



**ДЕЯКІ ПОРАДИ ТРЕНЕРАМ З ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ
ЩОДО ПІДГОТОВКИ ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ ДО ПОХОДІВ І
ЗМАГАНЬ**



**ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА (ВІЙСЬКОВА)
АДМІНІСТРАЦІЯ**

ДЕПАРТАМЕНТ НАУКИ І ОСВІТИ

**КОМУНАЛЬНИЙ ЗАКЛАД «ХАРКІВСЬКА ОБЛАСНА СТАНЦІЯ
ЮНИХ ТУРИСТІВ» ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ РАДИ**

**ДЕЯКІ ПОРАДИ ТРЕНЕРАМ З ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ ЩОДО
ПІДГОТОВКИ ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ ДО ПОХОДІВ І ЗМАГАНЬ**

Харків

2024

Дана методична робота орієнтована на керівників гуртків велосипедного туризму і містить рекомендації щодо того, як проводити заняття і готувати гуртківців в умовах воєнного стану.

Автор: Ободовський П.А., завідувач відділом туризму та спортивного орієнтування КЗ «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради

Відповідальний за випуск: Редіна В.А., директор КЗ «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради

Вступ

Дитячий спортивний туризм – це один з найкорисніших видів спорту, незважаючи на те, що він не є олімпійським видом. Його значення для розвитку і виховання дітей важко переоцінити. Це справжня школа життя. Довго треба перераховувати всі ті справи, яким вчать юних туристів їх тренери. І кожна з цих справ корисна у житті.

Автор роботи на початку своєї педагогічної діяльності водив дітей у велосипедні походи, тренував їх до змагань з пішохідного туризму та спортивного орієнтування. Коли в Україні почали проводити змагання з велотуризму, включився в підготовку гуртківців до змагань Чемпіонатів і Кубків. І ця методична робота присвячена цьому чудовому виду туризму.

Велосипед є важливим засобом фізичного розвитку, відпочинку, пізнання світу. Сто років існування чудової машини – цього геніального витвору людства – стали роками революційного перевороту у самій свідомості людей, їх культурі, менталітеті. Тисячі європейців прямують на роботу не в авто, а велосипедами. Велосипедні гонки стали по своїх видовищних якостях конкурентами кориди, цирку, кіно. Велосипед став об'єктом постійного удосконалення. Але двоколісна машина є транспортом підвищеного ризику. Виграючи у швидкості руху, людина, що осідлала велосипед, може втратити багато чого. У Харкові встановлено пам'ятник велосипедистові якраз на місці трагедії. Тому треба обережно відноситись до їзди на двоколісному коневі. Якщо доросла людина береться вчити дітей керувати велосипедом, вона має усвідомлювати відповідальність своєї діяльності. Гуртки велосипедного дитячого туризму на Харківщині працюють вже багато років. Є у нас і досягнення. Автор з колегами неодноразово водили гуртківців у категорійні походи, звіти про які посідали призові місця, а на змаганнях Всеукраїнського рівня були перемоги.

Останні роки, війсьни стан перетворили нашу роботу у справжню боротьбу з труднощами. Відступати не можна, бо втратимо всі наші надбання, а головне – талановитих дітей. Дітям нелегко – у даній роботі є поради щодо того, як їм допомогти у цей страшний час, як проводити заняття і готуватися до перемог, а вони обов'язково будуть – і в боях, і в змаганнях. Треба вірити!

ЗМІСТ

Вступ.....	2 стор.
1. З чого потрібно починати у роботі з новачками...	4 стор.
2. Чому має вчити тренер гуртківців першого року навчання.....	7 стор.
2.1. Прийоми водіння велосипеда – початок підготовки новачків.....	7 стор.
2.2. Сміливо фантазуйте в процесі підготовки гуртківців – це дасть значну користь.....	18 стор.
2.3. Чому ще, крім водіння велосипеда важливо вчити гуртківців?.....	20 стор.
3. Чи можна повноцінно тренувати гуртківців лише дистанційно?.....	22 стор.
Висновки.....	27 стор.
Література.....	28 стор.

1. З чого потрібно починати у роботі з новачками.

Діти народжуються, щоб бути щасливими! Дорослі люди, батьки, вважають, що їх дитина може бути щасливою, якщо у неї є і буде в житті: здоров'я, мир на Землі, дружна сім'я, вірні друзі, любов, *улюблена справа*, мрії.

Ця методична робота присвячена спортивному туризму, *улюбленій справі* юних туристів. Знаю людей, які з дитинства вважали улюбленою справою якраз спортивний туризм чи орієнтування, ходили в походи, брали участь у змаганнях, а після закінчення школи отримали відповідну освіту і стали тренерами з туризму чи орієнтування. Більшість же з тих, хто був юним туристом, вибрали у житті інші дороги, але користь, яку дали цим людям заняття цими видами спорту, важко переоцінити.

Почнемо з того моменту, коли на тренування прийшли новачки. Ідеально, якщо колектив новачків складають діти одного віку, всі здорові та сильні, вже вміють їздити на велосипеді. У такому випадку досвідчений тренер лише покаже, що треба робити на різних дистанціях змагань, проводитиме тренування з загальної фізичної підготовки і далі все піде гладко.

Але на перше тренування прийшли діти різного віку, різного фізичного розвитку, а на велосипеді їздять теж по різному. Що робити? Якщо тренеру треба оперативно зібрати сильну групу для участі у поході чи змаганнях, то треба шукати далі талановитих і здорових дітей. Але у такому разі «відсіються» слабкіші, втратиться час. Все залежить від мети тренера.

Якщо доводиться працювати з тими гуртківцями, які є, то треба знайти шляхи збереження групи. Головне, щоб не залишили групу сильні діти. Автор знаходив такі шляхи, але й помилявся. Вважаю необхідним поділитися своїми напрацюваннями з цієї теми.

Перше тренування у набраній групі відбувається на початку осені. Чудова погода, вже не жарко, у лісі (краще сосновому) мало транспорту, туди й поїдемо.

На лісовій дорозі практично немає транспорту, тому раджу вишикувати групу попарно, але інтервал між парами має бути не менше двох-трьох метрів. Швидкість невисока, щоб у разі необхідності можна було загальмувати. Звичайно, перевірте гальма кожного велосипеда, а якщо у когось вони будуть несправні, поставте його або подалі попереду, або з більшим інтервалом позаду, та зразу ж заплануйте зайнятися тими гальмами на першій же зупинці.



Їдемо так – лівий велотурист у парі прямує лівою колією ґрунтівки, правий – правою. Зрозуміло, що ліву колону мають складати кращі водії, але тренер цього ще не знає – тож ризикніть проїхати пару кілометрів так, як група була побудована спочатку. Уважно спостерігайте за

дітьми – досить швидко стане ясно, хто є хто.

Зупинилися, перешикувалися (можуть бути протести – хтось не хоче залишати свою пару тощо). Змиріться, але попередьте, що треба бути уважними – на дорозі може з'явитися транспорт. На цій зупинці варто зайнятися несправними гальмами одного велосипеда (добре, якщо одного!).

Якщо тренер на зупинці полагодив гальма, треба про те, як він це робив, обов'язково поінформувати дітей. Краще, якщо в цей практичний процес залучаться і вони. Якщо ж поломку не вдалося полагодити, варто також роз'яснити гуртківцям, чому так сталося і що треба зробити вже вдома.

Ніколи в практиці автора не було такого, щоб у групі новачків не було вже готових знавців техніки. Тренера радує відношення до техніки тих юнаків, які самі лагодять машини, роблять профілактичний огляд, тобто люблять техніку. З такими спортсменами легко і у поході, і на тренуваннях, але таких хлопців (з технічним нахилом) не так вже й багато. Їх треба негайно включати до команди, навіть якщо це не талановиті в спорті чи незадовільної поведінки діти. Такі практики, «механіки» - золотий запас педагога. Вони у майбутньому не раз виручать, допоможуть у скрутному становищі, «нештатній» ситуації. Їх любов до техніки є своєрідною компенсацією «нелюбові» інших хлопців, а надто дівчат.

Як тільки питання з гальмами (або з якимось іншим вузлом машини) вичерпано, зразу ж їдемо далі. Швидкість групи має бути невисокою, а тренер постійно спостерігає за дітьми. Через певний час треба зробити зупинку. Якщо поруч є якась перешкода, на якій можна влаштувати «етап» - подолання підйому, піщаної ділянки, вузький проїзд, водна перешкода тощо, варто використати цю можливість. Тренер задовго до початку тренувань у цьому лісі має знати, які тут є можливості для тренувань на окремих перешкодах.

На подолання перешкоди треба направити сильніших, а той, кому вже важко, хай поки відпочине. Якщо пройде час і він (чи вона) теж захоче долати перешкоду, значить, можна їхати далі. Але запам'ятайте! Якщо вже в групі є такі слабкі діти, не ризикуйте їхати далі і далі, бо прийдеться з такими дітьми зазнати неприємностей. До речі, всі ці новачки ще являються для вас загадкою з точки зору здоров'я. Діти проходять медичні огляди в місцевих амбулаторіях, але це не ті огляди, які проходять спортсмени в лікарсько-фізкультурному диспансері. Скільки вже раз бували випадки, коли в диспансері знаходили такі проблеми у здоров'ї гуртківців, з якими не можна навантажувати їх.

Приблизно через сім кілометрів після початку руху автор зупиняв групу новачків, міряв пульс, робив опитування щодо самопочуття, а потім розповідав щось таке, щоб діти починали уважно слухати тренера. Наприклад, що в кількох кілометрах від цього лісу поховано знаменитого татарського хана, легендарного Мерефатлі (є непідтверджені відомості, що татарський царевич був загадково вбитий десь в цих краях, а місто Мерефа назване на його честь), або про те, що неподалік жив та вчився в одній з шкіл містечка відомий альпініст, або ще щось надзвичайне. Якось ми проїжджали невеличким провулком Біберштейна, розташованим неподалік від їх школи, і я задав питання дітям, хто ж це такий. У відповідь мовчання, лише один хлопчик пошуткував, що це, напевно, якийсь єврей. Автор того разу на привалі хвилин п'ятнадцять розповідав про відомого вченого, який неподалік від цих країв працював над проблемами шовківництва. Коли діти почули, що його могила знаходиться на шовкостанції (у кількох кілометрах від цього провулку), вони попросили мене колись поїхати з ними туди. Виявляється деякі з дітей там мали навіть родичів, але про Біберштейна вони знали вперше.

Напевно і в інших місцях нашої країни є про що розказати дітям на маленькому привалі. Для цього тренеру треба не зациклюватися лише на спортивних проблемах, а й вивчати рідний край. До речі, до програми гуртка велосипедного туризму включені різні теми, в тому числі краєзнавство, і коли тренер на привалі щось їм розповідає, то користь від цього подвійна, а може й потрійна – діти в цей час відпочивають, пізнають щось нове, а також зростає авторитет тренера.

2. Чому має вчити тренер гуртківців першого року навчання.

2.1. Прийоми водіння велосипеду - початок підготовки новачків.

Перше, чому має вчити тренер нових гуртківців, це різним прийомам водіння. Автор починав з того, що вчив дітей ***втримувати рівновагу при повільній їзді та стояти на місці.***

Вміння тримати рівновагу під час руху є чи не найважливішим навиком водія велосипеду. Це те, чого найперше прагне досягти дитина(чи доросла людина), яка хоче навчитись їздити. Ту мить, коли дитина, вчепившись в руль, почне їхати не падаючи, можна вважати початком набуття нею навичку втримання рівноваги, або, як кажуть «людина поїхала». Дивлячись на сліди від коліс такої первісної їзди, які являють собою неймовірні за кривизною викрутаси, розумієш, що новачок з усіх сил намагається втримати рівновагу. Така траєкторія руху велосипеду якраз і допомагає водієві втриматись від падіння під час руху. Чим повільніше рух велосипеду, тим важче втримати рівновагу, тим кривіша траєкторія руху. Які ж механізми включаються в організмі людини, які процеси відбуваються, коли треба тримати рівновагу? Виявляється, у складному процесі координації рухів для втримання рівноваги беруть участь чолові долі великих півкуль мозку, середній мозок, таламус, мозочок, вестибулярний апарат, спинний мозок, рухальний аналізатор і всі провідні шляхи, що з'єднують ці частини нервової системи між собою. Від повноцінних функцій вищезазначених частин нервової системи залежать узгодження роботи м'язів (синергістів, агоністів і антагоністів), динамічна стабілізація рухів, що проявляється точнісними рухальними актами, своєчасне виконання руху з максимальною економією часу і сили при освоєнні спортивно-технічних навичок (у нашому випадку – втримання рівноваги).

Зробіть перешкоду (фігуру «Колію») шириною спочатку не більше півметра і пропонуйте гуртківцям як можна повільніше її долати. Поступово (впродовж кількох занять) зменшуйте ширину коридору і збільшуйте його довжину. В кінці кінців тренування у **втриманні рівноваги при повільній їзді закінчиться** на перешкоді дистанції фігурного водіння велосипеду під назвою «Колія».



Коли автор лише починав працювати з юними велотуристами, тренування у втриманні рівноваги при повільній їзді не проводив. А зразу пускав дітей на подолання «Колії», при чому радив їм проїжджати фігуру як можна швидше. Лише потім, коли часто навіть вправні водії помилялися на фігурі, наїжджаючи на розмітку і збиваючи фішки, я зрозумів, що треба вчити дітей мистецтву водіння на малих швидкостях. Такі тренування інколи виявляли феноменальних водіїв, які могли посеред вищеназваної фігури просто зупинитися, а потім їхати далі на мінімальній швидкості.

Корисно вчити водіїв велосипедів просто стояти на місці. Звичайно, це вже «вищий пілотаж» навіть у велоспорті, а не тільки у нашому виді спорту. Якщо тренер сам уміє стояти на місці, варто своє уміння показати гуртківцям. Вони будуть заінтриговані таким умінням тренера і



зразу ж захочуть повторити його «сюрпляс» (так називається цей прийом). Хтось може сказати, а для чого велотуристу вміти стояти. Тренування цього прийому розвиває ті можливості частин нервової системи дитини, про які написано вище. Координований водій не впаде і не з'їде зі стежки чи містка там, де його протилежність попаде в неприємну аварійну ситуацію.

Надзвичайно важливо навчити гуртківців **вірно гальмувати і зупинитися строго в указаному місці**. Вміння переривати рух, зупинитись, настільки важливе, що інколи від нього залежить життя велосипедиста. Безпосередньому гальмуванню передують надзвичайно відповідальний процес оцінки ситуації, прийняття рішення про зупинку в певному місці і «видача наказу» про гальмування.

Щоправда, на початковому етапі тренувального процесу тренер має видати новачкам просте завдання – загальмувати на певній лінії чи на якомусь майданчику. Швидкість спочатку довільна. Діти спокійної вдачі, як правило, спершу виконують завдання з мінімальною швидкістю, але завжди знаходяться хвацькі хлопці, для яких нічого не варто загальмувати і спинитись точно в установленому місці після шаленого розгону. Дотримуючись принципу поступовості, пропонуйте з кожним заїздом дещо збільшувати швидкість руху перед виконанням гальмування.

На дистанціях змагань з велосипедного туризму спортсмени виконують гальмування на стоп-лінії або при виконанні деяких маневрів. Життєві ситуації вимагають від водія миттєвої реакції при виникненні потреби у гальмуванні. На дорогах окрім ліній чи світлофорів, де треба зупинитись, виникають зненацька, за долі секунди, такі ситуації, які можуть коштувати водієві найдорожчого. Тому треба моделювати в тренувальному процесі такі неочікувані ситуації. Починати треба зі звукових сигналів. Невелика група велотуристів рухається по колу діаметром 10-15 метрів, витримуючи задля безпеки інтервал залежно від швидкості. Звуковий сигнал (хлопок, свист тощо) вимагає негайної зупинки. Ще більше наближеною до дорожніх умов є



їзда за «лідером» одного чи кількох велотуристів в колоні з завданням відреагувати на різку зупинку «лідера» і загальмувати. На початковому етапі тренувального процесу швидкість руху такої колони має бути невисокою (не більше 10 кілометрів на годину). Зі збільшенням швидкості збільшується і інтервал. Ні в якому разі не створюйте екстремальних ситуацій, коли надто малий інтервал може призвести до травмування дітей.

Неодноразово у походах велотуристи з Мерефи та Нової Водолаги після половини маршруту намагалися їхати в колоні майже впритул, не витримуючи безпечного інтервалу. Керівники походу переживали за безпеку спортсменів, робили зауваження, але не завжди це спрацьовувало. Одного разу така їзда в колоні без дотримання безпечного інтервалу закінчилися масовим падінням групи з Мерефи на кам'янистій дорозі біля Невицького замку на Закарпатті.

Травм було небагато, бо їхали повільно, але все сталося на очах у групи дорослих туристів, які йшли до замку. Нам було соромно за таку їзду.

Уміння швидко і правильно розвертатися теж важливе, і не тільки на фігурах «Коло» та «Вісімка» дистанції фігурного водіння велосипеду. Скільки буває в житті ситуацій, коли таке вміння навіть спасає людині життя.

Для тренування уміння розвертатися використовуйте майданчик близької до кола форми не більше 4,5м діаметром. Обмеженнями можуть бути лінія, кущі, дерева, каміння тощо. Розвороти виконуються в обидві сторони. Уважно визначте, в яку сторону дитині зручніше розвертатись, це в подальшій підготовці до змагань відіграватиме важливу роль у побудові тактичних схем проходження дистанції фігурного водіння.

Як навчити розвертатись. За багаторічними спостереженнями автора індивідуальна техніка розвороту у дітей надзвичайно різноманітна. У



житті ніхто не вчить дітей вірно розвертатись, тому більшість їх виконує розвороти під час тестування невпевнено і, в основному, невірно, нелогічно. Визначивши і вказавши дітям на їх помилки, починайте їх вчити з власного показу. На велосипеді з заднім перемикачем передач і трещіткою шатуни під час виконання прийому мають знаходитись у горизонтальному положенні з винесеною вперед лівою педаллю при повороті вліво і правою педаллю при повороті вправо. Для надання руху велосипеду по колу натисніть на «передню» педаль і поверніть її у висхідне положення (шатуни горизонтально).

Кут повороту шатунів має бути не більше 45° . Від інтенсивності і частоти таких поштовхів педалей залежить швидкість руху велосипеда по колу. Відцентрова сила руху по колу обмежує швидкість велосипедиста при розвороті, тому вона (швидкість) не буває ніколи високою. Але треба намагатись досягти якнайвищої швидкості при подоланні розвороту, і для досягнення цієї мети необхідно удосконалювати техніку їзди по колу.

Рух по колу з допомогою коротких поштовхів педалей не є найкращим для найшвидшого проходження кола, але, на думку автора, є оптимальним для більшості юних велотуристів. Така техніка не потребує максимального включення координаційних механізмів, але вона надійна і не допускає ризиків. Якщо ви можете, покажіть техніку розвороту з повним коловим рухом педалей.

Ця техніка за умов повноцінного її освоєння веде до найшвидкісного проходження кола, але вона має риси екстремальності, надзвичайно ризикована і реальна лише в умовах максимальної «спеціальної» координації і технічної досконалості водія. Це вищий клас водіння! Лише поодинокі юнаки старше 15 років мають таку філігранну техніку і розвертаються у колі з істинно цирковим шармом. Автор вважає, що основну масу гуртківців вчити так розвертатись не має сенсу, це лише даремна втрата часу, краще шукайте вундеркіндів. До речі, тільки коловий рух педалей можливий при виконанні розворотів на дорожніх машинах.

Навчити дитину вмінню правильно перемикаати передачі в залежності від рельєфу і заданої швидкості – непроста задача.



Від дітей, які тільки прийшли в гурток, чекати логіки перемикаання не доводиться. А логіка ця дуже важлива і водночас важка для засвоєння. Не важко навчити юного водія перемикаати передачі, перекидати ланцюг з однієї шестерні на іншу, але неможливо навчити ідеально точно визначити момент перемикаання, бо це залежить лише від відчуттів самого спортсмена. В основі логіки вибору передачі з огляду на відповідність передачі реакції на її показники організму водія лежить принцип комфортності зусиль.

Інакше кажучи, їзда на велосипеді не повинна бути мукою для водія, коли приходится робити надмірні зусилля для підтримання швидкості, або коли висока частота обертів педалей не має належної ефективності, а лише дратує велосипедиста. Перевірити вміння перемикаати передачі у новачків можна дуже приблизно.

Наприклад, на рівнині для спокійної їзди водій використовує передачу 52x19, для швидкої їзди після кількох проміжних переключень задовільнився передачею 52x13, на пологому підйомі ввімкнув 44x17, на крутому підйомі – 38x17, на спуску - 52x13. Можете спробувати повторити рух дитини на його машині на тих же відрізках і з тими ж передачами. Імовірно, ви відчуєте комфортність ваших зусиль у всіх випадках, окрім крутого підйому. Для подолання крутого підйому вас влаштує передача 44x19 (якщо хлопець сильний, а тренер не дуже). У наш час буває навпаки – діти слабші за тренера, навіть похилого віку, тому тренер вибирає передачу, яка важка дітям. Наприклад, у нашому випадку 44x17. В усякому разі, оцінювання методом такого порівняння при всій його недосконалоості і приблизності (в силу великих відмінностей між досвідченим дорослим і недосвідченим підлітком) відносно вірне. Автор використовує для тестування п'ять відрізків по 100 метрів: 1.Пологий підйом 2.Крутий підйом 3.Спуск середньої крутизни 4.Горизонтальний відрізок для спокійної їзди(зі швидкістю до 20 кілометрів на годину), 5.Такий же відрізок для швидкої їзди (швидше 25-30 кілометрів на годину).

Вважаючи власний досвід використання передач досконалим, я порівнюю свої передачі на відповідних відрізках з передачами дітей і роблю висновки. Перше тестування задовольняє навіть визначення тенденцій, які лежать в основі вибору передач від одного відрізка до іншого. Якщо дитина після руху рівниною на підйомі знизилася передачу, то цей факт є свідченням розуміння дитини самої логіки перемикавання.

Досвідченому тренеру з велоспорту і велотуризму варто лише глянути збоку на велосипедиста під час їзди, щоб безпомилково визначити, чи ту передачу він увімкнув. Якщо юний спортсмен робить надмірні зусилля, то кажуть, що він «ламає» шатуни, а якщо педалі обертаються надто швидко, то кажуть, що ноги «забовтались».

Довгочасна їзда на великих передачах, до яких людина ще не готова, призводить до небажаних наслідків в організмі – страждають суглоби ніг, м'язи, невластиву для себе роботу виконує хребет, надмірно навантажується серцево-судинна система(перенапруження міокарда). Готуючи дітей до походу, тренер має насамперед привчити їх їздити на «комфортних» передачах.

Як навчити вірно перемикати передачі. Це тривалий процес. З першого ж заняття треба вимагати від дітей підвищеної уваги до використання передач. Виїхали на розминку – увімкніть малу передачу, почався підйом – зменшіть передачу, стало дуже легко обертати педалі – увімкніть більшу передачу. Якщо під час їзди групи чути голос тренера: «Ламаєш, бовтаєш, постав менше, постав більше, перемкнись, спокійніше, добав», значить триває навчання, тренер на своєму місці, а спортсмени вчаться перемикати передачі. Все в порядку.

Пізніше спортсмени стануть відчувати необхідність змінити передачу своїми м'язами – в ногах з'являється свинцева тяжкість аж до болі. Для велоспорту такі симптоми є нормою, бо гонка вимагає майже завжди надмірних зусиль і нелюдського терпіння, а у дитячому велотуризмі їх частка має бути значно меншою.

Для оцінювання вміння велосипедиста **потрапляти у вертикально розташований прямокутник «Воріт»** можна використовувати геометричні фігури з параметрами, що послідовно зменшуються. Класичні розміри фігури дистанції фігурного водіння 120x90 сантиметрів. Для новачків достатньо найменших «Воріт» з розмірами 130x100.

З початку існування людини на планеті обмежуючі фактори гнітюче впливають на її свідомість. В замкнутому просторі у деяких людей виникає особлива нервова хвороба. З іншого боку, від уміння людини швидко прослизнути у вузький отвір, що вів до рятівного житла (печери, нори, халупи), тікаючи від голодного звіра чи ворога, залежало саме життя людини. В мозку людини з тих прадавніх часів залишилась пам'ять про навик, який рятував людину і викликав у неї радість і вдячність богу (богам) за вдалу втечу. Такі світлі «спогади» додають людині куражу і впевненості в тому, що вона зможе втиснутись навіть у найменші ворота. Можливо, що і координаційні механізми в цей час отримують додаткового імпульсу.

Нерідко доводилось спостерігати, як юнаки немалого зросту без підготовки і жодного остраху на високій швидкості, згрупувавшись і пригнувшись до рами машини, буквально втискувались у ворота висотою 120 і шириною 90 сантиметрів. Це робилось з усмішкою і козацькою лихістю, а у спостерігачів викликало захват і заздрість.

Як навчити вмінню проїжджати «Ворота». Тренеру варто перед оцінюванням допомогти новачкам порадами і показати варіанти проходження «Воріт». Можна опустити сідло, можна нахилити велосипед в одну сторону, і притиснутись до нього з іншої. Деяким високим водіям вдається перед проїздом «Воріт» сісти на багажник. Тобто, використовуються елементи майже «джигітування». Робота тренера під час проїзду воріт зводиться в основному до корекції положення різних частин тіла велосипедиста, якими він торкається стійок і планки, що призводить до руйнування фігури. Найчастіше планка збивається головою (шоломом), ліктями вигнутих догори рук, спиною.

Найуживаніші велосипедні шоломи збільшують габарит водія по вертикалі на 10 сантиметрів, тому варто знайти в магазинах Second Hand тонкостінні трекові шоломи кінця ХХ століття. Тренер має навчити дітей для успішного проходження воріт набирати якомога більшу швидкість, а безпосередньо перед воротами згрупувати своє тіло так, щоб ніякі його частини не стирчали вбік і вгору. Чи потрібно проводити навчання на значно більших за розмірами воротах і поступово зменшувати габарити фігури до класичних? Автор певен того, що і цей метод має право на використання. Але можна і відразу поставити класичні ворота, якщо новачки відразу без проблем проходили «Ворота». На дистанції фігурного водіння велосипеду є елемент «Кільце», де використовується **уміння перекладати предмет з руки**



в руку під час руху. Взагалі - то в житті не надто часто виникає ситуація, коли треба відривати руки від руля, щоб перекласти щось з руки в руку.

Мало того, звичка водія відривати руки від руля (керма, баранки) може призвести до аварії. Недаремно зараз ведеться боротьба проти користування мобільним телефоном під час їзди. А на хлопчачу звичку їздити «без руля»(тобто, не тримаючи руль руками) дорослі дивляться скоса і реагують негативно.. Управління велосипедом в цей час приймають на себе стегна велосипедиста. Але так водити машини можуть лише сміливі діти з найвищими координаційними здібностями, з філігранною технікою водіння, якої можна досягти лише внаслідок багатоденної практики.

Правила вимагають від юного велотуриста зняти кільце з кронштейна однією рукою, а повісити його – іншою. Звичайно, при цьому має бути перекидання кільця з руки в руку. Заборонено брати кільце зубами. Тобто короткий проміжок часу, коли кільце перекидається з руки в руку, машина залишається без управління руками. Деякі велотуристи намагаються все ж не відривати рук від руля, виконуючи прийом з постійним торканням рук руля, але при цьому часто кільце натикається на обладнання руля (перемикачі передач – монетки, гальмівні ручки, спідометр тощо) і заважає успішному виконанню прийому.

Для оцінки вміння перекидати предмет з руки в руку під час руху автор пропонує використати п'ять відрізків довжиною від п'яти до дев'яти метрів з кронштейнами на початку і при кінці відрізка. Найменший відрізок являє собою класичну фігуру, тому виконання вимог правил на ній буде відповідати 100%, тобто новачок готовий до подальшої підготовки до змагань. Якщо ж дитина і на дев'ятиметровому відрізку не може справитись з завданням, значить, попереду у тренера «непочатий край роботи» з цим водієм.



Як навчити вмінню перекидати предмет з руки в руку під час руху. Весь прийом розбийте на три частини. Перша – навчити їздити «без рук». Набагато легше це зробити на якісній машині. Якість велосипеда насамперед визначається параметрами рами і положенням коліс.

Виготовлена без перекосів, з дотриманням вимог симетрії парних деталей, рама визначає і нормальне положення коліс, при якому вони (колеса) знаходяться в одній площині. На такому велосипеді навчитись їздити «без рук» легко. Тренер показує новачкам, як це робити, у русі на рівному майданчику. Злегка відірвіть руки від руля і відчуйте стійкість руху машини. Якщо велосипед їде прямолінійно і легко слухається водія (керуючі рухи стегон), значить техніка якісна. Для зменшення травматизму під час можливого падіння зніміть з руля всі виступаючі деталі (роги, дзеркало заднього виду тощо), а на тулуб дитини надіньте щось на кшталт бронежилета чи водного рятувального жилета.

На «кривому» велосипеді їзда «без рук» вимагає постійної корекції руху стегнами, а сама траєкторія руху машини нагадує траєкторію руху яхти, тобто слід коліс виписує криву, схожу на спотворену синусоїду. Важко керувати таким велосипедом, тому на змаганнях таку техніку краще не використовувати. Таким чином, вся техніка водіння велосипеду «без рук» зводиться до управління стегнами, яке і треба тренувати. Координація в цьому випадку має бути підтверджена довгочасовою водійською практикою.

Друга частина – складнокоординаційний процес перекладання кільця з руки в руку. Вимагає багатоденної практики для доведення прийому до автоматизму. Нарешті, третя частина – вміння зняти кільце з кронштейна і повісити на кронштейн. Здається, так легко це зробити, але так тільки здається.

Якщо всі три частини процесу навчання поєднати, виникає складна система одночасних рухів – управління машиною, перекладання кільця, зняття і надівання кільця на кронштейн – і все це впродовж кількох секунд (чим швидше, тим краще) і на відрізок у п'ять метрів. Варто подивитись на новачка, який виконує вищевказаний прийом з тремтячими руками, непевними рухами, наповненими страхом очима і порівняти з елегантними, впевненими, вивіреними рухами тренуваного велотуриста. За цією впевненістю довгі часи наполегливої роботи. Але тренувати вищевказану



вправу раджу лише з тими спортсменами, яких ви готуєте до змагань. Не ризикуйте з новачками!

Як навчити вмінню діставати і ставити предмети правою і лівою руками під час руху.

Процес навчання розділіть на дві частини. Перша – вміння виконувати акробатичну вправу з нахилом машини в одну сторону за умов прямолінійності руху і нахилом водія в протилежну сторону з керуванням велосипеду однією рукою і намаганням дістати землі (підлоги) іншою рукою. Це досить важко зробити. Надзвичайно неприродна поза тіла водія, стирчаюча ручка руля перед обличчям нахиленого вбік велосипедиста, нестабільне і ризиковане положення машини – все це впливає насамперед на нерви і не додає впевненості.

Треба довго тренувати таке положення, поступово все більше нахилиючи велосипед і схиляючись з витягнутою рукою до землі. Велику роль відіграє для досягнення успіху і добра гнучкість людини. Все ж таки автор певен, що кожному під силу дотягтись до землі пальцями руки, треба лише побороти страх, невпевненість у власних можливостях. Тренер має сам освоїти добре цей елемент водіння, щоб діти мали з кого брати приклад. Дуже дивує дітей і дає їм додаткові імпульси бажання добитись успіху, коли тренер на малій швидкості раптом торкається землі всією долонею і зупиняється. При цьому він щось ще й каже враженим новачкам, а потім, відштовхнувшись, рушає потроху далі. Кожному після такого показу хочеться повторити те, що зробив учитель.

Друга частина навчання вимагає від учнів спритності при діставанні предмету і при постановці його на землю (підлогу), щоб він не впав. Досить часто доводилось бачити, як діти допускали помилки при підйомі кеглі, а ще більше, коли треба було поставити її в коло так, щоб вона продовжувала стояти. Це нелегко зробити на ходу! Тому нема інших порад і рецептів – наполегливо тренуйте дітей, повторюйте прийоми десятки разів і діти покажуть, на що здібні.

У велоспорті велика увага приділяється **правильному педалюванню**, яке забезпечує швидкісний режим ведення гонки, дає можливість економити енергію гонщика, підвищує коефіцієнт корисної дії системи гонщик-велосипед.

Робота велотуристів під час подолання дистанції велоралі, подолання перевалів під час походів віддалено нагадує гонку, тому техніка педалювання в цьому випадку важлива і для велотуристів.



Що ж таке **педалювання**? Це основний функціональний рух велосипедиста. Техніка педалювання різними спеціалістами оцінюється по різному. Існує багато методів контролю і вимірювання, форм трактовки отриманих результатів, а також рекомендацій по їх практичному використанню.

Повноцінна підготовка класного водія велосипеда неможлива без достатньо надійної і науково обґрунтованої методики оцінки якості педалювання, на основі якої можна поєднати і співставити різноманітні фактори, які впливають на складний циклічний процес педалювання. Головний з цих факторів, який забезпечує рух велосипеда, є обертовий момент, створюваний зусиллям, прикладеного велосипедистом до педалі. На якість педалювання може впливати кілька факторів: посадка велосипедиста, рівень його тренуваності, фізіологічні, емоційні характеристики тощо. Взагалі процес педалювання характеризується трьома основними параметрами: частотою, кроком і характеристикою обертового моменту. Крок педалювання відповідає відстані між двома крайніми(заднім і переднім) положеннями однієї педалі. Частота – це величина, яка визначає число обертів шатуна за хвилину.

Посадка велосипедиста конкретно впливає на якість педалювання. Всі положення сідла, відмінні від оптимального, викликають порушення роботи ступні. При невиправданому заниженому положенні сідла п'ятка ступні западає вниз. Підніміть сідло – п'ятка підніметься, начебто водій взув черевики на високому каблуці. Зміна положення сідла по горизонталі теж змінить звичне положення ступнів. Колінний суглоб в кожному з цих випадків теж запрацює у незвичному режимі. Велотуристи перед змаганнями на трасі фігурного водіння опускають сідло, щоб легше можна було проїхати ворота (висота їх 120 сантиметрів). Посадка спортсмена в цьому випадку до кумедності низька, як у спортсменів ВМХ. Це тактика спортсменів, її можна хоч якось виправдати. Але проїхати 20-30 кілометрів ралі чи велопохід у такому незвичному положенні – значить, піддати тортурам коліна, гомілковоступневі суглоби, спину, сідалище та й усі інші органи.

Гуртківцям треба розповідати про важливість вибору правильної посадки. До речі, близький до теми педалювання та посадки є вибір велосипеда. Це справжня наука – вибрати для себе велосипед певного росту.

2.1. Сміливо фантазуйте в процесі підготовки гуртківців – це дасть значну користь.

А тепер перейдемо до того, як можна урізноманітнити процес тренування.

Автор свого часу проводив підготовку гуртківців до змагань, використовуючи фігури чи перешкоди, яких немає в правилах та деякі ускладнені вправи. Вважаю, це давало немало користь. Ось деякі з цих фігур та вправ.



У залі можна поставити більш-менш повноцінну лише дистанцію фігурного водіння. Можна пофантазувати і поставити перешкоди, яких немає в правилах. Гуртківців це надзвичайно зацікавить, повірте мені. Наприклад, гуртківці оцінили перешкоду, яка складалася зі звичайних «Воріт» з піднятою на двадцять сантиметрів планкою та місточка, який був поставлений під «Воротами» і був зроблений з двох дощок шириною 20 сантиметрів. Велотурист починав рух перешкодою підйомом однією двометровою дошкою, яка під воротами спиралася на платформу висотою 20 сантиметрів, а потім другою дошкою спускався і їхав далі. Тобто треба було зробити надзвичайно складний маневр, пригнувшись під планкою і в той же момент на з'їхати з дощок.

Спробуйте зробити таку перешкоду і ви побачите як зацікавляться ваші гуртківці. Але подібні фантазії – це не просто гра. Вони допоможуть вашим вихованцям впевнено себе почувати на звичайній дистанції фігурного водіння, бо завдяки таким ускладненням покращується координація спортсменів.



Ще можна зробити «Лабіринт». Це невеличкий обмежений майданчик, у якому хаотично розміщені перешкоди з дерев'яних рейок. Його важко проїхати, не зачепивши рейки. Спортсмен на ходу має вибирати маршрут подолання перешкоди.

Це теж складна перешкода. Можете змайструвати місток висотою не більше 20 сантиметрів і такої ж ширини. Чим довше місток, тим складніше на ньому втриматися. Лише треба зробити похилі заїзд на місток і з'їзд з нього. У спортзалі тренеру варто побільше вигадувати різних оригінальних вправ на велосипеді, повірте, це надзвичайно корисна справа.

У спортзалі не розгонишся, тож тренер може проводити парні заїзди, у яких виграє той, хто приїде на фініш останнім. У колі (одна з фігур 3 метри діаметром) можна вміститися трьом спортсменам і їхати так 10—15 кіл. Якщо діти вже не новачки, можна запропонувати їм стрибати через різні перешкоди, вчитися стояти на місці кілька хвилин («сюрпляс»), грати в різні велосипедні ігри, долати складну дистанцію фігурного водіння, де між фігурами практично не має розриву.

2.2. Чому ще крім водіння велосипеду важливо вчити гуртківців?

Готуючи групу до змагань чи до походу, важливо навчити гуртківців крім водіння велосипеду ще багатьом корисним справам. У поході завжди треба вірно облаштувати табір. Коли ми вчимо дітей **ставити намет** для конкурсу змагань, ми вибираємо такий намет, який, як правило, використовується на змаганнях. Але у похід ми беремо ті намети, які маємо.

Їх треба ставити так, щоб на ранок не було проблем. Є правила встановлення похідних наметів і цих правил треба навчити гуртківців, якщо ви збираєтеся вести їх у похід.

Перше та головне правило: рівне місце. Там, де ви збираєтеся ставити намет, не повинно бути ям або горбків. Якщо на тому місці, де ви хочете ставити намет, є пагорб чи камінь, треба його скопати чи прибрати, якщо ямка – то засипати. Для м'якості можна накидати під намет гілок. Обов'язково перевірте, чи немає під наметом або десь близько до нього мурашника. Якщо майданчик, де ви вирішили ставити намет, злегка нахилений – не страшно. Головне – правильно лягти щодо нахилу.

Голова повинна бути вищою за ноги – це основне правило, яке дозволить вам добре виспатися навіть при невеликому нахилі підлоги намету. В іншому випадку кров приллє до голови під дією сили тяжіння і діти можуть прокинутися з головним болем.

Завжди передбачайте можливість дощової погоди, навіть коли ви лягаєте спати, на небі немає жодної хмарини.

Зверніть увагу на височини, що знаходяться поряд з місцем стоянки – у разі дощу, з цієї височини буде текти вода. Щоб цього уникнути, треба обов'язково **обкопати намет** – прокопати навколо намету на відстані двадцяти сантиметрів від стінки канавку, щоб вода по ній стікала нижче намету, а всередину не затікала.

Ще одне важливе правило, яке потрібно дотримуватися при встановленні намету – **віддаленість намету від багаття**. Намет має бути віддалений від багаття не менше, ніж на три метри, щоб іскри від багаття не потрапили у намет, не пропалили його полог або зовсім не спалили його повністю. Крім того, перш ніж встановлювати намет, зверніть увагу на те, куди йде дим від багаття. Він ні в якому разі не повинен ставитись вітром на намет, інакше уві сні ви можете отруїтися продуктами горіння. Не встановлюйте намет на стежці, причому стежте, щоб навіть розтяжки, що натягують намет, не заважали ходити вашим друзям.

Діти дуже люблять мати справу з багаттями. Напевно, це їх бажання походить з давнини, коли вогонь спасав первісних людей від холоду, голоду і інших негараздів.

Для багатоденного туристського походу з ночівлями дуже важливо навчити гуртківців **розкласти вогнище**. Площа для багаття вибирається на



відкритому, але захищеному від вітру безпечному місці. Вона має бути розташована подалі від наметів і

так, щоб найменше зашкодити ґрунту, кореням найближчих дерев і навислим гілкам. Конструкція вогнища обирається в залежності від того, що потрібно в даний момент – обігрітися, приготувати їжу, висушити одяг чи взуття, переночувати. Є кілька різних типів вогнищ для використання: «Курінь», «Колодязь», «Тайгове», «Зіркове» та інші. В мирний час ми проводили змагання з розпалювання вогнищ різного типу.



Зараз чомусь таких заходів не проводять. Автор вважає, що є необхідність вчити гуртківців не лише підігрівати воду в казані на вогнищі, а й знати види багать і їх застосування.

Ще одне корисне завдання, якому важливо вчити гуртківців з першого дня занять групи. Уміння **в'язати вузли** знадобиться у житті, а не лише на змаганнях.

Автор під час зупинок на тренуванні в лісі часто витягував з рюкзака мотузки і заставляв дітей в'язати якісь вузли. Вважаю, що цей процес буде набагато цікавішим, якщо тренер може ще й розказати про кожний вузол. У велотуризмі небагато використовуваних вузлів, може є необхідність показувати і інші та розповідати про їх важливість.

Якщо тренер має географічну освіту, йому легко буде навчити гуртківців працювати з *картою та компасом*. На дистанції «Велоралі» є завдання (визначення азимуту, рух за азимутом, орієнтування), які вимагають знань спортсменів у цій області, а саму дистанцію без карти і проїхати



неможливо. Чудово, якщо є можливість проводити тренування у місцевості, де є топографічна або спортивна карта. Гуртківці прилаштовують карту над рулем і прямують маршрутом, визначеним тренером. Цьому передують копійки роботи задовго до виїзду на маршрут. Карта орієнтування Оболонського

лісу південніше Мерефи містить більше різних об'єктів і відрізняється за масштабом від топокарти. Ми брали на тренування обидві карти. Звичайно, з велосипедами не дуже приємно пробиратися навпростець через ліс, користуючись картою орієнтування, але користі від роботи на ній для гуртківців більше.

3. Чи можна повноцінно тренувати гуртківців лише дистанційно?

У гуртку юних велотуристів КЗ «Харківська обласна стагнація юних туристів» Харківської обласної ради вже давно була створена в мережі своя група. Ми спілкувалися з гуртківцями, тренер спробував дати поради щодо індивідуальних тренувань. Щось виходило, але постійно виникало бажання зустрітися і попрацювати колективом.

Гуртківці в моєму рідному місті не всі такі спортивні, якби хотілося тренеру, але кожне спільне тренування завжди нагадувало якесь свято. Навіть, коли дощ намочить у лісі, і всі роз'їжджаються по домівках мокрі і змерзлі. Але погода нам частіше випадала файна. Маю тверде переконання, що спорт залишається дуже важливим заняттям для дітей навіть у таких важких умовах, як зараз. Адже це покращує не лише фізичний, а й психологічний стан.

Тож зараз слід скористатися будь-якою нагодою підтримувати достатній рівень фізичного навантаження гуртківців. Якщо тренер, керівник гуртка, результативно проводив заняття ще до того, як розпочалися військові дії, якщо між ним і гуртківцями склалися нормальні, «робочі», відносини, то педагог може і повинен знайти і нині можливості керувати процесами фізичного розвитку юних туристів. Тренер має допомогти гуртківцям опанувати і використовувати вже давно відомі у спортивній науці шляхи боротьби зі стресом:

Шлях перший: заняття спортом сприяє зниженню рівня гормонів адреналіну й кортизолу, які відповідають за фізіологічну реакцію на стрес.

Шлях другий: спорт стимулює вироблення ендорфінів – нейромедіаторів, які є природними знеболювальними засобами та відповідають за покращення настрою. Ендорфіни викликають «кайф бігуна», а також відчуття розслаблення й оптимізму після важкого тренування.

Шлях третій: фізична активність може бути своєрідною медитацією, що допомагає людині відволіктися від нав'язливих думок. Повторення рухів під час вправ дозволяє зосередитися на тілі, а не на «переживуванні думок». Така сфокусованість може допомогти зберігати спокій і ясність розуму.

Шлях четвертий: вправи допомагають тілу людини зняти стрес, імітуючи виконання наслідків реакції «бийся або біжи» та допомагаючи системам організму «випустити пару» через спільну роботу всіх органів під час фізичних навантажень. Річ у тім, що у відповідь на стрес в організмі людини виробляється низка гормонів: адреналін, норадреналін, естроген, тестостерон і кортизол. Вони запускають каскад фізіологічних реакцій, які напружують м'язи всього тіла, роблячи людину готовою до різкого ривка: бійки з ворогом або втечі від загрози.

Це наше еволюційне надбання: виживали ті, хто швидше мобілізувався й перемагав ворога або встигав втекти. Заняття спортом допомагають позбутися викликаного гормонами стресу м'язового напруження.

І, нарешті, **п'ятий шлях:** завдяки регулярним заняттям спортом людина може втратити зайву вагу, збільшити силу і витривалість та покращити самопочуття.

Це допоможе набути усвідомлення контролю над тілом і ситуацією, гордості й впевненості в собі. Маю тверде переконання, що тренер не має права надовго залишати гуртківців без колективних (або індивідуальних) занять «вживу», бо практично все те, що робиться дистанційно, для такого виду спорту, як велотуризм (та й інші види туризму), просто гра, а не робота. Можна погратися в конкурси, ребуси, можна написати твір «Як я тренуюсь», але це все теорія.

У нашому випадку не все виходить так, як би бажалося для нормальної підготовки гуртківців. Робота в саду чи на городі теж допомагає знизити стрес і вважається помірними фізичними навантаженнями. Юнаки з групи не сидять без діла. Вдома вони працюють, допомагаючи батькам по господарству, ми зустрічаємося і тренуємося. Автор має сказати, що діти стали іншими – напевно, це вже постійний стрес, бо без кінця звучать сирени, постійно десть вибухи і нервова система підлітка здає. Один з гуртківців, вправний водій, сильний і красивий юнак, кілька місяців з початку війни провів з батьками за кордоном. Вони жили досить непогано в одній з благополучних країн Європи. Але повернулись. Через деякий час тренер помітив, що юнак змінився не в кращу сторону. Став нервовим, злим. Але став краще їздити – там, за кордоном, він постійно їздив на різних велосипедах, тож навичок не втратив.

Одного разу нещодавно ми з групою ризикнули поїхати до лісу, у ті місця, де тренувалися до війни. Нас зупинили...Настрій був зіпсований, тренування пропало. Пізніше я ще раз зустрівся одного разу з тим офіцером, який нас зупинив, в іншому місці, він мене навіть підвіз на своєму автомобілі. У всякому разі там, де ми раніше тренувалися, тепер уже не можна. То як же бути? Автор не може порадити колегам порушувати правила, які встановила держава з метою збереження життя і здоров'я дітей. Вже сталося немало випадків, коли ракети і бомби вбивали і калічили дітей на спортивних майданчиках. У лісах, де раніше було безпечно, зараз можна постраждати. Напевно, треба вчити гуртківців тому, що вони можуть робити вдома самі. Вивчати правила дорожнього руху (всі діти потенційно в майбутньому – водії автомобілів), надання першої медичної допомоги, в'язання вузлів, ремонт техніки... До речі, все вищеперечислене – з етапів велоралі.

Дуже важливо, щоб діти (і дівчата також) розбиралися в техніці і вміли лагодити її. Далеко не всі гуртківці знають всі вузли велосипеда. Варто провести одне заняття і навчити їх доглядати техніку, а потім дистанційно спілкуватися з ними по цій темі. Ми в нашому гуртку так вже робили. Як навчити вмінню доглядати техніку? Таке навчання, на думку автора, підлягає тим же принципам, як і будь-яке навчання, а саме - свідомості та активності, наочності, систематичності, поступовості, послідовності, індивідуалізації. Але найперше і найголовніше для успіху в цій справі – спробувати розрекламувати велосипед дітям як диво технічного прогресу, засіб оздоровлення, безмежність можливостей у пізнанні довкілля.

Почніть з загальних характеристик, призначення основних вузлів. Далі варто розказати про діагностику можливих несправностей. Для цього використайте дві машини, одна з яких буде мати незначні несправності: розхитана колонка руля, значні люфти втулок коліс і підшипників педалей, неефективність гальмування, недонакачані шини, бокове і радіальне биття ободів тощо. Дайте дітям самим провести діагностику. Порівняння роботи справних і дефектних вузлів двох машин допоможе дітям побачити, руками відчуті і назавжди запам'ятати несправність і її симптоми.

Практична діагностика – не самоціль. Важливо донести до дітей інформацію про наслідки незначних дефектів. Наприклад, наочно показати, до чого може призвести нерегульованість перемикачів передач (спадання ланцюга у районі переднього перемикача і попадання в шпиці частини заднього перемикача). Діти мають усвідомити, що від ефективності гальмування інколи залежить життя водія, тому покажіть їм різницю між справними гальмами («жорсткими») і «м'якими» і познайомте з поняттям «гальмівний шлях». Найменше послаблення регулювання втулок (люфт) призводить до руйнування тіла втулки, осі, шариків – навчіть дітей відчувати пальцями найменший люфт і покажіть наслідки недогляду за технікою у вигляді розбитих втулок коліс (гарчать і хитаються) і скриплячих педалей. Та навіть такі начебто незначні «грішки», як недонакачані або перекачані шини, призводять до більшої імовірності проколів. Покажіть слід недонакачаного колеса – він ширший за нормальний (тиск - дві атмосфери), тому може вірогідно більше «піймати» гострих каменів, цвяхів, скла. Слід надто перекачаного колеса вужче, але таке колесо завдяки більшому тиску на поверхню дороги також більше піддається пошкодженню. Тобто це ціла наука, всі сторони якої неможливо вивчити відразу.

Дайте завдання порахувати всі вузли і деталі машини, для заохочення скажіть, що таких вузлів і деталей у велосипеді сотні. Розкажіть історію створення велосипеда, хай пошукають в мережах інформацію про новинки сучасних байків – думаю, не всіх, але декого це зацікавить.

Одна з дівчат-новачків групи їздить на велосипеді, який ми отримали у якості гуманітарної допомоги. Це чудова дівчинка, яка розбирається в техніці. Але коли німецький велосипед «Сенатор» почав ламатися, дівчинка повезла його у 28ело туристу, де чинять техніку. Там працює її дядько. Він не зміг полагодити велосипед – не було запасних частин. А батько дівчинки взагалі не зрозумів принцип роботи деяких вузлів машини. На Заході зараз справжня революція у конструкції велосипедів. Не відстає від Європи і Китай, Тайвань, Японія. Автор цієї роботи вже не раз стикався з оригінальними рішеннями, наприклад, перемикання передач у закордонних велосипедів, своєрідної конструкції вузлів. «Сенатор» дівчинка полагодила, не сама, звичайно, допомогли друзі, але все, що було потрібно для ремонту, вона знайшла з допомогою мобільного телефону. Так що і від телефону може бути користь 28ело туристу.

Наведені приклади роботи з гуртківцями – початківцями звичайно потребують доопрацювання, вдосконалення. Але власний досвід проведення занять з новачками, його результати дають нам підстави рекомендувати використання даних матеріалів у практичній діяльності керівників гуртків закладів позашкільної освіти.

Висновки

Ще багато питань підготовки гуртківців до змагань і походів у цей нелегкий час не розглянуті в цій роботі. Але і ті питання, які є, мають неабияке значення для діяльності гуртка велосипедного туризму.

Автор поділився з колегами своїм баченням того, як хоч трохи відволікти дітей від важких думок, як подолати стрес та як їх тренувати. Кожному з нас, педагогів, тренерів з різних видів туризму, є що сказати своїм колегам, є чим поділитись із власного досвіду. Тому поради щодо методики підготовки гуртківців завжди мають користь. Автор надіється, що його інформація буде корисна молодим тренерам.

Література

1. Правила проведення туристських подорожей з учнівською та студентською молоддю. Наказ Міністерства освіти і науки України від 02.10.2014 р. № 1124 .

2. В.Д.Дехтяр: Основи оздоровчо-спортивного туризму. Навчальний посібник, Київ, «Науковий світ»-2003-203 С.

3. В.В.Абрамов: Спортивный туризм. Підручник, Харків, «Науковий світ», ХНАМГ-2011-367 С.

4. А.Я.Булашев: Спортивный туризм. Учебное пособие. Харьков, ХаГИФК -1999 - 211 С.