

Бен Хьюитт

# ВЕЛОСИПЕД



КАК НЕ КАТАТЬСЯ, А ТРЕНИРОВАТЬСЯ



Москва  
2018

УДК 796.61  
ББК 75.721.7  
X98

Ben Hewitt

BICYCLING MAGAZINE'S TRAINING TECHNIQUES FOR CYCLISTS:  
GREATER POWER, FASTER SPEED, LONGER ENDURANCE, BETTER SKILLS

**Хьюитт, Бен.**

X98      Велосипед: как не кататься, а тренироваться / Бен Хьюитт ;  
[пер. с англ. П. И. Михеева]. — Москва : Издательство «Э»,  
2018. — 160 с. — (Сам себе тренер).

ISBN 978-5-699-86268-9

Казалось бы, что может быть проще езды на велосипеде? Вот твой двухколесный железный конь, вот ты — прыгнул на велосипед и уехал в закат. Впрочем, все гораздо сложнее.

Цель книги «Велосипед: как не кататься, а тренироваться» — описать непреложные истины профессиональных спортсменов в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в вашей повседневной езде. Некоторые техники могут оказаться для вас весьма полезными, другие нет. Но будьте уверены: если вы поставите себе цель организовать свои тренировки на основе хотя бы некоторых из концепций, описанных на страницах данного издания, вы будете ездить быстрее, а крутить педали станет гораздо проще. Все настолько просто и очевидно.

УДК 796.61  
ББК 75.721.7

© 2005 by Rodale Inc., Emmaus, PA, U.S.A.  
All rights reserved

© Михеев П. И., перевод на русский язык, 2017  
© Оформление. ООО «Издательство «Э», 2018

ISBN 978-5-699-86268-9

# СОДЕРЖАНИЕ

Введение . . . . .	5
1. В начале. . . . .	7

## ЧАСТЬ I. БОЛЬШЕ КЛЮЧЕВЫХ КОНЦЕПЦИЙ

2. Вращать педали как профессионал . . . . .	15
3. Как лучше вращать педали. . . . .	19
4. Тренировка мощности . . . . .	26
5. Избыточные тренировки. . . . .	31

## ЧАСТЬ II. ОСНОВЫ ФИТНЕСА ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

6. Диета велосипедиста . . . . .	39
7. Выносливость . . . . .	57
8. Скорость . . . . .	62
9. Сила . . . . .	67
10. Мощность. . . . .	68
11. Тренировка мозга . . . . .	72
12. Внешние факторы. . . . .	76

13. Оценка . . . . .	80
14. Периодизация . . . . .	83
15. Особая группа: горные велосипедисты . . . . .	97
16. Ловушка пульса . . . . .	99
17. Восстановление . . . . .	101

### ЧАСТЬ III. МЕЖСЕЗОНЬЕ

18. Беговые лыжи . . . . .	109
19. Горные лыжи . . . . .	110
20. Бег . . . . .	111
21. Тренировки с тяжестями . . . . .	112
22. Езда в помещении . . . . .	123

### ЧАСТЬ IV. ВОПРОС С ТРЕНЕРОМ

23. Тренерская задача . . . . .	129
24. Испытание тренера . . . . .	132
25. Лучшие советы от элитных тренеров . . . . .	133
26. Позиция при езде на шоссейном велосипеде . . . . .	142
27. Позиция при езде на горном велосипеде . . . . .	147
Словарь . . . . .	151

# ВВЕДЕНИЕ

**Е**сли ты открыл эту книгу, значит, ты хочешь ездить на своем велосипеде быстрее. Точка. Это понятное, простое желание. Оно скорее всего преследует тебя десятки лет, с тех самых пор, как ты впервые, виляя, проехал по тротуару на своем первом двухколеснике.

Но на этом понятность и простота твоего желания заканчиваются. Потому что если назвать велосипедные тренировки «сложными», то даже это будет означать, что ты серьезно их недооцениваешь. На то существует множество причин, но главная из них заключается в следующем: не существует двух одинаковых велосипедистов. Тело каждого из них — как и разум — по-разному реагирует на техники тренировок, их количество и нагрузки. Принимая во внимание различные цели (шоссейный велоспорт, критериумы, индивидуальные гонки с отдельным стартом), стили (горный, шоссейный, велокросс) и уровни развития (от начинающего до профессионала), можно понять, почему не существует универсальной программы тренировок.

Разумеется, создание настолько же уникальной программы, насколько своеобразна и твоя езда, очень увлекательно. Эту задачу несколько облегчает изучение некоторых истин,

которые, если и не универсальны, то очень к этому близки. Цель этой книги состоит в том, чтобы описать эти истины в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в твоей повседневной езде.

Читай эту книгу с открытым разумом и готовностью идти на эксперименты. Некоторые техники могут оказаться для тебя весьма полезными, другие нет. Но будь уверен: если ты поставишь себе цель организовать свои тренировки на основе хотя бы некоторых из концепций, описанных на следующих страницах, ты будешь ездить быстрее. Все настолько просто и очевидно.

# 1

## В НАЧАЛЕ

**Т**ы на взводе, готов забраться на любую гору, спринтовать к каждой городской границе и скатиться по каждой кривой тропинке в близлежащем лесу. Отлично. Мотивация — это очень важный, часто недооцениваемый компонент успешной программы тренировки (мы будем намного больше говорить об этом далее). Но сначала, прежде чем ты вскочил с дивана и надел свою «Лайкру», нам нужно кое-что обсудить. Это не займет много времени, и я постараюсь, чтобы все прошло как можно безболезненнее.

### **Концепция № 1: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать быстрее**

Я знаю, что ты думаешь: «Ну да, а как же?..» Однако ты удивишься, узнав, как много велосипедистов просто налегают на педали час за часом со скоростью, скажем, 25 км/ч. И при этом они ждут, что смогут, как по волшебству, увеличить ее до 32 км/ч в день местного благотворительного заезда или любительских гонок. Таким гонщикам я могу сказать три слова: «Ничего не получится». Конечно, ты на подобных гонках спокойно проедешь первые несколько километров, но вскоре твои мышцы, не привыкшие к увеличенным нагрузкам, наполнятся молочной кислотой, заскрипят и начнут с болью замедляться. В конце концов тебе повезет, если ты сможешь удержать среднюю скорость на уровне нормальных для тебя 25 км/ч.

Из этого понятно, что, если ты хочешь ехать со скоростью 32 км/ч в нужный день, ты должен быть способен держать 32 км/ч и в другие

дни. На самом деле ты должен быть способен ехать еще быстрее намеченной скорости. Это звучит довольно жестко, пока ты не придешь к пониманию, что тебе не нужно (и не следует) долго ехать на такой скорости. Дав своему телу небольшое количество чего-то, что может быть тебе вредно (в данном случае — сверхвысоких нагрузок), ты сможешь справиться с меньшими нагрузками, не сломавшись.

## **Концепция № 2: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать медленнее**

Знаю, ты думаешь: «Что он за человек такой? Только что говорил мне, что, чтобы ехать быстрее, я должен ехать быстрее. А теперь говорит, что надо ехать медленнее. Что он там наливает себе в бутылку?»

Согласен — это, на первый взгляд, нелогично. Но важно, чтобы ты мне поверил хотя бы настолько, чтобы продолжить читать.

Есть две причины тому, что большую часть времени езды (вплоть до 80%) следует держать темп намного ниже того, которого ты пытаешься достичь. Во-первых, твое тело и разум просто не могут справиться с большими объемами усиленных тренировок. Психологический фактор мы обсудим позже, но пока поверь: если ты будешь слишком часто перегружаться, ты начнешь ехать медленнее. Не круто. Во-вторых, тренировки с пониженной нагрузкой на самом деле улучшают способность тела справляться с более высоким темпом. Как я уже говорил, мы это обсудим более детально чуть позже, а пока запомни эту мысль с пометкой: «Возможно, Это — Самая Важная Вещь из всего, что Мне Говорили о Тренировках».

Ладно. Теперь ты знаешь о тренировках на 99% больше, чем 99% велосипедистов. Но настоящий фокус (и причина того, почему в этой книге впереди еще куча страниц) в том, чтобы совместить эти диаметрально противоположные концепции в гармоничную программу тренировок. А чтобы это сделать, тебе следует знать еще несколько вещей. Так что читай дальше.

## Язык тренировок

По мере прочтения этой книги тебе будут встречаться слова и фразы, которые тебе, возможно, не знакомы. И даже если ты их и слышал, ты можешь не до конца понимать их значение или то, как они вписываются в концепцию езды на велосипеде. Тренировка выносливости имеет свой собственный язык. Чтобы помочь тебе научиться, как на нем читать и разговаривать, давай пройдемся по некоторым ключевым терминам и концепциям.

## Аэробная мощность

Также известная как  $VO_2\max$ . Аэробная мощность (АМ) является мерой количества кислорода, которое может использовать твоё тело во время предельной нагрузки. Очевидно, что чем выше твоя аэробная мощность, тем лучше. Увеличенная аэробная мощность является одной из основных целей тренировок. Следует, однако, обратить внимание вот на что: да, тренировки могут увеличить АМ, но далеко не бесконечно, её границы определяет генетика. Другими словами, тщательно выбирай родителей. И не старей: аэробная мощность падает приблизительно на 1% каждый год после достижения 25 лет. Но люди, которые постоянно упражняются, могут значительно (практически вдвое) замедлить этот показатель.

## Анаэробный порог

Также известный как лактатный порог. Анаэробный порог (АП) — это уровень напряжения, при котором в крови начинает накапливаться молочная кислота. Чувствуешь ноющую боль в бедрах во время нагрузок? Это действие молочной кислоты. При накоплении определённого количества молочной кислоты у тебя не останется другого выбора,

кроме как замедлиться. Но в отличие от аэробной мощности АП легко поддается тренировке. Другими словами, продуманная тренировка может значительно его увеличить, позволив тебе ехать, используя больший объем от твоих предельных способностей. На самом деле у малоподвижных людей АП составляет приблизительно 50% от АМ, а у хорошо тренированных спортсменов — 90% от АМ. Вот почему АМ не очень хорошо отражает возможности человека. Если у кого-то высокая АМ, это еще не значит, что он может полностью использовать ее потенциал.

## **Частота**

С этим показателем все довольно просто: он отражает то, как часто ты проводишь тренировки. Важно понять, что частота — относительное понятие. Для новичка тренировка четыре раза в неделю может отражать адекватную частоту, в то время как опытные велосипедисты могут выполнять тот же объем тренировок за два дня, выполняя «два-в-день». Частота, с которой ты тренируешься, должна основываться на твоём текущем уровне развития.

## **Продолжительность**

Еще один простой показатель: время, которое ты отводишь своим тренировкам. Разумеется, оно сильно зависит от текущего состояния степени достижения целей, которых ты хочешь добиться от конкретной тренировки. Опытный велосипедист, который готовится к длительной шоссейной гонке, может совершать регулярные заезды по 4–5 часов, в то время как программа критериума категории 4 будет сосредоточена на намного более коротких дистанциях.

## Объем

Объедини свои частоту и продолжительность, и ты получишь объем — твою общую тренировочную нагрузку, измеряемую в часах. Тебе может imponировать идея сосредоточиться на объеме просто потому, что его легко определить. Но сам по себе объем — не очень хороший показатель качества тренировок.

## Нагрузка

Нагрузка является самым важным фактором при определении успеха спортсмена (или его отсутствия). Нагрузка напоминает соль в пище: добавь правильное количество, и твое блюдо запоеет. Но если ее будет слишком мало или слишком много, ты отставишь тарелку после всего нескольких ложек. Вот и тренировочная нагрузка является ингредиентом, который многие велосипедисты понимают неправильно. Они тренируются либо слишком усиленно, либо слишком часто, либо недостаточно усиленно, либо слишком редко или с любой комбинацией этих четырех вариантов.

## Избыточная тренировка

Специалисты определяют ее как состояние безжизненного выполнения, которое происходит в результате чрезмерного объема, напряжения или и того и другого. Избыточная тренировка — это черная дыра езды на велосипеде, и она преждевременно закончила сезоны (и карьеры) многим спортсменам. Избыточную тренировку бывает трудно определить, просто потому что ее симптомы могут быть точно такими же, как и у ее противоположности: недостаточной тренировки. Большинство велосипедистов думают, что, если они недостаточно хорошо едут, это скорее всего происходит потому, что они мало тренируются. В некоторых случаях это верно, но намного чаще в проблеме винить следует избыточную тренировку, а не недостаточную.

## **Перегрузка**

Перегрузка отличается от избыточной тренировки тем, что это сознательное, даже желаемое состояние, которое создается коротким периодом напряженной тренировки, спланированным, чтобы дать возможность телу адаптироваться к более сильному стрессу. Успешная программа тренировок повторяет цикл перегрузка-восстановление-адаптация-перегрузка, который постоянно улучшает работу тела. Чрезвычайно важно понять, что перегрузка — это всего лишь катализатор улучшения показателей. Без соответствующего восстановления у тела не будет возможности адаптироваться, и показатели начнут, наоборот, падать.

**ЧАСТЬ I**

**БОЛЬШЕ КЛЮЧЕВЫХ  
КОНЦЕПЦИЙ**



## ВРАЩАТЬ ПЕДАЛИ КАК ПРОФЕССИОНАЛ

**К**огда Лэнс Армстронг вышел из тени рака, выиграв свой первый Тур де Франс, люди были ошарашены. Как велосипедист он переродился и с физической, и с технической точек зрения. Рак и последовавшая химиотерапия позаботились о первом, а сам Армстронг и тренер Крис Кармайлк справились со вторым.

Самым заметным отличием стал новоприобретенный Армстронгом стиль вращения педалей. Все профессионалы смотрятся на зависть податливо и плавно на своих велосипедах (если ты проедешь за год 30 000 километров, ты тоже будешь роскошно выглядеть верхом на велосипеде), но Армстронг возвел это в Абсолют. Пока его соперники держали каденцию (вращение педалей) на уровне между 80 и 90 оборотами в минуту (а часто намного меньшем во время крутых подъемов), Армстронг летел по дороге, в то время как его педали, подобно колибри, вращались со скоростью 100–110 об/мин. И когда он пошел в горку, его каденция едва ли замедлилась.

Вращение педалей настолько важно для того, чтобы быть сильным, эффективным велосипедистом, что ты должен о ней позаботиться еще до того, как перейдешь к самым тренировочным техникам. Слишком многие велосипедисты принимают вращение педалей как должное, думая, что дело только в том, чтобы двигать ногами вверх и вниз. Несмотря на то что эффективное нажатие на педали не приведет тебя в лучшую форму, оно может позволить тебе извлечь максимум из твоего текущего состояния. Думай об этом, как о бесплатной скорости. Вот теперь мы привлекли твое внимание.