

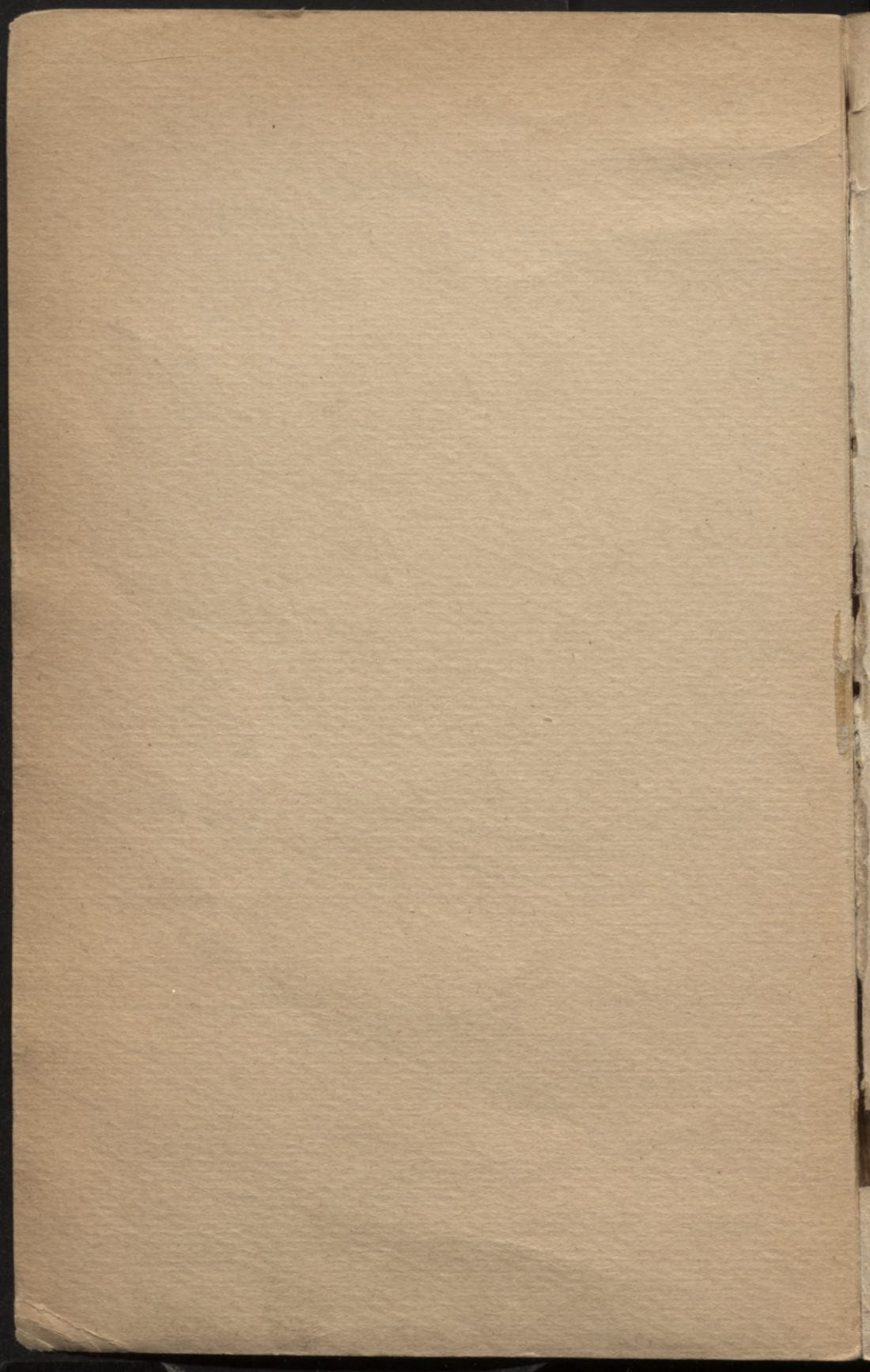
L 796
L 214

L 796
L 214

P. STRODS



RITENBRAUKŠANA



796

214

P. STRODS
PSRS sporta meistars

RITENBRAUKŠANA

LATVIJAS VALSTS IZDEVNIECIBA
RIGĀ 1952

Рав 64

1953

~~52-25607~~

0309065498

796.6

П. СТРОД
Мастер спорта СССР
ВЕЛОСИПЕДНЫЙ СПОРТ

На латышском языке



IEVADS

Riteņbraukšana ir viens no vecākajiem un popularākajiem sporta veidiem Padomju Savienībā, kur tas ir ieguvis jau masu sporta nozīmi.

Riteņbraukšanas plašā izplatība izskaidrojama ar tās praktiski lietīško raksturu. Sevišķi liela nozīme riteņbraukšanai ir arī kā vērtīgam fizisko vingrinājumu veidam — līdzeklim, kas nostiprina veselību un attīsta tādas īpašības kā ātrumu, veiklību, spēku un izturību.

Darbaļaudis pilsētās un uz laukiem, tāpat skolu jaunatne ik dienas izlieto divriteņus, kas tiem palīdz ātri veikt ikdienas dzīvē nepieciešamos uzdevumus, kas saistīti ar pārvietošanos bez kravas vai ar nelielu kravu.

Ievērojama nozīme riteņbraukšanas sportam ir arī valsts aizsardzībā. To pierādīja riteņbraucēju karavīru vienības Lieļajā Tēvijas karā. Sie pašreizējie cīnītāji bija neatvietojami tādos apstākļos, kur nevarēja izmantot tankus, automašīnas un motociklus. Viegli, bez trokšņa pārvietojoties šķēršļotā apvidū, viņi veica svarīgus kaujas uzdevumus. Militarizētie riteņbraucēji bija redzami, gan viegli ripojot pa šaurām meža takām, gan pārvarot kalnus un ielejas.

Riteņbraukšanas sacensībās šosejā, trekā un krosā mūsu valsti piedalās tūkstošiem un desmit tūkstošiem braucēju. No šīm masām intensīva apmācību un treniņa darba rezultātā izvirzījušies PSRS sporta meistari, čempioni un rekordisti.

Ievērojot plašo interesi par riteņbraukšanu arī Padomju Latvijas, īpaši lauku darbaļaužu vidū, kā arī pateicoties partijas, komjaunatnes, arodbiedrību un citu organizāciju atbalstam, riteņbraukšana mūsu republikā ir viens no tiem sporta veidiem, kurā mūsu pārstāvji vairākkārt guvuši teicamus panākumus Vissavienības mēroga sacīkstēs. Lai pieminam KBSB «Vārpa» braucēju sasniegumus pēdējo gadu Vissavienības kolchozu jaunatnes sacensībās, LPSR riteņbraucēju izcīnītos goda pilnos valsts čempiona nosaukumus, kā arī to, ka atsevišķu mūsu braucēju vārdi figurē PSRS rekordu tabulās.

Tā kā līdz šim latviešu valodā, izņemot sacensību noteikumus, nav neviena metodiska rakstura darba par riteņbrauk-

3

šanu, tad šīs grāmatas mērķis ir daļēji aizpildīt šo robu, sek-
mējot riteņbraukšanas kā masu sporta nozares tālāku attīstību
un augšupeju mūsu republikā. Neskatoties uz varbūtējiem trū-
kumiem, it īpaši, kas var izrietēt no nepilnīgā vielas izklāsta
sakarā ar grāmatas nelielo apjomu, autors tomēr cer, ka šis
darbs būs zināms palīgs treneriem un instruktoriem viņu at-
bildīgajā iesācēju — masu audzināšanas darbā. Bez tam arī
klases sportisti, kas dažkārt trenējas individuāli, šinī grāmatā
atradīs dažus derīgus padomus un gūs zināmu ierosmi.

Viss tas zināmā mērā palīdzēs pildīt uzdevumus, kas izriet
no VK(b)P CK 1948. gada 27. decembra vēsturiskā lēmuma
par fiziskās kulturas masveida attīstību Padomju valstī, par
sporta meistarības celšanu un pasaules rekordu iekarošanu vi-
sos vadošajos sporta veidos. Tas arī ir šīs grāmatas galvenais
uzdevums.

ISAS VĒSTURISKAS ZIŅAS PAR RITENBRAUKŠANU

Ritenbraukšanas pirmsākumi meklējami pašā 19. gadsimta sākumā. Šai laikā parādījās pirmais divritenis, ko izgudroja un konstruēja Sverdlovskas apgabala Verchoturā apriņķa dzimtilvēks Artamonovs. Šis vienkāršais, bet ar izdomas spējām apveltītais krievu zemnieks bija pirmais cilvēks pasaulē, kurš praktiski pierādīja ātras un ērtas mechanizētas pārvietošanās iespēju, izmantojot vienīgi cilvēka kāju spēku. Varbūt viņš vēl neapzinājās, kādu lomu turpmāk cilvēces dzīvē ieņems toreiz vēl neparastais, bet tagad tik populārais un daudziem cilvēkiem pat nepieciešamais satiksmes, izpriecās un sporta līdzeklis — divritenis (1. att.).

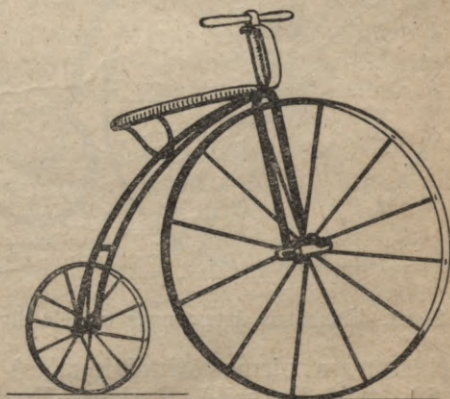
Artamonovs jau 1800. gadā ar savu jaunizgudrojumu kļuva pazīstams visā Verchoturā apriņķī, bet gadu vēlāk par viņu runāja jau visā cariskajā Krievijā.

1801. gada vasarā Artamonovs ieradās ar savu divriteni Maskavā, veicot apmēram 2500 verstis, un apsveica Aleksandru I viņa kronēšanas dienā. Viegli saprotams, ka cars bija ļoti pārsteigts par šādu apsveicēju. Par lielo uzņēmību Artamonovs

tika atbrīvots no dzimtlaužu kārtas. Viņš devās atpakaļceļā un, lai gan ļoti noguris, tomēr laimīgi sasniedza mājas.

Ceļā no Verchoturā līdz Maskavai un atpakaļ Artamonovs pavadīja pāris mēnešu, pavisam veicot apmēram 5000 verstu. Izmantojot garajā ceļā iegūto pieredzi, viņš drīz vien ievērojami uzlaboja sava primitīvā divriteņa kvalitāti.

Vakareiropas sporta literatūrā kā viens no pirmajiem divriteņu konstruktoriem minēts Manheimas mežzinis Draiss, kas

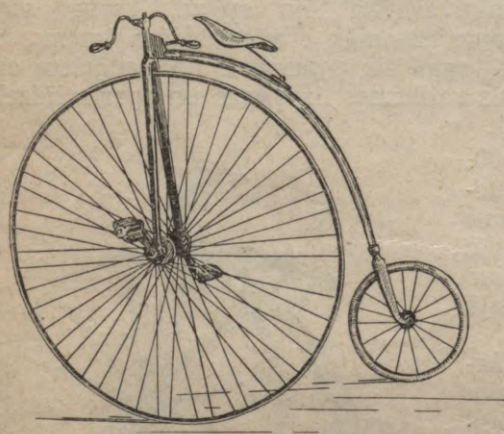


1. att. Artamonova pirmais divritenis

1817. gadā izgudrojis divriteni no koka, bez pedāļiem. Draiss virzījies uz priekšu, sēdēdams uz divriteņa un stumdamies ar kājām. Pāris gadu pirms Draisa divriteņa konstruēšanas gan arī Parīzē bija redzams līdzīgs koka divritenis, bet tam nav bijis ne pedāļu, ne stūres; abi riteņi bijuši savienoti ar koka dēli.

Tikai 1862. gadā francūzīm Mišo izdevās konstruēt kvalitātes ziņā līdzvērtīgu divriteni tam, kādu jau pirms 60 gadiem bija izveidojis Artamonovs. Mišo un viņa palīgs Dalmans pielika daudz pūļu, tomēr viņu divritenis bija ļoti smags gaitā un vajadzēja īsta stiprinieka, kas spētu griezt ar kājām smagos pedāļus. Redzamus panākumus Mišo «mašīna» guva 1867. gadā Parīzē sarīkotajā starptautiskajā izstādē. Šeit skatītāji to nosauca par «Velosiped», kura nozīme saistīta ar jēdzieniem — «ātrums» un «kājas».

2. attēlā parādīts vēlākos gados uzlabotais Artamonova modeļa divritenis (atrodams velorūpnīcā «Sarkanā Zvaigzne»).



2. att. Uzlabotais Artamonova modeļa divritenis

Artamonova pirmos (individualos) braucienus, tika noturētas 1869. gadā Francijā, Parīzes—Ruanas ceļā. Distances garums bija nedaudz vairāk nekā 100 verstu. Uzvarēja Anglijas pārstāvis Moors, kas, salīdzinot ar mūsdienu sporta šoļotājiem, spēja attīstīt daudz lēnāku tempu. 100 km distanci Moors veica 10 stundās 45 minūtēs (A. Liepaskalna pasaules rekords 50 km soļojumā ir 4 stundas 32 min. 03,6 sek.). Pēc smagās piepūles uz divriteņa uzvarētājs šinis sacensībās nebija spējīgs nostāvēt uz kājām.

Pirmais divritenis ar lielo un mazo zobratu un ķēdi parādījās 19. gadsimta astoņdesmitajos gados Pēterburgā un ap to pašu laiku arī Maskavā.

1874. gadā Anglijā tika konstruēts divritenis, kas pēc savas uzbūves jau ievērojami līdzinājās mūsdienu divritenim. Līdz 19. gadsimta beigām tomēr nebija atrisināts jautājums par zobratiem. Tāpēc zemās būves divriteņu ātrums joprojām bija mazāks nekā Artamonova augstā modeļa divritenim.

Pirmās sacīkstes riteņbraukšanā, ja neskaita par sacensību

1883. gadā Maskavā vairāku tūkstošu skatītāju klātbūtnē notika pirmās riteņbraukšanas sacensības.

Gadu vēlāk labākie tā laika ciklisti — A. Butilkins, M. Dzevočka un citi sacentās vairāk nekā 400 verstu garajā distancē Maskavas—Novgorodas ceļā. Uzvarēja maskavietis Dzevočka ar caurmēra ātrumu — 15,5 verstis stundā. Tajā pašā gadā sacensībā Tvera—Maskava savukārt pāraks bija Butilkins.

Atkal gadu vēlāk notika starptautiskās sacensības distancē Pēterburga—Maskava. Šinī braucienā pirmais mērķi sasniedza Michails Dzevočka, veicot apmēram 680 verstu garo distanci 36 stundās 10 minūtēs. Daudzi ārzemnieki, tajā skaitā Gergers, Robls, Fišers u. c., pienāca pie mērķa tikai pēc trīsceturtdaļstundas. Šajā sacensībā piedalījās 19 riteņbraucēju, no tiem 7 cariskās Krievijas pārstāvji, bet pārējie ārzemnieki.

Īpatnēju rekordu uzstādīja uzņēmīgais krievu riteņbraucējs Anisims Pankratovs, kas 2 gados un 18 dienās apbrauca apkārt zemeslodei, kopumā veicot 48 tūkstošus verstu. Viņš šķērsoja Ameriku, Eiropu, bija Japānā un Ķīnā un beidzot laimīgi sasniedza Charbinu, no kurienes bija izbraucis 1911. gada 10. jūlijā. Arī daudzi ārzemnieki mēģināja izpildīt līdzīgu uzdevumu, bet nevienam neizdevās veikt šo maršrutu tik īsā laikā.

Savā rekorda braucienā Pankratovs izlietoja vairāk nekā 50 riepu un 36 kameras, bez tam vēl 9 ķēdes un 8 pedāļus. Pankratovs, tāpat kā savā laikā riteņbraukšanas pionieris Artamonovs, parādīja izcilu uzņēmību, neatlaidību un izturību, braucot ne tikai pa līdzeniem ceļiem, bet pārvarot kalnus un lejas, purvus un smiltājus.

Izcils krievu riteņbraucējs gadsimta beigās bija Michails Djakovs, kas 1896. gadā guva spožas uzvaras arī Anglijā un Dānijā un uzstādīja vairākus pasaules rekordus.

Arī Rīgā 19. gadsimta beigās darbojās pāris desmit sporta pulciņu, kuros jaunieši ar lielu interesi nodarbojās ar riteņbraukšanu. Tomēr līdz 20. gadsimta sākumam kā riteņbraukšana, tā arī citi sporta veidi cariskās Krievijas apstākļos nīkuļoja, un, ja sacensībās piedalījās pāris desmit dalībnieku, tad tas jau skaitījās plašs sporta sarīkojums. Rīgā šajā laikā darbojās vācu sporta biedrības «Union» nodaļa, kuras novietne atradās tagadējā Republikas Fiziskās kultūras un sporta komitejas teritorijā Ķirova ielā 2-b. Šeit bija ierīkots arī velotreks ar 250 metru apla ceļu.

Vācu «aristokratija» — rūpnieki, fabrikanti, namsaimnieki un tirgotāji nodibināja tā saucamo «Pirmo Rīgas velosipedistu biedrību» un tagadējo «Dinamo» tenisa laukumu teritorijā uzbūvēja velotreku, kura aplis bija 280 metru.

Pēc neilga laika sāka darboties «Otrā Rīgas riteņbraucēju biedrība». Šeit galvenokārt pulcējās tie latviešu jaunieši, kas

kropļoja savus uzvārdus ar galotni -ing («Kalning», «Ozoling»). Biedrības treks atradās Nikolaja (tagad Valdemara) un Bruņinieku (tagad Sarkanarmijas) ielu stūrī. Arī šajā riteņbraucēju biedrībā progresīvākā darba jaunatne neiestājās. Ļoti populāri turpretim bija kļuvuši Rīgas priekšpilsētās noorganizētie sporta pulciņi. Šajos pulciņos sevišķi iecienīti bija tādi sporta veidi kā klasiskā cīņa un svarcelšana.

Jau 19. gadsimta beigās Rīgā arī daudzi strādnieku šķiras jaunieši sāka nopietni pievērsties jaunajam riteņbraukšanas sporta veidam. Sakrājuši naudu, viņi centās nopirkt jau lietotus divriteņus, kas bija daudz lētāki, un sāka regulārus treniņus. Tā Rīgā jau 1896. gadā bija reģistrēti vairāk nekā pusotra simta divriteņu. Bez jau iepriekš minētajām sporta biedrībām riteņbraukšanas sportu toreiz piekopa vēl atletikas klubs «Herakls», krievu sporta biedrība «Kružok» u. c.



3. att. Vissavienības kategorijas tiesnesis riteņbraukšanas sporta pionieris Jānis Druģis

1907. gadā Rīgā tika reģistrēti statuti jaundai riteņbraucēju biedrībai «Marss». Šinī biedrībā tad arī iestājās vairums nemantīgās šķiras jauno riteņbraucēju, kas gatavojās pirmajām — biedrības atklāšanas sacensībām. Šīs sacensības notika 1907. gadā Pēterburgas (tagad Vidzemes) šosejā pie Vimbas kroga, trīspadsmit km no Rīgas. Kaut gan sarīkojuma sākums bija agrā rīta stundā, tomēr sacensību vietā bija ieradies arī prāvs skaits skatītāju, kas jūsmīgi apsveica pirmos «marsiešus» — uzvarētājus.

Enerģiski darbojoties, biedrība ieguva savā īpašumā zemes gabalu Pēterburgas šosejā 24 (tagad Leņina ielā 207), kur uzbūvēja velotreku un nepieciešamās ēkas ģērbtuvēm.

1909. gada 25. oktobrī notika «Marsa» velotreka atklāšana ar plašām riteņbraukšanas sacīkstēm. Galvenie treka būvētāji bija Evalds Vilsons, Jānis Druģis (3. att.) un citi, kas arī paši

pedalijās sacensībās. Treka atklāšanas sacīkstēs bija uzaicinātas arī Rīgas pārējās riteņbraukšanas biedrības, tomēr neviena no tām neatsaucās un sacensībās nepiedalījās. Vienīgi Kurzemes riteņbraucēju biedrība, kuras mītne atradās Jelgavā, bija atsūtījuši apsveikuma telegramu.

Otra progresīvākā biedrība — «Pārdaugavas riteņbraucēju biedrība», kas bija nodibināta 1908. gadā, šinīs sacīkstēs nepiedalījās tāpēc, ka treka trūkuma dēļ tās biedri nodarbojās tikai ar šosejas braucieniem.

Drīz vien biedrības «Marss» sportisti parādīja plašākai sabiedrībai savus sasniegumus un spējas riteņbraukšanā.

Kad 1910. gadā cara valdība slēdza kā politiski neuzticamu «Herakla» atletikas klubu, liels vairums šā kluba biedru pārgāja uz «Marsu». Tā 1910. gada sākumā biedrības rindās pulcējās jau ap 240 riteņbraucēju, un «Marss» izvērtās par vienu no plašākām riteņbraucēju biedrībām Baltijas apgabalā.

1910. gadā Rīgā notika pirmās Baltijas meistarsacīkstes riteņbraukšanā. Buržuaziskās biedrības negribēja pieļaut «Marsa» riteņbraucēju līdzdalību šinīs sacīkstēs. Tikai pēc lielākām pārrunām un strīdiem beidzot atļauja tika dabūta. Marsietis Gārša šinīs sacīkstēs sagādāja grūtus brīžus citu biedrību vecmeistariem, kopvērtējumā ieņemot trešo vietu.

Rīgas riteņbraucēji ar saviem sasniegumiem drīz vien kļuva pazīstami visā plašajā Krievijā. Tā 1906. un 1907. gadā pirmajās un otrajās Viskrievijas meistarsacīkstēs sprinta distancēs uzvaru izcīnīja rīdzinieks M. Beitlers. 1910. gadā «Pārdaugavas riteņbraucēju biedrības» pārstāvis Andrejs Apsītis izcīnīja otro vietu grūtajā Viskrievijas mēroga sacensībā Rīga—Sauli—Rīga. Uzvaru šinīs sacensībās guva spēcīgais maskavietis Borisovs. 1912. gadā Apsītis un vēl trīs rīdzinieki tika iedalīti cariskās Krievijas izlases komandā, kas piedalījās Sestajā pasaules olimpiādē Stokholmā. Apsītis 118 dalībnieku vidū ieņēma 15. vietu. Olimpiādē uzvarēja zviedrs Brīgers, kas veica 300 km garo distanci 9 stundās 50 sekundēs.

Tā pamazām, bet arvien noteiktāk Rīgas riteņbraucēji sāka teikt savu vārdu arī plaša mēroga sacensībās. Ja līdz 1906. gadam Rīgā labākie riteņbraucēji bija sveštautieši, kā Rodrejans, Richters, Fogels un citi, tad, sākot ar 1907. gadu, pirmo rindās izvirzījās jau latviešu riteņbraucēji, kā Grīgors, Gārša, Beitlers, Vilsons, Drugiis, Blumbergs, Auns, Kalnājs un citi.

1912. gadā krievu sporta biedrība «Kružok» sarīkoja sacensību riteņbraukšanā distancē Cēsis—Rīga (92 km). Lielu progresu šajās sacensībās uzrādīja jaunais «Marsa» riteņbraucējs Augusts Auns (4. att.). Nākošajā — 1913. gadā viņš guva izcilus panākumus 200 verstu braucienā distancē Tērbata—Rēvele, izcīnot pirmo vietu.

Pēc šīs uzvaras Aunu iedalīja Rīgas izlases komandā, kas piedalījās Pirmajā Viskrievijas olimpiādē Kijevā. Auns veica 275 verstis garo distanci kā pirmais, bet tiesnešu koleģijas nolaidības vai negodīgas rīcības dēļ Aunam pirmo vietu tomēr nepiešķīra. Sacīkšu laikā bija uznācis lietus, un ar ķīmisko zīmuli rakstītais protokols bija izplūdis, kāpēc nevarēja salasīt rezultātu. . . Uzvarēja maskavietis Voločugins.



4. att. Viskrievijas olimpiades uzvarētājs rīdzinieks Augusts Auns

Viskrievijas olimpiādē Kijevā labus panākumus guva arī pārējie rīdzinieki — Apšītis, Ozols un citi, kas izcīnīja pirmās vietas trekā. Atpakaļceļā uz Rīgu Auns devās uz divriteņa, veicot 1453 km lielo attālumu 6 dienās. Par teicamajiem panākumiem Auns ieguva no ģeneraļa Vojejkova kausu un goda lentu.

Ievērojamas sekmes Rīgas sportisti, galvenokārt «Marsa» biedri, uzrādīja Otrajā Viskrievijas olimpiādē 1914. gadā Rīgā. Šoreiz savu uzvaru riteņbraukšanā atkārtoja Augusts Auns, kas pirmais veica 300 km garo distanci Rīga—Šauļi—Rīga. Arī pārējos sporta veidos rīdzinieki ieņēma redzamas vietas.

Šinī laikā — īsi pirms pirmā pasaules kara — izcilākais no Rīgas tā laika riteņbraucējiem — Augusts Auns devās uz Pēterburgu, kur notika sacensības 275 verstu distancē, kas bija jāveic trīs riņķos. Sacensībās piedalījās arī spēcīgais maskavietis Voločugins, kuram, kā zināms, piešķīra pirmo vietu olimpiādē Kijevā. Distances pirmajā posmā Voločugins bija priekšā Aunam par veselu minūti, bet beigās Auns pagāja garām un uzvarēja, tādējādi revanšējoties par Kijevā ciesto neveiksmi.

Pirmā pasaules kara priekšvakarā biedrībā «Marss» jau bija tuvu pie 500 biedru, kas bez riteņbraukšanas nodarbojās arī ar smagatletiku, vieglatletiku, vingrošanu, futbolu, ātrslidošanu, slēpošanu un citiem sporta veidiem.

1916. gadā Berlinē bija nozīmēta Pasaules olimpiade, bet kara dēļ tā nenotika. Tā paša iemesla dēļ tika pārtrauktas vi-

sas organizētās sporta nodarbības, un līdz ar to apstājās arī riteņbraukšanas tālākā attīstība.

Pēc pirmā pasaules kara Rīgā nevarēja atrast nevienu lietojamu velotreku. Nebija arī gandrīz nekādu sporta biedrību. Pamazām atjaunoja «Marsa» treku, bet pārējās biedrības savus velotrekus vairs neatjaunoja. 1920. gadā notika pirmās pēckara sacīkstes riteņbraukšanā — pagaidām gan tikai šosejā, jo «Marsa» treka atjaunošanas darbus beidza tikai 1922. gadā.

1924. gadā «Marsa» velotreku pārbūvēja tā, lai uz tā varētu noturēt sacensības arī motorbraukšanā; bet laukuma centrā bija ierīkoti sektori vieglatletikas nodarbībām. Rīgas riteņbraucēju saime atkal sāka augt ne tikai kvantitatīvi, bet uzlabojās arī braucēju tehniskie rezultāti. Sacensību dalībnieku vidū bija redzami teicami riteņbraucēji — A. Apsītis, V. Savičs, F. Ukstiņš, Kēpke un daudzi citi. No jauna bija izauguši tādi spējīgi braucēji kā Aleksejs Jurjevs, Jekabs Vilsons, Arturs Ķīpelts (5. att.), Voldemars Lasi, Osvalds Porietis un daudzi citi. Vairāki no tiem pārstāvēja Rīgas un republikas sporta godu tādos sarīkojumos kā Astotā pasaules olimpiāde Parīzē (1924. gadā), Devītā olimpiāde Amsterdamā (1928. gadā) un Vienpadsmitā olimpiāde Berlīnē (1936. gadā).

Pēc pirmā pasaules kara toreizējās buržuaziskās Latvijas laikā Rīgā ar riteņbraukšanu sāka nodarboties arī sievietes, no kurām redzamākās sekmes guva Herta Priberga-Liepa, Alma Lieģe (Lasi) un citas.

Senču silā tika uzcelts jauns velotreks, kura ceļa garums (aplis) bija 333,3 metri. Velotreki darbojās Rīgā, Liepājā, Ventspilī un Valmierā. No jauna radās tādi treka braucēji kā Arvīds Lejnīeks, Jānis Cveigēlis, Ojārs Siliņš u. c.



5. att. Rīgas čempions riteņbraukšanā 1936. gadā Arturs Ķīpelts

*

Lielā Oktobra socialistiskā revolūcija Krievijā 1917. gadā radīja veselu apvērsumu arī fiziskās kulturas un sporta dzīvē.

Jaunajā Padomju valstī Ļeņina un Staļina vadībā un gādībā fiziskā kultūra un sports sāka attīstīties un iet uz priekšu milzu soļiem. Jau 1919. gadā Sarkanajā laukumā Maskavā notika fizkulturiešu parāde, kurā piedalījās daudzi tūkstoši padomju sportistu. Viņu vidū bija tā laika labākie riteņbraucēji — brāļi Ipoļitovi, Kameņevs, Rosčins, rīdzinieki Beitlers, Ozols un citi. Drīzā laikā riteņbraukšana kļuva par vienu no tiem sporta veidiem, kam vēlāk piedēvēja apzīmējumu — masu jeb tautas sports.



6. att. Pirmais PSRS čempions trekā
1923. gadā Vasilij Ipoļitovs

Sākot ar 1919. gadu, arvien biežāk tika rīkotas sacensības velotrekos. Šādas sacensības notika Maskavā, Ļeņingradā un Simferopolē. Turpmākajos gados treka sacensības kļuva populāras arī Minskā, Charkovā, Kijevā, Rostovā pie Donas, Erevanā, Taganrogā u. c.

Treka riteņbraukšanai sevišķi daudz cienītāju radās arī Tulas pilsētā. Tās labākie pārstāvji — Tarnovskis, Suchanovs un Solovjovs vairākkārt uzvarēja tādus populārus Maskavas riteņbraucējus - trekistus kā Pavelu Mironovu, Aļekseju Kuprijanovu, brāļus (Platonu un Vasiliju) Ipoļitovus u. c.

Sosejas sacensībās laika posmā no 1920. līdz 1928. gadam par labākajiem izvirzījās — Georgijs Gulšins, Vasilij Ipoļitovs (6. att.), Jēkabs Meļņikovs, Georgijs Kozlovs, Platons Ipoļitovs, Aļeksejs Jeročins u. c.

1924. gadā riteņbraukšanas sacensībās sāka piedalīties arī sievietes. Labākās sekmes guva Tatjana Nikonorova, Olga Skoropenko, Valentina Kuzņecova, Ludmila Aļeksejeva-Ignatjeva u. c.

1928. gadā notikušās Vissavienības arodbiedrību spartakia-

des laikā skaidri kļuva redzams, kādi lieli panākumi gūti fizikulas, starp citu, arī riteņbraukšanas attīstībā padomju varas pirmajos desmit gados. PSRS čempiona godā šosejas braucienā kļuva Aleksejs Jerochins, bet 1 km sprinta distancē — Aleksejs Kuprijanovs.

Sekojošajos gados par spēcīgu riteņbraucēju izvirzījās Nikolajs Deņisovs, kas vienlīdz labus panākumus guva kā šosejas, tā arī treka braucienos. Viņš kļuva par PSRS čempionu — 1933. gadā trekā, bet 1936. gadā krosā.

Sākot ar 1937. gadu, labāko riteņbraucēju vidū izvirzījās A. Kondrašovs, F. Taračkovs, V. Geinemans, M. Nazarovs. Treka sacensībās 1938. gadā valsts čempiona nosaukumu izcīnīja Benjamins Batajens, bet gadu vēlāk — tagadējais PSRS čempions un rekordists Igors Ipoļitovs (vecmeistara Vasilija Ipoļitova dēls).

Sinī laikā Padomju Savienības riteņbraucēji sasniedza jau pasaules klases rezultātus un guva spožus panākumus starptautiskajās sacensībās ārpus Padomju Savienības robežām.

Lielajā Tēvijas karā labākie padomju riteņbraucēji, kā Boriss Boļšakovs, Vasilijs un Igors Ipoļitovi, Vladimirs Prošins un daudzi citi, pašizliedzīgi cīnījās pret vācu fašistiskajiem okupantiem.

Pēc kara līdz ar pastiprinātos tempos veiktajiem socialistiskās valsts saimniecības atjaunošanas pasākumiem un to rezultātā straujo uzplaukumu visās valsts saimnieciskās un kulturas dzīves nozarēs arī fiziskās kulturas un sporta laukā, tai skaitā riteņbraukšanā, tika veikti pasākumi, kas sekmēja šīs sporta nozares tālāku masveida attīstību. Tika atjaunotas karalaikā izpostītās riteņbraukšanas sporta bāzes un daudzas izbūvētas no jauna. Šodien mūsu velotreki — Maskavā, Ļeņingradā, Tbilisī, Simferopolē, Tulā, Irkutskā, Rīgā un citur — ir piemēroti visplašāka mēroga sacīkstēm.

Tāpat pēc kara savu darbību atjaunoja arī velorūpnīcas, ražojot parastos (ceļa), kā arī pirmklasīgus sacīkšu divriteņus, piemēram, Rīgas «Sarkanā Zvaigzne», Čarkovas un citu pilsetu rūpnīcas.

Daudzajās sporta biedrībās risinājās spraigs apmācību un treniņa darbs; tika rīkotas biedrību, republiku un Vissavienības mēroga sacīkstes un meistarsacīkstes. Pastāvīgi uzlabojās rezultāti, vairojās klases sportistu skaits, cēlās rekordu un līdz ar visu to — riteņbraukšanas sporta meistarības līmenis.

Pēc kara Padomju Savienības labākie riteņbraucēji viesojās Bulgarijā, Francijā, Rumanijā un citās valstīs. Sacensībā pret bulgariem un frančiem 1950. un 1951. gadā sekmīgi startēja arī rīdzinieki A. Džarcāns (šosejas braucienos), V. Filipovs un H. Japiņš (treka sacensībās).

Pēdējo piecu gadu laikā Padomju Savienībā izauguši tādi jauni, spējīgi riteņbraucēji kā M. Maksimova (Maskava), N. Koptjeva, J. Grišins un L. Razuvejova (Tula), E. Džimšeleišvili (Tbilisi), A. Gridņevs (Rostova pie Donas) un daudzi citi, kas sekmīgi sacenšas ar vecākās paaudzes riteņbraucējiem.

Kā jaunus Vissavienības mēroga riteņbraukšanas sporta sarīkojumus 1951. gadā varam atzīmēt — daudzdienu sacensību maršrutā Maskava—Charkova—Maskava un Vissavienības 10 pilsētu jaunatnes riteņbraukšanas sacensības trekā.

*

Arī Padomju Latvijā pēc Lielā Tēvijas kara sāka strauji attīstīties riteņbraukšanas sports.

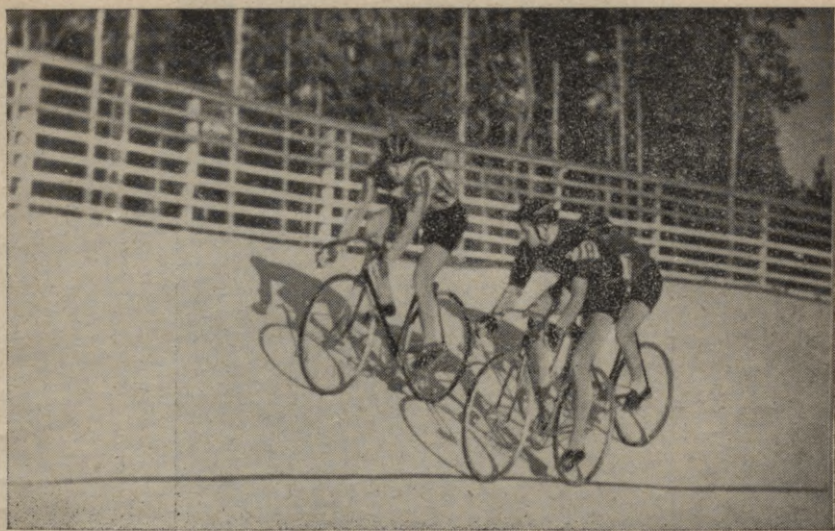
Tādi izcili braucēji kā PSRS Nopelniem bagātie sporta meistari un PSRS čempioni Alma Lasi (1948. g. krosā), Alberts Džarcāns (1946., 1948. un 1950. g. šosejā), sporta meistari



7. att. PSRS čempione krosā 1950. gadā Erika Šice

Voldemars Lasi (1947. g. šosejā), Jānis Ņeisteris (1946., 1947. un 1950. g. krosā), A. Bunte (1949. g. krosā) un Erika Šice (1950. g. krosā) (7. att.) — ir plaši pazīstami mūsu valstī.

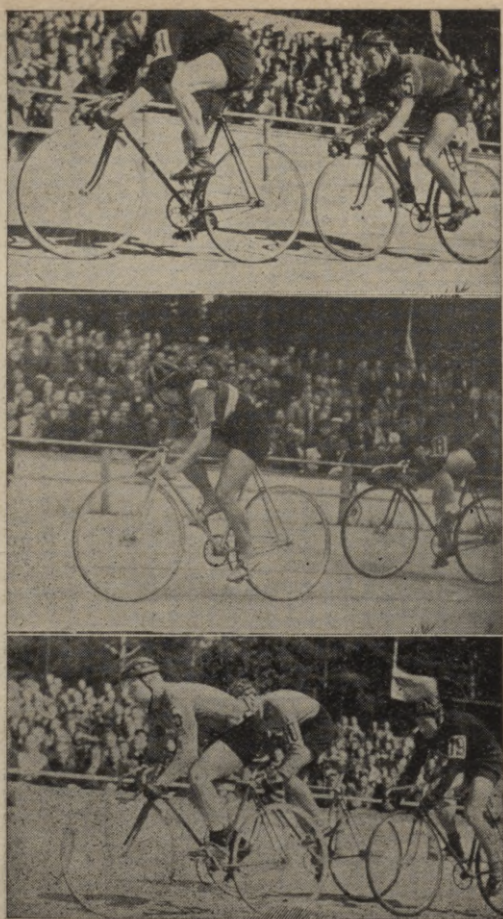
Sakarā ar pēdējā laikā izdarītajām izmaiņām PSRS riteņbraukšanas rekordu tabulā, samazinot distanču skaitu, kurās



8. att. Rīdzinieks Harijs Japīšs (apakšā) cīņā ar Maskavas čempionu
A. Krasņikovu (augšā)



9. att. Vissavienības 10 pilsētu sacensības trekā 1947. gadā.
Priekšgalā Jānis Ķeisteris



10. att. Vissavienības 10 pilsētu sacensības
 trekā 1949. gadā. Augšā: Gruzijas PSR
 čempions A. Džimšeleišvili cīņā ar Latvijas
 PSR čempionu O. Siliņu (pa labi). Vidū:
 PSRS čempione Z. Djakonova cīņā ar M. Pilti.
 Apakšā: vairākkārtējais PSRS čempions
 I. Ipoļitovs (pa kreisi) cīņā ar J. Ziediņu (Rīga)
 (vidū)

reģistrē rekordus, no mūsu republikas pārstāvjiem PSRS
 rekordistu sarakstā figurē A. Džarcāns un V. Lasi.

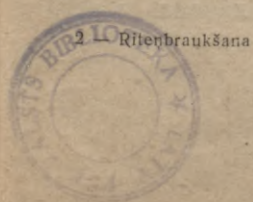
1950. gadā Rīgas riteņbraucējus — A. Džarcānu, V. Fiļipovu un H. Japiņu (8. att.) iedalīja PSRS valsts izlases vienībā, kas sacentās ar Francijas, Rumanijas un Bulgārijas labākajiem riteņbraucējiem.



11. att. Vissavienības lauku jaunatnes sacensību uzvarētāja — Latvijas PSR KBSB «Vārpa» riteņbraukšanas izlases komanda ar izcīnīto ceļojošo balvu noslēguma parādē 1951. gadā Kišiņevā



12. att. PSRS sporta meistars kolchoznieks Antons Stankuss



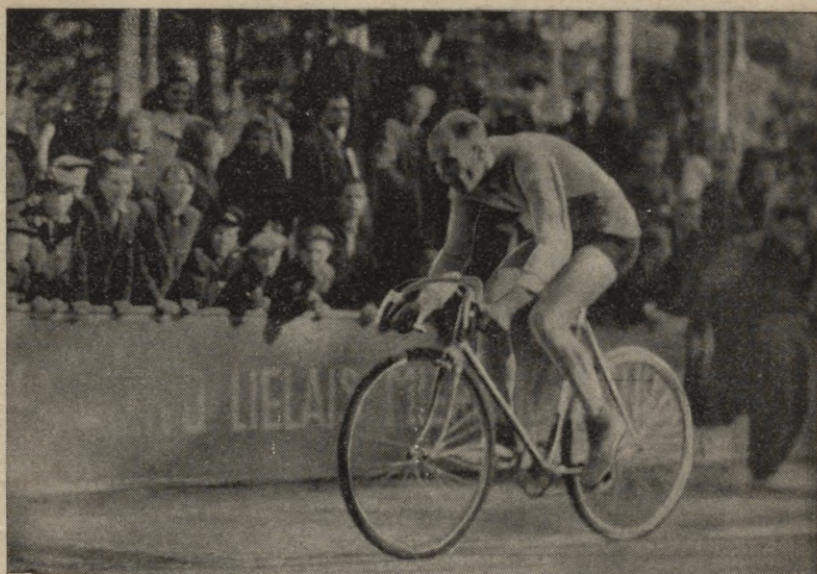


13. att. I klases riteņbraucējs kolchoznieks
Arnolds Kupčus

Vissavienības mēroga sacensībās 1950. un 1951. gadā Rīgas riteņbraucēji 10 pilsētu sacensībās trekā izeināja trešo vietu, atstājot aiz sevis Ļeņingradas, Tbilisi, Kijevas, Simferopoles un citu pilsētu komandas (9. att.). 10. attēlā parādīta aina no šīm sacensībām 1949. gadā.

Padomju Latvijā pēdējos gados izaugusi vesela rinda jaunu riteņbraucēju — PSRS sporta meistarū, kā Erika Šice, Velta Henriņa, Genoveva Veže, Aina Šamšele, Jānis Briņģis, Vilis Trunts, Antons Stankuss, Vladimirs Filipovs, Alfrēds Krēsliņš u. c.

Mūsu republikā riteņbraukšanas sports attīstās arvien straujāk. Šosejas un krosa sacensībās piedalās jau tūkstošiem braucēju. Sevišķi liela rosība pēdējos gados vērojama republikas lauku riteņbraucēju vidū. To vislielākā mērā veicinājusī lauku individuālo saimniecību kolektīvizācija un Kolchoznieku brīvprātīgās sporta biedrības «Vārpa» nodibināšana. KBSB



14. att. ASB „Daugava“ Cēsu rajona labākais riteņbraucējs Pauls Pinnis



15. att. PSRS meistarsacikstes 200 km distancē šosejā 1947. gadā Rīgas Kulturas un atpūtas parkā. No labās: A. Jurjevs (Rīga), A. Davidjans (Erevana), V. Lasi (Rīga), A. Džarcāns (Rīga) un uzvarētājs (tumšā kreklā) B. Boļšakovs (Minska)



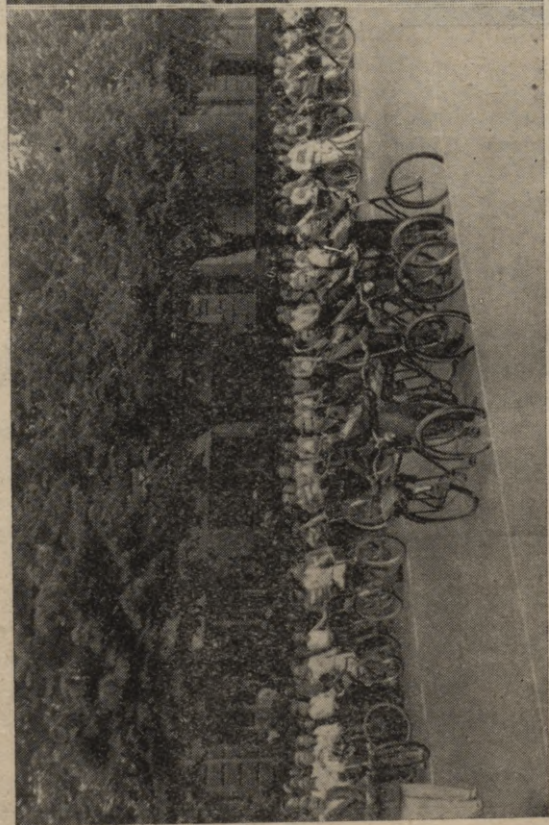
16. att. ASB «Daugava» Centralās padomes meistarsacīkšu uzvarētāja — Valmieras rajona komanda ar ceļojošo balvu noslēguma parādē 1951. gadā Rīgā

«Vārpa» riteņbraucēji vairākkārt guvuši ievērojamus panākumus arī Vissavienības mēroga sacensībās (11. att.). Riteņbraucēji — kolchoznieki Aina Samšele, Genoveva Veže, Antons Stankuss (12. att.), Arnolds Kupčus (13. att.), Raisma Beķere, Dzidra Nartmane un citi ir plaši pazīstami visā Padomju Savienībā.

No jaunatnes vidus izauguši jauni, spējīgi riteņbraucēji. Kā labākos šeit varam minēt brāļus Spreņģus, Ariju Birkhāni-Cakuli, Jāni Deisonu, Veltu Vanagu, Annu Utanāni, Astridu Dauvarti, Hertu Kārkli, Jāni Frišmani, Pauli Pinni (14. att.), Jāni Taivānu, Jāni Remiņu, Imantu Starastu, Zigmundu Sīli, Signi Grasmani, Maidzi Vimbari un citus.

Sakarā ar riteņbraukšanas popularitāti, sākotnēji gūtajiem panākumiem un partijas un valdības nemitīgās gādības rezultātā teicami nostiprināto organizatorisko darbu mūsu republikas riteņbraucēju saimei pavērtas visas iespējas, lai vēl jo vairāk kāpinātu sporta meistarību un celtu šī sporta masveidību. To, bez šaubām, sekmē arī tas, ka bieži vien PSRS meistarsacīkstes tiek rīkotas Rīgā (15. att.).

Sevišķi liela vērība tiek veltīta jaunatnes audzināšanai. Lielākajās sporta biedrībās, kā Arodbiedrību sporta biedrībā



17. att. Riteņbraukšanas zvaigznes brauciena dalībnieki no visiem mūsu republikas rajoniem nodod ziņojumu valdības un partijas pārstāvjiem par 1947. gada pavasara sējas izpildi.

Pa labi: ziņojumu pieņem Republikas Fiziskās Kultūras un sporta komitejas priekšsēdētājs J. Apse



18. att. Ļeņingradas pilsētas
čempione riteņbraukšanā un
1952. gada pasaules čempione
ātrslidošanā Lidija
Selichova

«Daugava» (16. att.) un KBSB «Vārpa», ar riteņbraukšanu nodarbojas simtiem un tūkstošiem braucēju. Sporta meistarības celšanai mūsu republikā darbojas daudzas sporta skolas, bet visā Padomju Savienībā — 58 riteņbraukšanas sporta skolas.

*

Kopsolī ar Vissavienības labākajiem riteņbraucējiem arī mūsu republikas jaunatne neatlaidīgā apmācību un treniņa darbā diendienā veidojas par drošiem un pašreizējīgiem savas plašās Dzimtenes patriotiem, kas, eiot pa partijas un padomju valdības norādīto ceļu, gatavi un spējīgi godam aizstāvēt dižās Padomju valsts sporta slavas karogu jebkurās starptautiskās cīņās.

RITENBRAUKŠANAS VEIDI

Riteņbraukšanas sportā izšķir trīs braukšanas resp. sacensību veidus: šosejā, krosā un trekā. Katru no šiem veidiem vēl var sadalīt pa disciplinām jeb braucienu distancēm.

Šosejā vienas dienas sacikstes parasti riko šādās distancēs: vīriešiem līdz 200 km; sievietēm līdz 50 km; jauniešiem un jauniešiem līdz 20 km.

Starts var būt atsevišķs vai kopējs.

Pēdējos gados ļoti populāras kļuvušas sacensības ar kopējo startu.

Bez tam šosejas braukšanā bez parastajām jeb vienas dienas sacensībām bieži mēdz rīkot t. s. daudzdienu sacensības. Kā jau pats nosaukums rāda, šādas sacensības ilgst vairākas dienas. Izraudzīto distanci sadala vairākos etapos; šie etapi nedrīkst būt garāki par 300 km. Pēc katra etapa riteņbraucējiem dodama atpūta. Starts daudzdienu sacensībās tāpat var būt kopējs vai atsevišķs.

Pirmās daudzdienu sacikstes PSRS mērogā notika 1937. gadā 2509 kilometru garā distancē ar startu un mērķi Maskavā.

Distanci sadalīja 15 posmos jeb etapos, pie kam katra etapa garums bija 106—240 km.

Arī otrais PSRS veloturs (3100 km distancē) bija viens no plašākajiem šāda veida riteņbraukšanas sarīkojumiem pirms Lielā Tēvijas kara. 1951. gadā notika trešās daudzdienu riteņbraukšanas sacīkstes ar maršrutu Maskava—Charkova—Maskava, kurās piedalījās arī mūsu republikas pārstāvji.

Arī Padomju Latvijā ir notikušas daudzdienu sacensības, piemēram, ar maršrutu Rīga—Ape—Rīga.

Kross ir riteņbraukšanas sacensības šķēršļotā apvidū. Parasti tās notiek piepilsētas rajonos, kur ir dažādi dabiskie šķēršļi, kā mežs, kalni un lejas, grāvji, smilšainas vietas, daudz asu pagriezienu un ceļa līkumu. Parastās distances krosā — viriešiem 30 km, sievietēm un jauniešiem 10 km, jauniešiem 5 km. Starti — atsevišķs vai kopējs.

Sacensības trekā notiek speciāli būvētā riteņbraukšanas stadionā — velotrekā. No visiem trim galvenajiem riteņbraukšanas veidiem treka braukšanā ir visvairāk atsevišķu braucieni un disciplīnu, piemēram, gitu, sprinta, komandu, pāru, aizmatora u. c. braucieni.

Starti — atsevišķs vai kopējs, no vietas vai gaitā. Lai riteņbraucējs varētu sekmīgi pārvarēt centrālās spēku, velotreka loki (pagriezieni) ir veidoti ar 25—45° slīpumu. Velotreka ceļa segums var būt cementa, asfalta, koka, korķa vai arī no cieti noblietētas zemes. Treka ceļa (apļa) parastais garums ir 333,3 vai 400 metri.

INVENTARS

Riteņbraucēja panākumi lielā mērā atkarīgi no divriteņa kvalitātes. Divriteņa atsevišķām daļām jābūt izgatavotām no augstvērtīga, izturīga metāla. Divritenim jābūt vieglam, ērtam, ar vieglu gaitu.

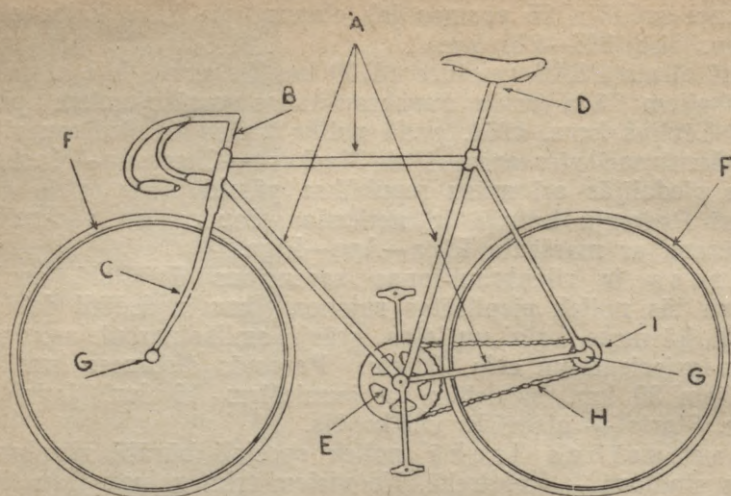
Padomju Savienībā ir vairākas lielas rūpnīcas, kas ražo simtiem tūkstošu divriteņu. Arī Rīgas rūpnīca «Sarkanā Zvaigzne» pēc Lielā Tēvijas kara vairākkārtīgi paplašinājusi savus ceļus un nodaļas, arvien uzlabojot savu ražojumu kvalitāti.

DIVRITEŅU VEIDI

Bez divriteņiem, ko lieto parastajām ikdienas vajadzībām, ir vēl speciāli divriteņi, kādus lieto sacensībās klases sportisti.

TREKA DIVRITENIS

Visvieglākais ir treka divritenis (19. att.), kas sver no 6,5 līdz 8,5 kg. Šāds divritenis paredzēts sacensībām velotrekā un ir ar sevišķi vieglu gaitu. Pēc savas konstrukcijas treka div-



19. att. Treka sacikšu divriteņis:

A — divriteņa rāmis; B — stūre; C — priekšējā dakša; D — sēdeklis; E — lielais zobrats; pedāļi un kurbuļi; F — riteņi (apluki ar riepām); G — riteņu asis; H — ķēde; I — mazais zobrats

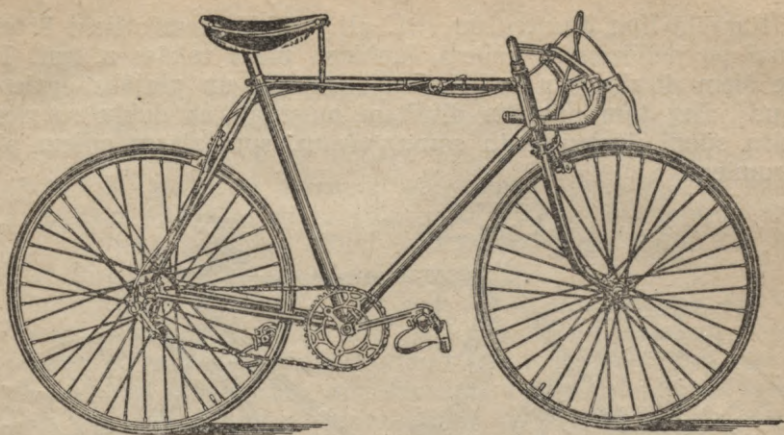
riteņa rāmis ir īsāks nekā parastajiem divriteņiem; priekšējās dakšas ir ar mazāku izliekumu; sēdeklis — ciets, stingri piestiprināts ar papildu tiltiņu (kronšteinu) pie rāmja augšējā stieņa. Treka sacikšu divriteņa stūre vairāk izliekta, padota uz leju un uz priekšu nekā, piemēram, šosejas sacikšu divriteņim; pedāļi īsāki un šaurāki; kurbuļu garums no 16 līdz 17 cm.

Arī riteņu svars lielā mērā iespaido braukšanas ātrumu, tāpēc sacikšu divriteņiem aplokus pagatavo no koka, pēdējā laikā arī no vieglmetala (aluminija). Liela nozīme, īpaši sprinta sacensībās, ir riteņu apriepojumam. Daudzi PSRS labākie riteņbraucēji lieto ar gumiju impregnētas zīda audekla riepās, kas sver tikai 160—200 g.

Treka divriteņim jābūt piemērotam sportista ķermeņa uzbūvei (augums, roku un kāju garums), lai būtu iespējama tehniski pareiza sēde un darbība uz divriteņa.

ŠOSEJAS DIVRITEŅIS

Šosejas divriteņa (20. att.) konstrukcija ir mazliet citāda nekā treka divriteņim, jo mūsu ceļu un šoseju kvalitāte vēl nav tāda kā velotrekos. Šosejas sacikšu divriteņim ir mazliet garāks rāmis; priekšējās dakšas vairāk izliektas, kas amortizē, t. i., uzlver, satricinājumus. Šosejas divriteņa centra ass mezgls (kariete) atrodas zemāk nekā treka divriteņim; veloriepu



20. att. Šosejas sacikšu divritenis

svars — 200—350 g katra; sēdeklis nedaudz garāks un mīkstāks nekā treka divritenim; kurbuļu parastais garums 6,75—7 collas (17—17,5 cm); pedāļi nedaudz plātaķi, lai ērtāk varētu iebalstīt kāju pēdas t. s. ieliktnos. Pedāju (ieliktņu) siksnīņas pagatavo no ādas, kas, lietainā laikā samirkstot, nepadodas — neizstiepjās.

Šosejas sacensībās dalībniekiem vienmēr jāņem ceļā līdzī rezerves riepa, kas piestiprināma salocītā veidā pie divriteņa pakaļējā stieņa, zem sēdekļa. Tāpat līdzī jāņem pumpis, ar ko piepumpēt riepas, un vieglmetala pudeles ar atspirdzinošu dzērienu (kafija, šokolāde, citrona vai cukura ūdens).

Piedaloties vairākdienu sacensībās, noteikti jāņem līdzī arī divriteņa rezerves daļas, kā aploki, stūre, pedāļi, zobrati (sevišķi priekšējais), ātruma pārslēdzējs, priekšējā dakša u. c., kā arī remontam nepieciešamie darba rīki. Veloriepu lāpīšanai nepieciešama gumijas lime, diegi un citi vajadzīgie piederumi.

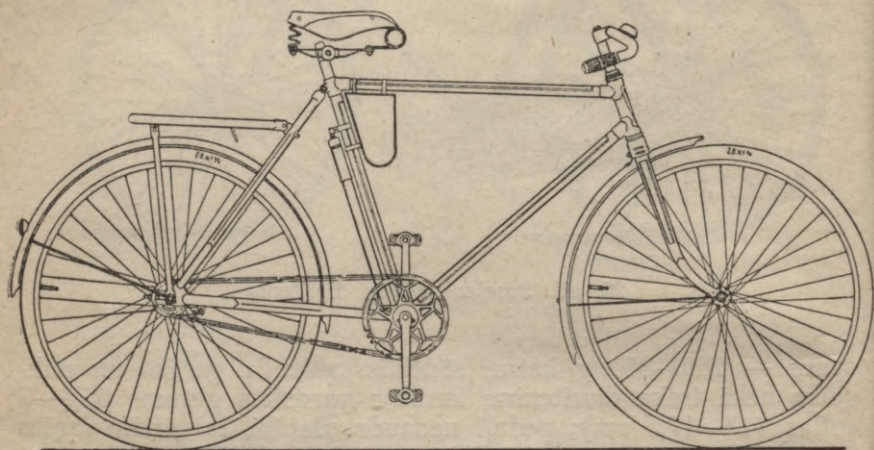
Nepieciešams, lai šosejas divritenim būtu pārnesuma lieluma regulētājs — pārslēdzējs, ar kura palīdzību iespējams pārslēgt ķēdi no viena zobrata uz otru, tādējādi izmainot zobratu lieluma attiecību. Pakaļējo zobratu zobu skaits parasti ir 15, 16 un 18. Tātad riteņbraucējs pēc vajadzības var iegūt trīs piemērotākos pārnesumus, t. i., priekšējā (lielā) un pakaļējā (mazā) zobrata zobu skaita attiecības.

Šosejas divriteņa svars ir 9,5—11,5 kg.

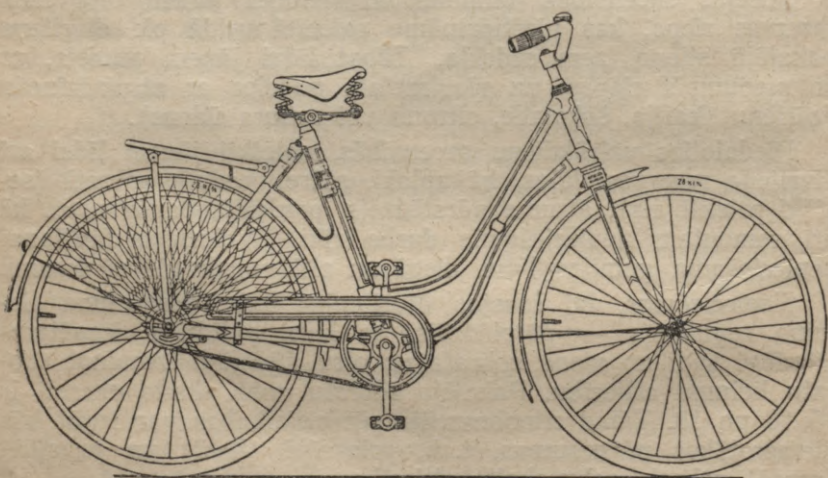
Šosejas divritenim jābūt ar divām rokas bremsēm, kas piestiprinātas pie divriteņa stūres un abiem riteņiem.

PARASTAIS JEB CEĻA DIVRITENIS

Parastā tipa divriteņiem (21. att.) jābūt piemērotiem braukšanai pa nelīdzieniem ceļiem, laukiem, meža takām u. tml. Tāpēc šiem divriteņiem ir biezāks, stingrāks un platāks apriepojums. Bez tam parastie divriteņi apgādāti ar dubļu sargiem, gaisa sūkni, instrumentu somu, zvanu, spuldzi un citiem piederumiem.



21. att. Parastais vīriešu ceļa divriteņs



22. att. Parastais sieviešu ceļa divriteņs

Parastajiem divriteņiem, tāpat kā šosejas divriteņiem, ir vairāk izliektas priekšējās dakšas, sēdeklis uz atsperēm, pedāļi bez siksnīņām; stūre augstā stāvoklī, piemērota mierīgai braukšanai.

Parastos divriteņus vēl šķiro vīriešu un sieviešu tipa divriteņos. Sieviešu divriteņiem rāmja izveidojums ir citāds — piemēroti tam, lai sievietes varētu braukt, tērpušās kleitās un svārkos (22. att.); arī divriteņa pārnese (priekšējā un pakalējā zobratu attiecība) ir mazāks nekā vīriešu divriteņiem. Sieviešu divriteņa pakalējo riteni pārklāj ar īpašu tīklu, kas neļauj apģērbam iekļūt riteņa spieķos.

Parastajiem divriteņiem ir liela praktiska nozīme cilvēku ikdienas dzīvē; tāpēc tiem virs pakalējā riteņa iekārtots bagāžas turētājs, ar kura palīdzību viegli var vest 20—30 kg smagu kravu. Šādos gadījumos nepieciešams cietāk piepumpēt velorīpas, lai tās nebojātos. Parastajām velorīpām ir protektors un uz rīpām dažādas rievas (izcilnīši), kas neļauj ritenim slidēt sānis un buksēt uz priekšu un atpakaļ.

KROSA DIVRITENIS

Krosa divritenim tāpat jābūt ļoti izturīgam pret dažādiem triecieniem. Šis divritenis pēc savas uzbūves ļoti līdzīgs parastajam ceļa divritenim. Divriteņa rāmis ir ar augstāku karieti resp. centra asi, bet priekšējā dakša vēl vairāk izliekta nekā šosejas divritenim. Stūrei jābūt pēc iespējas ar mazāku izliekumu; visbiežāk lieto parasto ceļa divriteņu stūres. Tā kā krosa ceļš parasti aizvijas pāri kalniem un lejām un ir bagāts ar likumiem un pagriezieniem, tad krosa divritenim vēlams iekārtot divas rokas bremzes. Ja divritenim ir parastā ceļa divriteņa pakalējā asīte ar brīvgājienu un bremzi, tad var arī iztikt ar vienu rokas bremzi. Mūsu labākie krosa braucēji parasti lieto mazliet pārlabotus šosejas, bet bieži arī parastos ceļa divriteņus. Krosa divritenim, tāpat kā šosejas divritenim, nepieciešams ātruma pārslēdzējs. Riteņu aploki var būt kā no metāla, tā arī no laba koka materiāla. Rīepu svars no 400 līdz 600 g.

RITENBRAUCĒJA APĢĒRBS

Rītenbraucējam, kas piedalās sacensībās, ir jāpievērš liela uzmanība apģērbam. Viņam jāģērbjas tā, lai braukšanas laikā justos ērti un brīvi.

Sacīkšu braucēja apģērbs sastāv no pusvilnas vai vilnas krekla ar garām piedurknēm (var būt arī triko krekls), vilnas sporta biksēm, velokurpēm, ādas cimdiem (23. att.) un galvas segas («kaskas») (24. att.). Aizmotora braucienu sacensībās vedējam ir īpašs brezenta vai ādas kostims.



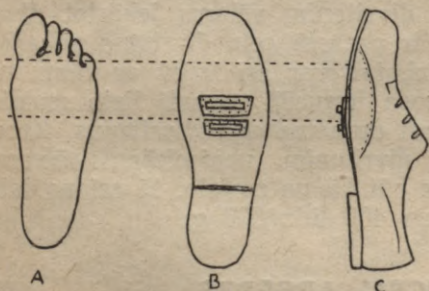
23. att. Riteņbraucēja cimdi:
a — apakšpuse; b — virspuse



24. att. Riteņbraucēja galvas
sega («kaska»)

Sporta biksītēm tanī daļā, kas pieskaras sēdeklim, ir jābūt biežākām un līdzinām, bez šuvēm, lai riteņbraucējs nenoberztu sev ādu. Sporta krekļam nepieciešamas nelielas kabatas, kur varētu novietot sīkas, ceļā vajadzīgas lietas.

Galvas aizsargus un cimdus izgatavo no ādas. Karstā laikā šosejas sacensībās (garās distancēs) riteņbraucēji lieto vieglas baltas drānas cepurītes ar platu «nagu» priekšā un vieglu kakla pārsegu aizmugurē. Ja ceļš ir puteklains, tad ieteicams lietot motociklista brilles.



25. att. Pareizs kāju pēdu novietojums uz pedāļiem:

A — kājas pēda; B — kurpes apakša ar vieglmetala plāksnītēm; C — riteņbraucēja kurpe no sāniem

saskarē ar pedali, piestiprina vieglmetala plāksnītes tā, lai pedāļa izciļņi iebalstītos starp šīm plāksnītēm. Tādā veidā pēda stabilāk turēsies uz pedāļa un riteņbraucējs varēs spēcīgi darboties ar kājām (25. att.).

Velokurpēm jābūt labi pieguļošām, ar īpaši izveidotu papēža daļu (aizmugurē). Sliktākā gadījumā var lietot arī parastās ielas kurpes.

Gatavojoties krosa sacensībām, velokurpes iepriekš jāieziež ar zivju eļļu, lai, saskaroties ar ūdeni, tās tik ātri neizmirktu.

Treka un šosejas sacensībās pie velokurpju zolēm tai daļā, kas ir

DIVRITEŅA KOPŠANA

Divritenis jāpasargā no putekļiem, smiltīm, dubļiem un ūdens. Pēc katras braukšanas divritenis jānoslauka ar sausu lupatu, bet, ja tas ļoti netīrs, tad jānoskalo ar ūdeni un pēc tam rūpīgi jānoslauka, lai atsevišķas divriteņa daļas nerūsētu.

Divriteni nedrīkst lietot, ja riepās nav vajadzīgā gaisa spiediena. Braukšana ar mīkstām riepām ir apzināta inventara bojāšana. Nav ieteicams uz divriteņa braukt vairāk nekā vienam pieaugušam cilvēkam. Ja tomēr tāda vajadzība rodas, tad divritenis ir speciāli jāsaģatavo, pieliekot arī bagažas turētāju, bērnu sēdekli u. tml.

Lai divritenis kalpotu ilgāk, tad pirms katras braukšanas nepieciešams pārbaudīt tā ripojošās (kustošās) daļas un vajadzības gadījumā tās iesmērēt ar attiecīgu smērēļu.

Nav lietderīgi bieži izjaukt divriteņa svarīgākās daļas. To darot, nepieciešama uzmanīga rīcība, jo, divriteni neuzmanīgi izjaucot un saliekot, tiek bojātas atsevišķas detaļas, un tās priekšlaicīgi nolietojas.

Ja jāizdara remonts, tad sabojātās daļas pēc iespējas jāatvieto ar tā paša parauga divriteņa rezerves daļām. Ja ir sabojāta kāda lodīte, tad parasti ieteicams apmainīt visu lodīšu komplektu, jo visām lodītēm pēc sava izmēra jābūt pilnīgi vienādām (3, 4, 5 vai 6 milimetri). Vienu lodīti var apmainīt tikai tānī gadījumā, ja tā pēc sava izmēra pilnīgi atbilst pārējām.

Lietainā laikā divriteņa sēdeklis jāpasargā no slapjuma, bet pēc brauciena tūlīt jāizžāvē.

Ziemas apstākļos, kad divriteni nelieto, nepieciešams to izjaukt. Visas kustošās daļas rūpīgi jāizmazgā ar petroleju vai benzīnu, jānoslauka ar lupatu un jāiesmērē ar autolu vai vazelinu. Arī niķelētās daļas jānoslauka un viegli jāiesmērē ar vazelinu.

Ieteicams ziemā divriteni pakārt aiz rāmja augšējā stienā sausā telpā vai arī izjauktā veidā novietot sausā vietā.

Veloriepas nedrīkst glabāt ne pilnīgi tukšas, ne arī piepumpētas ar spiedienu lielāku par 1 atm. Riepām jābūt piepumpētām tā, lai tās ieņemtu pareizu formu.

Ziemas apstākļos divriteni nedrīkst glabāt pārāk aukstā vai mitrā telpā, jo tas slikti atsaucas uz metāla daļām. Pārāk siltā telpā savukārt var bojāties veloriepas.

Ja riteņbraucējam notikusi lielāka kļūme ar divriteni un viņš nejūtas drošs par sekmīgu tā remontu, tad divriteņa labošanu ieteicams uzticēt specialistam.

Iegādājoties jaunu divriteni vai arī pēc lielāka remonta, nepieciešams to pamatīgi apskatīt un pārbaudīt visas skrūves un uzgriežņus, vai tie pareizi piegriezti. Noteikti jāpārbauda divriteņa stūre un abi riteņi. Stūre jāpārbauda, vai tā ir pie-

tiekami stingra un piemērota braukšanai. Abiem riteņiem, atceļot tos no zemes un lēni iegriežot, apstājoties jānostājas ar veloriepu ventīliem uz leju. Turpretim, ja ritenis būs pareizi ieregulēts un lodīšu gultņi pareizi un labi salikti, tad no miera stāvokļa ritenim jāizkustas ventīļu svāra ietekmē un, svārstoties uz vienu un otru pusi, jāapstājas tādā pašā stāvoklī kā iepriekš — ar ventīliem uz leju.

DIVRITEŅA SAGATAVOŠANA SACENSĪBĀM

Divritenis labi jāpagatavo sacīkstēm. Bieži gadās, ka pat labu riteņbraucēju — klases sportistu slikti sagatavots divritenis pievil un šis sportists spiests izstāties no sacensībām.

Nepieciešams, lai katrs riteņbraucējs (arī iesācējs) ne tikvien pārzinātu visos sīkumos divriteni, bet arī zinātu, kā sagatavot to sacīkstēm, kā izlabot vismazākos defektus.

Labākie riteņbraucēji divas trīs dienas pirms sacīkstēm atpūšas, t. i., netrenējas. Šinī laikā viņi sagatavo savus divritenus.

Vispirms ir jānoņem riteņi, tad stūre, zobratu ķēde, kurbuļi un jāizjauc divriteņa centra ass mezglis; tad jāizjauc abu riteņu rumbas. Pēc tam visas šīs daļas jāpārbauda, jānotīra, jāieeļļo vai jāeziež ar vazelinu un tad atkal divritenis jāsaliek.

Visbiežāk kļūmes notiek ar riteņiem, tāpēc rūpīgi jāsaliek priekšējā un pakaļējā riteņa rumbas ass saturs. Arī centra asij braukšanas laikā jāstrādā viegli, tāpēc jāiztīra un jāieeļļo lodīšu gultņi. Pēc vajadzības jāpārbauda, jāiztīra un jāieeļļo centra asij piestiprinātie kurbuļi ar pedāļiem. Zobratu ķēde jānoskalo petrolejā un jāvāra autolā; pēc tam tā jāatdzesē un jānoslauka ar tīru lupatu.

Kad galvenās daļas ir iztīrītas un saliktas pa mezglēm, var salikt visu divriteni un vēlreiz pārbaudīt to braucienā.

Riteņbraucējs, kas laikus novērsīs ievērotos bojājumus un defektus, sacīkstēs retāk piedzīvos nepatīkamus pārsteigumus jeb kļūmes.

VELORIEPAS UN TO REMONTS

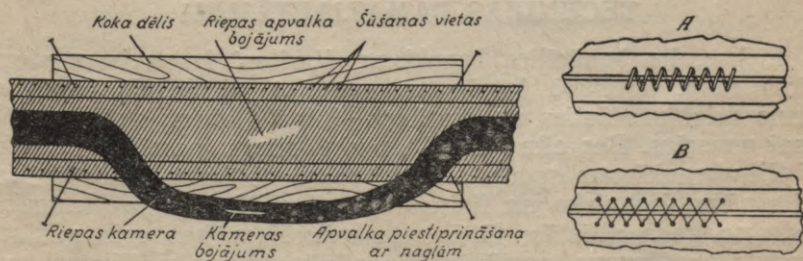
Veloriepām vienmēr jābūt kārtībā. Ar divriteni, kam bojātas riepas, nekādā ziņā nedrīkst braukt, jo ceļā var notikt lielāka vai mazāka kļūme, kuras rezultātā labākā gadījumā (sacensību apstākļos) nāksies zaudēt vairākas minūtes.

Veloriepas sastāv no kameras un apvalka. Riepās gaiss tiek ievadīts ar gaisa sūkņa (pumpja) palīdzību caur ventīli.

Treka sacensībās riepām jābūt piepumpētām tā, lai ar pirkstiem tās nevarētu iespiest. Tas nozīmē, ka tām jābūt ļoti cietām. Šosejas sacensībās nav ieteicams riepas piepumpēt pārāk

stingri, jo kā pārāk vāji, tā arī stingri piepumpētām riepām ir savas negatīvās īpašības. Pārāk cietas riepas slikti amortizē triecienus un vairāk pakļautas pārduršanas resp. pārplīšanas iespējām. Ar vāji piepumpētām riepām savukārt var salauzt aplokus un saplēst kameru un apvalku vai arī noraut ventili. Pareizi piepumpētu šosejas divriteņa riepu ar pirkstiem var iespiest par 5—7 mm. Parastā divriteņa riepai šis iespiedums var būt 10—12 mm.

Ja riepu nevar piepumpēt, nekavējoties jāpārlicinās, kāds tam iemesls. Vispirms jāpārbauda ventīļa gumija, bet, ja šeit bojājumu nav, tad jāpārbauda kamera. Kameras bojājumus var atrast divējādi: atbrīvojot kameru no apvalka, to viegli piepumpē un, pieliekot pie auss, pārbauda visā tās garumā, piespiežot to ar pirkstiem; ja šādā veidā bojājumu nevar atrast, tad kameru iegremdē ūdenī — pa bojāto (cauro) vietu izdalīsies gaisa burbulīši. Bet gadās arī, ka caurumiņš ir ļoti mazs un to neizdodas atrast. Tad vai nu spēcīgāk jāpiepumpē kamera, vai arī ar pirkstiem tā labi jāiztausta.



26. att. Sacikšu divriteņa riepu labošana:

A — šuvums ar divkāršu (resnāku) diegu; B — šuvums ar vienkāršu (tievāku) diegu

Pēc bojātās vietas atrašanas tā attiecīgi jāساتavo labošanai: jānotīra ar smilšpapīru vai stikla šķembu, pēc tam jāساتavo ielāps un ar gumijas līmes palīdzību jāساتved kamera kārtībā.

Sacikšu divriteņu, it sevišķi treka divriteņu riepas ir daudz grūtāk salāpīt, jo šo riepu apvalku malas ir sašūtas ar stipriem diegiem, bet paši apvalki ir tik plāni, ka bojājumu (plīsumu) gadījumos tie vārda pilnā nozīmē jālabo pa atsevišķām šķiedrām (audekla un gumijas) (26. att.).

Plīsuma gadījumos apvalku malas sastiprināšanas vietā jāizārda 10—12 cm garumā atkarībā no plīsuma rakstura. Rūpīgi jāatbrīvo no netīrumiem un pareizi jānogriež nevajadzīgās audekla šķiedras. Pēc tam apvalka bojātā vieta jāizpleš visā platumā uz kāda līdzena dēliša vai finiera gabala un jāpiestip-

veidus kā vieglatletika, sporta spēles, ātrslidošana, vingrošana u. c.

Ar vārdu *tehnika* sportā saprotam lietderīgo kustību kompleksa pareizu izpildi. Tehnikas uzdevums un mērķis — ar minimalo spēka (dažreiz arī minimalo laika) patēriņu sasniegt maksimālo rezultātu. Tehnikas elementi ir kustības ātrums, spēks, virziens, amplituda (plašums) utt.

Šie tehnikas elementi savukārt sastāv no atsevišķām kustības fazēm jeb tehnikas detaļām.

Riteņbraukšanā galveno kustību kompleksu veido kāju (gurnu), muguras, plecu un roku darbība. Bieži atsevišķas kustības jeb tehnikas detaļas riteņbraucēja — sporta meistara vai čempiona darbībā (technikā) nemaz nav acīm uzskatāmas.

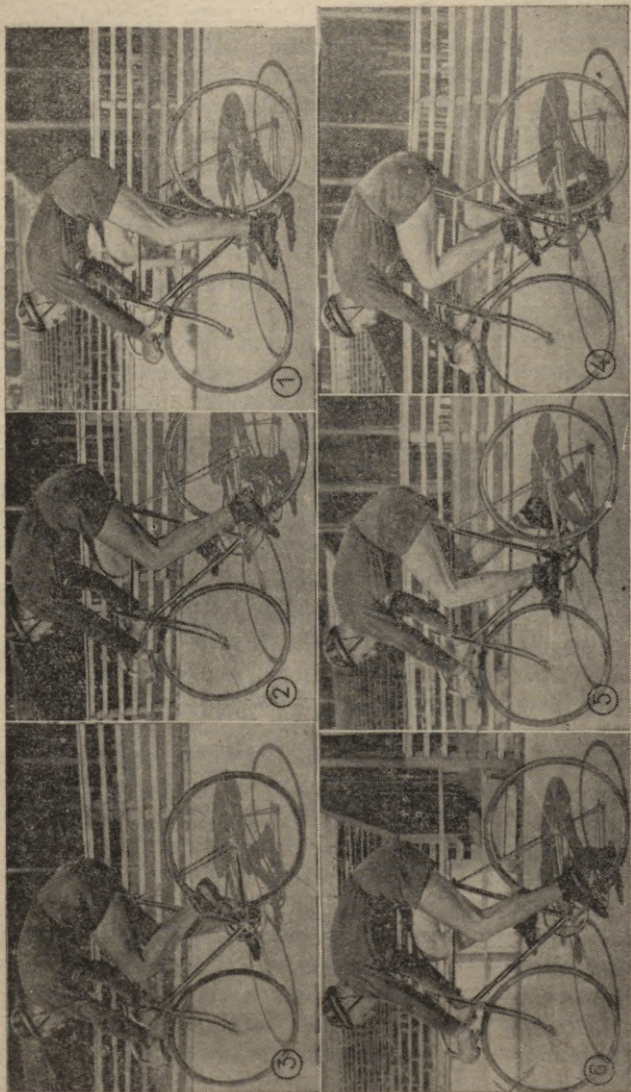
Padomju Savienībā praktiskā darba (pieredzes) rezultātā un ar teoretisko secinājumu palīdzību ir zinātniski atrisināti visi riteņbraukšanas tehnikas pamatjautājumi. Pielietojot šo zinātniski pamatoto metodiku riteņbraucēju sagatavošanas darbā, pēdējie sacensībās uzrāda arvien augstvērtīgākus tehniskos rezultātus.

Riteņbraukšanas sporta tehnikas apgūšanai jānotiek treniņu procesā. Tā abi šie jēdzieni dabiski papildina viens otru. Izdarot desmitiem un simtiem vingrinājumu, ko nākas izpildīt riteņbraukšanas tehnikas apgūšanas gaitā, reizē tiek trenētas arī atsevišķas kāju, roku, muguras un citas muskuļu grupas, attīstot spēku, ātrumu, veiklību un izturību. Tātad tehnikas treniņi sekmē arī galveno fizisko īpašību jeb spēju attīstību.

Kāpēc jā mācās tehnika?

Labā tehnika ir saistīta ar kāpinātām sportista fizioloģiskām spējām. Bez tam ar priekšzīmīgas tehnikas palīdzību paugstinās iespēja kāpināt lietderīgi pielietotā spēka potenciālu un rezultātā uzrādīt augstvērtīgus sasniegumus.

Tehnikas jeb iemaņas (pareizas mākas) nozīme uzskatāmi izpaužas arī jebkurā fiziskā darbā. Tā galdniekam jāprot veikli rīkoties ar zāģi vai cirvi, dārzniekam ar lāpstu, šuvējai — ar adatu un gludekli utt., lai maksimālo darbu veiktu minimālā laikā un ar vismazāko spēka patēriņu. Arī jebkurā sporta veidā vērojama tāda pati parādība. Tā lodi aizgrūž vai disku aizlīdina tālāk ne katrreiz tas, kas fiziski spēcīgāks, bet gan tas, kas veiklāks, kam kustības saskaņotākas, mērķtiecīgākas, kam ir labāka tehnika. Jaunietis, kas lodi ņem rokā pirmo reizi, grūž to ar roku vien, turpretim trenējies vieglatlets lodes grūdienā iegulda visa ķermeņa spēku, pareizi saskaņojot roku, plecu, muguras un kāju darbību.



27. att. Nopelniem bagātā sporta meistara A. Džarcāna kinograma

Glūzi tas pats sakāms par riteņbraukšanu. No malas raugoties, liekas, ka riteņbraucējs tikai ar kājām izdara spiedienus-grūdienus uz divriteņa pedāļiem. Tomēr patiesībā arī šeit, tāpat kā lodes grūšanā, līdzdarbojas viss ķermenis. Kamēr lodes grūdejam ir stabils atbalsts — zeme, riteņbraucējam tāda stabila atbalsta nav. Viņam atbalsts jāmeklē divriteņa konstrukcijā un sava ķermeņa pareizā novietojumā — sēdē uz divriteņa. Tāpēc tehnikas pirmā prasība ir pareiza sēde uz divriteņa. Ne mazāk svarīgi ir, lai riteņbraucējs pareizi darbotos ar kājām (pēdu, celi, gurniem), muguru, pleciem un rokām.

27. attēla parādīta mūsu Nopelniem bagātā sporta meistara A. Džarcāna braukšanas tehnika viena kustības cikla apmērā.

1. *kadrs.* Moments, kad augšējā (labā) kāja izdara (beidz) atpūtu, bet kreisā — gatavojas pāriet atpūtas fazē. Izteiksmīgs labās kājas pēdas stāvoklis atpūtas brīdī.

2. un 3. *kadrs* rāda labās kājas darbības fazi, kad tiek atīstīta maksimālā piepūle pedāļa spiešanā uz leju.

4. *kadrs.* Moments, kad riteņbraucēja smaguma centrs tiek neuzkrītoši pārnests no labās kājas uz kreiso, kas tagad uzsāk aktīvo darbu — pedāļa spiešanu uz leju.

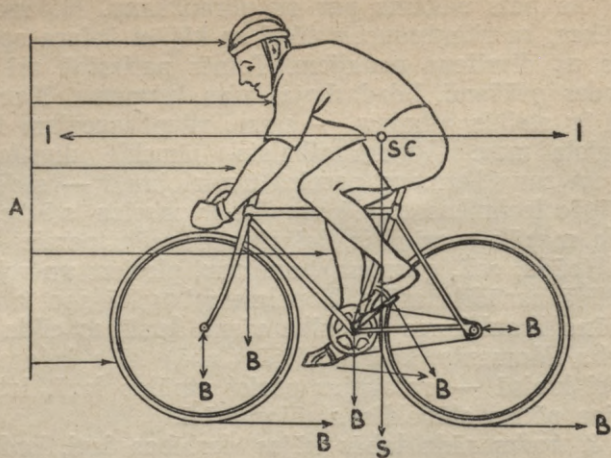
5. *kadrs.* Kreisā kāja maksimālā darba brīdī; labā kāja atpūšas.

6. *kadrs.* Stāvoklis līdzīgs 4. kadram, tikai kājas ir mainītās lomās. Ķermeņa augšdaļa nepiespiesti, brīvi padota uz priekšu; rokas elkoņos viegli ieliektas; pirksti aptver stūres rokturus.

Riteņbraucējam atbalsta laukums ir pavisam niecīgs, tāpēc iesācējs braukšanas laikā daudz nopūlas ar līdzsvara noturēšanu. Tas nozīmē, ka iesācējs neprot laikā un pareizā vietā novietot smaguma centru. Viņš neprot apvienot kāju spiedienus uz pedāļiem ar smaguma centra regulēšanu — galvenokārt sāniskā virzienā. Tātad riteņbraucējam jādarbojas ne tikai ar kājām, bet gan ar visu ķermeni. Ja braukšanas kustību kompleksā riteņbraucējam ir nepieciešama arī roku darbība, tad savukārt ir skaidrs, ka pleciem un mugurai tāpat jāņem aktīva līdzdalība. Kā jau teikts, vairums no šīm kustībām, īpaši labāko braucēju izpildījumā, ir pavisam neuzkrītošas, acīm gandrīz neredzamas. Bet visām tām ir liela nozīme ne vien tehnikā, bet, piemēram, treka braukšanā — arī taktikā.

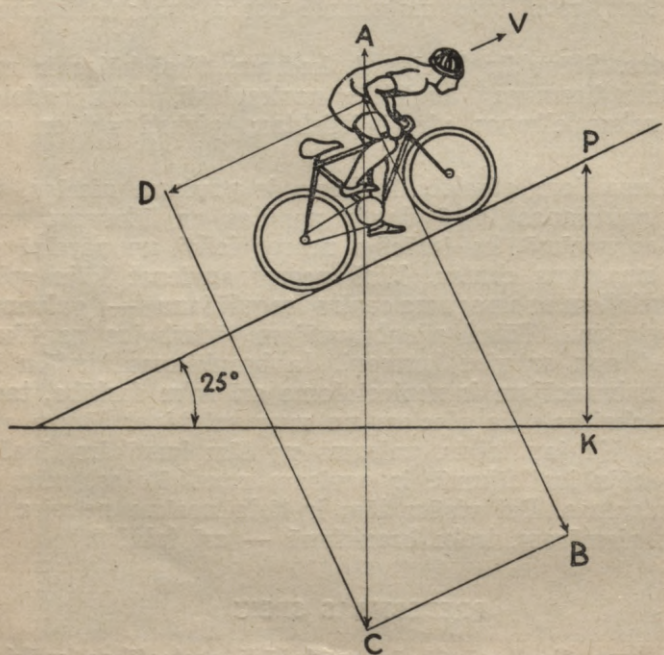
PRETESTĪBAS SPĒKI

Braucot ar divriteni, jāpārvar dažādi pretestības spēki. Tāpēc cilvēks, kas pirmo reizi uzsēžas uz divriteņa, jūtas tik nestabili, jo viņš neprot cīnīties ar šiem pretestības spēkiem (28. att.).



28. att. Riteņbraucēja kustības ietekmējošo spēku shēma:

A — gaisa pretestība; B — berzes pretestība; SC — smaguma centrs; I — inerces spēks;
S — smaguma spēks



29. att. Ķalnā braucoša riteņbraucēja kustības ietekmējošo spēku shēma:

A — smaguma centrs; B — spiediņš pret kalnu (atbalsta vietas reakcija); C — smaguma spēks;
D — atpakaļ velkošais spēks; V — braukšanas virziens; KP — kalna pacēlums;
Leņķis $BAC = 25^\circ$ — kāpiena (pacēluma) leņķis

Pirmkārt, riteņbraucējam jāpārvar gaisa pretestība, kas neļauj brīvi virzīties uz priekšu. Sevišķi stipri šo spēku izjūt tad, kad gaisa strāvas plūst pretēji braukšanas virzienam, tas ir, kad riteņbraucējam nākas braukt pret vēju. Vējš ievērojami apgrūtina braukšanu, arī pūšot virzienā no sāniem.

Otrkārt, riteņbraucējam jācīnās ar zemes pievilkšanas spēku, kas sevišķi izjūtams, braucot kalnā (29. att.). Pēc šā attēla var spriest, ka spēks D būs lielāks, jo lielāks būs kāpiena leņķis.

Treškārt, riteņbraucēju kavē berzes spēki. Šie spēki vienmēr darbojas pretēji jebkura priekšmeta kustības virzienam. Riteņbraucējam jāpārvar berze, kas rodas, divriteņa riepām saskaroties ar ceļa segumu — zemi, šoseju, velotreka ceļu. Traucējoši berzes spēki rodas arī divriteņa t. s. kustošajās daļās, kā stūres, pedāļu, abu riteņu un centra ass daļās un citur.

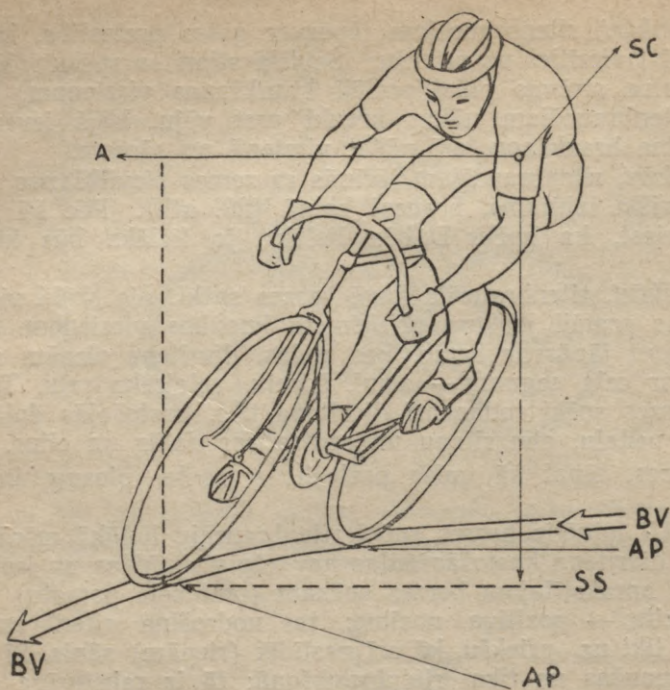
Berzes, tāpat kā gaisa pretestības spēks pieaug līdz ar ātrumu.

Pēdēji minētie berzes spēki riteņbraucēju lielākā mērā kavē tad, ja divriteņa kustošās daļas nav rūpīgi iztīrītas un ieeļļotas. Pirmāk aprakstītajam berzes spēkam (pret ceļa pamatu) tomēr ir arī cita — pozitīva nozīme: tas nodrošina riteņbraucējam iespēju tikt uz priekšu, kā arī neslidēt (riepām) sānis. Šī parādība izpaužas ne tikai riteņbraukšanā: tā ir raksturīga pie it visiem ripojošiem satiksmes līdzekļiem ar mechanizētu dzinējspēku. Tā, piemēram, ziemā daudzreiz varam novērot, ka automašīnas riteņi griežas lielā ātrumā uz noledojuša ielas seguma (vai arī dziļā, irdenā sniegā), bet mašīna nekust no vietas. Tas tāpēc, ka automašīnas riteņiem nav aiz kā aizķerties, n a v b e r z e s.

Ja nebūtu šī berzes spēka, tad riteņbraucējs nevarētu arī uz vēlēšanos apstādināt (nobremzēt) divriteni, pārvarot kustības inerces spēku. Tātad vienā ziņā šis berzes spēks traucē, bet otrā ziņā — p a l ī d z riteņbraucējam.

Pārējiem berzes spēkiem, t. i., berzei divriteņa griezošās un ripojošās daļās, nav šādas praktiskas (pozitīvas) nozīmes; tāpēc arī divritenis ir būvēts uz lodīšu gultņiem (ripošanas princips), kas palīdz līdz maksimalai iespējai samazināt šo berzi. Protams, gandrīz tikpat svarīga ir arī pareizi iekārtota eļļošanas sistēma.

Ceturtkārt, riteņbraucējam ceļa pagrieznēs (lokos) jācīnās ar centrālās spēku (30. att.). Centrālās spēks ir inerces spēka veids, kas, riteņbraucējam nonākot pagrieznē, rauj to sānis (pa labi vai pa kreisi) — iepriekšējā braukšanas virzienā. Centrālās spēks, tāpat kā visi berzes spēki, pieaug tieši proporcionāli braukšanas ātrumam un arī braucēja masai. Otrkārt, centrālās spēks pieaug pretēji proporcionāli pagrieznēs



30. att. Stāvoklis pagriezienā (apgriezienā) un riteņbraucēja kustības ietekmējošo spēku schema:

A — centrālās spēks; BV — braukšanas virziens; SC — smaguma centrs; SS — smaguma spēks; AP — atbalsta punkti

loka radijam: šis spēks ir lielāks, jo mazāks ir loka (lieces) radijs, un otrādi, — mazāks, jo lielāks šis radijs.

Lai riteņbraucējs varētu noturēties (braukt) pagriežnes virzienā, tam jārada jauns, centrālās spēkam pretējs faktors — t. s. centrālās spēks. Braucot pagriežnē, riteņbraucējam jāprot šo apstākli pareizi un lietderīgi izmantot. To riteņbraucējs panāk, attiecīgi pārvietojot smaguma centru pa labi vai pa kreisi, sašķiebjot (sagāžot) ķermeni (tā darbības plakni) uz pagriežnes pusi, kamēr divriteņa abi riteņi, pateicoties lietderīgajam berzes spēkam, dod viņam iespēju noturēt līdzsvaru. Saskaņā ar iepriekš aprakstītajām centrālās spēka būtiskajām īpašībām sašķiešanās leņķis pagriežnē atkarīgs no kustības (braukšanas) ātruma un pagriežnes loka radija.

Piektkārt, riteņbraucējam pagriežnē jācīnās arī ar zemes pievilkšanas spēku. Sakarā ar mazo atbalsta laukumu riteņbraucējam nepieciešama laba līdzsvara izjūta. Tā, piemēram, cilvēks, iekāpjot laivā, cenšas novietot kājas platak, lai būtu stabilāks atbalsts un varētu noturēt līdzsvaru.

Riteņbraucējs savā darbībā sastopas ar daudziem fizikas likumiem, tāpēc, lai labāk izprastu riteņbraukšanas tehniku, nepieciešams pārzināt galvenos fizikas likumus.

KUSTĪBAS VEIDI UN TO TEHNIKAS APGŪŠANA

Ikvienu sacensību (braucieni) varam sadalīt šādos posmos: starts, brauciens taisnē (arī kāpieni kalnā un nobraucieni), brauciens pagrieznē (lokā) vai apgriezienā un finišs. Katrā posmā lietojama sava braukšanas tehnika. Īpatnēja tehnika vēl pielietojama aizmotora braucienos un krosā, kad riteņbraucējs, pārvarot aizsprostus, uzkalnus, ūdens šķēršļus vai purvainas vietas, distanci veic ar divriteni pie rokas vai uz pleca.

Kā redzams, tad riteņbraukšanas sportā kustības veidu izpildei ir ļoti liela dažādība. Tas savukārt prasa speciālus tehnikas treniņus.

Lai apgūtu attiecīgās tehnikas kustību kompleksu, apmācībai jānoris secīgi pēc atsevišķiem kustības elementiem. Tas jo sevišķi svarīgi iesācēju un jaunatnes apmācībā.

Lai labāk apgūtu tehniku, ir jāorganizē individuālie treniņi. Nodarbības ar iesācējiem un jaunatni galveno vietu ieņem tehnikas pamatu (elementārās tehnikas) mācīšana, bet sporta meistarū un čempionu treniņos lielāka uzmanība veltījama ātruma, spēka un izturības iegūšanai, kā arī kustību pilnveidošanai (automatizēšanai) un specializācijai atsevišķās distancēs jeb disciplinās.

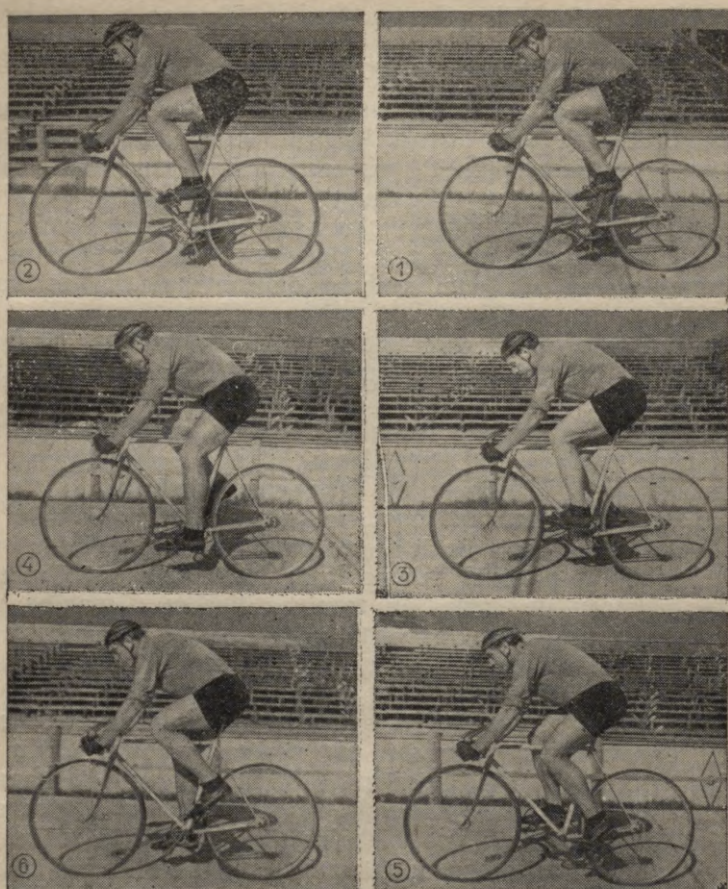
Labā tehnika, kas katrā sporta veidā ir visu sekmju pamats, iegūstama sistemātiska un rūpīga, vairāku gadu ilga treniņa rezultātā. Priekšzīmīgas tehnikas pamatā savukārt liekama teicama vispusīga fiziskā sagatavotība, jo tā nodrošina iespēju konkrētos apstākļos pielietot piemērotāko tehniku.

Lai apmācāmais uzskatāmi gūtu priekšstatu par pareizo tehniku (lietderīgo kustību kompleksu), trenerim vispirms šis kustību komplekss jāparāda visā pilnībā, sākumā nepievēršot sevišķu uzmanību atsevišķām tehnikas detaļām. Pēc tam var demonstrēt un sākt apmācīt tehnikas (kustību) atsevišķus elementus (kustību stāvokļus jeb fāzes) un detaļas.

SĒDE UZ DIVRITENĀ

Tehnikas apmācība jāiesāk ar pareizu sēdi uz divriteņa. Jāpiezīmē, ka sēdi (uzsēdi) lielā mērā ietekmē rāmja izmēri, kā arī tas, kādā stāvoklī atrodas divriteņa sēdekļi un stūre.

Galvenā prasība ir, lai, sēžot uz divriteņa, riteņbraucējs justos ērti, stabili (31. att.). Bez ērtas izjūtas nebūs labas braukšanas, riteņbraucējs lieki nomocīsies un līdz ar to pasliktināsies viņa tehniskais rezultāts.



31. att. PSRS sporta meistara J. Ķeistera kinograma

Uz divriteņa jāšēž tā, lai ķermenis atrastos normalā stāvoklī, t. i., lai netiktu traucēta elpošana, asinsriņķošana un kāju darbība braukšanas laikā. Svarīgākais te ir sēdekļa augstums.

Tātad pirmais tehnikas pamatnoteikums ir pareiza sēde uz divriteņa. Bieži vien riteņbraukšanas sacensību laikā var vērot, ka pārstāvis vai instruktors, stāvot ceļa malā ar hronometru rokā, mudina savu audzēkni: «Spied, spied!» — bet braucējs, sēžot uz pārāk augsta sēdekļa, grozās no vienas pušes uz otru, bet ātrāk pagriezt pedāļus nevar.

DIVRITEŅA NOREGULĒŠANA

Katram riteņbraucējam pirms braukšanas pareizi jānoregulē divriteņa sēdekļa augstums un stūre.

Sēdekļa noregulēšana. Sēžoties uz divriteņa, vispirms nostāda kreiso vai labo pedali apakšējā stāvoklī, pēc tam uzliek uz pedala kāju ar pēdas papēža daļu. Ja kāja celi izrādās pārāk saliekta, tad sēdeklis jāpaceļ uz augšu; ja turpretī papēdis nerasniedz pedali, tad sēdeklis jānolaiž zemāk. Pēc tam pēdas priekšējo daļu iebalsta pedala turētājā (ieliktņī jeb «tuklīpsā»). Tādas rīcības rezultātā riteņbraucējs nodrošina kājām stabilu stāvokli pedala griešanai jeb pedalaļjažai.

Riteņbraucēja ķermeņa augšdaļai jābūt brīvi padctai uz priekšu un uz leju, apmēram 35—45° leņķī pret augšējo divriteņa stieni, bet rokām — viegli saliektām elkoņos.

Jāpiezīmē, ka divriteņa sēdeklim jābūt pareizi noregulētam arī virzienā uz priekšu un atpakaļ. Sēdeklis būs pareizi nostādīts tad, ja, novelkot vertikālu līniju no sēdekļa priekšgala, tas (sēdekļa priekšgals) atradīsies ap 4 cm aiz centra (lielā zobrata) ass.

Šosejas un treka braucējiem sēdekļa regulēšana uz priekšu un atpakaļ, kā arī uz augšu un uz leju, notiek apmēram vienādi. Krosa braucienā sēdeklim jābūt padotam vairāk atpakaļ (5—8 cm aiz divriteņa centra ass) un arī zemākam, lai vajadzības gadījumā varētu ar vienu vai otru kāju atbalstīties pret zemi, nenokāpjot no divriteņa.

Stūres noregulēšana. Treka braucienos stūre jānolaiž zemāk — apmēram tā, lai roka (pirksti) atrastos tikai 1—3 cm virs priekšējā riteņa riepas, bet šosejas braucienā — mazliet augstāk (4—6 cm). Krosa braucienā stūri noregulē atkarībā no distances profila. Ja krosa distance ir līdzena — bez kalniem un lejām, tad stūre var atrasties zemāk, bet, ja krosa ceļš ir kalnains, tad stūrei jābūt attiecīgi augstāk. Tātad divriteņa stūre ir jānoregulē tā, lai riteņbraucējs varētu ērti un brīvi virzīties uz priekšu.

Jāpiezīmē, ka visiem riteņbraucējiem tomēr nevar uzstādīt kādas noteiktas standarta normas un izmērus divriteņa stūres un sēdekļa noregulēšanai. Zināma loma te arvien ir braucēja fiziskām (auguma u. tml.) īpatnībām.

Regulējot sēdekļa un stūres stāvokli, jāpiegriež vērība arī tam, lai, sēžot uz divriteņa, netiktu traucēta krūšu kurvja darbība, t. i., elpošana, lai diafragma varētu viegli un brīvi padoties uz leju.

Jāpiezīmē, ka ķermeņa augšdaļas neliela saliekšana uz priekšu braukšanas laikā elpošanas dziļumu neiespaido, t. i., to netraucē, kas ir sevišķi svarīgi šosejas un krosa — vispār garo distanču braucienos.

Iso distanču braucienos (galvenokārt trekā), kur ķermeņa augšdaļa tiek vairāk saliekta uz priekšu, zināmā mērā ir apgrūtināta tā saucamā krūšu elpošana sakarā ar apgrūtināto ribu pacelšanu, kāda vajadzība rodas, dziļāk ieelpojot. Tomēr vēdera jeb diafragmalā elpošana arī sprinteriem netiek traucēta, jo vēdera dobuma sienas muskuļi ir atbrīvoti un netraucē diafragmu tās darbībā. Diafragmalā elpošana šeit atvieto (kompensē) krūšu elpošanu. Tāpēc nepareizs ir dažu sporta «specialistu» uzskats, ka riteņbraukšanas sports kavē plaušu un krūšu kurvja attīstību.

PEDAĻJAZAS VEIDI

Pēc tam kad riteņbraucējs ir atradis pareizu stāvokli (sēdi) statiskai darbībai uz divriteņa, varam iepazīties ar dinamisko darbību jeb pedāljažas tehniku. Par pedāljažas tehniku sauc to kustību kompleksu, ko riteņbraucējs veic ar kājām, griežot (virzienā pa apli) divriteņa pedāļus. Pedāljažas tehnika tad arī ieņem galveno vietu visā riteņbraukšanas sporta teknikā.

Ir trīs pedāljažas galvenie veidi: jauktā, pirkstgāļu un nolaistās pēdas tehnika.

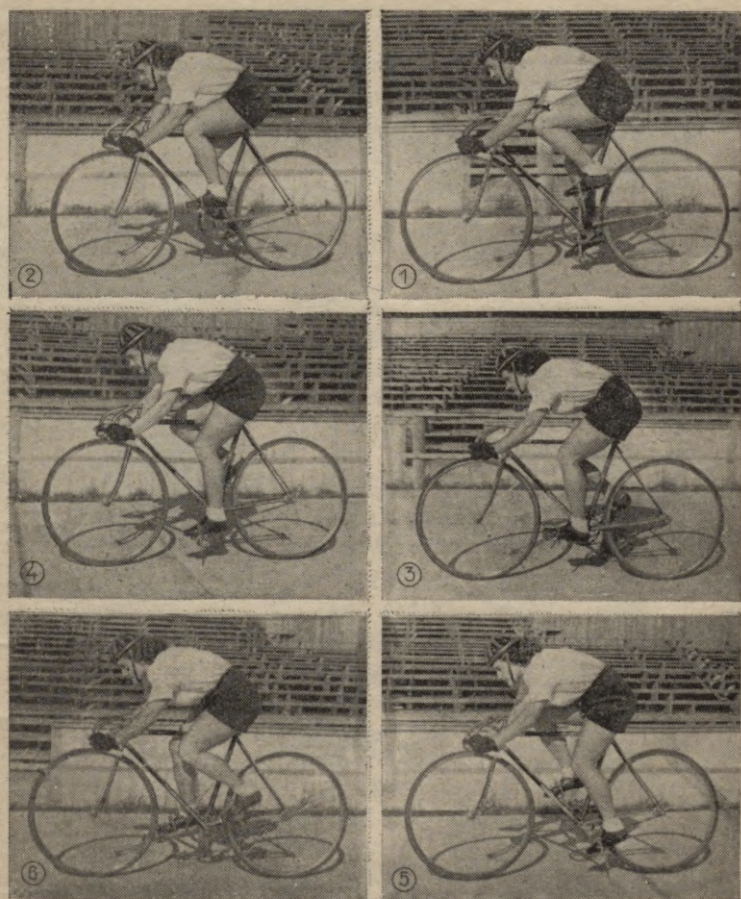
Bez šiem trim pedāljažas tehnikas pamatveidiem ir vēl t. s. kombinētie veidi, kā jauktā pirkstgāļu vai arī jauktā nolaistās pēdas tehnika u. c. Ipatnējs un daudzreiz ļoti noderīgs kombinētās pedāljažas tehnikas veids ir t. s. divkārtšā pedāljaža.

Par racionalāko un pilnvērtīgāko uzskata jaukto pedāljažas tehniku, kaut gan arī citiem veidiem atsevišķos gadījumos ir savas priekšrocības. Bieži vien mūsu labākie riteņbraucēji maina pedāljažas tehniku atsevišķos ceļa posmos kā trekā, tā arī šosejas un krosa sacensībās (32. att.).

Pirms analizējam un iztīrājam atsevišķos pedāljažas tehnikas veidus, nepieciešams mazliet apstāties pie jautājuma par kājas pēdas novietošanu uz pedāļa.

Riteņbraucēja kājas pēda jānovieto tā, lai pedāļa priekšējā mala atrastos zem lielā pirksta sākuma un pedāļa otra mala — zem pēdas vidusdaļas (33. att.). Tādējādi kurpes purns pārsniedz pedāli virzienā uz priekšu par 4—5 cm. Šis pārsniegums atkarīgs no pēdas lieluma. Kā zināms, sacīkšu divriteņu pedāļiem ir vēl tā saucamie pēdas turētāji — ieliktni («tuklipsis»), kas sastāv no pēdu aptverošām siksnīņām. Lai kājas pēda vēl stabilāk turētos uz pedāļa, pie riteņbraukšanas kurpju zolēm piestiprina metala plāksnītes ar izcilnišiem, kas neļauj zolei slidēt uz priekšu un atpakaļ (sk. 25. att. 28. lpp.).

Pedāljažā galveno vietu ieņem pēdas darbība (kustības sa-



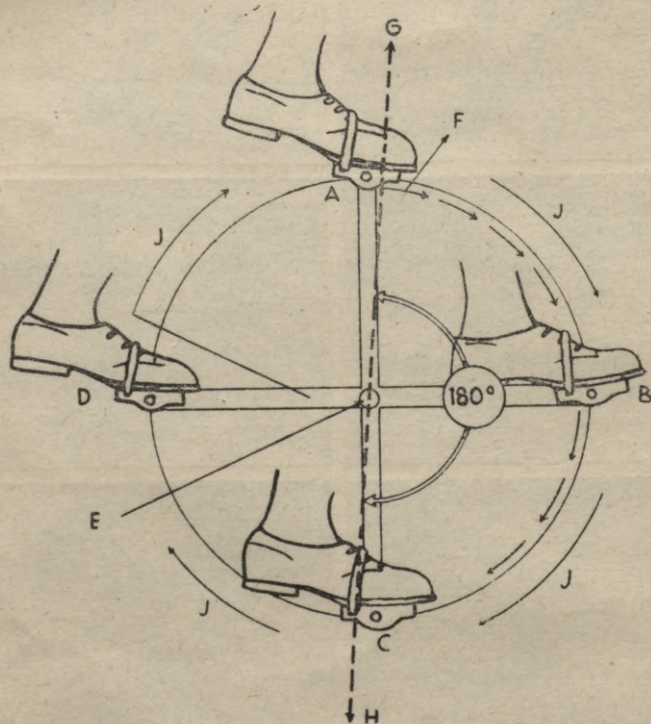
32. att. Nopelniem bagātās sporta meistes Almas Lasi kinograma

turs) un tās stāvoklis viena kustības cikla atsevišķos punktos (fazēs).

Pielietojot *jaukto* pedaljažas tehniku, kājas pārmaiņus un vienmērīgi izdara spiedienus uz pedāļiem — no galējā augšējā līdz galējam apakšējam jeb sastinguma punktam (stāvoklim). Pie tam kājas spiediena-grūdiņa virziens ir mainīgs (*jaukts*): tas visu laiku iet virzienā pa apli. Tātad viena kāja vienmēr atrodas vienmērīgā aktīvā darbā — apmēram 180° leņķa apjomā (sektorā); par abām kājām kopā tātad ir 360° liels aktīvā darba sektors. Jauktās pedaljažas tehnikas priekšrocības ir tās, ka riteņbraucējam iespējams vienmērīgi,

brīvi, nepārtraukti un plūstoši virzīt pedāļus pa apli, pie kam viena kāja arvien ir atpūtā (34. att.). Viss tas ir sevišķi svarīgi garāku braucienu sacensībās.

Kā jau iepriekš teikts, riteņbraukšanas teknikā galvenā loma ir kāju (pēdu) darbībai, pie kam arī pārējām ķermeņa



33. att. Jauktās pedāljažas tehnikas schema:

A — kājas pēda galējā augšējā punktā; B — pareizs kājas pēdas stāvoklis momentā, kad tā veic maksimālo darbu; C — kājas pēda galējā apakšējā punktā isi pirms „mirusā” punkta sasniegšanas; D — kājas pēda neītrālā vai atpūtas stāvoklī; E — divriteņa centra ass; F — pēdas kustības (spiedīenu-grūdienu) virziens aktīvā darba sektorā; GBH — aktīvā darba sektors (180°); I — kurbuļi un to kustības virziens.

daļām — gurniem, mugurai, pleciem, rokām ir aktīvi jādarbojas.

Tā kā katra riteņbraucēja teknikai lielā mērā ir arī individuāls raksturs, jo to ietekmē dažādi blakus apstākļi, kā fiziskā gatavība, ķermeņa uzbūve u. tml., tad viena riteņbraucēja ķermeņa augšdaļas darbība, braucot ar jaukto pedāljažas tehniku, bieži vien var atšķirties no cita, tomēr visu braucēju pēdu darbība pēc kustības satura būs apmēram vienāda.



34. att. LPSR čempiona O. Siliņa kinograma

Tāpat kā vieglatletikā arī riteņbraukšanā jauktās pedaljažas tehnikas pamatā ir vēzienu princips, tāpēc to varētu saukt arī par vēzienu tehniku.

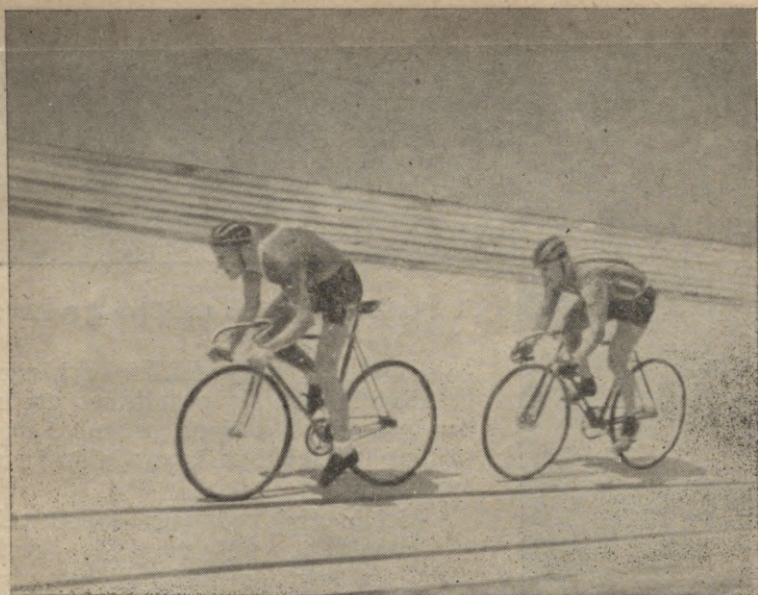
Pārējie divi pedaljažas pamatveidi — pirkstgalu un nolaistās pēdas pedaljaža nav tik racionāli un ilgākam darbam ir mazāk piemēroti.

Pielietojot *pirkstgalu* tehniku, kājas aktīvā darba laiks ir īsāks, jo kāja šeit izdara nevis spiedienus, bet gan īsus, spēcīgus grūdienus, un

kājas pēda braukšanas laikā vairāk vai mazāk atrodas ar pirkstgaliem uz leju. Šīs tehnikas galvenais trūkums ir tas, ka kājas pēda uzsāk aktīvu darbību tikai tad, kad tā apmēram par $15-25^\circ$ (atkarībā no kāju un kurbuļu garuma) ir izgājusi caur galējo augšējo (sastinguma) punktu, un izbeidz aktīvo darbību jau tad, kad atrodas $5-8^\circ$ no galējā apakšējā punkta (to nesasniedzot). Tātad, pielietojot pirkstgalu tehniku, vienas kājas bezdarbības josla ir $20-33^\circ$ leņķa sektorā, bet pa abām kājām kopā rodas $40-66^\circ$ liela bezdarbības josla.

Tāpēc garāku ceļa gabalu ar šo tehniku ir grūti veikt. Tas ir arī tāpēc, ka kāju muskuļi pastāvīgi atrodas sasprindzinātā stāvoklī. Garo distanču braucējiem šosejā un krosā pirkstgalu pedaljažas tehnika var nodarēt tikai atsevišķos ceļa posmos; turpretī trekā arī ar pirkstgalu tehniku var gūt samērā labus panākumus (35. att.).

Viens no Maskavas labākajiem riteņbraukšanas treneriem — Nopelniem bagātais sporta meistars P. Mironovs saka: «Neraugoties uz skaidri saskatāmiem trūkumiem pirkstgalu pedaljažas tehnikā, šīs tehnikas veids tomēr visai izplatīts Padomju Savienības trekistu vidū. Pietiek atzīmēt, ka PSRS labākie sprinteri, kā I. Ipoļitovs, D. Solovjevs, A. Kuprijanovs un citi, brauc



35. att. A. Džarcāns (pa kreisi) un I. Ipoļitovs spraiģā sacensībā. A. Džarcāns brauc ar divkāršo pedaljažas tehniku, I. Ipoļitovs — ar jaukto pirkstgalu tehniku

ar akcentu uz pirkstgaliem. Ar ko tad tas izskaidrojams, ka pirkstgalu tehnika, neraugoties uz šiem trūkumiem, tomēr samērā plaši izplatīta?

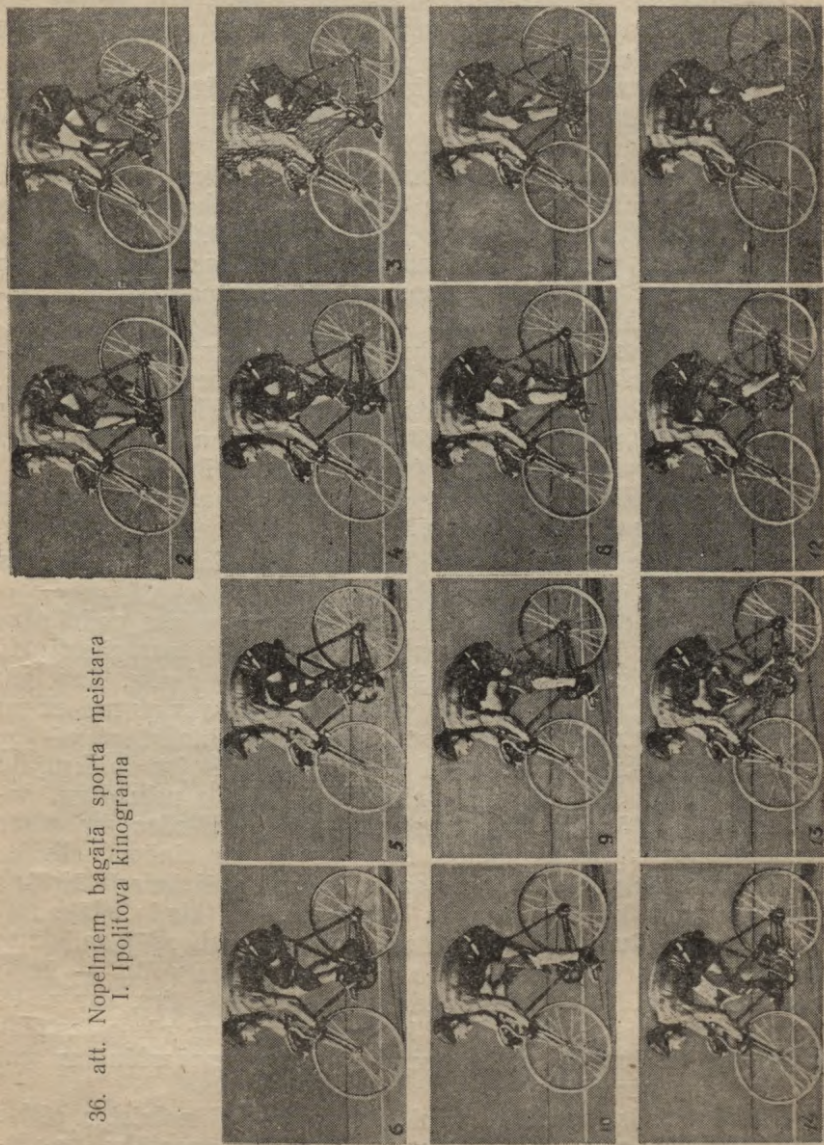
Tas ir tāpēc, ka mūsu sprinteri, cenšoties pēc lielāka ātruma, nevis uzlabo pedaljažas tehniku, bet gan iet pa vieglākās pretestības ceļu un, proti, palielina pārnese, lietojot 17,5 cm garos kurbuļus. No šejienes arī izriet, ka kājas pēda paliek nekustīga, ar pirkstgaliem uz leju, pedaļu griešana nevienmērīga, attīstot lielāku spēka darbu, notiek piecelšanās no sēdekļa utt.

Ar pirkstgalu pedaljažas tehniku nav iespējams sasniegt 11—12 sek. lielu ātrumu 200 m gaitā. Lūk, kāpēc treka riteņbraucējiem nepieciešams apgūt racionalāko un pārāko — jaukto pedaljažas tehniku, kas, pirmkārt, prasa mērenību pārnese attiecībās un kurbuļa izmēros. Es personīgi sprinta sacensībās trekā piedalījos ar divriteni, kam pārnese bija 88,7.»

Jauktā pirkstgalu tehnika redzama 36. attēlā — Igora Ipoļitova kinogramā.

1. kadrs. Labā kāja izdara spiedienu, bet kreisā — atpūšas. Raksturīgs kāju, roku, muguras un galvas stāvoklis.

2.—4. kadrs. Labās kājas pēda kustībā pa apli nonāk ga-



36. att. Nopelniem bagātā sporta meistara
I. Ipoļitova kinograma

ā.
ar

ka
nēr

ru-
kās
cm
iek
en-
sē-

egt
en-
kto
ma
bās

po-

šas.

ga-

lejā apakšējā punktā un izbeidz aktīvo darbu. Kreisā kāja gatava nomainīt labo un ieslēgties aktīvā darbā. Šinī stāvoklī rītenbraucējs uz acumirkli atpūtina kājas muskuļus.

5.—7. *kadrs*. Kreisā kāja uzsāk spēcīgi virzīt pedali uz priekšu-lejup un tūlīt nonāk maksimālā darba stāvoklī. Kreisā roka pagriež divriteņa stūri pa kreisi.

8.—10. *kadrs*. Kreisā kāja turpina aktīvo darbu, virzot pedali lejup-atpakaļ, līdz nonāk galējā apakšējā (sastinguma) punktā.

11.—14. *kadrs*. Aktīvo darbu uzsāk atkal labā kāja. Ķermeņa augšdaļa padota pa kreisi, tāpēc ka rītenbraucējs atrodas apļa pagriezienā. Izteiksmīgs plecu stāvoklis, rokas viegli ieliektas, elkoņi padoti sānis uz āru, kas atbrīvo krūšu kurvi, sekmējot padziļinātu elpošanu, un reizē arī atvairā pretinieku, ja tas bīstami tuvotos.

Pielietojot *nolaistās pēdas* pedāljažas tehniku, kāja galējā augšējā punktā gan iesāk aktīvu darbu bez nokavēšanās, bet toties izbeidz to, nerasniedzot galējo apakšējo punktu par 15—25°. Rezultatā pa abām kājām kopā viena kustības cikla apjomā tas atkal izveido 30—50° lielu bezdarbības joslu.

Kāpēc pirkstgalu un nolaistās pēdas pedāljažas tehnika ir mazāk racionala nekā jauktā?

Pirmkārt, šeit ir mazāka aktīvā darba josla katra kustības cikla apjomā.

Otrkārt, pielietojot pirkstgalu vai nolaistās pēdas pedāljažas tehniku, kāju muskuļi parasti tiek vairāk sasprindzināti, kas nogurdina un kavē sekmīgi veikt ilgstošu darbu. Bez tam rītenbraucēji, braucot ar sasprindzinātu muskulatūru, nevar attīstīt tādu ātrumu, kādu tie spētu realizēt, lietojot, piemēram, jaukto pedāljažas tehniku. Bez tam, pielietojot pirkstgalu tehniku, kājas pēda ieņem vairāk vai mazāk nekustīgu, sasprindzinātu stāvokli, kas, raugoties no pedāljažas tehnikas izmantošanas viedokļa, ir ļoti neracionāli. Kā zināms, cilvēka organisma īsākie locekļi (ar mazāku masu) spēj izdarīt ātrākas kustības nekā locekļi, kam ir lielāka masa, tātad lielāka arī kustības amplituda. Tā, piemēram, rokas pirksti spēj saliekties vai iztaisnoties ātrāk nekā visa roka, bet kājas pēda — ātrāk nekā visa kāja. Tātad kājas pēda, pareizi darbojoties, var palielināt braukšanas ātrumu. Bet, kā jau redzējām, pie pirkstgalu pedāljažas tehnikas pēdas gandrīz netiek nodarbinātas vai arī darbojas neracionāli.

Rītenbraucējs, kas lieto tikai pirkstgalu vai nolaistās pēdas pedāljažas tehniku, mazina savas iespējas augstāku tehnisko rezultātu sasniegšanā. Tā PSRS astoņkārtējais čempions un rekordists trekā — B. Batajens pirms Lielā Tēvijas kara brauca ar jaukto pirkstgalu pedāljažas tehniku un sa-



37. att. PSRS sporta meistara V. Filipova kinograma

sniedza samērā labus rezultātus, kurus tomēr nevarēja tālāk uzlabot.

Pēc kara Batajens mēģināja pēc iespējas labāk apgūt jaukto pedaljažas tehniku, kas viņam arī izdevās, un 1945. gadā Batajens uzvarēja PSRS meistarsacīkstēs sprinta (1 km) braucienā.

Divkāršā pedaljažas tehnika raksturīga ar to, ka abas pēdas visu laiku (gandrīz visā kustības apļa apjomā) veic racionālu darbu: kad viena kāja izdara spiedienu uz leju, otra tajā pašā laikā velk otru pedāli uz augšu (37. att.). Šo pedaljažas

technikas veidu var pielietot tikai tādā gadījumā, ja pēdas ir stabili piesaistītas pie pedāļiem (iebalstītas turētājos). Šis technikas veids uzliek ļoti lielu slodzi kāju muskuļiem, prasa lielu spēka patēriņu, tāpēc tas noderīgs tikai īsiem spurtiem un izrāvieniem, piemēram, sākot startu no vietas, braucot stāvā kalnā, pārvarot smilšainas vietas u. tml.

Analizējot un mācoties atsevišķos pedāljažas technikas veidus, nedrīkst steigties ar visu šo veidu vienlaikus apgūšanu. Vispirms jāpieradinās braukt lēnā tempā ar atbrīvotiem muskuļiem, labi «izjūtot» pedāļus un to virzišanos pa apli. Pedāljažas technika jāapgūst pakāpeniski, pa detaļām. Riteņbraucējs, kas ilgākā sistematiska treniņa darbā būs visas kustības pietiekami apguvis (automatizējis), varēs bez grūtībām un sevišķas piepūles veikt desmitiem kilometru garas distances šosejā vai arī prātis traukties ar maksimālo ātrumu treka sacensībās.

KURBUĻI UN ZOBRTU LIELUMA ATTIECĪBA

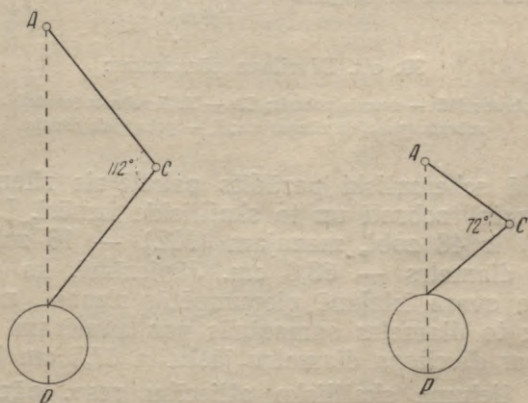
Riteņbraukšanas sacensību distanču garums ir no 200 metriem līdz 200 un vairāk kilometriem. Šo distanču veikšana maksimālā ātrumā prasa no riteņbraucēja maksimālu un vienlaikus lietderīgu spēka patēriņu. Visos gadījumos ir nepieciešams ātrums resp. t. s. ātruma izturība. Lai uzturētu vajadzīgo ātrumu (tempu), riteņbraucējam attiecīgi jāpiepūlē savs organisms — muskuļi. Bet riteņbraukšanas sportā ātrums, kādu braucējs spēj attīstīt un izturēt, nav atkarīgs tikai no muskuļu spēka un izturības, bet arī no darba rīka — divriteņa individualās piemērotības, kā arī kvalitātes. Sevišķi svarīgs šinī ziņā ir zobratu attiecības lielums jeb, riteņbraucēju valodā runājot, pārnesuma lielums. Palielinot pārnesumu, riteņbraucējs var sasniegt lielāku ātrumu, bet muskuļiem tas uzliek lielāku darba slodzi, prasa izlietot vairāk enerģijas. Tāpēc ne vienmēr ir izdevīgi censties pēc lielāka pārnesuma. Kā jau iepriekš teikts, šinī jautājumā nepieciešama zināmā mērā individuala pieeja. Pirmkārt, jāievēro braucēja augums, kā arī muskuļu darba spējas. Noteicošais faktors tomēr ir riteņbraucēja tehniskā (speciālā) un vispārējā sagatavotība. Labākus rezultātus arvien sasniegs tas braucējs, kas vairāk un rūpīgāk būs sagatavojis savu organismu, pareizi plānojis un izvedis treniņa darbu, neatlaidīgi mācījies un teicami apguvis braukšanas techniku.

Jaukto pedāljažas techniku nevar uzlabot, tikai cenšoties pareizi darboties ar kājām un to pēdām. Ļoti svarīgi ir, lai katrs riteņbraucējs nopietni padomātu arī par kurbuļu piemērotāko garumu un atrastu sev ideālo pārnesuma lielumu.

kas, kā jau teikts, savukārt atkarājas no paša riteņbraucēja svara, viņa fiziskās un tehniskās sagatavotības. Daudzi mūsu republikas riteņbraucēji bieži vien šinī ziņā nevar atrast īsto mērauklu un iziet sprinta sacensībās trekā ar pārāk lielu pārneseņu (94), kaut gan, piemēram, pie 67—68 kg miesas svara un 1,70 m auguma pareizākais pārneseņu būtu 86—88. Tomēr šinī ziņā iespējami arī izņēmumi.

Lielāks pārneseņu un kurbuļu garums, kā jau minēts, piespiež riteņbraucēju pielietot vairāk fiziskā spēka, divritenis iet nevienādi, nevienmērīgi; tam nav tekošas, plūstošas gaitas. Mazāks pārneseņu, īsāki kurbuļi savukārt prasa labāku pedāljašanas tehniku, straujāku kāju darbību; toties divritenis iet mierīgi, plūstoši un bez liekām — sāniskām u. tml. neracionālām kustībām.

Piemērotākais kurbuļu garums un pārneseņa lielums atkarīgs no kāju garuma. 38. attēlā redzams, ka pie vienāda kurbuļu garuma maza auguma riteņbraucējam kājas jāceļ augstāk nekā riteņbraucējam ar garām kājām. Tāpēc īso kāju īpašniekam galvenais darbs veicams ar gurniem, bet ne ar pēdām, kas ir liels tehnikas dabas trūkums.



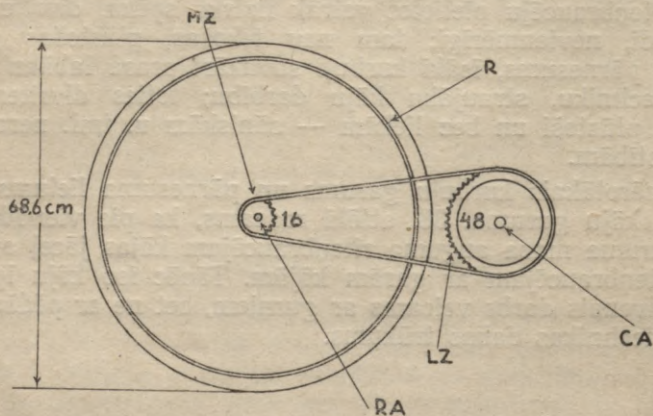
38. att. Kāju saliekuma schema diviem dažāda auguma riteņbraucējiem:

AD — liela auguma riteņbraucēja kājas garums; AP — maza auguma riteņbraucēja kājas garums; C — kājas maksimālā saliekuma leņķis (ceļi)

Nosakot divriteņa pārneseņa lielumu, jāņem vērā arī laika apstākļi (galvenokārt vējš un tā virziens), ceļa profils, velotreka garums, aploku un riepu svars, pretinieku spējas, distances garums un sacensības raksturs. Ja ceļš ir kalnains, spēcīgs pretvējš vai maza izmēra treks, tad jālieto mazāks pārneseņu.

Tāpat mazāks pārnesums ieteicams arī tad, ja veloriepas ir smagākas, un otrādi — vieglāku riepu gadījumā pārnesums var būt lielāks.

Šosejas un krosa braucējiem noteikti jālieto ātruma pārslēdzējs, kas nodrošina lielu spēka ietaupījumu un atļauj piemērotos apstākļos un pēc vajadzības traukties uz priekšu maksimālā ātrumā.



39. att. Divriteņa pārnesums:

LZ — lielais zobrats; MZ — mazais zobrats; CA — lielā zobrata (centra) ass; RA — mazā zobrata (pakaļējā riteņa) ass; R — pakaļējais ritenis

39. attēlā schematiski parādīts pakaļējais ritenis, abi (lielais un mazais) zobratu un to skaitliskie izmēri. Lielajam zobratam (LZ) ir 48 zobi, mazajam (MZ) — 16 zobi. Pakaļējā riteņa (R) diametrs — 68,6 cm. Jāpiezīmē, ka riteņbraucēja un divriteņa svara ietekmē piepumpētās riepas nedaudz ieliecas; līdz ar to diametrs samazinās par apmēram 1 cm. Tātad aprēķinos par divriteņa diametru jāskaita 67,5 cm jeb 27 collas.

Zobratu lieluma skaitlisko attiecību resp. pārnesumu šini gadījumā aprēķina šādi: lielā zobrata zobu skaitu (48) daļa ar mazā zobrata zobu skaitu (16); dabū 3 (skaitliskā attiecība), ko reizina ar 27 (collas) un dabū 81 (pārnesums).

Pārnesuma lielumu var aprēķināt (kā to parasti dara riteņbraucēji) arī šādi: lielā zobrata zobu skaitu reizina ar pakaļējā riteņa diametru (27 collas) un daļa ar mazā zobrata zobu skaitu.

Tā saucamo «metražu» dabū, pareizinot zobratu lielumu skaitlisko attiecību ar pakaļējā riteņa apkārtmēru.

Divriteņa pārnesuma un metražas tabulas
Puscollīgie ķēdes posmi

Mazā zobrata zobi skaits	Priekšējā (lielā) zobrata zobi skaits															
	44		45		46		47		48		50		52		54	
	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža
13	91,4	7,23	93,4	7,39	92,5	7,56	—	90,6	7,17	—	96,4	7,63	—	100,3	7,84	—
14	84,8	6,60	86,7	6,87	88,7	6,90	—	84,6	6,69	—	90,0	7,12	—	93,6	7,40	—
15	79,2	6,27	81,0	6,41	82,8	6,65	—	79,3	6,27	—	84,4	6,60	—	87,7	6,80	—
16	74,2	5,87	75,9	6,01	77,6	6,14	—	74,6	5,91	—	79,4	6,28	—	82,6	6,53	—
17	69,9	5,53	71,4	5,65	73,0	5,70	—	70,5	5,58	—	75,0	5,93	—	78,0	6,17	—
18	66,0	5,22	67,5	5,35	69,0	5,40	—	67,0	5,28	—	71,0	5,64	—	73,9	5,85	—
19	62,5	4,95	63,9	5,06	65,4	5,17	—	63,4	5,02	—	67,5	5,34	—	70,2	5,55	—
20	59,4	4,70	60,7	4,81	62,1	4,91	—	60,4	4,78	—	64,3	5,09	—	66,9	5,29	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Collīgie ķēdes posmi

Mazā zobrata zobi skaits	Priekšējā (lielā) zobrata zobi skaits											
	22		23		24		25		26		27	
	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža	Pārnesums	Met-raža
6	99,0	7,71	103,5	8,01	108,0	8,42	112,5	8,76	117,0	8,96	121,5	9,38
7	84,8	6,60	88,7	6,90	92,5	7,10	96,4	7,63	100,3	7,84	104,1	8,10
8	74,2	5,87	77,6	6,14	81,0	6,71	84,4	6,60	87,7	6,80	91,1	7,24
9	66,0	5,22	69,0	5,40	72,0	5,70	75,0	5,33	78,0	6,17	81,0	6,45

Piezīmes. Ailē „Pārnesums” — pārnesums (collās); ailē „Metraža” — ceļa garums, ko nobrauc divriteņis pie lielā zobrata viena apgriezienu. Rīteņa diametrs — 27 collas (67,5 cm).

Divriteņa pārnesuma tabulas parastajiem ceļa divriteņiem
Riteņa diametrs 26 collas jeb 65 cm

Priekšējā (lielā) zobrata zobu skaits	Mazā zobrata zobu skaits						
	14	15	16	17	18	19	20
	Pārnesuma lielums						
42	78	73	68	64	61	57	55
44	82	76	71	67	64	60	57
46	85	80	75	70	66	63	60
48	89	82	78	73	69	66	62
50	93	86	81	76	72	68	65
52	97	89	84	80	75	71	68
54	100	93	88	83	78	74	70
56	104	96	91	86	81	77	73

Riteņa diametrs 28 collas jeb 70 cm

Priekšējā (lielā) zobrata zobu skaits	Mazā zobrata zobu skaits						
	14	15	16	17	18	19	20
	Pārnesuma lielums						
42	84	78	73	69	65	62	59
44	88	82	77	72	68	65	62
46	92	86	80	76	72	68	64
48	96	89	84	79	75	71	67
50	100	93	87	82	77	74	70
52	104	97	91	86	81	77	73
54	108	101	94	89	83	80	76
56	112	105	98	92	87	83	78

BRAUKŠANAS TEHNIKA

ŠOSEJAS BRAUCIENI

Mācoties riteņbraukšanas tehniku atbilstoši braucienu veidiem, vispirms jāiepazīstas ar šosejas braukšanas tehniku, jo tā pēc savas būtības ir visvienkāršākā.

Šosejas braukšanā ir šādi distances veikšanas posmi vai etapi: starta, brauciens taisnē, kāpieni kalnā un nobraucieni, apgriezieni vai pagriezieni un finišs.

Starts. Šosejas sacensībās starta var būt kopējs, kad visi dalībnieki braucienu uzsāk vienlaicīgi, un atsevišķs, kad dalībnieki no starta tiek atļauti ar zināmu laika atstarpi (intervalu).

Neatkarīgi no tā, kāds ir starta, starta kustības jāizpilda apmēram vienādi, un proti, šādā kārtībā:

Divriteņa priekšējo riteni novieto pie starta līnijas, kas uz-
zīmēta uz sacīkšu ceļa. Gadījumā, ja tiek dots kopējs jeb t. s.
masu starts, tad iespējams, ka dalībniekus nostāda vairākās
rindās.

Vispirms apskatīsim starta tehniku «uz divriteņa» un pēc
tam — «blakus divritenim».

Pie starta līnijas ritenbraucējam uz divriteņa jāieņem šāds
stāvoklis: spēcīgākā kāja atrodas augšējā stāvoklī, pārsvērienā
(par 10—15°) uz priekšu attieksmē pret vertikālo līniju caur
centra (lielā zobrata) asi. Otrā kāja atrodas attiecīgi (par
10—15°) aizmugurē. Rokas brīvi novietotas uz divriteņa stū-
res; elkoņi mazliet izvērsti sānis. Pleci un mugura veido
38—45° leņķi attieksmē pret augšējo stieni. Galva un kakls at-
rodas apmēram vienā līnijā ar muguru. Ritenbraucēja skatiens
vērst uz priekšu braukšanas virzienā. Pirksti, aptverot divri-
teņa stūri, nedrīkst būt sasprindzināti. Stūres aptvēriemam jā-
būt brīvam un nepiespiestam, kas jāievēro visā braukšanas
laikā.

Ritenbraucēju, kas sēž uz divriteņa, pietur «iegrūdējs». Pēc
komandas «Marš!» viņš ar rokām iegruž sev padoto ritenbrau-
cēju. Iegrudējam jānostājas braucējam kreisajā pusē, kreisā
roka jānovieto pie divriteņa rāmja priekšējā stieņa un labā —
pie sēdekļa vai sēdekļa atbalsta stieņa. Nekādā gadījumā ne-
drīkst turēt kreiso roku pie stūres. Tāds paņēmieni iegruddiena
bridī var nogāzt dalībnieku, tāpēc ka pēdējam tad nav iespē-
jams brīvi vadīt savu divriteni.

Pēc komandas «Marš!» ritenbraucējs ar stiprāko (priekšā
esošo) kāju izdara spēcīgu spiedienu uz pedāļa. Šinī momentā
smaguma centrs tiek padots uz priekšu un it kā uzvelts tieši
virs priekšējā pedāļa. Elkoņos ieliektās rokas droši un stingri
tur stūri. Aizmugurē esošā kāja sākumā tiek celta uz augšu
viegli, bet pēc tam, kad kurbuļi atrodas horizontālā stāvoklī
un priekšā esošā kāja izdara maksimālu spiedienu uz pedāļa,
arī aizmugures kāja ar spēcīgu rāvienu velk pedāli uz augšu
uz priekšu — kustībā pa apli. Šādu spiedienu-rāvienu (div-
kārkšo pedāljažu) nebūs iespējams pielietot, startējot ar parasto
ceļa divriteni, jo tad kāju pēdas netiek piesaistītas pie peda-
ļiem ar siksnīņām vai auklām.

Kad darbīgās kājas pedālis pirmoreiz nonāk galējā apakšē-
jā punktā un kāja uz īsu acumirkli pāriet atpūtā, otrā — taga-
dējā augšējā kāja rāvienu inerces iespaidā ātri šķērso galējo
augšējo punktu un ar ievēzienu uz priekšu pāriet aktīvā darbī-
bā — sākumā spēcīgā grūdienā-spiedienā uz priekšu un uz
leju, vēlāk — uz leju-atpakaļ (kustībā pa apli). Ritenbraucēja
mugura veido it kā atsperīgu loku, kas piešķir kāju darbībai
lielāku sparū.

Kad uzņemts vajadzīgais sākuma ātrums, riteņbraucējs pārnes smaguma centru atpakaļ uz sēdekļa un, sasniedzis sev piemēroto tempu un ritmu, tālāk strādā ar to pedāljažas tehniku, kāda viņam pierastāka, kādu riteņbraucējs apguvis treniņa nodarbībās.

Citāda ir starta tehnika no stāvokļa — «blakus divritenim». Šādu startu visbiežāk dod sacensībās ar ceļa divritenim. Riteņbraucējs nostājas pie starta līnijas, kreisajā pusē divritenim un ar abām rokām satver stūri. Kreisā kāja novietota uz divriteņa pedaļa, kas nostādīts galējā apakšējā punktā. Labā kāja atrodas uz zemes pusotras līdz divas pēdas iepakaļ un ir mazliet ieliekta celī, lai varētu izdarīt īsu, spēcīgu atgrūdienu.

Pēc starta komandas «Marš!» riteņbraucējs enerģiski atgrūžas ar labo kāju no zemes, un divritenis spēji dodas uz priekšu. Šīni acumirkli labo kāju ar vēzienu uz augšu viņš ar lēzenu loku pārceļ pāri divriteņa sēdeklim un novieto uz labā pedaļa. Pēc tam notiek tāda pati darbība kā startā «uz divriteņa».

Sevišķi liela nozīme startam ir sacensībās īsākajās distancēs. Tomēr arī garajos šosejas braucienos starts ir rūpīgi jātrenē, jāmacās tehniski pareizi izpildīt visas iepriekš aprakstītās kustības.

Brauciens taisnē. Pēc tam kad riteņbraucējs, braucot ar mazu pārnesumu, startā ir attīstījis vajadzīgo ātrumu, saskaņojis kāju darbību un elpošanas ritmu, tam nepieciešams turpmākajā distancē daļā, palielinot pārnesumu, izturēt šo braukšanas ātrumu, darbības tempu un elpošanas ritmu, bet atsevišķos distancē posmos — ātrumu pat vēl kāpināt. Protams, ar spēku un izturību vien tas nav panākams: īpaši šosejas braucienos ir nepieciešama teicama, racionala braukšanas tehnika taisnē. Brauciens taisnē šeit un vispār garos braucienos liekams distancē sekmīgas veikšanas pamatā, jo lielāko daļu no laika braucējam nākas «sēdēt» un racionali strādāt ar kājām. Tas nozīmē, ka viņš nedrīkst izdarīt nekādas liekas kustības. Tāpēc vislielākā nozīme šeit ir tā saucamai pedāljažas teknikai. Lai izsekotu pareizai kāju darbībai, apskatīsim to vienā noslēgtā (plūstošā) kustību ciklā. Analizējot vienu šādu kustību ciklu (periodu), varam arī labāk iepazīties ar riteņbraucēja individualās pedāljažas tehnikas detaļām. Vēl jāpiezīmē, ka šeit viena kustības cikla apjomā apskatītā pedāljažas tehnika (jauktā) domāta gludbraucienam taisnē, kamēr, braucot kalnā un no kalna, tā parasti izmainās.

Katrs kustības cikls sastāv no daudzām detalizētām, vienveidīgām kustībām, visumā aptverot katras kājas vienu pilnu apgriezīgu, tātad kopā divus apgriezienus.

Apskatot pedāljažas tehniku atsevišķu riteņbraucēju izpildījumā, redzam, ka vieni pedaļus griež pa apli ar spēcīgiem

(akcentētiem) grūdieniem vai spiedieniem, otri darbojas vienmērīgi, plūstoši, trešie braukšanas laikā enerģiski šūpojas ar ķermeņa augšdaļu un izdara zināmā mērā neracionālas kustības ar kājām: virza triecienus (spiedienus) uz pedāļiem nevis vertikālā plaknē, bet sāniskā virzienā u. tml.

Sāksim viena kustības cikla apskatu ar to momentu, kad aizmugurē esošā kāja šķērso galējo augšējo punktu un iesāk spiedienu uz pedāļa.

Pielietojot jaukto pedāljažas tehniku, augšējās kājas pēda galējā augšējā (sastinguma) punktā vienmēr ir pacelta ar papēdi uz augšu un pirkstgaliem uz leju tā, ka pēdas apakša atrodas apmēram 45° leņķī pret zemi. Tas (šis leņķis) zināmā mērā ir atkarīgs arī no riteņbraucēja kāju garuma un ķermeņa uzbūves. Tā, piemēram, mazāka auguma riteņbraucējam šis pēdas stāvokļa leņķis mēdz būt pat lielāks par 45° . Zināma loma te ir arī kurbuļu, sēdekļa un stūres stāvoklim, piemērojoties riteņbraucēja individualajām prasībām. Bet visumā, kā jau teikts, vidēja auguma riteņbraucējiem pēdas stāvoklis ir 45° slīpumā. Šinī galējā augšējā punktā kāja ceļi ir saliekta apmēram taisnā (90°) leņķī.

Vienlaikus ar augšējās (paceltās) kājas spiedienu uz priekšu-lejup ķermeņa smaguma centrs tiek pārnests uz šīs kājas. Rokas viegli tur divriteņa stūri, pagriežot to šinī mirklī par $2-3^\circ$ pa labi, ja priekšā ir labā, vai pa kreisi, ja priekšā ir kreisā kāja. Labam riteņbraucējam šo divriteņa pagriezienu kustību tikpat kā nebūs, t. i., divritenis rīpos gandrīz pa taisnu līniju, un tikai ķermeņa augšdaļa (pareizāk, braucēja ķermenis kopā ar divriteni) viegli šūposies uz vienu un otru pusi. Šie stūres pagriezieni ir tik mazi, ka tos jūt tikai pats riteņbraucējs, kamēr skatītājs no malas šo darbību pat nemanā.

Tāpat priekšā esošā kāja, jau sākot no galējā augšējā punkta, iedarbojas uz augšējo pedāli, virzot to uz priekšu-lejup. Tūlīt pēc tam pēda ieņem stāvokli ar papēdi uz leju, t. i., pirkstgaliem jābūt paceltiem mazliet uz augšu — $15-25^\circ$ leņķī pret zemi. Šinī kustības fazē kāja izdara maksimālo spiedienu uz pedāļa (maksimālā darba faze). Tālāk pedālis zem kājas spiediena virzās jau uz leju-atpakaļ un pēdas apakša, kājai nonākot galējā apakšējā punktā, sakrīt ar horizontālo plakni vai arī papēdis vēl atrodas par $3-5^\circ$ uz leju.

Ja, pēdai atrodoties augšējā stāvoklī, kāja ceļi veido taisnu leņķi, pēdai atrodoties priekšā, — lielāku par taisnu (platu) leņķi, tad galējā apakšējā stāvoklī kāja ceļi ir gandrīz iztaisnota. Jāpiezīmē, ka abiem ceļiem jādabojas stingri paralelā plaknē — virzienā uz priekšu-atpakaļ, uz augšu un uz leju. Abiem ceļiem pedāljažas procesā pārmaiņus jāatrodas

pēc iespējas starp ritenbraucēja smaguma centru un divriteņa centra asi. Tāda rīcība nodrošina iespēju izmantot arī smaguma spēku kājas spiediena pastiprināšanai uz pedāļa.

Tikko priekšā esošās kājas pedālis šķērso galējo apakšējo punktu, kāja nonāk aizmugurē. Pēc tam tā viegli, ar atbrīvotiem muskuļiem, tiek celta vispirms atpakaļ uz augšu, bet pēc tam — uz augšu uz priekšu līdz galējam augšējam punktam.

Tātad kāja šinī gadījumā ir aktīva tikai tad, kad tā atrodas priekšējā stāvoklī, un neaktīva — aizmugures stāvoklī.

Tāds ir vienas kājas darbības jeb kustības veids jauktajā pedāljažas tehnikā. Galvenais kājas spiediena-grūdienu virziens aktīvās darbības laikā ir jaukts, t. i., mainīgs, jo visu laiku iet virzienā pa apli (180° leņķa sektorā). Otrās kājas darbība ir gluži tāda pati.

Jauktā pedāljažas tehnika ir visnoderīgākā šosejas braucienos taisnē.

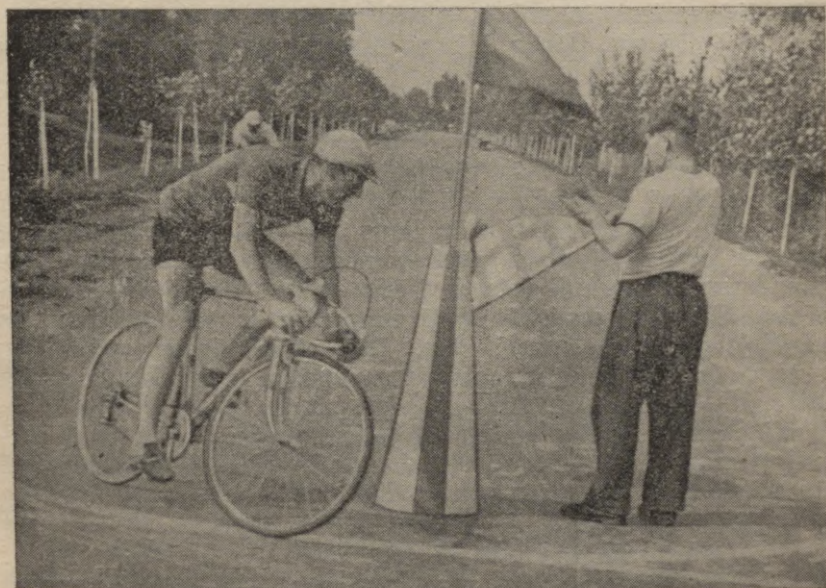
Kāpieni (pacēlumi) un nobraucieni. Veicot šosejas braucienos kāpienus kalnā un nobraucienus, pēc vajadzības jāmaina braukšanas tehnika. Pirmkārt, visam ķermenim jāieņem pareizs darba stāvoklis un, otrkārt, jāpielieto attiecīgā piemērotākā pedāljažas tehnika.

Mazākus kāpienus ritenbraucējs veic normalas sēdes stāvoklī. Turpretī, braucot stāvākā kalnā, ritenbraucējam jāpadod smaguma centrs uz priekšu tā, lai tas atrastos tieši virs divriteņa centra ass. Jo stāvāks ir kalns, jo vairāk ķermeņa augšdaļa jāpadod uz priekšu, lai atpakaļ velkošais smaguma spēks neizvirzītu ritenbraucēju no laba, stabila darba stāvokļa. Ķermeņa smaguma spēku jācenšas pastiprināti izmantot divriteņa pedāļu spiešanai uz leju. Tomēr braucienā kalnā vienīgi prasme pareizi izmantot smaguma spēku pedāļu nospiešanai vēl nenodrošina panākumus, ja ritenbraucējs neprot pēc vajadzības pielietot arī divkārtšo pedāljažas tehniku. Ja kalns ir lēzenāks, tad priekšā esošās kājas kustībām jābūt ar akcentu uz pirkstgalu pedāljažas tehniku, ja — stāvāks, tad jālieto divkārtšā pedāljažas tehnika. Šinī gadījumā aizmugurē esošajai kājai ir iespējams gūt arī īslaicīgu atpūtu, un proti, — momentā, kad tā kopā ar pedāli pēc izešanas caur galējo apakšējo stāvokli gandrīz pasīvi virzās atpakaļ un uz augšu, līdz kurbuļi sasniedz horizontālo stāvokli. Tas notiek 90° leņķa sektorā, kamēr visā pārējā laikā (270° apjomā) kāja ir aktīvā darbā.

Kā zināms, braucot kalnā, ritenbraucējs vienmēr vairāk nogurst, jo palielinās darba slodze, īpaši kājām. Ritenbraucējam jāprot laikā un pareizi pārvietot ķermeņa svaru no viena pedāļa uz otru. Ķermeņa svaram jābalstās galvenokārt uz kauliem

(statiskais princips), mazāk izmantojot muskuļu spēku (dinamiskais princips). Šinī gadījumā jāpielieto, riteņbraucēju vadā runājot, tā saucamais dejas solis (krieviski «tancovščica»). Lietojot šo paņēmieni, braucējs pieceļas no sēdekļa un padod ķermenim nedaudz uz priekšu, ar rokām stingrāk pieturot divriteņa stūri.

Nobrauciena tehnika ir vienkāršāka, jo galvenais šeit ir tikai pareizi novietot smaguma centru uz divriteņa sēdekļa un pedāļiem. Nobraucienos jāpielieto pedaljaža, kas pēc iespējas vairāk nodrošina atpūtu kāju muskuļiem. To var panākt, pareizi novietojot kāju pēdas uz pedāļiem. Kāju muskuļi labāk atpūšas tad, ja pēdas atrodas galējā augšējā vai apakšējā punktā. Tā-



40. att. Riteņbraucējs A. Džarcāns veic apgriezieni šosejā

pēc, braucot lejā no kalna, kājas pēc iespējas jātur šādā stāvoklī. Tomēr, ja braukšanas ātrums ir ļoti liels, tad stabilāks kāju stāvoklis būs tad, ja abi kurbuļi (kāju pēdas) atradīsies horizontālā plaknē.

Ja nobraucienā no kalna nav pietiekoša ātruma, jāpielieto tā saucamā īslaicīgā jeb serijas pedaljaža, izdarot pēc katriem 40—50 metriem enerģisku darbību ar kājām. Traucoties lielā ātrumā, smaguma centrs jāpadod atpakaļ un ķermenim jāieņem stabils, elastīgs stāvoklis. Ja nobraucienā ir pagrieziens, tad kāju novietojumam jābūt šādam: ja pagrieziens ir pa kreisi,

augšā jātur kreisā kāja ar nedaudz uz āru izvērstu celi, un otrādi, ja pagrieziens ir pa labi, tad augšā jābūt labajai kājai.

Pagriezieni un apgriezieni. Šosejas sacensības parasti riko vai nu pa apli (slēgtu maršrutu), vai arī taisnā ceļā ar vienu vai vairākiem apgriezieniem. Kā zināms, riteņbraucējam ceļa pagriezienos vai arī apgriezienā par 180° jācinās ar centrālās spēku, kas viņu rauj sānis uz āru. Apgriezienā pielietojamās tehnikas veids atkarīgs no apgriezienu vietas, ceļa platuma un braukšanas ātruma. Lai sekmīgi pārvarētu centrālās spēku, riteņbraucējam jāprot pareizi saskaņot to ar centrālās spēku (40. att.).

Finišs. Šosejas braucienu finiša posmā parasti pēdējos 200—300 metros ir neliels pacēlums, toties nav ceļa pagriezienu jeb likumu. Tāpēc šeit noderīgāka ir jauktā pirkstgalu tehnika.

TREKA BRAUCIENI

Kā sprinta sacensībās vieglatlētikā un ātrslidošanā, tā arī riteņbraukšanā sportistam jādarbojas ar nespārdzinātiem, atbrīvotiem muskuļiem. Pielietojamo tehniku savukārt ietekmē ķermeņa darba stāvoklis, vispirmām kārtām sēde uz divriteņa. Riteņbraucēja muskuļi veic divējādu darbu — statisko un dinamisko. Galvenā statiskā piepūles slodze ir jāiztur muguras augšdaļai, pleciem un rokām. Dinamisko darbu veic kāju muskuļi, kas arī ir galvenais riteņbraucēja uz priekšu virzītājs spēks.

Kāja savā darbībā galējā apakšējā punktā ir tad, kad kurbulis atrodas tieši vertikāli uz leju, un otrādi, — galējā augšējā punktā, kad kurbulis atrodas vertikāli uz augšu.

Sprinta brauciens (1 km)

Sprinta distances veikšanai piemērotākā ir jauktā pirkstgalu tehnika. Braukšanas ātrums (temps) — mainīgs atkarībā no taktikas dabas apsvērumiem: tas ir bagāts ar izrāvieniem jeb spurtiem, neizslēdzot arī pavisam lēnu braukšanu.

Riteņbraucēja sprintera ķermeņa stāvoklis braucienu laikā ir šāds: pleci horizontālā plaknē, mazliet augstāk par smaguma centru; mugura veido izliektu loku, ķermeņa augšdaļa atrodas $15-20^\circ$ leņķī attiecībā pret divriteņa rāmja augšējo stieni; rokas nedaudz saliektas elkoņos; galva un kakls — muguras līnijas turpinājumā; skatiens vērsts $15-20$ m uz priekšu; tomēr treka sacensībās riteņbraucējam jāredz viss, kas notiek treka ceļā. Braucot mērenā tempā, roku plaukstas viegli aptver stūres rokturus, bet, izdarot kāpinājumus un spurtus, rokas

tiek novietotas tālāk uz priekšu stūres ieliekumos. Smaguma centrs visu laiku paliek iespējami stabila stāvoklī, riteņbraucējam balstoties vienmērīgi uz pedāļiem un uz sēdekļa.

Giti

Giti ir individuāli braucieni uz laiku. Gitu braucienos sēdes un pedāljažas tehnika ir gluži tāda pati kā sprinta braucienā. Distance veicama vienmērīgā tempā un maksimāli iespējamā ātrumā. Gita distances uzskaitītas 71. lappusē.

Komandu braucieni

Komandu braucienos sacenšas atsevišķas komandas — dalībnieku grupas jeb kolektīvi 3—6 braucēju sastāvā. Vienā braucienā reizē startē divas komandas, katra savā laukuma pusē. Komandas brauc tūlīt pēc starta kolonā pa vienam. Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai visiem vienas komandas braucējiem būtu apmēram vienāda tehnika. To var rezumēt ar trim galveniem noteikumiem.

Pirmkārt, dalībniekiem jābūt pēc iespējas vienādi sēdei, lai labi varētu izmantot priekšā braucošo radīto aizvēju.

Otrkārt, jāsaprot pedāljažas tehnika; pie kam tai jābūt jauktai un vienāda tempa.

Treškārt, pareizi jāizdara maiņas (sk. nodaļā «Taktika»). Komandas braucienā trekā labai maiņai ir tikpat liela nozīme kā stafetes kociņa nodošanai vieglatletikas stafetskrējienos.

Katra aizmugurē braucošā priekšējam ritenim jābūt 10—20 cm pa labi no priekšējā braucēja pakalējā riteņa.

Komandu braucienos vislielākā nozīme ir kolektīvismam, komandas teicamai sadarbībai, domai tikai par kolektīva interesēm; jābrauc vienmērīgi, bez jebkādam liekām kustībām, lai neradītu nevajadzīgu muskuļu sasprindzinājumu, kas nelabvēlīgi ietekmē arī pārējos dalībniekus.

Gatavojoties sacensībām, komandai jātrenējas chronometra kontrolē.

Komandu braucienos liela nozīme ir arī visu dalībnieku divriteņu pārnesuma saskaņošanai. Parasti šeit, tāpat kā aizmotora braucienos, divriteņa pārnesums tiek nedaudz palielināts.

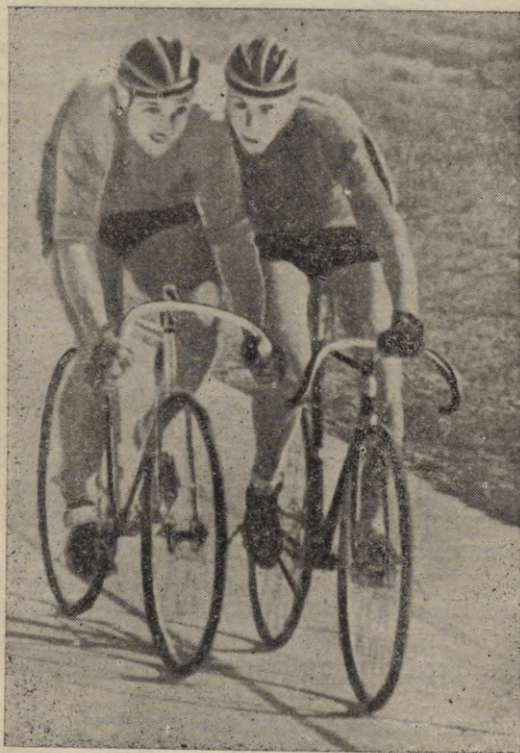
Komandas brauciens (vīriešiem 4 km, sievietēm 3 km) notiek ar strauju sākuma tempu. Tāpēc pirms sacensības katrā ziņā labi jāiesildās, ja iespējams, visai komandai kopā.

Komandas braucieniem jāizraugās pēc iespējas vienādi, spēcīgi, ātri un izturīgi riteņbraucēji, kas labi prot braukt ne tikai vedēja lomā, bet arī cieši «sēdēt» aizvējā un pēc vajadzības kāpināt un izturēt ātru tempu. Teicami gita distanču veicēji, attiecīgi gatavojoties, būs arī labi komandu brauciena dalībnieki.

Pāru brauciens

Pāru braucienā piedalās divi braucēji, kuri nomaina viens otru. Pielietojamā tehnika pāru braucienā visumā līdzīga tai, kādu lieto sprinta braucienā un šosejas braucienos ar kopējo startu.

Ipatnējs un galveno grūtību radītājs faktors pāru brauciena teknikā ir maiņas, kas notiek, riteņbraucējiem traucoties lielā ātrumā. Maiņas brīdī nomaināmais, izmantojot kustības inerces spēku, izdara sava partnera — sekojošā braucēja ieogrūšanu.



41. att. PSRS sporta meistari J. Keisteris (pa kreisi) un A. Krēslis pāru braucienā maiņas brīdī

Iepriekš minēto tehnikas grūtību dēļ pareizas maiņas apgūšanai nepieciešams ilgstošs, rūpīgs treniņš un abu braucēju darbības saskaņošana (41. att.).

Ja maiņa notiek, braucot lēnā tempā, tad nomaināmais ieogrūž savu partneri, skarot ar labo roku jostas vietā. Ja maiņa notiek ātrā braucienā, tad nomaināmais ieogrūž partneri pie sēdekļa.

100 riņķu brauciens

Sacensība 100 riņķu braucienā pēc sava rakstura apvieno sprinta (1 km) un šosejas brauciena tehniku ar kopējo startu.

Šinī braucienā pēc iespējas vairāk jācenšas atrasties cita riteņbraucēja aizvējā, lai taupītu spēkus daudzajiem finišiem. Ļoti liela nozīme šeit ir pareizam divriteņa pārnesei. Lietderīgākais pārnesei lielums ir atkarīgs no sportista fizioloģiskām spējām un klimatiskajiem apstākļiem, kā arī no tā, ar kādiem pretiniekiem jāsadzīvo.

Aizmotora brauciens

Aizmotora brauciens, tāpat kā komandu un pāru brauciens, ir kolektīva cīņa, kurā piedalās riteņbraucējs un viņa vedējs ar motociklu (42. att.). Motociklam jābūt speciāli pielāgotam aizmotora braukšanas sacensībām. Raksturīgākā īpatnība ir tā, ka aizmugurē šim motociklam ir īpašs veltnītis, kas, saskaroties ar divriteņa priekšējo riteni, brīvi griežas ap savu asi, tādējādi pasargājot riteņbraucēju no krišanas.

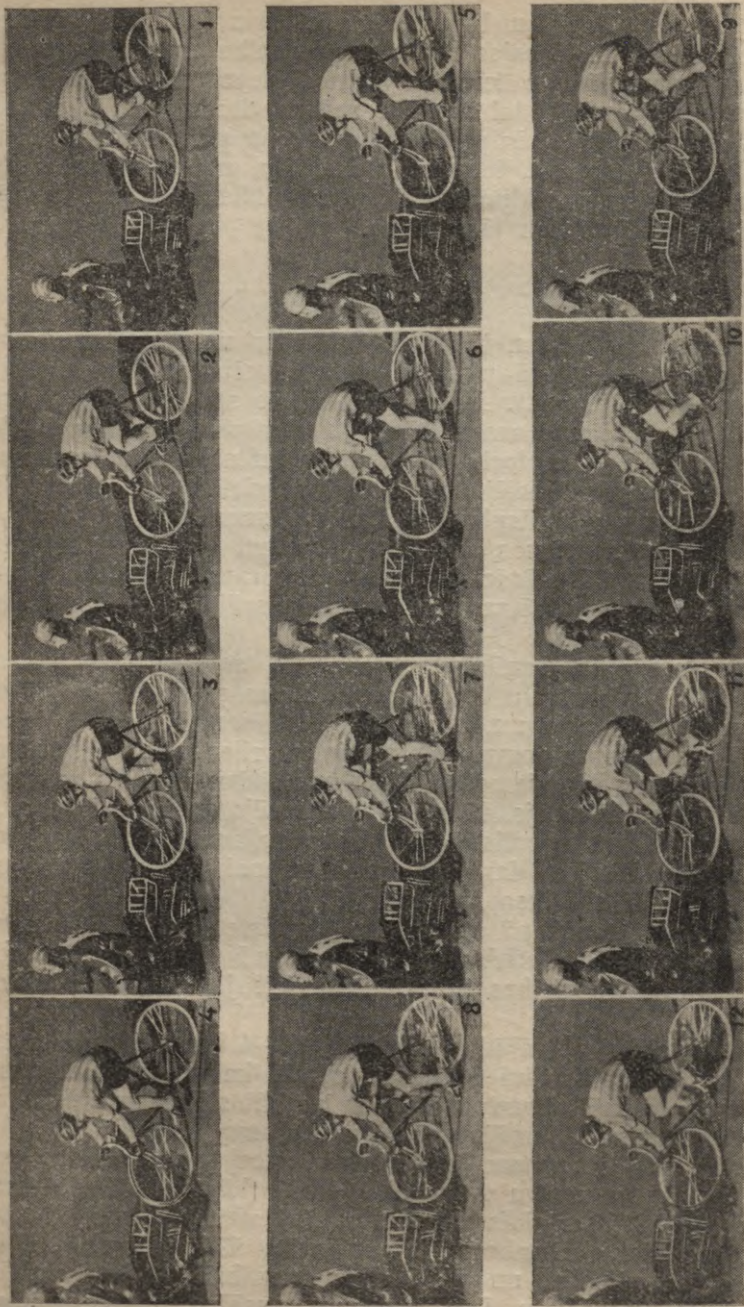
Aizmotora braucienos iespējams sasniegt ļoti lielu ātrumu: 70—80 km stundā. Tāpēc no katra riteņbraucēja šādas sacensības prasa drosmi, ātras orientēšanās spējas un ļoti labu braukšanas tehniku.

Aizmotora braukšanā riteņbraucējam sevišķi labi jāpārvalda jauktā pirkstgalu tehnika. Vedējam savukārt ir jāprot veikli vadīt motociklu un, traucoties lielā ātrumā, sevišķi jutīgi jāregulē braukšanas temps, piemērojoties riteņbraucēja spējām.

Bieži gadās, ka aizmotora brauciena pāris negūst panākumus, lai gan kā vedējs, tā arī riteņbraucējs (atsevišķi ņemot) ir augstas klases sportisti. Tas izskaidrojams ar to, ka nav bijis kopēju treniņu darbības saskaņošanai un abi partneri brauciena laikā slikti saprotas.

Aizmotora braukšanā sevišķi liela nozīme ir pareizam startam, īpaši tad, ja piedalās spēcīguma ziņā vienādi pretinieki. Tāpēc saskaņotas rīcības jautājumam šeit jāpievērš vislielākā uzmanība.

Starta veidi ir divējādi — kopējs (2—4 braucēji) un atsevišķs, kad piedalās divi pāri, kas startē katrs savā laukumā pusē (savā taisnē). Samērā grūti ir izpildīt startu ar lielu divriteņa pārnesei. Runājot par pielietojamo sēdi, jāsaka, ka pareizi rīkojas riteņbraucējs, ja viņš pieejas no sēdekļa un pārnesei smaguma centru uz priekšā esošās kājas tikai pēc tam, kad iegrūdējs to atlaidis no starta. Arī visus pirmos 20—40 metrus no starta riteņbraucējs var veikt šādā stāvoklī, t. i., piecelies no sēdekļa, un proti, līdz tam brīdim, kad vedējs ir «padevis» motociklu. Pēc tam viņš apsēžas un vienmērīgi



42. att. Aizmotora brauciena kinograma. PSRS rekordisti L. Seļešņevs un I. Sasins

kā
vie
12
tu
tā
vi
(s
ve
br
lie
dr
at
pa
iet
āt
tik
ve
un
ju
ma
bi
jā
Pa
Vi
ņa
tie
da
gr
ve
la
ša
va
kā

kāpina ātrumu. Mugurai jābūt samērā iztaisnotai, elkoņiem — viegli izvēršiem uz āru.

Braucot treka taisnē, divriteņa priekšējais ritenis «jānotur» 12—15 cm aiz motocikla veltņa. Ķermenim un visai muskulatūrai jābūt atbrīvotai, nesusprindzinātai, rokām — viegli ieliektām elkoņos.

Kad ritenbraucējs nonāk loka (pagriežnes) sākumā, viņam visa uzmanība jāvelti tam, lai ķermeņa augšdaļu laikā sagāztu (sašķiebtu) uz laukuma centra pusi, kas novērs ātraušanas no vedēja, nodrošina taisnāko (īsāko) ceļu, aizvēju un palīdz ritenbraucējam sekmīgi cīnīties ar centrālās spēku.

Vedējam, sēžot uz motocikla, jācenšas izveidot pēc iespējas lielāku gaisa pretestības laukumu, lai ritenbraucējam būtu nodrošināts iespējami pilnīgs aizvējš. Pagrieznē pēdējais mazliet attālinās no veltņa, ieturot 25—35 cm atstarpi, bet, iznākot no pagriežnes, atkal attiecīgi tuvojas veltņim.

Visā brauciena laikā kā vedējam, tā arī ritenbraucējam jāietur pēc iespējas vienmērīgs ātrums. Motociklists nedrīkst ātrumu spēji palielināt vai samazināt. Pretējā gadījumā var notikt, ka ritenbraucējs novirzās sānis (pagrieznē), atraujas no vedēja (taisnē) vai arī uzbrauc pēdējam virsū.

Tāpat aizmota un komandas braucieni notiek pēc viena un tā paša principa, izmantojot priekšā braucēja, šai gadījumā vedēja — motociklista aizsegu.

Liela nozīme šeit ir pareizi izraudzītam divriteņa pārneseim. Tam jābūt vēl lielākam nekā komandu braucienos. Visbiežāk lietotais pārneseims ir 104 līdz 114 collas. Motociklam jābūt ar vienmērīgu, plūstošu gaitu, ko var ērti regulēt.

Aizmota braucieni notiek distancēs no 10 līdz 100 km. Parastākās distances ir 25 un 50 km.

LPSR rekords vienas stundas braucienā pieder Armijas Virsnieku Nama sporta kluba ritenbraucējam Harijam Japiņam — 52,467 km.

KROSA BRAUCIENI

Lai apgūtu krosa braukšanas tehniku, nepieciešams trenēties sacensībām tuvinātos apstākļos.

Kā zināms, krosa sacensības notiek šķēršļotā apvidū, kur daudz kalnu, smilšainu vai purvainu vietu, daudz pagriezienu, grāvju un šauru meža taku. Lai visus šos dabiskos šķēršļus veiktu tehniski pareizi, lieki netērējot spēkus un nezaudējot laiku, ir nepieciešams vispusīgi iepazīties ar visām krosa braukšanas īpatnībām un rūpīgi studēt atsevišķa veida šķēršļu pārvarēšanas, kā arī visa brauciena tehniku.

Pirmajos trīs četros treniņos, braucot lēnākā tempā, galvenokārt jāiepazīstas ar apvidus īpatnībām. Tikai pēc tam, kad

riteņbraucējs jau pietiekami iepazīties un apradis ar ceļa apstākļiem, ieteicams pievērsties praktiskiem treniņiem. Nepieciešams katru šķērsli veikt atsevišķi, vienlaikus mācoties un cenšoties apgūt krosa braukšanas tehniku visumā.

Smilšainas vietas. Bieži vien krosa ceļā gadās smiltāji. Divriteņa riepas iegrimst irdenajās smiltīs, un braukšanas ātrums zūd. Ja pārvaramā smilšu josla ir platāka par 20 m, tad nepieciešams veikli nokāpt no divriteņa un veikt šo joslu ar divriteni uz pleca (43. att.). Šis paņēmieni attiecīgi



43. att. PSRS sporta meistare kolchozniece
Genoveva Veže

jātrenē — praktiski jāmācās. Ja smilšainā josla ir 10—15 m, tad to var mēģināt veikt arī uz divriteņa; labi «jāieskrienas» un tad ātri jādodas smiltājam pāri. Katrs riteņbraucējs, arī nesportists, zinās, ka pie nepietiekama ātruma šādos apstākļos riteņi iestieg smiltīs un nākas nokāpt no divriteņa. Braucot ātri pa smiltīm, noteikti jāpielieto jauktā vai divkārsā pedāljažas tehnika.

Stāvi kāpieni un nobraucieni. Uzbraukt stāvā kalnā ir ļoti grūti. Vispiemērotākā šeit ir jauktā pirkstgalu pedāljažas tehnika. Pareizi un laikā jāpārnes smaguma centrs, it sevišķi virzienā uz priekšu un atpakaļ. Pirms uzkalna iespējami jāpalielina ātrums, jāgūst ieskrējiens. Tas, protams, ir iespējams tikai tad, ja uzkalna priekšā ir samērā līdzens ceļš; pretējā gadījumā, nonākot uzkalna pakājē, veikli jānokāpj no divriteņa un jāņem tas uz pleca. Ja līdzienā ceļā gadās lielāks uzkalns, tad, attīstot labu ātrumu, iespējams uzbraukt līdz zināmam augstumam; pēc tam uzkalna otru pusi nākas veikt skriešus ar divriteni uz pleca.

Lēzenākus kāpienus iespējams veikt, sēžot uz divriteņa vai arī pieceļoties no sēdekļa un pielietojot tā saucamo «dejas soļa» paņēmieni. Šinī gadījumā, lietojot jaukto pirkstgalu pedāljažu, smaguma centrs ik brīdī tiek ātri pārnests uz to kāju, kura izdara spiedienu uz divriteņa pedālu.

Kā jau teikts, braucot kalnā, smaguma centrs un ķermeņa augšdaļa jāpadod vairāk vai mazāk uz priekšu, bet, braucot lejup, smaguma centrs noteikti jāpārnes atpakaļ; pretējā gadījumā var notikt kritiens uz priekšu — pāri divriteņa stūrei. Nobraucienā ātrums daudzkārt palielinās, tāpēc nepieciešams uzmanīgi vērot ceļu vairākus desmit metrus uz priekšu. Rokas elastīgi atbalstās uz stūres; arī kājas ieņem uz pedāļiem elastīgu stāvokli, gandrīz viss ķermeņa svars pārnests uz kājām. Rokām jābūt gatavībā kuru katru acumirkli nospieš rokas bremzes. Nobraucienos krosā nedrīkst vienu kāju uz divriteņa pedālu turēt augšējā un otru apakšējā sastinguma punktā: tas ir bīstami, jo apakšējais pedālis var aizķerties aiz koku saknēm, akmeņiem un citiem izciļņiem (44. att.).

Grāvji un bedres. Krosa ceļā bieži gadās lielāki vai mazāki grāvji un bedres. Pie šiem šķēršļiem neveikls riteņbraucējs var zaudēt daudz laika — sekundu vai pat minūšu. Tuvojoties šādiem šķēršļiem, jau pa gabalu jāvēro, vai grāvis ir dziļš, vai tam lēzenas vai stāvas malas. Ja grāvis nav visai dziļš un ir ar lēzenām malām, tad jāmēģina to pārvarēt, nenokāpjot no divriteņa; jābrauc iespējami slīpā virzienā. Ja turpretī grāvja malas ir stāvas, tad, neriskējot krist un salauzt divriteni, ieteicams veikli nokāpt un veikt šo šķērslī ar divriteni uz pleca.

Koku saknes un dažādi izciļņi. Neprotot veikli pārvarēt vai apiet šādus šķēršļus, riteņbraucējs bieži vien sadur veloriepas vai salauž aplokus un ir spiests izstāties no sacensības. Braucot straujā gaitā, šie šķietami niecīgie šķēršļi pārvēršas par ļoti bīstamiem; pie tam krosa distancē tādu ir ļoti daudz. Lai pareizi pārbrauktu pāri dažādiem izciļņiem un koku saknēm, tad vispirms nepieciešams samazināt braukšanas

ātrumu; smaguma centrs jāpadod atpakaļ, jāsamazina roku spiedienu uz divriteņa stūres, lai atslogotu priekšējo riteni. Tiklīdz priekšējais ritenis ir pāri izcilnim, smaguma centrs momentāli jāpārnes uz priekšu un jāatslogo pakaļējais ritenis. Nepieciešams visu ķermeņa svaru turēt galvenokārt uz kājām un rokām, kas, būdamas saliektas ceļos un elkoņos, amortizē («mīkstāk» uztver) jebkuru triecienu. Veicot šos šķēršļus, pedāļiem (kurbuļiem) pēc iespējas jābūt horizontalā plaknē.



44. att. Rīgas arodbiedrību čempions krosā
A. Kalvāns

Pretinieku apbraukšana (apsteigšana). Atsevišķos krosa distancēs posmos ir grūti pabraukt garām pretiniekam. Tāpēc nav ieteicams veltī riskēt, novirzoties no meža takas, uzbraucot uz kāda celma, zariem, sapinoties stieplēs vai

tml. Tādos apstākļos atliek vienīgi nogaidīt un sekot priekšējam braucējam ar 5—7 m lielu atstarpi. Tikko ceļa profils kļūst labvēlīgs, var izdarīt īsu kāpinājumu un apsteigt pretinieku. Ja priekšā ir vairāki pretinieki, tad tos visvieglāk apsteigt (apdzīt) pie uzkalniem, pagriezienos un ceļa likumos. Jāprot tikai pareizā laikā kāpināt tempu un nesamazināt ātrumā veikt ceļa likumus.

Pagriezieni un līkumi. Bez pagriezieniem un līkumiem nemēdz būt neviena krosa distance. Lai sekmīgi veiktu ceļa likumus un pagriezienus, vispirms jāievēro ceļa segums un, otrkārt, jāiegādājas veloriepas ar labām rievām, vislabāk, ja tās ir jaunas, vēl nelietotas. Ceļa pagriezienus ieteicams veikt ar jaukto pedaljažas tehniku; pie tam ļoti svarīgi ir pareizi novietot smaguma centru, sašķiebjoties ar divriteni pa labi vai pa kreisi centrālās spēka pārvarēšanai.

Krosa distance parasti ir bagāta ar dažādiem šķēršļiem. Visus tos ir grūti pārvarēt, ja nav attiecīgās sagatavotības. Tāpēc krosa treniņos, kā jau teikts, jāmācās veikt katru šķērslī atsevišķi, atkārtojot vingrinājumus desmitām reizi.

Krosa sacensībās ieteicams pēc iespējas mazāk lietot divriteņa bremzes, jo tas pasliktina distances veikšanas laiku resp. tehnisko rezultātu.

TAKTIKA

TAKTIKAS PAMATJAUTĀJUMI

Pareiza taktika sportā ir svarīgs cīņas ierocis. Laba taktika balstās uz teicamu fizisko, tehnisko un morālo gatavību un ceļ tehniskos sasniegumus.

Riteņbraukšanas sportā taktikas būtību sastāda divi faktori: pirmkārt, pareiza ātruma izvēle un racionala spēku sadale attiecīgajā distancē, otrkārt, rīcība, ko sacensību laikā pielieto pret vienu vai vairākiem pretiniekiem. Tātad ar vārdu «taktika» saprotam mērķtiecīgu, operatīvu rīcību, kādu pielieto sportists sacensību laikā, lai gūtu uzvaru, sasniegtu augstvērtīgu rezultātu vai jaunu rekordu. Riteņbraukšanā šī mērķtiecīgā rīcība jeb taktika var būt ļoti dažāda un vispusīga. Tā var mainīties ik brīdī, katrā cīņas momentā. Taktika lielā mērā atkarīga arī no tā, kā rīkojas pretinieki un kādu taktiku tie pielieto.

Pats par sevi saprotams, ka vispusīgāku, elastīgāku taktiku spēs pielietot tas riteņbraucējs, kam labāka fiziskā un tehniskā gatavība, cīņu pieredze, ātrums, spēks un izturība. Padomju sportistiem ir raksturīga augsti vērtējama morālā stāja: pieklājība, uzmanība, disciplinētība, godīgums utt. Bez šīm īpašībām taktiku nevar nosaukt par pilnvērtīgu.

Lai apgūtu pareizu taktiku riteņbraukšanas sportā, nepieciešams vispirms izkopt savas fiziskās spējas un tehniku, prast pareizi novērtēt pretiniekus un analizēt viņu rakstura īpašības, neatklāt (neparādīt) pretiniekam savu fizioloģisko stāvokli — nogurumu (vājuma brīdi) vai dažkārt arī svaigu spēku krājumu. Tikai zinot savas un pretinieku stiprās un vājās puses, iespējams izraudzīties piemērotākos taktikas līdzekļus cīņā ar pretiniekiem, kā arī pareizi sadalīt spēkus distancē. Ja tomēr pretinieki nav pazīstami, tad vairāk vēribas jāpievērš taktikas pirmajai pusei — labam ātrumam un pareizai spēku sadalei distancē.

Riteņbraukšanā pielietojamā taktika un līdz ar to rezultāti lielā mērā atkarīgi arī no laika (vēja, lietus), ceļa profila un citiem apstākļiem.

Liela loma taktikas izkopšanā un izveidošanā piekrīt instruktoram vai trenerim, kam iespējams novērot sportistu kā treniņā, tā sacensībās. Trenerim jākonstatē sportista izdarītās kļūdas un pēc sacensības tās katrā ziņā jāiztīrza un jāanalizē. Vienlaikus trenerim jābūt arī sportista rakstura morālo un gribas īpašību audzinātājam.

Padomju sportistiem ir sveša tāda taktika, kādu sacensībās pielieto buržuaziskajās valstīs, kur sportists nerēķinās ar pretinieka veselību un bieži pat — dzīvību. Tur sportā praktizē dažādus huliganiskus paņēmienus. Līdzīgus negodīgus taktikas paņēmienus riteņbraukšanā pieredzējam arī buržuaziskās Latvijas laikā, kad atsevišķi braucēji tika materiāli ieinteresēti, lai vienas (viņu pārstāvētās) rūpnīcas (firmas) divriteņi uzvarētu citas rūpnīcas divriteņus, t. i., lai «uzvarētu» nevis viņš — braucējs, bet viņa divritenis. Toreiz bieži gadījās, ka viens riteņbraucējs firmas, t. i., rūpnīcas īpašnieka interesēs ziedoja, cita sportista (dažkārt arī savu) veselību un pielietoja braukšanas laikā neatļautus paņēmienus, kā «krosingus» (ceļa «nogriešana» pretiniekam), grūdienus ar kāju ceļgaliem vai roku elkoņiem.

Padomju sportistiem, kā zināms, ir citi uzdevumi. Mūsu riteņbraucēji ar sporta palīdzību izkopt augstvērtīgas fiziskās un morālās īpašības, kas izpaužas draudzīgās, skaistās un vīrišķīgās sporta sacensībās. Šajās sacīkstēs tad arī godīgā cīņā uzvar patiesi ātrākais, izturīgākais un spēcīgākais.

Katrā atsevišķā sacensības brīdī riteņbraucējs var pielietot dažādus taktikas manevrus vai variantus. Viņam jāprot vērot, analizēt pašreizējo stāvokli un ātri reaģēt. Riteņbraucējam jābūt arī labam psihologam, viņam jebkuros apstākļos jāprot atrast labāko taktikas variantu, lai to pēkšņi realizētu un pielietotu sacensībā. Nepieciešams, lai sportists pēc iespējas izraudzītos sev tādu taktiku, kas atbilst viņa fiziskām spējām, tehniskai sagatavotībai un rakstura īpašībām.

Taktika bez tam var būt aktīva — uzbrūkoša vai arī pasīva — nogaidoša. Tā, piemēram, ir novērots, ka Gruzijas un Armēnijas riteņbraucēji jau sacensību sākumā pielieto aktīvo taktiku, turpretī Tulas apgabala un Kijevas riteņbraucēji pielieto nogaidošo taktiku un aktivizējas tikai tad, kad pretinieka uzņēmība mazliet jau apsīkusi.

Viens no taktikas galvenajiem uzdevumiem — pareizi novērtēt radušos stāvokli un momentāli atrast pareizo rīcības variantu, ar ko pārsteigt pretinieku, radot tam nelabvēlīgu stāvokli cīņā par uzvaru. Tas ir taktikas galvenais psiholoģiskais moments.

Ja riteņbraucējs cīnās komandas sastāvā, tad viņam jāpielieto visa māka, lai palīdzētu kolektīvam, veidojot t. s. kolektīvo taktiku. Kolektīvā taktika ir sarežģītāka par individuālo. Tā prasa no dalībniekiem augstāku morālo sagatovitību un labu kolektīvisma izpratni.

PAREIZA ĀTRUMA IZVĒLE UN SPĒKU SADALE DISTANCĒ

Kā jau teikts, riteņbraucējam viss taktikas komplekss jāorganizē praktisko iespēju robežās, t. i., ciešā sakarā ar viņa fizisko un tehnisko gatavību.

Kā zināms, riteņbraukšanā sacensības var notikt ar kopēju vai atsevišķu startu. Pēdējā gadījumā riteņbraucēji tiek atļauti no starta ar zināmu laika intervalu. Arī gita braucienos trekā riteņbraucējs dodas ceļā viens. Visos šajos, īpaši atsevišķā starta gadījumos, sevišķi liela nozīme ir pareizai ātruma izvēlei un spēku sadalei distancē.

SACENSĪBAS TREKĀ

Gita braucieni

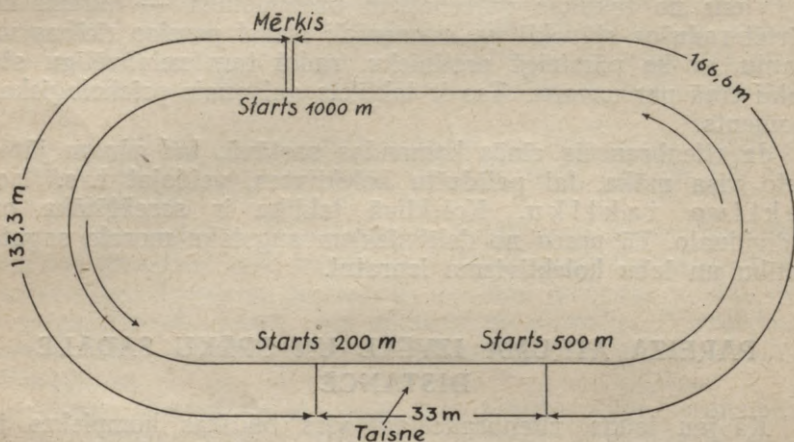
Gita sacensības trekā notiek šādās distancēs: vīriešiem — 200, 500 un 1000 m gaitā; 500 m un 4 km no vietas; sievietēm — 200, 500 un 1000 m gaitā; 500 m un 3 km no vietas. 45. attēlā parādīta populārākā tipa velotreka shēma ar atzīmētām populārāko gītu distancēm.

Gita sacensībās iespējams noteikt katra riteņbraucēja īstās spējas atsevišķā distancē. Šādās sacensībās riteņbraucējam visa uzmanība jāpievērš pareizam braukšanas ātrumam, t. i., racionālai spēku sadalei distancē.

Sacensību īsajās gītu distancēs realizē vairāku braucīenu kopvērtējumā. Klasiskās distancēs ir — 200, 500 un 1000 m gaitā un 500 m no vietas. Vietu sadalī šādās sacensībās aprēķina

pēc specialas punktu tabulas (sk. pielikumā), kur par pamatu ņem 200 m distanci.

Treniņos un sacensībās trekā giti (it sevišķi 200 m) vienmēr ieņem redzamu vietu. Bez tam šādi braucieni liekami pamatā 1 km sprinta sacensībai. Minēto iemeslu dēļ ir nepareiza



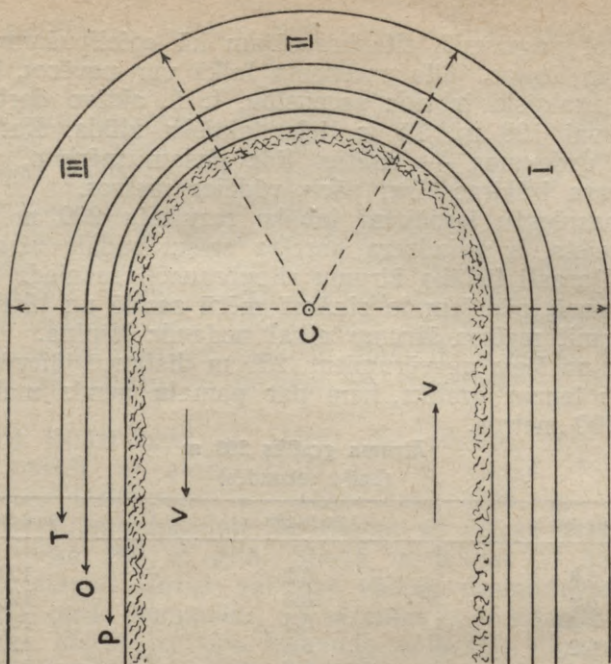
45. att. 333,3 m apļa velotreka schema ar iezīmētām gita distancēm

dažu treka braucēju rīcība, kas gitiem nepievērš pienācīgo uzmanību.

200 m gits

Lai taktiski pareizi veiktu 200 m distanci, tad startatu (starta ieskrējienam), kas parasti notiek gaitā, ir jābūt enerģiskam un spēcīgam, bet reizē arī vieglam un ritmiskam. Starta ieskrējienā ir nepieciešams sasniegt maksimālo ātrumu. Jau ieskrējiena laikā jānostabilizē viss organisms darbam uz divriteņa, lai distancē nekādi labojumi vairs nebūtu jāizdara. Nepareizi dara riteņbraucēji, kas distances sākumā, vidū vai beigās pieceļas no sēdekļa. Ar to brauciens zaudē ritmu un stabilitāti.

Kad riteņbraucējs starta ieskrējienā ir sasniedzis maksimālo ātrumu, tad tālāk distances pirmajā pusē (100 m) tam jācems šo tempu izturēt un tikai distances otrajā pusē (333,3 m trekā, iznākot no pagriežnes) var mēģināt tempu vēl kāpināt līdz pašām distances beigām. Braucot pagrieznē, divas pirmās loka trešdaļas jāveic mierīgā, ritmiski pareizā tempā. Turpretī veicot pēdējo trešdaļu, riteņbraucējam ir jāpieliek visi spēki, lai ar maksimālu ātrumu «izlidotu» uz finiša taisnes.



46. att. Velотрека pagrieznes (loka) trešdaļas ar ceļiņu atzīmju līnijām:

C — pagrieznes (loka) centrs; V — braukšanas virziens; P — pirmā apakšējā jeb pamata līnija;
O — otrā līnija; T — trešā līnija

46. attēlā schematiski parādītas treka pagrieznes trešdaļas un braukšanas ceļiņi. Josla aiz trešās līnijas (T) domāta aizmotora braukšanas vajadzībām, kā arī tā var būt noderīga (jāievēro) pie t. s. divkārsās apbraukšanas.

Lai pareizi izdarītu startu un drīzāk sasniegtu maksimālo ātrumu, ir nepieciešams no 80 līdz 100 m garš ieskrējienš. Ja starts ir pret vēju, tad ieskrējienš jāsamazina līdz 40—50 m un jāuzsāk ar spurtu, pielietojot divkārsās pedaljažas tehniku. Ja starts ir pa vējam, tad ieskrējienšu var izdarīt mierīgāk — ar pakāpenisku kāpinājumu un atbrīvotiem muskuļiem.

200 m distance prasa no riteņbraucēja eksplozīvu spēka pielietošanu, kas ilgst vīriešu sacensībās tikai 12—13 sekundes, bet sievietēm — 14—15 sekundes. Iegūstot šādu ātrumu, riteņbraucējs jau var ar panākumiem startēt grupu sacensībās — kā 1 km sprinta braucienā, tā arī 100 riņķu un citās sacensībās.

Liela vērība jāpiegriež pedaljažas tehnikai, lai tā būtu racionāla un to varētu ieturēt visā distancē. Tāpat jāraugās, lai divritenis ripotu uz priekšu iespējami taisnā resp. loka līnijā un neizdarītu nekādus novirzienus sānis. Vienmēr jāatceras, ka taisnākais virziens ir tuvākais ceļš uz mērķi.

Braucot pagrieznē, riteņbraucējam kā «pielipušam» jāturas pie pirmās līnijas. Gita sacensību laikā var novērot, ka riteņbraucējs praktiski izbeidz sacensību, t. i., aktīvo darbību, jau pie 197 vai 198 m. Tā ir liela taktiska kļūda. Katra riteņbraucēja uzdevums — cīnīties līdz pašam mērķim, jo bieži vien uzvara izšķiras tikai pāris pēdējos metros.

Lai sasniegtu iespējami labāko rezultātu 200 m distancē, kā jau teikts, ir vajadzīga pareiza spēku sadale visam braucienam. Parasti lielāko ātrumu riteņbraucēji sasniedz distances pirmajā pusē, pēc tam to zināmā mērā zaudē un tikai pēdējos pāris desmit metros ātrumu atkal nedaudz kāpina.

Izejot no šiem apsvērumiem, 200 m distancē jāievēro apmēram šāds tempa grafiks, kam par pamatu ņemts maksimālais ātrums 100 metros.

Ātruma grafiks 200 m
(Laiks sekundēs)

Pirmie 100 m	Otrie 100 m	Kopā 200 m
5,8	6,2	12,0
5,9	6,3	12,2
6,0	6,4	12,4
6,2	6,5	12,7
6,4	6,6	13,0
6,5	6,8	13,3
6,6	6,9	13,5
6,7	7,1	13,8
6,8	7,3	14,1
7,1	7,4	14,5
7,3	7,6	14,9
7,5	7,8	15,3
7,7	8,0	15,7
7,9	8,2	16,1
8,1	8,4	16,5
8,3	8,6	16,9
8,5	8,8	17,3
8,7	9,0	17,7

No šā grafika katrs riteņbraucējs pats vai saziņā ar treneri var nedaudz novirzīties, ievērojot savas individualās spējas vai īpatnības. Šis grafiks paredzēts mierīgam laikam. Ja ir vējš, tad var gadīties, ka brauciena grafikā attiecīgi jāmaina pirmās un otrās distances puse vai arī grafiku pēc ievietotās tabulas nevar sastādīt.

500 m gīts gaitā un no vietas

Lai pareizi un laikā izlemtu jautājumu par pielietojamo taktiku 500 m gita sacensībā, kā arī uzstādītu distances veikšanas ātruma grafiku, pirms sacensību sākuma trekā jāiziet laikus, lai apskatītu treka ceļu un iepazītos ar klimatiskajiem apstākļiem (vēja stiprumu un virzienu) utt. Visu to var iz-

darīt arī iesildīšanās treniņa laikā, pāris reizes veicot pagriežnes vai braucienus pa visu apli.

Ja starts paredzēts no vietas, tad, pasekojot viena vai divu iepriekšējo braucēju startam, ieteicams noklausīties, kā starteris dod komandu. Ja pašam nākas braukt pirmajam un starteris nav pazīstams, tad jāpajautā, kāda būs komanda. Startera pienākums ir to pateikt.

500 m distanci ar startu gaitā vīrieši veic 34—40 sekundēs, sievietes — 38—45 sekundēs. Pareizai savu spēku sadalei 500 m distancē ir vēl lielāka nozīme nekā 200 m gītā. Arī šeit spēku sadales resp. racionalākā ātruma grafiks visiem braucējiem nebūs vienāds: vieniem visātrākais temps būs distances sākumā, citiem — beigās, bet daudziem — distances vidū.

Vispirms iepazīsimies ar startu. Kā zināms, 500 m gita braucieni notiek ar startu gaitā un no vietas. Pielietojot startu gaitā, ieskrējiena ir sākums nekā 200 m distancē (60—80 m). Riteņbraucējam jādarbojas ar vairāk atbrīvotiem muskuļiem nekā 200 m gītā. Startā no vietas ar saprātīgu rīcību var ietaupīt dažas vai pat vairāk desmitdaļsekundes. Pēc startera otrās komandas — «Uzmanību!» riteņbraucējam jau «jāizjūt» starta izpildes komanda «Marš!». Viņam ir jābūt pilnīgi sagatavotam, lai vienlaicīgi ar komandu «Marš!» aizbrauktu no starta. Lai nenokavētu startu, arī riteņbraucēja palīgam — «iegrūdējam» jābūt ļoti uzmanīgam.

500 m gītā no vietas starta ieskrējiena tātad notiek pašā distancē, tāpēc šeit pievēršama vislielākā uzmanība maksimāli ātrai un pareizai ātruma uzņemšanai. Tempa kāpinājumam jābūt noteiktam, enerģiskam un spēcīgam, bet reizē arī vieglam, ritmiskam un elastīgam. Ieskrējienu sasniegtais maksimālais ātrums pēc tam jānostabilizē, jāiztur līdz pat mērķim.

Lai pareizi uzsāktu braucieni, ir jābūt labai tempa izjūtai. Pareizas tempa izjūtas izkopšanai 500 m distancē treniņos vairākkārt jāveic ar maksimālo ātrumu tikai 100 m — kā ar startu gaitā, tā arī no vietas. Ja riteņbraucējs 100 m ar startu gaitā spēj veikt 7 sekundēs, tad 500 m sacensībā vienādos laika apstākļos un ar vienādu divriteņa pārnese pirmos 100 m viņš droši var braukt ar 7,8—8,5 sek. ātrumu. Ja starts ir no vietas, tad uz starta rēķina jāpieliek no 2,5 līdz 3,8 sek. Tātad, ja laiks 100 m braucienā ar startu no vietas ir 9,9 sek., tad 500 m distancē pirmos 100 m var veikt 10,6—11 sekundēs.

Kad riteņbraucējs distancē (sacensībā) ir sasniedzis sev piemēroto ātrumu, viņš nedrīkst censties to vēl kāpināt, bet gan izturēt šo tempu līdz finišam un mēģināt to kāpināt tikai pēdējos 100 metros.

Lai sasniegtu iespējami labāko rezultātu 500 m distancē, ir nepieciešama pareiza spēku sadale visā distancē. Tāpat kā 200 m gītā, arī 500 m distancē parasti lielāko ātrumu riteņbraucēji sasniedz distances sākumā, proti, pirmajos 200—250 metros, pēc tam viņi ātrumu mazliet zaudē un tikai pēdējos 100 metros to atkal palielina.

Arī 500 m gītā ātruma grafiku ieteicams sastādīt, ņemot par pamatu maksimālo ātrumu 100 vai 200 m distancē. Bet, tā kā parastā lieluma trekā viens riņķis atbilst 333,3 m, tad ir ērtāk sastādīt grafiku nevis katriem 100 vai 200 m, bet 166,6 m, t. i., visu distanci dalīt trijās daļās. Katra daļa tad būs tieši pusriņķis.

Ievietojam ātruma grafiku tabulas 500 m gita distancē ar startu gaitā un no vietas (vīriešiem).

Ātruma grafiks 500 m gaitā

(Laiks sekundēs)

Pirmie 166,6 m	Otrie 166,6 m	Trešie 166,6 m	Rezultāts 500 m
15,0	14,7	15,3	45,0
14,7	14,3	15,0	44,0
14,4	14,0	14,5	42,9
14,0	13,6	14,1	41,7
13,6	13,3	13,7	40,6
13,3	12,9	13,3	39,5
13,0	12,5	13,0	38,5
12,5	12,5	12,5	37,5
12,0	12,2	12,3	36,5
11,7	11,9	11,9	35,5
11,5	11,5	11,5	34,5
11,3	11,0	11,2	33,5
10,9	11,0	11,1	33,0
10,7	10,8	11,0	32,5
10,6	10,6	10,8	32,0

Ātruma grafiks 500 m no vietas

(Laiks sekundēs)

Pirmie 166,6 m	Otrie 166,6 m	Trešie 166,6 m	Rezultāts 500 m
18,5	14,7	15,3	48,5
18,1	14,3	15,0	47,4
17,7	14,0	14,4	46,1
17,2	13,6	14,0	44,8
16,7	13,3	13,7	43,7
16,3	12,9	13,3	42,5
16,0	12,5	12,8	41,3
15,5	12,3	12,5	40,3
15,0	12,2	12,3	39,5
14,7	11,9	11,9	38,5
14,5	11,5	11,5	37,5
14,3	11,0	11,2	36,5
14,0	10,9	11,1	36,0
13,7	10,8	11,0	35,5
13,5	10,7	10,8	35,0

Lai sacensībās sekmīgi pielietotu iepriekš izstrādāto grafiku, riteņbraucējam treniņos jāveic rūpīgs sagatavošanās darbs, vienlaikus apgūstot ātruma un darbības tempa izjūtu.

Braucot ar startu no vietas, gadās, ka riteņbraucējs aizkavējas. Tādā gadījumā nevajag censties tūlīt atgūt zaudēto un nevajadzīgi sasprindzināt muskuļus: tas lieki nogurdina, kāju darbība kļūst nepareizā, t. i., cieš pedaljažas tehnikas kvalitāte. Zaudēto gan katrā ziņā jācenšas atgūt, bet tas jā dara pakāpeniski. Ir labi, ja zaudēto atgūst jau distances vidū, bet katrā ziņā — distances beigās.

500 m distancē sevišķa vērība jāpiegriež padziļinātai un ritmiskai elpošanai. Bieži gadās, ka iesācēji distances pirmajā trešdaļā vispār aiztur elpošanu; tādā gadījumā, protams, nav ko cerēt uz panākumiem arī distances beigās.

500 m ir viena no grūtākajām gita distancēm, jo šeit bez ievērojama ātruma nepieciešama arī liela izturība. Tāpēc nav pareizs to riteņbraucēju viedoklis, kas domā, ka 500 m gitā var gūt ievērojamas sekmes jau ar labu t. s. sprinta ātrumu vien. Noteikti jātrenē arī izturība, pareizāk (apvienojot abas prasības) t. s. ātruma izturība. Tas savukārt dos panākumus arī 1 km sprinta sacensībās.

1000 m gits gaitā un no vietas

Lai gūtu labus rezultātus klasiskajā 1 km gita distancē, reizē sagatavojoties arī sprinta (1 km) sacensībām, riteņbrauc-

1000 m gits gaitā

1. aplis	2. aplis	3. aplis	Rezultāts 1000 m
22,2 sek.	23,1 sek.	24,7 sek.	1 min. 10 sek.
22,5 "	23,5 "	25,0 "	1 " 11 "
23,0 "	23,8 "	25,2 "	1 " 12 "
23,3 "	24,1 "	25,6 "	1 " 13 "
23,5 "	24,5 "	26,0 "	1 " 14 "
23,7 "	24,7 "	26,6 "	1 " 15 "
23,9 "	25,1 "	27,0 "	1 " 16 "
24,3 "	25,5 "	27,2 "	1 " 17 "
24,8 "	25,8 "	27,4 "	1 " 18 "
25,0 "	26,0 "	28,0 "	1 " 19 "
25,5 "	26,5 "	28,0 "	1 " 20 "
25,8 "	26,8 "	28,4 "	1 " 21 "
26,0 "	27,0 "	29,0 "	1 " 22 "
26,3 "	27,3 "	29,4 "	1 " 23 "
26,6 "	27,6 "	29,8 "	1 " 24 "
26,9 "	27,9 "	30,2 "	1 " 25 "
27,2 "	28,2 "	30,6 "	1 " 26 "
27,5 "	28,5 "	31,0 "	1 " 27 "
27,8 "	29,0 "	31,2 "	1 " 28 "
28,1 "	29,5 "	31,4 "	1 " 29 "
28,3 "	29,7 "	32,0 "	1 " 30 "

cējam jāieliek savā darbībā viss viņa sportiskais potenciāls: ātrums, spēks, izturība, tehnika un taktika.

1000 m gita distanci parasti veic tāpat kā 500 m distanci — ar startu gaitā un no vietas. Pēc būtības šajā distancē atkārtojas viss tas pats, kas 500 m gitā, tikai ar to starpību, ka nepieciešama vēl lielāka izturība un pareiza spēku sadale visā distancē. Tāpēc arī šeit ieteicams vadīties no ātruma grafika tabulām.

Trekā ar 333,3 m apli 1000 m distancē ir jāveic tieši trīs apli.

Ievietojam ātruma grafika tabulas arī 1000 m gita distancē — ar startu gaitā un no vietas.

1000 m gits no vietas

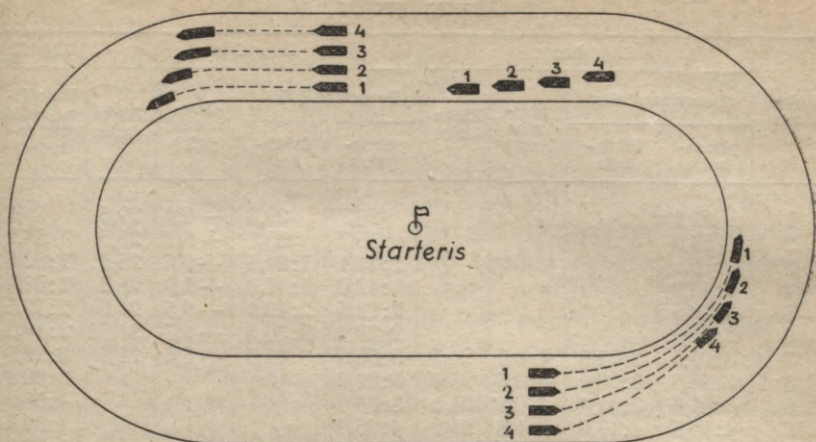
1. aplis	2. aplis	3. aplis	Rezultats 1000 m
25,7 sek.	23,2 sek.	24,6 sek.	1 min. 13,5 sek.
26,0 "	23,6 "	24,9 "	1 " 14,5 "
26,2 "	24,1 "	25,2 "	1 " 15,5 "
26,4 "	24,2 "	25,9 "	1 " 16,5 "
26,6 "	24,5 "	26,4 "	1 " 17,5 "
26,8 "	24,6 "	27,1 "	1 " 18,5 "
27,0 "	25,0 "	27,5 "	1 " 20,5 "
27,7 "	25,4 "	27,4 "	1 " 20,5 "
28,0 "	25,5 "	27,5 "	1 " 21,0 "
28,0 "	26,0 "	28,0 "	1 " 22,0 "
28,0 "	26,3 "	28,7 "	1 " 23,0 "
28,0 "	26,5 "	29,5 "	1 " 24,0 "
28,5 "	26,8 "	30,0 "	1 " 25,0 "
28,8 "	27,0 "	30,2 "	1 " 26,0 "
29,0 "	27,5 "	30,5 "	1 " 27,0 "
29,3 "	27,8 "	30,9 "	1 " 28,0 "
29,6 "	28,1 "	31,3 "	1 " 29,0 "
29,9 "	28,4 "	31,7 "	1 " 30,0 "

Komandu braucieni

Lai piedalītos komandu braucienā (4 km distancē vīriešiem vai 3 km distancē sievietēm), nepieciešams jau laikus komplektēt komandas sastāvu. Šī ir viena no interesantākām riteņbraukšanas sacensību disciplinām. Bez tam sasniegtais tehniskais rezultāts ir svarīgs kolektīva (sekcijas) darba kvalitātes rādītājs, kā arī saistoša ir pati cīņa ar pretinieka komandu.

Vīriešu komandā (trekā) startē četri dalībnieki, no kuriem distance jābeidz vismaz trijiem; sievietes komandā startē trīs braucējas, bet ieskaitē vēra ņem divu labāko rezultātu.

Starta kārtība komandu braucienā ir šāda: viena komanda nostājas uz starta līnijas velotreka vienā pusē, otra — pretējā pusē. Startu dod vienlaicīgi abām komandām. Pēc starta komandas «Marš!» riteņbraucēji dodas uz priekšu un, strauji



47. att. Komandu brauciena schema — stāvoklis uz starta un distancē

kāpinot tempu, izvietojas kolonā pa vienam (47. att.). Šāds stāvoklis, kolonā pa vienam, pēc starta komandas jāpanāk pēc iespējas ātrāk. Tāpēc uz starta par pirmo numuru (ceļa iekšējā malā) ieteicams nostāties braucējam, kam straujš sākuma ātrums. Tomēr šeit nepieciešama zināma uzmanība un mērenība, lai tūlīt pēc starta temps netiktu pārāk forsēts. Vajadzības gadījumā tas katrā ziņā koriģējams saskaņā ar grafiku. Tāpat kā iepriekšējās treka braukšanas disciplīnās, arī komandu braucienos ātruma grafiki jāizgatavo jau pirms starta, vadoties no dalībnieku iepriekšējās sacensībās uzrādītajiem rezultātiem, laika apstākļiem utt.

Lai pareizi regulētu braukšanas tempu pēc grafika un informētu komandu, tad trenerim vai pārstāvim operatīvi jārikojas ar sastādīto grafiku un sporta pulksteni treka malā, stāvot apmēram 200 m gita distances starta vietā (treka aplis — 333,3 m).

Atbilstoši dažādiem rezultātiem sastāda vairākus grafikus, no kuriem labāko nosauc par pirmo, vidējo — par otro, bet sliktāko — par trešo.

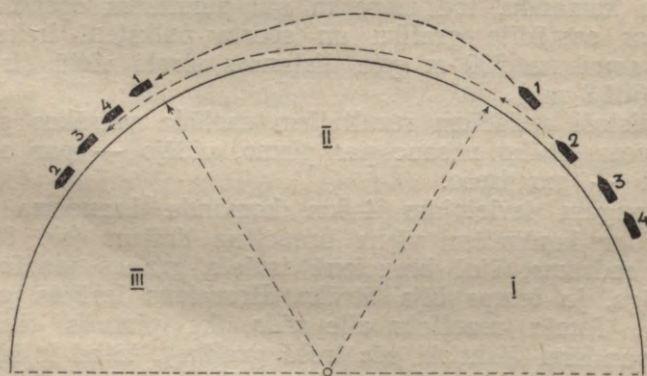
Paraugam ievietojam 4 km komandu brauciena ātruma grafiku ar konkrētiem viena brauciena datiem (sk. 80. lpp).

Kā redzams, šīnī braucienā trešais grafiks vispār nebija vajadzīgs, jo temps bija ātrāks. Brauciens iesākās pēc otrā grafika. Tomēr rezultātu aile rāda, ka pirmais riņķis tika veikts par lēnu (faktiski pēc trešā grafika), tātad ir bijis vājš starts. Kā tabulā redzams, turpmākajos riņķos brauciena temps uzlabojās; līdz ar to tas pārgāja uz pirmo grafiku un noslēdzās ar atkāpi no pirmā grafika tikai par 1 sekundi.

Ātruma grafiks

Riņķu skaits	I grafiks				II grafiks				III grafiks
	Brauciena laiks		Star-pība (sek.)	Riņķa laiks	Brauciena laiks		Star-pība (sek.)	Riņķa laiks	Brauciena laiks (pēc tabulas)
	pēc tabulas	faktiskais			pēc tabulas	faktiskais			
1	28,9				28,7	29,5	-0,8	29,5	29,5
2	54,0				55,7	55,0	+0,7	25,5	56,2
3	1:19,5				1:21,1	1:20,5	+0,6	25,5	1:22,6
4	1:45,0				1:47,0	1:46,0	+1,0	25,5	1:50,0
5	2:10,5				2:12,5	2:12,0	+0,5	26,0	2:16,5
6	2:36,0				2:39,2	2:36,5	+2,7	24,5	2:44,2
7	3:01,5	3:01,0	+0,5	24,5	3:06,5	3:01,0	+5,5	24,5	3:12,5
8	3:26,5	3:26,0	+0,5	25,0	3:24,0				3:39,4
9	3:51,0	3:51,8	-0,8	25,8	3:58,0				4:06,0
10	4:15,5	4:17,0	-1,5	25,2	4:25,0				4:34,0
11	4:40,5	4:42,3	-1,8	25,3	4:51,0				5:01,0
12	5:05,9	5:06,9	-1,0		5:17,0				5:27,0

Spēku sadale distancē jāizstrādā piemēroti visu komandas dalībnieku spējām. Jābrauc uzmanīgi, cieši «sēžot» aiz biedra divriteņa, pareizi izmantojot vēja aizsegu un taupot spēkus «savam» riņķim, kad jābrauc komandas priekšgalā. Vislielākā uzmanība jāpievērš pareizām vedēju (līderu) maiņām, kam jānotiek velotreka pagrieznēs (48. att.). Maiņa izdarāma pagriežnes otrās trešdaļas robežās, kad vedējs dodas pa labi uz augšu un viņa vietā stājas nākošais pēc kārtas braucējs, kas savukārt nedrīkst ātrumu spēji kāpināt, jo tas var izjaukt visas komandas ritmu un reizē pasliktināt arī riņķa veikšanas laiku. Jā aizmugurē tuvumā nav pretinieka komandas braucēju, tad maiņu var izdarīt jau pirmajā trešdaļā.



48. att. Priekšējā braucēja jeb vedēja nomaīņa komandu braucienā treka pagrieznē

Aizmotora braucieni

Aizmotora braukšanā sevišķi svarīga loma ir braucēju labai sadarbībai, riteņbraucēja prasmei tehniski pareizi «turēties» aiz vedēja, pareizai spēku sadalei distancē, un tikai atsevišķos momentos lielāka nozīme ir taktikai, ko pielieto cīņā ar pretinieku.

Motociklistam «jājūt» savs «velkamais» koleģis, jāpazīst viņa rakstura īpašības, piemēram, jāzina, vai riteņbraucējs spēj ātri uzsākt strauju tempu vai arī nepieciešams mērenāks sākuma ātrums, vai distances vidū izdarīt spurtus utt. Brauciena laikā vedējam jāseko, ko dara pretinieki, ko rāda no malas treneris, un viss tas jāpaziņo savam riteņbraucējam. Tikai abiem partneriem taktiski pareizi sadarbojoties, ir iespējams uzvarēt aizmotora braukšanas sacensībās.

Nepieciešams arī ātruma grafiks, kas sastādāms pēc tāda paša principa kā komandu braucienos.

ŠOSEJAS UN KROSA BRAUCIENI

Riteņbraukšana šosejā ir viens no popularākajiem sporta veidiem mūsu republikā. Ik gadus notiek simtiem šādu riteņbraukšanas sacensību kā pilsētās, tā laukos.

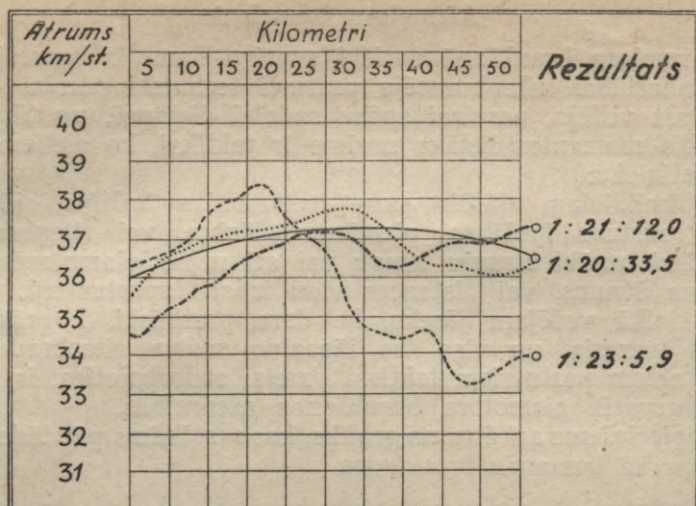
Šosejas braucieni attīsta izturību, spēku un vērtīgas morālās īpašības, kā gribu, neatlaidību, drošsirdību u. c.

Šosejas sacensībās galvenā loma piekrīt pareizai spēku sadalei distancē. Īpaši tas sakāms par braucieniem ar atsevišķu startu, jo šeit grūti orientēties taktikā pret pretinieku. Šosejā sacensības notiek distancēs no 5 līdz 100 km.

Ja īsajās distancēs trekā un šosejā sākuma temps var būt ātrs, tad garajās distancēs ieteicams iesākt braucienus mērenā ātrumā. Kaut arī labākie rezultāti 100 un 200 km distancēs ir sasniegti ar samērā ātru sākuma tempu (39—42 km ātrumu stundā), tad vidēji labiem sportistiem, jo sevišķi jaunatnei un iesācējiem, arī īsajos braucienos ieteicams mērenāks sākuma temps. Tas pats sakāms par individualajiem braucieniem ar atsevišķu startu. Visam tam izskaidrojums ir ļoti vienkāršs: ja pēc distances daļas veikšanas temps izrādīsies par lēnu, tad distances pārējā daļā to bez bažām var pēc patikas kāpināt un zaudēto atgūt. Ja turpretī sākuma temps ir bijis par ātru, tad tas var sabojāt visu braucienus — kā sportista labsajūtas, tā arī tehniskā rezultāta ziņā.

Lai sacensībās veiktu distanci saskaņā ar pareizas spēku sadales principu, nepieciešams jau treniņos izstrādāt sev piemērotu ātruma grafiku.

Kādās treniņa sacensībās šosejā sacentās trīs riteņbraucēji, kas 50 km distanci veica ar atsevišķu startu (intervāls



49. att. Braukšanas ātruma diagrama 50 km distancē

2 min.) un brauca bez iepriekš sastādīta grafika, vadoties vienīgi no personīgās labsajūtas.

49. attēlā diagramas veidā parādīta šī brauciena norise un rezultāti.

No šīs diagramas redzams, ka riteņbraucējs, kas sākumā attīstīja vislielāko ātrumu, jau distances 18. kilometrā bija spiests brauciena ātrumu strauji samazināt; tas negatīvi atsaucās uz šā braucēja gala rezultātu (1 st. 23 min. 5,9 sek.).

Otrs riteņbraucējs, baidīdamies uzsākt braucienu pārāk strauji, brauca rezervēti un, tikai distances vidū un īpaši beigās strauji kāpinādams tempu, sasniedza labu rezultātu (1 st. 21 min. 12,0 sek.).

Trešais riteņbraucējs, uzņēmis samērā labu ātrumu pirmajos piecos km un to vēl kāpinot līdz pat distances vidum, tomēr neprata šo tempu nostabilizēt, un pēc 30 km tas nedaudz pasliktinājās. Šis braucējs tomēr uzrādīja labāko rezultātu (1 st. 20 min. 33,5 sek.). Lai sasniegtu šo pašu rezultātu, riteņbraucējam bija izdevīgāk braukt ar ātrumu, kāds diagramā parādīts ar nepārtraukto līniju.

Tātad riteņbraucējam, tāpat kā vidējo un garo distanču skrējējam vai ātrslidotājam, jāattīsta un jāapgūst ne tikai izturība, bet tā saucamā ātruma izturība. Bieži gadās arī tā, ka riteņbraucējs atsevišķos gadījumos ir ļoti izturīgs — spēj veikt simtiem kilometru garus braucienus, bet tieši sacensību reizē viņam pietrūkst ātruma izturības. Tas var būt izskaidrojams vienīgi ar nepietiekamu treniņu.

Labākais līdzeklis ātruma izturības iegūšanai ir intervalā treniņa metode jeb princips. Piemēram, trenējoties 50 km distancē, tās veikšanai intervalā sadalījuma kombinācija (9 treniņiem) var būt šāda (skaitļi nozīmē distances posmus kilometros):

$$\begin{array}{r}
 15 + 15 + 10 + 10 = 50 \\
 15 + 15 + 15 + 5 = 50 \\
 20 + 15 + 15 = 50 \\
 20 + 20 + 10 = 50 \\
 25 + 15 + 10 = 50 \\
 25 + 20 + 5 = 50 \\
 30 + 20 = 50 \\
 35 + 15 = 50 \\
 40 + 10 = 50
 \end{array}$$

Tas nozīmē, ka distance veicama pa posmiem ar nelielu atpūtu starp tiem. Kā redzams, distances pirmā daļa (posms) pakāpeniski tiek palielināta; līdz ar to otrā un sekojošās distances daļas tiek saīsinātas un iekļautas iepriekšējās, vēlāk — distances pirmajā daļā. Jāpiezīmē, ka no treniņa uz treniņu samazināmi arī atpūtas brīži starp atsevišķiem posmiem.

Tādā pašā veidā ātruma izturību var apgūt arī citās šosejas braukšanas distancēs.

Pēc ātruma izturības apgūšanas riteņbraucējs 50 km distanci jau varēs uzsākt samērā straujā gaitā un izturēt šo tempu līdz pat distances beigām. Viņš varēs vieglāk regulēt arī braukšanas tempu saskaņā ar sacensībai izstrādāto personīgo ātruma grafiku.

Tālāk apskatīsim individuālo braukšanas taktiku šosejā atsevišķās distancēs.

5 km brauciens

Šī — visīsākā distance šosejā paredzēta jauniešiem, kas to veic ar parastajiem divriteņiem. Šajā distancē no ātra sākuma tempa nav sevišķi jābaidās. Šeit galvenokārt jāievēro, lai būtu pareiza sēde un elpošanas ritms; kāju, plecu, muguras un vēdera muskuļiem jābūt atbrīvotiem, nenasprindzinātiem. Distances pirmajā kilometrā pārāk steigties tomēr nedrīkst, bet, sākot ar otro kilometru, var attīstīt jau maksimālo, sev piemēroto ātrumu šajā distancē.

10 km brauciens

Šis brauciens ietilpst jaunatnes sporta klasifikācijas normās. Jauniešiem pirmie pāris kilometri jābrauc ar mērenu ātrumu, pēc tam var tempu kāpināt. Kad veikta jau distances pirmā trešdaļa (3,5 km), vēlams ieturēt mērenu ātrumu un lieki nenasprindzināties.

Lai iegūtu otro sporta klasi, sievietēm ar parastajiem ceļa divriteņiem 10 km jāveic 19 min. 10 sek. Nekādā ziņā nedrīkst pašā sākumā braukšanas ātrumu fōrsēt, jo pēc tam var uzņākt vājuma brīdis, un tad grūti būs izturēt distanci līdz beigām; pie tam arī rezultāts būs vājš, un tas nekādā ziņā neatbildīs braucējas patiesajām spējām.

15 km brauciens

Šī distance paredzēta galvenokārt sievietēm un jaunietēm, kas to, tāpat kā iepriekšējos braucienus, veic ar parastajiem ceļa divriteņiem, un jaunietēm ar sacīkšu divriteņiem.

Arī šajā braucienā jāietur mērens sākuma temps, tomēr piesargoties arī no pārāk lēnas braukšanas. Lai sekmīgi veiktu distanci, riteņbraucējam jācenšas atrast un pielietot sev piemērotāko divriteņa pārnēsumu. Var novērot, ka bieži vien, īpaši jaunietes un sievietes sacensībās brauc ar pārāk lielu pārnēsumu.

Lai iegūtu otro sporta klasi, sievietēm ar parasto divriteni ieteicams šāds ātruma grafiks:

Pirmie	5 km	—	10 min.	20 sek.
Otrie	5 "	—	10 "	15 "
Trešie	5 "	—	10 "	25 "
<hr/>				
Kopā:	15 km	—	31 min.	

Trešās sporta klases iegūšanai sievietēm piemērots šāds ātruma grafiks:

Pirmie	5 km	—	11 min.	40 sek.
Otrie	5 "	—	11 "	35 "
Trešie	5 "	—	11 "	45 "
<hr/>				
Kopā:	15 km	—	35 min.	

Jaunietēm ar sacīkšu divriteni (jaunatnes klase) distance jāveic šādi:

Pirmie	5 km	—	10 min.	20 sek.
Otrie	5 "	—	10 "	15 "
Trešie	5 "	—	10 "	25 "
<hr/>				
Kopā:	15 km	—	31 min.	

Ar ceļa divriteni:

Pirmie	5 km	—	12 min.	40 sek.
Otrie	5 "	—	12 "	35 "
Trešie	5 "	—	12 "	45 "
<hr/>				
Kopā:	15 km	—	38 min.	

20 vai 25 km brauciens

Šajās distancēs braukšanas ātrums jāsadala tāpat kā 15 km distancē — pa zināmiem posmiem. Braukšanas tempam jābūt vienmērīgam, nesaraustītam, bet tomēr pietiekami ātram. Jāievēro pareiza sēde un pedāljažas tehnika, tāpat arī elpošanas ritms. Katrā ziņā jāpielieto iepriekš izstrādātais ātruma grafiks.

Sievietes 25 un 30 km distancē var iegūt arī sporta meistarē nosaukumu; tādēļ tām, kas to vēlas sasniegt, nepieciešama sevišķi rūpīga vispārējā fiziskā sagatavošanās un specializēšanās šinīs distancēs. Kā apgūt labu izturību, ātrumu un spēku, kas šeit visnotaļ nepieciešams, paskaidrots nodaļumā par treniņa pamatjautājumiem.

50, 100 vai 200 km brauciens

Daudzi iesācēji domā, ka garāku distanču, piemēram, 100 km, veikšanai ir nepieciešamas kādas sevišķas ārkārtējas spējas. Tā tas tomēr nav. Pats galvenais ir sistematiski treniņi. Protams, lai veiktu 100 km, riteņbraucēja organismam jābūt pakāpeniski pieradinātam pie triju stundu nepārtraukta intensīva darba uz divriteņa.

Lai gūtu panākumus, vispirmām kārtām vajadzīga laba ātruma izturība. Kā tas panākams, par to ir diezgan daudz teikts arī pārējās šīs grāmatas nodaļās.

Taktika, braucot ar atsevišķu startu, ir samērā vienkārša. Distances sākums jāveic mierīgā tempā. Jāizvairās kaut uz mirkli pārāk sasprindzināt muskuļus. Kāju darbībai jābūt ritmiskai, vienmērīgai, saskaņotai ar elpošanu. Piemērotākā ir jauktā pedāljažas tehnika, kas nodrošina vienmērīgu kāju muskuļu piepūli.

Garā distanču braucējiem jāapbruņojas ar lielu pacietību un stingru gribu nepadoties ceļa grūtībām. Bieži gadās, ka ceļā (it sevišķi posmā starp 70. un 80. km) riteņbraucējam uzņāk vājuma brīdis: zūd spēki un pārņem vēlēšanās pārtraukt braucienu — izstāties no sacensības. Ja riteņbraucējs būs sistematiski trenējies un varbūt arī piedalījies līdzīgās sacensībās, tad viņam šis organisma fizioloģiskais stāvoklis nebūs svešs. Braucot palēninātā, vienmērīgā tempā, darbojoties ar gandrīz automatizētām kustībām, dziļi ieelpojot un pilnīgi izelpojot un, galvenais, būdams apbruņots ar neatlaidību un gribas spēku, riteņbraucējs pratīs sekmīgi pārvarēt šo vājuma brīdi. Viņš drīz vien pilnā mērā atgūs spēkus, pašpaļāvību un varēs turpināt braucienu normalā vai pat paātrinātā tempā.

Dodoties 100 km sacensībā, katrā ziņā jāņem līdzi daži vieglāk baudāmi pārtikas līdzekļi, kā cukurs, šokolāde, citrons;

ieteicama arī kafija, glikoze šķidrā veidā, kas jāiepilda specialā, neplīstošā traukā. Nedrīkst aizmirst nodrošināties arī ar rezerves riepu un gaisa pumpi.

Lai izpildītu sporta meistara vai pirmās sporta klases normu 100 km distancē, ieteicams ievērot šādu ātruma grafiku:

Sporta meistars		I klase	
20 km —	33 min.		34 min. 10 sek.
40 „ — 1 st.	5 „ 30 sek.	1 st. 8 „	
60 „ — 1 „	37 „	1 „ 40 „	10 sek.
80 „ — 2 „	9 „ 30 sek.	2 „ 14 „	
100 „ — 2 „	43 „	2 „ 50 „	

Sastādot ātruma grafiku, jāņem vērā riteņbraucēja rakstura īpašības, fiziskā un tehniskā gatavība, ceļa profils, kā arī laika un citi apstākļi.

Jāpiezīmē, ka sacensības garajos šosejas braucienos notiek ar vismaz vienu apgriezīenu; apļveida ceļā — parasti ar vairākiem pagriezieniem un apgriezieniem. Taktika šajos braucienos galvenokārt pastāv sportista cīņā pašam ar sevi par ātruma grafika ieturēšanu.

Krosa braucienos, kur sacensības parasti notiek ar kopēju startu, bez pareizas savu spēku sadales visai lielu nozīmi iegūst taktikas līdzekļi, kas pielietojami pret pretinieku.

TAKTIKA CĪŅĀ AR PRETINIEKU

SACENSĪBAS TREKĀ

Sprinta brauciens (1 km)

Ja līdz šim apskatījām to taktikas pusi, kuras saturā bija savu spēku pareiza, racionala sadale distancē, tad turpmāk pievērsīsimies taktikai, ko pielieto cīņā ar pretinieku, kas raksturīga ar elastīgu, mērķtiecīgu rīcību, piemērojoties ikreizējiem sacensību apstākļiem.

Treka sacensībās nepieciešama liela veiklība, laba braukšanas tehnika un taktika. Varētu teikt, ka taktika šeit ir organizatoriskais, bet tehnika — operatīvais cīņas līdzeklis.

Klasiskajā 1 km sprinta braucienā uzvaru neizšķir ātrums, ar kādu riteņbraucējs spētu veikt šo distanci, braucot racionālā, viēnmērīgā tempā. Svarīgi ir pienākt pie mērķa pirmajam savā priekšbraucienā, serijas vai arī pusfinala un finala braucienā. Līdz ar to šeit galveno, varētu pat teikt — vienīgo, nozīmi iegūst taktika, ko pielieto cīņā ar vienu vai vairākiem pretiniekiem. Taktikas paņēmieni šajā riteņbraukšanas disciplīnā ir ļoti daudz.

Kā zināms, 1 km sprinta braucienā sacensība sākas ar priekšbraucieniem, kuros saskaņā ar riteņbraukšanas sacensību

noteikumiem piedalās 2—6 dalībnieki. Braukšanai viņi var izmantot visu velotreka ceļu. Tas tad arī rada tādas braukšanas apstākļus, ka nav nozīmes tūlīt no starta traukties ar maksimālo ātrumu uz priekšu un braukt pirmajam, pārvarot gaisa pretestību, jo tie, kas brauks aizmugurē, katrā ziņā piepūliesies mazāk un, ietaupot spēkus, distances beigās paies garām un sasniegs mērķa līniju pirmie. Kā zināms, riteņbraucējs, izmantojot aizvēju, spēj sasniegt 70—80 km lielu ātrumu stundā, bet bez aizvēja — tikai 40—45 km. Šī gaisa pretestība tad arī liek katram sacensības dalībniekam (sprinterim) censties nodrošināt sev piemērotākos, bet pretiniekam neizdevīgākos braukšanas apstākļus un reizē arī veidot tādu taktiku, ar kuras palīdzību var pretinieku pārsteigt, pēkšņi aizsteigties viņam tālu priekšā (atrauties), ieņemt stabili stāvokli tempa kāpināšanai, nodrošināties pret pretinieka izrāvieniem utt. Sprinterim jāprot «uzspiest» pārējiem braucējiem savus taktiskos variantus, lai mazākas piepūles, t. i., spēka patēriņa rezultātā viņš gūtu uzvaru braucienā. Tātad bez laba ātruma, izturības, spēka un tehnikas šeit visnotaļ nepieciešama teicama, elastīga taktika — to operatīvo līdzekļu komplekss, ko lieto cīņā ar pretinieku. Apskatīsim īsumā, kādus taktikas paņēmienus ieteicams pielietot sprinta sacensībās.

Cīņa priekšbraucienos, seriju vai mača braucienos, t. i., sacensoties tikai diviem dalībniekiem, liekas visai vienkārša, jo šeit veidojas taktika tikai pret vienu pretinieku. Tomēr arī šinī gadījumā braukšanas taktisko paņēmieni ir ļoti daudz. Pirmais noteikums — «uzspiest» pretiniekam savu gribu, savu taktiku. Lai to varētu izdarīt, nepieciešams pēc iespējas labāk pazīt pretinieku, braukšanas ceļu (šai gadījumā velotreku) u. tml. Jāņem vērā arī savas spējas, lietojamais pārneseums, klimatiskie apstākļi (vējš), pretinieka spējas un īpatnības.

Cilvēki pēc sava rakstura ir dažādi: vieni — ātri, enerģiski, impulsīvi, citi — lēni, pasīvi jeb inerti un miermīlīgi. Pirmā tipa sportistiem ir raksturīgs tas, ka viņi var uzreiz pilnīgi ieslēgties maksimālā darbībā ar visu savu gribu un sportisko potenciālu. Šādi braucēji tad arī sprinta sacensībās gūst vislabākos panākumus. Turpretim otra tipa riteņbraucēji spēj uzņemties maksimālo darba slodzi un attīstīt ātrumu tikai pēc tam, kad organisms jau ir pāris desmit sekundes vai minūti darbojies. Tāpēc, lai gūtu panākumus sprintā, katram riteņbraucējam jāizkopj savas spējas un jāveido braukšanas taktika savādāk, piemērojoties savām individualajām īpatnībām.

Vispirms iepazīsimies ar izplatītākajiem taktikas paņēmieniem mača braucienos (sacensoties diviem dalībniekiem).

Finiša izrāviens distances vidū. Parasti riteņbraucējs gaida atskanam zvanu, kas ziņo, ka atlicis vairs tikai viens riņķis.

Bet pretinieku var pārsteigt ar pēkšņu kāpinājumu jau distances vidū (no 500 m līdz mērķim) un, saglabājot ātrumu, veikt distanci pirmajam. Tomēr šāds paņēmieni sekmējas tikai tad, ja pretinieks ir neuzmanīgs.

Finiša kāpinājums no velotreka pagriežnes augšējās malas
Šo paņēmieni mēdz pielietot tad, kad atlicis braukt nedaudz vairāk par vienu riņķi un pretinieks brauc pa priekšu lēnā tempā pa pirmo līniju. Pretiniekam nemanot, pagrieznē jāuzbrauc treka ceļa augšējā malā un no turienes no ērta sākumstāvokļa ieskrējienam pēkšņi jāuzsāk straujš finišs līdz pat mērķim. Šāds paņēmieni pie abu braucēju vienāda spēku samēra pa lielākai daļai vainagojas panākumiem.

Finišs, atrodoties pretiniekam aizmugurē. Ja abi braucēji ir spēkos vienādi, tad var atļaut pretiniekam braukt pa pirmo (iekšējo) ceļu, turoties cieši aiz viņa divriteņa un gaidot pretinieka spurtu vai finiša izrāvienu. Pretiniekam spurtējot, mierīgi braukt cieši aiz viņa, bet, kad atlikušies tikai 50—60 m līdz mērķim, ar spēcīgu izrāvienu paiet garām pretiniekam pa labo pusi un beigt distanci pirmajam. Šādu paņēmieni, kā jau teikts, var pielietot, ja pretinieks spējās ir līdzīgs vai nedaudz vājāks; ja finišā ir pretvējš, tad to var praktizēt arī sacensībā ar nedaudz spēcīgāku pretinieku, jo vēšana (gaisa pretestības pārvarēšana) būs pretinieku zināmā mērā nogurdinājusi.

Finišs, atrodoties pretiniekam priekšā. Jau distances sākumā jācenšas ieņemt iekšējo celiņu pie pirmās līnijas. To pašu var izdarīt arī distances vidū. Uzmanīgi kāpināt ātrumu un, tiklīdz pretinieks mēģina paiet garām, nepieļaut to, un ar spēcīgu pretfinišu savukārt pārsteigt pretinieku, un beigt distanci pirmajam.

Finišs no aizmugures pagrieznē. Priekšpēdējā pagrieznē braukt pirmajam, uzvilinot pretinieku, kas parasti seko tieši uz pēdām, virs otrās līnijas, tuvojoties līdz pašai barjerai un gandrīz apstāties. Šinī momentā pretinieks ir spiests pabraukt (pa kreiso pusi) garām. Tad, paliekot pretiniekam nedaudz aizmugurē un izmantojot viņa mazāko neuzmanību (pa daļai arī to, ka pretiniekam nav iespējams redzēt savu aizmuguri), pēkšņi traukties no treka augšas pretiniekam garām pa kreiso pusi, atraujoties no viņa un turpinot strauju finišu līdz pat mērķim. Šādu taktikas paņēmieni vissekmīgāk var realizēt ar lielāku divriteņa pārnēsumu. Tomēr jāpiezīmē, ka pie mazākās neuzmanības līdzīgu izrāvienu — spurtu var izdarīt arī pretinieks.

Finišs, atrodoties pretiniekam blakus. Distances sākumā jācenšas piespiest pretinieku braukt labajā — ārējā pusē. Tad, palielinot ātrumu taisnē un braucot lēnāk pagrieznē, priekšpēdējā taisnē attīstīt jau maksimālo ātrumu. Ieejot pēdējā pagrieznē, var vēl nedaudz atbrīvoties. Tiklīdz pretinieks grib

braukt garām, izdarīt spēcīgu beigu spurtu, virzoties pēc iespējas pa labi, t. i., tuvojoties otrajai līnijai; līdz ar to pretinieks ir spiests vēl vairāk padoties pa labi un veikt lielāku distanci. Pēc tam, straujā spurtā izejot no pagrieznes, jāveic finiša taisne.

Divriteņa izvirkšana finišā pie mērķa. Sacenšoties vienādiem pretiniekiem, uzvara bieži vien izšķiras distances pēdējos metros. Šai gadījumā uzvar tas, kas prot labāk izvirkēt uz mērķa līniju savu divriteni. Kā zināms, uzvarējis skaitās tas braucējs, kura divritenis ar riteņa priekšējo malu pirmais skar mērķa līniju.

Šādu divriteņa ātrāku izvirkšanu var panākt ar pēkšņu divkāršās pedaljažas pielietošanu, kad vienlaikus ar priekšā esošās kājas spiedienu uz pedāļa arī aizmugures kāja izdara rāvienu uz augšu. Šāds paņēmieni speciāli jātrenē — arī sprinta sacensībās tas var būt ļoti noderīgs.

Divkāršais viltus finišs. Pēc 500 m veikšanas, atrodoties priekšā, uzsākt t. s. viltus finišu. Pēc tam kad pretinieks atīstījies ātrumu, imitēt izslēgšanos no ātrā tempa un atpalikt no pretinieka. Pēdējais, to redzot, arī pats samazinās ātrumu. Šinī momentā — pretiniekam negaidīti, no aizmugures jāuzsāk īstais finišs, mēģinot apsteigt un atrauties — pārspēt pretinieku.

Finišs lēnā braucienā. Ja pretinieka divritenim ir ievērojami lielāks pārneseums, tad pāris simt metru no mērķa viņš jāievilina pavisam lēnā braukšanā. Ja tas izdodas, tad distances beigās ar pēkšņu spurtu jācenšas atrauties no pretinieka, kas lielā pārneseuma dēļ nevarēs tik ātri attīstīt strauju gaitu.

Mača sacensībās (divcīņā) ir vēl daudz citu taktikas variantu, kurus var sakombinēt no iepriekš minētajiem paņēmieniem. Tomēr arī šie taktikas paņēmieni būs sekmīgi tikai tadā gadījumā, ja tie būs ļoti maskēti un pārsteigs pretinieku.

Sacensība ar vairākiem pretiniekiem. Kā zināms, sprinta sacensībās notiek braucieni arī ar vairākiem dalībniekiem. Taktikai šai gadījumā jābūt vēl operatīvākai, elastīgākai, vēl lielāku nozīmi iegūst pārsteiguma moments. Šajās sacensībās pats galvenais — izraudzīties pareizo vietu brauciena laikā. Tas sevišķi svarīgi distances posmā, kad līdz mērķim atlikuši vēl 300—400 m.

Jācenšas braukt cieši aiz spēcīgākā sacensoņa, pie tam turoties aiz viņa tā, lai priekšējais ritenis atrastos tikai 20—25 cm aiz pretinieka pakaļējā riteņa.

Ieteicams arī ieņemt iekšējo celiņu sacensoņu grupas priekšā vai arī, ja to ieņēmis kāds cits, — braukt blakus pa labi, cenšoties pie pirmās izdevības pāriet uz iekšējo celiņu grupas priekšgalā, no kurienes vienmēr var labāk orientēties.

Grupas braucienā var pielietot arī visus tos taktikas paņēmienus un variantus, kādi tika ieteikti mača brauciena (divcīņas) dalībniekiem.

Pāru brauciens

Viena no dzīvākām un interesantākām sacensībām trekā ir pāru brauciens. Seit nepieciešama sevišķi laba braukšanas tehnika un taktika. Pāru brauciens notiek distancēs, sākot ar 10 un beidzot ar 100 un vairāk km. Šādās sacensībās parasti notiek cīņa par labāko vietu dalībnieku pienākšanas kārtībā, kaut gan tās var rīkot arī uz laiku. Pats nosaukums — pāru brauciens — liecina, ka šādās sacensībās viens pāris cīnās pret pārējiem pāriem un nevis sacenšas atsevišķi braucēji.

Pāru braucienā starts ir kopējs. No katra pāra brauc viens dalībnieks; otrs novietojas velotreka malā, pie izejas no pagrieznes, atpūšas un gatavojas maiņai.

Svarīga nozīme ir pareizai, savlaicīgai partnera nomaiņai dažādās sacensības situācijās. Kā zināms, saskaņā ar noteikumiem maiņu var izdarīt visās treka vietās un visā braukšanas laikā, izņemot dažus riņķus pirms finišiem, par ko ziņo tiesnešu koleģija. Riteņbraucējiem ar mazāku pieredzi tomēr nav ieteicams izdarīt maiņu pagrieznē.

Katrs pāris maiņu izdara pēc vajadzības. Bet, tā kā pāru braucienos ir starpfiniši, tad dabiski, ka visā sacensību laikā notiek cīņa par vadību, par atraušanos no galvenās grupas. Tas savukārt padara brauciena tempu ļoti nevienādu, pie tam brīžiem ātrums palielinās līdz maksimālam. Tādos gadījumos ļoti svarīgi laikus nomainīt nogurušo partneri.

Parasti plašāka mēroga sacensībās pāris komplektējas no sprintera un staiera, bet praksē tomēr ir pierādījies, ka ne vienmēr šāds komplektējums ir pareizs. Tā rīdzinieki — Nopelniem bagātais sporta meistars A. Džarcāns un sporta meistars J. Keisteris Vissavienības 6 pilsētu sacensībās 1947. un 1949. gadā uzvarēja pāru braucienos, lai gan neviens no viņiem nav īsts treka braucējs — sprinteris. Tas pierāda, ka pāru braucienā pāris jākomplektē no vispusīgiem riteņbraucējiem, kam ir vienlaikus labs ātrums un izturība, kā arī tehniskā un taktiskā māka.

Pāru braucienam pārus var komplektēt šādi: staiers un sprinteris, abi staieri, abi sprinteri. Pa lielākai daļai izdevīgāk ir komplektēt vienā pāri staieri un sprinteri, lai gan, kā jau teikts, labus panākumus uzrāda arī divi staieri vienā pāri. Trešais variants — divi sprinteri — ir visneizdevīgākais; bet, ja pāru brauciens notiek īsā distancē, tad arī sprinteri var gūt labus panākumus.

Pirmajā kombinācijā, kad kopā brauc divi dažāda rakstura

riteņbraucēji, parasti pielieto šādu taktiku: staiēris, braucot grupā, cenšas neatpalikt no citiem braucējiem un, tuvojoties maiņai, meklē izdevīgu pozīciju savam partnerim turpmākai cīņai vai finišam. Tā kā pastāv maiņas aizliegums divos vai trīs riņķos pirms starpfiniša vai beigu finiša, tad sprinterim jābūt tam, kurš noslēdz braucienu ar enerģisku finišu, cenšoties realizēt kopējās pūles uzvarā.

Divi staiēri, kas brauc vienā pāri, pielieto sacensībā citādu taktiku. Viņi cenšas uzturēt ilgstoši tādu tempu, lai nogurdinātu sprinterus un tie nevarētu svaigiem spēkiem tuvojties starpfinišiem vai beigu finišam. Viņi izdara savstarpēju maiņu regulāri pēc katriem 2—3 riņķiem, tādējādi nogurdinot tiklab pretinieka pāra staiēri, kā arī sprinteri, jo pēdējiem būtu piemērotāks citādāks brauciena tempa un maiņas posmu grafiks: sprinterim — īsāks, staiērim — garāks.

Trešais variants, kad vienā pāri brauc divi sprinteri, garākās distancēs nevar dot panākumus, ja sacensībā piedalās spēcīgi staiēri.

Vēl lielāka dažādība taktikas izvēlē ir tad, ja notiek ieskaite pa diviem vai trim pāriem, kad vērtē arī komandu sniegumu. Tādos gadījumos viena kolektīva, vienas sporta biedrības vai pilsētas pāru brauciena dalībniekiem jāpielieto saskaņota kopēja taktika.

Maiņu katrs pāris izdara pēc vajadzības. Kad sacensībā esošais riteņbraucējs noguruma vai cita iemesla dēļ vēlas, lai viņu nomaina, viņš ar iepriekš norunātu zīmi dara partnerim zināmu, ka nākošā riņķī gaida maiņu. Viņa partneris, kas atpūšas, gatavojas maiņai, savēlot atbrīvotās pedāļu siksnīņas (ejot atpūtā, siksnīņas jāatbrīvo), un, tikko sasniegts attiecīgais attālums no maināmā, uzsāk braucienu, atbrīvojoties no barjeras un izmantojot ieskrējienam treka pagrieznes paaugstinājumu.

Maiņu realizē, vai nu tikai piebraucot viens otram blakus (ieteicams jaunākiem braucējiem), vai arī mainītājs ar spēcīgāko roku (kas iepriekš jānorunā) aiz sēdekļa iegrūž maināmo, izmantojot savas kustības inerces spēku (sk. 41. att.). Šinī momentā jāuzmanās, lai abu braucēju divriteņu stūres un pedāļi nebūtu pārāk tuvu un neaizķertos, jo var sekot bīstams kritiens. Maiņas laikā viens partneris drikst stumt otru tikai virzienā uz priekšu, bet nekādā ziņā ne sānis vai kā citādi. No tādām kļūdām jāizvairās, lai nenotiktu nelaime.

Pāru brauciena sacensībās piedalās līdz 20 pāriem, tātad vienlaikus velotreka ceļā atrodas ap 40 riteņbraucēju. Tas prasa no katra dalībnieka vislielāko uzmanību brauciena laikā. Neviens riteņbraucējs nedrikst izdarīt pēkšņas sāniskas kustības pirms vai pēc izdarītām maiņām; nedrikst braukt nevienādi, saraustīti — virzienā uz priekšu-atpakaļ vai pēkšņi izvērzi-

ties sānis; jāuzmanās, lai neskartu pretinieka divriteni. Ikvienam ritenbraucējam stingri jāievēro visi braukšanas noteikumi un jābūt ļoti uzmanīgam. Pāru braucieniem ir speciāli jāgatavojas un jātrenējas, paredzot tos treniņa plānā (programmā).

Ikvienam pārim ir jābūt tā saliedētam, lai abi braucēji varētu pēc iespējas bez liekas runāšanas un zīmju rādīšanas saprasties un pielietot saskaņotu taktiku.

Taktikai cīņā ar pretinieku pāru braucienā ir liela nozīme. Dažādu taktikas momentu šeit ir vēl vairāk nekā sprinta un giču braucienos. Protams, pareizi jāsadala arī spēki distancē. Tā, piemēram, pārim jau iepriekš jānorunā, kad, kādā ceļa etapā vai riņķī izdarīs spurtus un mēģinājumus atrauties no galvenās grupas. Ja tas neizdodas, tad jāzina, kad tiks izdarīts atkārtots atrašanās mēģinājums. Cīņā uzvaras dēļ šeit jāņem vērā ne visi pāri, bet galvenie, spēcīgākie, no kuriem tad arī mēģina atbrīvoties. Šādi atrašanās mēģinājumi var būt arī neīsti, imitēti, kuriem tad var sekot īstais izrāviens, kam labi jāmobilizējas, lai tas izdotos.

Arī pāru braucienos ir svarīgi izmantot pretinieku radīto aizvēju, lai aiztaupītu spēkus izšķirošai cīņai distances beigu posmā.

Sacensības laikā liela nozīme ir trenerim vai pārstāvim, kas lielā mērā var palīdzēt orientēties un pielietot pareizo taktikas variantu.

Pāru braucienos galvenokārt pielieto uzbrūkošo taktiku. Tā dod labākos panākumus kā starpfinišos, tā arī visā distancē.

Katrs pāris, pielietojot savu taktiku, nedrīkst aizmirst, ka arī pretinieki ir sagatavojušies dažādiem pārsteigumiem, kurus vajag laikā uztvert un uz tiem attiecīgi reaģēt. Tātad pāru braucienā jāprot veidot uzbrūkošo taktiku un reizē arī «atsist» uzbrukumus.

Pirms pāru brauciena sevišķi rūpīgi jāapskata divritenis, lai nolaidīgas divriteņa sagatavošanas rezultātā nenotiktu kāda kļūme vai nelaimes gadījums.

100 riņķu brauciens

Arī 100 riņķu braucienā nepieciešama laba fiziskā un tehniskā gatavība. Ja pāru braucienā (30 km distancē) ir trīs starpfiniši, tad 100 riņķu braucienā tādu ir 20; tie atkārtojas katros piecos riņķos. Tātad katrs piektais riņķis ir finiša riņķis, kur tiek attīstīts maksimālais ātrums. Varētu domāt, ka šeit vislabākos panākumus var gūt labs sprinteris. Tā tas tomēr nav. Piemēram, sporta meistars rīdzinieks Alfreds Krēsliņš, nebūdams sprinteris, 1951. gadā izcīnīja pirmo vietu 100 riņķu braucienā Vissavienības 6 pilsētu sacensībās, kaut gan Krēsliņa labākais rezultāts 200 m gičā bija tikai 14,3 sekundes.

100 riņķu sacensībā labu rezultātu var sasniegt tikai spor-

tists, kas ir vispusīgi gatavojies, — ar labu izturību, tehniku, ātrumu un taktiku.

Ritenbraucējam jāprot cīnīties arī nogurušā stāvoklī, un galvenais, jāprot arvien saglabāt zināmas spēka rezerves beigu kāpinājumam katrā finišā.

Šajās sacensībās, tāpat kā sprintā, ir jāprot laikā atrast pareizo vietu grupā, lai varētu finišā netraucēti pielietot savu taktikas manevru. 100 riņķu braucienā pavisam maza nozīme ir pareizai spēku sadalei distancē, toties visai svarīga ir taktika ciņā ar pretinieku.

Taktikas manevri finišā ir tādi paši kā 1 km sprintā braucienā un šosejas braucienos ar kopējo startu.

ŠOSEJAS BRAUCIENI

Ja līdz 1950. gadam ritenbraukšanas sacensības pa lielāka daļai notika ar individualu (atsevišķu) startu, tad pēdējos gados vislielākā vērība tiek piegriezta masu startam un komandu braucieniem. Līdz ar to pieaug prasība pēc vēl lielāka ātruma un izturības, jo sacensībās ar kopēju startu braukšanas ātrums bieži vien ir daudz lielāks nekā braucienos ar atsevišķu startu. Startējot grupā, nepieciešama arī labāka tehnika un vispusīgāka taktika.

Apskatīsim īsumā taktikas manevrus un paņēmienus šosejas braucienos ar kopējo startu.

Isās distances

Lai noteiktu labāko taktiku sacensībās ar kopējo startu, ir jāzina pretinieku spējas, viņu tehniskie sasniegumi vienā vai otrā distancē. Ja neizdodas uzzināt pretinieku spējas, tad ritenbraucējam jābūt sevišķi uzmanīgam, jo tik isās distancēs kā 10 vai 15 km ir grūti kaut ko labot, īpaši, ja kļūda tiek pieļauta distances sākumā.

Ja pretinieki ir pilnīgi nezināmi, ieteicams jau pašā sākumā pārbaudīt viņu spējas. To var izdarīt šādi: tikko ir dota starta komanda, jāattīsta gandrīz maksimālais ātrums, kas izturams apmēram 350—400 m. Tad katrā ziņā arī tūlīt noskaidrosies, kas ir spēcīgākie braucēji, jo tie visi atradīsies priekšējā, vadošajā grupā. Turpmākos pāris kilometrus var braukt mierīgā gaitā. Tad atkal ieteicams izdarīt 200—250 m kāpinājumu un vērot, kuri no braucējiem ir spējīgi uz šo kāpinājumu atbildēt. Protams, tādi atradīsies, un turpmāk tie tad arī jāuzmana. Ieteicams pieslēgties vienam no viņiem aizmugurē un, izmantojot aizvēju, turpināt braucienu līdz distances beigu posmam. Pēc apmēram 3/4 distances veikšanas vadošajā grupā sāksies «taustišanās» pēc labākām izejas pozīcijām beigu finišam. Iespējams, ka kāds no ritenbraucējiem mēģinās atrauties; to

tomēr nedrīkst pieļaut. Nekavējoties «jāpieslēdzas», t. i., cieši jāseko uz priekšu aizgājušajiem dalībniekiem. Šādas atrašanās izrāvienus braucēji parasti izdara ceļa likumos vai pagriezienos. Ja visi vadošās grupas dalībnieki samērā mierīgi turpina braucienu, tad skaidrs, ka viss izšķirsies pašās distancēs beigās; tāpēc laikus jāgatavojas pēdējam finišam. Pirmkārt, jāmēģina cieši pieslēgties aizmugurē šķietami ātrākajam riteņbraucējam, tomēr ar tādu aprēķinu, lai būtu iespēja paiet pa labi vai pa kreisi viņam garām beigu finišā. Nekādā ziņā nedrīkst ļaut ieslēgties no abām pusēm, jo tad samazinās izredzes apsteigt priekšējo dalībnieku. Iesākot finišu, jārikojas enerģiski un izšķiroši. Ja priekšējais brauc pietiekami ātri, tad jāturpina «sēdēt» aizmugurē; ja nē, tad gar vienu vai otru pusi var mēģināt paiet garām un pēdējos 150—200 metros attīstīt maksimālo ātrumu līdz mērķim.

Taktika cīņai ar pazīstamiem pretiniekiem jāizstrādā pirms starta. Te ir zināma nozīme arī braukšanas tempam. Galvenais tomēr ir jau distancēs sākumā vērot, uz ko gatavojas pretinieki. Tāpēc distancēs sākumā jāizdara pretinieka novērošana un izlūkošana. Piemēram, ir svarīgi zināt, ar kādu divriteņa pārnesumu brauc nopietnākie uzvaras kandidāti. Tas ir sevišķi svarīgi tāpēc, lai zinātu, kā braukt beigu posmā.

Ja pretinieka divriteņim ir mazāks pārnesums, tad iespējams, ka pēdējais gatavojas garākam beigu finišam, ja lielāks — īsākam finišam. Tas, protams, ir atkarīgs arī no pretinieka fiziskajām spējām. Šiem un vēl citiem taktikas jautājumiem jeb apstākļiem jāpievērš uzmanība kā pirms sacensībām, tā arī sacensību laikā.

Braucot kopā ar pazīstamiem pretiniekiem, kāpinājumi distancēs sākumā atkrīt, toties neizbēgami tie kļūst distancēs otrā pusē. Svarīgākais uzdevums, kā jau teikts, — izraudzīties ātrāko no pretiniekiem un cieši pieslēgties viņam aizmugurē. Iespējams, ka tas neizdodas, īpaši, ja arī pretinieka nodoms ir tāds pats. Tad tas jāmēģina darīt ar kādu citu pretinieku, bet nekādā ziņā nav ieteicams braukt bez aizsegas, īpaši pret vēju, jo «individuala» braukšana kopēja masu starta gadījumā ir nelietderīga spēku iztērēšana, kas negatīvi atsaucas distancēs beigu posmā, sevišķi finišā. Visumā īsajās šosejas distancēs jāpielieto apmēram tādi paši taktikas varianti, kādus lielo treka braucēji.

Vidējās distancēs

Ja īsajās distancēs ir mazāk laika dažādu taktikas variantu pielietošanai un viss jādara ātri, tad vidējās distancēs ir pietiekami daudz laika, lai novērotu pretiniekus un, ja vajadzīgs, vairākkārt atkārtotu mēģinājumus atrauties no vadošās grupas. Ja sacensību ceļš nav likumots un kalnains, tad vienam

«aizbēgt» no grupas gandrīz nav iespējams; to var veikt tikai pa diviem vai trim kopā. Turpretī kalnainā apvidū un likumotā ceļā arī vienam ir iespējams atrauties no grupas, jo sevišķi tad, ja pieturas vējš no aizmugures un ir labi pielāgots divrieteņa pārnēsums.

Vidējās distancēs ar kopējo startu labākos panākumus gūst riteņbraucēji, kas vispusīgi attīstīti un labi trenēti, jo šādi braucieni prasa lielu izturību, kas savienota ar labu ātrumu. Šī izturība un ātrums tad arī pēc vajadzības jāizmanto, pielietojot individualo vai arī kolektīvo taktiku. Nav pareiza tāda rīcība, ja spēcīgs riteņbraucējs visu laiku «sēž» kādam aizmugurē, neizmantojot ceļa likumus, pagriezienus un kāpienus, lai mēģinātu atrauties no vadošās grupas. Šādas «vieglas» braukšanas meklētāji ir pa lielākai daļai vāja rakstura sportisti, kas neprot vai negrib citiem uzspiest savu taktiku. No otras puses, ir gadījumi, kad fiziski vājāk attīstīts, bet spēcīga rakstura braucējs, uzspiežot savu taktiku pārējiem, panāk uzvaru pār fiziski spēcīgākiem pretiniekiem.

Ceļa likumi un pagriezieni dažkārt pat labiem riteņbraucējiem sagādā grūtības, pie kam šo uzdevumu pareizas vai nepareizas atrisināšanas rezultātā izšķiras uzvara vai zaudējums.

Tā, piemēram, tradicionālajā riteņbraukšanas sacensībā apkārt Rīgai ir jāpārvar vairāk nekā 50 lielāku un mazāku pagriezienu un ceļa likumu. Neprotot tos pareizi veikt, pie katra pagrieziena var zaudēt 3—5 un vairāk sekundes, kas kopumā visā distancē sagādā braucējam 2—3 minušu zaudējumu.

Rīgas Kulturas un atpūtas parka sacensību aplī ir divi asi pagriezieni. Veicot 50 km distanci, tie jāpārvar 28 reizes, bet 100 km distancē pat 56 reizes. Tātad, zaudējot katrā pagriezienā 3—5 sekundes, 100 km distancē zaudējums būs 3—5 minutes. Bez tam viens no pagriezieniem ir tik ass, ka tas veicams samērā lēnā tempā. Tātad 28 resp. 56 reizes ir jāizdara spējš kāpinājums, kas prasa lieku spēka patēriņu. Tāpēc katram riteņbraucējam ir jāmacās pareizi izbraukt pagriezienu, lai nezaudētu laiku — sekundes un visā braucienā — pat minutes.

Braucienos ar kopējo startu, kā arī komandu braucienos, vidējās distancēs sievietēm visbiežāk tiek rīkotas sacensības 15—25 km un vīriešiem 25—75 km distancēs. Tāpēc treniņos šādu attālumu veikšanai jāpievērš sevišķa uzmanība.

Pagriezienos riteņbraucēji parasti pielieto divus taktikas variantus. Ja ceļš ir šaurs, tad, tuvojoties pagriezienam, brauciena tempu samazina līdz minimumam un apbrauc pagriezienu, pēc tam atkal attīsta lielāku ātrumu. Ja ceļš ir samērā plats, tad pagriezienu apbrauc ar lielāku loku bez ātruma

samazināšanas vai arī to samazina tikai daļēji. Katrā ziņā pēdējam variantam ir lielākas priekšrocības, jo, lai gan distance pagarinās, netiek zaudēts ātrums un nav velti jātērē enerģija, attīstot ātrumu pēc pagrieziena.

Vidējās distancēs atkarībā no dalībnieku sastāva sekmīgi var pielietot arī t. s. kolektīvo taktiku. Tā, piemēram, viena kolektīva vai biedrības riteņbraucēji jau iepriekš norunā, kādā pagriezienā izdarīt atraušanos no pārējās grupas. Šim taktikas manevram jānotiek lielā slepenībā, ne tikai slēpjot norunu, bet arī distances sākumā ar savu rīcību neliekot pārējiem braucējiem neko manīt.

Apskatīsim tuvāk dažus šādas kolektīvās taktikas variantus.

1. Riteņbraucēji startē 50 km distancē. Apmēram distances vidū viens no kolektīva grupas spēcīgākajiem dalībniekiem izvirzās visu braucēju priekšgalā un, citiem nemanot, sāk braukšanas ātrumu samazināt. Pārējie trīs vai četri zināmās grupas dalībnieki atpaliek par 30—40 m no vadošās grupas. Arī vadošais pamazām, neuzkrītoši atpaliek. Nākošā momentā visi atpalikušie uzsāk strauju, enerģisku kāpinājumu un ar lielu ātrumu dodas garām vadošajai grupai. Pēdējā ir pārsteigta un tikai ar nokāvēšanos uzsāk kāpinājumu. Šinī brīdī atstarpei starp atrāvušajiem un galveno grupu jābūt vismaz 30—50 m. Kamēr galvenā grupa noorganizē «ķērāju» brigādi un izmanto komandas vešanas principu, tikmēr atstarpe jau ir pietiekami liela, lai pie visu riteņbraucēju vienāda spēku samēra uz priekšu atrāvušies viena kolektīva dalībnieki pirmie sasniegtu mērķi.

2. Sacensībā viena kolektīva riteņbraucēji, braucot pa šauru ceļu, izvirzās galvgala grupas priekšgalā. Pēc tam divi vai trīs no viņiem pēkšņi izdara strauju kāpinājumu, bet pārējie turpina braukt mierīgi, traucējot aizmugurē braucošajiem pretiniekiem tikt garām. Šāda taktiska rīcība nodrošina priekšējiem «bēgļiem» iespēju izrauties tālu priekšā.

3. Kalnainā ceļā, kad vadošā grupa izdara nobraucieni, pāris desmit metru atpalikušie riteņbraucēji var pielietot šādu taktikas manevru: brīdī, kad priekšā esošie atrodas nobrauciena beigu posmā, viņi maksimāli kāpina ātrumu un, izmantojot nobraucienā iegūto inerci, cenšas uzbraukt nākošā kalnā, atraujoties no pretiniekiem. Turpinot braucieni, viņi tempu joprojām kāpina, cenšoties atstarpī palielināt.

Braucot kalnainās vietās un pareizi izmantojot nobraucienos iegūto inerci, pirmkārt, var ietaupīt spēkus, otrkārt, — sekmīgi cīnīties ar pretiniekiem, tos šinī vietā apsteidzot.

Šādi taktikas varianti prasa teicamu fizisko sagatavotību, pedāljažas tehniku un prasmi pareizi rīkoties ar ātruma pārslēdzēju.

Garās distances

Visumā sacensībās šosejā garajās distancēs pielietojami tādi paši taktikas varianti kā vidējās distancēs šosejā un trekā. Jārīkojas droši un enerģiski, uzspiežot pārējiem braucējiem savu taktiku.

Kādās plašāka mēroga sacensībās ar kopējo startu Rīgas Kulturas un atpūtas parkā riteņbraucēji sacentās 100 km distancē. Sacensības risinājās 3,5 km garā šosejas trasē, kur, kā zināms, pie Zaļā teatra stūra ir asākais pagrieziens. Vadošajā grupā bija palikuši deviņi spēcīgākie braucēji, starp tiem arī riteņbraucējs K, kas garajās distancēs labākus panākumus nebija guvis. Lai paliktu vadošajā grupā un izdevīgā gadījumā kopā ar pārējiem spēcīgākajiem atrautos no galv gala grupas, K bija spiests pielietot sevišķu taktikas variantu.

Riteņbraucējs K pievērsa uzmanību asajam pagriezienam pie Zaļā teatra stūra. Tuvojoties šim pagriezienam, viņš strauji kāpināja tempu un ar lielu loku veica pagriezienu. Visi deviņi riteņbraucēji izretojās garā rindā, bet šī «ķēde» nekur nepārtrūka un nesadalījās. Nākošajā aplī riteņbraucējs K atkārtoja šo pašu paņēmieni. Pēc pāris mierīgi veiktiem apliem riteņbraucējs K atkal ar lielu enerģiju atkārtoja kāpinājumu pie asā pagrieziēna, un deviņi riteņbraucēji sadalījās trijās daļās. Pirmā grupa četru cilvēku sastāvā brāzmaini traucās uz priekšu, cenšoties palielināt atstarpi no atpalikušajiem. Otrajā — atpalikušajā grupā bija divi sevišķi spēcīgi riteņbraucēji, tomēr tie nespēja panākt vadošo grupu, kurā bez K bija vēl trīs spēcīgi braucēji, kas, pareizi mainoties, pakāpeniski vēl vairāk atrāvās. Riteņbraucējs K tikai ar lielām pūlēm, slēpjoties aizvējā, noturējās vadošajā grupā. Pēc pāris desmit kilometriem, kad bija veikti jau 75 km, K, «atpūties» citu aizmugurē, pie asā pagrieziēna atkal izdarīja mazu kāpinājumu un divi no vadošā četrinieka neuzmanības dēļ krita. Viens no pakritušajiem divriteņa defekta dēļ no tālākās sacensības izstājās. Tā riteņbraucējs K savas aktivās un taktiski pareizās braukšanas dēļ ierindojās pirmajā trijniekā, atstājot aiz sevis vairākus spēcīgākus riteņbraucējus.

Šosejas braucienos pēdējos gados sevišķi populāras kļuvas arī komandu sacensības. Komandas no starta atlaiž ik pēc 2—3 minūtēm. Sievietēm komandu sacensības notiek 15—20 km, bet vīriešiem 50—150 km distancē. Taktikas un tehnikas ziņā šie braucieni ir līdzīgi komandu braucieniem trekā. Arī šeit ir ļoti svarīgi pareizi izmantot aizvēju, mazinot gaisa pretestību (50. att.).



50. att. Pareizs stāvoklis komandas braucienā šosejas sacensībās; priekšgalā A. Džarcāns

Daudzdienu sacīkstes

Šādas sacensības parasti notiek tikai garajās distancēs šosejā. Daudzdienu sacensībās visa distance tiek sadalīta pa atsevišķiem etapiem (posmiem). Katrs etaps aptuveni līdzīgs vienas dienas sacensību distancei ar kopēju vai atsevišķu startu. Uzvar šeit dalībnieks, kurš pa visiem etapiem kopā uzrāda labāko tehnisko rezultātu. Tāpēc nav nozīmes iztērēt pārāk daudz enerģijas un par katru cenu uzvarēt kādā vienā etapā. Ieteicams vienmēr turēties galvgala grupā un tikai izdevīgā momentā etapa beigās atrauties no galvenajiem konkurentiem. Pirmajā etapā nedrīkst pārsteigties; šinī laikā labi «jāizlūko» spēcīgākie pretinieki, pēc iespējas taupot savus spēkus.

Daudzdienu sacensībās liela uzmanība jāveltī tiem etapiem, kur tiek dots atsevišķais starts. Tādos etapos ir jāpieliek visas pūles, lai sasniegtu pēc iespējas labāku rezultātu.

Liela nozīme daudzdienu sacensībās ir ēšanas, atpūtas un higiēnas režīmam. Tāpēc šiem jautājumiem jāpievērš sevišķa uzmanība. Ļoti jāsaģējas no miesas noburzumiem, tāpēc divriteņa sēdeklis, tāpat arī apavi, ir labi jāpielaiķo; jāizvairās no jauniem, vēl neievalkātiem apaviem.

Pirms sacensībām rūpīgi jāpārbauda divritenis; jāiegādājas rezerves riepas, kuras jāsakārto tā, lai vajadzības gadī-

jumā ātri varētu apmainīt pret saplīsušajām. Daudzdienu sacensībās, kur distances garums var būt 2500—3000 km, bieži vien jānomaina 20—25 pārdurtu riepu pret veselām. Tāpēc nepieciešams iepriekš vingrināties arī riepu apmaiņā.

Daudzdienu sacensībās jālieto vispusīga taktika; nepieciešams uzmanīgi vērot savus pretiniekus, uzzināt viņu priekšrocības un trūkumus. Vieniem, piemēram, ir labs temps, bet vāji spurti, citiem labi padodas veikt kāpienus ceļā (uzkalnus), bet viņi ir bailīgi nobraucienos; daži prot labi «sēdēt» aizmugurē, bet, tikko nav «vedēja», viņi nespēj izturēt lielu ātrumu utt.

Visi šie apstākļi jāievēro, lai sekmīgi cīnītos daudzdienu sacensībās. Pielietojamā taktika šeit atkarīga arī no riteņbraucēja izturības un spēku rezervēm, t. i., fiziskās sagatavotības. Šādās sacensībās, ja tās ilgst 10—15 un vairāk dienu, islaicīgie taktikas varianti sevišķus panākumus nedod.

KROSA BRAUCIENI

Krosa sacensībās jāpielieto sevišķi vispusīga taktika. Labākos panākumus gūs tas, kam būs vispusīga fiziskā gatavība, kas bez riteņbraukšanas būs trenējies arī vieglatlētikā, ātrslidošanā, slēpošanā (īpaši kalnu slēpošanā), GDA daudzciņā.

Krosa sacensībām ir nopietni jāmobilizējas. Bieži gadās, ka jaunie riteņbraucēji, iepazīstoties ar krosa distanci, vēro kalnus un pakalnus, kokus un krūmus tikai no tālienes un — galvenokārt tāpēc, lai ievērotu ceļu un vēlāk nenomaldītos, bet pašam ceļam nepievērš pienācīgās uzmanības. Tāda iepazīšanās ar ceļu pirms sacensībām ir mazvērtīga, jo, ātri braucot, riteņbraucējam nemaz nav laika «skaitīt» kokus, bet maksimāli īsā laikā jāizšķiras par brauciena virzienu, pielietojamo tehniku šķēršļu pārvarēšanā utt.; laikus un pareizi jāizlemj, kā veikt distanci. Kā zināms, ne vienmēr ir lietderīgi sēdēt uz divriteņa. Jau iepriekš jābūt skaidrībā par to, kurā vietā vajadzēs braukt, kur nokāpt un skriet ar divriteni uz pleca vai — vest to pie rokas.

Distances sākumā liela uzmanība jāpievērš pareizā ātruma izvēlei un spēku sadalei, kamēr distances otrajā pusē svarīga loma piekrīt arī taktikai, ko pielieto ciņā ar pretinieku.

Kā jau teikts, pēdējā laikā krosa sacensības pa lielākai daļai notiek ar kopēju startu, tāpēc ir ļoti svarīgi jau brauciena sākumā izvīrīties grupas priekšgalā. Tas nepieciešams arī tāpēc, lai distances vidū nebūtu lieki jāzaudē sekundes pretinieku apbraukšanai. Laikus jāizlemj arī, kādā veidā izdarīt startu — ar divriteni uz pleca, pie rokas vai arī jau no starta braukt uz divriteņa.

Iepazīstoties ar krosa ceļu, nepieciešams labi ievērot kā

lielākos, tā arī mazākos šķēršļus. Jāizlemj, kā pārvarēt grāvjus, uzkalnus, smilšainas vai purvainas vietas, zālājus, meža takas, pagriezienus, ceļa likumus, seklas upītes. Ļoti svarīgi ir pasargāt divriteņa kustošās daļas no smiltīm un ūdens. Jāizvairās samērcēt arī apavus un sporta kostimu.

Kā veikt dažādus šķēršļus krosa distancē, tuvāk apskatīts nodaļā «Technika».

TREIŅŠ

Liela fiziskā slodze, pastiprināts muskuļu darbs, kas saistīts ar elpošanas organu, asinsriņķošanas un centralās nervu sistēmas darbību, prasa no riteņbraucēja lielu fizisko izturību. Tomēr ar izturību vien riteņbraucējs nekā nevarēs panākt, ja šī izturība nebūs apvienota ar labu ātrumu.

Riteņbraucējam nepieciešama tā saucamā ātruma izturība, kā arī tādas īpašības kā neatlaidība, uzvaras griba un prasme mērķtiecīgi rīkoties (pareiza taktika), lai realizētu visus savus fiziskos, kā arī morālos un gribas spēkus konkrētos panākumos — uzvarā.

Tas sasniedzams vienīgi ar neatlaidīgu, plānveidīgu un pareizi organizētu apmācību un treniņa darbu.

Treniņa darbam jābūt cieši saistītam ar sportistu vispārīgo audzināšanu. Šim darbam jābūt organizētam tā, lai tā procesā riteņbraucējs uzlabotu savu veselību, apgūtu riteņbraukšanas tehniku un taktiku, ar vārdu sakot, pilnvērtīgi sagatavotos sacensībām.

Riteņbraukšanas specialā treniņa darbs tikai tad būs sekmiņgs, ja dalībniekiem būs laba veselība, kā arī apgūta teicama vispusīgā fiziskā sagatavotība. Tas nozīmē, ka riteņbraucējam vispirms jāklūst par GDA nozīmnieku.

Pievēršoties riteņbraukšanas tiešajiem treniņiem, katram braucējam labi jāpārzina divriteņi (tā sastāvdaļas, remonts utt.), jāzina riteņbraukšanas tehnikas pamati, kaut cik jāzina riteņbraukšanas sporta vēsture, vispār jābūt lietas kursā par Padomju Savienības labākajiem riteņbraucējiem, viņu sasniegumiem un treniņa metodēm. Viņam jābūt skaidram priekšstatam par riteņbraukšanas nozīmi, jāzina, kā un ar kādiem līdzekļiem partija un padomju valdība atbalsta riteņbraukšanas sportu.

Riteņbraucējs, kas turpretī interesējas tikai par braukšanu un divriteņi, bet nedomā par savu vispusīgo fizisko, kā arī garīgo attīstību, neinteresējas par svarīgākajiem notikumiem ne tikai riteņbraukšanā, bet arī valsts saimnieciskajā un politiskajā dzīvē, ir «tukšs» sportists — «individualists», kas nodarbojas ar sportu tikai sporta pēc.

TREIŅA PERIODI

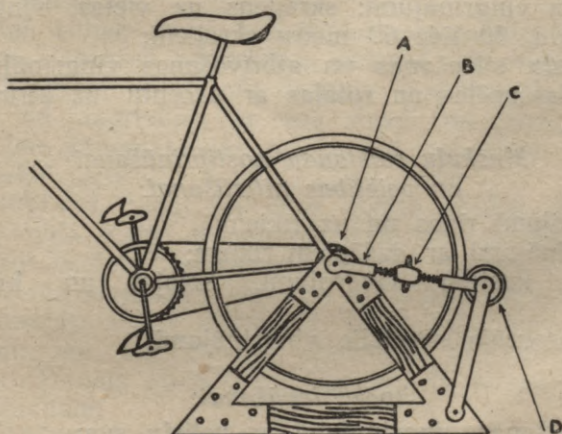
Tāpat kā citos sporta veidos, arī riteņbraukšanas gada treniņa darbs sadalās trīs periodos: sagatavošanās periodā, kas sākas 1. martā un ilgst līdz 1. maijam; pamata periodā, kas turpinās visu vasaru un beidzas 15. oktobrī; pārejas periodā, kas sākas 15. oktobrī un turpinās līdz 1. martam.

SAGATAVOŠANĀS PERIODS (PAVASARA TREIŅI)

Sagatavošanās periodā riteņbraucējiem jāveic intensīvs apmācību darbs. Treniņiem jānotiek divas vai trīs reizes nedēļā pa divām vai trim stundām.

Bez praktiskajām nodarbībām riteņbraucēji šinī laikā jāiepazīstina arī ar tādiem jautājumiem kā riteņbraukšanas vēsture, medicīniskā paškontrolē un higiēna, riteņbraukšanas sporta inventārs un tā labošana, riteņbraucēja dzīves režīms u. tml.

Praktiskajās nodarbībās galvenā vērība jāpiegriež vingrošanai, soļošanai un skriešanai mežā vai šķēršļotā apvidū, slēpošanai, riteņbraukšanai ziemas un pavasara apstākļos, tāpat vingrinājumiem («braukšanai») uz t. s. riteņbraukšanas stativa («ruļļa») (51. att.) utt.



51. att. Riteņbraukšanas statīvs:

A — mazais zobrats; B — vītnes ligzda; C — vītnes pievīlētājs; D — pretestības veltnis

Visas šīs nodarbības prasa lielu fizisko darbu un izturību. Tā kā izturība ir viena no riteņbraucējam nepieciešamajām pamatīpašībām, tad ar pastiprinātu fiziskās piepūles slodzi riteņ-

braucējam jāreķinās arī vēlāk, trenējoties savā specialajā disciplīnā.

Lai izpildītu galveno sagatavošanās perioda uzdevumu — sagatavot riteņbraucēja organismu pamata jeb sacīkšu periodā paredzamajai darba slodzei, sagatavošanās periodā veicami šādi konkrēti uzdevumi:

- a) kāpināt vispusīgo fizisko gatavību;
- b) attīstīt fizisko spēku, it īpaši tās muskuļu grupas, kurām jāiztur galvenā darba slodze riteņbraukšanā;
- c) apgūt prasmi braucot atbrīvojot muskuļus (atpūtināt nodarbinātās muskuļu grupas);
- d) uzlabot vielu maiņu, asinsriņķošanu un elpošanas organu darbību;
- e) attīstīt kustību koordināciju un ātras orientēšanās spējas;
- f) iegūt izturību statiskai un dinamiskai darbībai;
- g) norūdit organismu, izmantojot dabisko veselību veicinātāju faktoru — saules, ūdens un gaisa iedarbību;
- h) izkopt ātrumu un veiklību.

Līdzekļi

Ātruma izkopšanai:

- a) bezatbalsta un atbalsta lēcieni no vietas un ar ieskrējieni;
- b) basketbola un volejbola nodarbības;
- c) sprinta vingrinājumi: skrējieni uz vietas, vingrinājumi ar lecamauklu, 30 līdz 60 metru skrējieni;
- d) muskuļu stiepšanas un atbrīvošanas vingrinājumi;
- e) dažādas spēles un rotaļas ar akcentu uz ātrumu, stafetes u. tml.

Muskuļu saistaudu nostiprināšanai un veiklības attīstīšanai:

- a) vingrojumi rīkos un uz rīkiem;
- b) vingrinājumi ar dažādiem rīkiem;
- c) brīvo kustību vingrojumi, soļojot un koordinējot kustības;
- d) riteņbraucēja specialie vingrinājumi.

Spēka iegūšanai:

- a) svarcelšanas vingrinājumi ar nelielu svaru;
- b) pievilkšanās pie stieņa;
- c) rāpšanās pa kārti vai virvi (tauvu) — ar vai bez kāju palīdzības.

Izturības iegūšanai:

- a) soļošana šķēršļotā apvidū;
- b) soļošana pārmaiņus ar skriešanu;

- c) krosa skrējieni;
- d) riteņbraukšana uz šosejas vai telpās — uz divriteņa statīva jeb t. s. ruļļa;
- e) pietupieni, kāpšana vai skriešana pa trepēm uz augšu;
- f) garāki pārgājieni.

Nemot vērā konkrētos apstākļus, iepriekš minētie treniņa vingrinājumi pēc trenera vai instruktora ieskatiem var tikt nedaudz mainīti. Vēlams tomēr, lai nodarbībās būtu ietilpināti vingrinājumi no visām iepriekš minētajām vingrinājumu grupām.

Sagatavošanās perioda sākumā lielāka vērība jāpievērš ātruma, spēka, veiklības attīstīšanai un tikai vēlāk jāpāriet uz izturības treniņiem.

Šajā periodā jāgatavojas arī GDA normu izpildei. Jātrenē krosa skrējieni, pārgājieni, tāllēkšana, augstlēkšana un trīsoļlēkšana, 150 m šķēršļu josla; vīriešiem bez tam vēl — pievilkšanās pie stieņa.

Sagatavošanās periodā nav ieteicams noturēt nodarbības vienīgi telpās (sporta zālē), slēpošanas bazē, stadionā vai uz šosejas, bet gan pārmaiņus visās šajās vietās. Tas jādara ar tādu aprēķinu, lai organisms līdz ar pārmaiņu piepūles raksturā dabūtu zināmu aktīvo atpūtu. Pēc nodarbībām nepieciešama duša, pirts vai masaža. Jāpiezīmē, ka iesācējiem parasti masaža nav vajadzīga, par cik viņi vēl neprot maksimāli piepūlēt savus muskuļus.

Ja treniņš notiek mežā, tad ieteicams izmantot slēpošanas sporta bāzes. Jācenšas nodarbības iekārtot tādā vietā, kur ērti iespējams pārgērbties un pēc treniņa nomazgāties. Ja nav siltu dušu, tad jānorīvējas ar asu dvieli un jāuzvelk sausa veļa. Pēc tam jānomazgājas mājās vai arī divas reizes nedēļā jāapmeklē pirts.

Riteņbraukšanā, tāpat kā citos sporta veidos, treniņi notiek stundu veidā. Katra stunda pēc nodarbību rakstura var būt mazliet citādi veidota. Piemēram, var būt treniņa stunda galvenokārt ātruma iegūšanai, kur viss organizēts ātrumam; tāpat var būt stundas, kurās akcentēti spēka, izturības, tehnikas vingrinājumi; var būt treniņi vispusīgās fiziskās gatavības celšanai utt. Treniņa stunda var ilgt no 45 minūtēm līdz apmēram 3 stundām.

Schematiski treniņa stundas iedalāmas šādi:

Ātruma un spēka attīstīšanai

Ievada daļa	5—10 min.
Sagatavotāja daļa	15—30 „
Galvenā daļa	20—40 „
Noslēguma daļa	5—10 „

Kopā: 45—90 min.

Izturības iegūšanai:

Ievada daļa	5—15 min.
Sagatavotāja daļa	20—30 „
Galvenā daļa	50—120 „
Noslēguma daļa	5—15 „

Kopā: 80—180 min.

Ievada daļā jānotur īsa ierindas vingrinājumu apmācība. Tā treneris jeb instruktors rod iespēju labi pārredzēt visu kolektīvu, pieradinot sportistus zināmai kārtībai, kā arī sekmiģi organizēt stundas nākamās daļas.

Sagatavotājā daļā, kā jau pats nosaukums rāda, organisms ir «jāiesilda» (jāiesaista darbā), jāsagatavo nākamajai stundas daļai. Šeit pirmajā vietā ir brīvo kustību vingrojumi. Ja nodarbības notiek telpās, tad piemērota ir arī vingrošana rīkos un vingrinājumi ar rīkiem, izmantojot medicīnbumbas, hanteles, lecamauklas, vingrošanas sienu utt. Sagatavotājā daļā nodarbībām jānoris vienmērīgā un nesasteigtā tempā, ko nosaka treneris vai instruktors. Jāseko arī pareizai elpošanai — lai tā būtu ritmiska un padziļināta.

Stundas galvenās daļas uzdevums — izkopt un attīstīt riteņbraucējam nepieciešamās fiziskās spējas un īpašības. Tā kā sagatavošanās periodā, īpaši tā sākumā, vēl nav iespējams pilnīgi pielietot tiešos vingrinājumus uz divriteņa, tad pēc iespējas vairāk jāpraktizē treniņš uz statīva, kā arī t. s. riteņbraucēja speciālie vingrinājumi: pietupieni un palēcieni (lēkāšana) uz vienas vai abām kājām, dažādi vingrinājumi mugurai un gurniem, rotaļveida sacensības ātrumā utt.

Sagatavotājas daļas sākumā kustības jāizdara ar pusspēku, bet galvenās daļas beigās — ar maksimālo spēku, ātrumu un veiklību. Ļoti vēlams pēdējos vingrinājumus (kurus iespējams) izpildīt sacensību veidā: kurš ātrāk, tālāk, skaistāk?

Šādi vingrinājumi nedrīkst ilgt vairāk par 10—20 minūtēm.

Treniņa stundas galvenajā daļā ļoti liela vērtība jāpievērš arī līdzsvara, kustību koordinācijas un riteņbraukšanas tehnikas vingrinājumiem.

Ja vairoms treniņa dalībnieku ir fiziski vāji attīstīti, tad stundas galveno daļu nedrīkst izvest ar maksimālo, bet ar trīsceturtdaļspēka.

Stundas noslēguma daļas uzdevums — nomierināt treniņa dalībnieku sirdsdarbību pēc pastiprinātās piepūles stundas galvenajā daļā. Ja sportisti pēc treniņa dodas mājās, tad noslēguma daļa var būt pavisam īsa — 5—6 minutes, it sevišķi, ja viņi dodas ceļā ar divriteņiem. Bet, ja treniņa dalībniekiem jāiet vēl darbā (vakarā vai nakts maiņā) vai arī uz skolu, tad noslēguma daļai jābūt nedaudz ilgākai — 10—15

minutes, lai dalībnieku organisms nonāktu normalā fizioloģiskā stāvoklī.

Sagatavošanās perioda sākumā stundas galvenai daļai veltījamas 20—40 minutes; perioda beigās šis laiks jāpalielina līdz pat 2 stundām. Šai gadījumā vienlaikus jāsaīsina stundas pārējās daļas. Tā ievada daļai var veltīt 3—5 minutes, bet sagatavotājai daļai 10—15 minutes.

Pavasara treniņa periodā nepieciešams ievērot visus personīgās higiēnas nosacījumus, kas lielā mērā palīdz stīpināt organismu un sekmē panākumus treniņā.

Telpās riteņbraucēji nodarbojas sporta krekliņā, īsās biksītēs un gumijas (brezenta) karpēs; stadionā vai mežā — treniņa terpā, kas aizsargā pret aukstumu, bet atļauj arī brīvī izdarīt kustības. Katrā treniņā jābūt līdzī sausiai veļai, zeķēm, dvielim un ziepēm.

Pēc treniņa nekavējoties jānomazgājas (ar ziepēm) un ātri jāsaģērbjas, pie kam ģērbtuvē un arī dušas telpās jāsarģās no caurvēja.

Atkarībā no nodarbību vietas un citiem apstākļiem treniņa stundām var būt šāds saturs.

Treniņa stunda sporta zālē (telpās)

Ievada daļa

Dalībnieku nostādīšana ierindā un uzdevuma izskaidrošana	5 min.
Ierindas vingrinājumi	5—10 „
Lēns skrējiens	2—3 „
Vispārsagatavojošie (iesildīšanās rakstura) vingrinājumi	10—15 „

Sagatavotāja daļa

Vingrinājumi ātruma, spēka un veiklības izkopšanai ar un bez rikiem pēc GDA kompleksa vingrojumu parauga	20—25 min.
--	------------

Galvenā daļa

Speciālie vingrinājumi: līdzsvara vingrinājumi, kāju un roku vēzieni, vingrinājumi uz stativa, lēcieni pāri galdam, āzīm u. tml.	25 min.
Sporta spēles (basketbols, volejbols), svarcelšana	20 min.
Vingrinājumi ar lecamauklu	6—10 min.

Noslēguma daļa

Figuralā soļošana, padziļinātas elpošanas vingrinājumi, pulsa pārbaude	5—7 min.
<hr/>	
Kopā: 110—120 min.	

Treniņa stunda stadionā

Ievada daļa

Tas pats, kas sporta zālē	20—25 min.
-------------------------------------	------------

Sagatavotāja daļa

Vingrinājumi sacensību veidā: lēcieni no vietas un ar īsu ieskrējieni — tālumā, trīssoļu, piecsoļu un desmitsoļu. Sacensība: kurš ātrāk piecelties kājās no sēdus vai guļus stāvokļa utt.	10—20 min.
---	------------

Riteņbraucēja speciālie vingrinājumi (pietupieni, lēcieni, vingrinājumi uz riteņbraukšanas stativa)	25 min.
---	---------

Galvenā daļa

Sprinta skrējieni 100—200 m, soļošana tupus lēkāšana (10—20 palēcieni) uz vienas kājas, stafetskrējieni, rotaļveida sacensības ātrumā, veiklībā; darbs uz stativa	30 min.
---	---------

Noslēguma daļa

Soļošana un padziļinātas elpošanas vingrinājumi	10 min.
<hr/>	
Kopā: 95—110 min.	

Krosa treniņa stunda

Ievada daļa

Dalībnieku nostādīšana un soļošana	10 min.
--	---------

Sagatavotāja daļa

Iesildīšanās vingrinājumi un īsi skrējieni	30 min.
--	---------

Galvenā daļa

Skriešana un soļošana šķēršļotā apvidū; soļošana ar smagumu (svaru) uz muguras (var nest treniņa biedru vai mugursomu)	120 min.
--	----------

Noslēguma daļa

Lēna soļošana, padziļinātas elpošanas vingrinājumi	20 min.
<hr/>	
Kopā: 180 min.	

Visas šeit aprakstītās nodarbību paraugstundas pēc sava satura un uzbūves var būt arī citādi veidotas. Tas atkarīgs no daudz un dažādiem blakus apstākļiem, starp citu, no riteņbraucēju fiziskās un tehniskās gatavības, trenera (instruktora) treniņu plāniem un nodomiem. Vēl jāpiezīmē, ka ar sievietēm, jauniešiem un jauniešiem noteikti jānodarbojas atsevišķās grupās pēc atvieglotas programmas.

Katram jaunam riteņbraucējam ir jāzina, ka sagatavošanās periods nav pamata periods un tāpēc nodarbībās nav vēlams iztērēt enerģiju bez jebkāda aprēķina. Treniņi nedrīkst notikt bez plāna un bez zināma uzdevuma. Trenējoties vairākiem kopā (sacensoties), nedrīkst pārspīlēt skrējiena vai slēpošanas tempu, celt pārāk lielu svaru utt. Riteņbraucējs nedrīkst aizmirst, ka šai nodarbību posmā viņš gatavojas vasarās sacensību sezonai. Nodarbības ar citiem sporta veidiem izmantojamas tikai kā līdzeklis vispusīgās fiziskās gatavības iegūšanai.

Arvien jāatceras, ka treniņš jā sāk ar iesildīšanās vingrinājumiem, jo ar neiesildītiem muskuļiem nav vēlams un nav arī iespējams izdarīt ātras un spraigas kustības: var rasties muskuļu sastiepumi, pārstiepumi u. tml. traumas, līdz ar ko pazeminās muskuļu darba spējas un kvalitāte. Nodarbībās nepieciešams dziļi un spēcīgi elpot, lai plaušās ievadītu pēc iespējas vairāk svaiga gaisa, kas vajadzīgs muskuļu darba jaudas uzturēšanai. Sevišķa uzmanība veltījama tam, lai izelpa būtu pilnīga. Specialajos elpošanas vingrinājumos jāelpo pēc vispār pieņemtiem noteikumiem: ieelpot, paceļot rokas vai iztaisnojot ķermeni; izelpot, nolaižot rokas un noliecot ķermeni. Skrienot jāelpo ritmā, ieelpojot un izelpojot uz zināmu soļu skaitu, pie kam jāieelpo pēc iespējas, bet ne vienīgi caur degunu, bet jāizelpo caur muti. Parasti riteņbraucējs (šosejā) ieelpo divu kustību ciklu laikā, bet izelpo īsi un spēcīgi — brīdī, kad labā vai kreisā kāja izdara maksimālu spiedienu uz pedali.

Ja sacensību laikā vai treniņā riteņbraucējs elpo galvenokārt caur muti, tad tā nav liela nelaime, bet vēlams tomēr pilnīgi izmantot arī degunu, jo tad plaušās nokļūst tīrs gaiss (bez putekļiem).

Pirms sagatavošanās perioda treniņiem un arī šo treniņu laikā riteņbraucējam vairākas reizes jāpārbauda sava veselība pie sporta ārsta — specialista. Uzklāusot pēdējā atzinumus un padomus, jauns riteņbraucējs — saziņā ar treneri vai instruktoru, bet vecāks riteņbraucējs arī pats pēc saviem apsvērumiem — var pareizi iekārtot un regulēt savus treniņus, lai nepārpūlētos vai arī lai nodarbību slodze nebūtu par vieglu.

Trenējoties kopā lielākai grupai, trenerim vienam ir grūti

noteikt katram riteņbraucējam individuāli pareizo darba uzdevumu, jo, kā jau teikts, visi apmācāmie nekad nav vienāda vecuma, ar vienādu fizisko gatavību, vienādu miesas svaru utt. Tāpēc ieteicams organizēt treniņus mazākās grupās. Pēc iespējas individuāli jāpieiet apmācāmiem, kuru miesas svars ievērojami lielāks vai mazāks par normalo. Sagatavošanās perioda sākumā šiem dalībniekiem nedrīkst likt skriet vai arī darboties uz riteņbraukšanas statīva vairāk par 3—4 minūtēm. Tas ne mazāk attiecināms arī uz jauniešiem un sievietēm.

Pavisam citādi jāorganizē treniņi sagatavošanās periodā tiem riteņbraucējiem, kuri ziemā nodarbojušies ar ātrslidošanu, slēpošanu vai citiem sporta veidiem un kuri šajos veidos piedalījušies sacīkstēs.

Riteņbraucējiem ar mazu miesas svaru vairāk jānodarbojas ar spēka un ātruma vingrinājumiem; vienīgi sagatavošanās perioda vidū un beigās viņiem ieteicams izpildīt izturības vingrinājumus: ilgāku soļošanu, krosa skrējienus utt.

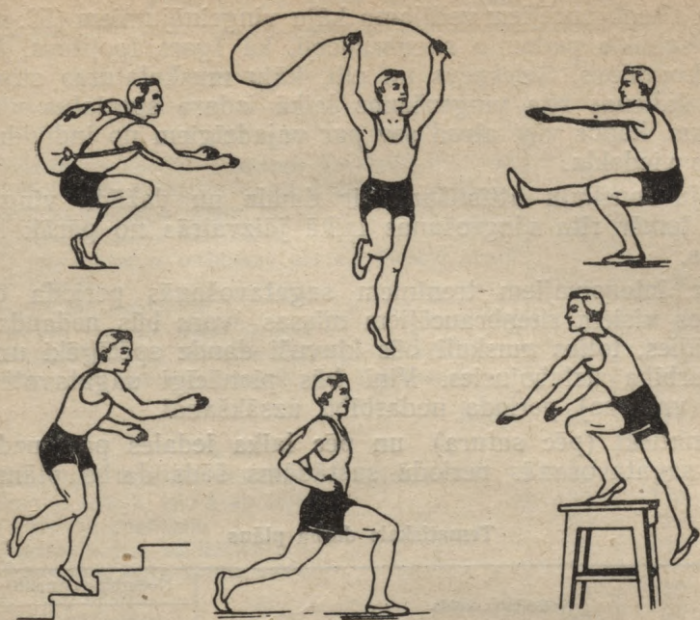
Tādiem sportistiem pēc iespējas jāuzlabo ēšanas un gulēšanas režīms, palielinot miega laiku pat līdz 10 stundām, vai jārod iespēja pagulēt kādu stundu arī pēcpusdienā.

Tāpat riteņbraucēji ar stipri lielu miesas svaru, lai nepārpūlētu sirdi, nedrīkst sākumā veikt izturības skrējienus. Nopietni pievērsties izturības treniņiem viņiem ieteicams tikai sagatavošanās perioda vidū un beigās, kad šie dalībnieki ir sasnieguši kaut cik normalu svaru. Lai pazeminātu miesas svaru, pēc iespējas jāatturas no šķidrumu lietošanas. Kaut gan augļi — āboli, ogas u. tml. ir laba lieta, tomēr nodarbību laikā un tūlīt pēc nodarbībām vai sacīkstēm nevajag lietot augļus — ābolus pārāk lielos vairumos, jo tie satur daudz šķidruma. Saldējumu vietā labāk ieteicams lietot tīru cukuru, pēc iespējas vairāk kustēties un gulēt tikai minimāli nepieciešamo laiku.

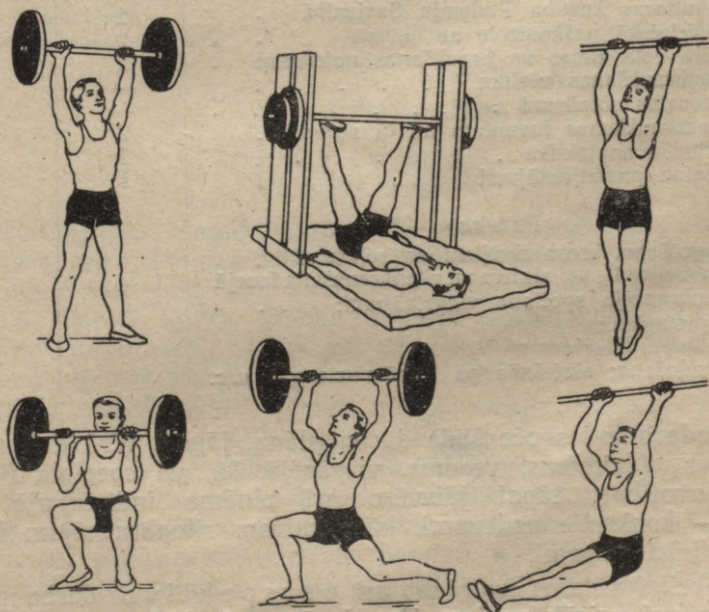
Riteņbraucējiem, kas strādā nakts maiņā, treniņu un sacensību laikā jāmēģina pāriet uz darbu dienas maiņā. Ja tas nav iespējams, tad, strādājot nakts maiņā, ar lielu uzmanību jāregulē treniņi un atpūta.

Riteņbraucējs nedrīkst trenēties bez plāna, nezinot vingrinājumu nozīmi, mērķi un uzdevumu. Tikai tādu nodarbību rezultātā, kad mērķtiecīgi apvienoti regulāri treniņi un pareizs dzīves režīms, var gūt teicamus panākumus.

Tā saucamie riteņbraucēja specialie vingrinājumi ir nodarbības, kas galvenokārt attīsta tās muskuļu grupas, kurām riteņbraukšanas piepūlē veicams galvenais darbs. Vispirms jāizmeklē un jāpielieto tādi vingrinājumi, kas nostiprina kāju, gurnu un muguras muskuļus (52. att.). Treka braucējiem ziņāma uzmanība jāpievērš arī rokām. Vislielākā vērība tomēr



52. att. Vingrinājumi kāju muskuļu stiprināšanai



53. att. Vingrinājumi spēka attīstīšanai

visiem riteņbraucējiem veltījama kāju vingrinājumiem (52. un 53. att.). Labākie padomju riteņbraucēji, kā Igors Ipolitovs, Batajens, Logunovs, Šeļešņevs un citi, kāju muskulatūras stiprināšanai ikdienas rīta vingrošanas laikā izdara speciālus vingrinājumus, kādus viņi atrod sev par vajadzīgiem no individualās pieejas viedokļa.

Kāju muskuļu attīstīšanai ir daudz un dažādu vingrinājumu, tomēr rīta vingrošanas laikā jāizvairās no pārāk lielas slodzes.

Pēc intensīvajiem treniņiem sagatavošanās perioda divos mēnešos visiem riteņbraucējiem miesas svars būs nedaudz samazinājies, toties muskuļi būs kļuvuši daudz spēcīgāki un arī sirdsdarbība uzlabojusies. Viņi būs pienācīgi sagatavoti pamata (vasaras) perioda nodarbību uzsākšanai.

Tematiski (pēc satura) un pēc laika iedaļes par uzdevumiem sagatavošanās periodā sastādāms šāds darba plāns.

Tematiskais darba plāns

Nodarbību veids	Nodarbību (stundu) skaits	
	martā	aprīlī
T e o r i j a		
1. Fizikultūras kustība Padomju Savienībā	2	—
2. Medicīniskā paškontrolē un higiēna	2	—
3. PSRS ceļa zīmes un braukšanas noteikumi	2	—
4. Riteņbraukšanas vēsture	—	2
5. Sacensību noteikumi	—	2
6. Riteņbraukšanas inventārs un tā remonts	2	2
7. Tehnika un taktika	2	2
8. Treniņa pamatjautājumi	1	1
P r a k s e		
1. Vingrošana, krosa skrējieni un soļošana	4	4
2. Vingrinājumi uz statīva un riteņbraukšana šosejā	4	8
3. Riteņbraucēja speciālie vingrinājumi:	4	2
a) pietupieni;		
b) lēcieni (lēkāšana);		
c) soļošana; skriešana pa trepēm uz augšu u. c.		

Nodarbojoties pēc šāda darba plāna, jāņem vērā dalībnieku sastāvs (dzimums, vecums, vispārējā, kā arī speciālā fiziskā sagatavotība), tāpat jāievēro arī zināma individualā pieeja — konkrētie uzdevumi, kādi katram riteņbraucējam tuvākajā laikā veicami.

Sekcijai vēlams izstrādāt arī perspektīvo darba plānu diviem vai vairāk gadiem. Tas darāms pēc šāda parauga.

Perspektīvais darba plāns trijiem gadiem

Nodarbību veids	Nodarbību (stundu) skaits		
	I	II	III
Teorija			
1. Fizikulturālas kustības Padomju Savienībā	4	2	2
2. Medicīniskā paškontrolē un higiēna	4	2	2
3. Treniņa pamatjautājumi	1	1	2
4. Riteņbraukšanas vēsture	2	2	—
5. Riteņbraukšanas tehnikas pamati (šosejā, trekā un krosā)	2	2	2
6. Sacensību noteikumi	2	1	1
7. Taktika (šosejā, trekā, krosā)	2	2	2
8. Riteņbraukšanas inventārs un tā remonts	2	2	—
9. PSRS ceļa zīmes un braukšanas noteikumi	2	—	—
Kopā:	21	14	11
Prakse			
1. Vispusīgās fiziskās attīstības vingrinājumi	36	36	36
2. Treniņi šosejā, krosā un trekā	120	120	120
3. Tehnikas apgūšana	60	20	20
4. Sagatavošanās sacīkstēm	30	40	40
5. Nodarbības citos sporta veidos:			
a) vingrošana	10	10	10
b) vieglatletika	24	24	24
c) ātrslidošana un slēpošana	60	60	60
d) peldēšana	10	10	10
e) sporta spēles	10	10	10
f) svarcelšana	20	20	20
6. Piedalīšanās sacīkstēs			
	Pēc sacīkšu kalendara		
Kopā:	380	350	350
Pavisam kopā:	401	364	361

**PAMATA PERIODS
(VASARAS TREIŅIS)**

Norūdijušies sagatavošanās treniņos ziemā un pavasarī, riteņbraucēji sasniedz zināmu fizisko gatavību; sēžoties uz divriteņa, viņi jūtas jau «savā elementā».

Lai varētu agrāk uzsākt treniņus šosejā vai trekā, daži labākie riteņbraucēji dodas pat uz dienvidiem, kur, kā zināms, vasaras sporta sezona sākas daudz agrāk.

Daži, galvenokārt jaunie riteņbraucēji, pamata perioda pirmajos treniņos sāk attīstīt lielu braukšanas ātrumu un veikt pārāk lielus attālumus. No šāda veida treniņa procesa izkropļojumiem tomēr jāatturas. Pamata perioda pirmajos treniņos riteņbraucējam jādomā galvenokārt par pareizu sēdi uz divriteņa, pedāljažas tehniku, pareizu iesildīšanos pirms treniņa, ritmisko un padziļināto elpošanu utt. Jāpievērš uzmanība arī t. s. pedāljažas (pareizas kāju darbības) tehnikas pilnveidošanai.

Sākot darbu ar riteņbraucēju grupu, visi dalībnieki jāiedala sīkākās grupās pēc disciplinām (braukšanas veidiem). Atsevišķi jāorganizē nodarbības ar treka, šosejas un krosa braucējiem.

Bieži vien treneri neatdala šosejas braucējus no krosistiem. Tāda rīcība nav pareiza, sevišķi, ja strādā ar sporta meistariem un pirmās klases braucējiem. Tāpat liela kļūda ir, ja sezonas vidū treka braucējus vairākkārtīgi iesaista šosejas un pat krosa sacensībās. Turpretī ir ļoti vēlams, lai šosejas vai krosa riteņbraucēji trenētos arī trekā.

Sākoties vasaras sporta sezonai, trenerim jāiepazīstina kolektīva vai biedrības riteņbraucēji ar nākošo (pamata perioda) treniņu uzdevumiem.

Riteņbraukšanas treniņa pamata periodu iedala divos posmos: priekšsacīkšu un sacīkšu posmā.

Priekšsacīkšu posms

Priekšsacīkšu posms sākas 1. maijā un beidzas tad, kad oficiāli ar pirmajām sacensībām atklāj vasaras sporta sezonu. Šai laikā riteņbraucējam jāpierod pie regulāra darba uz divriteņa. Katrā treniņā jāseko tehnikas elementu pareizai izpildei un apgūšanai, pareizam braukšanas ātrumam (tempam), ritmiskai un dziļai elpošanai. Vecākiem braucējiem jau pirmajos treniņos jācenšas atgūt to kustības izjūtu un tehnisko gatavību, kāda viņiem bija iepriekšējā sezonā. Jaunākajiem riteņbraucējiem galvenokārt jādomā par tehnikas pamatu apgūšanu un nostiprināšanu.

Pirmos treniņus nedrīkst pārvērst par ātruma vai izturības treniņiem; braucienos no treniņa uz treniņu tikai pakāpeniski jātuvojas sacensību tempam.

Katram riteņbraucējam obligāti jāievēro, ka jau ar pirmajiem pavasara treniņiem divritenim ir jābūt priekšzīmīgā kārtībā. No tā, kādā kārtībā un cik pareizi divritenis būs pielāgots braukšanai, bieži vien atkarīgi panākumi sporta sacīkstēs. Tāpēc vislielākā uzmanība jāveltī inventāra izvēlei un kvalitātei, to iegādājoties vai remontējot.

Pamata perioda pirmā posma laikā nepieciešams trenēties gandrīz katru dienu. Katram treniņam jāizstrādā sevišķs darba plāns jeb programma, secīgi saistot to ar citiem — iepriekšējiem un sekojošiem treniņiem.

Darba temps (slodze) ar katru dienu jākāpina, darot to ar tādu aprēķinu, lai otrajā (sacīkšu) posmā riteņbraucēja organisms varētu bez sevišķa noguruma izturēt maksimālo darba slodzi. Šinī posmā treka, šosejas un krosa braucējiem noteikti jātrenējas jau atsevišķi.

Pamata periodā sevišķa uzmanība jāpievērš tam, lai spor-

tisti nepārtrenētos, kas visbiežāk mēdz gadīties ar jaunākās paaudzes riteņbraucējiem. Tāpēc pamata perioda pirmajā posmā šiem braucējiem pēc iespējas vairāk jābūt kontaktā ar sporta ārstu, konsultējoties par savu veselības stāvokli pēc katrām pārīs nedēļām.

Pamata periodā treniņos nepieciešams lietot sporta pulksteni — chronometru.

Nodarbību laikā jāriko arī teoretiskas pārrunas par dažādiem riteņbraukšanas tehnikas jautājumiem, apskatot padomju labāko braucēju kinogramas, iztīrējot taktikas jautājumus utt.

Treniņa laikā trenerim vai instruktoram uzmanīgi jāseko katra grupas dalībnieka pielaištajām kļūdām un tās nekavējoties jālabo; jāizdara attiecīgās atzīmes treniņu burtnīcā un pēc treniņa šīs kļūdas individuāli vai (raksturīgākās) kopīgi jāanalizē, jāiztīrā.

Lai tehnikas izkopšanā varētu dot pareizus norādījumus, nepieciešama individuāla pieeja katram braucējam. Trenerim jāprot secīgi sumēt savus novērojumus par attiecīgo sportistu un gūtos atzinumus praktiski pielietot treniņu procesā. Šinī gadījumā ir svarīgi ievērot arī paša sportista piezīmes par vienu vai otru jautājumu.

Pamata periodā grupas vai sekcijas treniņa darba plāns ir tikai pamats, sakarā ar ko katram riteņbraucējam jāizstrādā savs individuālais treniņu plāns. Tas viņam jādara, ievērojot arī trenera un sporta ārsta norādījumus. Darba slodzei līdz pat perioda otrā posma sākumam pakāpeniski jāpieaug.

Pamata periodā treniņa stundas organizējamās pēc šāda parauga.

Sosejas braucējiem

Ievada daļa

Uzdevums: treniņa dalībnieku organizēšana.

Līdzekļi:

- disciplinēta ziņojuma nodošana trenerim;
- dalībnieku sastāva pārbaude (pēc saraksta);
- treniņa uzdevumu izskaidrošana;
- inventara pārbaude;
- konkreta uzdevuma došana dalībniekiem.

Sagatavotāja daļa

Uzdevums: organisma iesildīšana.

Līdzekļi:

- brīvās kustības (5—10 min.);
- braukšana ar divriteni vidējā tempā (10—20 min.);
- kāda tehnikas elementa apskate (iztīrājums).

Galvenā daļa

Uzdevums: izturības un ritma izkopšana.

Līdzekļi:

- a) īss paskaidrojums par apgūstamo tehniku;
- b) tehnikas elementu praktisks demonstrējums;
- c) tehnikas mācīšanās, braucot vidējā tempā;
- d) kļūdu labošana — visai grupai, kā arī individuāli;
- e) sprinta treniņi: starti no vietas, spurti (200—500 m un vairāk);
- f) garo distanču treniņi — grupā vai individuāli — distancēs no 20 līdz 200 km un vairāk.

Noslēguma daļa

Uzdevums: nomierināt organismu un atbrīvot muskuļatūru.

Līdzekļi: lēns brauciens līdz mājām vai izejas punktam.

Treka braucējiem

Ievada daļa

Uzdevums un arī līdzekļi tādi paši kā šosejas braucējiem.

Sagatavotāja daļa

Uzdevums tāds pats kā šosejas braucējiem.

Līdzekļi: ātruma treniņš, pie kam organismam un muskuļiem jābūt atbrīvotiem un koncentrētiem pēkšņam darbam, kā spurtam, startam gaitā utt.

Galvenā daļa

Uzdevums: izkopt ātrumu un ritmu, sevišķu vērību veltījot kāju un gurnu muskuļu attīstībai. Apgūt pēc iespējas ātrāku kāju darbību, veltījot uzmanību tam, lai smaguma centrs nenovirzītos no divriteņa sēdekļa, kāda rīcība parasti saistīta ar laika zaudējumu.

Līdzekļi:

- a) trenera paskaidrojumi;
- b) tehnikas elementu praktisks demonstrējums;
- c) tehnikas mācīšanās treka pagrieznē (centrbēdzes spēka pārvarēšana) un taisnē;
- d) kļūdu labošana;
- e) sprinta treniņš (grupā) 1 km distancē: starts, izrāviens, spurti (izrāviēni) no aizmugures, kā arī sekošana pretinieka izrāviēniem. Pagrieznēs veikšanas tehnika. Gītu tehnika 200, 500 un 1000 m distancēs. Izrāviēni gaitā (30—150 m un vairāk);

f) izturības un tempa treniņi distancēs no 4 līdz 50 km un vairāk;

g) komandu brauciena tehnika; lidera (vedēja) maiņa;

h) pāru brauciena tehnika;

i) aizmatora braukšanas tehnika.

Noslēguma daļa

Uzdevums un līdzekļi tādi paši kā šosejas braucējiem.

Krosa braucējiem

Ievada un sagatavotājas daļas uzdevums tāds pats kā šosejas braucējiem, arī līdzekļi apmēram tādi paši.

Galvenā daļa

Uzdevums tāds pats kā šosejas braucējiem; papildus vēl jāiemācās skriešus veikt stāvus uzkalnus, pārvarēt smilšu klajumus vai purvainas vietas.

Līdzekļi tādi paši kā šosejas braucējiem, tikai papildus vēl jānodarbojas ar vieglatletikas krosa skrējieniem. Krosa braucienu treniņos distanču garums — no 10 līdz 40 km.

Noslēguma daļas saturs tāds pats kā šosejas braucējiem.

Paraugtreniņi

Pamata perioda pirmajā un otrajā posmā iesācējiem šosejas un krosa braucienos ieteicams organizēt nodarbības apmēram pēc šāda plāna:

1. un 2. treniņš

15 km braucieni šosejā (vai citā līdzienā ceļā). Braukšanas ātrums nedaudz zem vidējā (18—20 km stundā). Pareizas sēdes un pedaljažas tehnikas apgūšana.

3. un 4. treniņš

20 km šosejā. Ātrums vidējs vai zem vidējā (20—22 km stundā). Pedaljažas tehnikas apgūšana, braukšana ar atbrīvotiem, nesasprindzinātiem muskuļiem.

5. treniņš

30 km šosejā. Distances vidū ātrums vidējs, ar palēninājumu beigās (20—22 km stundā).

6. un 7. treniņš

20 km šosejā. Ātrums lielāks par vidējo (24—28 km stundā). Trenēties var grupā ar pārmaiņus vešanu. Pēdējos 5 km ātrumu var samazināt.

8. treniņš

20 km šosejā, vidējā ātrumā. Distances profils kalnains. Pievērst uzmanību smaguma centra pareizai novietošanai, braucot kalnā un no kalna. Divkāršās pedāljažas tehnikas mācīšanās, braucot kalnā.

9. treniņš

30 km šosejā, vidējā ātrumā (22 km stundā). Jauktās pedāljažas tehnikas mācīšanās. Trenēties var arī grupā.

10. treniņš

20 km šosejā, vidējā ātrumā. Distances profils kalnains. Ritmiskās elpošanas mācīšanās un braucieni kalnā ar divkāršās pedāljažas tehniku.

11. treniņš

20 km brauciens šķēršlotā apvidū (pa meža takām, lauku ceļiem, pļavām, smilšainām vietām, pāri nelieliem uzkalniem). Ātrums lēnāks par vidējo.

12. treniņš

20 km šosejā, vidējā ātrumā. Distances profils kalnains. Divkāršās pedāljažas tehnikas mācīšanās un tās pielietošana.

13. treniņš

20 km šķēršlotā apvidū, ātrā tempā.

14. treniņš

20 km šosejā, vidējā ātrumā. Distances profils kalnains. Jauktās pedāljažas tehnikas apgūšana. Smaguma centra pareiza pārvietošana, braucot kalnā un no kalna. Pievērst uzmanību padziļinātai elpošanai.

15. treniņš

20 km šķēršlotā apvidū, vidējā ātrumā. Grūtāko šķēršļu pārvarēšana ar divriteni pie rokas vai uz pleca. Padziļinātās elpošanas vingrinājumi.

16. treniņš

40 km šosejā. Ātrums lēnāks par vidējo. Pēc katriem 4 km veikt 1 km vidējā ātrumā. Var braukt grupā ar pārmaiņus vešanu.

17. treniņš

30 km šosejā, vidējā ātrumā. Desmito, divdesmito un trīsdesmito km veikt palielinātā ātrumā.

Pedaljažas tehnikas mācīšanās ar atbrīvotiem, nenasprin-dzinātiem muskuļiem.

18. treniņš

Pārbaudes sacensība 50, 25, 20 vai 10 km distancē. Tas pats arī sievietēm, tikai 20, 15 vai 10 km distancē (sk. klasifikācijas normas).

19. treniņš

20 km šķēršļotā apvidū, nelielā ātrumā (15—18 km stundā). Iepazīšanās ar krosa distances ceļu.

20. treniņš

Piedalīšanās krosa sacensībās 20 km distancē.

Krosa treniņos veicamā distance jāizraugās interesanta, bagāta ar dažādiem dabiskiem šķēršļiem. Tas pieradina riteņbraucējus pārvarēt grūtības ceļā, ātri orientēties apstākļos un vispusīgi attīsta organismu. Tomēr distancē nedrīkst būt tādu šķēršļu, kas var apdraudēt sportista veselību.

Ģatavojoties III sporta klases normu izpildei 25 km distancē šosejā, treniņus var organizēt pēc šāda plāna:

1. un 3. treniņš

Veikt 15 km šosejā vidējā ātrumā (22—24 km stundā).

2. un 4. treniņš

Veikt 20 km distanci vidējā ātrumā, pie kam posmu no 5.—15. km veikt lielākā ātrumā par vidējo (24—28 km stundā). Distanci pabeigt ar 300—400 m spurtu. Pēc tam vēl nobraukt lēnā tempā pāris km.

5., 7. un 9. treniņš

Veikt 15 km, no tiem 10 km ar maksimālo ātrumu. Pēdējos 2—3 km temps lēnāks.

6., 8. un 10. treniņš

Veikt 30 km distanci. Ieteicams organizēt braucienu grupā pa 3—4 cilvēkiem ar pārmaiņus vešanu. Ātrums vidējs vai lielāks par vidējo. Mācīties pareizi braukt aiz pretinieka divriteņa, izmantojot aizvēju.

11., 13. un 15. treniņš

Distance — 25 km. Braukt mainīgā ātrumā. Pirmos 5 km veikt vidējā ātrumā, tad 10 km — lielākā par vidējo, 5 km — maksimālā un pēdējos 5 km — vidējā ātrumā.

12., 14. un 16. treniņš

Tas pats, kas 6., 8. un 10. treniņā.

17. un 19. treniņš

Tas pats, kas 11., 13. un 15. treniņā.

18. un 20. treniņš

Pārbaudes sacensība 25 km distancē šosejā, lai izpildītu III klases normu riteņbraukšanā.

Pēc tam var piedalīties arī atklātās sacīkstēs vai vietējās meistarsacīkstēs.

Pamata perioda pirmajā posmā treka braucēji iesācēji var organizēt nodarbības pēc šāda plāna (ja ir izvesti regulāri treniņi sagatavošanās periodā):

1. un 2. treniņš

10 km šosejā, vidējā ātrumā. Visā distancē 3—4 paātrinājumi, 80—100 m gari. Jauktās pedāljažas tehnikas mācīšanās, braucot ar mazu pārneseumu.

3. un 4. treniņš

15 km šosejā, vidējā ātrumā; 5—6 paātrinājumi, 80—100 m gari. Jauktās pedāljažas tehnikas mācīšanās, braucot ar mazu pārneseumu.

5. un 6. treniņš

20 km šosejā, vidējā ātrumā; 5—8 paātrinājumi, 100—150 m gari. Jauktās pedāljažas tehnikas mācīšanās, braucot ar mazu pārneseumu. Ritmiskās, padziļinātās elpošanas vingrinājumi.

7. treniņš

25 km šosejā, vidējā tempā. Distances vidū un beigās 3—4 apmēram 200 m gari spurti. Pievērst uzmanību tam, lai organisms visā braukšanas laikā darbotos brīvi, nenasprindzināti, lai pedāljaža būtu mierīga, bez ķermeņa svārstībām.

8. treniņš

25 km šosejā, veicot pirmos 10 km vidējā ātrumā, otros 10 km lielākā un pēdējos 5 km mazākā par vidējo ātrumu. Visā treniņa laikā galveno vērību piegriezt pareizai jauktās pedāljažas teknikai, tāpat arī elpošanas dziļumam un ritmam. Ķermeņa augšdaļai jābūt atbrīvotai, rokām un kaklam nenasprindzinātam.

9. treniņš

10—15 km velotrekā, vidējā tempā. Trenēties grupā pa 3—4 dalībniekiem. Nodarbību pirmajā pusē kā taisnē, tā arī pagrieznēs mēģināt braukt pa apakšējo (gaišo) līniju. Nodarbību otrajā daļā braukt aiz treniņa biedra divriteņa ar intervalu, ne lielāku par 30—40 cm.

10. treniņš

10—15 km velotrekā, vidējā tempā. Trenēties grupā, censties pareizi «nosēdēt» aiz treniņa biedra divriteņa un pareizi

izdarīt maiņu, pārejot no grupas vadības uz grupas beigām, un otrādi. Izkopt jauktās pedāljažas tehniku.

11. treniņš

10—15 km velotrekā, veicot distanci ātrumā, lielākā par vidējo (28—32 km stundā). Izdarīt 2—3 kāpinājumus, 200—250 m garus. Treniņa beigās veikt 5—6 riņķus ar pilnīgi atbrīvotiem muskuļiem.

12. treniņš

10 km velotrekā, vidējā tempā (24—26 km stundā). Trenēties grupā, ar pārmaiņus vešanu un izdarot pēc katriem 2,5—3 km 3—4 kāpinājumus, 150—250 m garus.

13. treniņš

15 km velotrekā, vidējā tempā ar 5—6 kāpinājumiem pēc katriem 2,5—3 km. Kāpinājumu garums 200—300 m. Beigās lēns brauciens ar atbrīvotiem muskuļiem.

14. treniņš

Sprinta treniņš gita braucienos (trekā):

a) iesildīšanās, veicot 3 km vidējā tempā. Tehnikas mācīšanās un elpošanas vingrinājumi;

b) lēns (atpūtas) brauciens (2—3 minutes);

c) 3 reizes (pagrieznē) veikt 70—80 m ar $\frac{3}{4}$ spēka. Ievērot pareizu inerces spēka izmantošanu, izejot no pagrieznes;

d) 2×200 m gaitā ar $\frac{3}{4}$ spēka, cenšoties pielietot jauktās pedāljažas tehniku arī spurtu laikā. Seko 8—10 minutes atpūta, nokāpjot no divriteņa;

e) 2×500 m gaitā ar $\frac{3}{4}$ spēka; pēdējos 30—40 m veikt maksimālā ātrumā. Pēc katriem 500 m 2—3 minutes atpūsties uz divriteņa;

f) 4—5 km grupas brauciens vidējā tempā ar pārmaiņus vešanu.

15. treniņš

Sprinta treniņš gita braucienos (trekā):

a) iesildīšanās, veicot 3—4 km vidējā tempā ar jauktās pedāljažas tehnikas pielietošanu;

b) 2×80 m pagrieznē, akcentējot pareizu izeju no pagrieznes;

c) 3×200 m gaitā ar $\frac{3}{4}$ spēka un maksimālu ātrumu pēdējos 25—30 m. Ievērot un izturēt jauktās pedāljažas tehniku arī distances pēdējos metros. Seko 8—10 minušu atpūta, nokāpjot no divriteņa. Sai laikā apskatīt divriteņa daļas, tai skaitā arī riepas;

d) 2×500 m gaitā ar $\frac{3}{4}$ spēka, 2—3 minutes atpūsties uz divriteņa;

e) 200 m gita starts gaitā, veicot 50—60 m;

f) 3—5 km grupas brauciens vidējā ātrumā ar 4—5 kāpinājumiem distances vidū un beigās.

16. treniņš

Velotrekā — grupā pa 3—5 dalībniekiem — veikt 10 km. Ātrums lielāks par vidējo, ar pārmaiņus vešanu un 5 kāpinājumiem (150—200 m) pēc katriem 2 km. Ievērot pareizu — ritmisku un padziļinātu elpošanu.

17. treniņš

Velotrekā — 3×4 km komandas brauciens ar 10—12 minušu atpūtu pēc katriem 4 km: pirmie 4 km veicami lēnā tempā (15—17 km stundā), otrie 4 km — vidējā tempā (22—24 km stundā) un trešie 4 km — tempā, lielākā par vidējo (28—32 km stundā).

Pareizas maiņas un vešanas treniņš (komandā 4 dalībnieki, sievietēm — 3 dalībnieces).

18. treniņš

Velotrekā — pārbaudes sacensības 200 un 500 m gita braucienos gaitā. Pirms starta — 3—4 km iesildīšanās. Sacensībā katram dalībniekam jāveic katra distance trīs reizes. Uzvar tas, kas sešu distanču kopvērtējumā uzrāda mazāko laika rezultātu kopsumu.

19. treniņš

Velotrekā — treniņa sacensības 1 km sprintā starp diviem, trim vai četriem dalībniekiem. Pēc mača sacensībām 5 km grupas brauciens vidējā tempā.

20. treniņš

Velotrekā — individualā treniņa diena. Katrs treniņa dalībnieks pēc trenera vai instruktora norādījuma trenējas patstāvīgi, lai pierastu pie velotreka, it sevišķi pagriežnes īpatnībām. Šinī treniņā nepieciešams analizēt pārbaudes sacensībās novērotās kļūdas un mēģināt tās labot. Nepieciešams izdarīt izrāvienus (spurtus) no dažādām treka vietām kā taisnē, tā arī pagrieznē, kā no iekšējās (apakšējās), tā arī no augšējās (ārējās) treka malas.

21. treniņš

Velotrekā — 15 km pāru brauciena treniņš. Maiņas tehnikas apgūšana, darbojoties kā no kreisās, tā labās puses,

tiklab maināmā, kā arī nomainītāja lomā. Sākumā maiņu izdarīt treka ceļa taisnē, vēlāk — dažādās treka vietās.

Pirms treniņa pārrunāt ar savu partneri, kā izdarīs maiņu, saskaņojot kopējo darbību, kas ir sevišķi svarīgi sacensību laikā.

22. treniņš

Tas pats, kas 17. treniņā.

23. treniņš

Velotrekā — 500 un 1000 m gita braucieni ar startu no vietas. Tālāk seko:

a) iesildīšanās, veicot 3 km vidējā tempā; 2—3 minutes atpūta;

b) 3 starti no vietas (40—50 m);

c) 2 riņķi gaitā ar $\frac{3}{4}$ spēka; 8—10 minušu atpūta;

d) 500 m gita brauciens no vietas ar $\frac{3}{4}$ spēka. Spēcīgāk darboties pagrieznēs, jo sevišķi izejās no tām, izmantojot inerces spēku;

e) 1000 m gita brauciens ar startu no vietas. Distances pirmo trešdaļu veikt maksimālā ātrumā, otro — vidējā un trešo — atkal maksimālā ātrumā. Seko 8—10 minušu atpūta;

f) noslēguma daļā 20 riņķu brauciens vienmērīgā tempā, vidējā ātrumā, sevišķu vērību veltījot pareizai jauktās pedāljažas teknikai.

24. treniņš

Piedališanās sezonas atklāšanas sacīkstēs trekā.

Pēc šādiem treniņa plāniem var organizēt nodarbības arī sievietēm, tikai pamazinot darba slodzi par apmēram 25% un ievērojot visus sporta ārsta dotos norādījumus.

Pamata perioda pirmajā posmā otrās un trešās klases riteņbraucēji treniņus šosejā var veikt ar šādu darba slodzi un saturu:

1. treniņš — otrdienā

40 km šosejā, mērenā tempā, ātrums — 18—20 km stundā. Sēdes stāvokļa noregulēšana. Pedāljažas tehnikas pilnveidošana (kustību automatizēšana). Pēc katriem 10 km veikt 200 m ar divkāršās pedāljažas tehniku, pieceļoties no sēdekļa. Braukt ar mazu pārnese. Ievērot elpošanas ritmu un dziļumu.

2. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 1. treniņā, tikai visu distanci veikt vidējā ātrumā.

3. treniņš — piektdienā

Šosejā veikt 50 km ātrumā, lielākā par vidējo (24—28 km). Sekot pareizas pedāljažas tehnikas apgušanai, kā arī tam, lai būtu atbrīvoti kāju, muguras, kakla un roku muskuļi.

Pēc katriem 9 km veikt 1 km ievērojami ātrākā tempā, ievērojot pareizu elpošanas ritmu un dziļumu.

4. treniņš — svētdienā

Vingrinājumi trekā ātruma izkopšanai:

a) iesildišanās, veicot 3—4 km;

b) 5×80 m gaitā (pagrieznē) maksimālā ātrumā;

c) 2×300 m gita braucieni gaitā maksimālā ātrumā. Seko 10—15 minušu atpūta;

d) 200 m gita brauciens gaitā;

e) 50 riņķu brauciens. Katru 10. riņķi veikt maksimālā ātrumā.

Piezīme. Riteņbraucēji, kam nav pieejams velotreks, var šo treniņu veikt arī šosejā. Bez tam vēl jāievēro, ka visos trekos nav iespējams braukt ar 17,5 cm gariem kurбуļiem, tāpēc dažkārt nepieciešams divritenim uzlikt īsākus kurбуļus.

5. treniņš — otrdienā

Šosejā — 50 km vieglā gaitā. Pedāljažas tehnikas apgušana (automatizēšana); pēc katriem 5 km 200—300 m posmā pielietot divkārsšās pedāljažas tehniku, pieceļoties no sēdekļa. Piegriezt vērību ritmiskai un padziļinātai elpošanai.

6. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 5. treniņā, tikai visu distanci veikt vidējā ātrumā.

7. treniņš — piektdienā

Šosejā veikt 60 km ātrumā, lielākā par vidējo. Ja iespējams, trenēties grupā. Pēc katriem 9 km veikt 1 km kāpinātā tempā vai arī ik pēc 4,5 km veikt 500 m garus kāpinājumus.

Šāds treniņš nepieciešams, gatavojoties sacensībām šosejā ar masu startu.

8. treniņš — svētdienā

Vingrinājumi trekā ātruma izkopšanai:

a) iesildišanās, veicot 3—4 km;

b) 2×100 m maksimālā ātrumā;

c) 2×500 m gita braucieni gaitā. Seko 10—15 minušu atpūta;

d) 2 starti no vietas, veicot 70—80 m;

e) 500 m gita brauciens ar startu no vietas;

f) 4 km komandas brauciens, sekojot pareizām maiņām, vai arī 20 riņķu brauciens ar 4 finišiem;

g) 10 km vieglā gaitā, pilnveidojot (automatizējot) pedāljažas tehniku.

9. treniņš — otrdienā

Šosejā — 70 km vieglā gaitā. Pedāljažas tehnikas tālāka izkopšana. Pēc katriem 9 km 1 km kāpinājums (pēc labsajūtas).

10. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 9. treniņā, tikai visu distanci veikt vidējā ātrumā.

11. treniņš — piektdienā

Šosejā — 70 km ātrumā, lielākā par vidējo. Pēc 30 km kāpināt tempu, vadoties pēc labsajūtas. Pēc apgrieziena ieturēt ātrumu, lielāku par vidējo, bet pēdējos 5—6 km tempu kāpināt pēc labsajūtas. Ļoti svarīgi ir dziļi un ritmiski elpot visā distancē.

12. treniņš — svētdienā

Šosejā — 70 km ātrumā, lielākā par vidējo. Pēc 30 km ram 1 stundā 12 minūtēs.

13. treniņš — otrdienā

Tas pats, kas 9. treniņā.

14. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 10. treniņā.

15. treniņš — piektdienā

Tas pats, kas 11. treniņā.

16. treniņš — svētdienā

Šosejā — 50 km ar laika kontroli. Distance jāveic apmēram 1 stundā 30 minūtēs.

17. treniņš — otrdienā

Šosejā — 80 km mērenā tempā. Pēc katriem 9 km 1 km kāpinājums (pēc labsajūtas).

18. treniņš — trešdienā

Šosejā — 40 km vidējā ātrumā; distance vēlama ar kalnainu profilu. Ja šosejā nav pacēlumu (kāpienu), tad ieteicams veikt 30 km krosa distanci.

19. treniņš — sestdienā un

20. treniņš — svētdienā

Piedališanās sacensībās šosejā vai krosā.

Aprakstītais treniņu plāns paredzēts dalībniekiem, kas brauc ar sacikšu divriteņiem. Ja riteņbraucēji trenējas ar parasto ceļa divriteņi, tad distances un darba slodze šosejā jāsamazina par 35—40%.

Pamata perioda pirmajā posmā II un III klases riteņbraucējiem trekā ieteicams organizēt treniņus pēc šāda plāna:

1. treniņš — otrdienā

Šosejā — 15 km mērenā tempā. Pēc katriem 1500 m neliels, 500 m garš kāpinājums.

2. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 1. treniņā, tikai distanci veikt vidējā tempā.

3. treniņš — piektdienā

Vingrinājumi trekā:

- a) iesildīšanās, veicot 2—3 km;
- b) 3×80 m izrāvienī gaitā — pagrieznē;
- c) 5 km brauciens grupā vai pa diviem ar pārmaiņus vešanu pēc katra riņķa. Ātrums lielāks par vidējo. Seko 10 minūšu atpūta;
- d) 2 starti gaitā (70—80 m);
- f) 2×200 m gaitā;
- g) 20 riņķu brauciens (1 riņķis 333,3 m) ar 5 finišiem.

4. treniņš — svētdienā

Velotrekā:

- a) iesildīšanās, veicot 2—3 km un pievēršot uzmanību tehnikas izkopšanai;
- b) 2 starti gaitā (70—80 m);
- c) 2 starti no vietas (50—60 m);
- d) 2×200 m gita braucieni (gaitā);
- e) 2×100 m pagrieznē;
- f) 500 m gita brauciens no vietas ar sekojošu 10—15 minūšu atpūtu;
- g) 3×100 m no vietas ar laika kontroli;
- h) 2×500 m gaitā bez laika kontroles;
- i) 5 km brauciens: pirmo km veikt mērenā tempā, otro — vidējā, trešo — ātrumā, lielākā par vidējo, ceturto — maksimālā un piekto km — atkal mērenā tempā.

5. treniņš — otrdienā

Šosejā — 20 km mērenā tempā. Ritma un pedaljažas tehnikas mācīšanās. 2—3 kāpinājumi pa 100—150 m.

6. treniņš — trešdienā

Velotrekā:

- a) iesildīšanās, veicot 2—3 km;
- b) 10 km brauciens grupā vidējā tempā ar 3—4 kāpinājumiem distancē. Mācīties pareizi braukt («sēdēt») aiz pretinieka divriteņa; 10 minūšu atpūta;

c) maiņas mācīšanās pāru braucienā, braucot vidējā tempā (15 minūtes);

d) 1000 m gīta brauciens gaitā vidējā tempā vai ar pusspēku;

e) lēns brauciens, veicot 2—3 km.

7. treniņš — piektdienā

Velotrekā:

a) iesildīšanās, veicot 2—3 km un pievēršot uzmanību pareizai teknikai;

b) 3 starti gaitā (70—80 m);

c) 3 starti no vietas (50—60 m);

d) 2×500 m gaitā ātrumā, lielākā par vidējo, vai braucot ar $\frac{3}{4}$ spēka;

e) 10 km komandas vai grupas brauciens ar sekojošu 10—15 minūšu atpūtu;

f) 1000 m gīta brauciens no vietas ar $\frac{3}{4}$ spēka;

g) maiņas mācīšanās pāru braucienā (15 minūtes);

h) lēns brauciens, veicot 5 km.

8. treniņš — svētdienā

Velotrekā — tas pats, kas 4. treniņā.

9. treniņš — otrdienā

Velotrekā — sprinta treniņš 1 km distancē ar vienu vai vairākiem iedomātiem pretiniekiem. Pēc tam seko:

a) mača braucieni 10×100 m vieglā tempā pa diviem vai trim kopā;

b) mācīties pareizi «sēdēt» aiz pretinieka divriteņa;

c) mācīties apsteigt pretinieku (priet viņam garām), iznākot no pagriežnes;

d) izdarīt māņu spurtus, atrodoties pretiniekam priekšā, no aizmugures, no treka pagriežnes augšējās malas.

10. treniņš — trešdienā

Tas pats, kas 6. treniņā.

11. treniņš — piektdienā

Tas pats, kas 7. treniņā.

12. treniņš — svētdienā

Tas pats, kas 9. treniņā.

13. treniņš — otrdienā

Šosejā — 30 km mērenā tempā ar 5—6 izrāvieniem (spurtiem) 250—300 m garumā.

14. treniņš — trešdienā

Velotrekā:

a) iesildīšanās, veicot 2—3 km;

b) 3×100 m kāpinājumi gaitā;

c) 3 starti no vietas (50—60 m);

- d) 3 reizes pa vienam riņķim ar startu gaitā;
 e) 5 km brauciens: pirmo km veikt mērenā tempā, otro — vidējā, trešo — ar $\frac{3}{4}$ spēka, ceturto — maksimālā un piekto — mērenā tempā. Seko 10—15 minušu atpūta;
 f) pāru brauciens (25 minutes).

15. treniņš — piektdienā

Tas pats, kas 7. treniņā.

16. treniņš — svētdienā

Piedalīšanās vietēja rakstura sacensībās.

Lai palīdzētu riteņbraucējiem uzskatāmi orientēties jēdzienos «ar $\frac{3}{4}$ spēka» un «ar pusspēku», citiem vārdiem, rast priekšstatu par to, kādai darba (piepūles) slodzei atbilst tā saucamie nepilnie (reducētie) braukšanas ātrumi, ievietojam tabulu veidā attiecīgās kalkulācijas izklāstu populārākajos braucienos resp. disciplinās.

Nepilno (reducēto) ātrumu tabula gita braucienos
 (distances veikšanas laiks — sekundēs)

200 m gits			500 m gits gaitā		
Personīgais rekords	Ar $\frac{3}{4}$ spēka	Ar pusspēku	Personīgais rekords	Ar $\frac{3}{4}$ spēka	Ar pusspēku
12,0	13,0	14,2	32,0	34,3	38,9
12,3	13,3	14,5	32,5	34,9	39,7
12,6	13,6	14,8	33,0	35,5	40,5
12,9	13,9	15,1	33,5	36,1	41,3
13,2	14,2	15,5	34,0	36,7	42,1
13,5	14,5	15,8	34,5	37,3	42,9
13,8	14,8	16,1	35,0	37,9	43,7
14,1	15,1	16,4	35,5	38,5	44,5
14,4	15,4	16,8	36,0	39,1	45,3
14,7	15,7	17,1	36,5	39,7	46,1
15,0	16,0	17,4	37,0	40,3	46,9
15,3	16,3	17,7	37,5	40,9	47,7
15,6	16,6	18,1	38,0	41,5	48,5
15,9	16,9	18,4	38,5	42,1	49,3
16,2	17,2	18,7	39,0	42,7	50,1
16,5	17,5	19,0	39,5	43,3	50,9
16,8	18,0	19,6	40,0	43,9	51,7
17,1	18,4	20,0	40,5	44,4	52,2
17,4	18,8	20,4	41,0	44,9	52,7
17,7	19,2	20,8	41,5	45,4	53,2
18,0	19,6	21,3	42,0	45,9	53,7
18,3	20,0	21,7	42,5	46,4	54,2
18,6	20,4	22,1	43,0	46,9	54,7
18,9	20,8	22,5	43,5	47,4	55,2
19,2	21,2	23,0	44,0	47,9	55,7
19,5	21,6	23,4	44,5	48,4	56,2
19,8	22,0	23,8	45,0	48,9	56,7
20,1	22,4	24,2	45,5	49,4	57,2

Reducēto ātrumu tabula šosejas braucienos

Personīgais rekords	Ar 3/4 spēka	Ar pusspēku	Personīgais rekords	Ar 3/4 spēka	Ar pusspēku
10 km			20 km		
14 min.	14:46	16:18	32 min.	35:30	39:00
15 "	15:56	17:28	33 "	36:40	40:20
16 "	17: 6	18:38	34 "	37:50	41:40
17 "	18:16	19:48	35 "	39:00	43:00
18 "	19:26	20:58	36 "	40:10	44:20
19 "	20:36	22:08	37 "	41:20	45:40
20 "	21:46	23:18	38 "	42:30	47:00
			39 "	43:40	48:20
			40 "	40:50	49:40
50 km			100 km		
1 st. 18 min.	1; 25	1; 32	2 st. 42 min.	3; 00	3; 25
1 " 23 "	1; 30	1; 39	2 " 52 "	3; 10	3; 40
1 " 28 "	1; 35	1; 46	3 " 2 "	3; 25	4; 00
1 " 33 "	1; 40	1; 53	3 " 12 "	3; 40	4; 20
1 " 38 "	1; 45	2; 00	3 " 22 "	3; 55	4; 40
1 " 43 "	1; 50	2; 07			

Piezīme. Atkarībā no individualām īpatnībām, ceļa, laika (meteoroloģiskiem) un citiem apstākļiem katrs riteņbraucējs pats vai saziņā ar treneri var nedaudz novirzīties uz vienu vai otru pusi no tabulās minētajiem ātrumiem.

Sacīkšu posms

Pamata perioda otrajā — t. s. sacīkšu posmā riteņbraucējiem jāgatavojas, jāspecializējas atsevišķās distancēs; jātrenējas tikai chronometra kontrolē, cenšoties sasniegt labu ātrumu, iegūstot pareizo tempa izjūtu un, pats par sevi saprotams, pielietojot pareizu tehniku. Sacīkšu posms ir gan pats grūtākais, toties interesantākais nodarbību laiks, kad risinās visi riteņbraukšanas sezonas notikumi.

Sacīkšu posmā treniņa darbs nedrīkst izpalikt: nodarbībām jābūt tikpat regulārām, tikai citādi plānotām, pieskaņojoties priekšā esošajām sacensībām, analizējot un labojot visas iepriekšējās sacensībās pielaištās kļūdas. Kā jau teikts, treniņa darbam jābūt pareizi un mērķtiecīgi organizētam: pirms gaidāmām sacensībām nedrīkst trenēties bez jebkāda plāna un aprēķina. Arvien jābūt kontaktā ar treneri un ārstu, bez kuru palīdzības var ātri piesavināties kļūdas vai arī pārtrenēties. Īpaši liela nozīme tam ir, koncentrējoties un gatavojoties sezonas svarīgākajām sacensībām. Bez tam sevišķa uzmanība veltījama pareizam dzīves režīmam un atpūtai, veltījot miegam vismaz

8—10 stundas. Ja gadījumā nākas strādāt nakts maiņā, tad nepieciešams labi atpūsties dienā. Pastiprināti jālieto spēcinoša barība: cukurs, gaļa, saknes, piens u. tml.

Sezonas pirmajās sacensībās nav jācenšas uzvarēt «par katru cenu»; tas var kaitēt riteņbraucēja veselībai resp. viņa «sportiskai formai». Pirmās sacensības uzskatāmas par spēku pārbaudi. Tāpēc nav iemesla uztraukties par neizdevušos startu vai citādu neveiksmi sezonas sākumā. Tāpat nekādā ziņā nedrīkst aizrauties un iegrimt pašapmierinātībā sakarā ar varbūtējiem spožiem panākumiem pirmajās sacensībās.

Sacīkšu posmā II un III klases riteņbraucējiem ieteicams iedalīt savu nedēļas darbu pēc šāda plāna:

1. *Pirmdiena*. Individuali vingrinājumi.

Piezīme. Ar «individualiem vingrinājumiem» jāsaprot tādi, kurus attiecīgajam riteņbraucējam uzdevis treneris vai arī kurus sportists izdomājis pats — nolūkā stiprināt vājāk attīstītās muskuļu grupas, īpaši izkopt kādu kustības detaļu vai tehnikas elementu.

2. *Otrdiena*. Treniņš mērenā tempā.

3. *Trešdiena*. Treniņš ar vidēju piepūles slodzi.

4. *Ceturtdiena*. Individualie vingrinājumi; vingrošana; pastaigas; sporta spēles.

5. *Piektdiena*. Treniņš (braucieni) tempā, lielākā par vidējo (ar $\frac{3}{4}$ spēka).

6. *Sestdiena*. Individualie vingrinājumi; vingrošana; pastaigas.

7. *Svētdiena*. Sacensības vai treniņš, braucot maksimāli kāpinātā tempā ar laika kontroli.

Sporta meistariem un I klases riteņbraucējiem savukārt ieteicams šāds nedēļas darba plāns:

1. *Pirmdiena*. Individualie vingrinājumi; vingrošana; pastaigas.

2. *Otrdiena*. Treniņš mērenā tempā (ar pusspēku).

3. *Trešdiena*. Tas pats.

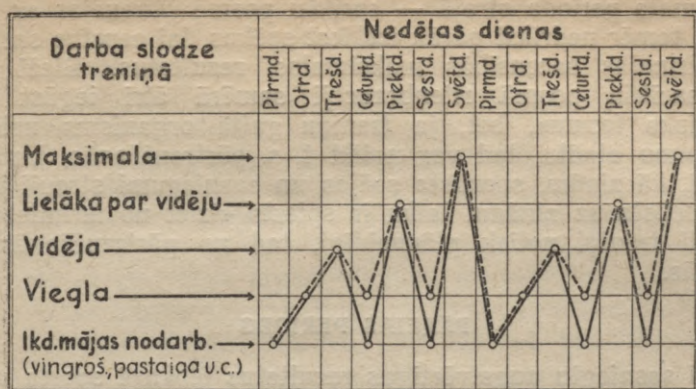
4. *Ceturtdiena*. Treniņš (braucieni) tempā, lielākā par vidējo (ar $\frac{3}{4}$ spēka).

5. *Piektdiena*. Treniņš (braucieni) tempā, lielākā par vidējo (ar $\frac{3}{4}$ spēka).

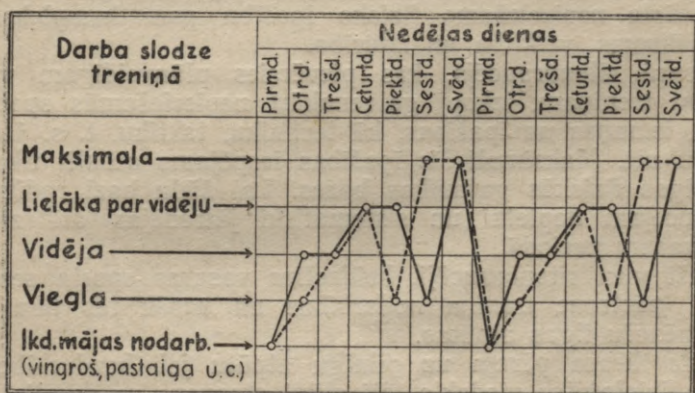
6. *Sestdiena*. Individualie vingrinājumi; vingrošana; pastaigas.

7. *Svētdiena*. Piedalīšanās sacensībās vai treniņš maksimālā tempā ar laika kontroli.

Aprakstīto nedēļas darba plānu nodarbību slodze parādīta 54. un 55. attēlā, kur t. s. individualie vingrinājumi apzīmēti par «ikdienas mājas nodarbībām». Attēlos ar vienlaidus



54. att. Nodarbību slodzes grafiks otrās un trešās klases rītnbraucējiem



55. att. Nodarbību slodzes grafiks pirmās klases rītnbraucējiem un sporta meistariem

līniju apzīmēti treniņi, kad svētdienā nav paredzētas sacīkstes, un ar raustītu līniju, — kad ir paredzētas sacīkstes.

Ja sacensības notiek nedēļas vidū, tad atkrit treniņš tiklab sacensību, kā arī iepriekšējā dienā. Labākie rītnbraucēji bieži vien piedalās sacensībās divas vai trīs reizes nedēļā, it sevišķi sezonas sacīkšu perioda vidū. Tādos gadījumos treniņus var pavisam nenoturēt vai arī veikt tos mērenā tempā.

Rītnbraucējiem iesācējiem arī sacīkšu perioda laikā vislielākā vēriba jāveltī tehnikas apgūšanai. Iesācēji nedrīkst tūlīt censties sasniegt maksimāli iespējamus rezultātus, dzīties pēc personīgiem rekordi, kurus tie uzstāda, tikai pamatojoties uz vispusīgo fizisko gatavību.

Pamata perioda otrajā — sacīkšu posmā jātrenējas ar pilnu slodzi, tomēr nedrīkst pārāk izšķiest spēkus, lai censtos sasniegt jau pirmajās sacensībās maksimālos rezultātus. Bieži vien priekšsacīkšu posmā riteņbraucēji samērā ātri iegūst t. s. «sportisko formu», bet, ja treniņu gaitā organisms nebauda pietiekamu atpūtu, tad var notikt t. s. pārtrenēšanās, kuras rezultātā, kā zinām, sportista spējas un sasniegumi strauji krītas un sportists uz zināmu laiku ir spiests «iziet no ierindas». Ja turpretī treniņi notiek plānveidīgi, tad no pārtrenēšanās nav jābaidās.

PĀREJAS PERIODS

Lai sasniegtu augstvērtīgus rezultātus jebkurā sporta veidā, nepieciešama vispirms vispusīga fiziskā gatavība.

Priekšzīmīgi noorganizēts apmācību un treniņa darbs ziemas un pavasara apstākļos ir labākā ķīla jauniem, lieliskiem sasniegumiem vasarā. Riteņbraucējam nepārtraukti visu gadu ir jāattīsta nepieciešamo fizisko īpašību pamatkomplekss — spēks, ātrums, veiklība un izturība.

Vasarā riteņbraucējs, kas pievērsies plānveidīgam visgadīgajam treniņam, izkopj galvenokārt nepieciešamās specialās spējas, iemaņas un īpašības, kā tehniku, taktiku, t. s. ātruma izturību utt. Maksimāli šīs īpašības iespējams attīstīt tikai uz vispusīgas fiziskās gatavības bāzes. Lai šādu bāzi radītu, riteņbraucējam nopietni un sistematiski jātrenējas arī ziemas un pavasara periodā.

Bieži vien riteņbraucēji, beidzoties vasaras sporta sezonai, pilnīgi pārtrauc treniņa nodarbības un uzsāk tās tikai pēc 5—6 mēnešu ilgās atpūtas.

Šāda krasa pāreja uz pilnīgu atpūtu jeb bezdarbību no sporta fizioloģijas viedokļa ļoti slikti atsaucas uz sportista organismu. Iestājas sliktis garastāvoklis, nevienāda sirdsdarbība, galvas sāpes. Tas nozīmē, ka ir traucēta organisma funkciju norma norise.

Diemžēl, daži riteņbraucēji šīm krasajām pārmaiņām nepievērš pietiekami lielu uzmanību, aizbildinoties, ka pēc daudzajām sacensībām vajagot «atpūsties». Jāpiezīmē, ka šādas nepareizas rīcības rezultātā vairāku gadu gaitā lielā mērā pazeminās riteņbraucēja spējas.

Viens no nepārtrauktā visgadīgā treniņa darba metodiskajiem nosacījumiem ir panākt, lai pēc intensīvas vasaras sporta sezonas riteņbraucējs tikai pamazām, pakāpeniski «atlaistu» (iztrenētu) savu sportisko formu, baudītu nelielu aktīvu atpūtu un pēc tam uzsāktu no jauna gatavošanos nākošajai riteņbraukšanas sporta sezonai, laikā stājoties pie to uzdevumu veikšanas, kādi paredzēti sagatavošanās periodā.

Pārejas periodā jāveic šāds treniņa darbs:

a) jāpraktizē t. s. pastaigas braucieni, kas turpināmi līdz pēdējai iespējai (sala iestāšanās, sniegs);

b) sistematiski jāpiekopj rīta vingrošana. Izbeidzoties pastaigas braucieniem, rīta vingrošanai jāklūst intensīvākai vai arī tā papildināma ar t. s. individualajiem (īpatnējiem) vingrinājumiem;

c) jāizdara pastaigas (kājām) svaigā gaisā, vislabāk mežā, parkā;

d) jāveic viegli krosa soļojumi un skrējieni;

e) jāvingro; treniņa līdzekļu kompleksā ieteicams ieslēgt arī dažādus fiziskos darbus, kā malkas skaldīšanu, zāģēšanu u. c.;

f) iestājoties ziemas sporta sezonai, nepieciešams divas vai trīs reizes nedēļā slēpot vai slidot.

Pārejas periodā — apmēram no 15. novembra līdz 15. decembrim var atļauties pilnīgāku atpūtu, izdarot vienīgi rīta vingrošanu.

Plānveidīgi un pareizi noorganizēts treniņa darbs katrā ziņā nodrošinās labākus tehniskos rezultātus vasarā.

Ātruma, spēka, veiklības un izturības izkopšana

Visi riteņbraucēji nav vienādi fiziski attīstīti, ar vienādām fiziskām dotībām. Vienam ir labs ātrums, bet trūkst izturības, citam ir izturība, bet nav ātruma, veiklības vai spēka. Pārejas un sagatavošanās periodā šīs īpašības jālīdzsvaro, jāattīsta tādā mērā, lai gūtu teicamu vispusīgu attīstību — bazi, kas vislabāk nodrošina augstvērtīgu tehnisko rezultātu sasniegšanu vasarā.

Arī pašu fizisko īpašību attīstības process pie atsevišķiem sportistiem, kā arī vispār, norit nevienādi. Piemēram, izturību var izkopt samērā ātri (gan tikai līdz zināmam līmenim), bet, neattīstot vienlaikus spēku, veiklību un ātrumu, tās attīstība ātrāk apstāsies un nebūs tik stabila. Turpretī spēka un ātruma izkopšana prasa ilgāku laiku.

Pēc izturības treniņa nepieciešama ilgāka atpūta nekā pēc spēka vai ātruma treniņa. Tāpēc spēka un ātruma treniņus var izvest biežāk nekā izturības treniņus.

Ā t r u m s

Ātruma attīstīšanā vislielākos panākumus var gūt, strādājot ar jaunatni. Tas tomēr nenozīmē, ka arī vecāko gada gājumu riteņbraucēji nevar izkopt ātrumu līdz samērā augstai pakāpei.

Sprintā (īsās distancēs) bieži vien labākos rezultātus uzrāda atletiska auguma sportisti. Tas nozīmē, ka ātrums atkarīgs no spēka un ka ātrumu nevar izkopt bez spēka attīstības. Ļoti liela nozīme ātruma vingrinājumos ir muskuļu kvalitātei, pirmkārt, elastībai. Tāpēc katrā ātruma izkopšanas treniņā jāietilpina muskuļu stiepšanas, izpurināšanas un atbrīvošanas vingrinājumi, kas pieradina arī spraigos sacensības momentos nevajadzīgi nenasprindzināt muskuļus.

Ātruma un spēka vingrinājumi

Uzdevumi:

- a) spēcīnāt nervu sistemu, t. i., attīstīt ātras un mērķtiecīgas reaģēšanas spējas;
- b) panākt muskuļu pēkšņas darbības spējas;
- c) pieradināt muskuļus izdarīt ātras kustības bez lieka sasprindzinājuma.

Līdzekļi:

- a) īsi, ātri skrējieni ar izrāvieniem (spurtiem);
- b) lēkšanas (ieskrienoties un no vietas) — augstlēcšana, tāllēcšana, trissoļlēkšana;
- c) mešanas — lode, disks, šķēps, granata, medicīnabumba;
- d) sporta spēles — volejbols, basketbols, hokejs;
- e) sprinta kāpinājumi uz divriteņa, braucot ar mazu pārnēsumu.

Spēks un veiklība

Spēka attīstīšanai vajadzīgs samērā ilgs laiks, tāpēc spēka treniņi jāuzsāk jau ziemā.

Riteņbraucējam nepieciešamas galvenokārt spēcīgas kājas, ķermenis un arī rokas.

Spēku vislabāk var attīstīt ar nodarbībām tādos sporta veidos kā svarcelšana (stienis vai svaru bumbas), klasiskā cīņa, vieglatletika (mešanas), vingrošana rīkos utt. Riteņbraucējam tomēr nav nepieciešams tā saucamais tīrais spēks, kas raksturīgs smagatletam (svarcēlājam, cīkstonim), bet spēks, ko viņš spēj iedarbīgi izturēt ilgāku laiku, nezaudējot pie tam ātrumu. Riteņbraucējam nepieciešamais spēks ir cieši saistīts ar jēdzienu par ātruma izturību. Īsajās distancēs bez tam vēl vajadzīgs arī vieglatletikā raksturīgais ātriedarbīgais spēks («ātrspēks»).

Spēka vingrinājumos riteņbraucējam jābūt sevišķi uzmanīgam, tikai pakāpeniski palielinot ceļamo svaru resp. piepūles slodzi.

Vingrinājumus nedrīkst padarīt vienmuļus. Tiem jābūt da-

žādiem, interesantiem un sakārtotiem metodiski pareizā secībā. Stundas beigās nedrīkst baidīties arī no maksimāla svāra celšanas.

Spēka un veiklības vingrinājumi

Uzdevumi:

- a) panākt muskuļu maksimālas darbības spējas;
- b) atbrīvot muskuļus (organismu) no ūdens un liekiem taukiem.

Līdzekļi:

- a) vingrinājumi ar hantelēm, svarcelšanas stieni, svaru bumbām, ar partneri;
- b) vingrinājumi brīvā dabā — ar akmeņiem, granātu, lodi, dažādiem smagiem priekšmetiem;
- c) lēcieni augstumā un tālumā;
- d) vingrinājumi uz stieņa, līdztekās, apļos;
- e) pietupieni uz vienas vai abām kājām ar svaru uz muguras;
- f) skrējieni pa nama trepēm (uz augšu).

Izturība

Pretstatā ātrumam izturības attīstība vieglāk padodas gados vecākiem, norūditākiem sportistiem.

Riteņbraucēja izturības attīstībai var būt divi virzieni: šosejas braucējiem organisms jāpieradina vienmērīgākam darbam nekā treka vai krosa braucējiem. Tomēr sakarā ar nesen izdarītajām oficiālām izmaiņām, pārejot no atsevišķa starta uz kopēju startu, arī šosejnieku darba prasības ievērojami tuvinājušās treka braucēju darbam.

Pārejas un sagatavošanās periodā treniņa darbu izturības attīstīšanai nepieciešams iedalīt četros posmos:

Pirmā posma uzdevums — iesaistīt («ievilkt») riteņbraucēja organismu ilgstošā, monotonā darbā (ilgstošā, intensīvā piepūlē). Vingrinājumu ilgums pakāpeniski palielināms. Šeit noderīgi vingrinājumi uz divriteņa statīva («ruļļa»), lēns skrējieni un soļošana.

Otrajā posmā vingrinājums resp. veicamā distance samazināma, bet ātrums palielināms.

Trešajā posmā veic otrā posma vingrinājumus, tikai ar maksimālu ātrumu.

Ceturtajā posmā notiek specializēšanās atsevišķos braucienos, t. i., distancēs.

VISPĀRĪGI NORĀDIJUMI

Nodarbības ar sievietēm un jaunatni

Pārejas periodā — decembrī, janvarī un februārī sievietēm un jaunatnei var organizēt kopējas nodarbības ar vīriešiem — klases riteņbraucējiem.

Sagatavošanās periodā — martā un aprīlī sievietēm un jaunatnei jāorganizē atsevišķas grupas.

Iesākoties sagatavošanās periodam, jāorganizē atsevišķas grupas arī šosejas, treka un krosa braucējām.

Šosejas un krosa braucējām (sievietēm) jāparedz apmēram divreiz mazāka darba slodze nekā vīriešiem. Treka braucējām šai slodzei jābūt pat 2—4 reizes mazākai. Paredzamās nodarbību slodzes lielums sievietēm zināmā mērā atkarīgs arī no viņu vispārējās fiziskās sagatavotības.

Sievietēm sagatavošanās periodā divriteņa pārnese nedrīkst būt lielāks par 72—78 collām; pamata periodā tas var būt līdz 81 collai.

Nodarbības ar iesācējiem

Iesācējiem treniņos vispirms galvenā vērība jāpiegriež pareizai sēdei uz divriteņa un pedaljažas teknikai. No metodiskā viedokļa sākumā galvenā uzmanība veltījama tehnikas elementu apmācībai un tikai pēc tam fiziskās slodzes dozēšanai.

Iesācējiem tāpat vēlams lietot mazākus pārneseņus.

Visgadīgais treniņa darbs

Katra treniņa perioda sākumā nepieciešams sarīkot vismaz vienu teoretisku nodarbību, lai iepazīstinātu riteņbraucējus ar treniņa mērķiem un uzdevumiem. Tāpat trenerim jāseko, lai visi riteņbraucēji pārbaudītu savu veselību pie ārsta; tas attiecināms kā uz iesācējiem, tā arī uz klases riteņbraucējiem.

Ziemas un pavasara treniņa periodā jāparedz vēl uzdevums iepazīstināt visus riteņbraucējus ar satiksmes noteikumiem un zīmēm ielās, ceļu malās un krustceļos.

Pārejas un sagatavošanās periodā ieteicams analizēt un labot aizvadītajā sezonā pielaistās kļūdas un ar t. s. individuālo vingrinājumu palīdzību censties novērst trūkumus, kas traucē atsevišķu riteņbraucēju vispusīgo vai speciālo fizisko attīstību.

Visgadīgās treniņa nodarbības jāplāno tā, lai riteņbraucēji savu labāko sportisko formu sasniegtu pamata periodā — pēc iespējas tieši svarīgākā sezonas sacīkšu laikā; tāpat šīm nodarbībām jābūt tādām, kas gadu no gada celtu riteņbraucēju sporta meistarību. Tas panākams ar sistematiskiem treniņiem, pietiekami bieži piedaloties sacensībās, specializējoties galvenokārt kādā vienā riteņbraukšanas veidā un ievērojot visgadīgā treniņa pamatprincipus — nodarbību sadalījumu pa treniņa periodiem vai arī pieturoties pie apvienotā visa gada nodarbību grafika. Ievietojam (sk. nāk. lpp.) šāda grafika paraugu.

Nodarbību grafiks

Nr. p. k.	Nodarbību veids	M ē n e s i s												Piezīmes		
		Marts	Apr.	Maijs	Jūn.	Jūl.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Janv.	Febr.			
1.	Rītenbraucēju specialās nodarības sporta zālē, stadionā vai mežā	XXX	XX	X							XX	XX	XX			Spēkam, ātrmam un veiklībai
2.	Soļošana, kroša skrējieni	X			XX	XX	XX									Izturībai
3.	Rītenbraukšana šosejā, krošā vai trekā	X	X	XX	XX	XX			X			XX				Bez sacensībām
4.	Vingrinājumi uz statīva	X	X	X												Ku- tību koordi- nācija
5.	Rītenbraukšanas teorija	XX	XX		X				X							Arī praktisko nodarbību laikā
6.	Vingrošana	XX	XX	XX												Kopā ar 1. nr. nodarbībām
7.	Vieglatletika	XX	X	X					X							Tas pats
8.	Slēpošana	X											XX	XX		Gatavošanās GDA normu izpildei
9.	Peldēšana							XX								Tas pats
10.	Sporta spēles	X	XX	XX												Kopā ar 1. nr. nodarbībām
11.	Svarcelšana	X	XX	XX												Tas pats
12.	Ātrslidošana	XX	XX										XX	XX		1. nr. nodarbību vi- vi- tā
13.	Rītenbraukšanas sacensību noteikumi			X									XX			Teoretiskas no- darības
14.	Teoretiskās nodarbības (GDA kompleksa ietvaros)			X												Pēc speciala grafika

Paskaidrojums: zīme X — divu stundu nodarbības nedēļā

GDA KOMPLEKSA DARBS

GDA kompleksa jeb vispusīgās fiziskās sagatavošanās darbam, kas ir likts padomju fiziskās audzināšanas pamatā, ir divi galvenie mērķi: pirmkārt, nostiprināt darbaļaužu veselību, sagatavojot tos augstākajam darbam un Dzimtenes aizsardzībai, un; otrkārt, radīt stabilu bazi sporta meistarības celšanai. Fizikulas kolektīvos, kur ir pareizi organizēts darbs sporta sekcijās, šo uzdevumu, t. i., GDA nozīmnieku sagatavošanu, veic vispusīgās fiziskās sagatavošanās sekcija, ja kolektīvā tādas nav, tad — attiecīgo sporta veidu sekcijas, šajā gadījumā riteņbraukšanas sekcija.

Saskaņā ar GDA normu izpildes noteikumiem kompleksa I pakāpes normu izpildes termiņš ir viens gads, bet II pakāpes normu nodošana jāveic pusotra gada laikā. Iepriekšējā lappusē ievietotais nodarbību grafiks nav piemērots tiešai normu izpildei, bet tikai lai sagatavotos to apgūšanai. Tāpēc GDA normu izpildes darbs jāplāno atsevišķi (jāsastāda īpašs grafiks). Visērtāk tas izdarāms, komplektējot dalībniekus pa grupām, kurās viss darbs noris, tā sakot, kopsolī: dalībnieki gatavojas un izpilda normas apmēram vienlaicīgi.

Bez obligatajām normām riteņbraucējam piemērotākie ir šādi vingrinājumi no izvēles normu grupām.

EGDA normas

Izvēles normu grupa	Vingrinājumu veids	Zēniem		Meitenēm	
		Izpildīts	Teicami	Izpildīts	Teicami
I	60 m skrējieni	9 sek.	8,4 sek.	10 sek.	9,4 sek.
	100 m " "	14,6 "	13,8 "	16 "	15,2 "
	25 m peldējums	27 "	25 "	30 "	28 "
	100 m slidskrējieni	16 "	15 "	17 "	16 "
II	Vingrošana rīkos	Divcīņa (atbalsta lēciens un vingrojums vienā no rīkiem — pēc izvēles)			
	Augstlēcšana	1,15 m	1,25 m	1 m	1,10 m
	Tāllēcšana	3,80 "	4,30 "	3,10 "	3,40 "
III	Granatas mešana (500 g)	28 m	35 m	18 m	22 m
	Šķēpa mešana (600 g)	23 "	30 "	13 "	18 "
	Dīska mešana (1 kg)	20 "	25 "	13 "	18 "

GDA I pakāpes normas

Izvēles normu grupa	Vingrinājumu veids	Vīriešiem		Sievietēm	
		16—31 g. v.	31—41 g. v.	16—26 g. v.	26—33 g. v.
I	Vingrinājumu veids	16—31 g. v.	41 g. v. un vecākiem	16—26 g. v.	33 g. v. un vecākam
	Rītenbraukšana: 500 m brauciens (gaitā)	50 sek.	52 sek.	1 min.	1 min. 5 sek. 10 sek.
II		Divritenis pēc izvēles, ceļš bez slīpuma, atļauts arī treks			
	Vingrošana rīkos	Trīscīņa (vingrojumi stienī, līdzekās un atbalsta lēcieni)			
	Augstlēkšana	1,25 m	1,20 m	1,10 m	1,05 m
	Tāllēkšana	4,50 m	4,25 m	3,50 m	3,25 m
	Lēcieni ūdenī no augstuma	3 m	3 m	2 m	2 m
III	Rītenbraukšana: Vīriešiem — 20 km	55 min.	1 stundā	—	—
	Sievietēm — 10 km	—	—	35 min.	37 min.
		6 reizes	6 reizes	—	—
IV	Pievilkšanās pie stieņa	6 reizes	5 reizes	—	—
	Svarcelšana	Pēc specialas tabulas			

GDA II pakāpes normas

Izvēles normu grupa	Vingrinājumu veids	Vīriešiem				Sievietēm			
		17—31 g. v.		31—41 g. v.		17—26 g. v.		26—33 g. v.	
		Izpildīts	Teicami	Izpildīts	Teicami	Izpildīts	Teicami	33 g. v. un vecākām	
I	Ritenbraukšana: 500 m gaitā	45 sek.	43 sek.	48 sek.	50 sek.	55 sek.	53 sek.	1 min. 5 sek.	
	Divritenis pēc izvēles, ceļš bez slīpuma, atlauts arī treks								
II	Vingrošana rikos	1,40 m	1,50 m	Triscīpa (vingrojumni sītenī, līdztekās un atbalsta lēcieni)		1,15 m	1,20 m	1,10 m	
	Augstlēcšana	5,10 m	5,40 m	1,30 m	1,25 m	3,80 m	4 m	3,50 m	
	Tallēcšana			4,80 m	4,50 m				
III	Ritenbraukšana (šosejā vai krosā): a) ar parastajiem divriteņiem: viršiem — 50 km sievietēm — 20 km b) ar sacīkšu divriteņiem: viršiem — 50 km sievietēm — 20 km	2 st. 40 min —	2 st. 25 min. —	2 st. 50 min. —	3 stundās —	1 st. 10 min. —	1 stunda —	1 st. 15 min. 1 st. 20 min.	
		2 stundās —	1 st. 50 min. —	2 st. 10 min. —	2 st. 20 min. —	1 stunda —	50 min. —	1 st. 5 min. 1 st. 10 min.	
		5 m	5 m	4 m	4 m	—	—	—	
		Pēc specialas tabulas							
IV	Rapšanās pa kārti vai virvi bez kāju palīdzības* Svarcelšana								

Piezīme.* Atzīmei «Izpildīts» — fiksēt «lenķi» maksimālajā augstumā; atzīmei «Teicami» — rāpšanas visu laiku izpildīt «leņķa» stāvoklī.

AUDZINĀŠANAS DARBS

Jaunatnes audzināšanai, kas viendabīgi saistāma ar visu treniņa procesu, katram trenerim jāveltī liela uzmanība, pie kam šinī darbā nepieciešamas pedagoģiskās, kā arī psiholoģijas zināšanas, lai audzinātājs prastu atsevišķos gadījumos pielietot individuālo pieeju dalībniekiem.

Bez tam trenerim katrā ziņā labi jāpārziņina visi riteņbraukšanas sporta specialie jautājumi, kā riteņbraukšanas vēsture, tehnika, taktika, inventars u. c., un jāprot šos jautājumus mērķtiecīgi saistīt ar praktisko apmācību un sporta darbu. Trenerim jāprot riteņbraucējus ieinteresēt nodarbībās, izkopt viņos ātras orientēšanās un novērošanas spējas, attīstīt pareizu kustību «izjūtu» utt. Katrai nodarbībai jābūt ar zināmu mērķi un uzdevumu, tātad jāievēro mērķtiecības princips.

Trenera paskaidrojumiem jābūt vienkāršiem, saprotamiem un pārlicinošiem. Tā, piemēram, demonstrējot kādu riteņbraukšanas tehnikas elementu, trenerim jāprot to parādīt tā, lai apmācāmie pareizās kustības ātri uztvertu un tūlīt varētu tās atkārtot, kas nodrošina kustību drīzāku apgūšanu.

Treniņu procesā trenerim uzmanīgi jāseko ne tikai visai grupai, bet arī katram atsevišķam riteņbraucējam. Apgūtā tehnika un taktika visnotaļ atkarīga no riteņbraucēja fiziskām un garīgām spējām (dotībām), no viņa attīstības pakāpes. Tāpēc nepieciešama individualā pieeja katram sportistam.

Treniņa darbam sporta sekcijā jābūt cieši saistītam arī ar morālo un gribas īpašību izkopšanu, t. i., ar sportistu ideoloģiskās audzināšanas jautājumiem, jo sporta sekciju uzdevums ir radīt ne tikai sporta meistarus un rekordistus, bet audzināt īstus Padomju zemes patriotus, kas, nostiprinot savu veselību un apgūstot zināšanas, kļūst gatavi darbam un PSRS aizsardzībai.

Tiklab audzinātājam, kā arī apmācāmiem nepieciešama visnopietnākā pieeja darbam, kā arī tādas īpašības kā uzmanība un disciplinētība. Bez koncentrētas uzmanības un disciplīnas nodarbības kļūst dezorganizētas un mācību vielas apgūšana norit nesekmīgi. Uzmanība treniņa laikā būs lielāka tad, ja treneris prātis vadīt nodarbības dzīvi un interesanti.

Riteņbraukšanas tehnikas un taktikas apmācībā svarīga nozīme ir kustības vai stāvokļa novērošanai. Šādas spējas ir nepieciešamas kā apmācītājam, tā apmācāmiem dalībniekiem. Bez šīm spējām jaunam riteņbraucējam būs grūti apgūt tehniku, kontrolēt savu darbību uz divriteņa, izstrādāt labu taktiku utt.

Bieži dzirdam runājam par riteņbraucējiem ar lielu pieredzi. Ko nozīmē un no kā atkarīga šī pieredze? Tā ir galvenokārt atkarīga no cilvēka novērošanas, domāšanas (pareizas

izpratnes) un atceršanās spējām. Tāpēc var gadīties, ka dažs labs riteņbraucējs, kas tikai pāris gadu sistemātiski trenējies un piedalījies sacensībās, bet ir «apbruņots» ar iepriekš minētajām īpašībām, būs vairāk pieredzējis nekā tas, kas ar riteņbraukšanu nodarbojies četrus, piecus vai pat vairākus gadus, bet neprot vai slikti prot vērot, domāt, analizēt un atcerēties. Novērošanas spējām vislielākā realā nozīme ir treniņos un sacensībās.

To varam ilustrēt arī ar šādu piemēru. Uz ielas ik dienas redzam braucot daudz riteņbraucēju. Parastais ielas gājējs (kaut vai mazs bērns), ieraugot kādu riteņbraucēju, pateiks: «Brauc riteņbraucējs.» Cits ielas gājējs šinī pašā gadījumā teiks: «Riteņbraucējs brauc ar sacikšu divriteņi.» Bet cilvēks, kas tuvāk pazīst riteņbraukšanas sportu, teiks: «Brauc sporta meistars N., kura specialitate ir šosejas braucieni.»

No šī piemēra redzam, ka katrs cilvēks, skatoties uz riteņbraucēju, to redz citādi tāpēc, ka visiem nav vienādas vērošanas spējas, zināšanas un pieredze riteņbraukšanā.

Riteņbraukšanas sports braukšanas veidu un distanču resp. disciplīnu ziņā ir ļoti daudzpusīgs. Treka braukšanā vien mēs sastopam tādas disciplīnas kā gita, sprinta, komandu, pāru, aizmotora u. c. braucienus, kas prasa no trenera ļoti vispusīgas specialās zināšanas. Ja trenera darba uzdevumos vēl ietilpīnām arī šosejas un krosa disciplīnas, tad nepieciešamo zināšanu un pieredzes kodekss vēl pieaug un vienam trenerim šis lielais darbs dažkārt nav veicams.

Trenera darba un uzdevumu sekmīga veikšana prasa vislielāko pašaieliedziību un darba mīlestību.

Padomju jaunatne ar lielu dedzību piekopj dažādus sporta veidus. Arī riteņbraukšana ir viens no populārākajiem jaunatnes sporta veidiem. Tāpēc riteņbraukšanas trenerim savā darbā visnotaļ nākas saskarties ar jaunatni un to audzināt.

Dažus desmit gadus atpakaļ, īpaši buržuaziskās Latvijas apstākļos, valdīja uzskats, ka riteņbraukšanas trenerim tikai jāremontē divriteņi, jāuztur kārtībā velotreks, jāpilda galvenokārt sporta inventāra glabātāja (mantziņa) pienākumi utt. Šodien pie mums tas ir citādi: par riteņbraukšanas treneri saucam cilvēku, kas veic jaunatnes audzināšanas darbu, ir labs pedagogs un vienlaikus arī specialists riteņbraukšanas sportā.

Par trenera sekmēm darbā nevar spriest tikai pēc tā, cik pirmo vietu izcīnījuši viņa riteņbraucēji. Šodien trenera uzdevumi ir daudz plašāki. Protams, ir labi, ja viņa audzēkņi uzvar sacīkstēs, bet ne mazāk svarīgi ir tas, kā viņi uzvar, vai viņi prot cīnīties un cīnās ar godīgiem līdzekļiem vai arī cenšas uzvarēt, kā mēdz teikt, «par katru cenu», pielietojot rupjus

paņēmienu, iepriekšējas norunas un citus nesportiskus cīņas līdzekļus.

Trenera uzdevums — stimulēt savos audzēkņos neatlaidību un gribu cīnīties līdz galam, līdz pat distances pēdējam metram, bet cīnīties godīgi. Padomju labākie riteņbraucēji trekā, kā Igors Ipolitovs, B. Batajens, V. Rostovcevs un citi, cīnās pat vēl tad, kad «teoretiski» viņi cīņu jau zaudējuši.

Riteņbraukšanas trenerim katrā ziņā jābūt sportistam, kas pats sacensībās ir izjutis visus uzvaras vai zaudējuma radītos pārdzīvojumus, kam ir pietiekama treniņu un sacīkšu pieredze. Protams, nedrīkstam prasīt, lai katrs treneris būtu riteņbraukšanas sporta meistars vai rekordists, tomēr tam labi jāpārzina visi specialie riteņbraukšanas sporta jautājumi.

Trenerim kaut cik jāpārzina arī tādi priekšmeti kā cilvēka anatomija un fizioloģija, kas māca par muskuļu darbību, elpošanu, sirdsdarbību un asinsriņķošanu. Viss tas trenerim palīdz sekmīgi veikt atbildīgo jauno sportistu audzināšanas darbu, kā arī celt riteņbraukšanas sporta meistarību.

Lai treneris ar savu stāju un uzvešanos varētu būt par priekšzīmi saviem audzēkņiem, viņam pašam pastāvīgi jāmācās, jāceļ sava kvalifikācija.

Trenerim jāzina, ka tieši jaunie sportisti, no kādiem galvenokārt komplektējas viņa apmācāmo grupa, vieglāk padodas sava audzinātāja ietekmei. Bieži vien jaunākie riteņbraucēji piesavinās trenera ārēji rēdzamās kustības, uzvešanos un pat rakstura īpašības. Treneris jaunajos sportistos atstāj arī zināmu savas personības iespaidu. Tātad katrs treneris, pat zināmā mērā neatkarīgi no apzinātas darbības, līdz ar zināšanām iedod audzēkņiem daļēji arī savas ieražas, rakstura īpašības utt. Tāpēc bieži vien nepareizi rikojas tie treneri, kas sacensību vai treniņu laikā slikti uzvedas savu audzēkņu priekšā, pārkaļj sportista režimu, smēķē, lieto alkoholu u. tml.

RITENBRAUCĒJA DZĪVES REŽIMS

Ikviena riteņbraucēja panākumi lielā mērā atkarīgi no viņa dzīves režīma. Bieži vien spējīgi jaunieši sākumā gūst redzamus panākumus riteņbraukšanas sportā, bet, neieturot kārtīgu dzīves režīmu, zaudē iegūto sportisko formu. Šādu neveiksmju rezultātā viņi dažkārt pilnīgi pārtrauc regulāras sporta nodarbības.

Ikdienas dzīves režīms atkarīgs arī no riteņbraucēja individualajiem dzīves apstākļiem (darba, mācībām u. c.). Tas tomēr nenozīmē, ka sportists drīkst novērsties no vispārējiem šī režīma noteikumiem.

Katram sportistam jāievēro sekojošais:

1. Katru dienu jāizdara 10—15 min. ilga rīta vingrošana, ar kuras palīdzību organismu sagatavo dienas gaitām.

Rīta vingrošanā var ieslēgt arī dažus specialos vingrinājumus kāju stīprināšanai. Praktizējot t. s. spēka vingrojumus, nedrīkst tomēr pārspīlēt organismam uzliekamo darba slodzi.

2. Treniņa un sacensību laikā miegam jāvēlti 8 stundas. Jāiet gulēt ne vēlāk kā pl. 23. Tiem riteņbraucējiem, kam nepilnīgs miesas svars, miegam diennaktī jāvēlti pat 9 vai 10 stundas. Var gulēt arī pēcpusdienā. Naktsmiegam labākais laiks ir no pl. 23 līdz pl. 7.

3. Sevišķa uzmanība jāvēlti arī pareizai dietai. Jāēd regulāri, t. i., katru dienu vienā un tai pašā laikā, trīs vai četras reizes dienā. Spēcīgāka barība nepieciešama no rīta un pusdienā. Vakariņas vēlamas vieglākas. Jo sevišķi stingri jāievēro ēšanas režīms treniņa dienās. Nedrīkst ēst 2 stundas pirms un 30—40 minutes pēc nodarbībām. Sevišķi uzmanīgam barības izvēlē jābūt sacensību dienā. Jārūpējas par to, lai barība būtu svaiga, viegli sagremoājama, jāēd ar «mēru», pie tam kvalitatīvi (kalorijām bagāta barība), izvairoties no lieliem vairumiem. Jāatturas no pārliecīgas šķidrumu lietošanas.

Riteņbraucējs var ēst visu, kas viņam labāk garšo un pie kādas barības tas pieradis. Ieteicamākās barības vielas ir gaļa, dārzeņi, dažādas biezputras, cukurs, piens. Jāatturas lietot pārāk daudz taukvielu, kā arī barību, kas piesātināta ar asām garšvielām. Normālo ēšanas režīmu var traucēt arī dažādi nelaikā lietoti gardumi, kā pīrāgi, kūkas utt.

4. Riteņbraucējam, tāpat kā jebkuram sportistam, svarīgi ir ievērot arī personīgo higienu. Tīrības labā nedrīkst «taupīt» ziepes. Vislabākais mazgāšanās veids — silta duša, ko var regulēt pēc vajadzības. Ja dušu lieto arī pirms sacensībām, tad mazgāšanās laiks jāsaīsina. Pēc dušas labi jānoslaukās ar asu dvieli.

Lai pēc sacensībām vai intensīva treniņa organisms ātrāk atspīrgtu, nepieciešama visa ķermeņa vai kāju masaža. Nav nepieciešams un pat ir nevajadzīgi masēties pārāk bieži, jo tas lieki izlutina sportista organismu. Vairums riteņbraucēju iztiek ar pašmasāžu.

5. Katram zināms, ka nikotīna un alkohola lietošana pazemina sportista spējas, atstāj graujošu iespaidu uz sirdsdarbību. Ja pieaugušam cilvēkam smēķēšana ir mazāk kaitīga, tad jauniešiem tās negatīvā ietekme uz rezultātiem jebkurā sporta veidā ir sevišķi ievērojama.

Alkoholisku dzērienu sistematiskas lietošanas sekas ir vēl ļaunākas. Tā novājina sirdi, nervu sistēmu, paškontroli, mazina uzmanību, domāšanu un citas spējas un īpašības.

Nešķirojot sīkāk pēc braukšanas veidiem un disciplinām, riteņbraucējus atkarībā no viņu īpatnējām spējām varam iedalīt divās galvenās grupās — sprinteros (īso distanču braucēji) un staieros (garo distanču braucēji). Ir arī tādi riteņbraucēji, kas uzrāda vienlīdz labas sekmes kā īso, tā garo distanču veikšanā.

Sprinteriem pietiek ar īsāku iesildīšanās treniņu, veicot braucienu samērā lēnā tempā un galveno uzmanību pievēršot pedāljažas teknikai, kāju kustību saskaņošanai un ritmam. Iesildīšanās otrā pusē var izdarīt pāris 100—150 m kāpinājumus — kā treka taisnē, tā arī pagrieznēs. Šos vingrinājumus var veikt ar pus- vai trīsceturtdaļspēka, bet nekādā ziņā ne ar maksimālo jaudu.

Turpretī garo distanču braucējiem, iesildoties pirms sacensībām, nav nepieciešams sevišķu vēribu veltīt tempam, ātrumam vai atsevišķiem spurtiem. Viņiem pats galvenais — iesildīt, sagatavot organismu ilgstošai piepūlei; katrā ziņā jāpārbauda arī divriteņa daļas. Jo sevišķa uzmanība jāpievērš divriteņa pārnesuma lielumam, piemērojot to vējam, ceļa profilam un citiem apstākļiem.

Kā sprinteri, tā staieri nedrīkst iesildīšanās treniņu pārvērst par īstu treniņu, kas prasa lielāku spēka patēriņu, bet savukārt tikpat nepareizi ir arī iesildīties nepilnīgi.

Iesildīšanās vingrinājumi jāpārtrauc 20—25 minutes pirms sacensību sākuma ar tādu aprēķinu, lai mierīgi varētu sakārtoties un atpūsties līdz sacensībām.

Iesildīšanās treniņa laikā pareizi jānostāda arī elpošana. Tai jābūt padziļinātai (ne stieptai), ritmiskai, saskaņotai ar kāju kustībām. Parasti ieelpu izdara uz trim kāju nominieniem (ar labo, kreiso, labo) un izelpu — uz ceturtdā (ar kreiso kāju).

Pēc iesildīšanās riteņbraucējs nedrīkst «atdzist». Ja laiks ir auksts, vējains vai lietains, tad jāapgērbj treniņa tērps, mētelis vai cits silts apģērbs. Ja turpretī laiks ir pārāk karsts, tad jāatrod ēnaina vieta, kur varētu labāk atpūsties un nezaudēt spirtumu, kas tik nepieciešams sacensību laikā.

Pirms sacensībām trekā bieži vien iesildīšanās treniņu (vingrinājumus) izdara divas vai pat vairākas reizes. Galveno iesildīšanos veic apmēram pusstundu pirms sacīkšu sākuma, bet atkārtojumu — īsi pirms starta.

Vispār pirmsacīkšu sagatavošanās vai iesildīšanās treniņa kvalitāti ietekmē arī tiesnešu koleģijas darbība, kas nosaka kārtību (sacensību grafiku), kādā jānoris sacensībām. Nepareizi rīkojas tiesnešu koleģija, ja tā vienas vai vairākdienu sacensībās nenosaka konkrētu sacensību grafiku. Tādos apstākļos riteņbraucējiem nav iespējams priekšlaikus labi koncentrēties sacensībām, kas savukārt pazemina viņu tehniskos rezultātus.

SACĪKSTES

SACĪKŠU ORGANIZĒŠANA, MĒRĶIS UN UZDEVUMS

Riteņbraukšanas sporta sacensības stimulē riteņbraucēju vairojot savu vispusīgo fizisko sagatavotību un celt sporta meistarību.

Sacensības ir labākā riteņbraukšanas sekcijas organizatoriskā un sporta apmācību darba pārbaude.

Sacensībās vislabāk izpaužas tiklab riteņbraucēja fiziskās īpašības — ātrums, spēks un izturība, kā arī moralās īpašības — neatlaidība, drosmē, biedriskums u. c.

Priekšzīmīgi noorganizētas un novadītas riteņbraukšanas sacensības ir reizē arī labākā fiziskās kultūras un sporta agitācija un propaganda.

Riteņbraukšanā, tāpat kā citos sporta veidos, sacensību sarīkojumi pēc sava veida un nozīmes var būt ļoti dažādi. Katrā fizikultūras kolektīva riteņbraukšanas sekcijā, kā arī sporta biedrībā, notiek savas meistarsacīkstes, kurās izšķiras uzvarētāji, t. i., jaunie čempioni. Vietējā mēroga sacīkstes ar redzamāku nozīmi var būt organizētas arī, piemēram, vasaras sporta sezonas atklāšanas, valsts svētku, fizikultūriešu dienas, sezonas slēgšanas u. tml. gadījumos. Bez tam sacīkstes tiek rīkotas vēl daudzos citos gadījumos un ar dažādiem mērķiem, kā treniņa pārbaudes sacīkstes, rekordu labošanas sacīkstes, klasifikācijas vai GDA normu izpildes sacīkstes, draudzības sacīkstes (starp divām biedrībām vai kolektīviem), t. s. atklātā celiņa sacīkstes un — beidzot — tādas svarīgas sacīkstes kā rajona, pilsētas, republikas un PSRS meistar-sacīkstes.

Sacensības visos šajos riteņbraukšanas sporta sarīkojumos var notikt individuāli, komandām vai arī individuali-komandām.

SACĪKŠU KALENDARS

Plānojot riteņbraukšanas sporta sekcijas kalendāru, nepieciešams iepriekš uzzināt, kāds ir sporta biedrības, rajona vai pilsētas un republikas sporta kalendars. Tas ir nepieciešams, lai riteņbraucēji jau laikus varētu gatavoties zināmām sacensībām, bet sacīkšu rīkotāji — tās pienācīgi noorganizēt.

Kalendāru sastādot, jāievēro sekojošais:

1. Atsevišķi jāplāno šosejas, krosa un treka sacensības.
2. Jāparedz sacensības klases sportistiem un arī iesācējiem.
3. Riteņbraukšanas sekcijai vienai vai arī kopā ar citām sekcijām jāparedz sporta propagandas pasākumi un sarīkojumi.

par godu valsts svētkiem un dažādiem valsts mēroga pasākumiem.

4. Kalendars saskaņojams ar augstākstāvošo organizāciju sporta sarīkojumiem.

SACIKŠU NOLIKUMS

Rīkojot plašākas sporta, tai skaitā riteņbraukšanas sacīkstes, nepieciešams iepriekš izstrādāt sacīkšu nolikumu. Tas darāms vismaz divus mēnešus pirms sacīkstēm, lai dalībnieki, īpaši, ja tie nāk arī no citām biedrībām vai kolektīviem, varētu laikus un pienācīgi sagatavoties. Sacīkšu nolikumam jābūt pēc iespējas īsam un koncentrētam, ar skaidri saprotamiem teikumiem.

Riteņbraukšanas sacīkšu nolikumu var sastādīt pēc šādas vispārīgas shēmas, pie tam, protams, konkretizējot — aprakstot tuvāk katra punkta saturu.

1. Sacīkšu mērķis un uzdevums.
2. Laiks un vieta.
3. Sacīkšu vadība.
4. Dalībnieki.
5. Sacīkšu programma (sacensību veidi un disciplīnas).
6. Rezultātu vērtēšana (ieskaites veidi).
7. Apbalvošana.
8. Pieteikumi (to piesūtīšanas adrese un dažādi dokumentācijas noteikumi).

Nolikumam jābūt apstiprinātam vietējā fiziskās kultūras un sporta komitejā.

ORGANIZATORISKIE PRIEKSDARBI

Kad sacīkšu nolikums ir izstrādāts un nosūtīts, tad nepieciešams sākt gatavošanos pašām sacensībām.

Kolektīvam resp. riteņbraukšanas sekcijai, kas rīko sacīkstes un arī pati ar saviem biedriem tanīs piedalās, savā gatavošanās plānā jāparedz šādu uzdevumu veikšana:

1. Apmācību un treniņa darbs, dalībniekiem izkopjot tehniku un taktiku, t. i., specializējoties konkrētās disciplīnās jeb distancēs.
2. Sacensību vietu (vai vietas) gatavošana un mākslinieciskā noformēšana.
3. Sacensību inventāra gatavošana.
4. Tiesnešu koleģijas komplektēšana un tiesnešu inventāra gatavošana.
5. Aģitācijas un propagandas pasākumu organizēšana (afišas, plakāti, programmas, ielūgumi, prese, radio utt.).

TIESNEŠU KOLEĢIJAS DARBS

Ritenbraukšanas sacīkstēs minimalam tiesnešu koleģijas sastāvam jābūt šādam: galvenais tiesnesis, sekretars, informators, vecākais laika un mērķa tiesnesis, dalībnieku zinātājs, kontroltiesneši, distances tiesnesis, starteris un laika ņēmēji.

Galvenā tiesneša pienākums — vadīt visas sacensības, raugoties, lai tās notiktu nozīmētā laikā; apskatīt, vai pareizi sagatavotas sacensību vietas, pārbaudīt distanču garumus, tiesnešu inventaru, lai viss tas atbilstu sacensību noteikumiem; organizēt un vadīt tiesnešu koleģijas sanāksmes; apstiprināt sacīkstēs sasniegtos rezultātus. Galvenais tiesnesis patstāvīgi izšķir visus strīda jautājumus.

Sekretara uzdevums — savākt un sakārtot visus pieņemumus; sagatavot sacīkšu protokolus un izdot pārstāvjiem dalībnieku numurus. Pēc sacensību beigām sekretars apstrādā sacīkšu protokolus, sastāda aktus (rekordi, nelaimes gadījumi u. tml.) un ar galvenā tiesneša atļauju sniedz ziņas informatoram, biedribu vai kolektīvu pārstāvjiem un preses darbiniekiem.

Starteris kārtā dalībniekus startam un atlaiž tos pa vienam vai grupās no starta.

Kontroltiesnešus izvieto tādās vietās distancē, kur dalībnieki var viegli nomaldīties no distances (maršruta) vai arī neatļautā kārtā saīsināt distanci. Kontroltiesnešiem noteikti jāpieraksta dalībnieku numuri, kuri pabrauc garām kontroles punktam. Par visiem starpgadījumiem un noteikumu pārkāpumiem kontroltiesneši ziņo galvenajam tiesnesim.

Informators skaļi ar rupora vai mikroфона palīdzību paziņo sacīkšu programmu, sasniegtos rezultātus, pastāvošos rekordus vai labākos sasniegumus.

Informatoram kaut cik jāzina arī ritenbraukšanas sporta specialie jautājumi, kā vēsture, rekordi, labāko ritenbraucēju vārdi, kā arī pēc iespējas jāpazīst visi sacīkšu dalībnieki.

DISTANČU IZVĒLE UN NOSPRAUŠANA

Šosejas sacensībās distanču nospraušana ir samērā viegls uzdevums. Parasti šosejas sacensībās ritenbraucēji brauc pa slēgtu apli vai arī taisnā virzienā — turp un atpakaļ ar apgriešanās punktu distances vidū.

Lai nospraustu, t. i., izmērītu un apzīmētu distanci, nepieciešams divriteņa priekšējam ritenim pie aploka piestiprināt špilgtas krāsas papīra gabaliņu vai lentiņu. Lēnām braucot pa šoseju, jāskaita, cik reižu attiecīgā zīme aprīņojusi, t. i., cik reižu ritenis apgriezies. Pēc tam riteņa apkārtmērs jāpareizina ar apgriezienu skaitu.

Tā ar šo primitīvo paņēmieni var izmērīt distanci. Tomēr

šis mērīšanas veids lietojams tikai tad, ja rīcībā nav garāka lentmēra vai automatiska divriteņa, motocikla vai automašīnas ar kilometru skaitītāju.

Šosejas distanci vēlams izvēlēties kalnainā vietā, kas no katra dalībnieka prasa lielāku tehnisko un taktisko māku. Tas kāpina arī interesi par sacensībām un padara dzīvāku to norisi. Šosejas sacensībās distances pēdējos 200—300 metrus vēlams paredzēt pret jūtamu uzkalnu. Īpaši svarīgi tas ir kopējā starta gadījumā, jo tad pie mērķa parasti pienāk vienlaicīgi daudz riteņbraucēju un, pēdējiem traucoties lielā ātrumā, tiesnešu koleģijai (mērķa tiesnešiem un laika ņēmējiem) grūti pareizi fiksēt dalībnieku pienākšanas momentu un kārtību. Turpretī, ja finiša brauciens notiek pret uzkalnu, tad braukšanas temps ir lēnāks un līdz ar to tiesnešiem vieglāk orientēties.

Krosa distanci parasti nosprauž tā, lai vismaz puse no distances ietu pa šķēršļotu apvidu. Ceļā katrā ziņā jābūt arī tādiem šķēršļiem, kurus nevar veikt, sēžot uz divriteņa.

Krosa, tāpat kā šosejas distancei jāiet pa slēgtu apli; pie tam labākais apla garums ir 5 km. Ja šķēršļu bagātība atļauj, tad katrs aplis var būt arī tikai 2,5 km. Isāks maršruts ieteicams kolektīvu iekšējās sacensībās. Tas vairo interesi arī skatītājos, jo tiem biežāk ir izdevība redzēt sacensības dalībniekus.

Krosa distanci dabā atzīmē ar krāsainiem karodziņiem vai papīriem.

Starta un mērķa vietai jābūt līdzenā laukumā, kas atzīmēta ar uzrakstiem, karogiem un dažādiem lozungiem.

Distances beigu posmu tāpat vēlams paredzēt uz līdzena ceļa.

Stundu pirms sacensību sākuma ceļa (distances) tiesnesim personīgi jāpārbauda visa distance.

Nospraužot krosa distanci, ļoti rūpīgi jāpārbauda katrs šķērslis. Sevišķa vērība jāgriež uz to, lai distances maršrutā nebūtu drāšu stieplu, koku celmu, dziļu ūdens tvertņu, vispār, bīstamu šķēršļu, kas var apdraudēt dalībniekus, kā arī lai distance nešķērsotu lielākas satiksmes maģistrales — šosejas, dzelzceļus utt.

Starp kontrolpunktiem un tiesnešu koleģijas atrašanās vietu pēc iespējas jānodibina telefoniski sakari.

ISI SACENSĪBU NOTEIKUMI

SACIKŠU DALĪBNIKU

Riteņbraukšanas sacensībās atļauts piedalīties, sākot ar 15 gadu vecumu. Visiem dalībniekiem jāzina sacikšu nolikums un sacensību noteikumi, kā arī braukšanas (ielas kustības) noteikumi.

Dalībnieki tiek iedalīti šādās vecuma pakāpēs jeb grupās:

a) jaunieši un jaunietes 15 un 16 g. v.;

- b) jaunieši un jaunietes 17 un 18 g. v.;
- c) vīrieši un sievietes 19 g. v. un vecāki.

Ja sacīkšu dalībnieks pārkāpis noteikumus vai nedisciplinēti izturējies, viņam izsaka brīdinājumu; pie atkārtotas sacīkšu noteikumu pārkāpšanas dalībnieku nepielaiž turpmākās sacensībās — diskvalificē.

Ja dalībnieks izdarījis sevišķi rupju pārkāpumu, viņu var diskvalificēt arī bez iepriekšēja brīdinājuma.

Dalībniekam ir tiesības griezties pie tiesneša ar komandas pārstāvja, kapteiņa vai trenera starpniecību.

Dalībniekam jābūt īpašā sporta tērpā (sporta kreklis vai svīteris, īsās sporta vai garās triko bikses).

Sacīkšu dalībniekiem, kas piedalās komandu vai pāru braucienos, jābūt vienādas krāsas sporta tērpos.

Treka sacīkstēs katram braucējam jālieto drošības galvas sega. Šosejas un velokrosa braucienos drošības galvas segu lieto pēc tiesnešu koleģijas norādījuma.

Drošības galvas segu izgatavo no ādas lentām; spraugas starp tām nedrīkst būt lielākas par 45 mm (starptautisks paraugs).

Kā šosejas, tā arī treka braucienos sacensībās nepieciešams lietot ādas cimdus, kas krišanas gadījumos aizsargā rokas no nobrāzumiem.

DIVRITEŅA APMAIŅA UN REMONTS

1. Treka sacīkstēs atļauts apmainīt divriteni pret kuru katru citu, kas atbilst sacīkšu noteikumiem.

2. Šosejas un krosa braucienos:

a) distancē sacīkšu dalībniekiem atļauts mainīt divriteni tikai lūzumu gadījumos.

Piezīme. Par lūzumiem skaita šādus bojājumus: ķēdes pārrāvums, stūres, sēdekļa skrūves pie rāmja, dakšas, rāmja vai riteņa lūzums; par lūzumu nav uzskatāma avarija ar riepu vai šādām daļām: pēdu ieliktniem, siksnām, bremzēm un ātruma (pārnesuma) pārslēdzējiem;

b) divriteņa apmaiņa starp sacensību dalībniekiem aizliegta. Ja šos noteikumus kāds dalībnieks pārkāpj, tas nekavējoties diskvalificējams.

Distancē dalībniekiem atļauts savstarpēji mainīties riepām, sūkņiem, darba rīkiem;

c) divriteņa remonts distancē — riepu, riteņu un citu daļu apmaiņa — jāizdara pašam sacensību dalībniekam;

d) dalībnieku savstarpējā palīdzība pie divriteņu remonta nav atļauta, izņemot komandu braucienos, kuros viens no savas komandas dalībniekiem var palīdzēt otram, neizslēdzot pat sava divriteņa nodošanu labākam braucējam;

e) vairākdienu sacīkstēs tehnisko palīdzību sacīkšu dalībniekiem sniedz specialas pārvietojamas darbnīcas, kurās izdara nepieciešamo divriteņu remontu, tā atsevišķu daļu apmaiņu vai lūzuma gadījumā — visa divriteņa apmaiņu.

3. Divriteņus apmainīt sacīkšu dalībniekiem atļauts tikai tādās vietās, ko noteikusi tiesnešu koleģija vai kas paredzētas sacīkšu nolikumā. Šinīs vietās jābūt klāt īpašam tehniskās komisijas loceklim.

4. Bojāto sacīkšu divriteni atļauts apmainīt ar kuru katru divriteni; bojāto parasto divriteni — tikai ar tāda paša tipa divriteni.

5. Divriteņa sabojāšanās gadījumā dalībniekam jāatbrīvo sacīkšu ceļš un jānovirzās ceļa malā (ārpus šosejas segas).

DISTANCES SOSEJĀ UN KROSA

Šosejas un velokrosa sacīkstēm iepriekš jāizvēlas distances maršruts, kas ne vēlāk kā divas dienas pirms sacīkšu sākuma jāapskata tiesnešu koleģijai.

Par trūkumiem distancē (apbraucieni, slihts ceļš, ceļa remonts) sastādāms akts.

Starta, mērķa un apgrieziena vietā jābūt plakatam, izkārtnei vai karogam. Velokrosa distancēs maršrutam jābūt attiecīgi nospraustam (apzīmētam) vai arī zināmās vietās novietojami kontroltiesneši, kas norāda ceļu sacensību dalībniekiem.

Apbraucieni vietās vai bīstamos ceļa gabalos, tāpat remonta vietās šosejā, jābūt izliktām brīdinājuma zīmēm.

Mērķa vieta šosejas braucienos jāizvēlas pēc iespējas šosejas pacēlumos; ceļa platumam mērķa (finiša) vietā jābūt ne mazākam par 4 m.

Mērķa vietu (finišu) aizliegts iekārtot:

- a) šosejas posmos, kur ļoti dzīva satiksme;
- b) tramvaja pietātnes vai dzelzceļa pārbrauktuves tuvumā;
- c) nolaidenā vietā vai ceļa likumā.

Mērķa līniju šosejā iezīmē šķērsām ar 5 cm platu, baltu svītru un baltu karogu šosejas labajā pusē. Finiša vieta jāiežogo ar trosēm abās pusēs šosejai un 20 m attālumā uz abām pusēm (virzieniem) no mērķa līnijas un stateniski tai (kopā 80 m).

Velokrosa starta vietai (ar kopējo startu) jābūt atklātā, plašā laukā, lai varētu ērti izvietot sacīkšu dalībniekus uz starta. Distances pirmajos 500—1000 metros jābūt pietiekami lielai vietai, lai sacensību dalībnieki varētu brīvi manevrēt. Tālāk jābūt grūti izbraucamai vietai (pacēlums, uzkalns), kas noderīga dalībnieku izretināšanai.

Krosa distancē maršrutam jābūt pieblīvētam ar grūtiem, bet ne bīstamiem ceļa posmiem. Sievietēm krosa distanci izvēlas ar atvieglotu maršrutu.

Atsevišķo (dalīto) startu krosā atļauts lietot tikai tad, ja nav piemērota laukuma dalībnieku izvietošanai kopējam startam.

ĒDINĀŠANA CEĻĀ

Ja distance ir garāka par 100 km un ja sacīkšu nolikumā nav paredzēts, ka dalībniekiem ceļā jādod līdzī somas ar pārtiku, sacīkstes rīkotājai organizācijai jā rūpējas par ēdināšanas punktiem.

Distancēs, kas īsākas par 100 km, ēdināšanas punktu iekārtošana nav obligāta.

PAVADOŠAIS TRANSPORTS

Pavadošā transporta brauciens organizējams šādi:

a) automašīnai atļauts braukt ne tuvāk par 100 m aiz priekšā braucošiem sacīkšu dalībniekiem;

b) ja dalībnieku grupā izveidojusies sprauga, automašīnai atļauts braukt atstarpē starp priekšējiem un aizmugurē palikušajiem braucējiem tikai tādā gadījumā, ja attālums starp viņiem nav mazāks par 500 m;

c) pavadošām automašīnām aizliegts apdzīt dalībniekus pēdējos divos kilometros līdz mērķim;

d) kontroļtiesneši, pārstāvji, kā arī visi pasažieri, kas atrodas pavadošajā transportā, nedrīkst dot sacīkšu dalībniekiem ziņas par sacensību gaitu, mācīt taktiskos paņēmienus, paziņot konkurentu stāvokli un taktiku, gaitas ātrumu utt.

e) kad no starta atlaists pēdējais dalībnieks, visa distance jāizbrauc sanītarai automašīnai medicīniskās palīdzības sniegšanai varbūtēji avariju cietušajiem sacīkšu dalībniekiem.

PIELIKUMI

TABULAS PUNKTU APREĶINĀŠANAI GITU DAUDZCĪŅĀ

Gitu daudzciņā ietilpst četras distances — 200, 500 un 1000 m gaitā un 500 m no vietas. Par pamatu tiek ņemtas īsākās distances — 200 m ātrums. Ja, piemēram, riteņbraucējs būs veicis: 200 m distancē 14,2 sek., tad arī punktu skaits būs 14,2; 500 m (gaitā vai no vietas) — 40,5 sek., šis sekundu skaits jādala ar 5 un jāreizina ar divi — $40,5:5=8,1$; $8,1 \times 2=16,2$ punkti; 1000 m — 1 min. 29,6 sek. jeb 89,6 sek., šis sekundu skaits jādala ar 5, jo 1000 m distance sastāv no 5×200 m; dabūsim $89,6:5=17,92$ punktus.

Punktu aprēķināšanu var atvieglināt, lietojot šeit ievietotās tabulas.

Tā, piemēram, ja riteņbraucēja rezultāts 500 m distancē būs 34,7 sek., iegūto punktu skaits būs 13,88; 1000 m distancē, piemēram, 1 min. 12,3 sek. rezultāts atbilst 14,46 punktiem utt.

500 m distance

500 m (sekundes)	200 m (sek. resp. punkti)	Sekundes desmitdaļas									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Punktu desmit-, simt- un tūkstošdaļas									
28	11	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56
29	11	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96
30	12	00	04	08	12	16	20	24	28	32	36
31	12	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76
32	12	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116
33	13	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56
34	13	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96
35	14	00	04	08	12	16	20	24	28	32	36
36	14	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76
37	14	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116
38	15	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56
39	15	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96
40	16	00	04	08	12	16	20	24	28	32	36
41	16	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76
42	16	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116
43	17	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56
44	17	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96
45	18	00	04	08	12	16	20	24	28	32	36
46	18	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76
47	18	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116
48	19	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56
49	19	60	64	68	72	76	80	84	88	92	96
50	20	00	04	08	12	16	20	24	28	32	36
51	20	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76
52	20	80	84	88	92	96	100	104	108	112	116

1000 m distance

1000 m (min. un sek.)	200 m (sek. resp. punkti)	Sekundes desmitdaļas									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Punktu desmit- un simtdaļas									
1.03	12	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.04	12	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.05	13	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.06	13	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.07	13	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.08	13	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.09	13	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.10	14	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.11	14	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.12	14	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.13	14	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.14	14	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.15	15	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.16	15	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.17	15	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.18	15	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78

1000 m distance

1000 m (min. un sek.)	200 m (sek. resp. punkti)	Sekundes desmitdaļas									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Punktu desmit- un simtdaļas									
1.19	15	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.20	16	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.21	16	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.22	16	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.23	16	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.24	16	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.25	17	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.26	17	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.27	17	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.28	17	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.29	17	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.30	18	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.31	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.32	18	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58
1.33	18	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
1.34	18	80	82	84	86	88	90	92	94	96	98
1.35	19	00	02	04	06	08	10	12	14	16	18
1.36	19	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1.37	19	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58

DOKUMENTACIJAS VEIDLAPAS

_____ Fiziskās kulturas un sporta komiteja

DALĪBNIEKA ĶARTĪTE Nr. _____

Dalībnieku grupa _____

Sacīkstēs _____ riteņbraukšanā _____

_____ (Uzvārds, vārds, tēvvārds)

_____ (Republika, pilsēta)

_____ (Biedrība)

Šosejā _____ km

Krosā _____ km

Trekā _____ km

Mērķa laiks _____

Starta laiks _____

Rezultats _____

_____ vieta

Sekretars: _____

DALIBNIEKA PERSONIGĀ KĀRTĪTE Nr. _____

Dalībnieku grupa _____
riteņbraukšanas sacīkstēm trekā

	Disciplīna (distance)	Laiks	Punkti	Vieta
Uzvārds	200 m (gaitā)			
Vārds	500 m (gaitā)			
Tēvārds	500 m (no vietas)			
Dzimšanas gads	1000 m (gaitā)			
Sporta nosaukums, klase	Kopā			
_____	Sprinta brauciens			
Pilsēta	Iedzišanas „			
Organizācija	Pāru „			
	Aizmatora „			
	100 apļu „			
	Izslēgšanas „			

Sekretars: _____

PROTOKOLS

Dalībnieku grupa _____ riteņbraukšanas sacīkstēm šosejā _____

Sacīkšu vieta _____ distance _____

Starts _____ " _____ 195 _____ g.

Gaisa temperatūra _____ laiks _____ vējš _____

Nr. p. k.	Uzvārds, vārds, tēvārds	Pilsēta	Organizācija	Dalībnieka №	Laiks		Rezultāts	Vieta
					mērķa	starta		
1								individuāli komandas
2								
3								
4								
utt.								

Galvenais tiesnesis: _____

Vecākais laika ņēmējs: _____

Sekretārs: _____

KOMANDAS KĀRTĪTE

(Republika, apgabals, novads, pilsēta)

Dalībnieku grupa _____

riteņbraukšanas sacīkstēm _____ 195___ gadā

Nr. p. k.	Dalībnieki (uzvārds, iniciāļi)	Vīriešiem, jauniešiem				Sievietēm, jauniešiem			
		Šosejā		Krosā		Šosejā		Krosā	
		_____ km	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km	_____ km
		laiks	vieta	laiks	vieta	laiks	vieta	laiks	vieta
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
utt.									

Komandas punktu kopsumma _____

Vieta _____

Sekretārs: _____

RITENBRAUCEĀJA DIENASGRĀMATA

1. lappuse

(Uzvārds, vārds, tēvvārds, dzimšanas gads)

(Sporta nosaukums — klase)

(Biedrība, fizkultūras kolektīvs)

Antropometriskās ziņas:

Augums _____

Svars _____

Spirometriskie dati _____

Dinamometriskie dati _____

2. lappuse

Datums	Medicīniskā pārbaude	Ārsta slēdziens

3. utt. lappuses

Treniņi (nodarbības)

Nodarbību Nr. p. k.	Datums	Nodarbību vieta	Nodarbību (treniņu) saturs	Trenera slēdziens	Personīgās piezīmes
1					
2					
3					
4					

utt. lappuses

Sacīkstes (technisko rezultātu uzskaitē)

Datums	Sacīkšu nosaukums un norises vieta	Disciplīna (distance)	Rezultāts	Iegūtā vieta	Piezīmes

REKORDI UN LABĀKIE SASNIEGUMI
(grāmatas sagatavošanas laikā)

Braukšanas veids un distance	P S R S			Latvijas PSR		
	Rekorda īpašnieks	Uzst. gads	Rezultāts	Rekorda īpašn.	Uzst. gads	Rezultāts
Vīriešiem						
<i>Giti gaitā</i>						
200 m	B. Batajens (Maskava)	1948	12,2	V. Fiļipovs	1951	12,7
500 m	I. Ipoļitovs (Maskava)	1946	32,6	V. Fiļipovs	1951	33,7
1000 m	I. Ipoļitovs (Maskava)	1950	1:10,2	V. Fiļipovs	1950	1:13,7
<i>Giti no vietas</i>						
500 m	A. Krasņikovs (Maskava)	1950	35,8	V. Fiļipovs	1950	37,9
1000 m	I. Ipoļitovs (Maskava)	1950	1:14,2	O. Siliņš	1946	1:17,3
<i>4 km komandu brauciens</i>	Valsts sastādītā	1951	5:00,4	Rīgas sastādītā	1951	5:19,8
<i>Aizmotora braucieni</i>						
25 km	L. Šeļeņņevs (Maskava)	1949	23:26,1	A. Džarcāns	1951	27:16,8
50 km	Ņ. Puškīns (Tula)	1947	48:06,8	E. Spreņģis	1951	53:55,2
100 km	M. Puškīns (Tula)	1948	1:41:53,3	—	—	—
<i>Sosejas braucieni</i>						
100 km (ar apgriezīenu)	A. Džarcāns (Rīga)	1946	2:42:08,9	A. Džarcāns	1948	2:42:08,9
100 km (ra apli)	V. Lasi (Rīga)	1946	2:42:32,5	V. Lasi	1946	2:42:32,5
Sievietēm						
<i>Giti gaitā</i>						
200 m	A. Štāčhanovska (Leņingrada)	1940	13,7	A. Lasi	1939	14,2
500 m	A. Štāčhanovska (Leņingrada)	1940	36,1	A. Utanāne	1951	38,9
1000 m	M. Maksimova (Maskava)	1951	1:17,1	A. Lasi	1950	1:22,6
<i>Giti no vietas</i>						
500 m	N. Koptjeva (Tula)	1950	39,3	A. Lasi	1946	41,6
1000 m	M. Maksimova (Maskava)	1951	1:20,4	A. Lasi	1946	1:29,3
<i>3 km komandu brauciens</i>	Maskavas sastādītā	1951	4:08,9	Rīgas sastādītā	1951	4:33,9
<i>25 km sosejas brauciens</i>	M. Miņina (Leņingrada)	1950	41:07,2	A. Lasi	1948	43:32,2

Braukšanas veids un distance	P S R S			Latvijas PSR		
	Rekorda īpašnieks	Uzst. gads	Rezultāts	Rekorda īpašn.	Uzst. gads	Rezultāts

Jauniešiem
(17 un 18 g. v.)

<i>Giti gaitā</i>						
200 m	E. Džimšeļevili (Tbilisi)	1950	12,8	J. Deisons	1950	13,7
500 m	E. Džimšeļevili (Tbilisi)	1950	33,8	J. Deisons	1950	36,1
1000 m	E. Grišins (Tula)	1949	1:13,4	L. Spreņģis	1950	1:19,8
<i>500 m gits no vietas</i>	E. Džimšeļevili (Tbilisi)	1950	37,1	V. Untiņš	1951	40,0
<i>4 km koman- du brauciens</i>	Tula	1951	5:17,9	Dinamo (Rīga)	1950	5:46,9

Jaunietēm
(17 un 18 g. v.)

<i>Giti gaitā</i>						
200 m	L. Razuvajeva (Tula)	1950	14,3	A. Utanāne	1951	15,2
500 m	L. Razuvajeva (Tula)	1951	37,5	A. Utanāne	1951	38,9
1000 m	L. Razuvajeva (Tula)	1951	1:22,5	A. Utanāne	1951	1:27,2
<i>500 m gits no vietas</i>	L. Razuvajeva (Tula)	1951	39,8	A. Utanāne	1951	43,9
<i>3 km koman- du brauciens</i>	Piščevik (Tula)	1951	4:30,3	—	—	—

IZMANTOTĀ LITERATURA

- 1) «Велосипедные гонки на короткие дистанции». И. В. Ипполитов. Изд. Физкультура и спорт, 1949 г.
 - 2) «Велосипедный спорт». Л. М. Шелешнев, Г. И. Сасин. Изд. Физкультура и спорт, 1951 г.
 - 3) «Тульскому треку 50 лет». П. Ипполитов. Областное книжное издательство, г. Тула, 1947 г.
 - 4) «Vissavienības fizikulturas komplekss GDA», LVI, 1951. g.
 - 5) «Ātrslidošanas sports», P. Strods, LVI, 1950. g.
-

SATURS

	Lpp.
Ievads	3
ISĀS VESTURISKĀS ZIŅAS PAR RITENBRAUKŠANU	5
RITENBRAUKŠANAS VEIDI	22
INVENTARS	23
Divriteņu veidi	23
Treka divritenis	23
Šosejas divritenis	24
Parastais jeb ceļa divritenis	26
Krosa divritenis	27
Ritenbraucēja apģērbs	27
Divriteņa kopšana	29
Divriteņa sagatavošana sacensībām	30
Veloriepas un tās remonts	30
TEHNIKA	32
Technikas pamatjautājumi	32
Pretestības spēki	35
Kustības veidi	39
Sēde uz divriteņa	39
Divriteņa noregulēšana	41
Pedāljažas veidi	42
Kurbuļi un zobratu lieluma attiecība	50
Braukšanas tehnika	54
Šosejas braucieni	54
Treka braucieni	60
Krosa braucieni	65
TAKTIKA	69
Taktikas pamatjautājumi	69
Pareiza ātruma izvēle un spēku sadale distancē	71
Sacensības trekā	71
Šosejas un krosa braucieni	81
Taktika cīņā ar pretinieku	86
Sacensības trekā	86
Šosejas braucieni	93
Krosa braucieni	99
TRENINŠ	100
Treniņa periodi	101
Sagatavošanās periods	101
Pamata periods	111

Pārejas periods	130
Vispārīgi norādījumi	133
GDA kompleksa darbs	136
Audzināšanas darbs	139
Riteņbraucēja dzīves režīms	141
Iesildīšanās vingrinājumi	143
SACIKSTES	145
Sacikšu organizēšana, mērķis un uzdevums	145
Sacikšu kalendars	145
Sacikšu nolikums	146
Organizatoriskie priekšdarbi	146
Tiesnešu koleģijas darbs	147
Distanču izvēle un nospraušana	147
Isi sacensību noteikumi	148
Sacikšu dalībnieki	148
Divriteņa apmaiņa un remonts	149
Distances šosejā un krosā	150
Ēdināšana ceļā	151
Pavadošais transports	151
Pielikumi	151
Tabulas punktu aprēķināšanai gītu daudzciņā	151
Dokumentācijas veidlapas	153
Rekordi un labākie sasniegumi	158
Izmantotā literatūra	160



SPORTA LITERATURA

Dabūjami šādi iepriekšējo gadu izdevumi:

	Rbl.
N. Makarcevs. Fizkulturas kolektīvs uzņēmumā	1,75
M. Tovarovskis. Futbols	2,10
V. Jakovļevs. Fiziskā kultūra skolā	—,70
A. Koblencs. Padomju šaha triumfs	2,10
Vienveidīgā vingrošanas klasifikācijas programma 1949./50. g.	6.—
Stokholmas starptautiskais šaha turnīrs	3,35
Norādījumi par fiziskās kulturas un sporta darbu kolchozu fiz-	
kulturas kolektīvos	2,50
Vissavienības vienveida sporta klasifikācija	2,10

1951. gadā izdotās grāmatas:

S. Akselrods. Slēpošana GDA kompleksā	—,65
Padomju fizkulturas kustība	—,85
Volejbola sacensību noteikumi	—,50
Slēpošanas sacensību noteikumi	—,80
A. Sidlins. Dambretes spēles teorija un prakse	2,45
A. Bucharovs. Svarcelšana GDA kompleksā	—,35
Peldēšanas sacensību noteikumi	—,40
J. Osipovs. Izpildi GDA kompleksa normas	—,75
Vissavienības fizkulturas komplekss GDA	1,50
KBSB «Vārpa» statuti (2. izdevums)	0,35
P. Pachomovs un G. Krasnopevcevs. Kā pašam	
iemācīties airēt	—,40
Vieglatletikas sacensību noteikumi	3,20
J. Šiškareva. Mākslas vingrošana	1,85
Vl. Zverevs. Kā pašam iemācīties braukt ar divriteni	—,40
EGDA un GDA šķēršļu joslu projekts	—,40
Š. Gusaks. Vingrošanas piramīdas	1,60
Lauku fizkultūrieša rokasgrāmata	12,45
A. Pētersons. Hokejs	2,05
Daiļlēcšana ūdenī	—,80
G. Krasnopevcevs un F. Kuzņecovs. Tautas airē-	
šana un smaiļošana	2,80
Fizkultūrieša kalendārs 1952. gadam	4,90
Fizkultūra skolā	5,75
B. Denisovs. Boks	2,20
A. Ailišs un A. Bajārs. Volejbols	2,45
A. Koblencs. Šaha skola	9,45

1952. gadā izdotās grāmatas:

N. Paņins. Daiļslidošana (krievu valodā)	2,65
V. Djačkovs. Vieglatletikas vingrinājumu apmācība	—,95
A. Glinterniks. Sporta vingrošana	4,75
J. Levitans. Futbols	4,65

Sagatavošanā atrodas šādas grāmatas:

Labāko fizkulturas kolektīvu darba pieredze
R. Zālītis. Slēpošana

MĀKSLINIEKS E. REINSONS

Redaktors *V. Mūzis*. Māksl. redaktors *V. Kovaļovs*.
Techn. redaktore *I. Saule*. Korektori: *L. Vasiļevska*,
Z. Zubova.

Nodota salikšanai 1952. g. 8. maijā. Parakstīta iespiešanai 1952. g. 25. jūlijā. Papīra formāts 60x92 $\frac{1}{16}$. 5,125 papīra l., 10,25 iespiedl., 11,42 izdevn. l. Metiens 3000 eks. JT 40731. Izdevn. № 5126-KS 10/395. Tip. pasūt. № 2340. Iespiesta LPRRT 27. tipografijā, Liepājā, Pumpura ielā 10. — Maksā 3 rbj. 40 kap.

ЛАТГОСИЗДАТ — РИГА

Отпечатано в типографии № 27 ЛРТПП, г. Лиеная,
ул. Пумпура, 10.

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0309065498

Maksā 3 rbļ. 40 kap.