

Скоростные дисциплины

Техника скоростного спуска и супергиганта может быть условно разделена на три основных компонента: ТЕХНИКУ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОВОРОТОВ, ТЕХНИКУ ПОЛЁТОВ и ТЕХНИКУ СКОЛЬЖЕНИЯ В СТОЙКЕ. Постараюсь подробно остановиться на каждом из этих компонентов.

2.5.1. Техника выполнения поворотов

Говоря о современной технике выполнения поворотов в скоростных дисциплинах, прежде всего нужно отметить, что она практически не отличается от техники выполнения поворотов слалома-гиганта. Все без исключения элементы техники гиганта присутствуют и в технике скоростных дисциплин. Я бы сказал, что основным отличием является динамика движений. Нужно также отметить, что в поворотах спуска и супергиганта более выражено проявляется заклон и выпрямление внешней ноги в то время, как слом в бедре и ангуляция выражены менее явно.

Хороший пример поворота супергиганта, выполняемого за счёт заклона без ангуляции бедра, демонстрирует призёр этапов Кубка мира американка Джоанна Мендес (фото 2.5.1).

Ещё более экстремальное смещение всего тела внутрь поворота демонстрирует неоднократный победитель этапов Кубка мира по скоростному спуску американец Боде Миллер (фото 2.5.2).



Фото 2.5.1 Джоанна Мендес



Фото 2.5.2 Боде Миллер

Возможность выполнения подобных поворотов объясняется существенно более высокими скоростями, позволяющими спортсменам смещаться внутрь поворота, не снижая при этом давление, которое приходится на внешнюю лыжу. Более того, большой радиус сопрягаемых дуг позволяет корпусу и лыжам спортсмена двигаться в одном направлении, как в ходе дуги, так и в стадии сопряжения дуг. Расхождение направлений движения лыж и корпуса в фазе сопряжения законченных поворотов слалома-гиганта происходит в гораздо более явной форме, чем в поворотах супергиганта или спуска. Иными словами, что техника выполняемых в скоростных дисциплинах поворотов является самой «натуральной», так как корпус и стопы движутся в одном направлении, так же как при прямом спуске.

Технику выполнения поворотов скоростного спуска великолепно демонстрирует неоднократ-

Фото: Рон ЛеМастер



Фото 2.5.3 Ханнес Тринкль

ный победитель этапов Кубка мира австриец Ханнес Тринкль на фото 2.5.3.

Полагаю, что данная кинограмма говорит сама за себя. На ней хорошо просматриваются практически все элементы техники, описанные в предыдущей главе. В фазе сопряжения дуг Тринкль даже намечает укол палкой. Нужно отметить, что техника укола принципиально не отличается от укола в слаломе-гиганте.

Естественно, укол применяется в скоростных дисциплинах значительно реже. Однако при сопряжении круглых законченных поворотов он также необходим, как и в слаломе-гиганте.

Техника завершающей фазы поворота очень хорошо видна в исполнении ещё одного австрийского спортсмена – Джозефа Штробля, идущего по трассе спуска в Венгене (фото 2.5.4).



Фото: Шинто Кимура

Фото 2.5.4 Джозеф Штробль

Полагаю, что сходство с техникой слаломе-гиганта здесь вполне очевидно. Штробль находится в положении гиперсгибания с выпрямленной внешней и сильно согнутой внутренней ногой. Правое бедро спортсмена находится буквально в сантиметрах от поверхности склона. Обе лыжи практически равномерно закантованы и режут чистую дугу. Отсутствие заметного прогиба лыж вызвано большим радиусом дуги. Если бы не лыжи и изогнутые палки, было бы довольно сложно сказать, на соревнованиях по какой дисциплине горнолыжного спорта сделано это фото.

Говоря об обучении технике поворотов в скоростных дисциплинах, можно сказать, что техника ставится в работе над слаломом-гигантом. Далее она постепенно переносится на супергигант и спуск. Схема работы одинакова – сначала упражнения и повороты в свободном катании на высокой скорости, а затем упражнения и повороты на трассе. При освоении лыж для супергиганта и спуска рекомендуется ходить трассу гиганта на лыжах для супергиганта и выполнять повороты супергиганта на спусковых лыжах, как в свободном катании, так и на трассе супергиганта. Но прежде чем переходить к скоростной работе в трассе, необходимо убедиться в том, что спортсмен достиг такого же уровня комфорта и уверенности на более длинных и жестких лыжах, что и на лыжах для слаломе-гиганта.

Если говорить о технике прохождения поворотов в скоростных дисциплинах, нужно отметить одно её принципиальное отличие от техни-

ки выполнения поворотов в слаломе-гиганте. Заключается оно в следующем: в слаломе-гиганте, как только спортсмен понимает, что опаздывает при выходе из поворота, он или она всегда стремится как можно быстрее практически любой ценой вернуться на верную траекторию, чтобы не идти с запаздыванием в следующий поворот. Для этого могут применяться мощные движения, вплоть до отрыва лыж от склона и резкого их перенаправления. Данный тактико-технический подход в скоростных дисциплинах, как правило, не рекомендуется, так как он приводит к ещё большим потерям времени. Вместо этого в скоростных дисциплинах спортсменов, даже явно опаздывающий на выходе из поворота, должен всегда проявлять терпение и не совершать резких движений с целью перенаправления лыж и корректировки траектории. Наиболее эффективным выходом из положения практически всегда является продолжение резания чистой дуги по «поздней траектории» и выезд, таким образом, на нужную траекторию без перенаправления лыж. В скоростных дисциплинах дистанция между воротами в большинстве случаев позволяет это сделать так, что потери в скорости, вызванные «поздней» траекторией могут быть минимизированы. Навык терпеливого «выезжания на траекторию» требует определённой наработки. Он должен укорениться в сознании спортсменов в ходе работы на тренировках.

В заключение этого раздела хочу подчеркнуть, что техника выполнения поворотов играет решающее значение в современном скоростном спуске и супергиганте. Как уже не раз отмечалось на страницах этой книги, трассы в скоростных дисциплинах претерпели существенные изменения. Они становятся всё более технически сложными, включают всё больше и больше поворотов. Становится практически невозможно выигрывать на высоком уровне лишь за счёт великолепного скольжения и быстрых лыж. Я бы сказал, что техника поворотов составляет около 70% успеха в скоростных дисциплинах. В этом можно легко убедиться, посмотрев промежуточные результаты на трассах спуска и супергиганта на Кубке мира. Так, Майер и Эберхартер очень часто выигрывают участки трассы, изобилующие поворотами, и показывают только 5–10-й результат на участках, где скорость определяется лишь скольжением в стойке. Если Дэрон Ральфс не попадает как минимум в тройку или пятерку в поворотах, его уже не спасает ни техника полётов, ни великолепное скольжение в стойке и он, как правило, оказывается на 8–10 месте. Эта статистика говорит о том, что молодым спортсменам, тяготеющим к скоростным дисциплинам, ни в коем случае нельзя «зацикливаться» на пологих тренировочных трассах, большая часть которых проходит в стойке. Основное время должно быть посвящено именно технике поворотов на лыжах для соответствующей дисциплины.

2.5.2. Техника полётов

Говоря о технике полётов, нужно отметить, что по рекомендациям ФИС на трассе скоростного спуска должны присутствовать как минимум два полёта – один **прямой** и один **полёт с направлением**. На трассах Кубка мира у мужчин можно видеть до 8–10 полётов различной сложности. Под **прямым** полётом понимается прыжок, при котором спортсмен въезжает на площадку отрыва, двигаясь прямолинейно, и уходит в воздух с плоских лыж. Приземление производится тоже на плоские лыжи.

Естественно, в техническом плане такой полёт является наиболее простым. Гораздо более сложным является **полёт с направлением**. В этом случае спортсмен уходит в воздух из дуги поворота с закантованных лыж и, как правило, приземляется на канты, чтобы завершить поворот, как демонстрирует Херман Майер на фото 2.5.5.

В тактическом плане полёты с направлением имеют очень важную роль. Так, если спортсмену



Фото 2.5.5 Херман Майер