

В.Н. Ромасенко

A large, light gray silhouette of a person performing a bicycle trick, possibly a wheelie or a similar maneuver, is centered on the page. The person is leaning forward, with their arms extended and legs bent, riding a bicycle. The background is white.

ТРИАЛ – НАЧАЛО

Пособие для начинающих

г.Казань
2024

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

В.Н. Ромасенко

ТРИАЛ – НАЧАЛО
Пособие для начинающих

г.Казань
2024

Ромасенко Валерий Николаевич

Должность: педагог дополнительного образования;

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

Квалификация: высшая квалификационная категория

Аннотация

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

Цель пособия – оказать помощь в освоении базовых навыков, необходимых для занятий триалом.

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

Адресовано начинающим спортсменам и любителям триала.

Содержание

Напутствие будущему триалисту

1. Учимся держать равновесие

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

2. Переступания и развороты. Откаты.

- 2.3 Переступания в сторону и развороты переступаниями
- 2.4. Занос заднего колеса
- 2.5. Откаты назад

3. Подъёмы колёс

- 3.1. Поднимаем переднее колесо и встаём на заднее
- 3.2. Поднимаем заднее колесо и встаём на переднее

4. Прыжки на двух колёсах

- 4.1. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости
- 4.2. Развороты в прыжке
- 4.3. Прыжки в сторону
- 4.4. Прыжки вперёд и назад
- 4.5. Прыжки вверх из положения «переднее колесо на ступени»

5. Езда по узким препятствиям

6. Езда и прыжки на заднем колесе

- 6.1. Подъём на заднее колесо
- 6.2. Езда на заднем колесе
- 6.3. Прыжки на заднем колесе

7. Преодолеваем препятствия

- 7.1. На препятствие
- 7.2. Через препятствие

8. Прыгаем с препятствий

- 8.1. Прыжок вперёд с полукрутки
- 8.2. Прыжок боком
- 8.3. Прыжок с заносом заднего колеса
- 8.4. Прыжок на скорости

9. Как выстроить тренировку

В заключение.

Ссылки на интернет-ресурсы

Напутствие будущим триалистам

Привет, начинающий триалист!

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

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

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

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

продвигаться вперёд и очень скоро почувствуешь на себе заинтересованные и восторженные взгляды прохожих.

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

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

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

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

Триал – экстремальный спорт.

Ты ещё не передумал? Тогда начнём сподготовительных мероприятий, что поделаешь, без них никуда.

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

1. Найди место для занятий.

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

2. Подбери велосипед.

Очень важно, чтобы твой вел был правильным, от этого напрямую зависят твои безопасность и скорость прогресса триальной техники. Триальный вел может иметь колёса 20", 24" и 26". Различаться они могут базой (расстояние между центрами колёс), клиренсом (высота кареточного узла), длиной перьев заднего треугольника, длиной выноса, формой руля и соотношением ведущей и ведомой звёзд. Если есть из чего выбирать, то начать лучше с вела на 20"-колёсах с не самыми большими базой (1030-1050мм) и длиной перьев (350-360 мм), вел с короткими перьями и рамой легче выдёргивается на заднее колесо. Для начала вместо стандартного для 20"-велов соотношения ведущей и ведомой звёзд 18/12 начинать лучше с 18/13 или даже 18/14. В дальнейшем, когда начнётся формирование твоего стиля катания, параметры велосипеда можно будет изменять.



Рисунок 1. Триальный велосипед 20"



Рисунок 2. Триальный велосипед 24"



Рисунок 3. Триальный велосипед 26"

...Тормоза должны работать как стоп-кран, то есть колёса должны блокироваться при нажатии на тормозные ручки одним пальцем. Это принципиально важный момент и этого необходимо добиться. Идеальный вариант – ободная гидравлика фирмы Magura. Их мощь позволит блокировать колёса даже лёгким нажатием на тормозные ручки. Но тормозная система – это не только сами тормоза, но ещё и обода и с ними придётся поработать.

Лучше всего нанести на них структуру (она называется *гринд*), но для начала хватит полосок, нанесённых куском битума. Если этого не сделать, колёса могут проскальзывать в самый неподходящий момент, например, при подъёме на заднее колесо.

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

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

3. Позаботься о своей безопасности.

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

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

4. Площадку нужно оборудовать препятствиями. Стартовый набор может быть таким: 4 поддона размером 120x80 см (хорошо бы закрыть их листами фанеры, чтобы колёса не проваливались в щели между досками), большая грузовая крышка диаметром не менее 1 метра (дырку нужно закрыть фанерным кругом), два спортивных снаряда, собранные из деревянных брусьев размером 10*10см и длиной 2-3 метра. Как они выглядят, можно видеть на рисунках 6 и 7. Очень пригодятся небольшие бруски толщиной 5 и

10 см. Их можно будет подкладывать под поддоны, чтобы постепенно увеличивать высоту ступеней для прыжков.

А теперь важные правила, которые нужно внимательно прочитать и запомнить.

I

Всегда проверяй вел перед катанием.

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

II

Всегда помни, триал – экстремальный спорт.

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

III

Следи за своим состоянием.

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

IV

В триале нет мелочей.

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

V

Контролируй велосипед непрерывно.

Запомни: указательные пальцы всегда находятся на тормозных ручках, даже когда ты просто едешь. Остальные четыре пальца крепко держат руль. Жмём на тормоз только одним пальцем. Излишние усилия не улучшат торможение, а будут только напрягать пальцы, тормоза и раму велосипеда. Если нажатие одним пальцем не даёт нужного эффекта, значит, с тормозами что-то не так.

VI

Учись экономить силы.

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

VII

Всегда делай разминку и раскатку перед тренировкой.

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

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

VIII

Концентрируйся и сосредотачивайся.

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

IX

Держи страх под контролем.

Страх – очень серьёзный противник. Он отнимает силы и сковывает движения, превращает даже самые простые элементы в непреодолимые препятствия. Он может парализовать тебя в самый ответственный момент. Борьба со своим страхом – это самое трудное, что ждёт тебя в триале и тебе предстоит научиться делать это.

X

Тренируй баланс всегда, везде и на любом велосипеде.

Удержание равновесия – главный базовый навык. Без умения балансировать на одном месте нет триала. Без него невозможно остановиться перед броском

на препятствие, чтобы передохнуть, подготовиться и собраться. Балансирование на веле должно стать для тебя естественным состоянием и не отнимать твои силы и мысли, поэтому улучшать свой баланс нужно при любой возможности.

XI

Используй видеокамеру.

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

XII

Найди единомышленников.

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

XIII

Учись, просматривая обучающие видеоролики.

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

XIV

Повторение – мать учения.

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

XV

Уходи с тренировки с победой!

Очень важно завершать тренировки в позитиве. Возможно, сегодня что-то не получилось и ты не смог продвинуться вперёд, но пусть будет хотя бы маленький, даже символический успех. Если ты уйдёшь с тренировки с

неприятным чувством отсутствия результата, то до следующей тренировки это чувство может превратиться в установку.

XVI

Не закливайся.

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

XVII

Не отчаивайся!

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

При освоении триальных техник очень пригодятся хорошо развитые:

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

Сделай развитие этих качеств своей философией, совершенствуй их всегда и везде, по дороге на работу, учёбу, на прогулке. Если видишь бордюр, пройди по нему, если поднимаешься по ступенькам, прыгай через три или четыре, найди какую-нибудь тумбу или парапет высотой 80 см или больше и научись прыгать на него с места двумя ногами. Тренажёры balansbord (рисунок 4) и pogo stick (рисунок 5) ускорят их развитие. Комплексы упражнений с ними можно найти в интернете.



Рисунок 4



Рисунок 5

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

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

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

1. Учимся держать равновесие

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

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

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

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

Оттачивать свой баланс нужно ежедневно. Не экономь время и силы на его совершенствовании, они вернутся тебе, когда будешь осваивать сложные триальные элементы. Не забывай про балансировочный диск (рисунок 4), он поможет быстро развить чувство равновесия.

А теперь переходим к изучению первого способа – трэкстенд.

1.1. Балансируем на месте (трекстенд)

Этот способ удержания баланса придумали не триалисты, а велогонщики-трековики, отсюда и название «trackstand» - стояние на треке.

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

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

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

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

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

1.2. Перестановка колёс (переступания и раскачка)

Основа этого способа – использование инерции.

Главное достоинство трекстенда – экономичность. Но есть и недостатки. Трекстенд хорошо работает на ровных, твёрдых поверхностях. А вот, к примеру, на рыхлом песке балансировать трекстендом будет трудно. Ещё один его недостаток: положение велосипеда не оптимальное для выхода на препятствие, так как руль свёрнут в сторону. Чтобы совершить бросок на препятствие нужно ещё выровнять руль. Но как только ты начнёшь его выравнивать, вел может завалиться на бок. И чтобы снова его выровнять пригодится второй способ удержания равновесия – перестановка колёс.

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

вперёд руль, то отбрасывая корпус назад, поднимая колёса и переставляя их немного в сторону, как бы переступая. Этот способ менее экономичен в смысле затрат энергии, чем трекстенд и долго балансировать не получится. Но он очень удобен перед выходом на некоторые препятствия. По мере совершенствования техники старайся уменьшать амплитуду движений, это поможет сэкономить силы. Переднее колесо удерживай строго в плоскости велосипеда, иначе вел будет заваливаться.

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

1.3. Мини-прыжки

Основа этого способа – использование амортизации колёс.

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

Суть способа в том, что ты выравливаешь вел, немного подпрыгивая обоими колесами. Руль и педали дёргать вверх не нужно. Наоборот, прижми вел к полу, одновременно надавив на руль и педали. При этом колёса, как пружины, будут сами подбрасывать тебя на нужную высоту, если давление в покрышках выбрано правильно. На перекачанных колёсах так прыгать не получится. Высота и частота подскоков определяется силой нажатия на руль и педали и давлением в шинах. Ещё раз: мини-прыжки совершаются исключительно за счёт амортизации колёс. И ещё: руль держи строго прямо. Любой поворот руля добавит дисбаланса.

Поначалу будут получаться два-три прыжка, но при регулярных тренировках ты будешь прыгать всё дольше, осмысленно перемещая колёса и выравнивая вел. Если чувствуешь, что вел завалился слишком сильно, прокатись немного вперёд и снова поймай равновесие прыжками. Хорошо помогает счёт прыжков: прыгнул пять раз – старайся прыгнуть десять,

прыгнул пятьдесят – попробуй прыгнуть сто. Постепенно амплитуда боковых перемещений для выравнивания вела при прыжках будет уменьшаться и прыжки превратятся в топтание на одном месте. Нарисуй на полу линию, это поможет тебе контролировать свои перемещения при прыжках. В итоге нужно прийти к минимальному расходу энергии: высота прыжков и боковые перемещения 2-3см.

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

Итак, мы закончили знакомство с тремя способами балансирования на месте. Напоминаю, теперь отрабатывать их нужно ежедневно!

2. Переступания и развороты, откаты назад

2.1. Переступания в сторону и развороты переступаниями

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

2.2. Занос заднего колеса

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

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

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

Понятное дело, чтобы заднее колесо повернуть, его нужно сначала оторвать от земли. Используем ту же самую технику подъёма заднего колеса, что и при переступаниях задним колесом: толкаем руль вперёд (тормоза зажаты!) и, сгибая колени, подбираем вел под себя. Корпус остаётся на месте, перемещать его вперёд не нужно.

Теперь всё подробно: в момент полного контроля равновесия заворачиваем руль в сторону ведомой ноги примерно на 30-45°, зажимаем передний тормоз, поднимаем заднее колесо, толкая руль от себя и сгибая колени и поворачиваем заднюю часть велосипеда в сторону, толкая его ведомой ногой и разворачивая корпус в сторону поворота руля, плавно опускаем заднее колесо на землю. Все это надо сделать четко и быстро. При необходимости выровняй вел мини – прыжками. Поначалу будут проблемы с координацией движений, но мышцы быстро поймут, что от них требуется и всё получится. Главное – понять теорию, а на практике все просто. Важный вопрос: насколько высоко нужно поднимать заднее колесо, чтобы развернуться. Однозначного ответа нет, ты сам должен определить, как тебе удобнее это делать.

2.3. Откаты назад

А вот ещё один очень полезный элемент триальной техники – откат назад. Он поможет в том случае, если ты подъехал к препятствию слишком близко и необходимо отехать назад. Понять, как это делать совсем несложно, трудность в том, что поначалу не понимаешь, как можно балансировать при такой езде. При откате назад используется сила рук и инерция. В момент полного контроля равновесия подай корпус вперёд и резко назад, это даст тебе импульс. Одновременно тяни вел за руль, как будто хочешь продёрнуть его под собой назад и вращай педали в обратную сторону. Вращать педали нужно просто потому, что иначе храповой механизм свободного хода (фривил) заблокирует заднее колесо и ты никуда не поедешь. Навык нарабатывается долгими тренировками. Начинать лучше всего, уперевшись передним колесом в стенку. Отбрасываешь корпус назад, рывком тянешь руль под себя и вращаешь педали. Повторяй раз за разом и ты будешь отъезжать всё дальше и дальше. Когда почувствуешь, что можешь уверенно откатиться на пару метров, попробуй сделать всё то же самое, но уже без опоры.

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

3. Подъёмы колёс

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

3.1. Поднимаем переднее колесо и встаём на заднее

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

Есть несколько способов поднять переднее колесо. Самый простой – добавить к отрыву колеса рывок руками. С него и начнём. Последовательность действий: в момент полного контроля равновесия подаёшься немного вперёд,

нависая над рулём, затем приседаешь, откидываешься назад и тянешь руль за собой прямыми руками (тормоза зажаты, руки не гнём!). Очень важно именно присесть и пригнуться к рулю, отбросить тело назад, выпрямляя руки. Колесо поднимется, сначала немного, но с практикой высота подъёма будет расти. Этот способ хорош для подъёма на заднее колесо и разворотов через заднее колесо. Чтобы развернуться, перед подъёмом колеса сверни руль немного в сторону предполагаемого поворота, а при подъёме колеса добавь импульс в сторону поворота. Вел повернётся, сначала немного, но при упорных тренировках таким способом можно развернуться на 180°. В дальнейшем можно к рывку руками добавить подскок вверх, это облегчит задачу. «Плюс» этого способа – проще поймать баланс на заднем колесе, поскольку подъём происходит прижатом заднем тормозе, а «минус» – требуется значительное усилие при рывке руля.

Второй способ, универсальный и эффективный – подъём переднего колеса с помощью *пробива* или *подкрута*. Освоение этого способа потребует координации действий ног и пальцев, так как нужно будет вовремя зажимать и отпускать задний тормоз. Пробив – это короткий энергичный толчок педали ведущей ногой, после которого нога возвращается в исходную позицию. С пробива удобно подниматься на заднее колесо для прыжков. При подкруте движение ведущей ногой плавное, ведущая нога уходит при этом вниз и назад, совершая пол-оборота. Этот способ пригодится при заездах на препятствия и если нужно проехать на заднем колесе. Последовательность действий в обоих случаях одна и та же: стоишь на веле, в момент полного контроля равновесия «вводишь» ведущую ногу, подняв её немного вверх, на 10-20° относительно горизонтали, отпускаешь задний тормоз и давишь на «заряженную» педаль ведущей ногой. При этом вел как бы выезжает из-под тебя, переднее колесо легко поднимается вверх. Главное – вовремя зажать задний тормоз, чтобы погасить инерцию, иначе вел легко проскочит вертикаль и поедет дальше, а ты в лучшем случае спрыгнешь с него и останешься стоять на земле, а в худшем – упадёшь на спину.

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

Есть ещё третий способ, позволяющий подняться на заднее колесо с движения на небольшой скорости, но поскольку на практике он нигде не используется, учить его мы не будем. Техника этого способа такая: едем на небольшой скорости, зажимаем передний тормоз, даём заднему колесу оторваться от земли и немного подняться, затем отбрасываем корпус назад и тянем руль на себя, не сгибая рук. Благодаря поднятому заднему колесу образовывается дополнительная инерция, которая облегчает подъём переднего колеса.

3.2. Поднимаем заднее колесо и встаём на переднее

Теперь будем учиться поднимать заднее колесо. Мы научимся подъёму с зажатым передним тормозом. Последовательность действий: зажимаешь передний тормоз, переносишь вес тела на руль и ещё дальше, как будто хочешь заглянуть под переднее колесо, резко толкаешь руль вперёд и одновременно сгибаешь ноги в коленях, чтобы разгрузить педали. Со стороны это выглядит так, как будто ты поджимаешь вел под себя, заднее колесо практически упирается в твою пятую точку. Эта техника необходима при заносах заднего колеса и проездах через препятствия типа брёвен. Поначалу страх кувыркнуться вперёд через руль может стать серьёзным препятствием, особенно, если такое случалось уже с тобой при езде на велосипеде. Однако в данном случае ничего такого не произойдёт, потому что у тебя не будет инерции. В любой момент ты сможешь просто спрыгнуть с вела вперёд, если почувствуешь, что перестарался и слишком высоко поднял заднее колесо. В дальнейшем по мере освоения этой техники ты поймёшь, как можно регулировать высоту подъёма заднего колеса сгибанием и разгибанием коленей.

Так же как и при подъёме переднего подъём заднего колеса нужно довести до стойки на переднем. Так же, как и на заднем колесе, на переднем не получится надолго зависнуть, но простоять 1-2 секунды и почувствовать баланс необходимо. Точно так же для удержания баланса можно подпрыгивать на переднем колесе, но эта техника значительно сложнее, так как переднее колесо тоньше заднего и не может также хорошо амортизировать. Изучать её мы не будем.

4. Прыжки на двух колёсах

4.1. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости

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

Прыжки вверх это основа для освоения прыжков в сторону, вперёд, назад и разворотов.

Способом, который мы сейчас будем осваивать, можно прыгнуть на 20-30см в высоту. Всё, что нужно сделать – прыгнуть вместе с велом, оторвав от земли одновременно переднее и заднее колесо, а также удачно приземлиться.

Прыжок вверх двумя колёсами – это продолжение мини-прыжка, совершаемого за счёт амортизации колёс. К амортизации нужно добавить рывок руля и подтягивание педалей. Как это делать, ты уже знаешь. Исходное положение: руль прямо, тормоза зажаты. Выпрыгивать проще всего из мини-прыжков. Поймай баланс, сделав три-четыре мини-прыжка, представь, что ты пружина, резко присядь поглубже, придавив вел к земле, а потом резко выпрямись и выпрыгни вверх, зацепив педали и немного дернув руль. После нескольких попыток у тебя должно получиться. Конечно, какое-то колесо поднимется выше, какое-то – ниже. Теперь самое важное – научиться

отрывать колеса одновременно и так же точно приземляться, на два колеса одновременно, причем при приземлении немного присесть, чтобы оно не было жестким.

Над этим стоит поработать пару дней, пока не будет нормально получаться.

Если ты научился прыгать вверх этим способом (второй способ прыжка вверх см. п.4.5), то теперь можно попробовать развернуться в прыжке и прыгнуть в сторону. Начнём с разворота, потому что он проще прыжка в сторону.

4.2. Развороты в прыжке

Разворот в прыжке это вспомогательный элемент триальной техники, который необходим при маневрировании между препятствиями. Такой разворот требует минимум свободного пространства. В прыжке можно развернуться практически на месте, например, стоя на стандартном поддоне размером 120 на 120см. Это делает его незаменимым и во многих случаях единственно возможным способом развернуться.

Начнём с разворота в сторону ведущей ноги. В этом случае, как и при заносе заднего колеса, развернуть вел помогает ведомая нога, которая поворачивает вел в нужную сторону. Такой разворот очень эффективен, 180° не проблема. А вот в другую сторону развернуться сложнее.

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

4.3. Прыжки в сторону

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

Прыжок в сторону это тот же прыжок вверх, но с добавлением бокового импульса. Элемент не сложный, но чуть сложнее разворота. Чтобы к прыжку вверх добавить боковой импульс, нужно немного наклонить вел в сторону прыжка и прыгнуть вверх-вбок, приземлиться на два колеса, немного присев для смягчения удара и, при необходимости, погасить остаточный боковой импульс мини-прыжками. Прыжком в сторону нужно овладеть в совершенстве и довести его до 40см. Это необходимо при прыжках с высоких ступеней, чтобы не зацепиться рулём за них. Есть более эффективный и безопасный способ прыгнуть со ступени вбок, о нём поговорим в п.8.3.

4.4. Прыжки вперёд и назад

Прыжки вперёд столь важны, что для них придумали специальное название, не благозвучное, но очень точно отражающее суть дела – *продёрг*. Для того чтобы прыгнуть вперёд нужно:

- 1) стоя на месте, поймать баланс любым способом;
- 2) в момент полного контроля равновесия (переднее колесо прямо, тормоза зажаты) нужно прижать вел к земле, немного присесть;
- 3) выпрыгнуть вверх-вперёд, продёргивая руль вверх и вперёд, а ногами (цепляя педали) оторвать заднее колесо от земли. Первые прыжки не будут

большими, но со временем мышцы привыкнут к новым для себя нагрузкам и дальность прыжков увеличится. Прыгай сериями, по 10-15 прыжков, так быстрее научишься. 20см – это тот минимум дальности прыжка, которого нужно достичь. В дальнейшем, когда ты будешь совершенствовать свою триальную технику самостоятельно, нужно будет довести длину прыжка до базы велосипеда, то есть при прыжке заднее колесо должно оказаться на том месте, где было переднее.

Похожая техника у прыжка назад:

- 1) стоя на месте, поймать баланс любым способом.
- 2) в момент полного контроля над равновесием (переднее колесо прямо, тормоза зажаты) нужно вжать вел в пол и перенести центр тяжести назад. Для этого, резко присев, отбросить корпус назад.
- 3) подцепив педали, поднять заднее колесо немного вверх и одновременно дёрнуть руль на себя. При этом вел отпрыгнет назад, а ты окажешься над передним колесом.

Поначалу будет получаться совсем чуть-чуть, но постепенно длина прыжка будет всё больше и больше по мере того, как ты будешь понимать, что именно нужно сделать, чтобы прыгнуть дальше. Прыжки вперёд и назад – очень важные элементы базовой триальной техники, поэтому работать над совершенствованием техники необходимо постоянно

4.5. Прыжки вверх на горизонтальной плоскости – второй способ

Прыгнуть вверх можно и иначе. Этот способ немного сложнее, но результат стоит того, чтобы потратить на него время и силы. Отрывать колёса от земли будем по очереди, сначала переднее. Последовательность действий: поднимаешь переднее колесо откинувшись назад и подтягивая за собой руль, как это описано в п.3.1 (тормоза зажаты!), одновременно подпрыгиваешь, немного подгибаешь колени, приземляешься на заднее колесо и плавно опускаешь переднее. Приземлиться можно и на оба колеса одновременно, немного присев для смягчения удара, для этого потребуется сильнее подогнуть колени в момент прыжка, чтобы заднее колесо приподнялось повыше. Этот способ гораздо эффективнее и эффективнее, чем уже изученный нами в п.4.1. Так можно прыгнуть не только вперёд, но и вбок, и вверх. Он также очень удобен при перепрыгивании через препятствия.

Если научишься прыгнуть таким способом не только с места, но и со скорости, то сможешь прыгнуть далеко вперёд или вверх

За такую свою эффективность этот способ даже обзавёлся собственным названием: «баннихоп».

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

А сейчас мы применим наработанные прыжковые навыки к освоению очень важной и полезной техники прыжка вверх из положения, когда переднее колесо заброшено на ступень. Это тоже *продёрг*, но теперь не вперёд, а вперёд-вверх. Это важнейшая техника и чтобы в этом убедиться, достаточно посмотреть какие-нибудь соревнования или выступления триалистов. Её

освоение потребует точного выполнения последовательности действий и следования всем рекомендациям. Только так можно будет быстро достичь результата. Эта техника важна ещё и тем, что вплотную приблизит тебя к прыжкам на заднем колесе. Так что отнесись максимально серьёзно к этой задаче.

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

Начинаем с высоты трёх поддонов, это примерно 40-45 см. Наша задача – забросить на них переднее колесо и в таком положении удерживать равновесие мини-прыжками. Почему именно три поддона, а не два или один? Потому что, как это ни странно, чем выше расположено переднее колесо, тем легче балансировать мини-прыжками. Это связано с тем, что вся нагрузка при таком положении велосипеда приходится на заднее колесо, переднее же выполняет функцию точки опоры. Заднее колесо толще переднего, оно лучше амортизирует и соответственно подпрыгивать на нём легче. Ты сам почувствуешь это сразу, как только начнёт получаться. Если ты хорошо владеешь мини-прыжками на плоскости, то без проблем освоишь прыжки на ступени. Последовательность действий: забрось переднее колесо на поддоны пробивом или подкрутом, как тебе удобно и сразу же начинай подпрыгивать на заднем колесе, удерживая равновесие. Освой эту технику и доведи её до совершенства, это очень важно. Прыгай на одном месте, в сторону, вперёд и назад, увеличивай высоту прыжка. Если всё получилось и ты можешь стабильно, без напряжения подпрыгивать, попробуй сместить центр тяжести назад так, полностью разгрузив переднее колесо так, чтобы оно повисло в воздухе над поддонами и сделай два-три прыжка. Если получилось – поздравляю, ты уже прыгаешь на заднем колесе. Если нет, то ничего страшного, мы вернёмся к этой задаче позже, а сейчас мы учимся прыгать вверх на ступень.

Следующий шаг: оставляем два поддона (25-30 см) и снова, забросив на них переднее колесо, учимся балансировать мини-прыжками. Получилось? Тогда мини-прыжками подведи заднее колесо поближе к краю ступени, но не слишком близко, иначе в прыжке зацепишь ступень задним колесом. В момент полного контроля равновесия присядь поглубже, резко выпрямись, оттолкнувшись от педалей и дёрни руль вверх и вперёд. Должен получиться прыжок, который забросит тебя на ступень. Если прыжок не получается, попробуй сделать его с прокатом переднего колеса. При таком прыжке переднее колесо не отрывается от ступени, а только прокатывается по ней. Не забудь отпустить передний тормоз в момент прыжка, иначе колесо никуда не покатится. Если получается, увеличивай высоту, но понемногу, добавляй по 5 см и снова добивайся уверенного прыжка. Имей ввиду, научиться прыгать без проката всё равно придётся, потому что это единственный путь к освоению прыжка на заднее колесо. Работай над этим постоянно.

5. Езда по узким препятствиям

Наверное, каждому (кто изучает это Пособие, конечно) знакомо чувство, когда захватывает дух при виде триалиста, проезжающего по узеньким дощечкам, да ещё на приличной высоте. Начинать учиться езде по узким препятствиям типа брусьев, бордюров и брёвен стоит уже сейчас, потому что такая езда – необходимый, важный и очень эффектный компонент триала. Никаких особых навыков для этого не нужно. Это просто долгая, изнурительная работа: нужно многократно, раз за разом проезжать по одним и тем же узким полоскам. Это надоедает, конечно, но результат того стоит. Для начала можно просто положить на пол доску пару метров длиной и шириной 10 см. Проезжать её поначалу нужно на средней скорости, хорошенько прицелившись. Баланс ловим перемещениями пятой точки из стороны в сторону. Постепенно это будет получаться всё лучше, и тогда нужно будет уменьшать расстояние для прицеливания и скорость, а потом даже останавливаться на доске и пытаться балансировать на ней мини-прыжками. Это нужно довести до совершенства: заезжаем на малой скорости, останавливаемся, держим баланс, съезжаем. Если всё получается, двигайся дальше: возьми брус 10x10 см, длиной 2,5 – 3,0 метра. Чтобы он не кувырчался при заездах, можно закрепить по краям отрезки длиной 50 см, как на рисунке 6. Ещё вариант – брус, приподнятый над полом на десять сантиметров, как на рисунке 7. Задача усложнилась: теперь чтобы заехать на брус, нужно подняться на ступеньку высотой 20см. Как это делается, подробно описано в п.7.1.

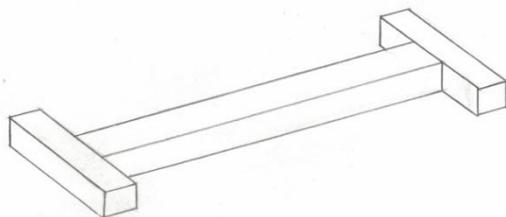


Рисунок 6

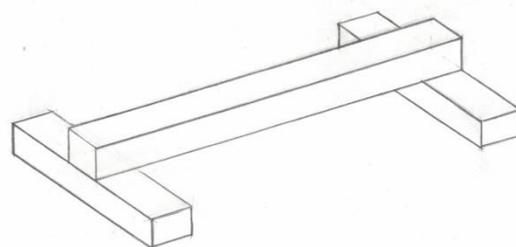


Рисунок 7

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

6. Езда и прыжки на заднем колесе

Важное замечание: на начальном этапе обучения подъёму на заднее колесо ты должен свести к минимуму вероятность падения на спину. Это возможно,

если учиться будешь на 20"-веле. С него очень сложно упасть на спину, ты ближе к полу и всегда можешь спрыгнуть назад. А вот с 24"- и 26"-велов упасть на спину вполне реально. И ещё: задний тормоз держи под особым контролем, колесо должно быть надёжно заблокировано в высшей точке подъёма, иначе баланс не поймает.

6.1.Езда на заднем колесе

Если ты уже умеешь поднимать переднее колесо достаточно высоко, как это описано в п.3.1, то сейчас самое время продвинуться дальше и научиться проезжать на заднем колесе какое-то расстояние.

Самое важное, что нужно сделать на начальном этапе – преодолеть страх перед падением назад. После нескольких попыток ты почувствуешь, что как только ты сильно отклоняешься назад, твои ноги соскакивают с педалей и ты просто спрыгиваешь с вела, продолжая держать его за руль. Попрактикуйся сильно задирать переднее колесо и спрыгивать назад. Удели этому пару часов, так как это очень важный момент. Когда ты преодолеешь страх перед падением назад, можно попробовать на заднем колесе проехать, крутя педали. То есть, ты поднимаешь переднее колесо и не даёшь велу опуститься, ускоряясь, вращая педали. Оставайся максимально собранным. Расслабляться нельзя, даже если тебе кажется, что уже овладел техникой. В триале всегда так: неприятные падения поджидают на каждом шагу тех, кто думает, что всему научился и позволяет себе расслабиться.

Уверен, что у тебя получилось проехать на заднем колесе пару метров. Для того, чтобы проехать больше, надо научиться удерживать равновесие во время езды. Ехать на одном колесе намного сложнее, чем на двух. Надо поддерживать баланс не только вправо-влево, но еще и вперед-назад. Сейчас мы и поговорим о том, как держать равновесие при езде на заднем колесе.

Баланс вперед-назад. Есть два варианта: или ты едешь, отклонившись слишком низко, или слишком высоко. В первом случае будет очень трудно крутить педали, переднее колесо будет опускаться и балансировать будет крайне сложно. Во втором случае, если слишком сильно отклониться, появится вероятность упасть. Тут надо найти необходимую точку наклона, "золотую середину".

Теперь о том, как это сделать. Если ты чувствуешь, что переднее колесо начинает опускаться, немного отклонись назад и поднажми на педали. Если баланс начинает уходить назад, то не спеши паниковать или спрыгивать с вела. Это поправимо. Плавными, короткими нажатиями на тормозную ручку ты выровняешь баланс. Не надо резко нажимать на тормоз, иначе вел сразу опустится на два колеса. Одним пальцем, плавно.

Баланс вправо-влево. Лучше всего выравнивать баланс на ранней стадии наклона, потому что чем сильнее вел наклонится, тем сложнее будет его выровнять. Есть два способа корректировки баланса вправо-влево: весом тела (коленками) и наклоном руля. С коленками все ясно, вел начинает клонить

влево, выставляешь вправо (то есть в противоположную наклонную сторону) обе колёнки, продолжая крутить педали. С рулем все наоборот, его нужно поворачивать в сторону наклона.

6.3. Прыжки на заднем колесе

А теперь мы возвращаемся к техникам подъёма переднего колеса (п.3.1).

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

Прыжки на заднем колесе – важнейшее умение, потому что именно с заднего колеса преодолевается большая часть триальных препятствий. Ты уже умеешь балансировать мини-прыжками на заднем колесе, опираясь передним колесом на высокую ступень, 40-50см. Теперь наша задача полностью разгрузить переднее колесо и подпрыгивать на заднем колесе так, чтобы переднее не касалось опоры. Последовательность действий: 1) забрасываешь переднее колесо на ступень и ловишь баланс мини-прыжками; 2) прыгая, понемногу отклоняешься назад до тех пор, пока переднее колесо не перестанет касаться опоры при прыжке. Как только это произойдёт, тебя начнёт валить набок. Снова обопрись передним колесом, поймай баланс прыжками и опять пытайся оторвать его от опоры. Поначалу будет получаться по два-три прыжка, но по мере того как научишься ловить баланс, будет получаться всё лучше и лучше. Доведи до 15 прыжков. Также как и при мини-прыжках на двух колёсах, старайся уменьшать боковые перемещения и высоту прыжков. Дальше всё просто: постепенно уменьшай высоту ступени. В итоге ты придёшь к тому, что ступень вообще станет не нужна, ты сможешь поднимать переднее колесо с горизонтальной поверхности. Это и есть конечная цель твоих усилий. Как только ты освоишь прыжки на заднем колесе, а это значит, что ты можешь уверенно поднять вел на заднее колесо и удерживать баланс мини-прыжками (15 прыжков), делай следующий шаг: учишься прыгать на заднем колесе вперёд, используя пробив.

7. Преодолеваем препятствия

Вот мы и добрались до сути триала – преодоления препятствий.

Начнём с заезда *на* препятствие, потому что это проще, чем переезжать *через* препятствие.

7.1. На препятствие

Мы рассмотрим способ, который называется «заезд». Это самый простой способ. Его суть в последовательном забросе на препятствие сначала переднего, затем заднего колеса. Поднять и забросить на ступень переднее колесо можно *пробивом* (резкий и короткий толчок педали ведущей ногой с последующим возвратом ноги в исходную позицию, педаль при этом

проворачивается совсем чуть-чуть – на 10-15°), *круткой* (резкое вращение педалей, начиная с ведущей ноги с полным оборотом), *полукруткой* (резкое вращение педалей, начиная с ведомой ноги на полоборота). Какую именно технику применять в каждом конкретном случае, зависит от высоты препятствия и имеющегося свободного пространства. Главный вопрос: как поднять и забросить заднее колесо? Ответ: заднее колесо поднимается резким толчком велосипеда в руль, одновременно нужно согнуть колени, чтобы заднее колесо полностью разгрузилось.

Начнём с одного поддона. Потом на него можно будет положить ещё один, а потом ещё и ещё...

Сперва попробуем пробивом чтобы резко поднять переднее колесо для его заброски на препятствие. С пробива удобно поднимать переднее колесо на любую высоту и даже вставать на заднее колесо. Но сложность в том, что подъём пробивом делается с места без разгона, при этом никакой инерции не будет и затаскивать на препятствие вел и самого себя придётся мощным рывком, потратив на это много сил. Техника исполнения: подъезжаешь к поддону почти вплотную, останавливаешься, «заряжаешь» ведущую ногу на 10-20°, отпускаешь тормоза и одновременно резко жмёшь на педаль. Переднее колесо поднимается, ставишь его на ступень и сразу же выбрасываешь вел вверх-вперёд, при этом сгибая колени и поджимая заднее колесо под себя. Всё это должно получиться слитно, одним движением. Чем выше ступень, тем выше нужно поднять переднее колесо и тем дальше от неё нужно будет остановиться. На высокие ступени таким энергозатратным способом забираться не выгодно, оптимум три-четыре поддона. Для взятия больших высот уже нужна начальная скорость. Помогут *полукрутка* и *крутка*. Полукрутка – самый удобный способ заезда на высокие препятствия. В отличие от пробива, с полукрутки можно не только поднять колесо, но и разогнаться, что здорово облегчает заезд. Последовательность действий: подъезжаешь к поддону примерно на 1,7 – 2,0 метра (расстояние зависит от диаметра колёс и передаточного числа трансмиссии вела), останавливаешься, ловим баланс. Ведомая нога впереди. Ведомой ногой начинаешь вращать педали, разгоняя вел. Когда ведущая нога окажется в положении «14 часов», резко жмёшь на неё, при этом переднее колесо поднимается. Далее доворачиваешь ведущую ногу в исходное положение (она должна оказаться сзади) и, сгибая колени и поджимая вел под себя, резким движением выталкиваешь вел вперёд. Конечное положение – ты вместе с велом на поддоне, колени согнуты, пятая точка над задним колесом. «Крутка» отличается от «полукрутки» тем, что ведущая нога совершает полный оборот. Исходная позиция – ведущая нога впереди. Соответственно, начинать разгон нужно с большего расстояния, 2,8 – 3,5 метра примерно. Высоту ступени увеличивай постепенно, прибавляя по 3-5см и каждый раз добиваясь уверенного заезда.

Как только ты доберёшься до высоты трёх поддонов, возникнет проблема съезда с них. Просто съехать, сначала передним колесом, потом задним с

такой высоты уже не получится, так как можно кувырнуться через руль. Выход один – прыгать. Ты скоро узнаешь, как это делается.

Еще одна важная разновидность заезда на препятствие – заезд с зависанием заднего колеса. Такой заезд красив сам по себе, но не только. Зависание заднего колеса позволит заехать на препятствие сбоку и повернуть зависшее заднее колесо, чтобы поставить его на препятствие или даже перекинуть через него. Техника такая: например, с полукрутки закидываем переднее колесо на препятствие и зажимаем передний тормоз. Переднее колесо блокируется и вел ехать дальше не может. Инерция расходуется на поворот вела вокруг точки касания передним колесом опоры, заднее колесо поднимается. Как только заднее колесо поднялось достаточно высоко, выше ступени, отпускаем передний тормоз и вкатываемся на ступень. Будет здорово, если научишься в высшей точке подъёма заднего колеса поймать баланс и на пару секунд зависнуть в таком положении. А теперь будем учиться проезжать через препятствия.

7.2. Через препятствие

Переехать через бревно высотой 20см сможет любой, для этого триал не нужен. Но что делать, если высота бревна больше клиренса (расстояния между кареточным узлом и полом) велосипеда? Другими словами, высота бревна такая, что нельзя вел поставить так, чтобы он двумя колёсами стоял на земле, а бревно при этом было между колёс. Такое бревно можно только перепрыгнуть. Самый простой способ основан на той же технике, что и при заезде на поддоны. Найди какое-нибудь бревно диаметром сантиметров 30. Определись, будешь ты переезжать бревно с крутки, полукрутки или пробивая и в зависимости от способа выбери расстояние до бревна. Дальше действуй в точности так, как при заезде на поддоны: подними переднее колесо, перебрось через бревно и поставь за бревном на землю, зажми передний тормоз. В этот момент шатуны должны быть горизонтально, иначе зацепишь ими бревно. Оставшаяся инерция поднимет заднее колесо. Как только заднее колесо поднимется достаточно высоко, отпусти передний тормоз и резко толкай вел в руль. Вел проедет вперёд и заднее колесо опустится за бревном.

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

8. Прыгаем с препятствий

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

Спрыгнуть можно разными способами, каким именно, зависит от конкретного случая. Технически прыжки с препятствий проще, чем заезды на них, но психологически они сложнее. Именно поэтому мы изучаем их на

заключительном этапе обучения. При заезде на препятствие ты можешь на любом этапе просто спрыгнуть с вела, если что-то пойдёт не так или ты почувствуешь, что не готов. При прыжке с препятствия есть «точка невозврата», когда переднее (или заднее) колесо уже висит над «пропастью» и ты понимаешь, что назад пути нет и нужно прыгать, иначе падение. Это добавляет страха и в этом психологическая сложность прыжка вниз.

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

8.1. Прыжок вперёд с полукрутки

Этот способ самый простой, доступный и безопасный, поэтому с него и начнём. По сути это даже и не прыжок, а скорее съезд с препятствия. Техника исполнения предельно проста и похожа на технику заезда на препятствие с полукрутки. Чтобы так прыгнуть, необходимо уметь проехать на заднем колесе хотя бы один метр, чтобы доехать до края ступени. Начни с небольшой высоты, одного поддона будет достаточно для начала. Последовательность действий: 1) подъезжаешь передним колесом поближе к краю поддона (20-30 см от переднего колеса до края), шатуны горизонтально, ведомая нога впереди; 2) энергично давишь на педаль ведомой ногой, переднее колесо при этом разгружается, съезжает со ступени и повисает в воздухе; 3) резким толчком ведущей ногой задираешь переднее колесо вверх; 4) продолжаешь ехать на заднем колесе, съезжаешь с поддона. Приземлиться ты должен на заднее колесо, присесть и плавно опустить переднее. Добейся именно такого приземления, иначе будешь получать ощутимые удары рулём по кистям рук. Начинай тренировать съезд с обычного бордюра или поддона высотой 10-20см. Когда отработаешь все движения и доведёшь их до автоматизма, переходи на большую высоту. Этот способ требует 2-3 метра свободного пространства, так как после приземления ты продолжаешь ехать по инерции. Прыжки боком свободны от этого недостатка.

8.2. Прыжок боком

Идея этого способа предельно проста: мини- прыжками боком подходишь к краю препятствия, с которого необходимо спрыгнуть (не забывай, что наращивать высоту нужно постепенно!), затем, оказавшись у края, делаешь еще один прыжок в сторону, немного дальше. Самый трудный вопрос – как далеко нужно прыгнуть в сторону, чтобы безопасно приземлиться. Ответ: пока высота ступени не дошла до высоты руля, то достаточно прыгнуть так, чтобы не зацепиться за ступень педалью, но если ступень выше руля, то прыгать вбок придётся гораздо дальше, минимум на 40см, чтобы не задеть ступень рулём. Это нужно будет отработать на небольших высотах. Этот способ имеет недостатки. Во-первых, чтобы прыгнуть, нужно сначала мини-прыжками допрыгать до края ступени и расположить вел параллельно краю, а это потеря

времени и сил. Во-вторых, при таком прыжке ты будешь приземляться на оба колеса. Прыжок с заносом заднего колеса избавит тебя от этих проблем.

8.3. Прыжок боком с заносом заднего колеса

Такой прыжок выглядит весьма эффектно, но техника чуть сложнее. Суть её в том, что сначала с препятствия сбрасывается заднее колесо, а потом сдёргивается переднее. Заднее колесо сбрасывается с использованием техники заноса заднего колеса. Разумеется, переднее колесо необходимо оторвать от поверхности до того, как заднее колесо коснётся земли. «Подводные камни» здесь те же, что и в предыдущем случае – это возможность зацепиться рулём за ступень при прыжке. Такой прыжок более практичен, потому что, во-первых, он позволяет приземлиться строго на заднее колесо, что вполне соответствует нашему подходу к прыжкам и, во-вторых, нет нужды подбираться к самому краю ступени. Чтобы приземлиться на заднее колесо, нужно в момент прыжка дать ему немного провалиться вниз и только потом сдёрнуть переднее. Кстати, таким способом можно не только спрыгнуть со ступени, но и прыгнуть вбок на ровной поверхности. Отработай эту технику на плоскости, доведи движения до автоматизма, потом переходи на небольшую высоту и увеличивай её постепенно.

8.3. Прыжок на скорости

Этот способ не имеет прямого отношения к триалу. Его используют гонщики при прыжках с дропов (дроп – это ступень между двумя плоскостями) на гонках кросс-кантри и скоростных спусках. Для нас он имеет значение только как способ преодолеть страх перед скоростью. Приземление в этом случае происходит на два колеса одновременно и для смягчения удара по рукам и ногам в момент касания земли нужно глубоко присесть, согнув руки и ноги. Но присесть так, чтобы не удариться лицом об руль, а пятой точкой о заднее колесо. Техника исполнения проста и естественна: при подъезде к краю ступени резко отбрасываешь тело назад. При этом переднее колесо разгрузится и не уйдёт резко вниз. Отрабатывай сначала на небольших высотах. Методом проб и ошибок подбери правильную скорость.

9. Как выстроить тренировку

Результативность тренировок зависит от их правильного планирования. В Напутствии говорилось, что каждое занятие начинаем с разминки и раскатки.

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

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

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

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

В заключение

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

Мы научились многим важным приёмам, необходимым для преодоления препятствий и теперь ты можешь самостоятельно освоить и довести до совершенства две основные триальные техники, «продёрг» и «пробив». Именно эти универсальные техники позволяют преодолеть практически любое препятствие триала.

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

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

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

Ссылки на образовательные интернет-ресурсы

1. Обучение базовым навыкам и умениям на сайте X – Bikes: <http://www.x-bikers.ru/lessons/index.php>
2. Видеоуроки на YouTube – канале Александра Сиротенко: <https://www.youtube.com/@AlexanderSirotenko/videos>
3. Видеоуроки на YouTube – канале SuperRider (на английском языке): <https://www.youtube.com/@SuperRiderTV/playlists>

4. Уроки велотриала на сайте x3m – master: <https://x3m-master.ru/>

5. Школа велотриала для начинающих:

https://www.liveinternet.ru/community/biketrial_community/post21930728/