

СПЕЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В КАРТИНГЕ



ИЛЮХИН Александр Анатольевич

Старший преподаватель кафедры теории и методики велосипедного, мотоциклетного и автомобильного спорта Российского государственного университета физической культуры, спорта, молодёжи и туризма (ГЦОЛИФК), Москва, Российская Федерация, 89104039861@mail.ru

ILYUKHIN Alexander

Senior lecturer of the department of theory and methods of cycling, motorcycle and motor sport Russian State University of Physical Education, Sport, Youth and Tourism (SCOLIPE), Moscow, Russian Federation, 89104039861@mail.ru

Актуальность исследования. Несмотря на то, что картинг является широко распространенным видом автомобильного спорта в России, в литературе недостаточно научно обоснованных методик подготовки для людей, увлеченных данным видом спорта.

Цель работы – совершенствование методики технической подготовки людей, занимающихся картингом.

Ключевые слова: автомобильный спорт, техническая подготовка, картинг.

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы, оказывающие существенное влияние на совершенствование технической подготовки людей, занимающихся картингом.

SPECIAL TECHNICAL TRAINING AT CARTING

Keywords: motor sport, technical training, carting.

Abstract. In this article considering issues which have a significant impact on the development technical training of people who are involved in carting.

Организация исследования. Перед началом педагогического эксперимента было проведено тестирование группы добровольцев, состоящей из 12 человек, на неподвижно стоящем карте. Испытуемые соревновались в скорости поворота передних колес из одного крайнего положения в другое (10 циклов) с одновременным отклонением корпуса тела в противоположную сторону от поворота рулевого колеса и одновременным

Таблица 1 – Динамика тестирования группы добровольцев в девяти попытках

Ф.И.О.	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов	10 циклов
И.А.Б.	49	48	47	47	45	44	44	40	39
К.Э.Д.	55	53	50	48	46	45	44	43	40
Б.А.Е.	53	51	51	49	47	45	46	44	43
Б.А.С.	57	51	49	47	45	45	45	43	43
К.А.Н.	49	47	46	45	44	44	41	39	38
К.П.А.	58	58	55	50	48	47	47	43	42
Т.К.В.	50	49	49	45	44	45	42	44	41
Т.О.П.	53	52	53	51	49	47	48	48	47
П.Р.Э.	55	55	53	47	51	48	47	44	48
П.И.О.	57	55	54	53	55	52	52	50	48
К.Д.Н.	50	50	49	48	44	47	47	46	45
О.Р.А.	55	56	51	51	50	48	49	48	46

Таблица 2 – Протокол тестирования прохождения трассы, экспериментальная группа

Ф.И.О.	Время, сек				
	1 неделя	2 неделя	3 неделя	4 неделя	5 неделя
И.А.Б.	25	22	18	17	18
К.Э.Д.	27	20	19	19	20
Б.А.Е.	27	23	21	20	19
Б.А.С.	24	24	22	19	18
К.А.Н.	23	20	24	19	17
К.П.А.	30	21	20	20	19
Хср.	26,00	21,66	20,66	19,00	18,5
Δ	1,63	2,06	1,41	1,00	0,75
Сум.	156	130	124	114	111
Мин	23	20	18	17	17
Макс	30	24	24	20	20

Таблица 3 – Протокол тестирования прохождения трассы, контрольная группа

Ф.И.О.	Время, сек				
	1 неделя	2 неделя	3 неделя	4 неделя	5 неделя
Т.К.В.	26	24	23	25	22
Т.О.П.	26	22	22	24	23
П.Р.Э.	27	21	23	23	22
П.И.О.	25	24	24	23	21
К.Д.Н.	22	25	31	24	23
О.Р.А.	22	23	22	21	19
Хср.	24,66	23,16	24,16	23,66	21,66
Δ	1,75	1,50	1,84	1,00	1,38
Сум.	148	139	145	142	130
Мин	22	21	22	21	19
Макс	27	25	31	25	23

нажатием на педаль газа в момент распрямления рулевого колеса. Результаты тестирования представлены в таблице 1.

По результатам тестирования испытуемые были разделены на две одинаковые по количеству группы: контрольную (Хср. ± δ) 54,0±2,25 и экспериментальную (Хср. ± δ) 54,0±2,75.

Контрольная группа продолжила совершенствование технической подготовки по традиционной методике – два 20-минутных заезда по трассе с 10-минутным перерывом два раза в неделю; экспериментальная группа тренировалась два раза в неделю по предложенной нами методике:

- специальная разминка (ОФП) – 10 минут;
- работа на автомобильном симуляторе GameSTUL™ по программе RICHARD BURNS.,

«RALLY» PC CD-ROM (раздел «Школа») – 10 минут;

- перерыв – 10 минут;
- один заезд по трассе – 20 минут.

На всем протяжении предсезонной подготовки после каждого недельного цикла проводилось тестирование испытуемых контрольной и экспериментальной группы. Результаты представлены в таблицах 2 и 3.

Обсуждение результатов исследования.

Результаты финального тестирования в скорости поворота передних колес из одного крайнего положения в другое (10 циклов) с одновременным отклонением корпуса тела в противоположную от поворота рулевого колеса сторону и одновременным нажатием на педаль газа в момент

Таблица 4 – Результаты финального тестирования

Экспериментальная группа		Контрольная группа	
До эксперимента (Хср. ± δ)	После эксперимента (Хср. ± δ)	До эксперимента (Хср. ± δ)	После эксперимента (Хср. ± δ)
54,0±2,75	40,75±1,50	54,0±2,25	45,50±1,75

Таблица 5 – Результаты тестирования скорости прохождения трассы после эксперимента

Группа испытуемых	До эксперимента	После эксперимента
Контрольная	25±1,75	21,125±1,38
Экспериментальная	25,875±1,63	18,5±0,75

распрямления рулевого колеса контрольной и экспериментальной группы представлены в таблице 4.

Из полученных данных можно сделать следующие выводы. Средний результат выполнения упражнения экспериментальной группы улучшился на 4,75 сек относительно контрольной группы, также сильно повысилась стабильность всей группы в целом. Разброс результатов в экспериментальной группе значительно ниже, чем в контрольной группе.

Результаты первого тестирования прохождения контрольной трассы (таблица 2 и 3) показали: показатели испытуемых контрольной группы после тренировок хуже, чем экспериментальной – можно утверждать, что из-за несовершенства применяемой традиционной методики. В итоге контрольная группа улучшила результаты в среднем на 4,8 секунды – против экспериментальной, ускорившейся на 7,3 секунды, что превышает прирост скорости в контрольной группе более чем в 1,5 раза. Абсолютное отставание контрольной группы от экспериментальной – 2,625 секунды (Таблица 5).

Несмотря на то, что итоговая разница между контрольной и экспериментальной группами в среднем составила 2,265 секунды, итоги эксперимента можно считать хорошими, так как данное достижение в автомобильном спорте считается значимым.

Выводы

1. Анализ программ, предлагаемых школами «прокатного» картинга выявил, что в группах начальной подготовки они недостаточно уделяют внимания специальной ОФП разминки.

2. Работа на автомобильном симуляторе GameSTUL™ по специальной программе позволяет получить знания и навыки необходимые для правильного и безопасного управления картингом.

3. Усовершенствованная нами методика подготовки позволила повысить уровень технической подготовки людей, занимающихся картингом.

Необходимо не забывать, что важную роль в подготовке людей, увлеченных картингом, играет тренер.

Литература

- Илюхин, А.А. Автомобильный спорт. Картинг. Учебник для студентов физкультурных вузов, тренеров, слушателей профильных институтов повышения квалификации, спортсменов, педагогов дополнительного образования по автомобильному спорту / А.А. Илюхин. – ООО «Издательские решения», 2018.
- Илюхин, А.А. Картинг. От азов к мастерству и творчеству: монография / А.А. Илюхин; РГУФКСМиТ. – Москва, 2011. – 206 с.
- Илюхин, А.А. Подготовка молодых автоспортсменов: методическое пособие / А.А. Илюхин; РГУФКСиТ. – Москва., 2008. – 60 с.
- Матвеев, А.П. Методика физического воспитания с основами теории / А.П. Матвеев, С.Б. Мельников. – Москва : Феникс, 2006.
- Сингуринди, Э.Г. Автомобильный спорт / Э.Г. Сингуринди. – Москва : ДОСААФ, 1982.

Literature

- Matveev A.P., Melnikov S. B. Methods of physical education with the basics of the theory. – М., «Phoenix», 2006.
- Singurindi E. G., Motor sport, DOSAAF, 1982.
- Ilyukhin A.A., Motor sport. Karting. Textbook for students of physical education institutions, coaches, students of specialized institutes of advanced training, athletes, teachers of additional education in motor sport / Ilyukhin A.A./ «Publishing solutions», 2018.
- Ilyukhin, A. A. Karting. From the basics to mastery and creativity: monograph / A. A. Ilyukhin; RSUPES&T. – М., 2011. – 206 p.
- Ilyukhin A. A. Training of young motor athletes: methodical manual / A. A. Ilyukhin; RSUPES&T. – М., 2008. – 60 p.