Автор: А. А. Красников .

Спринтерские гонки являются одним из основных видов соревнований на треке. Они включены в программы олимпийских игр, чемпионатов мира и национальных первенств...

В этом виде гонок дистанции бывают до 1 км (обычно два-три круга на треках от 300 до 500 м). Все участники гонки распределяются по заездам, при этом к сильнейшим гонщикам в заездах добавляют более слабых. Это предварительные серии. В сериях обычно стартуют от 3 до 5 спортсменов. Здесь время прохождения дистанции значения не имеет. Выигрывает тот, кто первым достигнет линии финиша. Победители предварительных заездов встречаются между собой. Побежденным же дается право участвовать в так называемых заездах «надежды». Победителей включают в составы заездов для дальнейшей борьбы. Победители серийных заездов и гонщики, выигравшие в заездах «надежды», встречаются в следующем разделении финала. В итоге в финале (в зависимости от условий проведения соревнований) 2 – 4 гонщика встречаются между собой по 1 – 2 раза или победитель выявляется в одном общем заезде.

В спринтерских гонках существует два вида заездов: групповые и матчевые.

Групповые заезды проводятся в начале соревнования для отбора сильнейших из всего состава участвующих. Обычно групповые заезды проходят до 1/8 или 1/4 финала, а также и в заездах «надежды». Иногда для определения каждому участнику его места (для командного зачета) для побежденных в заездах «надежды» организуются так называемые «утешительные заезды».

Матчевые заезды проводятся часто на международных соревнованиях, где гонщики одной страны встречаются со спортсменами другой. Страну-победительницу определяют по наибольшему количеству побед.

Успешное выступление в спринтерской гонке зависит от многих факторов, среди которых основным является, при прочих равных условиях, тактическая подготовка. Гонщик-спринтер должен помимо хорошей физической подготовки обладать отличными спринтерскими качествами – иметь способность быстро набирать предельную скорость и уметь тонко ее регулировать. Четкое знание правил соревнований дает спортсмену возможность быстро и правильно решать те или иные вопросы, возникающие в ходе гонки.

Есть единые правила проведения соревнований, утвержденные МСВ (Международным союзом велосипедистов), но, несмотря на это, в отдельных странах традиционно сложились различные толкования ситуаций, возникающих в процессе проведения спринтерских гонок. Это обязывает гонщиков, выступающих в составах национальных команд в других странах, вести гонку в соответствии с правилами, существующими в этих странах. Это исключит ошибки, за которые судейская коллегия может наказать гонщика, поможет предотвратить аварии, даст возможность спортсмену четко разработать тактические планы ведения борьбы.

Спринтерские гонки очень кратковременны, при этом финал борьбы занимает всего 10 –

15 сек., а проведение того или иного тактического приема ограничено порой десятой долей секунды. Спортсмен должен в это мгновение вспомнить все варианты возможных реагирований на данную ситуацию, сопоставить свои силы и возможности с силами и возможностями своих соперников. Временная неудача в предыдущем заезде не оказывает деморализующего действия на волевого гонщика. Известно много примеров, когда волевые гонщики, потерпев поражение в предварительных заездах, добивались званий победителей.

Высокая финишная скорость, непосредственная близость противников, относительно не прямолинейное и не равномерное движение являются серьезным испытанием смелости гонщика. Гонщик-спринтер должен творчески подходить к своей тактической подготовке. Шаблонность, упрощение, позитивность тактических планов не приведут к победам.

Спринтерские гонки по физиологической характеристике относятся ко всем зонам интенсивности работы, причем в матчевых заездах спортсмены используют в основном умеренную и максимальную интенсивность. В групповых заездах диапазон интенсивности увеличивается. Нередко на протяжении дистанции гонщики по нескольку раз переводят свою деятельность в крайние зоны интенсивности. Как правило, к концу дистанции велосипедисты работают в зоне максимальной интенсивности. Частота дыхания у одних достигает максимума, у других же значительно сокращается. Нередко бывают случаи, когда гонщик на последних 50 – 60 м вообще прекращает дышать. Минутный объем сердца и частота сокращений достигают максимума.
Гонщики-спринтеры, как правило, имеют высокий весо-ростовой показатель, рельефную мускулатуру. Жизненная емкость легких и максимальное потребление кислорода ниже, чем у гонщиков других видов велосипедного спорта (табл. 12).

Несмотря на кажущуюся сложность тактики групповых заездов, где спортсмену противопоставляются тактические приемы и физическая тренированность сразу двух, трех и более гонщиков-противников, матчевые заезды предъявляют более высокие требования к нервной системе велосипедиста.

В групповых заездах, как правило, состав участников более разнообразен по уровню мастерства. Обычно здесь один-два спортсмена заведомо сильнее остальных. По мере приближения к финалу силы их уравниваются. В матчевых заездах принимают участие лучшие гонщики.

В спринтерских гонках место, занимаемое в данный момент гонщиком на дистанции, называется позицией. Намеченное положение и обусловленное этим перемещение спортсмена в ходе гонки называется тактической схемой. Поведение велосипедистов в спринтерской гонке условно можно ограничить тремя схемами.

Первая: спортсмен, заняв лидирующее положение – первую позицию, ведет гонку в приемлемых для себя стиле и скорости до финиша.

Вторая: спортсмен занимает вторую позицию и сохраняет ее до решающего рывка или

броска на линию финиша.

Третья: спортсмен в силу различных обстоятельств оказался на третьей, четвертой и далее позициях и вынужден с них атаковать своих противников.

Атака с первой позиции в основном входит в арсенал гонщика, обладающего хорошим рывком. Обычно такой спортсмен, возглавив гонку, стремится контролировать действие своих противников до того места, где бы он мог, сделав первым рывок, выиграть у них некоторое расстояние и сохранить лидирующее положение до финиша.

Со второй позиции предпочитают атаковать гонщики, обладающие способностью к продолжительному финишному ускорению с заключительным броском на линию финиша.

Третья, четвертая и другие позиции избираются сильными гонщиками лишь в тех случаях, когда они заведомо знают, что никто из соперников на последних метрах дистанции не окажет им серьезной борьбы, или в случаях, когда со старта лидирующий гонщик взял высокую скорость.

При примерно равных силах участников заезда эти позиции являются чаще всего проигрышными. Обычно на них оказываются малоопытные, безынициативные спортсмены, не верящие в свои силы или рассчитывающие на длинный финиш.

Варианты тактических схем групповых заездов. Во время заездов участники меняются позициями, скорость отдельных гонщиков или всей группы также может изменяться.

Каждый велосипедист стремится найти наиболее выгодное для себя положение в группе, создать противникам затруднения, дезориентировать их в отношении своего тактического плана. Это приводит к тому, что только за редким исключением все перечисленные тактические схемы выполняются в групповых заездах в чистом виде. Каждая схема, исходя из современного ведения борьбы в спринтерской гонке, имеет несколько наиболее характерных вариантов.

В тех случаях, когда в заезде встречаются спортсмены, построившие планы на различных тактических схемах (один, скажем, решил победить за счет рывка да последней трети дистанции, другой – «поймав» рывок, броском на финише), гонка будет проходить без борьбы за первую позицию. Исход борьбы решится или при рывке первого или при броске на линию финиша второго. Это один вариант.

Другой вариант: гонщики стремятся занять первую позицию, и на протяжении большей части дистанции за нее идет борьба. В первой половине дистанции гонщики расходуют на эту борьбу много сил. Спортсмен, обладающий резким рывком, теряет здесь свое преимущество. В лучшем положении будет более выносливый и сильный гонщик, не участвовавший в борьбе двух других за первую позицию. Его задача сводится к тому, чтобы во время атаки каждого из его противников занимать место за ним, если атака будет успешна.

Спортсмены, ведущие борьбу, должны чувствовать меру. Плохо, когда два сильных гонщика увлекаются борьбой за первую позицию и не видят того, что борьба уравновесила их силы с другими противниками.

Третий вариант заключается в том, что один из гонщиков, заведомо зная, что в этом заезде ему трудно или почти невозможно добиться победы на финише, сразу со старта или в первой половине дистанции делает неожиданный рывок и уходит от соперников с целью пройти дистанцию, как говорят, «гитом» и победить.

Такой вариант может себе позволить очень выносливый гонщик с недостаточно сильным для состава данного заезда рывком или броском.

В случае решения сделать рывок со старта спортсмен до соревнования ставит на своем велосипеде передачу, которую он использует на дистанции 1 км с места. Когда же предполагается уход с середины дистанции, с виража, гонщик значительно увеличивает передаточное отношение.

В задачу каждого из оставшихся сзади беглеца гонщи ков входит догнать его, но так, чтобы другие не могли использовать догоняющего как лидера (не дать им возможности «сесть на колесо»). Приблизившись к беглецу, спортсмен должен решить, сможет ли он обойти его и закончить дистанцию первым или ему следует с остальными разыграть финиш. Во втором варианте он сможет передохнуть и подготовиться к решающей борьбе. Но при, этой обстановке каждый ждет, когда противник начнет преследование. Пока идет эта психологическая борьба, беглец увеличивает преимущество, и с каждым мгновением преследовать его становится все труднее. На это и рассчитывают гонщики, проводящие такие приемы. Самым верным ответом здесь должно быть немедленное пресечение всех попыток к бегству. Возможен лишь такой момент: ушел относительно слабый противник, догнать которого не составит большого труда для выносливого гонщика. Его же основной соперник обладает отличным рывком, но меньшей выносливостью. В большинстве случаев следует броситься в погоню.

При встречах в одном заезде нескольких гонщиков, обладающих хорошим рывком, финиш, как правило, бывает коротким. Здесь при прочих равных условиях побеждает тот, кто первым сделает рывок. Это четвертый вариант схемы.

Во второй схеме групповых заездов наблюдаются два варианта. В первом – несколько гонщиков хотят вести борьбу с первой позиции, и за нее идет борьба до конца дистанции. Заезд по времени протекает быстрее, чем во втором варианте, но гонщики, затратив много сил, уже не способны к максимальному финишному ускорению. В этом положении более слабые гонщики, своевременно; переходя на вторую позицию, могут рассчитывать на успех в заезде.

В первом варианте лидирующее положение спортсмены занимают с относительно большей скорости и при ускорении с обгоном справа. В тех случаях, когда лидировавший следовал на расстоянии достаточном для прохода атакующего слева, выход на первую позицию может быть выполнен рывком. Опытные велосипедисты стремятся занять

первую позицию за счет различных технических манёвров.

Во втором варианте никто из участников не желает лидировать, т. е. все предпочитают атаковать со второй позиции, за которую идет борьба на протяжении значительной части дистанции. Заезд обычно заканчивается бурным финишем. Скорость на протяжении гонки резко меняется. Лидирующий гонщик выполняет небольшое ускорение, отходит вправо к барьеру и замедляет движения, порой останавливаясь совсем, чтобы пропустить противников. Если этот прием не удался, то лидер проводит подобный прием на вираже, и особенно на спуске с него. Следуют отходы к бровке и опять к барьеру – до той критической точки дистанции, откуда тот или иной гонщик решает начать заключительную атаку.

Если в борьбе за первую позицию требуется большой расход физических сил, то второй вариант утомляет нервную систему, так как необходимо следить за каждым движением своих противников, стремиться не потерять равновесия при медленной езде или стоянии на месте.

Борьба за первую позицию обычно бывает на треках с относительно короткими прямыми. Второй вариант применяется на треках с большими прямыми (400 – 500 м).

В заездах, где на финише классифицируются два гонщика, тактика значительно упрощается. Здесь будут те же тактические схемы и их варианты с той лишь разницей, что в борьбу на финише с успехом вступают гонщики, занимающие третью и четвертую позиции.

Эти заезды в большинстве своем проходят в более спокойной обстановке, и основная борьба разгорается на последних 100 м. В связи с тем, что в заездах могут встречаться (а обычно так и бывает) два сильных гонщика и несколько более слабых, чаще всего применяются следующие варианты.

Первый заключается в том, что оба сильных спортсмена занимают первую и вторую позиции и в таком порядке приходят на линию финиша. Тактика здесь очень проста: подвести группу к определенному месту дистанции, сделать ускорение или рывок и финишировать, стремясь не выпустить вперед бывших на третьей и других позициях гонщиков, или провести их на хорошей скорости один-два поворота рядом с собой и этим исключить из борьбы на финише.

Другой вариант заключается в том, чтобы выпустить несколько вперед заведомо слабого гонщика или даже двух, а затем, сделав резкий рывок, уйти от основного противника. Обойдя до поворота или на вираже лидировавших, гонщик создает между собой и преследователем барьер из борющихся спортсменов.

Уход гонщика может заставить одного из более сильных участников заезда начать преследование и финишное ускорение значительно раньше, чем он это предполагал сделать. В том случае, когда беглеца не удалось догнать, идущий за преследователем гонщик может победить догонявшего броском и оставить в заезде на третьем месте,

«выбив» из соревнования.

Оба эти случая требуют от гонщика большой силы воли, самообладания и очень точного расчета, так как, применив рывок, можно просчитаться и не уйти от сильного противника и в результате попасть в то положение, которое описано выше, т. е. не догнать двух ушедших вперед и проиграть.

Матчевые заезды. В матчевых заездах для определения победителя спортсмены могут встречаться один или два раза. Во втором случае при равенстве побед проводится третий, решающий, заезд.

В первом случае после старта гонщикам предоставляется право выбора позиции самостоятельно. Такое положение распространяется и на третий, решающий, заезд. Во втором случае гонщик обязан лидировать противника на протяжении первого круга. Такие условия значительно усложняют применение тактических маневров.

Матчевые заезды проходят по трем схемам: ведение борьбы с первой и второй позиций, а также смешанная борьба. Первой схемы придерживаются гонщики, обладающие лучшим рывком, чем их противники по заезду, умеющие очень тонко и быстро регулировать скорость. Вторую схему предпочитают спортсмены, способные на финише резко повысить скорость за счет дополнительного рывка или броска. Соревнование, где на протяжении всей дистанции гонщики неоднократно меняют позиции, требуют от спортсменов умения бороться с любой позиции.

Смешанная схема заездов часто применяется для того, чтобы запутать противника в выборе плана борьбы, для неоднократного изменения его решений, для дезорганизации его контроля над собой.

В первой схеме – борьба с первой позиции – различают несколько вариантов. В первом варианте спортсмены борются один с первой позиции, другой со второй. Для этого первый стремится подвести своего противника возможно ближе к финишу, рывком создать преимущество: и удержать его до финишной черты.

Возможно и другое: сделав ускорение, гонщик постарается к входу в последний поворот несколько снизить темп и заставить противника выйти справа и выше от себя (естественно не дав ему выйти вперед), а затем, увеличив скорость, провести его весь поворот рядом. При равных силах эта нагрузка будет большей для идущего выше, и гонщик из-за утомления не сможет оказать сопротивление на финише.

Другой пример. Лидирующий гонщик, развив на последних 250 м оптимальную скорость и оставляя своего противника справа, входит в последний поворот не по бровке, а значительно правее. Постепенно поднимаясь выше и не закрывая прохода противнику (так как это грубое нарушение правил), гонщик, на какое-то мгновение, увеличив скорость, резко опускается к бровке и финиширует. При этом маневре он выигрывает, по меньшей мере, длину велосипеда, что достаточно порой для победы.

Иногда идущий сзади отпускает лидирующего на первой половине дистанции слишком далеко вперед (до 20 м и более) и, упустив момент рывка, вынужден догонять беглеца. Если же ушедший вперед точно рассчитал силы, то победа за ним.

В гонке может возникнуть такая ситуация, когда противник отпускает спортсмена, а последний делает ложный рывок, входит в финишный поворот и по мере приближения соперника прибавляет скорость и проводит его рядом с собой. Это может иметь успех лишь при атаке и выходе догоняющего справа от лидера. Возможно и некоторое изменение этого варианта (при условии, что догоняющий гонщик еще далеко), например постепенное отклонение от бровки с целью заставить догоняющего изменить направление движения, снизить скорость. Но здесь следует учесть, что противник может обойти слева по бровке.

Значительно реже наблюдаются матчевые заезды, где бы один из гонщиков серьезно пытался уйти прямо со старта. Правда, бывает, что выносливый гонщик, не обладающий лучшим, чем противник, рывком, на протяжении дистанции делает несколько ускорений с целью утомить своего противника при преследовании и таким образом уравнять свои шансы на финише.

Известен и такой вариант, когда лидирующий гонщик при входе в последний поворот оставляет своего противника слева, имея, конечно, преимущество 1 – 2 м. Он умышленно не идет по бровке и при малейшем изменении интервала опускается с виража несколько ниже, гася этим скорость соперника. В этом случае надо быть чрезвычайно точным, так как если противник поравняется с гонщиком, то спуск с виража вниз будет нарушением правил.

Возможны и другие варианты тактики, например, оба гонщика предпочитают вести гонку с первой позиции.

В начале дистанции делается попытка занять бровку и вести гонку с возможно меньшей скоростью на поворотах, чтобы увеличить ее на прямых. Если противник пытается подняться на повороте вверх, то преследовать его не стоит, а, увеличив скорость, нужно продолжить движение. Увеличение скорости и уход противника вверх создадут между спортсменами дистанцию, которую идущему сзади нужно будет ликвидировать, и тогда тактический прием не принесет ему желаемых результатов.

Если идущий сзади, сделав рывок, все же занял бровку, то не следует тотчас же контратаковать, так как после рывка у него относительно хорошая скорость и он может без особого труда по инерции ее увеличивать, в то время как ранее шедшему впереди нужно будет приложить максимум усилий, чтобы развить большую скорость.

Если еще позволяет расстояние до финиша (400 – 500 м), то следует сделать вид, что такое положение устраивает гонщика. Можно даже несколько отстать. Как только впереди идущий снизит скорость или повернет голову, чтобы увидеть соперника, надо сымитировать смещение в другую сторону и выполнить рывок.

Выходить на бровку лучше с той стороны, где есть проход. Выходить слева рекомендуется перед входом в поворот, справа – перед прямой.

Если все попытки занять бровку оказались тщетными, то необходимо возможно быстрее изменить тактическую схему, применив подходящие для данной ситуации варианты.

Лидирование для гонщика, выбравшего первую схему – залог успеха, но лишь при условии, что до решительного момента противник не разгадает его план. Этими вариантами, естественно, не исчерпывается арсенал тактики гонщика, атакующего с первой позиции.

Варианты второй тактической схемы не менее активны, чем первой.

Со старта гонщик едет несколько медленнее, чем его противник, и между ними создается дистанция 10 – 15 м, а то и более. При таком положении лидирующему крайне трудно контролировать соперника. Для наблюдения за ним он должен значительно поворачивать голову, а порой и туловище. Идущий сзади стремится маневрировать так, чтобы лидирующий терял его из поля зрения. Это заставляет идущего впереди быть все время в напряжении, ждать рывка и всех вытекающих из него последствий. Частые повороты головы также влияют на состояние гонщика, на его ориентировку и движение.

В момент, когда лидирующий на мгновение потеряет из поля зрения идущего сзади, и при условии, что оставшаяся до финиша дистанция является оптимальной, гонщик делает мощный рывок и проходит мимо только что начавшего ускорение противника. Остальное зависит от технического мастерства и физической подготовки гонщика. Обычно рывок выполняется за 220 – 260 м до финиша. В случае, когда противник успел развить скорость и рывок не удался, при входе в поворот не следует идти рядом, так как это может повлечь за собой затяжную борьбу на вираже. Можно попытаться идти за противником и добиваться победы на финишной прямой. Но это при условии, что противник развил предельную скорость.

Бывает, что лидирующий, почувствовав, что идущий сзади не сможет его обойти, также снизит скорость и будет готовиться к атаке на повороте. Тогда преследующий немедленно резким рывком выходит вперед и диктует свои условия. Обходить лидирующего можно справа или слева при условии, если он не сможет помешать. Если лидирующий отойдет к бровке, то, пройдя справа от него, следует вести свой велосипед так, чтобы противник был закрыт слева, при этом он должен будет несколько замедлить скорость, изменить направление движения, на что уйдут время и силы.

При положении, когда лидирующий отойдет вправо, следует подойти к нему слева и продолжать путь в том же направлении вверх на вираж, держа его справа, а затем, резко уйдя вниз, мощно финишировать, применив заключительный бросок.

При втором варианте оба спортсмена избирают для борьбы вторую схему. В этом случае уже на старте каждый из них пытается остаться на месте. По правилам соревнований

остановка разрешена, но не более чем на две минуты. Если через две минуты гонка не началась, то старт повторяют.

Борьба за вторую позицию требует от гонщика более высокой технической подготовки, чем за первую. Если по каким-то причинам гонщику все же пришлось выйти вперед, то следует избрать для остановки такое место на треке, на котором противник будет затруднен сделать то же. Обычно это вход или выход из виража. На треках с небольшим углом подъема (до 25 – 28°) можно останавливаться и в середине поворота.

Если не удалось и здесь заставить противника выйти вперед, то можно сделать ложный рывок перед входом в поворот, стараясь подняться круто вверх, и там, быстро повернув велосипед параллельно барьеру, затормозить. При таком приеме противник может устремиться вперед, а так как при положении велосипеда, направленного вверх, сделать остановку значительно труднее, то противник будет вынужден несколько выдвинуть свой велосипед вперед. Этого уже достаточно, чтобы контролировать его действия с верха виража.

Можно попытаться остановиться на вираже, следя за положением шатунов противника. Идя рядом, нужно постараться остановиться так, чтобы шатуны на велосипеде были расположены горизонтально, а на велосипеде противника – вертикально.

Применяются также различные крутые повороты, езда вверх на вираже и т. д. Важно следить за тем, чтобы противник не сделал неожиданного рывка в тот момент, когда ответить ему будет трудно из-за неудачного положения своего велосипеда. Возможны случаи, при которых велосипедист умышленно создает такое положение, провоцируя противника на рывок. Такая позиционная борьба обычно заканчивается где-то в пределах 200 метровой отметки. В дальнейшем гонщики финишируют, как уже говорилось выше.

Иногда гонщики продолжают позиционную борьбу почти до самого финиша (за 100 или 80 м). Здесь побеждает тот, кто на мгновение раньше сделает рывок.

Если по жребию надо вести гонку, то следует ехать так, чтобы у противника создалось впечатление, что ему без боя уступают вторую позицию. Как только будет пройден первый круг, нужно внезапно применить один из вышеперечисленных приемов. Если это вызовет ответную реакцию, необходимо во что бы то ни стало навязать противнику свою тактику.

В третьей схеме возможны два варианта, заключающиеся в том, что спортсмен, занимая первую, а затем вторую позицию, наблюдает, как реагирует противник. Такая разведка позволяет спортсмену выбрать план борьбы на последующей части дистанции. Если противник предпочитает первую позицию, то ему следует предложить вторую, и наоборот.

В тех случаях, когда противник после некоторой позиционной борьбы принимает предложенную схему, иногда имеет смысл в последний момент ее изменить. Это

дезорганизует соперника и облегчает борьбу на финише.

Второй вариант предусматривает оборонительную тактику гонщика на первой половине дистанции и активную на заключительном этапе. Оборонительная тактика может несколько успокоить соперника, притупить его бдительность. Внезапная активность гонщика в тот момент, когда противнику уже трудно перестроить свой план, повысит шансы первого на успех.

Геометрия трека и тактика гонки. Значительное влияние на тактику гонщиков и соответственно на характер заездов оказывает геометрия трека. Под геометрией трека понимают длину и ширину полотна, радиус и угол подъема виража, кривизну сопряжения прямой и виража.

На треках с длинной финишной прямой (Московский, Иркутский, Ногинский, Симферопольский и подобные им треки) гонщики редко в матчевых заездах ведут борьбу за бровку с первой позиции. Финишный спор начинается за 230 – 250 м от линии финиша, а основная борьба разыгрывается на последних 80 – 50 м.

На велодромах с короткими прямыми (Тульский, Харьковский, Ленинградский и др.) гонщики придерживаются тактики борьбы с первой позиции. На протяжении значительной части дистанции за бровку ведется позиционная борьба, начинающаяся зачастую со старта. Гонщики стараются занять лидирующее положение, так как на последнем повороте при почти равных силах обойти противника справа почти невозможно. От выхода из поворота до финиша остается 30 – 50 м, на которых отыграть длину велосипеда также очень трудно.

Финишировать на таких треках гонщики начинают в большинстве случаев за 260 – 350 м, и основная борьба, разгорается при входе в последний поворот. И от того, кто первым войдет в поворот, будет зависеть ход дальнейшей борьбы.

Гонщик, вошедший в поворот первым, контролирует своих противников. Если он вошел в поворот, занимая первую позицию, то спортсмены, идущие справа, чтобы удержаться рядом с ним, вынуждены увеличить и без того высокую скорость.

В тех случаях, когда первым входит в поворот гонщик, шедший на второй позиции, то идущий слева не может его обойти, так как в любой момент атаковавший может опуститься ниже и совсем закрыть его. Соперники, идущие справа, чтобы удержаться рядом, опять-таки вынуждены подняться выше на вираж и увеличить скорость. Идущий слева теряет скорость, и в борьбу на финишной прямой может включиться лишь гонщик, удержавшийся справа, при этом он использует спуск с виража. Спортсмен, финиширующий первым, должен это учесть.

Покрытие полотна трека также оказывает некоторое влияние на тактику гонщиков. На треках с деревянным покрытием развить скорость легче, поэтому для разгона до предельной скорости нужен небольшой отрезок дистанции и меньшая затрата сил. Поддерживать скорость на таком треке также легче. В связи с этим на выполнением

различных приемов времени затрачивается меньше и поэтому ориентироваться гонщик должен быстрее.

Планируя тактику в заезде, необходимо, помимо всего прочего, учитывать также и величину передач, стоящих в данный момент на велосипедах основных противников. Увеличение передачи будет указывать на то, что противник рассчитывает набирать скорость постепенно или предполагает использовать спуск с виража. Это также указывает на то, что финишный спурт будет продолжительным. Уменьшение передачи говорит о том, что соперник собирается выполнить внезапный мощный рывок с самой малой скорости.

На тактику гонщиков оказывают влияние и метеорологические условия, в особенности температура воздуха и ветер (на открытых треках). В тех случаях, когда температура воздуха низка и финишировать придется против ветра, передачу следует несколько уменьшить, а в процессе гонки, двигаясь против ветра, использовать противника как лидера. Выполняя ложные ускорения, нужно заставить соперника увеличивать скорость, и особенно перед выходом на прямую со встречным ветром. Если гонщик начнет финишировать по ветру, то передачу можно несколько увеличить, а против ветра – уменьшить.

Прежде чем поменять передачу на велосипеде, следует проанализировать все другие вопросы, связанные с противниками, условиями соревнований, геометрией трека и т. п.

На крупных соревнованиях спринтерская гонка проводится в течение двух дней. Поэтому кроме тактических планов на проведение отдельных заездов нужно составить стратегический план на все соревнование. От исхода первого предварительного заезда порой зависит и вся дальнейшая борьба. Поэтому к предварительным заездам надо относиться очень серьезно, несмотря на то, что состав гонщиков в них обычно различен по своей физической подготовке и классу. В таком заезде, как правило, один спортсмен значительно сильнее другого.

Лучше приложить максимум энергии, воли и в тяжелой борьбе победить в предварительном заезде, чем, проиграв в нем, пожалуй, с не меньшей затратой сил, в дальнейшем «пробиваться» в серийные заезды через несколько заездов «надежды».

Был проведен хронометраж и велись педагогические наблюдения в спринтерских гонках на крупнейших соревнованиях страны (чемпионаты СССР 1964 и 1966 гг., соревнования на Кубок СССР 1963 и 1966 гг., матчи городов первой группы 1964 и 1966 гг., а также первый матч олимпийских команд 1966 г.).

Соревнования, как известно, проводились на различных по длине и конструкции треках (500, 400, 333 и 250 м). Фиксировалось время, затраченное гонщиками на прохождение всей дистанции, а также последних 200 м. Отмечались места начала финишной борьбы, позиции гонщиков. Из табл. 15 видно, что по характеру нагрузок групповые заезды резко отличаются от матчевых. Гонщики развивают к отметке 400 м финишную скорость в групповых заездах в 70% случаев, в матчевых же заездах в 25,7% случаев.

На длинных треках (500 и 400 м) число заездов с ранним началом финиширования значительно меньше, чем на коротких. В первом случае финишные скорости были выше, чем во втором. Время, затраченное на заезды, на треках 250 и 333 м относительно короче, чем на длинных велодромах.

Таблица 14

XVIII Олимпийские игры (Токио, трек 400 м)

Фамилия, страна	Серийные заезды	Заезды «надежды»	1/8 финала	Заезды «надежды»	1/4 финала
Д. Петенелла (Италия)	11,40*		12,06 (проиграл)	12,06	12,03 11,57
Бианкетто (Италия)	11,58		11,83	11,71	13,00 12,31
Д. Морелон (Франция)	12,84		11,93		12,69 12,18
Трантен (Франция)	12,77		12,07 (проиграл)	12,81	12,58 12,72
П. Серку (Бельгия)	11,67	12,69	11,43	11,88	
Футтерер (ФРГ)	12,26 (проиграл Пшаздне)	11,52	12,15		12,52
О. Пшаздне (СССР)	12,26		12,07 (проиграл)	11,70	
В. Хитров (СССР)	11,54		12,06 (проиграл)	11,45	

* Время на последних 200 м, сек.

Таблица 15

Начало финиширования	Групповые заезды (189)		Матчевые заезды (113)	
	колич. заездов	% ко всем заездам	колич. заездов	% ко всем заездам
За 400 м и более	131	70,0	29	25,7
Между 400 и 200 м	28	14,8	58	51,4
Менее чем 200 м	9	4,7	17	15,1
На первой половине дистанции	13	6,9	5	4,3
Со старта	8	3,6	4	3,5

При составлении тактического плана не следует ориентироваться только на те секунды, которые противник показал в одиночном заезде. Следует учитывать, что в непосредственной спортивной борьбе на полотне трека гонщик может значительно превзойти свою прежнюю скорость.

Очень важно совершенствовать свою тактическую подготовку на различных треках. Это расширит арсенал тактических приемов гонщика, повысит его класс и, что очень важно, даст ему возможность быстро ориентироваться во время выступлений на нестандартных треках. Весьма полезно периодически тренироваться на скоростных треках с деревянным покрытием и высокими виражами.

Источник: А. А. Красников "Тактика в велосипедном спорте"