

чаются общие и специальные физические упражнения, упражнения на растяжку, с помощью которых лучше усваивается тренировочный материал.

2. Систематический анализ учебно-тренировочного процесса фигуристок позволяет избежать наиболее распространенных ошибок в период подготовки юных фигуристок и выявить положительную динамику в воспитании силовых и сопутствующих им качеств.

3. Полученные результаты совокупной информации литературных данных, педагогических наблюдений и проведенного исследования позволяют констатировать, что апробированный в работе подход к развитию силовых качеств на начальном этапе обучения фигурному катанию на коньках имеет дальнейшую перспективу в подготовке резерва высококвалифицированных фигуристов.

1. Дворкин, Л. С. Возрастные изменения мышечной силы и скоростно-силовых качеств: методика для студентов ГЦОЛИФК / Л. С. Дворкин. – М.: ГЦОЛИФК, 1985. – 31 с.

2. Ашмарин, Б. А. Теория и методика педагогических исследований в физическом воспитании: пособие для студентов, аспирантов и преподавателей ин-тов физ. культуры / Б. А. Ашмарин. – М.: Физкультура и спорт, 1978. – 223 с.

3. Апарин, В. А. Содержание выследовой подготовки юных фигуристок на начальном этапе обучения: учеб. пособие / В. А. Апарин. – Ленинград, 1987. – 40 с.

МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ СПРИНТЕРОВ В ГОНКАХ НА ТРЕКЕ

Иванова Н.Н., Дворяков М.И., доцент, Мартинович Н.В.

В современном велосипедном спорте в гонках на треке большое значение имеет правильный и своевременный выбор специализации спортсменов. В Республике Беларусь велосипедным спортом занимаются 3,5 тыс. человек, но в чисто спринтерских гонках специализируются 10–15 велосипедистов.

С целью совершенствования методики тренировки спринтеров в работе были сформулированы **задачи**:

1. Проанализировать особенности методики подготовки спринтеров в гонках на треке.

2. Провести исследование общей и специальной физической подготовки спринтеров.

Для решения поставленных задач нами использовались научные методы: анализ литературных источников; педагогические наблюдения; педагогический эксперимент; тестирование; математическая статистика.

Педагогические наблюдения за велосипедистами в процессе годичной подготовки проводились на базе Республиканского центра олимпийской подготовки в 2013–2014 гг.

Под наблюдением находилась группа, состоящая из 14 велосипедистов в возрасте 16–19 лет.

Наблюдения проводились по следующим показателям: физические качества занимающихся, средства и методы учебно-тренировочных занятий, содержание и форма тренировочных занятий, объем и интенсивность тренировочных нагруз-

зок, посещаемость занятий, проявление интереса занимающихся к тренировочным занятиям и отдельным упражнениям.

В нашем исследовании для определения физической подготовленности применялись следующие тесты: 1) бег 10 м, с; 2) бег 5 мин, м; 3) прыжок в длину с места, см; 4) отжимания, количество раз (подтягивание на перекладине, количество раз); 5) наклон вперед, см; 6) 15-секундное педалирование на облегченном велостанке с ходу на передаче 49×17, количество оборотов; 7) 15-секундное педалирование на велостанке с места на передаче 52×15, количество оборотов; 8) 10-минутное педалирование на велостанке на передаче 52×15, количество оборотов.

Тестирование физической подготовленности проводилось два раза: в начале и в конце общеподготовительного этапа.

Экспериментальная группа занималась по специально разработанному нами плану. Не нарушая общих принципов педагогического подхода к структуре занятий, учитывая возрастные особенности велосипедистов, был увеличен объем средств, адекватных соревновательным результатам в езде на велосипеде.

В контрольной группе детей того же возраста, пола и стажа спортивной подготовки занятия проходили по общепринятой методике согласно учебной программе для этого контингента занимающихся.

После проделанной работы за весь подготовительный период мы видим, что наибольший прирост результатов по всем показателям оказался в экспериментальной группе. Это связано с тем, что экспериментальная группа в этот период уделяла больше внимания скоростным и силовым способностям, используя в тренировочном процессе большее количество прыжковых тренировок, больший объем работы в тренажерном зале, а также тренировок на велотреке.

Процесс реализации более интенсивной тренировочной программы показал высокую эффективность планирования нагрузок путем группировки в единый блок нескольких однонаправленных занятий. Это позволило экспериментальной группе повысить объем упражнений, выполняемых с максимальной и около максимальной интенсивностью, снизить количество относительно низкоинтенсивных неспецифических средств. Также к обязательным упражнениям были добавлены ОРУ до и после силовых тренировок. За счет этого значительно вырос показатель гибкости.

Физическая подготовка спринтера сводится прежде всего к развитию специфических качеств: максимальной скорости и силы; запасной скорости, выносливости и силы; взрывной силы; ловкости, дистанционной (спринтерской) выносливости, дистанционной силовой выносливости.

Максимальная скорость и сила, как правило, развиваются в единстве. Повышение уровня одного качества стимулирует развитие другого. Поэтому обычно в практике велосипедного спорта в одной тренировке ставятся задачи развития скорости и силы, и называют ее скоростно-силовой тренировкой.

В тренировку спринтера должны включаться следующие упражнения, способствующие развитию максимальной скорости: индивидуальные ускорения – постепенное наращивание максимальной скорости к концу дистанции (100–200 м);

ускорения с партнером «на колесе», который побуждает впереди идущего гонщика увеличить скорость; ускорения в парах на 100, 200, 300 м (идуший на второй позиции должен, постепенно сокращая интервал, развить такую скорость, чтобы на финише оказаться впереди); ускорения в парах с интервалом и без интервала; ускорения в тройках (идуший на первой позиции дает разгон второму спортсмену, а остальная часть упражнения выполняется так же, как в парах); ускорения в четверках (гонщики, идущие на первой и третьей позициях, дают соответственно разгон второму и четвертому гонщикам, а далее упражнение выполняется так же, как в парах).

Одним из основных упражнений, применяемых спринтером для развития максимальной скорости, по праву следует считать ускорение.

Хорошее средство развития максимальной скорости – езда за мотолидером или тандемом, где последние 2–4 круга следует проходить с большой скоростью и финишировать на последних 100–50 м. При этом лидер постепенно наращивает скорость, а задача второго гонщика – не отстать от него или даже обойти на финише. Развитию максимальной скорости способствуют также ускорение за мотолидером с самостоятельным прохождением последних 200–100 м дистанции.

Если соревнования в спринтерской гонке проводятся вечером, то накануне необходимо отдохнуть, а в день гонки (за 5–6 часов до нее) провести часовую тренировку, желательно на «легких» колесах с включением одного-двух ускорений по 100–150 и увеличивая скорость на последних 50–40 м до максимальной. Если соревнования назначены на утро, часовая тренировка проводится накануне вечером. В этих случаях у спортсменов к началу соревнований наступает фаза повышенной работоспособности (суперкомпенсация).

Для развития взрывной силы (силовой быстроты), одного из важнейших качеств спринтера, следует включать в тренировку такие упражнения, как рывки на 50, 100, 150, 200 м. Упражнения для совершенствования техники рывка целесообразно выполнять на большой начальной скорости, которая ниже абсолютной (200 м с/х) на 2,5–3 с. Так, например, если спортсмен имеет лучший результат на 200 м с/х 11,5, то набор скорости с рывка следует начинать с 13,5–14 с (200 м с/х). Вторую серию упражнений выполнять на меньшей скорости – 15–18 с. В последующих сериях скорость продолжает уменьшаться, вплоть до стояния на месте (сюрпляс). Далее в той же последовательности упражнения повторяются в парах, тройках и т. д. по сигналу тренера. Также используются старты с места при помощи стартовой машины либо тренера. Отрезки сначала по $\frac{1}{4}$ круга, $\frac{1}{2}$ круга и т. д.

Для развития взрывной силы могут использоваться всевозможные упражнения в парах, тройках и группах, рывок выполняется по собственной инициативе гонщиков. Для примера возьмем упражнения в парах. Гонщики следуют с произвольной скоростью друг за другом. В задачу спортсмена, идущего на первой позиции, входит молниеносно ответить на рывок велосипедиста, идущего во второй позиции, и прогнаться его обходу. Упражнения такого рода можно выполнять и из других исходных положений. Однако всегда нужно оговаривать конкретные задачи для каждого спортсмена с определением времени борьбы за реализацию

плана и указанием места на трек (прямая, вираж), где должно начинаться и заканчиваться упражнение.

В занятиях на трек для развития взрывной силы следует чередовать в одной тренировке малые и большие передачи при выполнении рывков, финишных бросков, стартов с места и других упражнений, связанных с большими силовыми напряжениями. Однако чтобы упражнения, выполняемые на больших передачах, не оказывали отрицательного воздействия на частоту педалирования, необходимо начинать и заканчивать тренировку на малом передаточном соотношении.

Развитие запасной скорости осуществляется главным образом с помощью прохождения более коротких отрезков дистанции с максимальной скоростью (200; 300; 400; 800; 1000 м), езды за мотолидером на трек и шоссе на короткие дистанции, а запасной выносливости – с помощью прохождения более длинных отрезков, чем в спринтерских гонках, участия в соревнованиях в гите на 500 и 1000 м с/м, в командной гонке с выбыванием (на разных позициях). Чрезмерное увлечение развитием запасной скорости на протяжении всего этапа подготовки замедляет рост дистанционной выносливости, а следовательно и спортивных достижений гонщиков.

Дистанционную (спринтерскую) выносливость, так же как и другие ее виды, необходимо развивать как в подготовительном, так и в соревновательном периоде с помощью многократных повторений скоростных упражнений. Отдых между заездами должен быть таким, чтобы работоспособность полностью восстанавливалась. Критерием роста спринтерской выносливости является время, показываемое на последних 100–200 м. Если время в последующих заездах будет ухудшаться, то необходимо предоставить спортсмену более продолжительный активный отдых, но не более 20–25 мин, иначе прекратится положительное влияние предыдущей нагрузки. Если и это не поможет повысить скорость, тренировку следует прекратить [1].

Технико-тактическая подготовка осуществляется при помощи различных упражнений. Среди них: езда друг за другом на близком расстоянии; рывок с первой позиции при входе в вираж снизу или сверху; рывок со второй позиции при входе в вираж сверху или снизу; резкий уход с первой позиции вправо-вверх на большой или средней скорости на предпоследнем вираже с целью занять вторую позицию; обход со второй позиции (на прямой) гонщика, идущего выше линии старта, с предварительными ложными бросками в одну сторону и выходом на первую позицию с другой стороны; езда на первой позиции посередине полотна трека на вираже с целью вызвать соперника на обход слева по линии измерения. При попытке действительного обгона гонщика со второй позиции надо закрыть ему путь или сковать его действия, резко опускаясь влево-вниз. Конечная цель – препятствовать разгону гонщика, идущего сзади. На выходе из виража резким опусканием вниз-вперед вновь выйти на первую позицию или сохранить ее, если гонщик со второй позиции пытался обогнать слева на вираже; торможение сзади идущего гонщика за счет маневрирования посередине полотна трека; постепенный отход гонщика, идущего на второй позиции, вправо. При этом между ним и

впереди идущим сохраняется относительно постоянный интервал 5–8 м. Приобретенная таким образом разность скоростей помогает обгону гонщика, находящегося на первой позиции, за счет резкого опускания вниз-влево на выходе из виража.

Уровень силовых возможностей спринтера в соревновательном периоде падает. Это приводит к замедлению роста спортивно-технических результатов и ограничивает возможность спортсмена показать высокий результат.

Чтобы повысить достигнутый уровень физических качеств в соревновательном периоде, как в соревновательные, так и в промежуточные мезоциклы необходимо, наряду с основными (соревновательными) упражнениями, включать специальные и специально-подготовительные. В недельном микроцикле нужно проводить одно-два занятия. При двух занятиях в неделю одно из них (45–60 мин), как правило, выделяется в самостоятельное и назначается в свободные от специальных тренировок дни. Второе организуется в дни занятий на треке или шоссе и либо проводится как самостоятельное занятие (30–45 мин) в свободную половину дня, либо включается в занятие по специализации. В этом случае время, отводимое на выполнение специально-подготовительных упражнений скоростно-силового характера, не должно превышать 15–25 мин.

Применение общеподготовительных и специально-подготовительных упражнений в соревновательном периоде сказывается положительно на функциональном состоянии нервно-мышечного аппарата и дыхательной системы спортсмена [2].

1. Нижегородцев, А. Д. Исследования специальной выносливости при различных сочетаниях объемно-интенсивной нагрузки / А. Д. Нижегородцев. – М.: Физкультура и спорт, 1973.

2. Крылатых, Ю. Г. Подготовка юных велосипедистов / Ю. Г. Крылатых, С. М. Минаков. – М.: Физкультура и спорт, 1982. – 192 с.

ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ К ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ГРУППОВОЙ ГОНКЕ

Кавецкий А.И., Булатов П.П., доцент, Шнырко А.В.

На современном этапе развития спорта дальнейший рост спортивных достижений характеризуется рядом особенностей, которые оказывают существенное влияние на организацию подготовки, ставят новые, порой очень сложные задачи, требующие поиска более рациональных форм и способов построения тренировки.

Исследование методики подготовки к индивидуальной групповой гонке, в связи с ростом достижений в велосипедном спорте и обострением конкуренции на соревнованиях различного уровня, имеет большую теоретическую и практическую значимость.

Многие специалисты считают, что подготовку спортсменов к индивидуальной групповой гонке целесообразно проводить в зависимости от их индивидуальных особенностей, календаря соревнований, общего и соревновательного объема специальной подготовки [1].

Особую актуальность представляет разработка различных вариантов построения предсоревновательной подготовки велосипедистов шоссеишников в целях