

Итак, роллер долго жил не только потому, что быстро бежал, но и потому, что быстро тормозил. 😊



Ну, напоследок немного о **приличиях и правилах поведения на дороге**. Не лезть на встречную и всегда внимательно оценивать ситуацию. Если надо объехать пешеходов занявших весь тротуар, метров за 5-10 громко кричим "разрешите проехать". Они посторонятся. Или просто, если видим, что справа есть место, кричим "справа, осторожно". Да, сначала "справа", а потом "осторожно". Иначе пешеход, услышав осторожно, начнет метаться, а вы в это время можете благополучно столкнуться с ним. Точно так же реализуется и объезд с другой стороны.

Ну, а если тебя понесло на тротуар где масса людей, то при попытке объехать идущего навстречу человека, не смотри на него, а постарайся смотреть туда, куда ты поедешь. Это решит множество проблем. Или рукой покажи, что ты едешь воон туда, что бы он знал. Вообще, при движении по дороге или многолюдному тротуару (с какой это стати ты тут вообще делаешь???) главное - это предсказуемость. Не надо метаться и пугать всех. Все тоже люди, пусть даже без колес.

Не останавливайтесь на достигнутом! 😊



муниципальное бюджетное дошкольное
образовательное учреждение
«Детский сад № 273»

АЗБУКА РОЛЛЕР СПОРТА от А до Я:

Техника катания



Красноярск, 2019

1. Перво-наперво это постановка корпуса.

Первый и почти что решающий фактор, влияющий на процесс езды в целом. Причин несколько. *Чем ниже стойка - тем ниже падать. Эта банальная истина не всем понятна. Но это так. Даже профессионалы, переезжая сомнительный участок в



рытвинах/ямах/асфальт присаживаются. Переезд становится менее опасным. **Вибропоглощение согнутыми коленями в разы сильнее, чем не согнутыми. Тут пояснений, думаю, не надо. *** Корпус, наклоненный вперед в самом худшем случае спровоцирует падение вперед на изящно

изогнутые руки в защите (но, никоим случае не на прямые, а на изящно изогнутые, т.е. локти, опущенные вниз, мышцы чуть зажаты. Т.о. только немного гасит удар, но не удерживает тело от касания асфальта!). В то же время вертикальный корпус или еще хуже - чуть отклоненный назад при КАЖДОМ удобном случае (даже на самой незначительной ямке или колдобине) спровоцирует плохое движение "ой" и падение. Во-первых, это очень больно. Во-вторых, человек, падая назад инстинктивно подставляет руки. ПРЯМЫЕ, руки. Т.е. растягивает запястные связки, получает вертикальный удар снизу через кисть в плечо (что локтю очень неприятно становится) и имеет огромные шансы схлопотать перелом.

Падать назад опасно, старайтесь избежать этого. (с) "Сноуборд от азов до фрирайда". Когда корпус наклонен вперед, точно так же, как и с коленями, намного



легче гасить вибрацию и контролировать свое положение. То, что кто-то катается прямо, не должно быть причиной мыслей "а я как согнутый выгляжу неудобно". Когда научишься - будешь выглядеть и круто и красиво и кататься будешь так, как тебе удобно. А для начала надо кататься технично. Все прочее приложится. Потом.

Итак, зачем нужен правильно поставленный корпус: не страшно падать, вообще шанс упасть меньше, спокойнее проезжаем плохие участки, а если и падаем, то не травматично.

2. Второе, это постановка ноги.

Главное помнить, что рама должна стоять строго вертикально (т.е. не сводить вместе колени). Прогиб ноги внутрь резко снижает возможную скорость. Во-вторых, маневренность. Завал ноги провоцирует

поворот. Соответственно приходится удерживать ноги от съезжания друг к другу. Но это ерунда по сравнению с тем, что нога привыкает не держаться мышцами. Т.е. стоит, как поставили. Помимо потери скорости, это просто вредно для коленей. Так уж повелось, что колени мало предназначены для скручивающих и смещающих нагрузок.

Итак, мотивация держать ногу прямо: техника (скорость, маневренность), здоровье (снимаем нагрузку с костей, развиваем мышцы со связками), красота.

3.Отрыв ноги.

Во-первых, нога отрывается параллельно асфальту. Не оставляем переднее колесико изящно касаться покрытия! Оказывается, передним колесиком можно в любом случае зацепиться за любую неровность асфальта. Потом, следствием неверного отрыва ноги получаем все ту же потерю скорости.

Итак, зачем нам правильно отрывать ногу от асфальта: скорость, устойчивость, безопасность.

4.Необходимость расталкиваться на роликах объяснять не надо.

Не растолкаешься - не поедешь. Распространенная ошибка - много маленьких слабых толчков. И следы после тебя должны оставаться красивыми, протяженными. Сильный толчок также дает возможность "отдохнуть" во время наката. (Накат - это способность роликов держать достаточную скорость в течение какого-то времени - 10, 20, 40 и так далее секунд). Чем больше диаметр колеса, тем лучше накат.

Соответственно, верная стратегия: толкнулся, держишь ролик максимально параллельно линии движения до потери им скорости.

5. Съезжание с поребрика.

Это действительно самая больная тема не только у новичков, но даже у тех, кто долго катается, но в силу каких-либо причин так и не смог заставить себя ездить правильно и профессионально. Дело в том, что съезжать с поребрика намного менее травмоопасно, чем тормозить перед ним и сходить с него. Почему? Элементарно. Стоящий роллер, поставленный на один ролик вероятнее всего скоро упадет. А вот движущийся роллер ехать на нем будет как раз до тех пор, пока не станет стоящим. Суть, надеюсь ясна. Чтобы сойти с поребрика придется одну ногу поднять. т.е. стать роллером, стоящим на одной ноге. А съехать с него просто. Страх базируется на том, что ролики, мол, нырнут носом и мы упадем. Глупости! Съехать может каждый. Главное, зафиксировать голеностоп. Можешь

это сделать? Да. Что мешает съехать, зафиксировав ногу вот так же? Ничего!

6. Теперь о руках.

Что же нам с ними делать? Проще сказать, что с ними делать не надо. Не надо ими размахивать. Электричество мы не вырабатываем и зерно не мелем, так что изображать ветряную мельницу не стоит. Это неудобно и, опять же, опасно. Размахивание руками и катания в позе "звезда" допустимы только для маленьких детей, которым всё-таки на самом деле трудно ездить (особенно касается это детей от 3 до 5 лет). Не надо "красиво" ими размахивать, мотивируя это «удерживанием равновесия». Равновесие мы должны уметь держать корпусом (О! Казалось бы, причем тут первый пункт?). Да-да, корпус вообще и есть сам роллер, не считая его же ног. Но, ни в коем случае не держим руки за спиной или в карманах. Почему? А падать-то, если вдруг придется, на что будем?

Итого этого пункта: руками не машем, равновесие держим.

7. Контроль скорости.

В общем, не надо разогнаться, если ты не уверен, что в любой момент сможешь затормозить или куда-нибудь отвернуть от машины, внезапно выехавшей из арки, ямы, которая внезапно оказалась у тебя на пути и так далее. Надо помнить: твоя безопасность превыше всего. И при этом надо еще постараться **не нарушить еще чью-либо**.

8. Торможение.

Тормоза «штатником» (базовым тормозом) ты учишься принимать верную для этого стойку, т.е. чуть пригнувшись, согнув ноги в коленях, зафиксировав их и перенеся вес на ногу без штатника. После этих несложных приготовлений выдвигаем вперед ногу со штатником и ставим ее на последнее колесико. Штатник касается земли, ты старательно удерживаешь свое положение и одновременно слегка налегаешь на штатник. Если уж, всё-таки решился снять его, поучись на непроезжем месте торможению Т-стопом. Т.е. переносишь вес на одну ногу, а вторую приставляешь сзади перпендикулярно. По эффективности это проигрывает штатнику, но это простейший метод обеспечить элементарную безопасность.

