

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 спортсмен, 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 Дэррон 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

Слова 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

не удается создать необходимое направление, правильно «зайти» на полёт, то он может просто не «вписаться» в трассу при приземлении или «вписаться» ценой торможения. Зачастую, заходя на полёт слишком прямо, спортсмен может пролететь гораздо дальше и приземлиться уже за следующими воротами, и, скорее всего, оказаться в заградительной сетке. Слишком широкий заход в целом более безопасен, но всегда приведёт к потере нескольких секунд. При работе с молодыми спортсменами я рекомендую тренерам доносить до них одну весьма простую истину. Заключается она в следующем:

**Оторвавшись от склона, лыжник всегда летит по прямой. Поэтому, находясь в воздухе, практически невозможно изменить направление полёта, а в ряде случаев – и его дальность.**

Исходя из этого, направление полёта определяется только тем, куда направлены лыжи к мо-

менту отрыва от склона. Идеальным вариантом выполнения полёта с направлением является полное завершение дуги поворота и уход в воздух с плоских лыж. Иными словами, полёт с направлением сводится к более простому прямому полёту. Однако в ряде случаев на крутых технически сложных ФИС-трассах это не представляется возможным, и спортсмены уходят в полёт прямо из дуги поворота, как это делает Майер на фото выше.

Рассмотрим технику полётов более детально. Великолепным примером техники полёта может служить кинограмма фото 2.5.6. На ней запечатлён чемпион мира американец Дэрон Ральфс на трассе Кубка мира в швейцарском курорте Венген.

Полагаю, совершенно очевидно, что правильное выполнение и своевременное завершение левого поворота сверху над скалой слева (от лыжника) играет решающую роль. Хорошо зная трассу в Венгене, могу сказать, что Ральфс фили-



Фото 2.5.6 Дэррон Ральфс

Фото: Рон Лемастер

гранно заходит на 45-метровый полет и летит по траектории, близкой к идеальной. Чуть более прямой заход мог бы привести к столкновению с сеткой и рекламными щитами справа (от лыжника), чуть более крутой поворот и прижимание к скале привело бы к осложнениям при выполнении крутого левого поворота немедленно после приземления.

Итак, что же необходимо для успешного полёта с точки зрения техники? Постараюсь ответить на этот вопрос, рассматривая три основных элемента любого полёта: **отрыв, группировка в воздухе и приземление.**

Отрыв во многом является ключом к хорошо контролируемому полёту. Говоря об отрыве, нужно отметить, что практикуемая в прошлом техника так называемого **предпрыжка** существенно видоизменилась. Ещё в начале 90-х спортсмены использовали длинные тяжёлые лыжи длиной 223–225 см. Естественно, такие лыжи были менее мобильны и спортсмены вынуждены были при подходе к предполагаемому месту отрыва заранее «раскрываться» из стойки и выполнять резкое отталкивание и подтягивание лыж вверх. Этот маневр позволял избегать эффекта трамплина и уменьшать дальность прыжка за счёт перелёта над перегибом, площадкой отрыва. Пропустив момент предпрыжка, спортсмен рисковал быть катапультированным вперёд и вверх, что приводило в лучшем случае к длинному полёту и потерям времени, а в худшем – к падениям и травмам. В данный момент спортсмены используют более короткие (213–215 см) и намного более лёгкие лыжи для скоростного спуска. Поэтому в большинстве случаев при отрыве просто применяется подтягивание лыж под себя без отталкивания от склона. Подтягивание коленей к груди выполняется непосредственно на площадке отрыва, как это демонстрирует Ральфс (первые три кадра фото 2.5.6). Таким образом, спортсмен остаётся на склоне больше времени, при этом за счёт уменьшения высоты полёта ему удается сократить его длину значительно, чем при использовании активного предпрыжка.

Ключевым моментом для сбалансированного отрыва является уже описанная в разделе 2.3.3 **перецентровка**. К моменту подтягивания коленей спортсмен должен полностью перенести вес ближе к передней части лыж. Для этого рекомендуется чётко почувствовать давление на широкой части обеих стоп и контакт голеней с языками ботинок. В момент отрыва руки и плечи должны продвигаться вперёд таким образом, чтобы кулаки спортсмена оказались впереди ботинок. Это приводит к сбалансированной и аэродинамической группировке для полёта, как демонстрирует Херман Майер на фото 2.5.7.



Фото 2.5.7 Херман Майер

Именно хорошая перецентровка вперед к моменту отрыва позволяет Майеру удерживать носки лыж опущенными немного вниз. Это же можно сказать и о Ральфсе, лыжи которого остаются параллельными склону на протяжении всего полёта.

Типичной ошибкой при отрыве является слабая перецентровка в переднем направлении и, соответственно, смещение давления к пяткам лыж, что приводит в лучшем случае к несбалансированному, излишне длинному полёту с задранными носками лыж и жёсткому приземлению на пятки лыж. В худшем случае в ходе полёта носки лыж продолжают задираться и спортсмен приземляется на спину. Автор был свидетелем того, как спортсмены приземлялись даже на голову именно в результате ошибок при отрыве.

Безусловно, наиболее сложным вариантом отрыва является уход в полёт с кантов при завершении дуги поворота. В этом случае спортсменам рекомендуется не просто поддерживать контакт голеней с языками ботинок для перецентровки вперед, но и сгибать голеностопы с некоторым сгибанием ботинка вперёд. Относительно мягкие спусковые ботинки позволяют это делать.

Итак, спортсмен подтянул ноги к груди и продвинул вперёд руки и плечи. Положение группировки для полёта достигнуто. Далее основной задачей спортсмена является поддержание сбалансированной группировки на протяжении 1,5–2 секунд полёта. При скорости полёта около 100 км в час это сделать весьма не просто. Поток воздуха постоянно стремится опрокинуть лыжника назад, поэтому необходимо продолжать продвигать руки и плечи вперёд. Буквально малейшее смещение рук назад в ходе полёта может привести к задиранию носков лыж и жёсткому приземлению на пятки. Многие неопытные спортсмены забывают о том, что на высокой ско-

ности пространственное восприятие существенно изменяется. Поэтому спортсмену может казаться, что его плечи и руки находятся впереди, в то время как они к моменту приземления смещаются назад. Чтобы избежать этого, я предлагаю использовать весьма простое движение. Заключается оно в следующем: в момент подтягивания ног при отрыве спортсмен вытягивает руки вперед и два раза стукает внутренними сторонами кулаков, в которых зажаты палки, друг о друга. Это простое движение позволяет убедиться в том, что руки точно находятся впереди и это не кажущееся ощущение, созданное в результате измененного скоростью восприятия. Далее, к моменту приземления, спортсмен повторяет то же движение, два раза соединяя кулаки вытянутых вперед рук. Это простое движение очень эффективно.

Я использовал его, работая с начинающими спусковиками на протяжении нескольких лет, и только потом заметил, что в слегка менее утешенной форме это делает и ряд весьма зрелых спортсменов. Например, это движение демонстрирует Херман Майер в момент приземления на трассе супергиганта (фото 2.5.8) на этапе Кубка мира в Альта-Бадиа (Италия).



Фото 2.5.8 Херман Майер

Данное положение с руками впереди однозначно способствует принятию сбалансированной аэродинамической стойки спуска. Более эффективный вариант приземления демонстрирует Дэррон Ральфс на приведенной выше кинограмме (фото 2.5.6). Американский спортсмен настолько уверен в себе в завершающей стадии полёта, что принимает высокую стойку спуска уже в воздухе. При этом ему удается почти не менять положение рук и плеч. Лыжи остаются параллельными поверхности склона. Приземление проходит идеально мягко, и спортсмен принимает среднюю стойку почти

сразу в момент приземления. Можно сказать, что это практически идеальный вариант полета и приземления на крутом склоне. Безусловно, такой вариант приземления возможен далеко не всегда. В случае приземления на кант или необходимости выполнения поворота сразу по приземлению принятие стойки будет нецелесообразным. Тем не менее при любом варианте приземления основная цель – приземлиться, находясь в сбалансированном положении над передней частью стопы. Это позволит эффективно продолжить скольжение или войти в поворот. Теперь, обобщив всё вышесказанное, можно описать весь цикл прыжка следующим образом:

- \* **перецентровка, отрыв в сбалансированном положении, выполняемый подтягиванием коленей к груди с одновременным продвижением рук и плеч вперед и касанием кулаков;**
- \* **полёт в группировке, при котором лыжи удерживаются параллельно склону за счёт продвижения рук вперед;**
- \* **выпрямление ног, касание кулаков и приземление в сбалансированном положении.**

Для овладения описанными здесь элементами техники прыжка я рекомендую начинать их освоение без лыж. Можно начинать просто с прыжков с полуметровой тумбы. Для этого спортсмен стоит в средней стойке на тумбе и по команде тренера быстро выполняет весь цикл полёта, спрыгивая с тумбы. Пока не будет достигнута хорошая координация движения рук и подтягивания ног при отрыве, не стоит переходить к работе на лыжах. Группировка в воздухе и приземление могут быть отработаны и на батуте. После этого можно переходить к работе на лыжах.

На начальном этапе освоения техники полётов я бы рекомендовал использовать более лёгкие лыжи для слалома-гиганта. Начинать можно со следующего упражнения, выполняемого на средней скорости: в ходе прямого спуска в средней стойке лыжник на долю секунды «раскрывается» и резко подтягивает колени к груди. При этом отрыв лыж от склона может быть минимальным. Однако можно легко заметить отсутствие сбалансированности как при отрыве, так и при приземлении. На этом этапе должна быть также отработана координация движения рук и плеч с работой ног. Далее это же упражнение повторяется на большей скорости. Затем спортсмен выполняет серии отрывов и приземлений в прямом спуске на скорости. При этом важно, чтобы лыжник чувствовал, что давление приходится на переднюю часть лыж, как при отрыве,

так и при приземлении. Когда движения отработаны в достаточном объеме, можно повторить отработку тех же движений на лыжах для супергиганта. Далее упражнение усложняется: поперек склона кладутся вешки или бамбуковые палки, определяющие длину полёта. Задачей спортсмена является вовремя подтянуть ноги прямо перед первой лежащей вешкой, пролететь в группировке как минимум до второй вешки и приземлиться. Естественно, раскладывая вешки, тренер должен учитывать скорость и реальные возможности спортсмена. После первого прыжка можно подкорректировать расположение вешек и поменять место старта для увеличения или уменьшения скорости. По мере работы над этим упражнением у тренера обычно набивается рука и он или она в дальнейшем смогут правильно располагать вешки на данном склоне уже с первого раза.

Затем упражнение с положенными поперек вешками усложняется. Тренер раскладывает вешки уже на серию из 4–8 прыжков. Задание то же: спортсмен движется в стойке в прямом спуске и совершает серию отрывов-приземлений, пролетая над парами вешек, расположенных на разном расстоянии через каждые 20–30 м. Расстояние между палками (длина полёта) увеличивается с 2–3 м до 15–20 м, как показано на рис. 2.5.9.

По мере повышения уровня спортсмена можно увеличивать скорость спуска и дистанцию между лежащими вешками. Далее можно выстраивать последовательность прыжков, увеличивая дистанцию для скольжения между прыжками следующим образом: 10 м – с прыжком в 3 м, 20 м – с прыжком в 5 м, 30 м – с прыжком в 8 м, 40 м – с прыжком в 12 м и 50 м – с прыжком 16–20 м. При выполнении этого упражнения нужно следить за техникой отрыва и приземления в последних двух прыжках. Именно к последнему прыжку спортсмен достигает скорости и динамики, близкой к той, которую он испытает на трассе.

После того как данное упражнение освоено на лыжах для супергиганта и скоростного спуска, можно переходить к работе над полётами с небольшого трамплина или естественного перегиба. Для начала длина полётов должна подбираться в диапазоне 20–30 м. При этом важно убедиться в том, что зона приземления расположена на достаточно крутом склоне. Приземление на плоском участке представляет большую сложность и может привести к травмам.

Далее можно переходить к более протяженным полётам и работе над группировкой и приземлением в скоростном режиме, приближенном к реальному. Наиболее эффективно для этого использовать настоящий трамплин, на

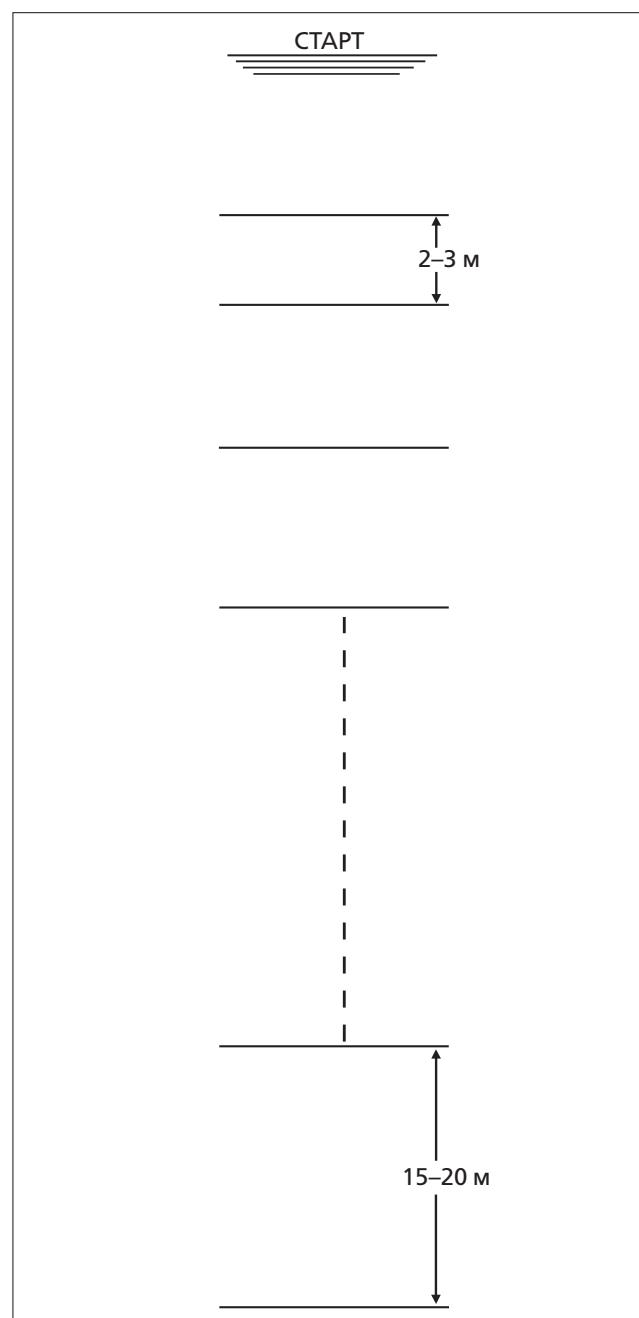


Рис. 2.5.9

котором тренируются прыгуны на лыжах. Рекомендуется начинать с детского 30-метрового трамплина и постепенно переходить на 50- и 70-метровый трамплины. Приземление в этих условиях на идеально гладкий крутой склон не представляет сложности, и спортсмены могут спокойно работать над техникой отрыва и группировки в полёте. Наиболее важным в работе над техникой полётов является постепенность. Не стоит подталкивать спортсменов к протяженным полётам, пока они не достигли определённой степени комфорта. Постепенный подход всегда позволит достичь определённого уровня уверенности и избежать травм, связанных со страхом и закреплённостью.