. Идиот.
- Низкое седло.** Оно поможет тебе правильно вылететь и проглотить приземление в стиле Эвел Книвелла. (Эвел Книвелл – каскадер-мотоциклист, жестко приземлившись после неудачной попытки перепрыгнуть фонтан на мотоцикле).
- Безрассудное пренебрежение.** Нет, лучше пусть будет полная уверенность. Это должно быть весело, а не ужасно. Если ты нервничаешь и напряжен, отложи прыжок на другой день или прыгни что-нибудь полегче.

Основы техники прыжков. Мягкое приземление – результат расслабленного полета и совершенного вылета. «Что может быть проще»? Читай дальше.



Отрыв

Твои действия на вылете определяют то, что происходит в воздухе. Если «проглотишь» вылет, полетишь низко. Если оттолкнешься от поверхности вылета, полетишь высоко. Если просто подъедешь к прыжку, как обычно едешь по трассе, можешь перелететь через руль.

Четкий полет зависит от правильного баланса и синхронизации. Вот как нужно оттолкнуться для прыжка, чтобы вылететь ровно:



1. Подкатись в нейтральном положении. Сосредоточь вес в центре байка, слегка согни руки и ноги. Педали должны быть в горизонтальном положении.
2. Пригнись перед прыжком. Согни руки и ноги, чтобы тело было ниже.
3. Когда достигнешь края вылета, опустишь еще ниже. Отметим тот момент, когда переднее колесо уже на краю, а заднее еще только к нему подъезжает.
4. Из низкого положения сразу же начинай распрямляться вверх. Не задерживайся в согнутом положении. Сначала согнись, а затем распрямляйся, как будто прыгаешь с трамплина. Это главное движение.
5. Дави вниз руками и ногами, как будто едешь вверх. Чем сильнее ты толкнул байк на вылет, тем выше он взлетит во время прыжка – дави на вылет изо всех сил. Большие прыжки требуют более долгого и медленного давления, чем маленькие. Полностью распрями ноги и руки на самом краю вылета.
6. Покинув вылет, согни руки и ноги. Тогда байк как будто «войдет в тебя», и ты сможешь расслабиться в воздухе.

Расслабься!

Если ты чувствуешь напряжение, слегка согни колени и локти. Сосредоточься на приземлении. «Мягко» сфокусируйся. Если постоянно смотреть на самый край площадки приземления, то на ней ты и остановишься (так как не готов к тому, что за ней последует), либо напряжешься и потеряешь баланс (потому что твой взгляд направлен на землю, т.е. не туда, куда надо приземлиться).

Рассчитай прыжок по времени

Когда ты в бассейне впервые прыгаешь в воду с трамплина, то раскачиваешься вверх и вниз, проверяя упругость поверхности. Твоя задача перед прыжком – надавить на поверхность изо всей силы, а затем распрямиться с максимальной подъемной силой. Слишком быстрый прыжок опередит упругий толчок вверх, и прыгнуть получится невысоко. Если запоздаешь с прыжком, то получишь жесткий удар по ступням. То же самое и с прыжками на велосипедах.

Четкость синхронизации зависит от длины прыжка, скорости и упругости байка.

| | Длина прыжка | Скорость | Упругость байка |
|------------------|--------------|----------|-----------------|
| Медленный толчок | Большая | Низкая | Мягкая |
| Быстрый толчок | Маленькая | Высокая | Жесткая |



Полет

Сначала просто оставайся в центре байка и старайся не напрягаться, даже если теряешь равновесие. Расслабленное тело балансирует автоматически. Если ты зажат, то будешь терять равновесие вплоть до столкновения с землей.

Хорошим «летчиком» после первых прыжков стать почти невозможно. Пока ты, к сожалению, скорее напоминаешь жесткий неуклюжий манекен. Чтобы расслабиться, ослабь хватку и двигайся на байке, поворачивай руль туда-сюда. Все что угодно, только не зажимайся. Трюки в воздухе тем и хороши, что требуют расслабления. В конце концов, тебе все равно придется что-нибудь делать в воздухе: или окончательно запутаться, или поработать со сцеплением, как это делают мотоциклисты.

Освоив это, старайся вжимать байк в себя. Как только вылетишь, согни локти и колени и сильно прижмись к велосипеду. Это даст больше свободного воздушного пространства и дополнительного места для вкатывания в приземление. (См. разделы по дертджампингу).

Повороты переднего колеса в воздухе помогут стабилизировать велосипед. Расслабься и делай все что хочешь.

Приземление

Для начала надо приземлиться на «стол».

Сначала приземляйся на заднее колесо. Не бросай байк. Опусть ступни вниз, поставь заднее колесо на землю, затем согни колени, чтобы поглотить удар. Когда приземлится переднее колесо, поглоть удар руками. (См. раздел по приземлению на плоскость, стр. 107). Ты должен приземляться даже мягче и бесшумнее, чем самолет. Но если ты любишь визг покрышек – вперед, можно и так. Когда почувствуешь себя увереннее, выполняй прыжок на все большей и большей скорости.

Определи место приземления. Смотри туда, куда хочешь приземлиться, и затем попади колесами четко в это место. Выбор точки приземления поможет телу подготовиться к мягкой посадке, а не напрягаться в ожидании удара. Жизненно важный вопрос: уверен ли ты в себе, когда не знаешь, куда идти?

Приземление! Очень скоро переднее колесо уже будет достигать задней стороны «стола». Ура! Приземление станет более мягким. Но внимательно следи, чтобы заднее колесо не приземлилось на край «стола», когда переднее еще высоко в воздухе. Иначе переднее колесо очень сильно ударится, и тебя даже может перебросить через руль.

Старайся приземляться сначала передним колесом или на оба колеса одновременно. Чтобы переднее колесо первым коснулось земли, распрями руки (конечно, пока находишься в воздухе). Вот ты уже почти подошел к совершенному приземлению.

Совершенное приземление. Переднее колесо опускается прямо на верх приземления, и заднее колесо оказывается точно там же. Если все делать правильно, поглощать удар при приземлении совсем не сложно. Чем круче склон, тем мягче ты опускаешься. Очень крутое приземление может быть настолько мягким и гладким, что ты весь оставшийся день будешь «парить».



Вот идеальное приземление: переднее колесо, затем – заднее, точно на то же место.

Приземление на плоскость с обратным уклоном

Не делай этого! Хотя, если серьезно, это напоминает суперсильное приземление на плоскость. Сначала приземляется заднее колесо. Проглоти удар. Не скучай.

Внимание: прыжки затягивают. От маленьких ты перейдешь к большим. Мы предупредили.

Велосипеды для дерта – жесткие или с подвеской?

BMX-ы прыгают без усилий. Их компактность возвращает всю энергию, которую ты вкладываешь в отрыв. Горные хардтэйлы «снисходительнее», но их передняя подвеска, большая рама и колеса требуют осторожного обращения. Двухподвесы прощают всё. Но они поглощают слишком много энергии.

ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕСТКИХ БАЙКОВ

- Можно прыгать выше и быстрее, затрачивая на это меньше сил.
- Можно лучше вкатываться на ритм-секциях.
- Можно учиться точнее рассчитывать время.
- Чем меньше и легче байк, тем проще взлететь в воздух.

ПРЕИМУЩЕСТВА ДВУХПОДВЕСОВ

- Не требует идеальной синхронизации.
- При невысоком взлете или плоском приземлении процент ошибок больше.

Резюме: если ты боишься жестких приземлений, прыгай на велосипедах с подвеской. Если ты хочешь стать великим дертером, используй хардтэйл.

Сделай это снова

Вот ты решил прыгнуть, «собрал в кучу» всю свою энергию и, в конце концов, прыгнул. Если получилось хуже, чем хотелось, прыгни еще раз. Делай это, пока не «настроишь» прыжок, пока сам не будешь им доволен и пока не избавишься от ужасных ошибок. Когда справишься, это зарядит тебя уверенностью для следующих тренировок.

Создай собственный прыжковый стиль

Все прыжки разные. Большие и маленькие, короткие, высокие, крутые, последовательные, через огонь и воду. Можно выполнять прыжки на огромной скорости или очень медленно подъезжать к ним, выйдя из поворота. В реальной жизни дертджампинга стиль меняется в зависимости от конкретной ситуации.

Два основных прыжковых стиля – это максимально «воздушный» стиль дертовых прыжков и ультранизкий гоночный стиль. Чаще всего их надо комбинировать. Научись обоим и применяй по необходимости.



Мэт Вуджевич сильно выдернул на этом тяжелом дабле и получил большую амплитуду в ответ на приложенные усилия.

Куртис Кин выполнил тот же прыжок, оставаясь при этом достаточно низко. Такая же скорость входа, но результат другой.

Взмывай в воздух по-максимуму – стиль дертджампинга

Этот метод более «медленный», зато он дает максимальный подъем. Используй его, когда необходимо долететь до приземления после реально высокого и крутого дертового прыжка, или когда хочется взлететь высоко и почувствовать себя трюкачом. Он идеален на коротких, резких прыжках (когда надо ехать довольно медленно и подпрыгивать высоко, чтобы хорошо вкатиться в приземление).

1. Глубоко возьми тело на краю вылета. Как будто ты прыгаешь с трамплина и пытаешься набрать максимальную высоту.
2. Надави на край вылета так, чтобы он вытолкнул байк вверх и назад, создавая максимальное давление между тобой и поверхностью земли.
3. Резко рвани вверх в самой верхней точке вылета. Это должно выглядеть как гигантский прыжок.
4. Держи тело высоко, распрямляй его при взлете.
5. Возьми байк в себя, это добавит высоты.



Валяй дурака. Проверь, как от расчета времени и энергии зависят высота и длина полета. Ты удивишься: оказывается, можно чисто пролетать края гэпа даже при медленной езде. Соревнуйся с друзьями. Узнайте, кто сможет чисто выполнить прыжок на самой низкой скорости.

Брайан выполняет огромные прыжки дома у Т. Д. Левина

Т. Д. Левин – это лучший профессионал по дертджампингу, с самым лучшим двором в Лас-Вегасе.

Обычно я люблю выполнять низкие прыжки на скорости, но во дворе у Ти Джея есть эти 3-метровые даблы. Они очень крутые, и площадки для приземления на 30 см выше вылетов, что не позволяет «проглотить» приземление. Надо прыгать на них очень быстро и отталкиваться высоко, чтобы вкатиться.

Оставайся низко – гоночный стиль

Иногда нужно сохранить импульс движения просто для того, чтобы чисто выполнить приземление и поехать дальше. Это не только гоночная методика: используй ее, когда едешь очень быстро и можешь перелететь во время прыжка. Вот как надо прыгать на скорости.

1. Дай байку подкатиться к краю, тело при этом должно оставаться в высоком положении. Если перед краем есть небольшое углубление, толкни байк в эту ямку (тело остается в том же высоком положении).

2. Подкатись к краю, не надавливая на него. В дертовом стиле напряжение между байком и поверхностью отталкивания должно быть максимальным. В гоночном стиле – наоборот.

3. «Проглоти» край вылета. Когда ты достигнешь высшей точки, толкнись от края вылета вверх и назад. Согни руки и ноги, дай велосипеду вжаться в тело. В дертджампинге, наоборот, происходит «взрыв». А это больше похоже на имплозию (взрыв, направленный внутрь). Не направляй энергию в землю, поглотить всю ее собственным телом.

4. Во время отрыва тело должно располагаться низко и быть собранным.

5. Толкни байк немного вперед, чтобы разместиться по центру.

Гоночный стиль

Легкость при переходе.

«Проглатывание» края вылета.

Тело низко, байк удерживается близко к тебе.

«Проглоти» приземление после чистого прохождения вкатывания.

«Должен...лететь...быстрее».

Ты сохраняешь скорость

43 км/ч

41 км/ч

Поиграй со скоростью. Посмотри, как быстро можешь ехать (так, чтобы не перелететь).

Спасайся

Возможно, скорость слишком низкая или, может быть, ты плохо оттолкнулся. В любом случае, прыжок получится коротким. Вот что можно сделать в этом случае.

Опускай байк. Ты поймешь, что не можешь приземлиться, как только вылетишь. Это как раз тот случай, когда ни в коем случае нельзя «клевать носом». Подними переднее колесо, опусти заднее и приготовься к удару.

Подними байк. Ты чувствуешь, что для чистого прыжка недостает скорости. Тогда используй дертовый стиль, чтобы чертовски сильно оттолкнуться от поверхности вылета. Как только ты уйдешь с вылета, тяни байк вверх руками и ногами.

Вкатывайся. Ты летишь и чувствуешь, что перелетаешь и не можешь попасть в приземление. Все это происходит за доли секунды.

- Подними немного байк.
- Толкни его вниз.
- Принудительно потяни его снова вверх. При этом движении «вверх-вниз» подъем больше, чем при простом одиночном движении вверх.

Подними заднее колесо. Скажем, переднее колесо уже собирается чисто вкатиться, но необходимо еще немного пространства, чтобы заднее колесо перелетело через край.

- Действительно крепко сожми грипсы.
- Вращай кисти рук вперед, как будто толкаешь байк вперед и вниз.
- Подними ступни вперед, как только заднее колесо поднимется.

Покидай корабль. Если ситуация кажется непоправимой, постарайся приземлиться на ноги. Сгруппируйся и катись. Прижимай руки и ноги к себе, пока полностью не остановишься.

Брайан делает огромные прыжки

Как далеко ты способен прыгнуть на байке – это вопрос. Правильный прыжок с нужной скоростью и с адекватным приземлением – и ты можешь улететь на 30 метров. Такой прыжок нельзя назвать типичным и для большинства байкеров он будет некомфортным.

Когда я сделал такой огромный прыжок впервые, мне было страшно. На самом деле прыжок не был очень высоким – взлет на высоте 1 метра, затем падение на 1.5 метра. Далее был длинный стол с длинным приземлением. Проблема в том, что я ехал очень быстро. Я знал, что сильных повреждений не получу, но ждал неприятного падения. Когда я проделал это впервые, меня подбросило выше, чем я ожидал – я пролетел 26 метров. В следующие разы я ехал не так быстро и полет был метров 20. Потом, как я приспособился к скорости, прыгать стало довольно легко.

Я не испугался даже когда сломал палец на мототреке Буббы Стюарта в 2003 году. Дабл был 16 метров, с 3-метровым взлетом и приземлением. Я тогда еще ничего не боялся, не сталкивался с заносами и даже об этом не знал. Я находился в воздухе достаточно долго. Когда я понял что падаю, то поднял переднее колесо как можно выше. «О, это будет больно!». Я беспокоился что сломаю уже поврежденную лодыжку, но сумел приземлиться и с лодыжкой оказалось все в порядке, а вот палец руки все-таки сломал.

Справься со всеми видами прыжков

Поднаторев в прыжках, стилей, расстояний полета и приземления, ты будешь готов к более прикольным трюкам. Продвинутые трюки требуют хороших навыков, поэтому если ты не достаточно тренировался, тебе нечего думать об этом.

Пари над даблами

Даблы – это глобальное путешествие разума. Технически они такие же, как обычные прыжки со «столами». Отталкиваешься от вылета, летишь по воздуху и затем приземляешься. По идее, тебя не должно интересовать расстояние между вылетом и приземлением, но в реальной жизни все иначе. Сейчас в мире есть 1389 гонщиков, которых даблы приводят в ужас. Хотя они могли бы быть для них проще простого, если бы внизу была мягкая, ровная почва. Это классический случай боязни того, что **МОЖЕТ** случиться.



Брайан тренируется рядом со своим домом. Когда ты будешь так же уверен в себе, даблы покажутся тебе легче обычного прыжка на таком же расстоянии.

В реальной жизни ты обычно прыгаешь через камни, речки и ямы. Надо научиться так оценивать вылет и приземление, чтобы не беспокоиться по поводу приземления в случайных, опасных местах. Не берись за дабл, если еще не умеешь в совершенстве вкатываться на прыжке аналогичного типа и длины. Не бросайся с вылета, если не веришь в то, что долетишь до приземления. Начинай с малого и постепенно переходи на следующую ступень.

Если вылет и приземление происходят на одной высоте, дабл в точности повторяет обычный прыжок такой же формы. И все-таки, кое-что надо запомнить:

- Определи место приземления и ориентируйся на него. Не смотри вниз. Прекрати сейчас же!
- Пронеси заднее колесо над краем приземления, особенно когда передняя часть приземления крутая и резкая. Хороший совет: если ты хочешь попасть на него, надо опустить ступни.
- Обрати внимание на степ-дауны. Если приземление ниже вылета, для чистого приземления не нужна ни высокая скорость, ни сильное отталкивание. У тебя есть дополнительная вертикальная скорость за счет времени падения, так что высокий недолет вредит здесь больше, чем обычно.



Ты поддерживаешь скорость при прыжках на степ-даунах. Заметь, что в этом случае приземление ускоряет.

Любимый степ-ап Брайана

Когда я приезжал в Японию к местному дистрибьютору GT, мы с ним отправились на дерты. Движение было ужасным, зато потом мы приехали на огромную территорию с кучей обалденных трамплинов. Некоторые я видел впервые. Самое классное было – войти в контруклон, затем пойти на спуск, развернуться на 360°, словно штопор. А внизу прыгнуть степ-ап и вернуться назад. Очень захватывающе.

- От степ-апа к степ-апу: когда приземление находится выше вылета, нужна более высокая скорость и более сильный толчок для чистого выполнения прыжка. У ритм-секций такие степ-апы, потому что они дают дополнительную сложность при вкатывании. Визуально эти прыжки кажутся тормозящими: все, что ты видишь, – это стена. Хотя, на самом деле, они мягче обычных даблов или степ-даунов. Если ты правильно выполняешь такой прыжок, то приземляешься более мягко, словно птичка-мать в свое гнездо. Как чудесно!



Между степ-апами ускоряйся, потому что приземление замедляет.

Почему не все дерты – со «столами»?

Грести землю лопатой – это тяжелый труд. Зачем же специалисты по прыжкам заполняют промежутки, в которые никогда не попадают?

Долговечность: вылеты осядут и износятся, если их все время просто переезжать. Никто не любит смертельные пропасти, поэтому эти жуткие даблы живут дольше, чем «столы».

Вкатывание на ритм-секциях

Если бы ты учился на байке только какой-то одной вещи, это были бы прыжки в сериях дертов. Если выполнять их правильно, то они – совершенство гладкости, а ощущение чередующихся веса и невесомости – одно из самых сильных ощущений на земле.



Куртис Нин входит в отличную серию (Шелс, Редвуд Сити, Калифорния).

Ритм-секция – это, чаще всего, серия даблов, с небольшими расстояниями между ними. После приземления ты сразу же попадаешь на следующий вылет. Чтоб создать необходимую скорость для прыжка, такие переходы надо ритмично обкатывать. Ритм – это пазл. Сначала вставляется на место первый кусок, затем второй. Если запороть первый дабл, то следующий преодолеть будет очень сложно.

Осторожно: не приступай к сериям, пока не будешь хорошо выполнять даблы. Для начала надо научиться управляться с разной скоростью, различными типами вылетов и их крутизной. Ситуация на ритм-секциях может ухудшаться очень быстро.

СОВЕТЫ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ ПРОСТЫХ РИТМ-СЕКЦИЙ

- **Приземляйся как можно выше** (насколько это возможно на приземлении). Сначала переднее колесо, затем заднее – на то же место. Выполняй это с немецкой точностью.
- **Дави на педали**, как только достигнешь нижней точки приземления. Чувствуешь, как ускорился? При крутом приземлении такое ощущение, будто педаль газа полностью нажата.
- **Действуй резко**. Настраивайся на различные расстояния, крутизну, скорость. Самые интересные ритм-секции требуют всего прыжкового мастерства. Давай посмотрим, что у тебя есть:

Вкатывание на ритм-секциях. Ты приземлился после первого прыжка. Теперь более чем вдвое увеличить скорость для второго прыжка может хорошее вдавливание байка в приземление.



1. В воздухе оставайся в нейтральном положении. Расслабься.

2. Дави на переднюю часть велосипеда. Сиди низко и сзади.

3. Как только достигнешь нижней точки приземления, выпрями ноги, чтобы переместить байк.

—16,5 км/ч—

—38 км/ч—

—38 км/ч—

Комбинируй «проглатывание» и прыжки

Когда тыходишь к серии кочек или к любому вылету и потенциальному приземлению, прими во внимание глубину обрыва, резкость его краев и скорость. Чем глубже обрыв, тем выше должна быть скорость для чистого приземления. Чтобы прыгнуть, нужен определенный край вылета. К крутому вылету можно подойти достаточно медленно, но оттолкнуться в дертовом стиле. Если вылет пологий, ускорься. Возможно, тебе не хватает скорости, чтобы чисто преодолеть это расстояние. Все равно вперед – преодолевай его вручную, т. е. ездой, вдави в приземление для достижения большей скорости.

Безопасное вращение

Иногда нужно ускориться для чистого прохождения приземления. Возможно, ты жестко приземлился. Может, в следующий раз надо прыгать высоко или далеко вперед. Если ты находишься на правильной передаче и чертовски быстро крутишь педали, то вполне реально урвать еще половину хода. Это хороший повод поупражняться в прыжках с выдвинутой вперед «неудобной» ногой.

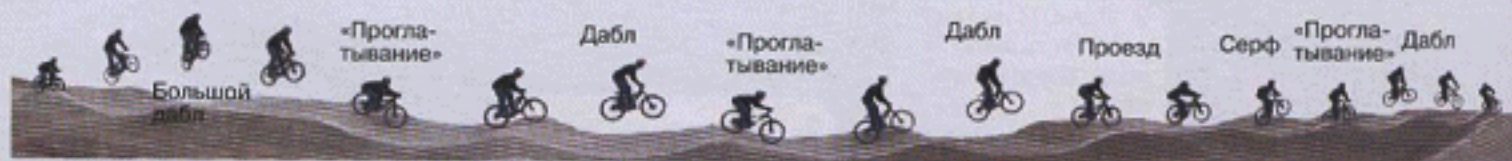
ПОДВЕДЕМ ИТОГ

Большая глубина + крутой обрыв + быстрый подход = прыжок.

Мелкий овраг + пологий край + медленный подход = серф или простое «проглатывание».

Ритм-секции на трассах BMX или кросс-кантри включают в себя различные комбинации препятствий: отдельные кочки, несколько кочек, «столы», степ-апы, степ-дауны и, возможно, даже банановую кожуру. Такие ритмы очень интересны. Они позволяют применять много различных подходов: от простого выдергивания, комбинирования прыжков и «проглатывания» до сногшибательной демонстрации всего байкерского мастерства.

BMX-ритм. Этот участок на трассе Даконо BMX (Даконо, Колорадо) выглядит просто, но дает широкие возможности поэкспериментировать



Прыжок с поворотом

Единственное, что может быть круче прыжков – это повороты во время их выполнения. Находясь в воздухе, невозможно прочертить дугу в какую-либо сторону. Зато можно так повернуть байк, чтобы после приземления он уже был развернут в новом направлении. Выполняя этот прием, когда прыжок ведет в поворот.

1. Посмотри туда, куда хочешь попасть, и поверни байк относительно края вылета.
2. Направь голову и тело в сторону поворота.
3. Поверни руль туда, куда хочешь ехать. Пусть задняя часть байка перекинется на нужный тебе угол.
4. Выпрями руль так, чтобы его направление соответствовало направлению приземления, и «проглоти» приземление.

Прыжок со смещением

При прыжке со смещением ты прыгаешь в сторону, но все равно приземляешься в направлении взлета. Используй этот прием, чтобы перепрыгивать с одной полосы трассы на другую, или для прыжка с одной серии дертов на другую.



1. Пересеки край вылета в направлении дальнейшего движения. Как всегда, смотри вперед.
2. Взлети прямо вперед, в направлении цели. Повернись.
3. Когдаходишь к приземлению, надави на внутреннюю сторону руля и выверни руль наружу. Это повернет заднюю часть байка и слегка наклонит его. Поднимись вверх, чтобы ослабить удар о приземление.
4. Непосредственно перед касанием поверни руль в сторону приземления. Это выпрямит байк и подготовит тебя к следующему этапу. Круто!

Разберись с элементами дерт-серии

Для настоящих байкеров из США ритм-секции – это нечто, состоящее из шести элементов, десяти элементов и т. п. Шестиэлементный участок представляет собой три дабла, т.е. три вылета и три приземления.

Прыжки в повороты

Чтобы получить полное удовольствие «в трех измерениях», выполни дабл и приземлись на контруклон. Это легче, чем кажется: выполняй поворот как обычно, т. е. как будто без прыжка, и прыгай как обычно, т. е. как будто без поворота.



1. Настройся на поворот, как только закончишь прыжок.
2. Лети по направлению к внешней стороне поворота. Возможно, тут тебе понадобится прыжок с поворотом или со смещением.
3. В момент приземления колеса должны быть перпендикулярны земле. Приземляясь на левосторонний уклон, подай колеса вправо, как если бы уже попал в поворот. Ты вкатишься в него через секунду.
4. Ты падаешь на контруклон с большим запасом энергии, поэтому можешь вдавить в него байк и получить дополнительную скорость на выходе из поворота. (См. раздел «Вдавливание на контруклонах» на стр. 84).

Уложи велосипед горизонтально

Укладывание байка горизонтально во время отличного плоского тэйблтопа – это один из самых стильных приемов. А еще тэйблы позволяют перебросить байк в воздухе к следующему повороту.

Выполнение тэйблтопа влево. Чтобы уложить байк вправо, делай все то же самое, но наоборот.

1. Вылети как обычно.



2. Поверни руль влево.



3. Надави на байк вниз с помощью левой кисти и левого колена.



4. Продолжай давить вниз левой кистью, заставляя байк повернуться вокруг своей оси.



5. Готовься к приземлению: выпрями руль и «раскрути» ноги.

6. Приземляйся как обычно – ровно и мягко!



СОВЕТЫ ПО ТЭЙБЛАМ

- Прыжки с поворотами помогают легче уложить байк горизонтально, так как в воздухе ты уже передвинулся в сторону. Двигаясь прямо, гораздо труднее положить байк набок или вернуть его в прежнее положение.
- Байк легче положить в горизонтальное положение, если «передняя» нога находится внизу. Если ты прыгаешь и впереди находится правая нога, рули так, чтобы положить байк вправо. Хочется влево? Извини, но в данном случае это невозможно.

Наклон вниз

Если тэйблтоп – это стильный герой дертджампинга, тогда прыжок с наклоном вниз – его «гоночный» братец. Прыжок с наклоном удерживает тело в нижнем положении и позволяет переднему колесу приземлиться раньше. Это лучше всего работает при выполнении прыжка с поворотом или смещением, когда скорость очень высокая, и ты перелетаешь с большим запасом. Прыжок с наклоном вниз на сверхвысокой скорости можно увидеть в исполнении Джеймса «Буббы» Стюарта на трассах мотокросса.

Наклоняй его вниз. Когда будешь в следующий раз прыгать в поворот на слишком большой скорости, делай так:

1. Наклонись и поверни в сторону прыжка.

2. Поверни переднее колесо вниз.

3. Наклони байк вниз.

4. Выпрями руль для приземления.

5. Приземлись на переднее колесо.



Скажем, ты хочешь повернуть влево:

1. Развернись в направлении линии прыжка. В этом положении твое тело окажется на более низком уровне, чем в случае пересечения по обычной траектории.
2. Когда переднее колесо оторвется от земли, поверни его дальше влево, в направлении поверхности. Видишь? Вот он – «поворот».
3. Надави на байк. Продолжай поворачивать руль и позволь задней части байка биться о поверхность.
4. Выпрями руль. Поверни колесо по направлению движения, затем начни распрямлять руки и ноги. На этой скорости легко можно вылететь за пределы склона, так что дави на байк так, чтобы оставаться на поверхности склона.
5. Приземли сначала переднее колесо. Заднее колесо может скакать туда-сюда, когда будет приземляться – это нормально. Пока ты рулишь в нужном направлении, все отлично.

Подбрасывание на препятствии

В качестве вылетов над каким-либо участком можно использовать прямоугольные камни или бордюры. Одна проблема: если врезаться передним колесом в такое крутое препятствие, оно затормозит движение или ты получишь сильный удар. В этом прыжке переднее колесо чисто проходит над препятствием, заднее буквально «влетает» в него, а ты отскакиваешь прямо в небо. По сравнению со случаем, когда о препятствие сначала ударяется переднее колесо, такой прыжок сохраняет импульс движения и управляемость велосипеда. Перед выполнением этого приема убедись, что овладел искусством серфа и прыжков.

Прыжок с «кикером». Вот стильный трюк для тех, кто освоил серф и прыжки.



1. Серф при подходе к точке отрыва.

2. Столкнись задним колесом с камнем.

3. Наслаждение полетом. Оставайся сзади, если хочешь удержать нос велосипеда поднятым.



Не переставай крутить педали

Ты вылетел из стартовых ворот и сразу же начал бешено крутить педали. Между тобой и первым поворотом находится или кочка, или «стол». Пока еще рано летать – надо сохранить энергию.

1. Когда подойдешь к бугру, встань на заднее колесо. Переднее колесо не должно удариться о переднюю стенку препятствия.
2. Как только байк взберется на стенку, «вожми» его в себя. Сядь ниже и отодвинься дальше назад.
3. Если препятствие короткое, как на этой фотографии, оставайся сзади на велосипеде и продолжай крутить педали. Если это длинная ровная площадка, сядь по центру велосипеда и крути педали как обычно. Но как только достигнешь другого края площадки, опять отодвинься назад.
4. Когда достигнешь склона, потяни руль и надави на заднюю часть велосипеда. Это даст больше мощности, плюс немного поможет вкатиться. Продолжай крутить педали!

Чтобы поддерживать педалирование на серии препятствий, повторяй это движение: вверх-вниз, вверх-вниз.



Решаем проблемы

Проблема: у тебя короткое приземление.

Решение: или поезжай быстрее, или мощнее выдергивай на вылете. Если ты уже едешь быстро, «проглоти» край вылета и оставайся в низком положении. Это позволит вкатиться лучше, чем если ты выдернешь.

Проблема: ты теряешь равновесие в воздухе.

Решение: расслабься! Не зажимайся и корректируй положение в воздухе. Хороший прыжок выполняется только в расслабленном состоянии. Жесткий вылет может очень смешно послать тебя в воздух, а жесткий полет приводит к несмешному приземлению.

Проблема: переднее колесо идеально вкатывается в приземление, но заднее резко ударяется. Ты продолжаешь катиться по склону, но при этом сильно теряешь скорость.

Решение: вероятно, ноги слишком выпрямлены, а заднее колесо находится слишком низко. Попроси кого-то посмотреть на прыжок. Если переднее колесо и тело летят, как у гонщиков, тогда ты просто слишком усердно «выпускаешь шасси». Когда мы нервничаем, то готовимся к жесткому приземлению и пытаемся выпрямить ноги. Ты должен верить в то, что прыжок получится. Как только ты взлетишь, пусть байк и ступни словно войдут в тело. Не распрямляй ноги, пока не увидишь под ними площадку для приземления. Ты ведь понимаешь, о чем мы?

Проблема: ты приземляешься жестко.

Решение: попробуй выполнить приземление на склон. Приземляйся с мягкими выпрямленными руками и ногами, постарайся использовать все возможности своего тела.

Проблема: ты спокойно прыгаешь на «столах», но даблы приводят тебя в ужас.

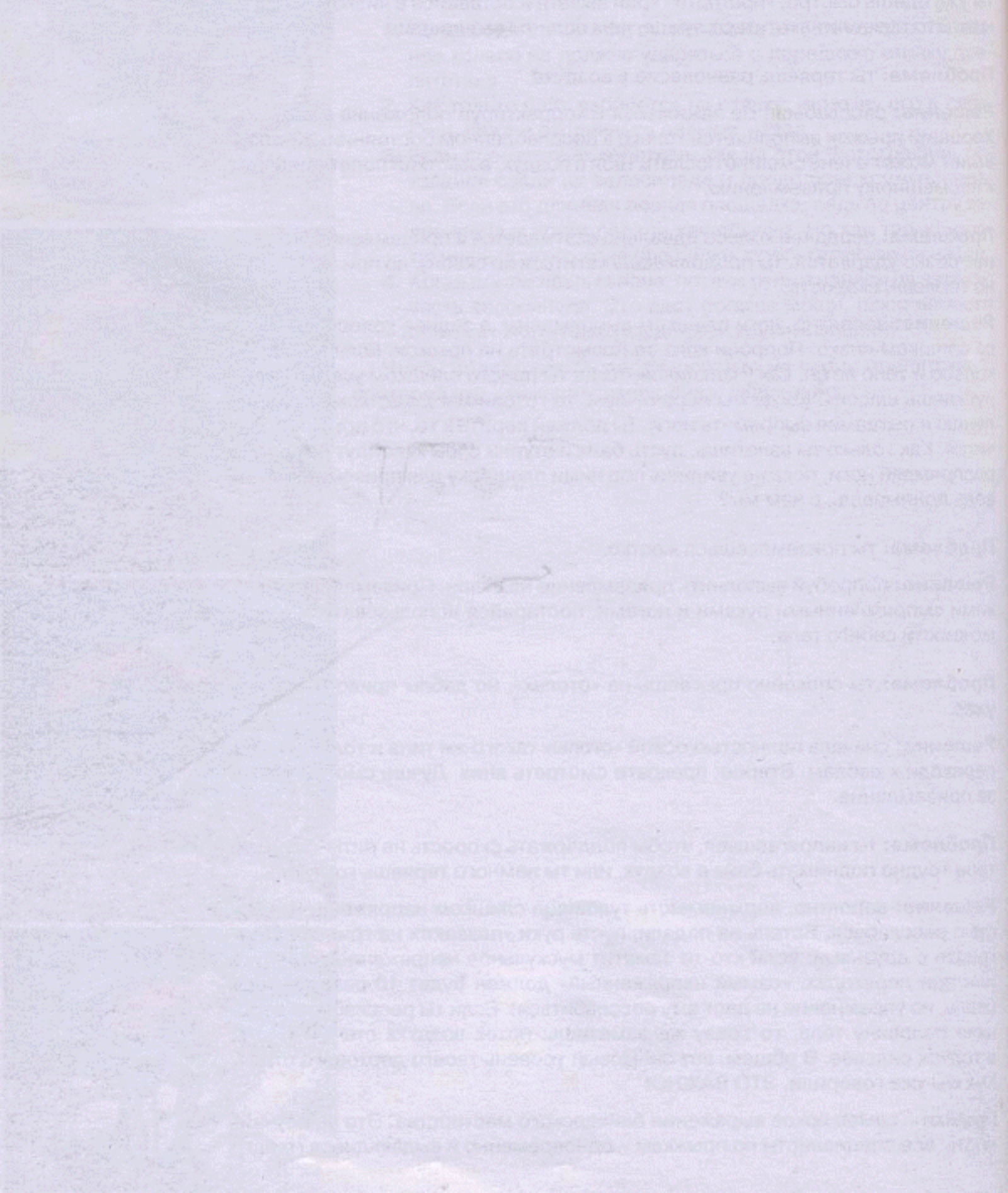
Решение: сначала полностью освой «столы» такого же типа и только потом переходи к даблам. Второе: прекрати смотреть вниз. Лучше смотри прямо за приземление.

Проблема: ты напрягаешься, чтобы поддержать скорость на ритм-секциях, тебе трудно поднимать байк в воздух, или ты немного теряешь контроль.

Решение: вероятно, верхняя часть туловища слишком напряжена. Полностью расслабься. Встань на педали, пусть руки «плавают» на грипсах. Поиграйте с друзьями: если кто-то заметит мускульное напряжение в воздухе или при переходах, «самый напряженный» должен будет 10 раз отжаться (жаль, но упражнение не даст ему расслабиться). Если ты расслабишь верхнюю половину тела, то сразу же заметишь: поток воздуха станет лучше, а толчок сильнее. В общем, вот он! Новый уровень твоего дертового стиля. Как мы уже говорили, ЭТО ВАЖНО!

Прыжки – самое яркое выражение байкерского мастерства. Это не случайность: все специалисты по прыжкам – одновременно и выдающиеся гонщи-

ки (чего нельзя сказать о гонщиках, которые не всегда хорошо прыгают). Прыжки интересны и увлекательны сами по себе, а еще они дарят уверенность в любых ситуациях.



Скользи по любой трассе



Вот ты только учишься тормозить, крутить педали, поворачивать, делать банни-хоп, дропать и прыгать через трамплины. Препятствия можно объезжать, переезжать или проходить сквозь них. Это неплохо для начала. Но настоящий маунтинбайкер должен скользить по трассе, получать наслаждение от катания. Для этого нужно усвоить кое-что еще.

Смотри правильно, чтобы двигаться быстрее

Чтобы врезаться в камень, надо делать так. Ехать по трассе. Заметить камень. Начать на него смотреть. Поехать на камень, замедляясь. Опустить голову, чтобы «поймать его на прицел». Направь байк на камень – и ты в него обязательно врежешься. Если пристально смотреть, разум скажет: «Это же камень!». А мозг направит тебя на этот бульжник, потому что у него почти нет информации. Дай мозгу больше сведений и ездай по ровной и гладкой траектории.

Успевай за своим взглядом. Невозможно ехать быстрее, чем твой взгляд «сканирует» трассу. Когда глаза смотрят чуть дальше переднего колеса, ты вынужден замедлиться. Если они смотрят выше и просматривают трассу далеко вперед, можешь ускориться. Поэтому смотри далеко вперед и никогда не фокусируй взгляд на чем-то конкретном.

Поднимай взгляд. Когда ты управляешь машиной на темной сельской дороге, высоко направленный луч дальнего света позволяет видеть дальше и двигаться быстрее. Представь, что глаза – луч фар: направь их как можно дальше по трассе. Если ты едешь по лесу со скоростью 17 км/ч, смотри на 6 м вперед себя. На даунхильной трассе «Камикадзе» направь взгляд на белый гравий в 30 м впереди. Когда ты смотришь вдаль, езда становится более уверенной. Знаешь, почему?

Подняв взгляд, ты начинаешь видеть трассу. Вместо того чтобы замечать отдельные объекты – маленькие круглые камни, большие острые глыбы, огромные скользкие скалы, – ты чувствуешь общий встречный поток трассы: влево, направо, вверх, вниз. Водопад на скалах в Нортстаре в байк-парке «Тахо» (Калифорния) обычно пугает байкеров. Сотни камней размером с голову беспорядочно падают с крутого склона. Бугристый крутой поворот пересекает трассу на полпути. Внизу дроп с метровой плиты выводит прямо в глоский пыльный поворот. Большинство байкеров с грохотом перекатываются с одного камня на другой – бум, бум, бум, бум. Поворачивают налево и тут же спотыкаются, пытаясь повернуть направо, ползут вниз к дропу и затем тяжело входят в поворот. Профессионалы оценивают это все иначе: спуск, переход, затем дроп. Они вкатываются в первый склон, резко разворачиваются на крутом повороте, парят на дропе и вписываются в поворот. Они смотрят вверх камней на конечную цель – последний поворот.

Чем дальше скользит взгляд, тем ниже ощущаемая скорость – и тем быстрее можно ехать. Выгляни как-

Ли перепрыгивает через спящего фаната

Когда я был в государственном университете Гумбольт, Джери Гарсиа из группы «Grateful Dead» заболел, и сотни фанатов этой группы бесцельно бродили по городу. Местные скоро выгнали их из города, и те разбили лагерь в лесу поблизости. Однажды утром я катил по своей любимой трассе, вошел в поворот и – вау! – везде спали люди. Один оказался прямо у меня на пути, и я перепрыгнул через него. Внимательность – это хорошо.

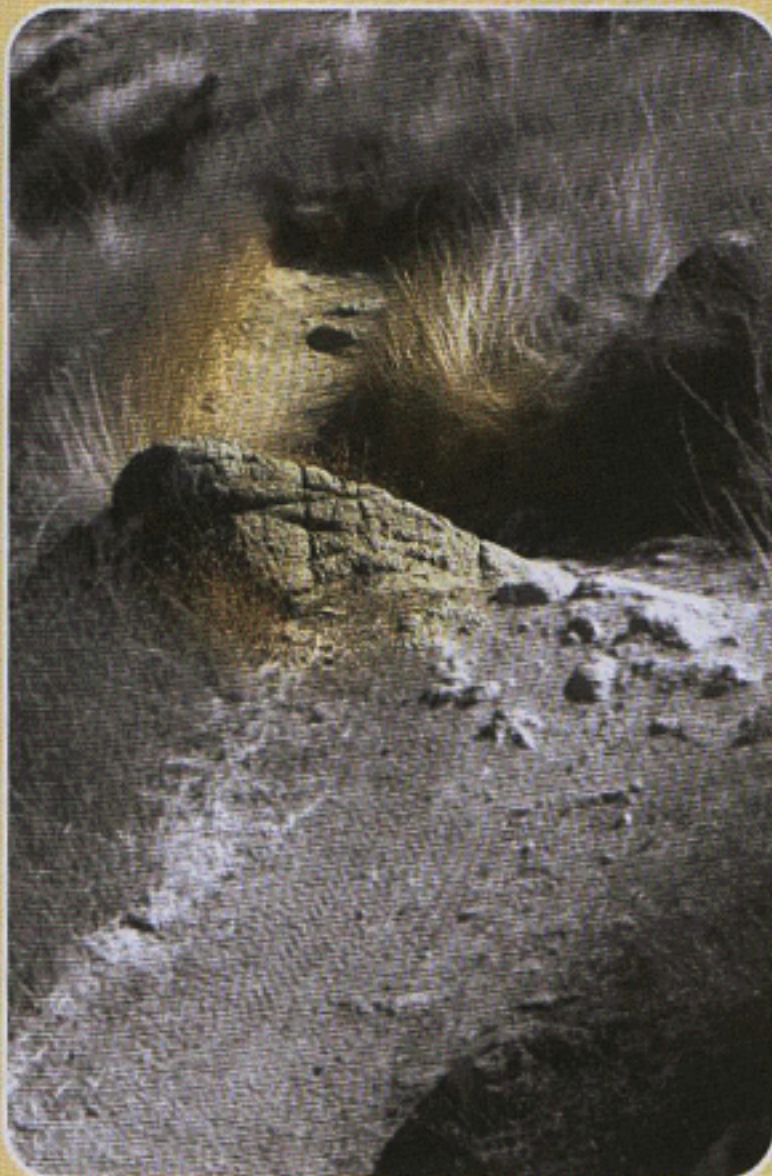
нибудь в боковое окно автомобиля и попытайся сосчитать отдельные отрезки разделительной пунктирной полосы на многополосной автостраде. Они со свистом проносятся мимо, не так ли? Посмотри на сотню метров вперед: теперь эти отрезки приближаются гораздо медленнее.

Если ты смотришь вперед, то выигрываешь время и защищаешь себя от неожиданностей: крутого поворота, камня или спящего фаната на пути.

Ты вспышка, а не лазер. Охватывай взглядом территорию в несколько метров шириной, которая лежит рядом с линией движения, отмечай препятствия и ориентиры. Скажем, ты едешь по национальной трассе в Фениксе (штат Аризона). Тебе не надо думать: «Камень справа, кактус слева. Камень, кактус, дроп...». Лучше смотри на гладкую ленту дороги и ЧУВСТВУЙ границы.

Остерегайся притягивающих взгляд камней. Когда ты видишь ужасный камень, пропасть или когда прыгаешь дабл, взгляд должен постоянно дви-

Глаза: нужный инструмент для работы



Самый внимательный взгляд сосредоточивается в центре предмета по конусу с углом примерно в 15° . Если смотреть на 7 м вперед, область наилучшей фокусировки будет около 2 м шириной. Если ты смотришь сбоку, то видишь меньше деталей, зато лучше отслеживаешь движение. Что это означает? Фокусируй взгляд и смотри как можно дальше. Когда ты приближаешься к препятствию, свою задачу начинает выполнять периферийное зрение. Оно прослеживает путь к препятствию и подсказывает мозгу лучшее время для прыжка, переезда или вылета.

Фокусируйся на самом важном (например, на классной траектории прямо над камнем), пусть периферийное зрение следит за всем остальным.

гаться, а не останавливаться в одной точке. Приближаясь к объекту, на котором сфокусировался, ты непроизвольно нацеливаешься на него. Чтобы постоянно «держать объект на прицеле», замедляешься и уже не можешь планировать следующую ситуацию. Как много раз ты хотел избежать столкновения с этим камнем – и каждый раз врезался в него? Сколько раз чисто преодолевал каменистый подъем и потом падал на ровных участках? Если фокусироваться на одном объекте, все остальное уходит на второй план.

Под колесами, не в мозгах. Корень дерева пересекает дорогу и собирается лежать там дальше. Просматривай дорогу впереди и верь: можно преодолеть препятствие автоматически. Разве ты вглядываешься в каждую ступеньку, поднимаясь по лестнице? Конечно, нет. Если да, то, возможно, маунтинбайк не для тебя. О! А, может быть, ходить пешком тоже не стоит?

Соединяй точки. Когда ты «читаешь» трассу, то собираешь гигантский пазл из точек. Если вглядываться в отдельные пугающие предметы, пазл будет состоять только из нескольких точек, и путь станет прерывистым, а не цельным. Чем быстрее и плавнее ты обрабатываешь большие цепочки из точек, тем ровнее траектория.



Обычная траектория проходит слева от трухлявого бревна. Быстрая траектория проходит над бревном.

Смотри на то, что важно. Обращай внимание только на точки, важные для прохождения поворотов, и на препятствия, которые надо объехать. Все остальное игнорируй. Опытные гонщики знают: они должны уделять внимание глыбам, обрывам и деревьям. Новички тратят силы, отмечая не очень важные вещи: гравий, тонкую колею или небольших лесных животных.

Иди правильным путем

Трасса – это чистый лист: площадка с камнями, листвой, проложенной дорожкой, трехсотметровыми оврагами. Твоя задача – слепить из нее маунтинбайкерский шедевр. Колесам для движения нужна дорога всего в несколько сантиметров шириной, значит, ты можешь выбирать маршруты до бесконечности. И это самое сложное в маунтинбайке. Надо искать баланс между скоростью, поверхностью, оборудованием, мастерством, риском и твоей целью – и все это, пока сердце часто стучит, а глаза вылезают из орбит. Так с чего же начинать?

Если ты просто едешь по трассе, особенно по незнакомой, смотри на изъезженную часть дороги. Самый популярный путь огибает препятствия и ведет по гладкому, легкому маршруту из пункта «А» в пункт «Б». Тысячи счастливых маунтинбайкеров не могут ошибаться все сразу, не правда ли?

Увы, – могут. Маршрут, который огибает каждое небольшое препятствие, весь состоит из изгибов и поворотов, часто довольно крутых. Большинство байкеров ныряют в них слишком рано и выходят медленно. Для низких скоростей и подъемов гладкие траектории в принципе подходят. Но как только скорости возрастают, проходить все эти повороты становится труднее. Байк не может перепрыгнуть через все камни, и из-за перегрузок на поворотах не сохраняется сцепление. Можно снизить скорость, но это уже не так при-

Поворот есть поворот

Я (Ли) спросил как-то моего друга Куртиса Кина, одного из самых быстрых и профессиональных даунхилеров в США, по какой траектории он едет, если в самой середине поворота большой бугор.

Куртис ответил: «Ну, если бы этот бугор находился не на повороте, как бы ты поступил в таком случае?» Я сказал, что «проглотил» бы его. «ОК, а по какой линии ты бы поехал, если на этом повороте не было бы никакого бугра?» Я сказал, что начертил бы широкую линию, круто изгибающуюся внутри и пологую на выходе. «Вот так и надо действовать».

Ах, вот оно что! Поворот и преодоление препятствий – совершенно разные вещи. Если внутри поворота есть какое-то препятствие, все равно он остается поворотом, и наилучшая траектория остается наилучшей траекторией (за исключением того момента, когда ты непосредственно находишься над препятствием).

Конечно, такой подход требует умения легко преодолевать любые препятствия в повороте. Небольшие корни и камни – это одно дело. А если большие глыбы – возможно, их стоит объехать.

кольно. Вместо этого ищи более прямые линии и менее крутые повороты. Лучше лететь прямо над камнями, чем устраивать слалом между ними. Черти широкие траектории для поворотов, входи в них по внутреннему радиусу и выходи по широкому, даже если корни деревьев пересекают твой путь. Пытайся перепрыгнуть то, что можешь, не теряя скорости и не убившись при этом. Когда несешься вниз по трассе, избегай «пороговых» препятствий. Или же поезжай вниз по прямой и рисуй математически совершенные кривые для прохождения поворотов. Как говорит чемпион мира по скоростному спуску Стив Пит, «используй всю ширину трассы. Не будь бараном».

Трасса «Тоннель» в Санта-Барбаре (Калифорния) – это сваленные в беспорядке плиты с перемычками из изъеденного песчаника. Очевидно, «легких» траекторий там просто нет – только камни, камни и еще раз камни. Глаза должны быстро «просканировать» весь путь и выбрать самый ровный маршрут: водостоки, совсем стертые камни или хорошо отскобленные шинами уступы. Даже если выбор правильный, все равно на пути могут появиться неожиданные препятствия. Обычный байкер преодолевает гладкий камень высотой 30 см. Профессиональный даунхилер перелетает через глыбу высотой 1 м 20 см. По мере роста мастерства и уверенности некоторые «ужасные» препятствия потом покажутся тебе совсем детскими, и ты помчишься по трассе, словно поток воды.

Настройся на свою скорость

Международная ассоциация маунтинбайкеров была бы безумно рада услышать от нас, что мы любим маунтинбайк, потому что восхищаемся природой. Но большинство гонщиков сказали бы: «Нам нравится скорость. Ноги, лыжи, доски для серфинга, верблюды, машины или реактивные самолеты – они помогают нам «выжать газ».

«Быстрее» гораздо приятнее, чем «медленнее», но наслаждение измеряется ощущаемой скоростью: восприятием света, звука и движения. Байк мчится по дороге, хрустит гравий, по сторонам со свистом проносятся де-

Линии на все случаи жизни

Простая поездка: на любой часто используемой трассе наезженная дорожка извивается между препятствиями и «вырезает» легкие (если не совершенные) дуги в поворотах. По этому пути чаще всего ездят. Обычно он самый безопасный на всей трассе и идеально подходит для лентяев, исследователей и начинающих.

Гонка: будь то кросс-кантри или скоростной спуск, тебе нужен самый быстрый и прямой маршрут, который реально пройти с твоим уровнем мастерства, оборудованием и внешними условиями.

Фрирайд: по сути, это одно удовольствие. Время тебя не волнует и безопасность, возможно, тоже. Ты можешь менять линию основного курса в зависимости от своего уровня, прыгать с пней или 12-метровых дропов. Это езда без ограничений, отказ от обычных правил скорости и эффективности.

ревья! Это может возбудить больше, чем полет на самолете со скоростью 1000 км/ч, с шелестом целлофана и тележкой с закусками. Начинающие гоняют по пыльным дорогам, чтобы послушать вой ветра и шелест покрышек. Специалисты же стараются сфокусироваться на ощущениях ускорения и замедления, вхождения в повороты, выхода из них и полета над различными препятствиями. Это те же эмоции, но с другим акцентом.

У каждой линии свой спектр скоростей. У плоских и легких траекторий спектр широкий, независимо от скорости, а у крутых, «зазубренных» линий более узкий скоростной диапазон. На низкой скорости уже нельзя перелететь через препятствие, а на высокой теряется управление. В действительности, чем более угловатая линия, тем быстрее надо ехать и тем больше надо уметь. Скорость помогает перелетать камни, перепрыгивать корни деревьев, проходить повороты и сохранять импульс движения на неровных участках. При реально крутой и грубой езде торможение только вредит управляемости байка, так что скорость может выйти из-под контроля, и останется только врезаться во что-нибудь не очень жесткое.

Скорость – это как электрическое напряжение. Она толкает тебя по трассе, в повороты и на подъемы. Она возбуждает чувства и приводит в трепет. Конечно, чем выше напряжение, тем сильнее удар током. В общем, оптимальная скорость позволяет преодолевать препятствия, поворачивать, реагировать на неожиданные ситуации и получать удовольствие. Некоторые люди пытаются гонять, не усвоив основных навыков, они-то и разбиваются чаще и серьезнее всего. Это опасный и неэффективный путь к высокой скорости. Попробайся кататься не быстро, а плавно. Скорость придет сама.



Среди россыпей этих камней нужно ехать достаточно быстро, чтобы пролетать над ними, но и достаточно медленно, чтобы сохранить управление. Зак Гриффитс нашел нужный баланс.

Езда с запасом

Вокруг тебя сумасшедший, непредсказуемый мир.

Скажем, ты выкладываешься на все 100%, гоняешь на грани потери управления. Держу пари, тебе это нравится. Но если неожиданно прокалывается покрышка, на пути появляется камень или выныривает случайный прохожий, ты не знаешь, что делать – и остается только упасть.

Если, с другой стороны, ты едешь на 80% своих возможностей, у тебя в запасе ещё остается 20% сцепления и внутренней остроты восприятия, чтобы противостоять неожиданностям. Всегда сохраняй резерв. Его правильная величина зависит от ситуации.

От 0 до 10% резерва: гонка на время. Ты хочешь выиграть, но разве разорванная селезенка стоит этой пластмассовой медали?

25% резерва: воскресная прогулка в парке отдыха. Всего лишь два слова: Sierra Club.

50% резерва: экспедиция в никуда. Два слова: пицца для волков.

75% резерва: езда по пыльной дороге, рука на ремне, что допускает один из авторов (Ли). Два слова: тупая задница.

Смотри туда, чтобы быть там

Поднимайся на следующий уровень, только когда езда станет гладкой и стабильной, а ты достигнешь успехов в каком-то новом движении. Если ты не можешь представить себе, что в совершенстве проходишь технический участок, не пытайся его пройти. Если перед препятствием появляется путаница в голове, не приближайся к нему. Вот тебе пример из жизни от Ли.

На соревнованиях по скоростному спуску «Big Bear» в 2003 году большой степ-даун в самом низу трассы для профессионалов внушал мне ужас. Люди расшибались на нем как сумасшедшие. Я знал, что могу с ним справиться, но не знал, что при этом буду чувствовать. Когда я пришел пешком к этому месту, прямо передо мной разбился парень. Он сломал себе руку и лодыжку и кричал, требуя обезболивающего, все время, пока я держал его (почти сорок минут). Это было тяжело. После дюжины фальстартов я наконец-то совершил несколько прыжков – идеально, мог бы я добавить. Утром в день гонки на этом препятствии погибла профессиональная гонщица из Японии. Потом я разузнал, что днем ранее там получил тяжелые травмы еще один парень. Как говорил тренер в стартовом домике, я мог совершенно пройти всю трассу, за исключением этого прыжка. Мне было просто страшно о нем думать, и перед глазами не стояло ничего, кроме черноты. Я отлично прошел всю трассу, но перед этим прыжком мой разум немного помутился. В таком «полусобранном» состоянии я упал на переднее колесо и кувырком скатился в толпу. Да... тут мне пришлось прибегнуть к экстренному «катапультированию».

Будь готов

Чтобы ты ни делал, надо это делать уверенно. На поверхности, которую ты считаешь легкой, можешь ездить сколько угодно и как угодно: быстро, медленно, стоя на седле или как-нибудь еще. Когда ситуация требует только половины возможностей, об остальной половине можно забыть. Но чем больше мастерства требует ситуация, тем увереннее нужно действовать. Вот ведь парадокс: когда ты больше всего волнуешься, готовность должна быть 100-процентной. Безумие.

Неуверенность ведет к падениям. Если ты попытаешься войти в поворот, не наклонив байк, то улетишь по касательной в колючие кусты. Если прыгнешь на очень низкой скорости, то приземлишься на крышу школьного автобуса. Если будешь запрыгивать на бордюр, не оттолкнувшись как следует вверх, то зацепишься задним колесом и рассмешишь приятелей.

Когда линия движения гладкая, можно спокойно и легко катиться по плоскости, объезжая грибы, очаровательный замок принцессы и пряничные домики.

К Брайану возвращается уверенность

Весной 2004 года я сломал лодыжку и не мог кататься два с половиной месяца. Когда кость срослась, я начал понемногу ездить на кросс-кантри и чувствовал себя неплохо на обычной трассе. Как будто все навыки остались при мне. Но потом сел на слаломный байк и попробовал спринты и прыжки – вот тогда я начал понимать, что многое запустил. Я боялся падать и просто не чувствовал уверенности. Это было что-то типа «как себя поведет моя нога, если я приземлюсь сюда слишком жестко?».

Достигнув определенного уровня, ты всегда сохраняешь 75% мастерства. На этом уровне у тебя стабильно получается то, что ты уже умеешь. Но именно оставшиеся 25% отделяют просто хороших байкеров от великих. На трассе скоростного спуска большинство профессионалов едет 7:00, а победители от 6:00 до 6:10. Так вот, победители могут получать результат 6:20 все время. Эти парни просто понимают, что это их скорость, и гоночные заезды не являются для них чем-то особенным.

Главное – время. Если ногам хорошо, можно быть уверенным в любой ситуации; в таком случае, если я оттолкнусь мощно и что-нибудь случится, я не получу повреждения. Я знаю, как это сделать: просто надо чувствовать себя уверенно.

Возвращать уверенность после травмы – это все равно что приобретать ее, продвигаясь по ступеням байкерского мастерства. Ты не переходишь сразу же от 1,5-метрового дабла к прыжкам на 7,5 метров. Нужно принять это, иначе процесс рискует затянуться. Если уж ты что-то делаешь, будь уверен в своих силах. Это результат полученного опыта, знаний и времени, проведенного на байке. С годами ты научишься правильно оценивать различные прыжки, скорости, дропы, расстояния и т. п.

Если речь идет о мотоциклах с двигателями одинаковой мощности, можно сказать: этот прыжок делается на третьей передаче и с наполовину открытой заслонкой. Когда дело касается велосипедов, труднее советовать, потому что все крутят педали по-разному. Приобретай опыт и уверенность, прыгай выше.

Чем ломанее траектория, тем трехмернее путь. Нужно прыгать через рвы, переезжать на заднем колесе связки бревен, нырять в крутые повороты. Такая быстрая нагрузка и разгрузка требуют критической оценки пути и 100%-ной выкладки, чтобы провести байк через все препятствия.

Езда с меньшей степенью концентрации и риска

Езда с меньшей степенью концентрации (в английском – «cruising») – медленная и спокойная. Грязь заставляет волноваться, а на спокойной трассе скучно. Или ты находишься на Эвересте в 100 км от базы, где падение равносильно смерти.

- Выбирай самые гладкие и легкие пути, даже если нужно объехать препятствие.
- Держи низкую скорость.
- Педали крути мягко и эффективно.
- Тормози легко, чтобы замедляться постепенно.
- Рули плавно.
- Дай байку катиться медленно по неровным поверхностям.

Езда, требующая концентрации

Такая езда – быстрая и агрессивная. Можно мчаться по знакомой трассе, и тут какой-нибудь затерянный дерт подбрасывает в небо. Или, может быть, это гонка по национальной трассе скоростного спуска в Вермонте, где победитель получает пожизненное право на бесплатные покрышки. (О да! Я бы ради этого рискнул!)

Выбери свою пилюлю

Ты скользишь по национальной трассе скоростного спуска в байк-парке Whistler (Британская Колумбия). Трасса крутая, резкая, неровная, но она, по крайней мере, проходит по земле. Ты пересекаешь грунтовую дорогу и попадаешь на участок «Клоунские башмаки». Неожиданно для себя ты уже едешь по деревянному шору, – вау! – с которого ты вдруг попадаешь на бревно шириной 30 см на высоте 1.5 м. Черт, ты чувствуешь себя, как Нео в «Матрице». Что делать?

Синяя пилюля. История закончилась. Ты просыпаешься в своей постели и веришь во все, во что хочешь верить. Остановись и обойди этот участок пешком. Ты ничего не получишь, но и не потеряешь ничего. Вопрос в другом: интересно ли тебе посмотреть, что находится «за этой дверью».

Красная пилюля. Оставайся в «волшебной стране» и проверь глубину кроличьей норы. Иногда лучше взять красную пилюлю. Нырни в неизвестность, поверь своему мастерству и опыту. В большинстве случаев уверенность помогает справиться. Твой мир никогда уже не будет прежним.

- Выбирай прямые траектории, даже если они проходят над корявыми препятствиями;
- поезжай быстро;
- крути педали агрессивно;
- резко тормози, чтобы быстро замедляться;
- наклоняйся и наседай в поворотах;
- используй серф или перепрыгивай через препятствия на пути.

Вдавливай байк в поверхность для увеличения скорости

«Изумительный прорыв обещает большую скорость при меньшем вращении педалей!»

«Въезжай в гору, не крутя педали!»

«Представь себе, что обезьянка едет на велосипеде совсем без педалей!»

Маунтинбайкеры выстроились бы в очередь посмотреть, как ты бросаешься сквозь ряд остро заточенных ножей. Правда заключается в том, что за этим «пусканием пыли в глаза» лежит простой и очевидный факт: если ты давишь вниз на коротком склоне, то ускоряешься вперед. Это называется «прокачкой». Нет ничего эффективнее кручения педалей, но «прокачка» позволяет ускоряться там, где крутить педали невозможно. Например, когда препятствия расположены слишком близко, поверхность очень неровная или ты слишком далеко отклонился. Между даблами на ритм-участке слишком мало места. Педали все время ударяются о препятствия в россыпях камней, цепляют землю в поворотах. Хорошая прокачка позволяет ускориться в таких ситуациях.

Прокачка поверхности 101. Ты даже себе не представляешь, насколько сильно прокачка может улучшить езду. Давай начнем с кочки на BMX-трассе.



1. На подходе к кочке нагрузи байк.

2. «Проглоти» кочку и наклонись вперед.

3. На обратной стороне надави руками вниз.

ПРОКАЧАЙ СВОЮ ЕЗДУ

Исследуй свои возможности. Активно ищи траектории для прокачки. Это могут быть передние стороны углублений и задние стороны бугров, скал, бревен и корней – они словно «просятся» на прокачку. Великие гонщики редко когда просто катятся по трассе, они постоянно выжимают всю скорость из поверхности.

Разгружай передние поверхности. Опасайся передних сторон: в лучшем случае они просто замедляют. В худшем – ударяют и кидают назад. Прежде чем прокачивать обратную сторону, надо преодолеть переднюю. Разгружай байк, вставай на заднее колесо, прыгай. Делай все, что подсказывает тебе фантазия, настолько долго, насколько у тебя хватит движений. Твоя задача – надавить на заднюю сторону, а врезаться изо всей силы в препятствие не стоит.

Прокачивай серфом. Иногда кочки расположены слишком близко, и переднее колесо взбирается на одну, пока заднее еще скатывается с предыдущей. Тогда подними переднее колесо и прокачивай кочки задним. Если хочешь увидеть это вживую, понаблюдай за гонщиками BMX и участниками байкеркроссов на ритм-секциях.

Прокачивай небольшие препятствия. Для этого не нужна большая рампа, хватает обычного перехода с вертикальной поверхности на плоскость. Все, что нужно – это небольшой уклон, камень или даже тонкая колея. Кое-что всегда лучше, чем ничего.

Прокачивай грубые препятствия. Если крутить педали в беспорядочной россыпи камней, они за что-нибудь зацепятся, а ты катапультируешься и приземлишься на голову. Если просто ехать, байк увязнет и упадет набок. Авторитетно заявляем: оба эти варианта – вздор! Пытайся прокачать обратные стороны больших камней. Россыпь камней предлагает сотни путей, готовых убить тебя, но она также дает сотни возможностей прокачать их обратные стороны.

Прокачка на подъемах. Прокачкой можно пользоваться на любом склоне, даже на подъеме. Скажем, горная трасса падает вниз в заливчик, а затем поднимается на противоположный склон. Оторви свою задницу и крути педали, как обычно, затем прокачай склон, идущий вниз. Разгрузи байк, как только начнешь подниматься вверх. Справился? Умничка!

Прокачка контруклонов. Контруклон – это всего лишь боковая сторона ямы. Старайся нагружать байк при входе на него и разгружать при выходе.

Прокачка под нагрузкой. Можно «взять» контруклон или склон с такой большой нагрузкой, что трудно будет крутить педали. Что делать? Прокачивать, конечно! Помни: хорошая обратная сторона забрасывает очень далеко – и в жизни, и в велоспорте.

Стремись к состоянию потока

Маунтинбайк исполняет многие желания. Он знакомит с ошеломляющими местами и исключительными людьми. Эти места, звуки, запахи и ощущения запирают внутри всех твоих демонов. И, конечно, скорость и значительность всего происходящего оставляют массу приятных впечатлений.

Можно совершить тысячу поездок и получить удовольствие от них по тысяче различных причин. Прогулка после обеда держит тебя в форме, трасса в Moab's Porcupine Rim кажется захватывающей, синглтрек напоминает «американские горки», а на огромном гэпе можно потерять голову от страха.

Это фантастические пути получения удовольствия от нашего замечательного спорта. Но самый серьезный опыт приходит, когда мысли вплетаются в покрывки, а тело летит по трассе легко и бесшумно. Время исчезает. Напряжение уходит. Ты сосредоточен, но расслаблен. Управлять байком очень легко. Вот оно – магическое состояние «потока».

Доктор Михаил Цикжентмихалай описывает это ощущение в своей самой значительной книге **«Поток: психология оптимального опыта»**. «Концентрация такая сильная, что не остается никакой возможности подумать о чем-нибудь, не относящемся к делу, или чтобы размышлять о каких-то своих проблемах. Чувство самосознания исчезает, а ощущение времени становится искривленным. И действия, которые приводят к такому состоянию, настолько приятны, что люди хотят выполнять их ради самих себя, лишь немного беспокоясь о результате, даже когда это сопряжено с трудностями или опасностью».

Разве это чувство не кажется тебе знакомым?

Поток получается, когда то, что от тебя требуется, совпадает с твоими возможностями. Трасса не такая страшная, как ты думал. Но все равно скучать она не даст. Чем выше требования к твоим возможностям, тем больше напряжение. Наслаждайся спокойной ездой по местной трассе, получай удовольствие от быстрой езды по новым маршрутам или переверни все свои привычные представления, поучаствовав в настоящей гонке кросс-кантри. В конце может закружиться голова, но тебе ведь все равно очень хорошо, не так ли?

Мы говорим «ощущаемые» возможности, потому что именно они важны. Большинство из нас может подниматься мощнее, поворачивать быстрее и лететь дальше, чем обычно. Если отказаться на трассе от привычных представлений, можно получить ни с чем не сравнимое удовольствие и улучшить езду.

К сожалению, мы не можем просто надеть шлем «Флоу-Трон 2000» и тут же почувствовать этот восторг. (Если бы могли, только этим бы и занимались). Согласно книге «Хороший стресс, плохой стресс», написанной Барри Ленсоном, поток – это точное психологическое состояние, которое требует наличия следующих элементов:

Адекватное мастерство. В потоке учатся не скользить, а управлять байком. Когда ты сможешь поворачивать и прыгать не задумываясь, тогда и поймаешь состояние потока. Можно получать удовольствие в мягких лесах Санта Круз, но барахтаться среди грохочущей гальки Феникса. Если волноваться о том, как выжить на трассе, потока не получится.

Мнение Брайна о самой подходящей для прокачки трассе

Трасса «Whoops» в Санта-Монике не очень крутая, но на протяжении нескольких километров на ней встречается примерно 150 кочек. Кажется, что кто-то оставил кучи земли на трассе или что дорожка просто износилась. На некоторых из них дети построили вылеты, но в большинстве своем кучки эти беспорядочны. Нужно совершить несколько заездов, чтобы запомнить их расположение. Можно катиться по маленьким буграм на заднем колесе или обкатывать другие округлые кочки. По мере того как ты их «прокачиваешь», увеличивается скорость. Некоторые кочки очень обрывистые и без обратной стороны, через них надо прыгать. Они довольно коварны, потому что иногда ты приземляешься на плоскость, а иногда ударяешься передним колесом и теряешь скорость.

Брайан ощущает поток

Лучший поток я ощутил в 1998 году на мировом кубке по скоростному спуску на соревнованиях «Big Bear» в Калифорнии, в моем квалификационном заезде. Это было, еще когда Нико Вулье был человеком (он был человеком все время, пока участвовал в гонках). Я приехал первым, а он вторым. Это была судьба. Я не слишком усердствовал, просто ехал гладко и безупречно. Не напрягался, не чувствовал, что вырываюсь вперед, даже не ощущал какой-то сверхскорости. А вдобавок к этому еще и победил Нико.

В гонке я старался изо всех сил, но приехал третьим или четвертым. Несмотря на все сверхусилия, я был всего лишь на полсекунды быстрее. Намного больше усилий, а в результате – ничего.

Цели. Если ты просто – ла-ла-ла – бесцельно катаешься, то упускаешь радость от достижения цели. Придумай цель. Разворачивайся плавнее, лучше вписывайся в поворот, стой на одном колесе или просто пытайся удержаться на велосипеде (для разнообразия). Если ты не любишь придумывать задачи сам – поучаствуй в соревнованиях. Будешь знать, что действуешь не просто так.

Возбуждение. Небольшой стресс – и твой разум в замешательстве. Слишком большой стресс – это уже тревога. Вперед, и пусть у тебя тревожно засосет под ложечкой. Это значит, что ты получил толчок и надо бы подбросить в печку дров.

У нас есть для тебя хорошая новость. Ощущение потока появляется не случайно, и добиться его не так уж и сложно. Эти советы помогут учиться чувствовать поток даже в сумасшедших ситуациях.

Разбей их. Разбивай большие задачи на маленькие составляющие. Если ты средненький прыгун и пытаешься выполнить технический «10-элементный» ритм-участок одним махом, то ты, скорее всего, упадешь и поломаешься. Лучше сначала отрабатывай совершенный отрыв на первом дабле, а потом приземление. Освоив это, добавляй прыжок номер два, номер три и так далее.

Практика. Не выходи сразу на гонку. Удели внимание тому, что ты делаешь. Систематически повышай мастерство. Сфокусируйся на совершенном вращении педалей. А затем прокрути их миллион раз.

Тренируйся в хорошей компании. Тренируйся с байкерами своего уровня (или на уровень выше). Будет на что ориентироваться. Остерегайся: если тебе некомфортно среди более умелых гонщиков или из-за этого приходится решать пока еще недостижимые задачи, ты вряд ли получишь удовольствие.

Найди правильный инструмент для работы. Не беспокойся о том, правильно ли байк держит курс или полностью ли закручен. Мы говорим это впервые: иди и купи!

Преодолей препятствия. Уделяй внимание вещам, которые портят или прерывают поток. Может быть, тебя пугают камни размером с голову ребенка. объезжай подальше такие препятствия или учись их преодолевать.

Не думай о себе. Мысль о том, что ты «рвешь» трассу, все убивает. Вспомни сцену из «Империя наносит ответный удар», когда Люк стоит на одной руке с закрытыми глазами вместе с Йода, какой-то сгусток балансирует у него на ногах, и Люк начинает поднимать в воздух истребитель с Х-образным крылом. В этот момент он определенно «рвет». Как только Люк открыл глаза и подумал: «Да, я мастер Джедай!», тут же все и упало. Не сосредоточивайся на самом себе, как Люк. Будь уверен в себе, как Хан.

Узнай, почему ты едешь на велосипеде

Большинство из нас катается каждый день. Мы ездим, ездим и ездим. Когда мы не на байке, мы о нем думаем. Но я держу пари: большинство с трудом может объяснить причину этого помешательства.

Из-за удовольствия? Для тренировки? Из-за ощущения свободы? Для того чтобы жить? Каковы бы ни были причины, они прекрасны. Просто определи свои.

Зная мотивацию, можно протоптать тропинку к счастью. Если ты просто хочешь получать удовольствие и сжигать калории, выбери безопасный тип езды и наслаждайся воскресными прогулками. Если ты хочешь быть профессионалом, относись к тренировкам и участию в гонках серьезно. Если хочешь стать великим гонщиком и рассматривать себя как стоящего человека – удачи. Ты обнаружишь, что после чисто выполненного прыжка или победы в гонке, или достижения мастерства приятелей эта дырка в душе никуда не исчезнет.

Решаем проблемы

Проблема: ты постоянно «вязнешь» на одних и тех же препятствиях: например, на камнях, бревнах, «стиральных досках».

Решение: просматривай трассу. Замечай препятствия, а потом опять смотри вперед. Тренируйся с тем, что тебя тормозит.

Проблема: когда твои приятели уже проходят техничные участки, ты все никак не можешь выйти из крутого поворота.

Решение: выбирай более прямую траекторию над камнями и т. п. Чем меньше поворотов, тем лучше (камни можно перелетать).

Проблема: ты часто падаешь.

Решение: снижай скорость и выбирай более плавные линии. Незачем кататься быстро и круто, пока не научишься ездить медленно и легко.

Проблема: ты замедляешься на неровных участках, где не можешь крутить педали.

Решение: прокачивай поверхность. Проверь свою скорость езды без вращения педалей. Сам удивишься, насколько быстро можно так ехать.

Проблема: в определенных ситуациях ты напрягаешься, скажем, в россыпи камней или в густом лесу.

Решение: вероятно, ты чего-то боишься – падения, ужасного клоуна или еще чего-нибудь. Чтобы победить тревогу, проезжай такие участки очень медленно и старайся добиться максимальной гладкости и легкости. Ускоряйся только тогда, когда этот ужасный клоун оставит тебя в покое.

Ощущение потока рождается вне механики управления байком. Это философия и стиль. Твой путь обретения опыта на трассе, использования мастерства и оборудования – все это вместе помогает получать удовольствие. Можно оставаться на земле и развивать сказочную скорость или высоко и стильно взлетать. Чему бы ты ни отдавал предпочтение, выброси из головы все мысли, пускай мастерство и полет идут рука об руку. Тогда волшебные ощущения гарантированы.

10

Справляйся с безумными условиями



Суть маунтинбайка заключается в том, что тебя всюду подстерегают неожиданности: крутые скалы с мокрым мхом, скрытые под снегом извилистые корни, убийственная, заполненная грязью колея и т. п. Если ты хочешь остаться чистеньким, катайся в скейт-парках или на BMX-трассах. Если хочешь получить сумасшедшие ощущения – вперед на трассу!

Когда поверхность становится неровной, скользкой и рыхлой, особенно важно чувствовать себя на велосипеде расслабленным и легким, и при этом смотреть туда, куда хочешь попасть. Если ты поклянешься всегда так делать, не отрекайся от этих советов при более сложной езде.

Неровность – это иллюзия



Камни, бревна, корни, колеи и кочки могут стать твоим ночным кошмаром, а могут исполнить мечты. Давай все же выберем последнее.

Рассматривай неровную трассу как огромный ритм-участок. Камни, бревна, корни, колеи и кочки – это просто препятствия, которые нужно преодолевать. В зависимости от твоей скорости, неровности участка и его длины, по участку можно просто катиться, ехать на заднем колесе, подпрыгивать, вылетать или же объехать его. Суть в том, что не надо воспринимать неровность как источник опасности. Думай о ней как о серии небольших препятствий, которые нужно последовательно преодолеть. Вот несколько общих советов:

Поддерживай скорость. Большая ошибка – сильно снижать скорость на неровной поверхности. Импульс движения позволяет проходить кочки и проносит тебя через весь неровный участок. Стив Пит говорит: «Иногда лучше всего просто крутить педали так быстро, как ты только можешь, оторваться от задней части велосипеда и постараться скользить над камнями, едва касаясь их верхушек. Это похоже на участки «стиральных досок» на трассах мотокросса. Чем быстрее едешь, тем ровнее становится езда».

Используй трещотку. Иногда дорожный просвет между землей и педалями слишком маленький, и невозможно делать полный рабочий ход педалей. Тогда прокручивай их на трещотке назад, а потом вперед для получения дополнительного импульса.

Если препятствие маленькое – перелети через него. Отдельно лежащие камни, бревна или короткие участки должны преодолевать одним из твоих коронных банни-хопов.

Ты никогда не знаешь, когда какой-нибудь камень подбросит заднее колесо, поэтому все равно можно оставаться расслабленным и смотреть туда, куда едешь.

Нет никаких причин въезжать в обратную сторону этих препятствий, если только ты не хочешь перепрыгнуть через что-нибудь еще.

Поезжай легко. На подъезде к длинной серии препятствий, которые ты не можешь «проглотить» по отдельности, потяни байк вверх и возьми его в себя. Надо, чтобы колеса и подвеска поглощали все толчки, а велосипед словно скользил по верхушкам бугров и кочек. Ты должен стать сверхлегким, когда преодолеваешь ряд беспорядочных объектов – большие извилистые корни, например. «О да, ты должен со свистом пролетать над корнями, – говорит Пит. – Расслабься, потому что ты будешь постоянно менять направление». Топталки требуют некоторого давления вниз, чтобы удержать тебя «на борту»; но ты можешь пойти другим путем – использовать контакты.

Прокачай его. Ты реально можешь ускориться на неровных участках, где большинство байкеров просто вязнет. Ключ к разгадке – нагружать и разгружать байк в нужных местах. Разгружать байк на передней стороне препятствия (или перелетать ее), будь то бревно, камень или корень. А при приземлении нагружать байк. Если это участок с целым «букетом» маленьких корней, ты можешь разгрузиться на протяжении всего такого участка, а затем прокачать лишь последний корень.

«На каменистом участке я люблю становиться легким, чтобы байк мог скользить над камнями, – говорит Пит. – Но после первого же камня он начинает вязнуть, поэтому я ищу место для нового прыжка». На длинных участках ты можешь взлететь в самом начале, затем сделать прокачку в одном месте, снова пролететь немного, снова прокачать и так далее. Если переднее колесо ни обо что не ударяется, пока ты прокачиваешь заднее колесо, ты молодец.

Преимущество: такая философия вылета и прокачки вынуждает нацеливаться внутрь неровного участка, а не приходить в волнение на первом же препятствии. Ты можешь поддерживать более высокую скорость и при этом плавно проходить этот путь.

Освободи переднее колесо, остальное приложится. Ты даже себе не представляешь, через что может переехать заднее колесо, если переднее уже чисто преодолело препятствие. Если неожиданно столкнешься с камнем, бревном



Профессиональный даунхиллер Куртис Кин направил голову вниз по трассе, предоставив байку возможность самому беспокоиться обо всех этих надоедливых камнях.

Слишком неровно для хватки Брайана

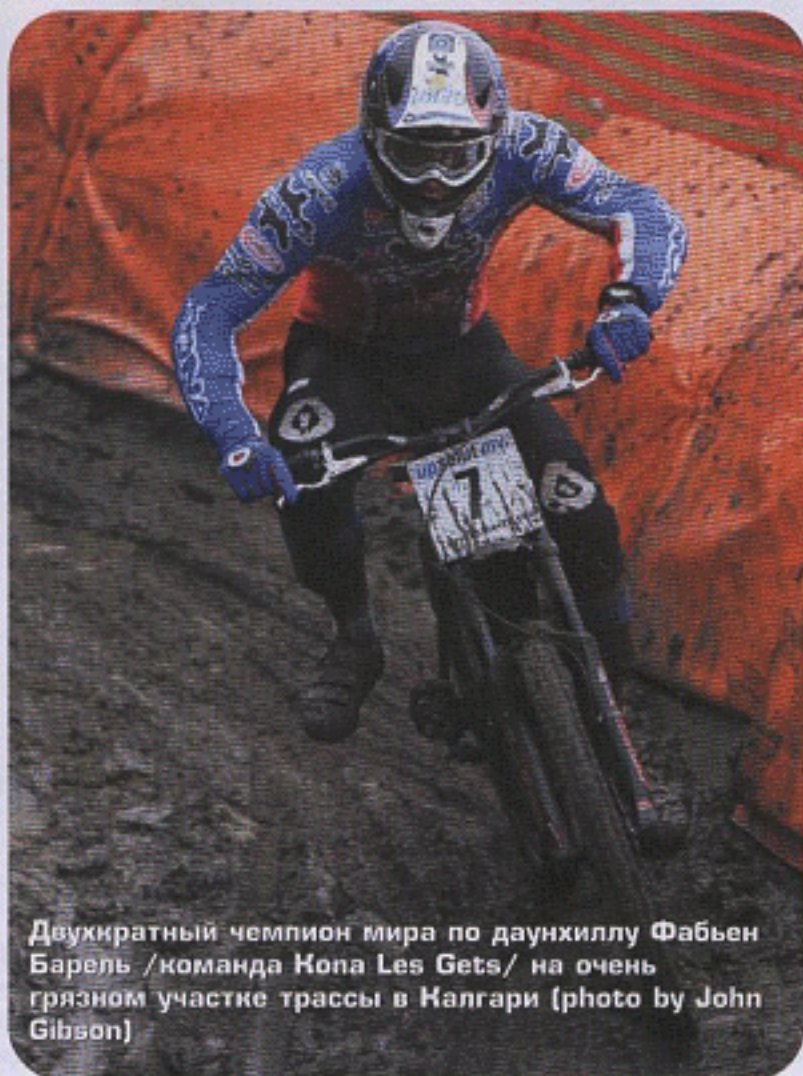
Когда-то давно у нас не было таких велосипедов, как сегодня. Трасса скоростного спуска на кубке мира в Невагале (Италия) была настолько неровной, что мы могли делать всего лишь по три заезда за день. Усталость бешеная, руки покрыты волдырями и мозолями. Трасса постоянно менялась. Сначала был крутой скоростной участок, затем технический участок со скользкими корнями и камнями, потом горнолыжный склон с камнями в траве, по которому летишь на полной скорости, затем – бам! – снова в лес со скользкими корнями и камнями, затем – бам! – скоростной лыжный склон с камнями в траве. Удержаться было очень сложно. Однажды мне оставалась всего минута до окончания среднескоростного участка, но я так устал, что руки соскользнули с руля, и я не смог пройти поворот. Улетел прямо в толпу!

или корнем, которые лежат на ровной поверхности, подними переднее колесо над препятствием и разгрузи заднюю часть байка, когда она перекачивается через него. Затем прокачай препятствие для добавления скорости. Когда ты въезжаешь в беспорядочное нагромождение всякой ерунды, разгрузи переднее колесо так, чтобы заднее могло свободно и быстро перекатиться через все это. Когда оба колеса ударятся о препятствие одновременно, байк вязнет, как мохнатый мамонт в болоте. Так что, въезжая на запутанные участки, вспоминай: переднее разгружаешь – заднее перекачивается!

А еще можно прыгать. Ты бы попытался перекачаться через действительно неровную часть дороги, например, через крутые камни с большими промежутками между ними? Так вот, это все равно что мечтать пробить переднее колесо, получить массу жестких ударов или перелететь через руль. Если ты набрал скорость, лучше прыгать. Воспользуйся банни-хопом, если отталкиваешься от плоской поверхности, либо используй само препятствие в качестве имитации вылета. Вкатывайся на небольшие плоскости препятствий, чтобы мягко приземлиться и получить дополнительную скорость. Помни: врежайся в препятствия только тогда, когда используешь их для прыжка через следующее препятствие.

Скользко, когда мокро

Плохое сцепление – это плохое сцепление, едешь ли ты по воде, грязи, льду, песку или на плохих покрышках. Когда между покрышками и поверхностью земли плохое сцепление, ситуация становится опасной для тебя и окружающих. Тут необходима особая тактика:



Двукратный чемпион мира по даунхиллу Фабьен Барель /команда Kona Les Gets/ на очень грязном участке трассы в Калгари (photo by John Gibson)

Расслабься, но будь готов к любым неожиданно-стям. «Если ты едешь, думая: там грязь, я должен ее объехать – то будешь готов сделать это вовремя, – говорит Пит. – Не стоит думать, что это легко. Это ведь грязь; а грязь – не всегда весело».

По возможности поезжай прямо. Нельзя войти в поворот по мокрым корням, поэтому поворачивай на нормальной почве и затем вылетай прямо на рискованные участки. Пока ты движешься прямо, необязательно ехать медленнее обычного.

Не делай резких движений. Земле очень сложно «услышать» все, если покрышки «разговаривают» с ней слишком быстро. «Говори» медленно, четко (если ты понимаешь, что мы имеем в виду) и жди, пока земля тебя не «услышит».

Заезжай на скользкие объекты по прямой. Если въехать на скользкий корень под небольшим углом наклона, будет жуткая авария.

Когда ты неожиданно сталкиваешься с корнями под углом, старайся поднимать над ними переднее колесо и разгружать заднее (насколько это возможно). «Это почти как банни-хоп, но реально ты не отрываешься от земли. Ты просто становишься легче», – говорит Пит. Также это работает при лобовом столкновении с предметом.

Когда ты карабкаешься вверх по склону, оставайся в седле, чтобы как можно больше веса приходилось на заднее колесо. Если встать, потеряются сцепление и импульс движения. Если это грязный подъем, движение будет практически невозможно возобновить. Поставь более высокую передачу, чем обычно, чтобы «разбавить» импульс энергии и убереечь покрышки от срывов.

Ищи места, где можно крутить педали. Так как на скользких корнях сцепление плохое, ускоряйся там, где оно хорошее. Для преодоления корней надо набирать скорость.

Снег бывает плохим или хорошим. Если верить Питу, то прихваченный морозом верхний слой снега может дать неплохое сцепление и позволить тебе ехать быстро. В мягком снегу байк проваливается и вязнет. Лед – это всегда плохо, если на покрышках нет шипов.

Используй подходящие покрышки. Скользкое покрытие требует более «липкой» резины и ярко выраженного протектора. Для снега и грязи идеальны покрышки с шипами.

Выигрышный совет от самого Стива Пита: «Если скользко, и заднее колесо начинает проскальзывать, наклонись вперед, чтобы дать больше сцепления переднему колесу. Тогда заднее просто последует за ним». Это может показаться противоречивым, но Питти знает, о чем говорит.

Как управляться с грязью

На севере Англии, где живет Пит, грязи столько же, сколько пыли в Калифорнии. Прибавь это к его опыту участия в мировых кубках, и получится парень,

Брайан ненавидит скользкую поверхность

Если честно, не люблю скользкие корни. Я приехал из Южной Калифорнии, дождей и корней там было не очень много. Вермонт всегда был скользким, то же могу сказать и про Невагал в Италии: там всюду участки мокрых корней и скользкие камни. Чтобы ездить по такой поверхности, нужно быть ловким и уметь держать равновесие. Ты должен следовать за байком и не противиться этому. Совершенно не мой стиль: я люблю управлять ситуацией постоянно. А в этом случае получается, что ты почти ничего не контролируешь.

знающий все о езде по грязи. Питти говорит, что надо привыкнуть к ощущению проскальзывания и просто следовать ему. И еще, чтобы адаптироваться к стилю «банзай!», можно выполнить несколько трюков, которые увеличивают контроль и комфорт:

- Обмотай грипсы тонкой плетеной веревкой на случай, если грязь попадет на перчатки.
- Если дождь капает на маску, удлини козырек, прикрепив на его конец прозрачный кусок пластика.
- Пит едет по трассе Смит Ролл-Офф в действительно плохих погодных условиях. Если вода попадает под пленку, она начинает липнуть к стеклам.

Решение: приклей петлю из рыболовной лески к линзам и немного отстриги пленку.

- Когда вода вырывается из-под колес и летит прямо в лицо, прикрепи резиновый брызговик к переднему крылу.
- Прикрепи резиновую полосу, вырезанную из покрышки, к седлу, чтобы правильно переводить свою нецензурную речь в язык, который понимает байк.

Мягко, глубоко и свободно

Глубокий песок, пыль, гравий, грязь и снег так и норовят испортить тебе поворот, утопить и заставить остановиться. Вот несколько советов:

Найди точку равновесия где-то рядом с задней частью байка. Нагрузи переднее колесо достаточно сильно, чтобы оно ехало прямо и схватывалось с землей во время поворотов руля, но не слишком (иначе оно будет проваливаться и снижать скорость). Как при ходьбе на лыжах: наклоняться вперед достаточно для того, чтобы управлять лыжами, но не позволяй им утопать в снегу.

Если ты сталкиваешься с песчаным участком на большой скорости, отклонись назад и разгрузи переднее колесо, пока байк не начал замедляться. Сохраняй переднюю часть легкой и гони вперед, как гидросамолет при взлете.

Подниматься по рыхлой почве и по скользкой поверхности – одно и то же. Сядь в седло и плавно добавь мощи. Поставь более низкую передачу, чем обычно – тогда не завязнешь.



Заднее колесо в заносе, а переднее свободно катится. Создается впечатление, что этот склон из щебенки в байк-парке Whistler довольно легкий. В действительности это не так.

Расслабление на смертельно опасных участках

Трасса скоростного спуска «Камикадзе» в горах Mammoth сделана из пемзы, она пыльная и рыхлая. Можно разогнаться чуть ли не до 100 км/ч – и любое резкое движение или толчок становятся смертельно опасным. Правильная траектория и так была достаточно плохой, но на съезде с основной полосы земля становилась еще более рыхлой и глубокой. Нужно было оставаться легким на байке, позволяя обоим колесам идти в занос на поворотах.

Повороты на сухой пыли подобны управлению грузовым кораблем. Ты даешь команды, а судно медленно на них реагирует. Медленно поворачивай руль и жди поворота байка. Если ты рулишь слишком мощно и быстро, переднее колесо зароется. Это похоже на проскальзывание, за исключением того, что колесо обычно схватывает сцепление и перебрасывает тебя вперед.

Торможение на рыхлой поверхности требует ультралегких касаний, особенно это относится к переднему тормозу. Убедись, что байк выпрямлен. Переместись назад и вниз, чтобы больше выжать из заднего тормоза. И отпусти передний тормоз при первых признаках зарывания. А вот и хорошие новости: глубокий снег, песок и грязь хорошо скрадывают скорость, так что можно тормозить реже, чем на жесткой поверхности. (Когда ты мчишься на лыжах по склону с глубоким снегом, снег немного замедляет; здесь то же самое).

Все это одно и то же. Ты плывешь сквозь пыль, ерзаешь на гравии, ударяешься о камни. Симптомы кажутся различными, но действия должны быть одинаковы: расслабься и жди от байка идиотского поведения.

Вырежи это и приклей на холодильник: «Пока тело «держит курс», не важно, что вытворяет байк».

Избегай колеи

Бегущая вода и катящиеся колеса могут вырыть мини-каньоны на твоей любимой трассе. Эти колесные «капканы» сбивают равновесие, скрадывают скорость, скапливают камни и другие гадости. Обычно их следует объезжать, но иногда с ними можно подружиться.

Не заезжай в канавы для слива дождевой воды. Колея, которая бежит вдоль всей трассы, любит захватывать и приводить в итоге в ужасное положение. На широкой дороге или на двухполосной трассе тебе хватит пространства для выбора нужной траектории. Если же трасса очень узкая, и это единственно возможный путь, тогда – вперед, в колею. Пусть задний тормоз контролирует скорость. Передний тормоз всегда вредит управляемости, что не очень хорошо в колее.

Избегай колеи при подъеме в гору. Когда ты ползешь в гору по колее и скребешься задним колесом о стенки, то теряешь скорость и рискуешь совсем соскользнуть (если еще до этого не ударишься педалями о землю). Поэтому не поднимайся в гору по колее. Если заднее колесо соскальзывает в нее, не прекращай крутить педали и выбирайся оттуда как можно скорее.



Колея может быть и врагом, и другом. Вот эта – определенно друг. Тод Бош испытывает здесь определенные перегрузки. Обрати внимание, что он совсем не тормозит.



Когда езда становится «шаткой», держи ухо востро.

Избегай узкой колеи. Узкая колея качает тебя из стороны в сторону вокруг точки равновесия. Парадоксально, но чем быстрее ты едешь по узкой колее, тем лучше.

Пересекай колею особенно внимательно. Пытайся пересекать колею под углом и не позволяй колесам «попасться» в нее. Если ты въехал в колею перпендикулярно, просто разгрузи байк. Если тебе нужно преодолеть большую колею, которая бежит параллельно твоему курсу, перепрыгни ее целиком. Серф работает на гладких перегибах, но разве на гладком перегибе ты должен беспокоиться о какой-то колее?

Колея и повороты. Когда сотни гонщиков уже прошли плавный поворот, наилучшая траектория «впечаталась» в землю на несколько сантиметров. Что же, это ведь фантастический контруклон – особенно на плоских поворотах или поворотах с отрицательным наклоном. Если колея стала глубже 15 см или на ней образовались большие ямы, и это уже опасно – найди другую траекторию.

Езда по узким предметам

Мостки в лесах Северного Ванкувера помогают байкерам преодолевать тяжелые участки – глубокие слои листвы или болотистые ямы. Как только байкеры научились хо-

рошо держаться на этих бревнах и тому подобных вещах, мостки потеряли свое предназначение. Они вдруг перестали соединять различные участки, промежутки между которыми нельзя было преодолеть на велосипеде. Так появился основной элемент нового стиля езды: частично кросс-кантри и частично даунхил, но в основном – триал. Сегодня фрирайдеры катаются на высоте 4,5 м над землей по бревнам шириной 10 см. Неудивительно, что такие мосты сегодня называются тощими.

Эти мосты (или элементы north-shor'a) варьируются от больших лестниц, собранных из пиломатериалов, до тонких промокших брусьев. Высота колеблется от нескольких сантиметров до 6 метров (и даже больше). Технически такие препятствия не отличаются от любой другой узкой траектории, например, от тонкой колеи или вылета с узкого камня. Это только кажется, что ездить по тонким предметам ужасно, а ошибаться на них смертельно. Но если научиться ездить по тонким предметам, потом можно спокойно гонять по современным трассам для фрирайда, мастерски держать равновесие и управляться с «игольными» линиями. Просто запомни:

Все это у тебя в голове. Можно легко проехать по белой полосе со скоростью 33 км/ч. Помести ее на высоте нескольких сантиметров над землей, и ты забудешь, как крутить педали. Помни, что колесам нужно всего несколько сантиметров ширины, все остальное – декорации.

Смотри как можно дальше вперед. Нацелься туда, куда хочешь приехать (как обычно). Да, ты прав: это легче сказать, чем сделать, но постарайся не смотреть на переднее колесо. Из-за этого появляется трепещущее шатание на маленькой скорости, что, в свою очередь, ведет к резкому вертикальному ускорению, а потом столь же резкому замедлению.

Движение – это твой друг. Проедь по белой полосе со скоростью 30 км/ч, а затем попробуй сделать это на скорости 3 км/ч. Труднее, да?

Используй более высокую передачу, чем обычно. Вращение педалей на низкой передаче заставляет почувствовать все неровности и потерять



Брэндан Слоан из компании «Specialized» испытывает одно из своих творений на неподалеку от Ванкувера Норт-Шор.

управляемость. Используй низкую передачу в более простой ситуации, а не на скользкой лестнице. На высокой передаче удобнее сохранять равновесие и труднее улететь вниз в этот мягкий зеленый мох.

Внимательнее на поворотах. Когда ты огибаешь поворот перед переходом на плоский узкий мостик, выверни переднее колесо так сильно, чтобы заднее точно вписалось внутрь. На концах тонких мостков для этих целей очень мало места. Чтобы большая часть резины была на дереве, держи байк прямо, а наклоняйся только туловищем.

Используй большие, липкие покрышки. Если собираешься ездить по узким предметам, уменьши давление в покрышках. Только постарайся их не пробить, когда будешь спрыгивать на камни.

Ищем выход. Как мы уже говорили, езда по тонким мостикам – это как езда по узкой линии (правда, после съезда с тонкого мостика поездка заканчивается). Если ты вильнешь в сторону и увидишь под собой чистую землю, спрыгивай с велосипеда и старайся приземлиться безопасно. Если начинаешь терять равновесие близко к ровной поверхности, отбрасывай байк и приземляйся на ноги. Если это происходит над пропастью с кучами всяких острых зазубренных вещей внизу, бросай своего «коня» и крепко цепляйся за бревно.

Начинай с широкого и проезжай медленно. Положи кусок бревна на землю и проедь по нему. Когда освоишь бревно шириной 40 см, переходи к следующему – 20 см. Когда сможешь оставаться на нем, сколько хочешь, попробуй немного приподнять бревно. Как мы и говорили, главное в езде по тонким предметам – твое восприятие. Постепенно становись более уверенным. Постарайся не оказаться в паническом состоянии на высоте 3 м над острыми камнями. Это не очень приятно.

Благодарим Брэндана Слоана за то, что он поделился своими секретами. Слоан – руководитель производственного отдела по байкам для фрирайда компании "Specialized", и он тренирует большинство команд по Норт-Шору, когда едет туда испытать свое новое оружие.

Решаем проблемы

Проблема: на неровных поверхностях ты чувствуешь, что тебя вот-вот «забьют насмерть».

Решение: убедись, что байк настроен правильно. Не хватайся так сильно за руль, расслабь верхнюю часть тела. Смотри вперед. Нагружай байк на ровных поверхностях и разгружай на неровных участках.

Проблема: на неровных участках тебя подбрасывает, словно мячик, а потом бьет о седло.

Решение: поезжай быстрее. Разгрузи байк, особенно его переднюю часть, когда сталкиваешься с препятствиями.

Проблема: когда езда становится более скользкой и свободной, ты чувствуешь себя больным гусем.

Решение: во многом это вопрос философии. Когда земля липнет, как антипригарная посуда, покрытая cooking spray (средство для создания корочки), можно только мечтать потерять контроль и просто «плыть по течению».

Брайан решил проехаться по узкому мостику

Когда я впервые катался в парке Whistler, меня реально поразили маленькие мостики, перекинутые через реку, текущую по трассе, или установленные на некоторых трассах для скоростного спуска. Ты знаешь, я никогда раньше так не ездил, поэтому сначала был очень осторожен. Но однажды я все же попробовал преодолеть несколько из них, и это было здорово.

Когда Dangerous Dan Cowan приезжал в наши места со своим фрирайд-шоу, он оставил мне все свои деревянные штуки для трюков, и мы с приятелями установили их на заднем дворе. Ни один из этих узких предметов не был действительно узким (может быть, всего 10-13 см шириной), но и это бросало вызов, было какой-то новой, непознанной стороной маунтинбайка. И хотя я, вероятно, никогда не буду участвовать в таких соревнованиях (но кто знает?), все это расширяет представления о пределах своих возможностей и учит быть уверенным в любых ситуациях. Будь всесторонне развитым байкером. Когда вы с друзьями будете кататься на велосипедах, ты не должен стать единственным, кто переходит мостик пешком.

«Начели» требуют не только такого же чувства равновесия, как тонкие предметы, но и совершенной синхронизации. Чем тоньше «качели», тем меньше можно ошибаться.



Звучит довольно по-дурацки, но это так. Надевай защиту, если это придаст тебе больше уверенности.

Проблема: на рыхлой поверхности переднее колесо зарывается в землю, иногда оно так блокируется, что перебрасывает тебя через руль.

Решение: ты слишком сильно смещаешь вес вперед. Отодвинься немного назад, больше веса сосредоточь на ступнях, меньше – на кистях рук.

Проблема: на рыхлой почве переднее колесо скользит по поверхности и не слушается руля.

Решение: ты слишком сильно смещаешь вес назад. Передвинься немного вперед и приложи больше давления на кисти рук.

Проблема: тебе трудно держаться линии, будь то между двумя обрывистыми колеями или на приподнятом бревне толщиной 20 см.

Решение: расслабься и смотри туда, куда нужно попасть (как всегда). Помни, что даже маленький импульс движения спасет тебя быстрее, чем ты успеешь заволноваться.

Проблема: когда ты едешь по неровной поверхности, байк не хочет поворачивать. Тебя словно бросает вперед. Трудно наклоняться в поворотах.

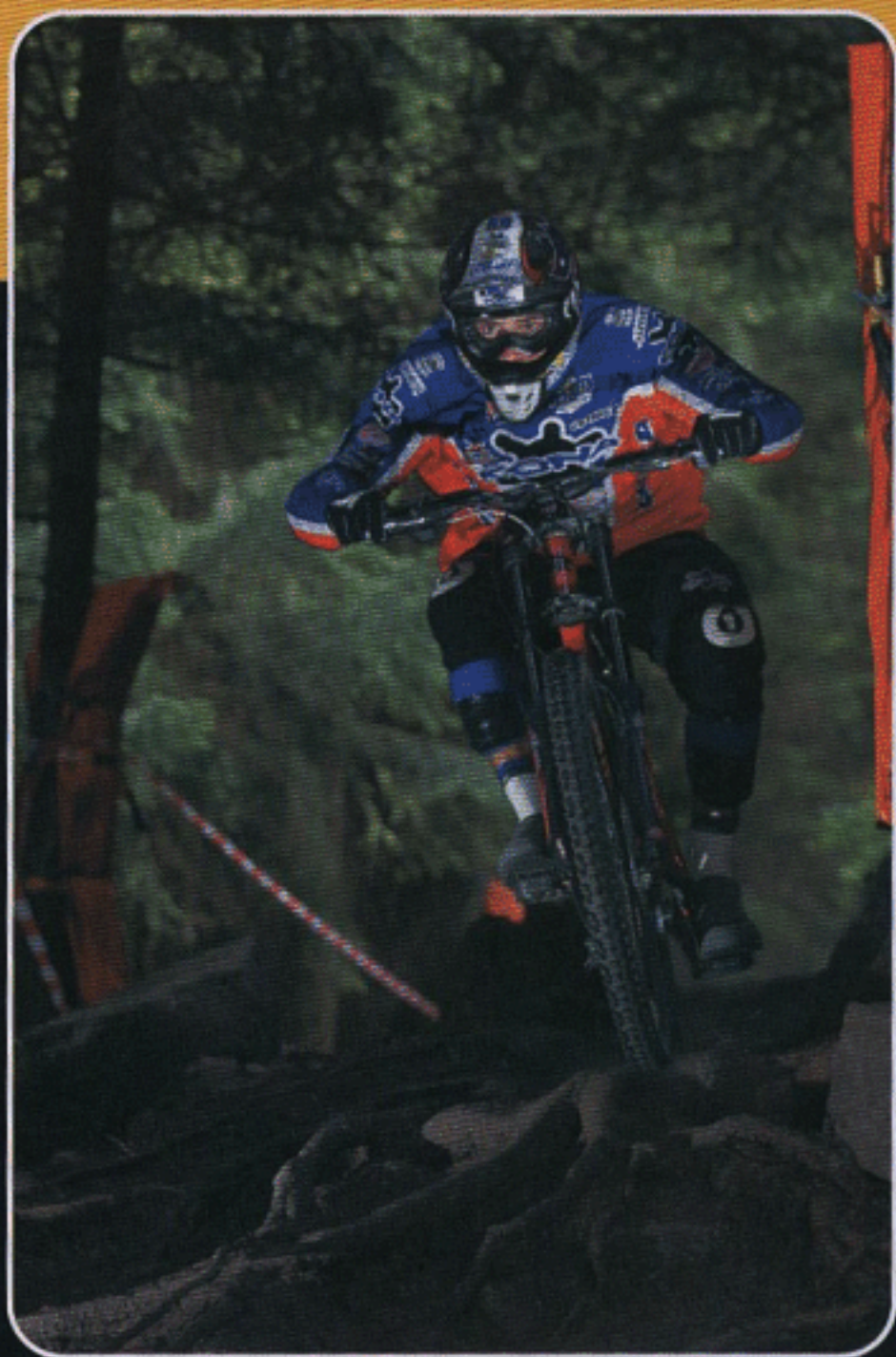
Решение: возможно, бедра мешают перемещению седла. Разведи колени пошире, чтобы дать байку возможность «играть» под тобой и наклоняться в поворотах. Попробуй опустить седло ниже.

Проблема: ты чувствуешь себя избитым, когда пытаешься крутить педали на неровной поверхности.

Решение: встань с седла, возможно, даже всего на несколько сантиметров. Сосредоточь вес на педалях и позволь байку реагировать на удары. В большинстве случаев опускайся на полсантиметра ниже (или около того), это даст больше пространства для работы. Для более мощного педалирования на относительно ровных участках соскользни назад на седле. Это будет примерно соответствовать твоему обычному росту.

Сумасшедшие условия езды на велосипеде могут поразить человека, который не привык к подобным вещам. Посади в глубокую грязь жителя Южной Калифорнии, и он получит там хорошую взбучку. Перенеси жительницу Восточного Побережья на дорогу с жестким покрытием, и она почувствует себя неуверенно. Хотя такие условия могут показаться странными и очень разными, твое поведение не меняется. Ты должен оставаться расслабленным, смотреть в направлении езды и получать удовольствие!

Гоняйся как чемпион



Гонки – это тоже езда, только на время. В день гонки нужно собрать воедино все мастерство и добавить несколько специальных приемов, которые расширят твои возможности.

Укрепляй волю

В любом классе соревнований всегда найдутся люди с необходимой для победы физической подготовкой и мастерством. Чтобы выиграть, нужно на протяжении всей гонки быть собранным и эмоционально сильным. Так что, вот несколько советов, которые помогут тебе стать твердым, как каменная статуя.

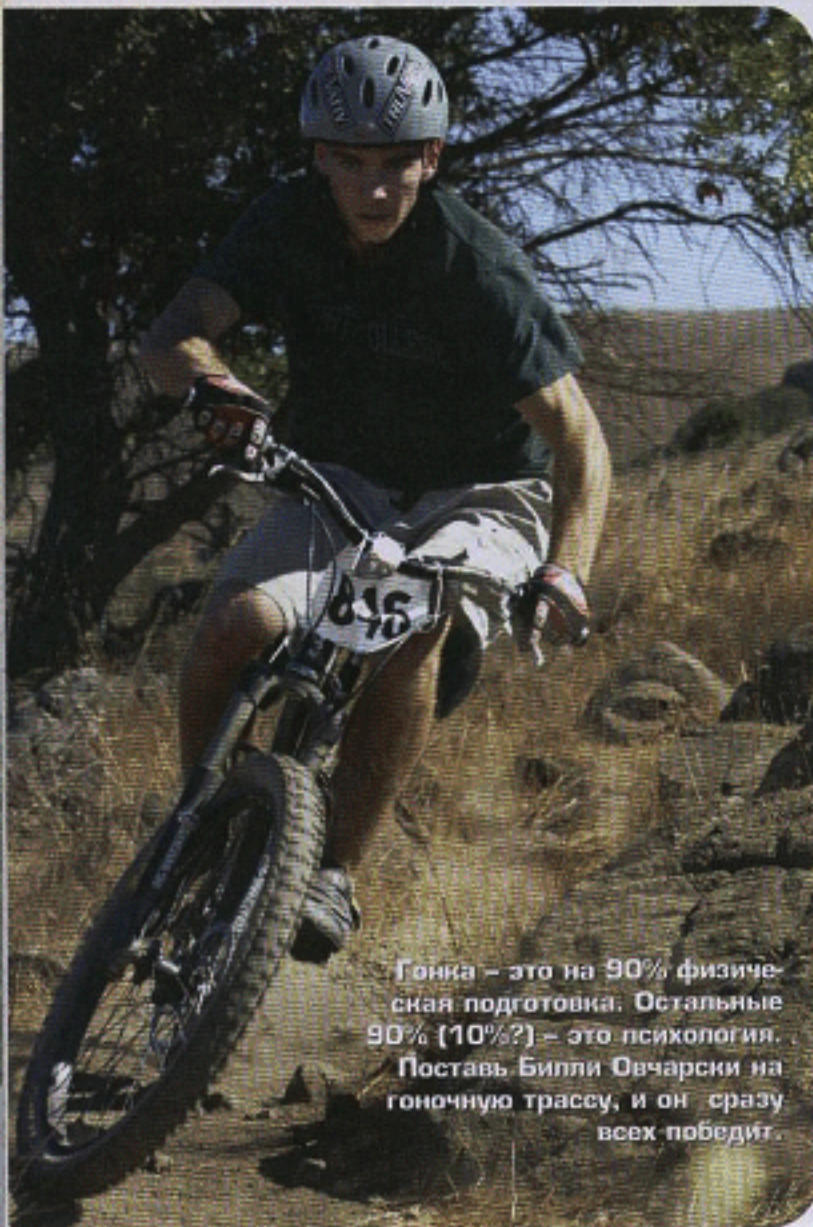
Правильная мотивация для участия в гонках

Гонки – это как простая езда, но только итоговый протокол точно покажет место, на котором ты находишься. Соревнования могут «подбросить дров в топку», вдохновить на новые подвиги, а могут разочаровать и вновь спихнуть на обычную езду. Главное не результат, а его соответствие твоим ожиданиям и целям. Мы участвуем в гонках по миллиону причин: чтобы побеждать других, чтобы сравнивать себя с лучшими, чтобы жить, чтобы бросить вызов самим себе, что-

бы гонять так же, как нам хочется на простых трассах. Еще хочется посмотреть классные места, попить локтями с приятелями, пообщаться с племенем гонщиков оценить время, деньги и энергию, которые вкладываются в этот спорт. Некоторые участвуют, чтобы оценить самих себя как гонщиков и как людей. Прежде чем ты встанешь на стартовую линию, определи, что конкретно ты хочешь найти в гонке. Так ты будешь знать, чего надо добиваться и как измерять степень успеха. Вот некоторые вещи, которые нужно держать в уме:

«Почему» – слово более мощное, чем «что». Подумай о причинах, по которым ты гоняешься. То ли для самосовершенствования (хорошая причина), то ли для победы над другими (не такая хорошая причина). В любом случае, именно ради этой основной цели ты будешь бороться с трудностями и стремиться к победе.

Наслаждайся процессом. Езда (и жизнь) – это бесконечный процесс роста силы и мастерства. Когда ты станешь серьезно задумываться о гонках, то посвятишь себя мечте финишировать все быстрее и быстрее, участвовать во все более сложных соревнованиях и, в конце концов, достигнуть самого высокого уровня. Это – как осваивать что-то новое: сначала 3-метровый дабл, потом 4-метровый, затем 5-метровый и так далее. 87-е место в гонке приближает тебя к 10-му месту, затем к 3-му, потом к 1-му. Дальше? А дальше – более сложная категория. Запиши



Гонка – это на 90% физическая подготовка. Остальные 90% (10%?) – это психология. Поставь Билли Овчарски на гоночную трассу, и он сразу всех победит.

свои цели в тетрадь и отслеживай прогресс. Когда почувствуешь, что терпишь фиаско, или усомнишься в своих мотивах, этот байкерский журнал придет на помощь твоей мотивации. Помни: стремись к совершенству, но получи удовольствие и находи время оценивать успехи.

Помни: это всего лишь гонка на велосипедах. Что? Богохульство! Если отбросить твое «эго», выигрыш в гонке означает одно: сегодня, в этих условиях, в этой группе участников ты был первым. Другие условия – другая поверхность, погода, другие участники или удача, наконец, – и ты уже второй. Черт подери, а в более высоком классе можно вообще оказаться 87-м. В гонке (как и в жизни) получается контролировать только самого себя, да и то не всегда. Старайся не думать о вещах, которые находятся вне зоны твоего контроля. Если кто-то сегодня не преуспел, а ты поднялся в гору, не переживай себя. И наоборот: не переживай, если ты падаешь, когда соперник идет вперед.

Если ты поверишь в высказывание, которое раньше писали на футболках: «Занявший второе место – первый среди проигравших», то сделаешь свою жизнь невыносимой.

Ожидания должны быть обоснованными. Самая разумная установка – «Я добьюсь всего, что в моих силах», как бы ты ее ни понимал. Самое глупое убеждение большинства людей – «Я выиграю». Если постоянно ждать победы, придется много разочаровываться. В триале на время ты никак не можешь повлиять на результаты других участников. Если они лучше подготовлены, если у них больше навыков, ума или лучше условия заезда, ты можешь проиграть. Старайся показать лучшее время, но пойми: результат есть результат, и ничего больше. Совместная гонка даже сложнее. Может помешать столкновение, умный проход соперника, его лучшая подготовка и внутренняя стойкость. Выиграешь ты или проиграешь, в любом случае делай все возможное.



В следующий раз, когда будешь тренироваться слишком серьезно, воспринимай гонку просто как великолепную возможность повалять дурака вместе с приятелями.

Не позволяй плохому результату победить хорошее время

Я (Ли) однажды отлично чувствовал себя в заезде и хорошо работал, но когда мой итоговый результат оказался ниже ожидаемого, я был просто опустошен. Какой позор – позволить итоговому месту победить хорошее время. С другой стороны, я очень взбодрился, когда полностью провалил заезд и потом узнал, что у остальных результаты еще хуже. Это очень низко – радоваться чужим неудачам. Обе эти крайности – позволить плохому результату победить хорошую работу или хорошему результату победить плохую работу – показывают отсутствие мотивировки. Это не только мешает развитию, но и не дает получать удовольствие.

Поставь себе цели. Как мы уже говорили, выигрыш – это дело случая, и, по большому счету, зависит не от тебя. Придумай цели: на скоростном спуске отпускать тормоза на рискованных каменистых участках; в кросс-кантри добиться 176 ударов в минуту на подъемах; в байкеркроссе не позволять никому выбить тебя. Выиграешь ты или проиграешь, оценивай самого себя по тому, достиг ли своей цели. Но помни: это все-таки гонка. Борись, чтобы быть лучше. В противном случае, просто катайся на велосипеде – сэкономишь стартовый взнос.

Выбери правильный класс. Гонка – это великолепная возможность сравнить себя с гонщиками того же уровня. Оптимальный для тебя гоночный класс зависит от причин, по которым ты принимаешь участие в гонке. Если хочется бросить вызов, гоняйся с теми, кто сильнее. Для более серьезной проверки гоняйся в классе, который даст тебе шанс, но не гарантию выигрыша. Ничто так не будоражит, как борьба с равными. Пройграть разозлит тебя, а выигрышем можно будет гордиться. Если тебе для хорошего самочувствия обязательно надо всех побеждать, тогда вперед – в слишком слабый для тебя класс. Наслаждайся своими пятью титулами в классе для начинающих в возрастной категории «30-34», затем переходи к «уничтожению» новичков в классе «35-39». Но предупреждаем: для любителей «отказываться от повышения ставки» придуман свой ад, в который тебя засунут соперники.

Учись на своих ошибках. Всегда есть к чему стремиться. Если разобраться, второе место даже лучше первого. Выиграв, ты чувствуешь себя отлично, и сожалеть вроде как не о чем. А потом встает вопрос: куда же идти дальше? Второе место (или третье, или восемьдесят седьмое) заставляет по-настоящему злиться и вызывает гипермотивацию, чтобы в следующий раз добиться большего. Лучше стремиться к совершенству, чем довольствоваться достигнутым.

Вступай в «гоночную зону»

Ты, конечно, слышал от разных гонщиков разговоры о «вступлении в зону». Зона – это более интенсивное состояние сознания (гл. 9). Ты блокируешь внутри все, что не может помочь выиграть гонку. Хорошие велосипедисты – это люди, которые несутся плавным потоком, соревнуясь со своими приятелями, но «сдают» под давлением. Хорошие гонщики – те, кто достигают «зоны» и справляются с внешним давлением. Вот несколько советов, которые помогут достичь состояния «гоночной зоны».

Включи воображение

Это ключ к хорошему исполнению. Представь, что ты отлично проходишь гонку. Дополни это представление как можно большим количеством деталей – светом, звуком, ощущениями. Это должно казаться реальным. Представь, что ты будешь делать, если сойдешь с линии или тебя обгонят. Если представлять что-то очень детально, мозг примет это за реальность.

Перед гонкой на трассе «Mammoth Kamikaze» в 1993 году Мисси Гиов села на выступ скалы и как бы крутила педали руками, наклонялась в поворотах, представляя каждую деталь трассы. Фраза: «Если ты можешь это увидеть, то ты сможешь сделать это» обычно справедлива. Фраза: «Если ты не можешь увидеть это, то ты не сможешь это сделать» – справедлива всегда.

Почему ты участвуешь в гонке? И как со временем меняются причины?

Ли

Вначале хотелось доказать самому себе, что я хороший байкер. Я никогда не был азартен ни в одном виде спорта, и пьедестал казался мне местом для эдаких жеребцов (я уже видел себя ощущающим свое превосходство скучающим человеком). Через несколько лет мне опять захотелось побеждать. Я сосредоточился на скоростном спуске, выиграл наконец-то гонку в классе «Спорт» и перешел в класс «Эксперт». Я, правда, думал, что смогу добиться победы и перейти в класс профессионалов. Где-то в глубине души мне очень этого хотелось, так что второе место меня разозлило. С этого момента я перестал получать удовольствие.

Потом я пережил это поражение, но все-таки решил взять перерыв в гонках. Расслабился, отдохнул, и вдруг мое мастерство фантастически выросло, и удовольствие опять появилось. Я попробовал погоняться в 2001 году, просто ради развлечения, и выиграл гонку. Затем валял дурака на другой гонке и тоже выиграл. В конце 2001-го и в 2002 году я участвовал в гонках 20 раз и выиграл 8 раз в классе «Эксперт», даже особенно не тренируясь; я просто полагался на мастерство и физическую подготовку, которые мог приобрести в обычном катании. Можно было наслаждаться окружением, соревнованиями и своим необычайно возросшим мастерством. В 2003 году я поставил цель – выиграть национальное первенство. Даже оставил работу и сфокусировался на езде и написании книги, стал ездить практически каждый день с лучшими профессионалами. Мы тренировались очень тяжело – дистанция, промежутки, вот и все. Мастерство и физическая форма резко улучшились, но я стал так напряжен, что не мог поймать ощущение «потока». Результатом стал проигрыш во всех национальных соревнованиях и жуткое разочарование. Я вошел в 2004 год с надеждой, что опять поверю в свои возможности, не обращая внимания на результаты, и, кажется, это сработало. Я выиграл скоростной спуск в классе «Эксперт» на Sea Otter Classic и национальное первенство в Дуранго и закончил год с рейтингом лучшего американского спортсмена в классе «Эксперт» по скоростному спуску в своей возрастной группе. В 2005 году я планирую участвовать в классе для полупрофессионалов в скоростном спуске. Возможно, время моих побед позади, но самосовершенствование только начинается.

Марк Уэйр

(Профессиональный гонщик в скоростном спуске и кросс-кантри, а также специалист по связям с общественностью компании WTB).

Вначале целью было проверить себя, посмотреть, на что я способен. Хотелось стать национальным чемпионом, быть одним из лучших в мире.

Но при этом я не собирался тратить меньше времени на семью и девушку из-за постоянных разъездов. Может быть, у меня был талант и напористость, чтобы стать чемпионом в какой-либо области. Но я хотел получать удовольствие от жизни, гоняясь на велосипедах с приятелями. Мне просто нравилось ездить, особенно здесь, в НорКале. Тут было больше участников, чем на национальных первенствах, и нам нравилось бесцельно кататься с друзьями. Гонки занимают у таких парней, как я, всего лишь 30% времени. Еще надо делать прессу для WTB, встречаться с классными людьми, разрабатывать PR-компании, и искать интересные для СМИ события. Национальные первенства скучны. Но вот «Cascade Cream Puff 100», чемпионат по 24-часовым гонкам на синглспидах, профессиональное кросс-кантри с участием даунхилеров – на это всегда находится время.

Я просто хочу делать то, что я хочу делать. И надеюсь, что так всегда будет.

Брайан

Ну что ж, у меня есть дом, за который нужно платить...

Но, на самом деле, я люблю побеждать и люблю ездить на велосипеде. И я довольно удачлив, потому что получаю за это вознаграждение. Если не участвую в гонке, то езжу просто так. Это все, что я умею делать хорошо; я начал кататься в четыре с половиной года. Байки – это моя жизнь.

Драматическая история про Ли в классе для начинающих

Это была всего моя вторая гонка, кросс-кантри в Сан-Бернардино (Калифорния). В первой гонке мои скучные подъемы и слюняйские спуски просто привели меня в бешенство, и я поклялся вернуться более сильным и стойким. Чтобы дать тебе понять, как давно это было, скажу: я ездил на байке 1989 Diamondblack Apex, с порошковым покрытием ярко-розового цвета, у меня был розовый шлем и розовый свитер с длинными рукавами – да, стильный парень. Гонка была очень тяжелой, но я сохранял первые позиции на подъемах и не отставал на спусках, зато на подходе к финишу столкнулся с ужасной огромной лужей. Пока я объезжал ее, какой-то ухарь проехал прямо по ней, подняв кучу брызг, и финишировал передо мной. Потом организаторы сказали, что «Мистер Брызги» был в другой возрастной группе, и присудили первое место мне. Что?! Я выиграл бы свою вторую гонку в любом случае. Это было ужасно. Позднее я пошел к палатке за футболкой, которая напоминала бы мне об этом дне. Ведущий сказал: «О, мы так рады, что ты все еще здесь. Оказалось, что парень, который обогнал тебя, действительно из твоего возрастного класса. Поэтому верни медаль за первое место». Я был уничтожен. Первое место казалось таким славным, а второе – просто отвратительным. Каким же я был глупым! Я хорошо сделал свою работу и получил два абсолютно разных результата с совершенно разными ощущениями. Нужно было думать не о цвете медали, а о своих действиях: я взбирался в гору и мчался по спуску, как чемпион – но в следующий раз поеду напрямиком через лужу.

Фокусируйся, но оставайся расслабленным

Когда левое полушарие мозга начинает вибрировать при упоминании о гонках, огромных прыжках или чем-то подобном, самое время охладить его, разбудив хипповое правое полушарие. Чтобы утихомирить консерватора внутри себя, попробуй сфокусироваться на дыхании. Вдыхай воздух животом глубоко и легко, фокусируйся на центре, который находится сразу же за пупком. Звучит немного безумно, но зато реально работает. Ты почувствуешь, как нервозность покинет голову и удобно устроится в позвоночнике. Используй этот прием для концентрации перед каким-либо событием, а также, когда крутишь педали так тяжело, как будто вот-вот взорвешься. Вот еще несколько полезных вещей, которые необходимо держать в уме (ну хорошо, не совсем в уме, чтобы не отвлекаться):

- Держи мозг закрытым, чтобы никакие посторонние мысли не проникли в него, о чем бы они ни были.
- Думай позитивно, не позволяй негативным мыслям отвлекать тебя.
- Расслабься, пусть тело и мозг делают то, что они умеют.
- Если тебе предстоит большая гонка, не пускай в свою голову катастрофическую мысль: «Эй, я обязательно выиграю». Это сложно – не думать об этом, но так надо. Концентрируй всю свою энергию на окончании гонки.

Живи в обычном режиме, как до удачной гонки

Помнишь, как ты себя чувствовал перед последней удачной гонкой? Делай все, что нужно, чтобы попасть точно на то же самое место. Ешь специальную пищу, спи, тренируйся по утрам, проверь каждый винт на байке, вздремни, надень разные носки, согрейся любимым напитком – все что угодно. Предшествующий режим – это лестница, ведущая к пику наилучшего исполнения. Одежда для гонки – свитер, защитная амуниция, ботинки – тоже может восприниматься как талисман.

Твой график должен быть довольно свободным, чтобы нормально жить в одной комнате с девятнадцатью парнями. Но разогрев и последние несколько минут перед гонкой священны. Делай все необходимое, чтобы согреться, расслабиться и сконцентрироваться.

Непосредственно перед гонкой некоторые парни дают выход своей нервной энергии, слоняясь вокруг. Другие, наоборот, предпочитают отделиться от этого буйства. Многие шутят по любому поводу, а я (Брайан) замыкаюсь в себе и концентрируюсь на том, что должен делать. Стив Блик – старый развратник и один из моих лучших друзей, но даже с ним я не разговариваю до выхода на стартовую линию. Я только протягиваю ему свои грязные очки, а он передает чистые. А вот после гонки мы отрываемся по полной.

Не сходи с ума

Многие начинающие гонщики слишком волнуются в день гонки и просто теряют рассудок. После пяти удачных тренировочных заездов они падают в первом же повороте, слишком сильно крутят педали, чтобы показать время, и выдыхаются, снова падают, а затем забывают, где оставили ключи от машины.

Не накручивай себя слишком сильно. Если 1 – сон, а 10 – паника, то выбери 8 или 9. Помни: это всего лишь езда на велосипедах. С результатами. И очками за серии. И спонсорством на финише... О, прости. Просто забудь и получай удовольствие.

Не нервничай из-за ошибок

Многие теннисисты перед продолжением игры как бы стряхивают с ракетки неправильный удар, если таковой состоялся. Может быть, тебе стоит стряхивать ошибки с руля байка? Неважно, где ты их стряхнешь, главное – исправить ошибки и вернуться к первоначальному плану гонки. Не сходи с ума, пытаясь наверстать упущенное из-за ошибки время. Оставайся в рамках своих возможностей, и все пойдет хорошо, как и предполагалось.

Встряхивай себя с помощью ключевых слов

Найди слова, которые заключают в себе всю суть задачи и повторяй их, чтобы сконцентрироваться. «Крути!» – может помочь тебе эффективно подняться в гору. «Плыви» – может пронести через сад камней. «Бам!» – может помочь тебе вырвать кубок мира по 4X... Ну, это уже мечты...

Гонка за внешним признанием, Ли Маккормак

Однажды я понял, что гоняюсь для того, чтобы как-то утвердить себя как личность. Тогда я начал выступать в форме со спонсорской надписью «Внешнее утверждение». После моей победы в гонке комментатор объявлял: «И на первом месте – гонщик, выступающий за команду «Внешнее утверждение»...»

Слушай музыку

Музыка очень сильно влияет на наши мысли. Если тебе надо расслабиться, купи кассету Кенни Джи. Если нужно встряхнуться – подойдет агрессивная «Metallica».

Непоколебимая уверенность Брайана

Один из ключей к моим успехам в гонках – это уверенность. Стоя в стартовых воротах, надо воспринимать себя как прирожденного победителя. А других участников – как людей, мечтающих тебя обогнать.

Когда ты стремишься к победе, то не беспокоись о незначительных вещах и других людях – «Я должен взять хороший старт, «срезать» того парня, сделать то-то и то-то». Сомнениям – нет. Ты стоишь в стартовых воротах и помнишь про свои победы в паре последних гонок. Дело просто в том, чтобы выиграть еще одну. Ты знаешь, что надо сделать, и делаешь это. Великая сила.

Но если стать слишком беспечным, это может сработать и против. Вместе с самонадеянностью приходит вера в свои безграничные возможности, значит, так ты меньше стараешься.

Байкеркросс

В байкеркроссе (также известном как маунтинкросс или 4X) четыре гонщика вырываются из стальных стартовых ворот и едут по трассе с кочками, трамплинами, контруклонами и плоскими поворотами. Заезд длится примерно 30 секунд. Для прохождения квалификации каждый участник совершает индивидуальный заезд на время. В зависимости от размера гонки самые быстрые 4, 8, 16, 32 или 64 гонщика продвигаются к финалу. Двое быстрых встречаются с двумя медленными, следующие двое быстрых встречаются со следующими двумя медленными и т. д., пока все участники не будут задействованы. Из каждого заезда двое первых переходят в следующий раунд, а двое проигравших становятся болельщиками. Это продолжается, пока не останутся только четыре гонщика и один из них не пересечет финишную черту первым.

Чтобы быть лучшим в байкеркроссе, гонщику необходимо владеть всеми байкерскими навыками – взрывным ускорением, уверенными прыжками, чистым прохождением поворотов плюс быстрым стартом, решительным прохождением дистанций и четкой тактикой. В байкеркроссе победитель – это не всегда самый быстрый гонщик, иногда – самый умный.

Стартуй, как пуля

Многие гонки по байкеркроссу выигрываются на стартовой линии. Если ты вырвался на старте, то будешь постоянно контролировать гонку и сможешь выиграть ее. Если уйти со старта последним, придется работать изо всех сил, чтобы прорваться сквозь беспощадную толпу впереди идущих. Поэтому – работай на старте!



Алексей Иванов и Игорь Попович /команда Копа Россия/ вырываются вперед в заезде байкеркросса (фото Андрея Хорькова)

Выбери правильную дорожку

От выбора дорожки может зависеть успех гонки. Самые быстрые в квалификации получают право первыми выбирать дорожку. Если ты читаешь эту книгу, то можешь быть одним из первых, и поэтому тебе придется попасть в эту ситуацию.

Кратчайший маршрут к первому повороту обычно самый лучший. На большинстве трасс это первая дорожка. Конечно, есть и исключения.

Иногда первая дорожка находится так далеко вглубине, что для вхождения в первый поворот надо переместиться на вторую дорожку. Если гонщик со второй дорожки идет параллельно с тобой, ты должен затормозить, остановиться – и пропустить его вперед. Не здорово. В следующий раз выбирай вторую дорожку.

Узнай сильные стороны своих соперников. Просто тот факт, что ты квалифицировался первым, еще не делает тебя самым быстрым стартером. Если ты ждешь обгона на первом повороте, выбери лучше внешнюю дорожку, а не внутреннюю. Если затормозить на первой дорожке, потом надо замедлить-

Лопес удачно выбирает дорожку

На национальном первенстве по байкеркроссу в Вермонте в 2002 году у меня было право первым выбирать дорожку в каждом заезде, потому что я квалифицировался первым. На первой дорожке шансы на остановку увеличивались. В полуфинале были я и Уэйд Бутс. Я занял вторую дорожку, а он первую. Я пропустил Уэйда на старте, но он завалился в первом же повороте и даже не финишировал. Если бы он выбрал третью дорожку, то наверняка прошел бы дальше.

ся и пропустить вперед всех остальных. Если ты замедлишься на четвертой дорожке, то можешь следовать дальше с этой скоростью и, таким образом, остаться в игре.

Обязательно изучи трассу. Возможно, первый прыжок быстрее получается на внешней дорожке, а на первой дорожке, может быть, есть грязная лужа. Это кажется очевидным, и все же запомни: проверяй позицию на стартовых воротах. Чтобы на ней не было камней, грязи или еще чего-то, что может замедлить тебя на старте.

Выбери правильную передачу

Как всегда, передача должна стоять не слишком высокая (чтобы не зарываться в грунт) и не слишком низкая (чтобы не оказаться на обочине и не переключаться сразу же). Выбор передачи зависит от длины заезда и его сложности. Когда сомневаешься, выбирай более низкую передачу, чтобы сразу вырваться вперед. Чем быстрее ты крутишь педали, тем большую скорость наберешь до переключения передачи. Например, гонщик, который использует передачу 34x19 и делает 80 об/мин, должен снизить нажим и переключиться на скорости 18 км/ч. Соперник, который дает 120 об/мин, достигнет скорости 28 км/ч на той же передаче. В ситуации, когда все решается за доли секунды, это огромная разница.

Ты должен уметь достигать своей оптимальной частоты вращения педалей за несколько рабочих ходов. С трудом увеличивать обороты – все равно что терять время.

Правильно расположи педали для набора мощности

Когда стартуешь, ставь вперед сильную ногу, а педаль переводи в положение «2 часа». На плоских стартовых воротах проверни педаль ближе к «3 часам» для наибольшего импульса. На старте с наклоном поставь педаль ближе к «1:30», чтобы пронестись дальше по склону.

Бросайся вперед

Если я (Брайан) тяжело дышу после гонки, значит, другим парням пришлось еще хуже. Я стараюсь «сделать» их еще в воротах, пока они не пришли в себя.

Старт из стандартных ворот

Людам, которые пришли в байкеркросс из скоростного спуска или кросс-кантри, ворота из ВМХ-рейсинга кажутся безумной штуковиной. Ты ставишь ноги на педали и давишь передним колесом на ме-

таллическую планку. Равновесие держишь, пока не начнешь эти самые педали вращать. В UCI и NBL вращение начинается примерно так:

«ОК, гонщики, давайте поднимем их».

«К воротам».

«Гонщики приготовились».

«Смотрим на огни».

«Бип-бип-Б-И-ИП!!!» – и ворота падают.

Рассчитай время начала педалирования так, чтобы начать крутить педали до падения ворот. Ворота NBL с воздушным приводом падают моментально. Ворота в местном стиле опускаются под действием собственного веса и так медленно, что можно ждать этого полсекунды. Просто крути педали прямо по ним!

Вот как справляться со стандартными воротами NBL:

1. Когда начнут подавать команды, встань. Стой позади байка, руки прямые. Нужно заранее решить, когда стартовать. Этот процесс состоит из двух шагов.
2. При первом сигнале начни подавать тело вперед, чтобы создать момент движения. Байк при этом откатится немного назад (так и должно быть).
3. Рви вперед непосредственно перед падением ворот. Тяни изо всех сил руль и дави на педали как можно мощнее. Это должен быть единый, огромный взрыв мышц и свирепости.
4. Направь переднее колесо поверх ворот, как только они упадут.
5. Спринтуй так, как будто от этого зависит вся последующая гонка (кстати, так и есть).

Вилли прямо на стартовой линии смотрится круто, но ведь надо ехать вперед, а не вверх. Когда ты тянешь руль и ускоряешься, обязательно переноси вес вперед: передняя часть байка должна находиться как можно ниже.



1



2



3



4



5



1 Рывок из рогатки

Я (Брайан) гонял всю жизнь и при этом стартовал всегда одинаково. После травмы соревнования 2003 года мне не светило, и я тогда начал тренировать старт рывком. При таком виде старта ты откидываешься назад непосредственно перед падением ворот, давая себе этим небольшое качение при старте. У меня очень сильный второй оборот педалей и третий, но первый – не самый сильный, поэтому старт рывком мне подходит. Однако тут нужна известная ловкость для синхронизации.



2

1. Встань прямо или немного наклонись вперед. Опустить педаль чуть ниже обычного. Откатись назад на 5-6 см, и педаль поднимется. Убедись, что цепь натянута. Тебе же не нужно, чтобы звенья цепи соскочили с задней звезды, когда ты откатываешься назад.

2. Прямо перед падением ворот откинь и тело, и байк назад. Заметь, что педали при этом немного приподнимутся.

3. Взрывайся! Поддай бедра вперед. Надави на педали и потяни руль.

4. Продолжай движение, пока ворота падают.

5. Когда ворота коснутся земли, твои волосы уже будут развеиваться по ветру.



3

Сначала может показаться, что другие гонщики «делают» тебя на старте, но когда ты коснешься ворот, у тебя уже будет какая-то скорость!



4



5

Неожиданно падающие ворота

На национальном первенстве по NORBA стартер дает предупреждающую команду, и ворота падают в любое время в течение 7 секунд. Такие ворота были разработаны, чтобы дать маунтинбайкерам одинаковые шансы с гонщиками BMX, у которых за плечами уже тысячи стартов и умение вовремя начинать педалирование в NBL. Ворота могут упасть или сразу же, или через 7 секунд (которые воспринимаются как 30, когда ты балансируешь перед воротами). Включи низкую передачу для мощного первого хода педалей.

1. Когда раздастся предупреждающая команда, встань и наклонись вперед. Потяни руль и надави на рабочую педаль. Ты – закрученная пружина, которая хочет выстрелить!
2. Когда ворота упадут, ты автоматически рванешь вперед.
3. Направь бедра вперед и мощно надави вниз. Дави ногами, тяни руками.



Первая прямая

Когда в стартовых воротах стоят четыре участника, а хорошая линия для входа в первый поворот только одна, они тактично выстраиваются в одну линию, по квалификационным результатам. Нет! Гонщики вырываются со стартовой линии и с ревом бросаются вперед со скоростью скорого поезда. Это один из самых волнующих моментов гонки.

Сфокусируйся на движении вперед. Смотри вперед, держись своей линии, стой прямо. Не поворачивай в сторону, не смотри на рядом идущих гонщиков. Иначе можно начать что-то разглядывать и замедлиться. Помни, ты – неумолимая сила, мощно устремленная вперед.

Продолжай действовать. Второй и третий рабочий ход педалей не менее важны, чем первый. Когда ты резко давишь вниз, тяни другую ногу вперед для второго рабочего хода.

Острые локти. Когда я (Брайан) профессионально гонялся в BMX, то был одним из самых маленьких участников, зато с очень острыми локтями. Если соперник наваливается на тебя, работай локтями, засунь локоть в изгиб его руки и оттяни локоть назад. Конечно, физические контакты подобного рода официально недопустимы, но их ведь никто и не запрещал. На национальных гонках многих маунтинбайкеров, даже самого высокого уровня, «сделал» именно этот старый BMX-трюк.

Защищайся. Даже если ты идешь немного впереди, двигайся в сторону лучшей траектории. Многие парни боятся ехать близко. Держись своего курса, и, может быть, они отстанут. Если нет – это очень плохо. На всякий случай надевай защиту.

Будь вежлив. Если ты проиграл в первом повороте – уступи. Не рискуй опасным столкновением, лучше начинай разрабатывать план обгона.

Обгон

Лидеры постоянно меняются, что и делает байкеркросс таким возбуждающим для зрителей и уж тем более для гонщиков. Чтобы пройти весь этот коварный путь и «сделать» трех остальных участников, тебе понадобится все физическое и мастерство и эмоциональная стойкость (соперники тоже очень хотят победить). В байкеркроссе действуют быстро, а ситуация меняется мгновенно.

Вот несколько общих советов по обгону, а также описание двух основных типов обгона:

Произведи разведку. На каждой трассе есть несколько хороших мест для обгона. Ищи такие, где ты можешь поддерживать высокую скорость при входе и при выходе из поворотов и где мог бы ехать быстрее соперников.

Планируй заранее. Наблюдай за другими гонщиками и запоминай их скорость на разных участках. Планируй свои действия – «если я здесь буду сзади, то могу пройти этот поворот по внешней линии, удержать скорость и затем обойти на ритм-участке» и так далее. Чем больше ты продумаешь заранее, тем быстрее сможешь действовать в самом сердце битвы.

Будь готов. Ты не овца, а спонтанный, творческий и самодостаточный маунтинбайкер!



Вот классический пример обгона «снизу вверх», показанный любителями на трассе «Sea Otter Classic» 2004 года.

Квалификация против гонки

В квалификации делай все необходимое, чтобы пройти путь как можно быстрее. Выбирай самые быстрые траектории, не беспокоясь о том, что тебя кто-то обгонит. Если возможно, на неровных местностях для достижения общей максимальной скорости и, соответственно, лучшего квалификационного времени используй двухподвес. А в саму гонку бери хардтэйл, чтобы можно было быстро стартовать и контролировать гонку с самого начала.

Не следуй за кем-то. Невозможно обогнать человека, если ехать прямо за ним. Так ты не можешь видеть и реагировать и уж тем более не можешь проехать сквозь него (если только ты не Уэйд Бутс). Отстань немного или выбери другую линию. Ускоряйся перед тем, как достигнешь намеченной точки обгона, и затем «выстреливай» на остаток пути.

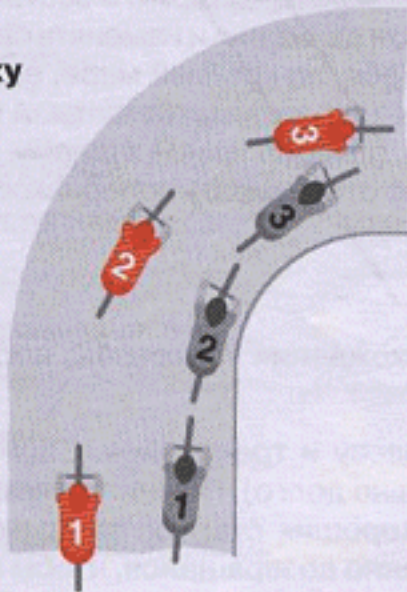
Если ты можешь обойти кого-то на прямом участке без прокачки, без прыжков, без педалирования – это фантастика. Но чаще всего обгоны случаются на поворотах. Вот два основных подхода:

- Обгон «сверху вниз».** Если лидеры ныряют внутрь откоса, оставайся высоко. Как только они смещаются вверх и замедляются на выходе, падай вниз и ускоряйся для обгона.

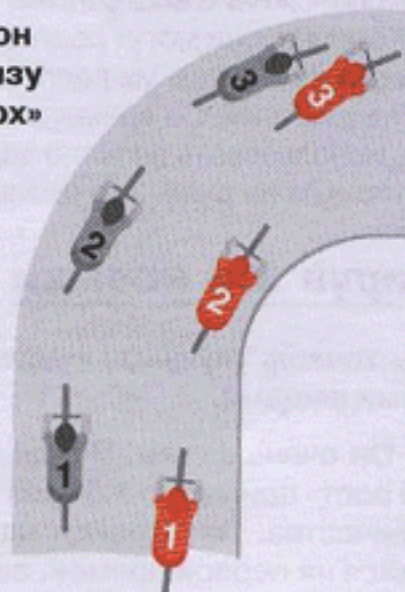
Лучше всего это работает на контруклонах, но подходит и для плоских поворотов. В общем, чем быстрее ты ныряешь внутрь, тем больше скорости теряешь на выходе. Если ты будешь терпелив, то войдешь в поворот шире и позднее. И тогда, пока остальные растяпы будут бороться за сцепление, ты уже вылетишь из него.

- Обгон «снизу вверх».** Когда лидеры проносятся по внешней траектории, чтобы пройти поворот по контруклону, ныряй внутрь. Но не гони и не смещайся вверх на выходе, иначе тебя обгонят «сверху вниз». Вместо этого приблизься к ним, выдави их по направлению к верхней части контруклона и ускорься на выходе.

Обгон
«сверху
вниз»



Обгон
«снизу
вверх»



Как Брайан совершил обгон «снизу вверх» на чемпионате мира

На чемпионате мира 2002 года по байкеркроссу я (Брайан) квалифицировался первым, и выбрал внутреннюю линию на старте в финале. Старт у меня получился плохим, так что Эрик Картер и Михал Прокоп ехали впереди к первому повороту. Но они оставили маленький зазор, словно специально для меня, чтобы протиснуться внутрь. Я залез в эту дырку, оттеснил их наверх и уже больше не оглядывался.

Это здорово работает на плоских поворотах. Пока ты оттесняешь соперника к внешней стороне, получается сохранять контроль. Еще это дает незначительную фору, чтобы спринтовать в следующий поворот. Когда ты внезапно обгоняешь «снизу вверх», смотри, чтобы кто-нибудь сзади не попытался обогнать тебя «сверху вниз».

Проходи чисто. Легкие касания – это нормально. Но не тарань никого специально. В общем, если ты едешь впереди, то можешь оттеснить в сторону едущего позади тебя. Если едешь сзади, ищи путь для обгона. Протискиваться между двумя гонщиками – это не здорово. Есть четкая линия между «чистым» прохождением и «грязным». Если ты совершил «грязный» обгон, то получишь в ответ то же самое.

Предупреждающий обгон

Иногда ты не знаешь, едет ли кто-нибудь позади, пока он не пролетит мимо, но в большинстве случаев это удастся почувствовать. Если ты все еще впереди, «отрежь» соперника. Если он уже поравнялся с тобой или даже обгоняет, дай ему сделать это и начинай планировать контратаку. Если парень обходит «снизу вверх», тогда обращайся к старому другу «сверху вниз».

Определи наилучшие места для обгона и продумай варианты – будь готов к любому из них. Рассматривай две линии на любой гонке: твоя квалификационная линия, самая быстрая на данной трассе, и гоночная линия, которая позволяет «сжимать» все повороты и не дает другим гонщикам вторгаться в твое пространство. Если квалификация и сама гонка проходят в разные дни, тогда тренируй квалификационную линию в день квалификации, а различные варианты гоночной линии – в день гонки. Если у тебя есть действительно классная идея, побереги ее для финала.

Изучи расположение соперников и планируй свою траекторию в соответствии с этим. Конечно, они могут реагировать на твои движения и изменять свои планы. Но если ты знаешь их расположение, у тебя, по крайней мере, есть шанс для контрдействий. Со временем на такие вещи развивается чутье. А пока ты можешь использовать зеркало заднего вида, прикрепленное к шлему, или даже два зеркала на руле. Это реально поможет отслеживать соперников.

Тренируй эти навыки

Если ты хочешь улучшить мастерство прохождения трассы 4X, поработай над этими вещами:

Старт. Он очень важен. Пойди на BMX-трассу и тренируйся. Спринтуй «в полный рост» примерно 1,5 часа (это довольно долго). Помни: качество важнее количества. Постарайся сделать 10 хороших стартов за тренировку. Взрывайся на первой прямой, затем медленно возвращайся, чтобы восстановиться к следующему старту. Если ты чувствуешь себя достаточно сильным после старта, попробуй проезжать полный круг.

Прыжки. В прыжках поддерживай максимальную скорость. Оставайся низко. Прыгай выше и работай с различными сторонами вылетов, чтобы во время гонки не оказаться за ограждением.

Ритмы. Даблы в дерте здорово помогают учиться правильной прокачке, но для этого тебе нужен длинный ряд кочек (которые можно найти на большинстве VMX-трасс). Тренируйся проходить их по-разному – с помощью прыжков, серфа, всевозможными комбинациями. Поезжай так быстро, как только можешь.

Уклоны. Научись ездить очень быстро, когда колеса подняты чуть ли не выше лица. Дави на газ как можно раньше. Тренируй линии обгонов «снизу вверх» и «сверху вниз». Еще лучше, если будешь это делать с друзьями.

Плоские повороты. Ты можешь получить хорошую практику прохождения таких поворотов на любой старой дороге. Чтобы реально усложнить задачу, поставь несколько вешек на грунтовом участке и посоревнуйся с приятелями. Поддерживай максимальную скорость на различных траекториях, затем спринтуй обратно как можно быстрее.

Попробуй отрабатывать все эти приемчики на своем автомобиле, выехав на обычную дорогу. Мощное ускорение, позднее торможение, обгон, подрезка...

Интенсивность. Поезжай так мощно, как только можешь, по 30 секунд за раз, затем отдыхай и потом повторяй то же самое. Паузы во время тренировки или на дороге отвратительны. Остановки в реальной местности еще хуже, но они хотя бы забавны.

Заправка

В день финала, мы надеемся, ты успеешь часок потренироваться между гоночными заездами. Ты можешь провести там несколько часов, поэтому не забудь принести с собой еду и питье. Не слишком тяжелую пищу, конечно, просто чтобы не оставаться голодным. Например, немного воды и CytoMax'a. Не бери с собой пива – а то вместо гонщика станешь болельщиком.

Скоростной спуск

«30 секунд»

Ты у стартовой рампы.

«20 секунд»

Пристегиваешься.

«10 секунд»

Поправляешь очки.

«Пять...»

Встаешь.

«Четыре...»

Отклоняешься назад.

«Три...»

Глубоко вдыхаешь.

«ДВА...»

ОК.

«Один...»

Мозг затихает.

«Пошел!»

Тело вылетает вперед. Крути педали, крути, крути, поворот, поворот, поворот. Над камнями, вниз по крутому скату, дроп. Сердце стучит, легкие с трудом ловят воздух, ноги «взбивают масло», ты летишь вниз по курсу, который запечатлен в памяти. Вот этот камень, здесь держись внутренней траектории. Ты летишь по острой грани между контролем и катастрофой, победой и крушением.

Сколько гор на свете – столько и разных видов даунхила. Большинство заездов занимают 2-5 мин, но некоторые, такие как Downieville Downhill, могут длиться час и даже больше. Поверхности бывают разными: легкими и быстрыми, очень неровными и медленными или очень неровными и быстрыми. Лучшие даунхилеры могут похвастаться быстрой реакцией, сверхъестественным мастерством управления байком, общей физической силой и комбинацией анаэробной и аэробной готовности. Конечно, довольно часто к этому добавляется еще уверенность в собственных силах.

Вот несколько советов, которые помогут тебе доминировать на следующей гонке по даунхиллу.

Изучи трассу

Гонка на скоростном спуске похожа на обычную гонку, с одним исключением: тут можно запомнит трассу и увеличивать скорость до возможного предела. Чем лучше ты знаешь курс, тем быстрее едешь. На большинстве трасс время и энергия для изучения траектории ограничены, поэтому эффективный тренировочный заезд очень важен. Вот несколько полезных советов от Стива Пита, чемпиона мира по скоростному спуску.

Пройдись пешком по трассе, прежде чем ехать по ней на велосипеде. Не пытайся запомнить каждый камень, но обязательно составь в уме общую схему. Попытайся представить, как будешь справляться с опасными участками, прокрути в воображении прохождение трассы целиком. Не пропусти короткий, скомканный тренировочный заезд для первого ознакомления. Если во время пешей прогулки по трассе ты разработаешь план, то раньше научишься проходить ее быстро.



Гонщица скоростного спуска №1 Трейси Моузли / команда Kona Les Gets / на трассе (photo by John Gibson)

Делай как можно больше тренировочных заездов. Пит обычно делает 6-7 заездов в первый тренировочный день, 4-5 заездов во второй день и 2 заезда в день гонки. Обязательно учишь чему-нибудь в каждом заезде. «Слепое» прохождение трассы только изнашивает покрышки.

Совершая полные заезды, многие гонщики тренируют части трассы, отдыхают и едут дальше. Он каждый раз проезжает весь спуск сверху донизу и каждый раз делает акцент на различных участках. Во время гонки он уже точно знает, как долго будет бороться с конкретным сложным участком.

Настраивайся на хорошее

На национальном первенстве по даунхилу NORBA 2003 на курорте «Горное ущелье» в Дуранго (Колорадо) на трассе был очень опасный каменистый участок. Многие гонщики, в том числе и профессионалов, тратили все свои тренировочные заезды, пытаясь проложить маршрут по этому скользкому, острому, обрывистому граниту. Даже Стив Пит проходил его чисто лишь четыре раза из пяти. Но он не стал терять время на переживания и настроился на успешное прохождение трассы в целом, с чем и отправился в гоночный заезд. Пит знал, что у всех участников те же проблемы (а у кого-то еще больше), и потерянное на этом участке время можно будет наверстать в другой части трассы. В гоночном заезде Пит четко прошел скалистый участок и затем, уже ближе к самому низу, переоценил сцепление на легком повороте и упал. Он снова вскочил на байк и все равно легко победил. Если тебе удастся проходить участок всего лишь один раз из пяти, лучше найди другой способ его объехать.



Не смущайся на тренировочных заездах. Пройди через этот участок, проверь свои возможности и двигайся дальше.

Проходи тренировочный заезд быстро. Некоторые гонщики стартуют медленно и ускоряются с каждым следующим заездом. Конечно, это безопасно, но на гонках все иначе. Питти летает всегда. «Люди говорят, что мой первый тренировочный заезд мог бы оказаться квалификационным заездом», – говорит Пит. Он проходит некоторые участки быстрее в тренировочных заездах, чем в гоночных. Если гоночный заезд требует полной отдачи, Пит иногда выглядит слишком уставшим, чтобы мощно крутить педали или так же хорошо держать курс. Прохождение всех участков на полной скорости плюс уверенность в себе и в байке – и его не могут задержать никакие сюрпризы. «Некоторые люди говорят, что я должен быть более методичным, – говорит он, – но для меня мой метод работает».

Оставайся гибким. Трассы меняются. Корни и камни небрежно вылезают наружу. Траектории выныривают из ниоткуда. Держи глаза открытыми и будь готов поменять план. Иногда приходится корректировать его по ходу гоночного заезда. Поэтому, составляя план финального заезда, оставляй место для интерпретации.

Думай. Между заездами пройди по своему курсу, траектории, скорости. Какую линию я должен попробовать в этот раз? Где я могу ехать быстрее? Сравни свои наблюдения с мнением людей, которым доверяешь. Следи за самыми быстрыми гонщиками, но помни: профессионалы легко выполняют те вещи, которые тебя могут покалечить.

«Иногда это вредно – наблюдать за другими, – говорит Пит. – Кажется, что они едут на пределе (само собой, тебя это расстраивает). Но если бы ты в тот же момент посмотрел на себя со стороны, увидел бы то же самое. Наблюдать за другими – большая ошибка. Концентрируйся только на себе».

Прислушивайся к людям, которых ты уважаешь. Если Пит наблюдает за гонкой 4X со стороны или, может быть, сошел раньше (вот это да!) и говорит мне (Брайану): «Ты сделал это», я ему верю. Возможно, все и так было ясно, но выслушать чужое мнение очень важно.

Не пугайся неровных участков. Не отработывай один участок слишком долго (будь там огромные прыжки, скользкая россыпь камней или что-то еще). Делай все возможное, чтобы пройти участок, а затем двигайся дальше. Постарайся отработать его потом, если будет время.

Представь гонку на трассе A-Line в парке Whistler. Ты мчишься вниз по этой изрезанной трассе, где полно контруклонов и совершенных «столов». Затем неожиданно идет большой дроп со скалы, еще вокруг нее есть скучная траектория. Большинство парней останавливаются у этой развилки и смотрят на других, размышляя – что же делать. Если они просто пропустят этот дроп и потеряют на этом две секунды, то потом смогут легко наверстать упущенное, изучив остаток трассы.

Избегай больших столкновений. На трассе, когда глаза вылезают из орбит, а руки превращаются в бесполезные клешни, даже средней силы толчок может стать звонкой пощечиной. Кроме того, байки для даунхила и так получают достаточно ударов, даже без твоих постоянных столкновений со всякой фигней. Пит говорит: «Моя каретка расположена низко, чтобы лучше проходить повороты, но в каждом заезде я обязательно два-три раза приземляюсь на MRP. Если я сильно врезаюсь в препятствия на практике, во время гонки каретка может сломаться. Значит, буду ездить осторожнее».

Прокручивай заезды в голове. С момента последней практики и до гонки постоянно держи в уме прохождение трассы. Некоторые даже рисуют ее на бумаге. Расслабься и представь самого себя, едущего вниз по трассе. Сначала поверь, что можешь это сделать, затем иди и сделай.

Приготовься к неприятным сюрпризам. «Даунхил – это не одно только удовольствие, – говорит Питти, верите вы ему или нет. – Есть определенная скорость, которая приносит удовольствие и ощущение потока. Ты будешь находиться за ее пределами».

Следи за изменяющимися траекториями

На национальном первенстве по даунхилу (в Дуранго, 2003 год) между тополями шел прекрасный левый контруклон, который был полностью размыт во время тренировочных заездов в классе «Начинающие/спорт». Большинство профессионалов не заметили изменения в повороте, на который уже настроили траектории. Но Пит заметил, что контруклон изменился. Он спрямил этот поворот намного раньше и поддержал скорость на корнях перед входом в длинный прямой участок. Если бы Пит атаковал поворот и потерял скорость на плохом контруклоне, это была бы серьезная потеря времени.



Стив Пит несется во весь опор и спрямляет поворот, чтобы не попасть в размытый контруклон.

«Лия Ли и Оттер ассик»

Трасса скоростного спуска на Sea Otter Classic заканчивается участком, на котором приходится сильно крутить педали в течение минуты. Наверху трассы я пропустил соперника и сохранил энергию, а затем «выстрелил» на последнем ровном участке. На подходе к финишу было уже жутко больно. Примерно за 9 метров я едва мог крутить педали, так что финишную линию пересек уже полностью выжатым. В общем, тут я в совершенстве распределил усилия и занял почетное второе место.

Не езди слишком мощно

Заезд в даунхиле длится 2-5 мин, то есть он попадает в самую точку «загадочной зоны» между аэробной и анаэробной фазами работы. Обычно ты хочешь ехать как можно мощнее и при этом не переутомляться. Когда человек достигает определенной частоты биения сердца, он начинает терять концентрацию и совершать ошибки. Поэтому лучше ехать чуть легче и чище, чем небрежно мчаться изо всех сил. В безупречном заезде молочная кислота накапливается в мышцах в течение всего пути, поэтому ближе к финишу ты уже едва можешь крутить педали и удерживаться на велосипеде. Это очень приятно – знать, что полностью выложил на трассе. Тренируйся с различной интенсивностью, чтобы можно было провести подходящую, свою линию.

Заезд в даунхиле – это серия коротких спринтов и восстановлений. Совершай рывок на ровных участках и затем старайся восстановиться перед следующим техническим участком. Реши для себя: где крутить педали, где прокачивать препятствие, где отдыхать. На крутых склонах педалирование нужно, чтобы набрать скорость, а затем можно просто катиться. Если крутить педали и бороться с сопротивлением ветра, теряется много энергии.

Квалифицируйся с умом

На некоторых соревнованиях перед финальным заездом надо пройти квалификацию. Чем лучше время в квалификации, тем позднее финальный заезд. Если днем намечается дождь, постарайся квалифицироваться с плохим результатом – тогда в финале удастся стартовать по сухой трассе. Это немного рискованно, но «темная лошадка» может выиграть гонку с большей вероятностью, если признанные фавориты поедут по плохой, размытой трассе. И наоборот: если в течение дня трасса будет становиться все суше и суше, надо показать лучшее время в квалификации.

Не забивай руки

Знакомое чувство: ты несешься вниз по неровному склону, и предплечья начинают болеть. Очень скоро боль становится такой сильной, что ты едва удерживаешь руки на руле, не говоря уже об управлении байком.

Мышцы предплечий окружены тонкой, жесткой оболочкой – фасцией. Если тяжело работать этими мускулами, они раздуваются за счет притока крови, и внутри оболочки образуется болезненное давление. Чем выше это давление, тем сильнее вены сжимаются и тем меньше крови может оттекать от мышц. Тем временем артерии пропускают кровь под высоким давлением, словно по пожарному рукаву, и в мышцы поступает еще больше крови. Потом давление увеличивается, боль усиливается, и управлять велосипедом становится все тяжелее.

У некоторых мотогонщиков (включая и бывшего байкера Шона Палмера, специализировавшегося на скоростном спуске) фасция или разрезана, или совсем удалена, чтобы это давление было меньше. Не волнуйся: можно контролировать давление и без крайних мер. В порядке возрастания важности:

Расслабься. Мышцы предплечий работают лучше, если использовать их недолго, а потом давать им отдохнуть. Обязательно ослабляй хватку руля на ровных участках, даже всего на секунду. В напряженных ситуациях кажется, что маленькие чертики тянут сухожилия из предплечий. Твоя задача – расслабить их. В результате руки будут меньше забиты, и езда станет более гладкой.

Будь в хорошей форме. Чем лучше аэробное состояние, тем лучше кровообращение. Чтобы подготовить руки к стрессу в даунхиле, много катайся по неровным поверхностям или попробуй мотокросс. Если освоишь мотокросс, байк для даунхила покажется тебе корзиной с цветами. Эти упражнения помогут натренировать предплечья:

- Вращение и растяжение запястий. Возьми в руки гантели и выполни 3 подхода по 20 или более вращений.
- Палка смерти. Возьми груз весом 2 кг, привяжи его к веревке длиной 1,2 м и подвесь на деревянной палке. Двумя руками вращай палку, наматывая веревку и поднимая тем самым груз. Медленно разматывай – опускай груз, затем то же самое, но в обратном направлении.

Тренируй эти навыки

Даунхил требует исключительной силы и мастерства в управлении байком. Вот несколько вещей, на которые стоит обратить внимание.

Езди быстро. Если ты хочешь быстро ехать в гонке, нужно набирать хорошую скорость и в тренировочном заезде. «Я все время езжу быстро, – говорит Пит. – Это держит тело в тонусе, развивает рефлексы. Все что угодно, лишь бы быть быстрее того парня, что едет рядом с тобой». Конечно, по-настоящему разогнаться можно только на специально отведенных для этого территориях, но не на общих дорогах.

Привыкни к неровностям. Столкнувшись с чем-то во время гонки – огромным вылетом, липкой грязью, острыми камнями, – ты спрашиваешь себя: «Ох, как я собираюсь преодолеть это?» И вот уже снижается скорость, появляются трудности, а потом ты вообще падаешь. Поверхность гоночной трассы никогда не должна тебя шокировать; она должна бросать вызов: поезжай быстрее, еще быстрее. Обязательно практикуйся на самых неровных местностях, с которыми только можешь справиться, уделяй особое внимание тем вещам, которые заставляют тебя нервничать: поворотам с отрицательным уклоном, скользким корням или че-

Уйди с дороги!

«Я дал бы тебе себя обогнать, но это стоило бы мне 5 или 10 секунд», – это мы слышим от гонщика, которого догнали с 60-секундного интервала.

Допустим, ты участвуешь в даунхиле или чем-то подобном, и кто-то сокращает 20-, 30- или даже 60-секундный отрыв. Когда он уже висит на хвосте, не пытайся ускориться или заблокировать. Уйди с дороги! Не мешай человеку выиграть гонку ради того, чтобы самому подняться с 27-го на 26-е место.

Если ты один догоняешь кого-то, крикни заранее, чтобы он уступил дорогу (пусть найдет хорошее место, в котором ты смог бы его обогнать). Обгоняй сразу. Наверное, для людей, которые не дают более быстрым участникам себя обогнать, есть свой специальный ад. Где-нибудь под адом для грабителей, оглушающих жертву мешком песка.

му-то еще. Перед следующей гонкой ты должен подумать: «А, это легко. Где тут самая быстрая траектория?»

Все время крути педали. Тренируйся крутить педали при выходе из каждого поворота, между всеми неровными участками. Если ты не крутишь педали, прокачивай поверхность.

Интенсивность. Научись ехать 2-5 мин на пределе возможностей, без потери контроля. Можно выполнять это упражнение на дороге, но ничто не заменит быстрых заездов на реальной поверхности. Крути педали, пока глаза не нальются кровью – на первом этапе; сохраняй контроль, когда перед ними стоит красный свет, – на втором. Даунхилерам необходима хорошая аэробная готовность, но им нужно меньше выносливости, чем гонщикам кросс-кантри. Нескольких тяжелых часовых заездов в неделю будет достаточно.

Заправься

Для трехминутной гонки не нужно много топлива. Просто убедись, что в тебе достаточно жидкости и ты сохраняешь резкость движений. За 15-20 минут до старта прими Clif Shot (специальное спортивное питание) – это даст толчок, о котором ты мечтал.

Кросс-кантри

Гонки в кросс-кантри, будь то 20 минут, 2 часа или даже целый день – это обычная езда по пересеченной местности, только еще быстрее, тяжелее и болезненнее. И вот ты едешь в беспорядочной толпе счастливиц класса «А». Не забывай о боли. Ох, уж эта боль.

Волшебные советы

Вероятно, тебе нравится ехать кросс-кантри мощно и сильно. Замечательно, конечно, но ты также должен вести гонку умно.

Найди свой темп. Определи свой предел возможностей и оставайся внутри него. Выжимай до предела на подъемах, восстанавливайся на спусках.

Уважай свои физические возможности. Ты чувствуешь себя хорошо? Где сейчас находишься в своей тренировочной программе? Не руководствуйся принципом «все или ничего», если это может повредить будущим результатам или, что еще хуже, здоровью.

Узнай своих соперников. Определи, за кем лучше пристроиться, если эти парни попытаются атаковать. Если ты проходишь технические участки лучше соперника, убедись, что перед ним будет свободное пространство. Если ты хорошо идешь на подъем, не делай ничего серьезного на спусках. Просто спускайся осторожно и прибавляй на подъеме.

Предварительно проедь по трассе. Узнай, где прибавить, где восстановиться, когда держаться сзади, а когда вырываться.

Подумай о еде. Не бери с собой пищи и воды больше, чем тебе нужно. Например, полбутылки воды или небольшой порции энергетического желе будет вполне достаточно на коротких кругах.

Выбери правильный байк. Хардтейлы любят ровные трассы. Двухподвесы хороши для неровных поверхностей. Чем длиннее и грубее трасса, больше подходит двухподвес.

Как управляться с пелотоном

Если ты не будешь на старте сумасшедшей машинкой, работающей на окиси азота, то обнаружишь на пути некоторые знаки. Имеется в виду удушливая пыль, назойливые замедления и, возможно, плохой результат. Чтобы победить всех в масс-старте, нужно лучше всех уметь обгонять.

Разогрейся, чтобы стартовать быстро. Если стартовая прямая ведет к узкой дорожке, пытайся попасть туда впереди всего пелетона. Хорошенько разогрейся, займи стартовую линию в первых рядах и пулей лети к сингл-треку. Пока ты находишься в безопасной позиции впереди пелетона, используй свое выдающееся мастерство восстанавливаться, но продолжай мчаться вперед.

Не следуй за кем-то. Думай о других гонщиках как о препятствиях, скажем, как о деревьях. Ты ведь не станешь наезжать на дерево, ударять по тормозам и ждать, пока оно уберется с пути, не так ли? Большинство гонок



Гонки в кросс-кантри требуют комбинации силы, тактики и выносливости.



Призер гонок серии NORVA Райан Требон в гонке кросс-кантри
(photo by John Gibson)

кросс-кантри заканчивается образованием верениц из гонщиков, робко едущих «на заднем колесе» впередиидущего. Когда ты следуешь за кем-то, то не можешь увидеть подходящие места для обгона – и значит, сам становишься частью стада. Бе-е-е-е!

Обгоняй гладко. Не трать энергию во время обгона, замедляясь сначала до скорости соперника и затем резко ускоряясь. Планируй обгон так, чтобы со свистом пронестись мимо другого гонщика, не тормозя и не ускоряясь. Постарайся обгонять в поворотах. Грустно говорить об этом, но большинство гонщиков кросс-кантри не могут повернуть без ущерба для окружающих. Они слишком сильно замедляются, используют ранний апекс и встают на выходе. Используй обгон «сверху вниз» или «снизу вверх» или стремительно атакуй по внутренней траектории. Помни: если траектория лежит внутри разметки трассы, то она официально разрешена. Эта узкая полоса из наезженной грязи хороша для медленных овец, но не для быстрых волков типа тебя. (См. раздел об обгонах в этой главе).

Мир по Вейру

Марк Вейр – профессиональный гонщик в даунхиле, велокроссе, 24-часовых гонках и во всем остальном, что связано с байками и болью.

В 2003 году его команда выиграла в открытом классе для команд из четырех человек на национальном чемпионате по 24-часовому велокроссу. Вейр тогда сделал самый быстрый круг среди всех участников. Он побил рекорд на 24-километровой трассе даунхила в Даунвилле, а это самая длинная трасса такого рода в мире. В следующие выходные он занял общее второе место на соревнованиях по апхилу в горах Тамалпэйс.

Продолжение →

Вейр управляет байком, как профессиональный даунхилер и развивает скорость, как профессиональный гонщик кросс-кантри. Но страсть к езде и готовность (или желание) переносить страдания сделали его героем плакатов всех крепких парней, живущих маунтинбайком. В феврале 2004 года он дал нам это интервью. Мистер Вейр, что может побудить вас участвовать в соревновании?

Достигай свои цели

В 2002 году я проехал трассу в горах Тарн за 45:54 и поставил себе цель: в следующем году справиться за 42:00. Я знал, что это поставит меня в один ряд с тремя лучшими гонщиками.

За полтора месяца до гонки я ездил по горам до Stinson Beach и выполнял заезд на время, на 90% от гоночной скорости, и затем возвращался домой. Весь заезд в целом составлял 115 км, из них более 2 км подъема. Я делал это три раза в неделю. И когда пришло время гонки, знал уже весь путь. Он полностью был в моей голове. Когда я догнал лидирующую группу, то даже не видел первого человека и не успевал догнать его, поэтому пришел только вторым с результатом 42:29. Но это не так уж и плохо, учитывая то, что победителем стал профессионал из команды «Навигатор» (Глен Митчел обогнал Вейра всего на 36 сек).

Все это я говорю к тому, что нужно сфокусироваться. Идите к своим целям детскими шажочками. Это приносит удовольствие и реальные результаты.

Стань гармоничной и скромной машиной для борьбы

Тебе нужно быть настолько легким и стройным, насколько это возможно. Как говорит Лэнс (Армстронг): «Будь легким и шустрым». В межсезонье я вешу около 68 кг, мой лишний вес составляет примерно 7%. Перед гонкой в Даунвилли и в горах Тарн я снижаю вес до 62 кг.

В общем, следую диете «без еды». Конечно, я ем немного. Это только органическая пища, крупы, бобы, макароны, бутерброды с ореховым маслом. Я ем рыбу пару раз в неделю, но не красное мясо (оно делает меня медленнее). Принимаю пищу шесть раз в день, в основном это закуски, и поэтому всегда чувствую себя слегка голодным.

За два дня до Даунвилля и горы Тарн я полностью очищаю кишечник. Иду на продуктовый рынок и покупаю листья подорожника – одна бутылка для толстого кишечника, но зато результат мне известен – полная вакуумная обработка. Так я теряю 1,6 кг шлаков.

Сделай тренировки трудными, но веселыми

Я жду зимы. Мы достаем 14-килограммовые байки для фрирайда, ставим успокоители для цепи и звезды с 38 зубьями. Опускаем седла ниже и все время стоим; это наша силовая тренировка. Говорят, что надо проезжать 6-часовой заезд на дорожном велосипеде, выкладываясь на 60%. Я еду 3-4 часа на 80% своих возможностей на горном велосипеде. Мы совершаем подъемы по 1,5 км и за неделю их набирается в общей сложности 7,5 км. Я езжу везде. Потому что я люблю это.

За полтора месяца до своей первой гонки в сезоне я сажусь на дорожный ве-

лосипед и езжу по 3-4 часа в день. Это низкая интенсивность, но она не повредит (особенно после тех 5-часовых смертельных заездов на горном велосипеде). На дорожном велосипеде можно ощутить себя новым человеком.

Я катаюсь уже почти 10 лет. Вначале делал интервалы и все в этом духе. Это выдвигало из меня жизнь. Езда на велосипеде приносит много удовольствия. Слушай свое тело. Если устал, остановись, и на следующий день будешь полон огня.

Если ты не получаешь удовольствия, то не сможешь поехать быстро. Не факт, что моя программа вырастит чемпиона по кросс-кантри, хотя кто же знает – посмотрим в этом году!

Овладей трассой

Трасса в Даунвилле напоминает слайд-шоу в моей голове. Если ты едешь так же много, сколько я, то начнешь чувствовать путь, по которому в горах бежит трасса. Все камни, на которых пришлось тяжело потрудиться, запоминаются хорошо. До сих пор стоит перед глазами серая скала в левом повороте, которую я объезжал. Такие ориентиры помогают запомнить даже самые длинные трассы.

Месяцами перед гонкой, лежа в постели, я представляю себе всю трассу. У меня плохой сон. Может быть, поэтому. Гонка длится 40 минут, и я всегда финиширую на 30 секунд раньше (Вейр проезжает ее за 39:48 в реальной жизни). Если ты полный псих и умеешь фокусироваться, да еще и не мыслишь жизни без Даунвилля, то можешь выиграть.

Найди свой темп

На местных трассах я гоню до тех пор, пока всех не обгону (в том числе самых быстрых парней, которых хочу наказать).

Старт – основа всего. Он очень важен даже в 2-3-часовых гонках, особенно на национальных первенствах. Я иду так мощно, как только могу. Через 20-25 минут хочу остановиться. Уже трудно терпеть боль, даже не верится, что за это удовольствие я заплатил деньги. Затем мне становится лучше, появляется свой ритм. Если я его пропускаю, то даю гонщикам уйти вперед в надежде догнать их позже.

Может быть, сверхчеловек лучше бы справился, я не знаю. Но это то, что я делаю.

Терпи боль

Гонки на коротких треках длятся 20-25 минут, и они приносят столько боли, сколько ты только можешь причинить своему телу. Говорят, что велокроссы в этом плане самые ужасные, но я ездил их и знаю, что короткие треки хуже. Ты не можешь попасть в свой ритм, и тебя почти выворачивает наизнанку.

В голове есть большие весы. Ты спрашиваешь себя: «Может быть еще хуже? Что перевесит?» Ты должен просто сказать: «Что за черт!» Ты не собираешься сбросить свою тушу с обрыва. Просто работай на пределе возможностей – посмотрим, что получится.

На гонке с масс-стартом в Sea Otter Марк Геркен так тяжело взбирался на подъем, что потерял сознание на спуске. Чувак, я хочу получить такой ген, который позволит мне полностью выкладываться и совершенно об этом не беспокоиться.

Катись, как скорый поезд. Если ты обгоняешь на участке, где нужно крутить педали, начинай ускорение еще вне его пределов и резко газуй, когда обходишь соперника. Можно еще задержать дыхание, мило улыбнуться и сказать что-нибудь вроде «Хороший денек!» или «Когда начинается гонка?». Когда соперник близок к эмоциональному срыву, это может заставить его продать байк, купить лодку и начать ловить окуней.

Терпи боль

Ездить на велосипеде – это тяжело. Ездить на велосипеде в гоночном ритме – очень тяжело. Иногда кажется, что вся вселенная состоит из одной боли, и вся она проникает в твою голову через специальную воронку.

Узнай свою боль. Большинство из нас считает, что любая боль – вещь неприятная и ее следует избегать. Но есть плохая боль (когда, например, гарантия на твою ключицу становится недействительной). И хорошая боль (когда ты пашешь как вол). Пойми, что боль от прилагаемых усилий – это хороший знак. Значит, ты по-настоящему работаешь, становишься сильнее и, надеемся, причиняешь боль кому-то еще.

Если чувствуешь себя ужасно, улучи минутку и разберись – почему? Ты напряжен? – Расслабься. Плохо крутишь педали? – Сделай вращение более гладким. Руль дергается? – Ну и пусть. Ты задыхаешься как умирающая собака? – Дыши медленнее и глубже. Едешь так мощно, как только можешь? – Извини, но тут прямой подъем. По крайней мере, ты становишься сильнее. Боль – это связующее звено между гонщиком, которым ты являешься сейчас, и гонщиком, которым хочешь стать.

Дыхание. Когда человек нервничает, дыхание учащается и становится неглубоким. Если дышать часто и неглубоко, то можно начать нервничать. Замкнутый круг. Поэтому, когда ты напуган и задыхаешься, как чихуахуа, дыши медленно и глубоко, как Жак Ив Кусто. Это должно сразу же помочь. Фокусируйся на медленном, глубоком дыхании, направленном вниз к диафрагме.

Расслабься. Если какие-то мышцы не участвуют в подъеме, они должны быть расслаблены. Убедись, что руки, кисти и плечи настолько мягкие, насколько это возможно. Когда нам некомфортно, наши лица непроизвольно перекашиваются, как у горгульи. Расслабь челюсти, щеки, глаза, тогда остальные части тела тоже расслабятся.

Сверяйся с HRM (прибор для определения частоты сердцебиения). HRM – тахометр для тела. Если ты, как тебе кажется, вот-вот умрешь, но стрелка прибора находится в зеленой зоне, тогда не в порядке что-то другое. Может быть, ты устал, болен, обезвожен или находишься в плохой форме. Если ты считаешь, что можешь поехать еще мощнее, и прибор выдает безопасные показания, тогда вперед. Но если стрелка у красной черты, это уже вопрос поддержания темпа и ощущения боли.

Думай о чем-нибудь еще. Чем больше фокусируешься на боли, тем сильнее ее чувствуешь. Если ты сосредоточишься на чем-нибудь еще – на чем угодно – боль уйдет на задний план. Совершенствуй рабочий ход педалей. Пой песни. Вспомни, что кому-то еще хуже. Если ты засунешь ощущение дискомфорта на дальнюю полку, а твои соперники сконцентрируются на собственной агонии, победа у тебя в кармане.

Как Брайан подходит к тренировкам

У меня нет какого-то конкретного плана. Я просто катаюсь, катаюсь и катаюсь. Тип езды зависит от того, к чему надо готовиться. В общем, я много езжу кросс-кантри, часто стартую на ВМХ'е, прыгаю и немного езжу по дорогам, чтобы убедиться в своей хорошей всесторонней подготовке. Перед началом сезона выполняю больше спринтов на меньшие расстояния. Я руководствуюсь ощущениями и никогда не пользуюсь приборами для определения частоты сердцебиения.

В межсезонье, примерно четыре дня в неделю, я поднимаю тяжести, акцентируюсь каждый день на определенной группе мышц. Повторяю много раз с маленьким весом (маленьким для него, но не для всех нас. – Ли). В начале сезона я прекращаю поднимать тяжести и фокусируюсь на скорости. Из-за разных поездок приходится пропускать тренировки, и в конце недели я каждый раз об этом сожалею.

Я люблю ездить мотокроссы. На мотоцикле можно делать то же самое, что и на велосипеде, только в два раза быстрее, в два раза дальше и в два раза выше. Это нагружает все тело и учит ездить действительно быстро по очень неровным поверхностям. У меня есть настоящий трек для мотокросса на заднем дворе. Черт, если бы я мог жить как мотогонщик, то вторую жизнь прожил бы именно так.

Еще я хотел бы когда-нибудь поучаствовать в программе «Наши лучшие олимпийцы». Мы бы заявили к кому-нибудь в дом, и я бы сказал: «Посмотрите на человека, который прыгает выше всех» или что-то в этом духе. Соревнования – это мой образ жизни, и я всегда к ним готов.



Брайан «тренируется» на мотоцикле BBR Honda CRF160 на крытом трэке рядом с Сизлом.

Ты можешь пройти через это. Один из самых больших краеугольных камней в жизни гонщика – это осознание того, можно буквально надорвать живот на подъеме, но затем восстановиться на спуске и чувствовать себя после всего этого прекрасно. Если ты в хорошей форме, то боль – явление временное.

Найди свой ритм. Начинай длинный подъем относительно легко, найди свой ритм и постепенно добавляй мощи. Переключи передачу и продолжай давить, пока не покатишься со спуска. На спуске восстанавливайся. Кривляки, которые начинают выкладываться еще внизу, выдыхаются на полпути, и им уже никакой отдых не поможет. Помни, что этот спорт придуман для получения удовольствия. Правильно? Ха!

Заправляйся перед гонкой кросс-кантри

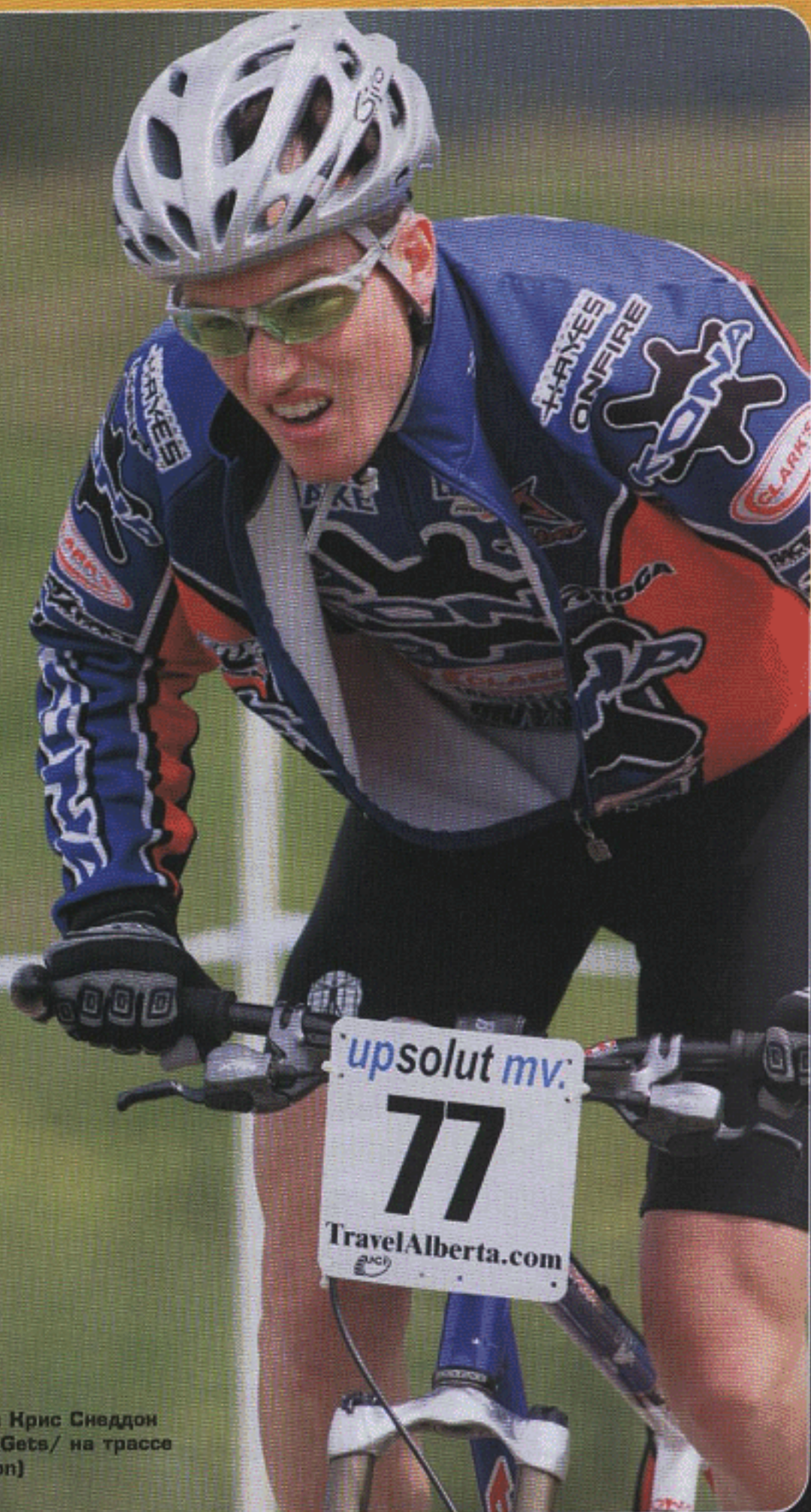
Прислушайся к себе. Узнай, как долго можешь гнать без дозаправки. Пробуй различные напитки, желе и твердую пищу на тренировочных заездах, особенно если они по дистанции соответствуют гоночным. Мы встречали парней, которые ели свиные отбивные и сардины во время групповых гонок. Ужасно. Делай только то, что подходит тебе.

Решаем проблемы

Проблема: соперники обвиняют тебя в мошенничестве.

Решение: скажи спасибо этой книге за то, что она сделала тебя самым быстрым. А затем переходи на класс выше!

Соревнования бросают тебе вызов, возбуждают и каждый раз доказывают, что это классный вид спорта. Если ты никогда раньше не гонялся, выбери то, что тебе больше всего нравится. Гоняй с приятелями у себя дома или поезжай в новое место. Открытое сердце и обоснованные ожидания подарят тебе великое время. Если ты уже серьезный гонщик, продолжай тренироваться. Держим пари, что эта книга поможет тебе стать еще быстрее!



Профи кросс-кантри Крис Снеддон
/команда Kona Les Gets/ на трассе
(photo by John Gibson)

Проверь свое мастерство

Овладев всеми приемами из этого списка, можно стать одним из лучших маунтинбайкеров в мире. Если прием у тебя получается идеально – ставь 2 очка. Когда ты просто можешь его выполнить – 1 очко. Если даже не можешь представить его выполнение – 0 очков.

- Сосредоточиваешь вес по центру байка.
- Запрыгиваешь на байк и соскакиваешь с него, как бельгийский бог велокросса.
- Выбираясь из сложной ситуации, ты всегда можешь принять правильное решение: оставаться на байке или спрыгивать.
- Если падаешь, то падаешь стильно и без ущерба для зубов.
- Вращаешь педали совершенными кругами, а не дергаными ромбами.
- Можешь крутить педали со скоростью более 90 об/мин.
- А на спринте иногда превышаешь 120 об/мин.
- Когда замедляешься, не отправляешь байк в занос.
- Понимаешь, что на кочках надо взлетать, а не тормозить.
- Не обещаешь идеально пройти поворот, увидев лишь маленький его кусочек.
- На неровной поверхности держишь пальцы в направлении движения. Никакого резкого торможения.
- Байк скачет везде, а голова плавно скользит над трассой.
- Поворачиваешь так хорошо, как будто выходишь из поворота еще перед тем, как в него войти.
- Так сильно наклоняешься на поворотах с уклоном, что можешь заглянуть под покрышки.
- Серпантины кажутся тебе широкими и скучными.
- Если тебя и занесет на повороте, то только после других.
- Ты воспринимаешь кочки как края гэпов, которые прокачиваются при приземлении и служат для вылета.
- Когда колеса начинают сносить, ты думаешь: наконец-то началось движение!
- Можешь подняться в вилли.
- Можешь устойчиво ехать вилли.

Продолжение →

- Держишься в стороне от водосточных канав, если только они не выступают в роли контруклонов.
- С легкостью едешь по узким предметам.
- У тебя хорошая посадка, как при спокойной езде, так и во время гонки.
- Если нужно, ловишь ощущение гоночного стиля.
- Взрываешься на большинстве гонок в BMX-рейсинге.
- объезжаешь медленных гонщиков, словно это деревья.
- Тебя трудно обогнать.
- Изучаешь новые трассы быстро и успешно.
- Знаешь свой темп на трассах любой длины.
- В гимнастическом зале качаешь только руки.
- Боль? Если ты становишься сильнее, она тебя не интересует.

ОБЩАЯ СУММА

- 101-120 – ты настоящий мастер.
- 81-100 – хорошее мастерство, но еще не идеальное!
- 61-80 – поразительно: у тебя есть задатки хорошего ученика.
- 0-60 – впереди еще много работы: что-то добавить, от чего-то избавиться...

Примечание: Брайан набрал 120 очков – совершенный результат. Ли сам себе поставил 95 баллов.

- Держишься в стороне от водосточных канав, если только они не выступают в роли контруклонов.
- С легкостью едешь по узким предметам.
- У тебя хорошая посадка, как при спокойной езде, так и во время гонки.
- Если нужно, ловишь ощущение гоночного стиля.
- Взрываешься на большинстве гонок в BMX-рейсинге.
- объезжаешь медленных гонщиков, словно это деревья.
- Тебя трудно обогнать.
- Изучаешь новые трассы быстро и успешно.
- Знаешь свой темп на трассах любой длины.
- В гимнастическом зале качаешь только руки.
- Боль? Если ты становишься сильнее, она тебя не интересует.

ОБЩАЯ СУММА

- 101-120 – ты настоящий мастер.
- 81-100 – хорошее мастерство, но еще не идеальное!
- 61-80 – поразительно: у тебя есть задатки хорошего ученика.
- 0-60 – впереди еще много работы: что-то добавить, от чего-то избавиться...

Примечание: Брайан набрал 120 очков – совершенный результат. Ли сам себе поставил 95 баллов.



Об авторах

Брайан Лопес играл ведущую роль в профессиональном велоспорте более десяти лет, и он был признан одним из самых успешных маунтинбайкеров в США. В активе Брайана девять национальных титулов NORBA, четыре Кубка мира и два звания чемпиона мира.

Лопес начал кататься в 4 года и получил статус профессионала в 17. С тех пор он доминировал в BMX'е, даунхиле, дуале и байкеркроссе. В каждом из этих направлений Брайан был самым успешным гонщиком в Штатах. Он появлялся на обложках таких велосипедных изданий, как Bike, Dirt, Bicycling, VeloNews и Mountain Biking, а также на страницах Men's Health, Rolling Stone и USA Today.

Помимо этого, Брайан снялся в большом количестве велосипедных видео и получил именную покрышку Maxxis Brian Lopes Bling Bling Dual. Его можно также встретить в игре Downhill Domination для PlayStation.

И это еще не все карьерные достижения Брайана: также он получил номинацию ESPY как экстремальный спортсмен года и выступил каскадером в американском кабельном шоу Pacific Blue.

Лопес живет вместе с женой Паулой в Трабуко Каньон (штат Калифорния).

Ли Маккормак – опытный журналист, который писал для журналов Bike, Mountain Bike Action, Twentysix, Flow и Mountain Biking, также он запустил Leelikesbikes.com – вебсайт, посвященный маунтинбайку, с многотысячной аудиторией по всему миру. Ли был награжден как автор регионального уровня в США и получил вместе со своей командой в 1998 году Пулицеровскую премию. В маунтинбайке он не придерживается какого-то одного стиля, а увлекается и шоссе, и прыжками на дерте. Последние нескольких лет Ли является гонщиком экспертного уровня в даунхиле и байкеркроссе и считает, что его катание радикально улучшилось за время совместной работы над книгой с Брайаном Лопесом.

Маккормак живет вместе с женой Трэйси в Боулдере (штат Колорадо).



Двухкратный чемпион мира по даункиллу Фабьен Барель / команда Копа Les Gets / демонстрирует максимальную скорость [photo by John Gibson]

Лучшие райдеры в лучших местах

Здесь указаны райдеры, запечатленные в этой книге и названия мест, где происходила съемка.

| Страницы | Райдер | Место |
|-------------|-----------------|---|
| 3 | Brandon Sloan | Bootleg Canyon Mountain Bike Park, Boulder City, Nevada |
| 15 | Brian Lopes | Original Sin, Whistler Mountain Bike Park, British Columbia |
| 31 | Curtis Keene | Stanford Subatomic Smash Downhill, Santa Teresa County Park, San Jose, California |
| 35 (слева) | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 35 | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 35 (справа) | Brandon Sloan | Bootleg Canyon Mountain Bike Park, Boulder City, Nevada |
| 36 | Brian Lopes | The Manager, Whistler Mountain Bike Park |
| 37 | Zach Griffith | Keystone Resort, Colorado |
| 38 (слева) | John Watt | Sourdough Trail near Ward, Colorado |
| 38 (справа) | Bobbi Kae Watt | The Fix jumps, Boulder, Colorado |
| 39 | Lee McCormack | Lake Arbor Jumps, Arvada, Colorado |
| 42 | Lee McCormack | |
| 43 | Lee McCormack | |
| 45 | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 48-49 | Gunn-Rita Dahle | On a trainer in a friend's house, Boulder, Colorado |
| 51 | Brian Lopes | Eaton Park jumps, Gunbarrel, Colorado |
| 53 | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 52 | Lee McCormack | White Ranch, Golden, Colorado |
| 54 | Peter Wedge | Calgary, Canada |
| 52 | Zach Griffith | Keystone Resort, Colorado |
| 63 | Marla Streb | 2003 national downhill course, Durango, Colorado |
| 67 | Fabien Barel | Fort William, Scotland |
| 70 | Cameron Zink | 2004 national downhill course, Big Bear Lake, California |
| 71 | Lee McCormack | A handy baseball diamond, Boulder, Colorado |
| 75 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 76 (слева) | Brian Lopes | Dirt Merchant, Whistler Mountain Bike Park |
| 76 (справа) | Lee McCormack | The Shells, Redwood City, California |
| 78 | Greg Minnaar | 2004 national downhill course, Big Bear Lake, California |
| 79 (сверху) | Brian Lopes | Brian's backyard |
| 79 (снизу) | Brian Lopes | Dirt Merchant, Whistler Mountain Bike Park |
| 80 | Jon Watt | Secret training grounds |
| 81 | Steve Peat | 2004 national downhill course, Big Bear Lake, California |
| 82 | Zach Griffith | Keystone Resort, Colorado |
| 83 | Steve Peat | 2004 national downhill course, Big Bear Lake, California |
| 84 | Brian Lopes | Secret training grounds |
| 89 | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 91 | Curtis Keene | |
| 92 | Curtis Keene | |
| 93 (сверху) | Curtis Keene | |
| 93 (снизу) | Lisa Myklak | The Fix jumps, Boulder, Colorado |
| 94 (сверху) | Brian Lopes | Hall Ranch, Lyons, Colorado |
| 94 (снизу) | Curtis Keene | |
| 95 | Lee McCormack | In front of Lee's house |
| 96 | Curtis Keene | |
| 97 | Curtis Keene | |
| 98 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park skills center |
| 99 | Lee McCormack | White Ranch, Golden, Colorado |
| 100 | Brian Lopes | |

| | | |
|--------------|---|--|
| 102 | Fabien Barel | Москва, Россия |
| 103 | John Cowan | Marocco |
| 106 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park |
| 107 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park skills center |
| 108 | Brian Lopes | Clown Shoes, Whistler Mountain Bike Park |
| 109 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park skate park |
| 111 | Robby Bourdon | Willingen, Germany |
| 113 | Bobbi Kae Watt | The Fix jumps, Boulder, Colorado |
| 114 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 115 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 116 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 117 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 119 (слева) | Matt Vujicevich | Calabasas Jump Park, San Jose, California |
| 119 (справа) | Curtis Keene | Calabasas Jump Park, San Jose, California |
| 120, 121 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 123 | Lopes | Brian's backyard |
| 124 | Matt Vujicevich | Crabapple Hits, Whistler Mountain Bike Park |
| 125 | Matt Vujicevich | Boneyard Slopestyle Park, Whistler Mountain Bike Park |
| 126 | Curtis Keene | The Shells, Redwood City, California |
| 127 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 128 (сверху) | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 128 (снизу) | Matt Vujicevich | Boneyard Slopestyle Park, Whistler Mountain Bike Park |
| 129 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park dirt jumps |
| 130 | Steve Wentaz | Secret training grounds |
| 131 | Brian Lopes | Lake Arbor jumps, Arvada, Colorado |
| 132 | Brian Lopes | Eaton Park jumps, Gunbarrel, Colorado |
| 133 | Brian Lopes | Hall Ranch, Lyons, Colorado |
| 134 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park jumps |
| 137 | Brian Lopes | Original Sin, Whistler Mountain Bike Park |
| 140 | | 2003 national downhill course, Durango, Colorado |
| 143 | Zach Griffith | Keystone Resort, Colorado |
| 147 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 153 | Brian Lopes | Goats Gully, Whistler Mountain Bike Park |
| 154 | Zach Griffith | Keystone Resort, Colorado |
| 155 | Curtis Keene | Sticks & Stones, Northstar at Tahoe, California |
| 156 | Fabien Barel | Calgary, Canada |
| 158 | Brian Lopes | Whistler Mountain Bike Park |
| 160 (сверху) | Todd Bosch | 2003 national downhill course, Durango, Colorado |
| 160 (снизу) | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 161 | Brandon Sloan | Vancouver's North Shore |
| 163 | Brian Lopes | A River Runs Through It, Whistler, British Columbia |
| 165 | Fabien Barel | Willingen, Germany |
| 166 | Billy Owczarski | Stanford Subatomic Smash Downhill, Santa Teresa County Park, San Jose, California |
| 167 | Rich Gonsalves, Curtis Keene | Stanford Subatomic Smash Downhill, Santa Teresa County Park, San Jose, California |
| 165 | Fabien Barel | Willingen, Germany |
| 173 | Алексей Иванов, Игорь Попович | Москва, Россия |
| 175 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 176 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 177 | Brian Lopes | Dacono BMX Track, Dacono, Colorado |
| 178 | | 2004 Sea Otter Classic |
| 182 | Tracy Moseley | Calgary, Canada |
| 183 | | Tricky rock garden on the 2003 national downhill course, Durango, Colorado |
| 185 | Steve Peat | 2003 national downhill course, Durango, Colorado |
| 189 | Cashion Smith and a gang of experts | Tour of Canyonlands cross-country, Moab, Utah |
| 190 | Rayan Trebon | Calgary, Canada |
| 194 | Brian Lopes | Wide Open Sports Arena, Renton, Washington |
| 196 | Chris Sneddon | Calgary, Canada |
| 202 | Fabien Barel | Fort William, Scotland |