

ВЕЛОСИПЕД



КАК НЕ КАТАТЬСЯ, А ТРЕНИРОВАТЬСЯ



30 МИНУТ ПРОГУЛКИ=



НАКАЧАННАЯ ПОПА + РЕЛЬЕФНЫЙ ПРЕСС + СИЛЬНЫЕ РУКИ

Сам себе тренер

Бен Хьюитт

**Велосипед: как не
кататься, а тренироваться**

«ЭКСМО»

2005

УДК 796.61
ББК 75.721.7

Хьюитт Б.

Велосипед: как не кататься, а тренироваться / Б. Хьюитт —
«Эксмо», 2005 — (Сам себе тренер)

ISBN 978-5-699-86268-9

Казалось бы, что может быть проще езды на велосипеде? Вот твой двухколесный железный конь, вот ты – прыгнул на велосипед и уехал в закат. Впрочем, все гораздо сложнее. Цель книги «Велосипед: как не кататься, а тренироваться» – описать непреложные истины профессиональных спортсменов в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в вашей повседневной езде. Некоторые техники могут оказаться для вас весьма полезными, другие нет. Но будьте уверены: если вы поставите себе цель организовать свои тренировки на основе хотя бы некоторых из концепций, описанных на страницах данного издания, вы будете ездить быстрее, а крутить педали станет гораздо проще. Все настолько просто и очевидно.

УДК 796.61
ББК 75.721.7

ISBN 978-5-699-86268-9

© Хьюитт Б., 2005
© Эксмо, 2005

Содержание

Введение	6
1	7
Концепция № 1: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать быстрее	8
Концепция № 2: Чтобы ехать быстрее, ты должен ехать медленнее	9
Язык тренировок	10
Аэробная мощность	10
Анаэробный порог	10
Частота	10
Продолжительность	10
Объем	11
Нагрузка	11
Избыточная тренировка	11
Перегрузка	11
Часть I	12
2	12
Подсчет каденции	12
Отыщи свою идеальную каденцию	13
3	15
Нагрузки целевых тренировок	16
Найди свой максимум	16
Определи свой АП	17
Миф о жире	17
Заключительное слово о нагрузках	18
4	19
Слишком много информации?	20
Восприятие нагрузки	21
5	23
Глубокое понимание усталости	23
Восстановление	24
Часть II	25
6	26
Об углеводах	26
Не все углеводы одинаковы	27
Почему низкоуглеводная диета помогает не-спортсменам	28
Умное потребление углеводов	28
Конец ознакомительного фрагмента.	29

Бен Хьюитт

Велосипед. Как не кататься, а тренироваться



Ben Hewitt

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

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

All rights reserved

© Михеев П. И., перевод на русский язык, 2017

© ООО «Издательство «Э», 2018

Введение

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

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

Разумеется, создание настолько же уникальной программы, насколько своеобразна и твоя езда, очень увлекательно. Эту задачу несколько облегчает изучение некоторых истин, которые, если и не универсальны, то очень к этому близки. Цель этой книги состоит в том, чтобы описать эти истины в легкой для понимания манере и предложить некоторые способы их применения в твоей повседневной езде.

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

1

В начале

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

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

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

Из этого понятно, что, если ты хочешь ехать со скоростью 32 км/ч в нужный день, ты должен быть способен держать 32 км/ч и в другие дни. На самом деле ты должен быть способен ехать еще быстрее намеченной скорости. Это звучит довольно жестко, пока ты не придешь к пониманию, что тебе не нужно (и не следует) долго ехать на такой скорости. Дав своему телу небольшое количество чего-то, что может быть тебе вредно (в данном случае – сверхвысоких нагрузок), ты сможешь справиться с меньшими нагрузками, не сломавшись.

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

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

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

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

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

Язык тренировок

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

Аэробная мощность

Также известная как VO_{2max} . Аэробная мощность (АМ) является мерой количества кислорода, которое может использовать твоё тело во время предельной нагрузки. Очевидно, что чем выше твоя аэробная мощность, тем лучше. Увеличенная аэробная мощность является одной из основных целей тренировок. Следует, однако, обратить внимание вот на что: да, тренировки могут увеличить АМ, но далеко не бесконечно, её границы определяет генетика. Другими словами, тщательно выбирай родителей J. И не старей: аэробная мощность падает приблизительно на 1 % каждый год после достижения 25 лет. Но люди, которые постоянно упражняются, могут значительно (практически вдвое) замедлить этот показатель.

Анаэробный порог

Также известный как лактатный порог. Анаэробный порог (АП) – это уровень напряжения, при котором в крови начинает накапливаться молочная кислота. Чувствуешь ноющую боль в бедрах во время нагрузок? Это действие молочной кислоты. При накоплении определённого количества молочной кислоты у тебя не останется другого выбора, кроме как замедлиться. Но в отличие от аэробной мощности АП легко поддается тренировке. Другими словами, продуманная тренировка может значительно его увеличить, позволив тебе ехать, используя больший объём от твоих предельных способностей. На самом деле у малоподвижных людей АП составляет приблизительно 50 % от АМ, а у хорошо тренированных спортсменов – 90 % от АМ. Вот почему АМ не очень хорошо отражает возможности человека. Если у кого-то высокая АМ, это ещё не значит, что он может полностью использовать её потенциал.

Частота

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

Продолжительность

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

Объем

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

Нагрузка

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

Избыточная тренировка

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

Перегрузка

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

Часть I

Больше ключевых концепций

2

Вращать педали как профессионал

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

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

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

Подсчет каденции

Каденция – это простая мера скорости ног, примерно как тахометр в твоей машине. И так же, как твоя машина лучше всего едет на определенных оборотах, так и твое тело. В следующий раз, как будешь гулять, обрати внимание на стиль нажатия на педали непостоянных велосипедистов (они обычно ездят в джинсах и без шлема). Многие из них трудятся на высокой передаче и вращают педали со скоростью 40–50 об/мин. Это происходит отчасти из-за того, что тому, кто не тренировал свои ноги, чтобы вращать педали быстрее, это кажется нормальным. Но также это является следствием того, что многие верят в ошибочное представление о том, что для того, чтобы двигаться быстрее, нужно толкать большую шестерню.

Ну, так они не правы. Если ты тренируешься для того, чтобы быть в форме и, возможно, принимать участие в соревнованиях, твоя каденция должна составлять в среднем от 80 об/мин и достигать 100–110 об/мин, как у Армстронга. Поддержание такого оживленного типа каденции называется спиннинг (рифмуется с winning – победа, что означает – он нам нравится).

Чтобы измерить свою каденцию во время езды, просто посчитай, сколько раз одна нога проходит через нажатие на педаль (считай в верхнем или нижнем положении ноги) за 30 секунд и умножь это количество на два. Получившийся результат – это количество оборотов в минуту. Также ты можешь купить велосипедный компьютер, который будет постоянно показывать уровень каденции в реальном времени. В любом случае следует измерить каденцию в разных условиях, включая подъемы, движение по ровной поверхности и спуски. Наверняка она будет отли-

чаться, но старайся держать разницу при подъеме в пределах 15 % от движения по ровной поверхности (если ты поддерживаешь 100 об/мин на ровной поверхности, следует стремиться к 85 при подъеме). Поначалу ты, вероятно, не сможешь удерживать такую небольшую разницу. Скорее всего тебя неприятно удивит то, что ты едешь в горку на пониженной передаче и с более низкой скоростью. Но как только твоё тело привыкнет к увеличенной скорости педалей, ты в скором времени начнешь ехать быстрее, при этом сохраняя в запасе больше энергии.

Почему? Во-первых, быстрая езда требует больших трудозатрат, и ты попросту более эффективен при высокой каденции. Вращая средние шестерни вместо больших для поддержания заданной скорости, твои мышцы ног меньше устают и позволяют тренироваться с большей эффективностью. Хорошей аналогией в данном случае является подъем тяжестей: ты наверняка можешь поднимать 2 килограмма весь день. Но если ты возьмешь общий поднятый вес, то не сможешь сдвинуть его с места. Это крайний пример, но теория абсолютно та же. Чем быстрее ты делаешь спиннинг, тем меньше силы требуется, чтобы двигать педали, и тем больше работы ты разделяешь на меньшие, более посильные части.

Во-вторых, и это в первую очередь касается гонщиков, высокая каденция способствует резкому ускорению. Еще раз приведем для аналогии автомобиль: когда ты собираешься проехать по короткому промежутку дороги с двумя полосами, что ты делаешь в первую очередь? Переключаешься на пониженную передачу, что увеличивает обороты двигателя и дает тебе лучшее ускорение. То же самое происходит и когда ты вращаешь педали велосипеда. Спиннинг на пониженных передачах позволяет тебе намного быстрее реагировать на резкие изменения скорости (как, например, когда нападает соперник). Вместо того чтобы вынужденно повышать передачу, ты сможешь с ним поравняться, уйти вперед и, разумеется, первым прийти к финишу.

И наконец, спиннинг меньше сказывается на коленях. Переход на высокую передачу нагружает эти хрупкие органы сверх их возможностей, что может привести к травмам. Короче говоря, это очень плохо.

Отыщи свою идеальную каденцию

Твоя идеальная каденция зависит от твоего типа езды. Во время критериумов, которые обычно проводятся на ровных дорогах и содержат много поворотов и постоянных атак соперников, следует сохранять очень высокую каденцию – для быстрого ускорения после поворотов и чтобы отвечать на атаки. Стремись к 90–100 об/мин.

Участвующим в гонках на время с раздельным стартом, напротив, не нужно беспокоиться об атаках или внезапных изменениях темпа. Они могут найти несколько более низкую каденцию (скажем, 80 об/мин) более подходящей для этого мощного стиля езды. Горные велосипедисты также обычно вращают педали с относительно низкой каденцией. Это происходит потому, что повышенная каденция может вызвать повышенную тряску велосипедиста на корнях, камнях и других элементах окружения, свойственных бездорожью.

Гонщикам на длинную дистанцию и велосипедистам, поддерживающим форму, следует обратить внимание на все эти стили, чтобы найти каденцию, которая будет для них наиболее комфортна и эффективна. Таким велосипедистам не следует привязываться к конкретным цифрам. Вместо этого слушай то, что говорит твоё тело. Но помни: если ты многие километры усиленно крутил педали при низкой каденции и на высокой передаче, спиннинг будет ощущаться странно. Дай своему телу время на то, чтобы приспособиться.

Если тебе нужен научный подход, можешь позаимствовать технику Лэнса Армстронга, который использовал пульсометр, чтобы определить самую эффективную каденцию для своих целей. Для этого тебе понадобится провести несколько десятиминутных заездов (лучше всего разделить их друг с другом по времени на два дня, чтобы полностью отдохнуть) – как на ровных

поверхностях, так и на маршрутах с подъемом. Следи за своим пульсом и средней скоростью, используя разные передачи, чтобы создавать разные каденции. Твоей оптимальной каденцией является та, при которой у тебя самый низкий пульс и самая высокая скорость. Однако имей в виду, что эта проверка не учитывает будущую адаптацию твоего тела к более высокой каденции. Так что если ты только встал на путь просветления спиннинга, следует повторять это упражнение раз в месяц, чтобы отмечать разницу в результатах.

3

Как лучше вращать педали

Существует несколько техник, которые ты можешь использовать, чтобы перейти к более мягкому и естественному спиннингу.

Установи седло на правильную высоту. Ты просто не можешь эффективно делать спиннинг, если твое седло находится слишком высоко или слишком низко. Чтобы проверить положение своего седла, измерь длину внутреннего шва от паха до пола, стоя в носках. Прижми сантиметр (или рулетку, что там у тебя под рукой) покрепче к телу и расставь ноги на ширину 6 дюймов (15 сантиметров). Умножь полученный результат на 0,883. Такого должно быть расстояние между центром оси нижнего кронштейна (самым центром шатуна, где он соединяется с осью каретки) и верхом седла, измеряемое по всей длине подседельной трубы вместе с подседельным штырем. Несмотря на то что число 0,883 выглядит очень точным, используй его как начальную точку и не бойся корректировать высоту седла вверх и вниз от этого положения. Просто следи за тем, как эти изменения влияют на твой стиль вращения педалей и, что еще более важно, как они влияют на твое тело.

Тришь обувью. Благодаря Грегу Лемонду, целое поколение велосипедистов выросло на технике трения обувью, которую рекомендует этот чемпион. В тот момент, когда твоя нога и педаль проходят нижнюю точку нажатия, представь, будто трешься о грязь или (если ты живешь, скажем, в штате Мэн) о снег низом ноги. Это поможет высоко держать пятку и устранить «мертвую точку» в нижней части нажатия на педаль.

Поднимай колени. Практически невозможно поднимать педали, когда ты делаешь спиннинг при сильном нажатии. Но ты можешь уменьшить нагрузку на верхнюю педаль, чтобы другой ноге приходилось использовать меньше силы для толчка педали вниз. Чемпион мира в гонках на горных велосипедах Нед Оверенд достигает этого, представляя, как его колени движутся в сторону руля. Это помогает ему поднимать заднюю часть педали во время прохождения верхней части нажатия, еще одной потенциальной мертвой точки.

Пользуйся роликовым тренажером. Обычный велотренажер, который полностью скрепляет велосипед, может показаться разумным, безопасным выбором. Но профессионалы знают, что ничто не совершенствует технику вращения так, как роликовый тренажер, который использует свободно движущиеся колесики и развивает изящный, мягкий и сбалансированный стиль езды (если, конечно, ты с него не падаешь). Начиная на нем заниматься, поставив его в дверном проеме или возле стены – чтобы ты мог за что-то держаться, пока не привыкнешь.

Езди с фиксированной передачей. «Фиксированная передача» означает, что задняя звездочка напрямую соединяется с колесом – в ней нет механизма трещотки. Когда поворачивается колесо, поворачиваются педали и, как следствие, твои ноги (если, разумеется, они находятся на педалях – если нет, то тебе следует серьезно задуматься над своим положением во время езды). Освоение езды на велосипеде с фиксированной передачей вызывает с непривычки определенные трудности, так что новичкам лучше не выезжать на проезжую часть, иначе весьма вероятно, что они попадут в аварию. Ты можешь обзавестись дополнительным велосипедом с фиксированной передачей или переделать свой. Загляни в ближайший велосипедный магазин за помощью.

Делай спиннинг во время спуска. Когда дорога идет вниз, всегда появляется искушение переключиться на высокую передачу и мчаться быстрее ветра. Но время от времени следует держать относительно низкую передачу и повысить свою каденцию до 120 или даже больше. Постарайся расслабиться и сосредоточиться на том, чтобы не двигать бедрами и торсом, пока вращаются ноги.

Нагрузки целевых тренировок

Здесь все приобретает более технический характер. Но еще при этом здесь ты сможешь лучше всего понять теорию тренировок, благодаря чему приобретешь лучшую форму за более короткий промежуток времени.

Предположим, ты едешь шесть раз в неделю в общей сложности 11 часов. Твой лучший компаньон-велосипедист ездит четыре раза в неделю, тратя на это всего 7 часов. Кто из вас быстрее развивает свою форму?

Ответ не так прост, как может показаться. На самом деле твой друг может продвигаться значительно быстрее. Причина кроется в том, о чем не говорят эти цифры – сколько усилий каждый из вас тратит во время езды. И (что, возможно, еще важнее) в том, сколько каждый из вас *отдыхает*. Так же, как частота и продолжительность нагрузки (и их отсутствие) являются ключевым компонентом при определении эффективности тренировок.

Вот в чем трудность: если количество и продолжительность заездов определить легко, измерить нагрузку уже сложнее. Чтобы ее оценить, ты должен знать, сколько усилий ты прикладываешь по отношению к максимальным, на которые ты способен, если будешь работать в полную силу.

Самым простым и распространенным способом оценки нагрузки является пульс, который прямо пропорционально зависит от приложенных усилий. Когда ты спишь, он очень низкий. Когда ты несешься в гору во весь опор, убегая от стаи бешеных волков, он очень, очень высокий. Между этими крайностями лежат все нагрузки повседневной жизни и тренировок. Во время обычной езды твой пульс колеблется в широком диапазоне, но он почти всегда ниже максимального. Процентное отношение к этому максимуму точно отражает нагрузки твоей тренировки. К примеру, если твой пульс находится на уровне 80 % от максимального, ты едешь с нагрузкой 80 %.

Большинство тренеров по физической нагрузке соглашаются на том, что для того, чтобы значительно улучшить физические показатели, следует поддерживать нагрузку на уровне как минимум 65 %. Это не значит, что твое сердце *всегда* должно колотиться на 65 % (или больше) от максимума; на самом деле существуют важные преимущества езды на более низком уровне. Но если ты хочешь начать ездить быстрее, тебе потребуется превышать 65 % хотя бы на какое-то время. Насколько больше и чаще, уже намного более скользкий вопрос, и мы детально обсудим его позже.

Найди свой максимум

Прежде чем привязать определенный пульс к показателю 65 %, тебе следует выяснять, что такое 100 %. Существует несколько способов, разной степени точности. Возможно, самым точным будет медицинская проверка. Это очень хорошая мысль, особенно если ты возобновляешь занятия после периода застоя. Но такие тесты занимают много времени, так что, возможно, тебе захочется воспользоваться одной из двух следующих альтернатив.

Первой является простая формула: вычти свой возраст из 220. Если, например, тебе 40, получится 180, это твой теоретический максимальный пульс. Но учти: эта формула очень неточная, результат может отличаться до 15 ударов в минуту в обоих направлениях. Этого более чем достаточно, чтобы отправить тебя на путь избыточных (или недостаточных) тренировок.

Лучший (но и заметно более сложный) метод – это воспользоваться длинной, крутой горкой и беспроводным пульсометром (хорошим, который передает сигнал через нагрудный ремень, стоимость такого обычно составляет от \$75). Проведи проверку своего максимального

пульса, когда ты будешь хорошо отдохнувшим – как минимум два дня перед этим тебе следует совершать только легкие тренировки. Разогревайся хотя бы в течение 15 минут. Лишь после этого начни подъем в спокойном темпе, медленно увеличивая свой пульс, пока не почувствуешь, что ехать быстрее ты уже не можешь. В этот момент начинай гнать так, будто за тобой несется гепард. Число, которое высветится на твоём пульсометре, когда ты будешь вынужден сбавить скорость, будет твоим максимумом или чем-то очень к нему близким (большинство людей могут поднять свой пульс на несколько ударов выше во время соревнований, но число, которое ты получишь, будет достаточно точным, чтобы можно было строить на нем свои тренировки).

Но возможно, более важным показателем для определения тренировочной нагрузки будет твой анаэробный порог (другое название, как ты уже знаешь – лактатный порог, а мы будем использовать «анаэробный», сокращенно – АП), то есть точка, в которой твои мышцы переполняются молочной кислотой и ты вынужден сбавить скорость. Твой АП является отметкой, вокруг которой ты будешь строить свои усиленные тренировки, потому что, в первую очередь, ехать быстро – значит быть способным сдерживать эффект АП. Правильные тренировки поднимут также твой АП, что значит – ты сможешь ехать быстрее, прежде чем перегоришь. Или тебя стошнит.

Замечание: Прежде чем подвергать себя напряжению проверки максимального пульса, получи одобрение врача. Это особенно важно, если тебе больше 35 лет, если у тебя есть лишний вес, была травма или в семье есть люди, страдающие сердечно-сосудистыми заболеваниями.

Определи свой АП

Чтобы определить свой АП, тебе понадобится пульсометр, который отслеживает средний пульс и его изменения при движении на плоской поверхности или в горку, по которым нужно будет ехать в течение 30 минут с полной отдачей. Запланируй проверку АП на день, когда ты будешь хорошо отдохнувшим – тебе следует отстраниться от интенсивных тренировок как минимум за два дня до этого.

Разогревайся хотя бы 20 минут перед началом проверки. Проведи несколько усиленных заездов по 1–2 минуты ближе к концу разогрева, чтобы размять ноги. Доберись до «стартовой линии» своей проверки размятым, гибким и слегка вспотевшим.

Нажми на кнопку «старт» своего пульсометра и начинай вращать педали. Постарайся войти в комфортный ритм как можно быстрее, не забывая поддерживать темп, при котором ты можешь двигаться в течение 30 минут. Другими словами, не перенапрягайся. После 10 минут нажми на кнопку отметки текущего результата на своём пульсометре (если такой нет, перезапусти его) – средний пульс последних 20 минут твоей езды является прекрасным отражением твоего АП. Занеси этот результат в память. Тебе он еще не раз понадобится.

Миф о жире

Ты наверняка читал где-нибудь, что ты сжигаешь больше жира при низких нагрузках. Хотя это и правда (при низких нагрузках жир дает больше топлива), верно также и то, что ты теряешь вес, сжигая калории. А ты сжигаешь больше калорий, когда трудишься усерднее.

К примеру, езда на велосипеде в течение 1 часа при пульсе 12 уд/мин может сжечь 350 калорий. Из них приблизительно половина (175) будет жиром. Но если ты будешь сильнее вращать педали и доведешь пульс до 160 уд/мин, ты можешь сжечь целых 1000 калорий за тот же час езды. При таких нагрузках только одна пятая (200) из этих калорий будет приходиться на жир (это все равно на 25 больше, чем при более низкой нагрузке), но созданный дефицит кало-

рий будет намного, намного выше, что означает, что ты сильно продвинешься в деле потери веса (на каждый килограмм веса тебе нужно сжечь 7750 калорий).

Это вдвойне важно из-за того, как твоё тело восстанавливает калории. Исследования показывают, что, когда ты занимаешься при низких нагрузках и сжигаешь высокий процент жировых калорий, твоё тело восполняет их в первую очередь. Поэтому ты сразу возвращаешься к тому, с чего начал. Если ты стараешься сбросить вес, следует ехать на максимально возможном уровне, который не повредит твоей программе тренировок. Не ограничивай нагрузки из-за ошибочной веры в то, что это необходимо, чтобы сжечь жир. Также не жертвуй целыми своими тренировками, прикладывая слишком много сил, пытаясь сжечь больше калорий. Помни: существует очень немного конкурентоспособных велосипедистов с лишним весом. Если ты занимаешься достаточно, чтобы быть конкурентоспособным, ты едешь достаточно, чтобы (с учетом правильной диеты) потерять вес. Это – одно из главных преимуществ быть гонщиком-велосипедистом.

Заключительное слово о нагрузках

Без сомнений, единственный способ стать быстрым – это быстро ездить. Но существует точка уменьшения отдачи, и она достигается намного быстрее, чем ты можешь подумать. Тренировка при высоких нагрузках дает организму большой стресс. Этот стресс полезен, если за ним тщательно следить и распределять его объем. Но если ты будешь неосторожен, он может уничтожить тебя как велосипедиста. Когда ты сомневаешься, лучше выбери *более легкую* езду, чем думаешь, что следует. Возможно, ты пожертвуешь непревзойденным телосложением. Но – немного хуже сложенный, зато физически и психологически свежий велосипедист всегда победит физически супер-развитого, но балансирующего-на-границе-перегорания велосипедиста.

Когда ты сомневаешься, помни следующее: на самом деле ты становишься быстрее, когда отдыхаешь. Это происходит потому, что усиленные тренировки разрушают – в прямом смысле рвут – мышечные ткани. Затем, в период отдыха, у них нет возможности восстановиться, и ты так и не становишься быстрее.

4

Тренировка мощности

Несмотря на то что использовать пульс в качестве меры нагрузки лучше, чем не использовать вообще никакой, у этого метода есть свои недостатки. На твой пульс влияет множество факторов помимо тренировок: стресс, болезни и кофеин негативно сказываются на сердце, и это может привести к неправильной оценке нагрузок.

Поэтому многие профессионалы и элитные любители-велосипедисты перешли на мощность как основную меру нагрузок и организации тренировок. Если пульс – это просто индикатор нагрузки, то мощность – измеряемая в ваттах – является прямым отражением того, как сильно ты жмешь на педаль. Например, хотя кофеин и может повысить твой пульс при том же уровне напряжения, но, сколько бы ты его ни выпил, 200 ватт все равно останутся 200 ваттами.

Мощность также полезна потому, что быстрая езда на велосипеде, особенно в горку, состоит в том, чтобы увеличивать отношение твоей мощности к весу. Приведем пример. Ты весишь 170 фунтов (77 кг) и можешь произвести 320 ватт во время 20-минутного подъема. Твой главный соперник производит всего 290 ватт. Но он весит всего 140 фунтов (63,5 кг). Кто же первым достигнет вершины? Если все условия (инвентарь, погодные условия, психологическая подготовка) равны, тебя победят. Это произойдет потому, что ты производишь 1,88 ватта на фунт (4,15 ватта на килограмм), а он – 2,07 (4,6 на кг). Его отношение мощности к весу выше, так что он будет забираться быстрее.

Как увеличить отношение мощности к весу? Ты можешь увеличить производство мощности при помощи тренировок (если бы ты в приведенном выше примере мог производить 360 ватт, ты бы был чемпионом). И ты можешь потерять вес (если ты сможешь сбросить 20 фунтов и при этом все равно вырабатывать 320 ватт, твое отношение ватт к фунтам увеличится до 2,13, и этого будет достаточно, чтобы заставить противника глотать пыль из-под твоих колес). Отношение мощности к весу – это то, из-за чего такие профессионалы, как Лэнс Армстронг, так тщательно подходят к своему питанию (Армстронг знаменит тем, что взвешивает каждый кусок еды, который собирается положить в рот, чтобы точно сосчитать калории). На самом высоком уровне велосипедного мастерства, когда подъем в гору продолжается час, а езда по прямой поверхности – пять или шесть, лишние один-два килограмма могут иметь критическое значение.



Но существует тонкий баланс между мощностью и весом. Потеряв слишком много веса, ты начнешь терять мышечную массу и, как следствие, мощность. Ключ кроется в сохранении мощности на высоком уровне (путем тщательно выверенных тренировок и диеты) при максимальном увеличении здоровой потери веса. Большинству велосипедистов-любителей взвешивать еду и мучиться из-за каждой лишней калории попросту не имеет смысла. Также подъемы, на которые взбираемся мы, не такие крутые, как в больших европейских горах. Отношение мощности к весу все еще является очень важным фактором, но не решающим и ультимативным.

В связи с этим встает вопрос: стоит ли тренировать с измерителем мощности? В идеале – да. Но стоит учесть еще один фактор: цена измерителей мощности очень высока. Надежные модели начинаются от \$800, а варианты с полноценным функционалом достигают тысяч. Понятно, что для профессионала и для приверженного гонкам новичка это – с умом потраченные деньги. Остальным же надо тщательно оценить свои цели (и финансовое положение) прежде, чем решиться на такую покупку.

Слишком много информации?

Есть и другое мнение об измерителях мощности, и его озвучивает Рик Кроуфорд, велосипедный тренер из городка Дуранго (штат Колорадо), начинавший тренерскую карьеру с Лэнсом Армстронгом, а теперь помимо других клиентов тренирующий горного велосипедиста-олимпийца Тодда Уэллса и восходящую звезду шоссейного велоспорта Тома Дэниэлсона:

– Избыток информации, к которой есть доступ у современных спортсменов, притупил восприятие, – говорит Кроуфорд. – Как тренер, я обожаю цифры. Но если бы я мог выбрать всего один инструмент, это было бы восприятие. Я не хочу, чтобы мои спортсмены терялись, когда у них нет цифр.

По этой причине, говорит Кроуфорд, велосипедистам нужно проявлять осторожность при использовании любых новомодных тренировочных приспособлений.

– Многие молодые ребята, – говорит Кроуфорд, – знают, что Лэнс Армстронг вырабатывает 400 ватт, поэтому они убивают себя, чтобы выжать эти 400 ватт, несмотря на то что это число не имеет никакого отношения к их оптимальной тренировке.

И все же Кроуфорд считает, что измерители мощности могут служить важным инструментом для серьезных велосипедистов:

– Измерители мощности показывают точное выражение проделанной работы – это лучший измеритель формы, потому что он устраняет необходимость делать догадки и поправки на факторы окружающей среды.

По этой причине Кроуфорд любит использовать измеритель мощности, чтобы оценивать прогресс велосипедиста по мере сезона. Проблема появляется тогда, когда молодой нетерпеливый велосипедист, не обращая внимания на ежедневное восприятие и другие показатели, сосредотачивается исключительно на мощности.

– Во многих смыслах пульс является более ценной информацией именно *потому*, что он субъективен, – говорит Кроуфорд. – Именно мелкие нюансы указывают внимательному гонщику, когда стоит ослабить нагрузку, а когда увеличить.

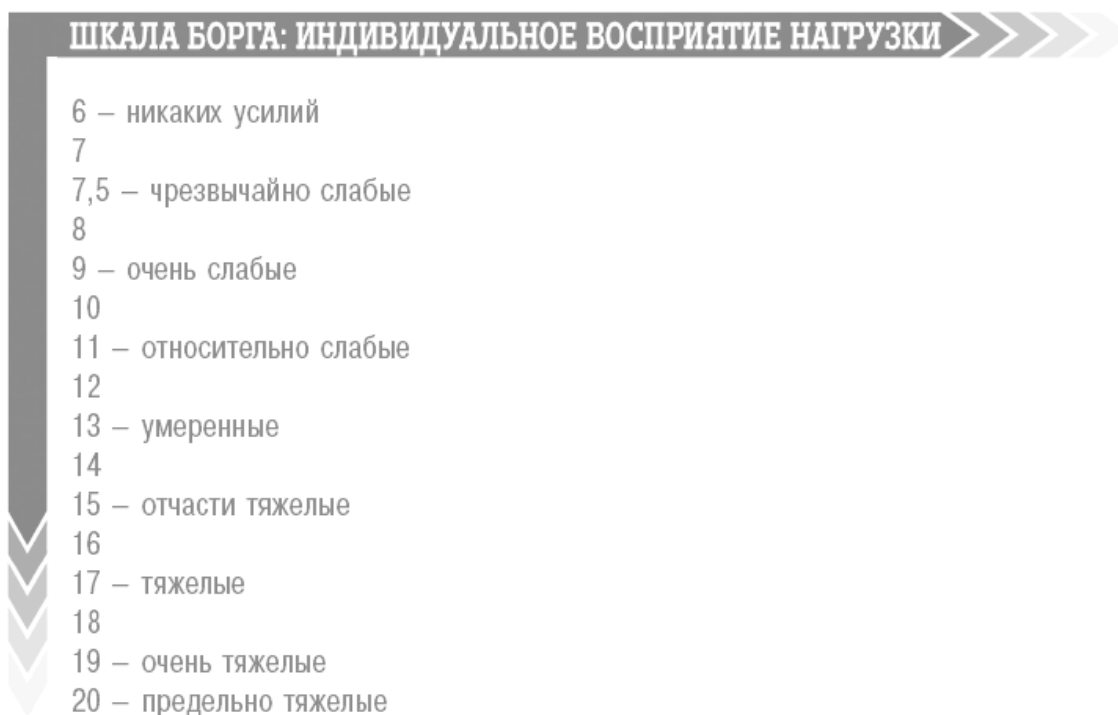
Вывод? Информация, которую дают пульсометр и измеритель мощности, может очень благотворно сказаться на твоей тренировке и улучшить твои показатели. В этом нет никаких сомнений. Но ее нужно воспринимать в контексте других факторов. И она ни в коем случае не должна становиться единственной целью твоих тренировок.

– Нет ничего печальней, чем велосипедист, одиноко едущий по дороге и смотрящий на цифры монитора, – говорит Кроуфорд. – В этом не только нет никакого удовольствия, но также надо понимать, что никто не будет спонсировать тебя за достижение показателей на измерителе мощности и пульсометре. Не живите цифрами.

Восприятие нагрузки

Так какова же альтернатива? Все на самом деле просто: она состоит в чувстве того, насколько сильно ты выкладываешься. Это называется воспринимаемая напряженность, или индивидуальное восприятие нагрузки (ИВН), и это осознанно субъективная оценка твоих усилий.

И все же это один из лучших инструментов, которые могут быть в твоем тренировочном арсенале. На самом деле многие весьма опытные спортсмены предпочитают полагаться исключительно на восприятие нагрузки. Для начинающих участников соревнований – это не лучший выход, но если совместить его с конкретными цифрами пульсометра, велосипедного компьютера или измерителя мощности, ИВН будет давать чрезвычайно важную информацию.



Чтобы понять, как работает ИВН, взгляни на шкалу Борга, которая оценивает усилия в баллах от 6 до 20.

Для велосипедиста все, что ниже 10 баллов, следует воспринимать как восстановление. При 10–12 баллах происходит аэробное развитие, и при этом показателе следует выполнять езду на выносливость. При 13–14 баллах начинает улучшаться мышечная выносливость и сила. 15–16 баллов немного ниже твоего АП, при этом ты начинаешь работать на достижение уровня телосложения, необходимого для гонок. При 17 баллах ты достигаешь АП, а все, что выше, следует приберечь для соревнований или аккуратно выверенных тренировочных интервалов (далее мы поговорим об этом больше).

5

Избыточные тренировки

Использует ли велосипедист пульсометр, измеритель мощности или просто свои инстинкты для оценки тренировок, все равно существует риск избыточных тренировок. «Только не я, – скажешь ты. – Я езжу всего по 5–6 часов в неделю. Как я могу тренироваться слишком много?»

Ответ гласит: очень просто. Это связано с тем, что к избыточным тренировкам приводит *весь* стресс в твоей жизни, а не только стресс от езды на велосипеде. Для твоего тела и разума езда является всего лишь еще одной нагрузкой поверх всех остальных. Ты пытаешься встроить эти 5 часов езды внутри 60-часовой рабочей недели и семейных обязанностей? Ты не успеваешь выспаться, потому что выгадываешь время на тренировки?

Да, профессиональные велосипедисты на постоянной основе ездят по 25 часов (или больше) каждую неделю. Но это все, чем они занимаются. И у них есть такая поддержка, о которой любители могут только мечтать: ежедневный массаж, дополнительный сон, тщательно приготовленная еда. Сравни это со своим графиком. Если ты такой же, как и большинство велосипедистов-любителей, то ты работаешь как минимум по 40 часов в неделю, присматриваешь за детьми, разбираешься с бюджетом, косишь газон, убираешься в квартире, возишь собаку к ветеринару и... ну, ты понял.

Ключ к тому, чтобы справляться со стрессом и избегать избыточных тренировок, заключается в том, чтобы быть уверенным, что езда на велосипеде способствует не росту, а уменьшению стресса. Как только ты начинаешь испытывать стресс из-за тренировок, прервись. Именно в этот момент ты наиболее уязвим для болезней, истощения и закручивающейся в спираль черной дыры избыточных тренировок.

Глубокое понимание усталости

Езда на велосипеде – тяжелый спорт. Чтобы стать лучше, тебе придется устать. Но ты должен научиться отличать особенную велосипедную усталость на следующий день после гонки или усиленной тренировки от систематического утомления, которое обычно является первым тревожным признаком избыточных тренировок.

Одним из первых признаков избыточных тренировок является увеличение пульса в состоянии покоя. Возьми за привычку измерять пульс сразу после того, как проснулся, перед тем как встать с кровати. Делай это десять дней подряд и записывай результаты. На десятый день посчитай среднее арифметическое. Это твой пульс в состоянии покоя, и тебе следует продолжать за ним следить, в особенности в период интенсивных тренировок. Если он подскочит на 10 % или больше, считай, что ты получил предупреждение: твое тело говорит тебе сдать назад. Прислушайся к нему.

Другими показателями избыточных тренировок являются:

Продолжительные заболевания. Если ты постоянно простужаешься, возможно, ты слишком много тренируешься. Исследования показывают, что твоя иммунная система ослабевает в периоды повышенного стресса, и в результате часто появляются острые респираторные заболевания. Другими признаками являются боль между ног и небольшие раны, которые медленно заживают.

Длительные боли. Когда ты привыкнешь к езде на велосипеде, ты должен будешь чувствовать не сильную боль в мышцах, даже после дней усиленных тренировок. Это связано с тем, что езда на велосипеде – это спорт без опоры на ноги, и поэтому он не сильно напрягает мышцы и суставы. Ты можешь чувствовать небольшое напряжение и боль в ногах после тяже-

лого дня, но любой дискомфорт должен исчезнуть довольно быстро. Если он продолжается более 48 часов, сделай перерыв на несколько дней.

Вялая работа. У каждого велосипедиста бывают плохие дни, когда у них создается ощущение, будто они не могут ехать как следует. Одной из серьезнейших ошибок, которую ты можешь совершить, – это работать через силу, заставляя свое тело напрягаться более, чем оно того хочет. Если после нескольких попыток ты просто не можешь вращать колеса как обычно, прервись. Также, если ты не можешь держать свой пульс или мощность на привычном уровне, расслабься. Отдых принесет намного больше пользы.

Настроение. Несмотря на то что этот показатель может казаться самым размытым, он на самом деле является одним из самых надежных. В одном исследовании, проведенном на пловцах, измерения таких показателей, как гнев, депрессия и энергичность, значительно ухудшились, когда тренировочные нагрузки были удвоены. Проще говоря, если у тебя все время дурное настроение, отдохни от велосипеда какое-то время. Апатия – еще один тревожный сигнал. Если раньше ты загорался от одной мысли о езде, а теперь не можешь встать с дивана, ты, вероятно, слишком много тренируешься.

Восстановление

Ладно, ты перетренировался. Что теперь? Есть всего одно лекарство, и оно тебе понравится: отдых. Тебе нужно понежить свое изможденное тело и выходить его до здорового состояния. Забудь о велосипеде хотя бы на неделю. А когда ты к нему вернешься, совершай только легкие заезды как минимум 10 дней. Если ты боишься потерять форму, подумай вот о чем: сколько бы формы ты ни потерял, это не составит и половины того, что ты потеряешь, если попробуешь тренироваться через силу. На самом деле многие велосипедисты потеряли весь сезон из-за избытка тренировок, не замечая и не уделяя должного внимания предупреждающим признакам.

Чтобы ускорить восстановление, сходи пару раз на массаж, который поможет очистить мышцы от нежелательных продуктов жизнедеятельности и даст возможность расслабиться – как физически, так и психологически. Удели особое внимание питательной диете. Но не слишком из-за нее переживай. Стресс – это именно то, что довело тебя до такого состояния в первую очередь; делай все, что в твоих силах, чтобы его избегать.

Часть II

Основы фитнеса для велосипедистов

На велосипеде можно делать много всего. Можно ехать быстро. Можно ехать далеко. Можно ехать по дороге и по бездорожью, в горку или с горки. Можно спринтовать. В идеале ты можешь научиться делать хорошо все это. Проблема в том, что тренировки в одной из этих сфер могут уменьшить твои возможности в другой. К примеру, большинство велосипедистов умеют показать себя с лучшей стороны либо в гонке с раздельным стартом, либо на подъеме в горку. Немногие могут ездить в обеих этих дисциплинах на действительно профессиональном уровне. Именно поэтому только единицы способны победить в Тур де Франс, что требует от гонщика умения взбираться в горку на мировом уровне и телосложения для гонок с раздельным стартом.

Поэтому перед тем, как мы продолжим, тебе нужно честно оценить свои способности и цели. Для начала задумайся на секунду о том, чего ты хочешь достичь при помощи своих тренировок. Возможно, ты хочешь в один прекрасный день выступить на Тур де Франс. А может быть, ты просто желаешь принять участие в местной гонке на горных велосипедах? Или скорость критериумов будоражит твою кровь? Или, может быть, ты вообще не хочешь участвовать в гонках – тебе по душе групповые благотворительные заезды?

Как только ты определился со своими целями, пора взглянуть на твои границы как велосипедиста. (Осторожно: впереди унижение.) Если ты едешь на велосипеде уже какое-то время, ты, вероятно, знаешь свои сильные и слабые стороны. Но если ты новичок в этом виде спорта, тебе может казаться, что ты слаб во *всем*. В какой-то степени это верно. Однако есть два довольно точных способа спрогнозировать, в чем ты будешь хорош. Первый связан с типом строения тела. Ты взялся за велосипед после карьеры в НФЛ?¹ Тогда, вероятно, из тебя лучше получится спринтер или гонщик критериумов, чем ездок по бездорожью. С другой стороны, если в тебе роста 6 футов (1,83 м), а веса всего 140 фунтов (63,5 кг), тогда обрати внимание на горы, потому что именно там ты сможешь на полную использовать преимущества своего худосочного телосложения. Второй способ – простое желание. Если ты *хочешь* ездить в горку, если это тебя побуждает перебрасывать ногу через седло каждое утро, то весьма вероятно, что ты будешь хорошо или как минимум прилично взбираться на подъемы, даже если тип строения твоего тела говорит «нет».

Если ты читаешь эту книгу исключительно потому, что хочешь побеждать в гонках, имеет смысл выбрать дисциплину, которая подходит типу строения твоего тела. По сути, это означает, что, если у тебя широкие плечи и массивные кости, тебе следует присмотреться к критериумам и гонкам с раздельным стартом. А если тебе сложно пройти по прямой линии при легком дуновении ветра? Подумай о шоссейном велоспорте и соревнованиях на горных велосипедах. Но помни (и это особенно верно, если ты в спорте на выносливость недавно): тип строения тела меняется с ходом тренировок и здоровой диетой. Преодолей достаточное количество километров и питайся как следует, и ты обретешь стройное тело профессионального велосипедиста.

Без лишних разговоров давай взглянем на основы фитнеса, и какую он играет роль.

¹ NFL – Национальная футбольная лига, профессионалы американского футбола (Прим. ред.).

6

Диета велосипедиста

Если у тебя голова идет кругом от вопроса о питании, то ты не одинок. С учетом всех противоречащих друг другу рекомендаций, вероятно, не теряются только те, кто не обращает на все эти рекомендации внимания. А если еще вспомнить о шумихе вокруг новомодных диет, люди задаются вопросом, не будет ли им лучше без нее.

Возможно, так бы оно и было, если бы они не занимались регулярными, тщательно спланированными физическими упражнениями. Но будучи серьезно настроенным велосипедистом, ты требуешь от своего тела большего, чем люди, ведущие сидячий образ жизни. Пища, которую ты даешь своему телу, является в буквальном смысле топливом, которое питает твою езду. Ты не можешь ожидать, что твоё тело будет летать, как «Феррари», если ты будешь заправлять его низкооктановым бензином.

Ладно, но как знать, что тебе полезно, а что нет? Если ты устал от чувства недоумения (а возможно, и от постоянной смены прихотливых диет – только для того, чтобы на своем опыте узнать, что радикальные планы питания, волшебные ингредиенты и дорогие добавки не работают), тогда эта глава для тебя. В ней содержится все, что тебе нужно знать о питании, поддерживающем здоровье и хорошие показатели езды. Никакой рекламы. Никаких обещаний. Только факты.

Об углеводах

В наши дни кажется, будто ты не можешь выпить стакан апельсинового сока на людях, чтобы не ощутить на себе неодобрительные взгляды. Как если бы ты прикуривал сигару в детской комнате местной библиотеки.

Современный тренд на понижение углеводов интригует хотя бы потому, что бросает вызов общепринятым среди велосипедистов мудростям о питании. Десятилетиями спортивные диетологи советовали нам есть только пасту, картошку, блинчики... Ты понял мысль. По сути, все, что, как сегодня нам говорят СМИ, есть не следует.

Ну а где же говядина (или, возможно, в наше время даже хлеб)? Давай кое-что проясним: Аткинс² не был соревнующимся велосипедистом. Углеводы все еще остаются твоей главной надеждой на подпитку твоих велосипедных авантюр.

Почему?

– Для любых продолжительных аэробных упражнений вам нужны углеводы, чтобы подпитываться и восстанавливаться, – говорит доктор наук Лиз Эпплгейт, автор книги *Eat Smart, Play Hard* («Умно вкушаешь, жестко играешь») и профессор Калифорнийского университета в Дэвисе. – Велосипедисты, следующие низкоуглеводным диетам, постоянно приходят ко мне и говорят: «Знаете, у меня что-то с ногами».

Это связано с тем, что во время и после тренировок твоему телу необходимо легко усваиваемое топливо, а углеводы лучше усваиваются твоими мышцами, чем белки и жиры. На переработку углеводов – которые в основном состоят из сахара – в пригодное для использования топливо попросту уходит меньше энергии. Простой углевод представляет из себя одинарную или двойную молекулу – чаще всего это глюкоза, фруктоза, галактоза, сахароза или лактоза. Их можно найти в питательной еде (такой как фрукты и молочные продукты), так же как и в

² Аткинс Роберт – врач-кардиолог, разработавший систему снижения веса, требующую контроля потребления углеводов, известную под названием «Диета Аткинса». По итогам 2002 года журнал «Нью-Йорк таймс» включил его в число десяти самых влиятельных людей года. Однако фитнес-специалисты диету Аткинса убедительно критикуют (*Прим. ред.*).

менее полезной пище, такой как конфеты. Сложные углеводы представляют из себя длинную цепочку простых сахаров и часто называются крахмалом. Картофель, паста и хлеб из цельных злаков являются хорошими примерами.

Когда ты ешь углеводы, они распадаются и перерабатываются в содержащуюся в крови глюкозу – основное топливо организма и единственный его вид, который может питать мозг. Глюкоза, которая не используется сразу для подпитки, хранится в мышцах и печени в виде гликогена и используется для подпитки в будущем. Если эти хранилища переполнены, глюкоза перерабатывается в жир.

Да, белки и жиры могут питать твоё тело и мозг (если бы они были на это не способны, все сторонники Аткинса оказались бы в очень неприятном положении). Но энергия, которая требуется для езды на велосипеде, особенно при высоких нагрузках, попросту не может быть произведена столь трудоемким путем. Именно поэтому тебе нужно углеводов намного больше, чем 50 г день, которые предписывают некоторые низкоуглеводные диеты. На самом деле доктор Эпплгейт рекомендует людям, которые занимаются регулярными аэробными упражнениями, потреблять от 400 до 600 г углеводов ежедневно.

Не все углеводы одинаковы

Это важная концепция, которую следует изучить, потому что она сильно влияет на то, как твоё тело реагирует на углеводы, которые ты потребляешь.

Во время и сразу после усердной езды и простые, и сложные углеводы одинаково эффективны в качестве топлива. Твоё тело находится в состоянии дефицита углеводов (когда упражняешься при высоких нагрузках, фактически невозможно восполнить углеводы в тех же объемах, что ты сжигаешь), и становится критически важно возобновить эти запасы как можно скорее в целях восстановления. Но в твоей основной диете лучше всего делать акцент на совмещение разных типов углеводов по ряду причин.

Например, сложные углеводы обычно сочетаются с другими важными питательными веществами, такими как витамины, минеральные вещества и пищевые волокна. Подумай о следующем: шоколадный батончик и цельнозерновая булочка содержат приблизительно одинаковое количество калорий, и примерно одна и та же их доля приходится на углеводы. Но шоколадный батончик доверху набит тем, что известно как «пустые калории» – калориями, которые не содержат необходимой твоему организму питательной ценности. Булочка, с другой стороны, содержит огромное количество микроэлементов и пищевых волокон, которые нужны нашему организму для сбалансированной работы.

В общем и целом диетологи рекомендуют, чтобы как минимум 60 % твоих калорий исходили из углеводов. Для велосипедистов и других аэробных спортсменов лучше, чтобы этот показатель составлял 65 %, особенно в течение нескольких часов до и после больших нагрузок. Упаковки с пищей указывают содержание углеводов в процентном отношении к ежедневной норме потребляемых калорий, что позволяет с легкостью следить за их потреблением. Также в продаже можно найти книги с подсчетом калорий, которые содержат описание калорий, содержащихся во всех мыслимых продуктах, продающихся без упаковки. Чтобы помочь тебе определить, сколько граммов углеводов тебе необходимо каждый день, вот простая формула, основанная на показателе в 65 %.

Для начала определи свою ежедневную потребность в калориях, умножив свой вес на 15.³ Добавь к этому числу 10 калорий (для мужчин) или 8 калорий (для женщин) на каждую минуту, которую ты каждый день едешь на велосипеде. Результат – это приблизительное еже-

³ Автор-американец пользуется мерой массы, принятой в англоязычных странах. В приведенном им расчете русскоязычному читателю следует умножить свой вес в килограммах на 33 (*Прим. ред.*).

дневное количество калорий, которые тебе необходимо, чтобы поддерживать вес. Чтобы сбросить вес, потребляй на 500 калорий в день меньше. Ты будешь терять по 1 фунту (450 г) веса в неделю, что является безопасным и устойчивым показателем.

К примеру, человек весом в 150 фунтов (68 кг) совершает ежедневную одночасовую тренировку на велосипеде. Он должен произвести следующие вычисления: $150 \times 15 = 2250$ калорий ($68 \text{ кг} \times 33 \approx 2250$) + 600 калорий (10 калорий $\times$ 60 минут) = 2850 калорий в общей сложности. Для такого велосипедиста 65 % от общего количества калорий будет составлять приблизительно 1850 ($2850 \times 0,65$). Это число углеводов, которые ему следует потреблять ежедневно. Учтем, что в грамме углеводов содержится 4 калории. Тогда, разделив 1850 на 4, определяем, что этому человеку нужно приблизительно 460 г углеводов ежедневно ($1850: 4 = 462,5$).

Не привязывайся к математике. Ты едешь на велосипеде потому, что это доставляет тебе удовольствие; еда тоже доставляет удовольствие. Не превращай ее в еще один источник стресса. Суть в том, что тебе следует делать акцент на хлебе из цельных злаков, высококачественных молочных продуктах, пасте, рисе, картофеле, овощах и фруктах. Помни, что еда в цельном виде (яблоко по сравнению с яблочным соком; картофель по сравнению с чипсами) всегда будет более питательна. А также не забывай соотносить общее количество ежедневно потребляемых калорий с их расходом (или посмотри с. 29, если ты пытаешься сбросить вес).

Почему низкоуглеводная диета помогает не-спортсменам

Без сомнений, ты знаешь человека, чье тело изменилось под влиянием Аткинса или похожей низкоуглеводной диеты. Причина тому проста:

– Дело не только в низкоуглеводной диете, дело в уменьшении количества потребляемых калорий, – объясняет доктор Эпплгейт.

Другими словами, устранив из своего рациона углеводы, они устранили основной источник калорий. Если они потребляли 2000 калорий в день до Аткинса и 60 % этих калорий шли от углеводов, они съедали по 1200 углеводов в день. Устранив их, они устранили 1200 ежедневных калорий, и несмотря на то что они заменили некоторую их часть белками и углеводами, очень сложно съесть такое количество белков и углеводов каждый день. Низкоуглеводные диеты работают потому, что содержат мало калорий, а не из-за того, что в них мало углеводов.

Это не значит, что тебе не следует экспериментировать с пищей, содержащей пониженное количество углеводов. В частности, если ты обычно ешь много простых углеводов, низкоуглеводная диета может помочь стабилизировать сахар в крови и подавить тягу к сладкому.

– Если крекеры составляют основу вашего питания, вам следует подумать о том, чтобы есть поменьше углеводов, – говорит доктор Эпплгейт. – Но повторю, идея состоит в том, чтобы заменить их другими, более умными углеводами, которые лучше насыщают организм и помогают потреблять меньше калорий.

Умное потребление углеводов

Большинство велосипедистов знают, какая еда содержит большое количество углеводов, и умеют отличать питательные сложные углеводы от тех, что наполнены до краев простыми сахарами. Булочка – хорошо; шоколадный батончик – плохо, верно?

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.