

клы, фрагменты, тренировочные дни, отдельные занятия, тренировочные сеансы и комплексы упражнений).

1. Бальсевич, В.К. Контуры новой стратегии подготовки спортсменов олимпийского класса / В.К. Бальсевич // Теория и практика физической культуры. – 2001. – № 4. – С. 9–10.

2. Бальсевич, В.К. Перспективы развития общей теории и технологий спортивной подготовки и физического воспитания (методологический аспект) / В.К. Бальсевич // Теория и практика физической культуры. – 1999. – № 4. – С. 21–26, 39–40.

3. Верхошанский, Ю.В. На пути к научной теории и методологии спортивной тренировки / Ю.В. Верхошанский // Теория и практика физической культуры. – 1998. – № 2. – С. 21–27.

4. Ким, В.В. Любительский спорт как придаток международных производственных монополий / В.В. Ким // Теория и практика физической культуры. – 1999. – № 7. – С. 8–15.

5. Куликов, Л.М. Двигательная активность и здоровье подрастающего поколения: монография / Л.М. Куликов, В.В. Рыбаков, С.А. Ярушин. – Челябинск: УралГУФК, 2009. – 275 с.

6. Куликов, Л.М. К развитию общей теории спортивной подготовки / Л.М. Куликов, В.В. Рыбаков // Теория и практика физической культуры. – 1999. – № 7. – С. 20–22.

7. Лубышева, Л.И. Феномен спортивной культуры в аспекте методологического анализа / Л.И. Лубышева // Теория и практика физической культуры. – 2009. – № 3. – С. 10–13.

8. Матвеев, Л.П. К дискуссии о теории спортивной тренировки / Л.П. Матвеев // Теория и практика физической культуры. – 1998. – № 7. – С. 55–61.

9. Платонов, В.Н. О «концепции периодизации спортивной тренировки» и развитии общей теории подготовки спортсменов / В.П. Платонов // Теория и практика физической культуры. – 1999. – № 8. – С. 23–26, 39–46.

ТАКТИКА ВЕЛОСИПЕДИСТОВ В ГОНКАХ ПО КРОССУ

Кутас П.П., Булатов П.П., доцент, Дворяков М.И., доцент,
Белорусский государственный университет физической культуры,
Республика Беларусь

Введение. В современном велосипедном спорте высших достижений стратегия и тактика соревновательной борьбы приобрели особое значение. Это объясняется большим количеством гонщиков примерно равного уровня физической и технической подготовленности, претендующих на победу. Одним из важнейших условий тактической подготовки в гонках по кроссу является подробное изучение трассы, в ходе которого вырабатывается технико-тактический план ведения гонки. В ходе предварительного ознакомления с трассой соревнований определяются различные варианты прохождения трудных участков трассы, лучшие траектории движения, подбираются передаточные соотношения и оптимальный профиль протектора шин для данного покрытия трассы. Каждое препятствие на кроссовой трассе должно быть изучено с целью определения максимальной скорости его прохождения, угла атаки, особенностей техники преодоления. Также изучаются рельефы трассы, естественные виражи и упоры на поворотах, естественные трамплины для преодоления препятствий прыжком, определяется траектория движения с наименьшим количеством неровностей.

Цель нашего исследования заключается в дальнейшем совершенствовании тактической подготовленности в гонках по кроссу. Исходя из цели, поставлены следующие задачи:

- составить план тактических действий на старте и при прохождении стартового участка трассы для выгодной позиции в группе лидеров;
- рассмотреть тактику борьбы за сохранение или улучшение позиции в лидирующей группе и создания дистанционного преимущества;
- определить тактику финиширования в гонках по кроссу.

Для решения поставленных задач применялись следующие методы:

- анализ научно-методической литературы;
- просмотр видеоматериалов;
- педагогические наблюдения.

Результаты исследований. Тактика старта. В гонках на кроссовых трассах старт могут принимать одновременно до ста и более спортсменов. Учитывая узость большинства кроссовых трасс и ограниченные возможности для обгона соперников, надо помнить, что успех в гонке во многом зависит от позиции, занятой гонщиком после принятия старта. Даже очень сильный гонщик, оказавшись после старта в конце группы, может лишиться возможности бороться за победу. Очень важно с самого начала гонки быть в лидирующей группе. Для этого, необходимо еще перед стартом опробовать стартовую площадку, принять пробные старты с различных стартовых позиций, наметить наиболее выгодную траекторию движения. Очень важным является подбор передаточного соотношения. Необходимо подобрать передачу для принятия старта и приспособиться к исходному стартовому положению с учетом состояния грунта.

Существенное значение в принятии старта имеет тактика прохождения первого поворота. Как правило, первый поворот вся масса стартующих гонщиков проходит одной группой, создавая взаимные помехи. Следует стремиться подойти уже к первому повороту в группе лидеров. После первого поворота обычно существенно увеличивается дистанционное преимущество между гонщиками, успевшими занять лидирующую позицию, и велосипедистами, оказавшимися в общей массе участников соревнований.

При неудачном взятии старта следует избегать преодоления поворота по малому радиусу в общей группе гонщиков, поскольку это связано с риском «попасть в завал» и потерять драгоценное время из-за очень низкой скорости впереди идущих велосипедистов. Для более свободного маневра и поддержания высокой скорости нужно стремиться выйти на большой радиус поворота. Этот тактический прием позволяет в случае неудачного старта обойти часть соперников уже на первом повороте.

Тактика борьбы за позицию в лидирующей группе. Как правило, уже после прохождения первой трети дистанции определяется группа лидеров, ведущих борьбу за победу в гонке. Тактика гонщика, находящегося в лидирующей группе, направлена на улучшение или сохранение своей позиции. Особенностью тактической борьбы гонщиков на кроссовой дистанции является многократное конкурентное взаимодействие 2–3, реже – 4–6 гонщиков, борющихся за позицию на определенном участке дистанции. Определив одного соперника и создав дистанционное преимущество, гонщик догоняет другого велосипедиста (или группу спортсменов) и вступает с ним в тактическую позиционную борьбу.

Выбор тактики определяется особенностями подготовленности самого гонщика и уровнем подготовленности соперников. Для сохранения своей позиции гонщик может выбрать как активную тактику лидирования, так и выжидательную тактику преследования (находясь в непосредственной близости за соперником). Тактика лидирования наиболее целесообразна в случае, если имеет равные возможности или некоторое преимущество перед соперниками [1]. Лидирование в гонках по пересеченной местности имеет принципиальное отличие от лидирования в гонках на шоссе и треке, поскольку из-за относительно низкой скорости на кроссовой трассе аэродинамические факторы не имеют существенного значения. Лидируя, спортсмен имеет преимущество в выборе скорости передвижения на сложных участках трассы и определении оптимальной для себя траектории движения, особенно на поворотах. Следующие за ним гонщики должны пристраиваться сзади него или двигаться по менее выгодному пути. При таком положении у впереди идущего гонщика нет никаких помех, задерживающих его движение, при этом создаются определенные трудности для обгона преследующему гонщику.

Тактика преследования лидера предполагает длительное, относительно пассивное передвижение в непосредственной близости за соперником. Пассивность преследования успокаивает лидера, притупляет его бдительность. Это дает возможность для преследования в конце дистанции сделать быстрое и неожиданное ускорение.

Готовясь к обгону впереди идущего гонщика, не всегда следует копировать траекторию движения соперника, иногда необходимо при входе в поворот выбрать другую траекторию, чтобы обеспечить свободу маневра для обгона. Тактические приемы при обгонах и отрывах в борьбе за позицию в гонке довольно многообразны и во многом зависят от технической подготовленности гонщика и особенностей рельефа трассы.

Тактика финиширования. Гонщик, имеющий преимущество перед соперником, как правило, пытается создать запас дистанционного преимущества перед финишем. Выполнить обгон или отрыв от соперника на заключительной части дистанции за счет постепенного увеличения темпа можно только в случае явного преимущества в подготовленности. Наиболее успешно этот прием выполняется на затяжном подъеме.

На равнинном участке трассы дистанционное преимущество достигается ускорением, поскольку отрыв от соперника, движущегося сзади, – непростая задача. Обгон или отрыв от соперника во всех случаях необходимо производить решительно, быстро и неожиданно. Такое выполнение приема не оставляет сопернику времени на ориентацию и контрдействия.

Для создания дистанционного преимущества гонщик, выбравший тактику лидирования, может применить следующий прием. Двигаясь в непосредственной близости перед преследующим гонщиком, лидер незаметно снижает скорость движения, создавая, таким образом, некоторый резерв для увеличения скорости. Выбрав наиболее благоприятный участок трассы, гонщик выполняет ускорение. Наиболее эффективно выполнять ускорение в непосредственной близости от закрытых поворотов с тем, чтобы, скрывшись из виду, продолжить ускорение и незаметно для соперника увеличить дистанционное преимущество. Пока соперник среагирует и наберет скорость для преследования, можно создать существенный отрыв.

Благоприятной ситуацией для решительного отрыва перед финишем является попытка отрыва от соперника. Если соперник сделал рывок и пытается уйти вперед, необходимо немедленно увеличить скорость, но не спешить полностью ликвидировать отрыв, создав иллюзию дистанционного преимущества у преследуемого гонщика. Движение в предельном темпе быстро приведет соперника к утомлению. Выждав благоприятный момент, следует предпринять решительный обгон, создав значительное преимущество в скорости. Неудачная попытка отрыва отрицательно воздействует на соперника и неизбежно приводит к состоянию критического утомления, на фоне которого соперник, как правило, не способен оказать серьезное сопротивление, оказавшись в роли догоняющего.

Тактическая подготовка должна строиться на основе современной информационной базы данных. Формирование такой базы данных предполагает процесс накопления и анализа знаний, методик освоения практических умений и навыков велосипедного спорта в гонках по кроссу. Самые распространенные и доступные методы – то наблюдение и анализ соревновательной практики, беседы с тренерами, спортсменами, специалистами. Широкое применение получил просмотр и анализ видеоматериалов и графиков прохождения дистанций сильнейшими велокроссменами [2].

На начальных этапах закладываются наиболее общие знания об основах спортивной тактики, изучаются правила соревнований в гонках по кроссу. На этапе высших достижений преимущественное внимание уделяется подготовке гонщиков к главным соревнованиям. Важным разделом тактической подготовки является овладение приемами и психологическое воздействие на соперников. На завершающем этапе подготовки к главным соревнованиям с целью закрепления навыков применяется соревновательный метод. Этот метод позволяет

решать целостные тактические задачи, воспитывать умение оперативно корректировать действие в различных тактических ситуациях, а также создает необходимый эмоциональный фон.

Таким образом, особое внимание в процессе подготовки к соревнованиям по велокроссу обращается на изучение тех тактических приемов, которые могут оказать решающее влияние на ход спортивной борьбы и позволяют прогнозировать тактические действия соперников. Детально разработанные тактические действия оказываются наиболее эффективными в соревнованиях с хорошо знакомыми соперниками. Тактическая борьба позволяет проявить творческие возможности гонщика, его интеллектуальный потенциал. Эти возможности в значительной степени совершенствуются в процессе участия в гонках с различными по мере ведения соревновательной борьбы соперниками [3].

Процесс совершенствования тактического мастерства в гонках по кроссу происходит значительно эффективнее, когда тренер и спортсмен постоянно анализирует итоги каждого соревнования.

1. Захаров, А.А. Тактическая подготовка велосипедиста: учебное пособие / А.А. Захаров. – М.: ФОН, 2001. – 63 с.

2. Каминский, В.В. Тактика как составляющая в достижении победы в велосипедных гонках / В.В. Каминский, М.И. Дворяков, П.П. Кутас // Олимпийский спорт и спорт для всех: материалы V Международного научного конгресса. – Минск, 2001.

3. Полищук, Д.А. Велосипедный спорт: научное издание / Д.А. Полищук. – Киев: Олимпийская литература, 1997. – 342 с.

ЖЕНСКАЯ СПОРТИВНАЯ ХОДЬБА, СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЕЕ РАЗВИТИЯ

Лемешков В.С., канд. пед. наук, доцент,

Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации,
Республика Беларусь

Спортивная ходьба является одним из видов «королевы спорта» – легкой атлетики. История спортивной ходьбы невелика по сравнению с историей других легкоатлетических видов, получивших признание еще в Древней Греции, на Олимпийских играх. Соревнования по спортивной ходьбе в том виде, в каком мы привыкли видеть их сегодня, т. е. по определенным правилам, на точно измеренной дистанции, проводятся более ста лет. Спортивная ходьба зародилась в Великобритании во второй половине XIX века и поэтому многие годы называлась английской. Впервые соревнования по спортивной ходьбе были проведены в 1860 году, в них принимали участие только скороходы-мужчины. В 1979 году в розыгрыше Кубка Лугано приняли участие и женские национальные команды.

В программу современных Олимпийских игр состязания по ходьбе впервые были включены в 1906 году на внеочередных играх в Афинах. В Лондоне, на играх IV Олимпиады, в 1908 году скороходы выступали уже на двух дистанциях – 3,5 и 10 миль. В России впервые соревнования по ходьбе стали проводиться в конце XIX века [1].

Во многих странах соревнования проводятся на различных дистанциях – от самых коротких, исчисляемых несколькими километрами, до сверхдлинных, например 100, 200, 500 км. Но основными дистанциями спортивной ходьбы, на которых проводятся официальные международные соревнования (Олимпийские игры, Кубки мира и Европы), являются дистанции 20 и 50 км для мужчин и 20 км для женщин.