

4.3. Просмотр трассы и его особенности в различных дисциплинах

Как уже отмечалось в предыдущих разделах книги, траектория прохождения трассы играет очень важную, если не решающую роль в выступлении спортсмена на соревнованиях. В современных горных лыжах невозможно достичь каких-либо результатов ни в одной из дисциплин, не научившись правильно «читать» трассу и выбирать оптимальный вариант траектории, соответствующий техническому уровню спортсмена. Навык прочтения трассы и выбора траектории не приходит сам. Он тренируется и нарабатывается так же, как и технические навыки. К сожалению, автор вынужден отметить, что очень многие тренеры юниоров не уделяют должного внимания выработке навыков просмотра трассы, как на тренировках, так и на соревнованиях. В ходе обычных тренировок наставники детей и юниоров весьма редко занимаются планомерным просмотром трассы с группой спортсменов. Даже на юниорских соревнованиях часто можно видеть спортсменов, просматривающих трассу самостоятельно, в то время как тренеры заняты чем-то другим. На самом деле **просмотром** то, что делают юные спортсмены, я бы не назвал. Скорее это больше похоже на слишком быстрое проглаживание трассы или на активное общение, при котором спортсмены разговаривают, шутят и поглядывают на те или иные ворота трассы. Как правило, юниоры просматривают трассы слалома-гиганта ещё более небрежно, чем трассы слалома. Однако весьма интересный парадокс наблюдается на юниорских соревнованиях по супергиганту или скоростному спуску. Здесь обычно можно видеть тренеров с группами юниоров, которые толпятся у каждого ворот, заслоняя себе и другим просматриваемую трассу. В это же время тренеры вещают что-то важное с очень серьёзным видом. Группы спортсменов движутся по трассе практически без интервалов, тем самым существенно осложняя просмотр трассы. При этом многие спортсмены стоят и смотрят на ворота трассы со стороны, не находясь в ключевых точках желаемой траектории. Всё это говорит об отсутствии элементарных навыков просмотра трасс, как у тренеров, так и у их

юных подопечных. На мой взгляд, начинать активно обучаться просмотру трассы перед соревнованиями по спуску или супергиганту уже поздно. Определённые навыки просмотра трасс должны вырабатываться и постоянно совершенствоваться на тренировках и соревнованиях по техническим дисциплинам. Нужно отметить, что выдающиеся спортсмены на Кубке мира постоянно работают над просмотром трасс. При этом они очень часто делают это в сопровождении тренера или даже группы тренеров в скоростных дисциплинах.

Итак, остановимся на основных принципах правильного просмотра трасс и на роли тренера в этом процессе. Прежде всего нужно отметить, что тренеры, уделяющие внимание правильному просмотру трасс только на соревнованиях, упускают возможность планомерной наработки этого навыка. Так, если юниор участвует в 7–10 соревнованиях по слалома в течение сезона, то он имеет возможность работать над просмотром трассы слалома в среднем 15 раз, учитывая дисквалификации и падения. Просмотр трассы на соревнованиях, как правило, сопровождается волнением, определённой поспешностью и массой отвлекающих факторов, таких как другие участники, контролеры и рабочие трассы, которые заслоняют ворота и делают просмотр более сложным для неопытного спортсмена. Полагаю, совершенно очевидно, что подобные условия не способствуют эффективному обучению. Именно поэтому я бы рекомендовал всем спортсменам в ходе тренировок правильно, не торопясь, просматривать даже самые простые трассы. Каждая четвёртая-пятая тренировочная трасса в технических дисциплинах должна детально просматриваться с тренером. Все без исключения трассы супергиганта и спуска просматриваются с тренером.

Остановимся на общих принципах просмотра трасс на примере трасс слалома-гиганта. Специфические особенности просмотра трасс в других дисциплинах будут освещены чуть ниже. Итак, на что же должны обращать внимание спортсмены, просматривая любую трассу? Я выделяю несколько ключевых аспектов просмотра:

- * рельеф и крутизна склона;
- * состояние поверхности склона;
- * места изменения ритма;
- * визуальные ориентиры за пределами трассы.

Рассмотрим каждый из приведённых аспектов подробно. Полагаю, что особенности рельефа склона и связанные с этим нюансы прохождения отдельных ворот трассы сомнений не вызывают. Можно с уверенностью сказать, что рельеф и крутизна склона являются основными причинами проблем, возникающих у спортсменов. Задачей грамотного просмотра трассы является предугадывание возможной скорости и того, как изменения рельефа повлияют на прохождение отдельных ворот и целых участков трассы. Даже если предположить, что трасса слалом-гиганта представляет собой абсолютно идеальный симметричный коридор, то с учетом изменения рельефа склона практически все ворота будут проходиться по-разному. Например, один и тот же развод ворот на склоне средней крутизны и на крутом склоне требует прохождения ворот по слегка различающимся траекториям. Так, проходя ворота на склоне средней крутизны, спортсмен может делать меньший заход, спрямлять верхушку «запятой» над воротами и идти по более плотной траектории. При таком же разводе ворот на более крутом склоне спортсмен вынужден больше скруглять верхнюю часть дуги и зачастую идти по более широкой траектории. При просмотре трассы тренер должен давать спортсменам чёткие рекомендации, соответствующие техническому и физическому уровню каждого спортсмена. Кому-то может быть показана более агрессивная траектория, а кому-то более консервативная. Не стоит забывать, что чистое прохождение по консервативной траектории может быть быстрее чрезмерно агрессивного, вызывающего проскальзывание лыж. Великолепный пример близкого к идеальному прохождению по консервативной траектории неоднократно демонстрировал Майкл фон Грюниген, неоднократный обладатель Кубка мира в слаломе-гиганте в конце 90-х. При просмотре трассы очень важно обращать внимание на ворота, находящиеся или прямо на перегибе, или перед ним. Такие ворота, как правило, требуют большего «захода», так как завершать дугу после прохождения ворот может быть невозможно из-за предельного облегчения лыж или потери контакта кантов со склоном. Более того, следующие после перегиба ворота могут быть не видны, поэтому спортсмен должен абсолютно чётко понимать, куда он должен направлять лыжи, заходя на перегиб. Очень часто достаточно лишь ма-

лейшего спрямления траектории на перегибе, чтобы промахнуться мимо следующих ворот. Итак, если ворота стоят на перегибе или над ним, то практически вся дуга поворота должна быть завершена к моменту непосредственного прохождения ворот. Верхняя половина дуги должна быть скруглённой ровно настолько, насколько это необходимо для достижения правильного направления лыж у флага. Попытки корректировки траектории у флага или сразу после него в лучшем случае приведут к торможению, а в худшем – к падению. Поэтому все ворота, установленные в местах явного изменения рельефа склона, должны просматриваться чрезвычайно внимательно.

Я рекомендую довольно простой порядок просмотра. Спортсмен останавливается у предыдущих ворот, установленных над воротами на перегибе. Если следующих за перегибом ворот не видно, то никаких шансов предположить траекторию на этом этапе просмотра у спортсмена нет. В этом случае чрезвычайно важна помощь тренера. Опытные тренеры обычно рекомендуют спортсменам оставаться у флага предыдущих ворот, а сами спускаются к воротам на перегибе и, стоя у флага, показывают руками направление, в котором должны быть направлены лыжи в этой точке. Я рекомендую даже более эффективный метод собственного изобретения. заключается он в том, что тренер, спустившись к воротам на перегибе, снимает одну лыжу и кладёт её так, как должна пройти у флага внешняя лыжа спортсменов. После этого сам тренер отходит в сторону и встаёт на перегибе точно над флагом следующих после перегиба ворот, тем самым давая спортсменам второй ориентир. Только после того как спортсмены несколько раз закрыли глаза и проиграли в воображении прохождение данных ворот, они начинают медленно в полу-плуге скользить вниз таким образом, что внешняя лыжа идёт на канте по желаемой траектории. Далее спортсмены останавливаются у ворот на перегибе и проводят там достаточно времени для того, чтобы посмотреть вниз на следующие ворота и снова посмотреть вверх – на ворота, откуда они только что спустились. Получив всю необходимую информацию, спортсмены в лыжах поднимаются обратно наверх, к предыдущим воротам. Там они снова смотрят на ворота на перегибе, уже более чётко представляя необходимую траекторию. Иногда неопытным юниорам следует повторить эту процедуру два и даже три раза. Естественно, участие тренера в этом процессе играет решающую роль.

Просматривая трассу, спортсмены на Кубке мира довольно часто тыкают палкой в склон, особенно в воротах, которые могут представлять

определённые сложности. Иногда можно видеть спортсменов, несильно ударяющих по поверхности склона кантом лыжи. Так опытные спортсмены пытаются прочувствовать состояние склона в конкретных воротах, чтобы с определённой точностью предположить, будут ли здесь выбоины или колея к моменту их старта. Полагаю, что внимательному отношению к состоянию склона стоит обучать и менее опытных юниоров. Это поможет им более уверенно идти по трассе. Как уже отмечалось в предыдущем разделе, состояние склона на соревновательной трассе обычно существенно отличается от разминочных склонов. Спортсмены должны осознать это в ходе просмотра и быть к этому готовы.

Помимо естественного рельефа склона, повышенного внимания в плане просмотра требуют и комбинации ворот, созданные постановщиком трассы. Наибольшие проблемы в ходе прохождения трассы могут создавать ворота, изменяющие ритм трассы. Как правило, ритм в слаломе-гиганте изменяется с помощью описанной в разделе 3.1 комбинации «банан». Подход к просмотру «бананов» в принципе не отличается от вышеописанного подхода к просмотру ворот на перегибе. Я также рекомендую тренерам оставлять спортсменов в предыдущих воротах, а самим спускаться вниз, снимать лыжу и класть её в наиболее наглядном месте, чтобы спортсмены могли увидеть, куда им следует направлять лыжи на входе в «банан». В отличие от ворот на перегибе, однозначно сказать, как проходить «банан», невозможно. Это зависит от того, как поставлены первые и вторые ворота «банана». Наиболее часто «банан» ставится таким образом, что спортсмену нужно проходить в определённом отдалении от первых ворот и идти предельно плотно ко вторым. Я считаю такую постановку «банана» наиболее осмысленной. Тем не менее встречаются варианты постановки, когда для оптимальной траектории спортсмену нужно касаться первых ворот и буквально «сносить» вторые. Возможен и вариант постановки «банана» когда наибо́льшее прохождение требует плотного прохождения первых ворот и как бы игнорирования вторых. На мой взгляд, такая постановка «банана» не имеет большого смысла, так как если убрать вторые ворота, то траектория прохождения останется прежней. Однако некоторые постановщики трасс считают иначе. В любом случае правильный подход к просмотру «бананов», задающих изменение ритма прохождения трассы, очень важен. Наилучший вариант прохождения бананов далеко не всегда очевиден спортсменам и особенно юниорам. Наибольшую сложность представляют изменения ритма, совпадающие с изменениями рельефа. Например «банан», пер-

вые ворота которого расположены над перегибом, а вторые под ним, может представлять определённые сложности при просмотре. Думаю, что без помощи тренера задача плодотворного просмотра некоторых трасс слалома-гиганта может быть невыполнимой.

Ещё одним из важных элементов просмотра трасс слалома-гиганта и скоростных дисциплин является выбор ориентиров за пределами трассы. Поясню, что имеется в виду. Просматривая и запоминая участки трассы с изменением рельефа или ритма, целесообразно запоминать не расположение некоторых ворот, а объекты и предметы, находящиеся вне трассы. Такой подход просто необходим в тех случаях, когда ворота из-за перегиба не видны или видны плохо. Такие ворота обычно называют «слепыми воротами». Проходя на скорости предыдущие ворота, спортсмен может неправильно направить лыжи на входе в дугу, проходящую через «слепые ворота», забыв все инструкции, полученные при просмотре. Именно поэтому рекомендуется привязывать направление лыж не к воротам, а к другим, более видимым ориентирам. Такими ориентирами могут служить, например, край заградительной сетки, опора подъёмника, дерево и т.д. При этом, изучая трассу, спортсмен старается запоминать информацию несколько иначе. Конечно, в этом ему должен помогать тренер. Например, тренер может давать инструкции типа «у синего флага над перегибом направляй лыжи на высокую ель». Запоминая сложные участки трассы таким образом, спортсмен всегда будет смотреть вперёд, а не на следующие ворота. Это положительно повлияет на траекторию, сделает её более плавной. Безусловно, что на трассе слалома-гиганта может и не быть ворот, требующих выбора специальных ориентиров. Выбор ориентиров в слаломе практически не нужен, но в скоростных дисциплинах это является основным принципом просмотра и запоминания трассы. Говоря о выборе ориентиров в скоростных дисциплинах, не могу не вспомнить один курьёз, произошедший с тренерами и спортсменами сборной США на одном из европейских этапов Кубка мира по скоростному спуску. В качестве ориентира при заходе на один из полётов был выбран огромный воздушный шар с рекламой спонсоров. Шар был очень большим и ярким и пришёлся всем по душе как великолепный ориентир. Тем не менее пять из шести членов американской сборной ушли в полёт не в том направлении и пропустили следующие ворота. Оказалось, по какой-то причине шар был передвинут организаторами. Полагаю, что мораль этой курьёзной истории вполне очевидна – в качестве ориентиров нужно выбирать неподвижные объекты.

Подход к просмотру трасс слалома принципиально не отличается от просмотра трасс слалома-гиганта. Просматривая трассу слалома, спортсмены не должны стремиться запомнить все 60–70 ворот. Вместо этого им необходимо чётко знать все места изменения рельефа склона. Наибольшую сложность обычно представляют переходы с пологих участков на более крутые. Ворота, расположенные на перегибе или в непосредственной близости от него, как правило, и в слаломе требуют чуть более широкого захода – чтобы выйти на крутой участок не с опозданием, а с небольшим опережением. В слаломе изменения рельефа обычно более тесно связаны с изменениями ритма. Поясню, что я имею в виду. Изменения ритма в слаломе задаются комбинациями ворот: «шпильками», «змейками» и слаломными «бананами». Как правило, эти комбинации ставятся в тех местах, где склон становится положе. При этом крутой участок может начинаться сразу по выходе из комбинации. Такие места требуют наиболее тщательного просмотра. Спортсменам очень важно правильно оценить скорость на выходе из комбинации, чтобы не пропустить следующие за комбинацией ворота. В ряде случаев необходимо сделать незначительный заход перед последней парой вешек комбинации, чтобы задать необходимое для выхода направление. Оценка состояния поверхности склона в этих местах тоже весьма существенна. Если склон не очень жёсткий, то в местах на выходе из комбинаций могут образовываться «ступеньки» или ямы. Заранее предвидеть это спортсменам, стартующим за пределами тридцатки, весьма полезно.

Просмотр трасс супергиганта также осуществляется по принципам, описанным выше. Единственным отличием от слалома-гиганта являются полёты. При просмотре и установлении траектории захода на площадку отрыва тоже весьма эффективно работает описанный выше метод – тренер спускается на площадку отрыва и показывает спортсменам направление с помощью снятой и положенной там лыжи. Затем направление лыж на площадке отрыва связывается с ориентиром вне трассы. Просмотр «бананов» в супергиганте принципиально не отличается от того, как это делается в слаломе-гиганте. Безусловно, на начальном этапе неопытным тренерам сложно предположить скорость прохождения некоторых участков трассы и задать правильную траекторию. В такой ситуации нет ничего зазорного в том, чтобы «подслушать» и «подсмотреть» рекомендации, которые дают своим спортсменам более опытные коллеги. Со временем правильная траектория будет находиться тренером довольно просто. Для этого нужно планомерно рабо-

тать над просмотром тренировочных трасс супергиганта.

Просмотр трасс скоростного спуска – тема отдельного разговора. Поскольку у спортсменов в спуске есть две или даже три тренировочные попытки на трассе, выработка оптимальной траектории не ограничивается одним лишь просмотром. Скорее это процесс многократных просмотров и анализа, который занимает несколько дней. Попытаюсь его описать в деталях. Как уже отмечалось выше, с командами на Кубке мира в скоростных дисциплинах работают бригады тренеров в составе 5–6 человек. Автор отдаёт себе отчёт в том, что в данный момент ни у российской сборной, ни у детско-юношеских клубов и спортшкол нет возможности отправлять такое количество тренеров на соревнования по скоростному спуску. Однако поняв принцип работы тренерской бригады, и российские коллеги в регионах смогут объединяться в бригады, преследуя обоюдные интересы. При работе с юниорами на простых трассах вполне достаточно и пары тренеров.

Итак, бригада или группа тренеров работает следующим образом. Как правило, старший тренер по скоростным дисциплинам расставляет остальных тренеров вдоль трассы. Каждый из этих тренеров отвечает за свой участок трассы. Именно этот тренер будет давать рекомендации по прохождению данного участка спортсменам в ходе просмотров и соревнований. Первый просмотр трассы осуществляется всей группой тренеров и спортсменов под руководством старшего тренера, который даёт ориентировочную установку на траекторию по всей трассе. В ходе общего просмотра старший тренер при участии других тренеров и спортсменов даёт запоминающиеся названия всем ключевым элементам трассы. К примеру, повороты могут быть названы так: «башня, карусель, центрифуга, мельница...» Полёты тоже получают названия, например: «летающий орел, подкидьш, кенгуру...» Иногда бывает необходимо дать названия и участкам скольжения в стойке. Обычно первое, что приходит в голову, это «труба». Большие бугры почти всегда называют горбом или верблюдом. В любом случае общая система названий необходима для правильного взаимодействия группы тренеров с группой спортсменов. Если для названий у вас не хватает воображения, без колебаний обращайтесь к спортсменам. Они всегда найдут интересные и неожиданные названия для всех ключевых элементов трассы. На классических трассах Кубка мира все участки уже давно названы и, насколько мне известно, большинство тренеров и спортсменов используют именно эти названия. Тем не менее для простоты даже на извест-

ных трассах вполне можно вводить русские названия, удобные тренерам и спортсменам. Более того, и в моральном плане трасса с названиями собственного сочинения представляется спортсменам уже своей, рабочей, а не чужой и грозной.

Очень важным моментом при начальном просмотре трассы спуска или супергиганта является донесение до спортсменов чёткой информации по так называемым «зонам неожиданной остановки» или «жёлтым зонам». В этих зонах находятся судьи с жёлтым флагом, которые в случае серьёзного падения предыдущего участника выходят на трассу и, размахивая жёлтым флагом, останавливают идущего по трассе спортсмена. Эта необходимая мера безопасности на длинных трассах, когда участники стартуют с интервалом в 60 или 45 секунд. При этом на трассе одновременно могут находиться два или даже три участника. В случае падения одного из спортсменов идущие за ним участники останавливаются с помощью жёлтого флага. После этого они получают перестартовку. Полагаю, вполне очевидно, что спортсмены должны чётко знать места на трассе, где они могут быть остановлены. Информация по «жёлтым зонам» должна быть получена тренером на тренерском собрании. Далее при просмотре трассы тренеру нужно просто обратить внимание спортсменов на жёлтые флаги, обычно воткнутые в снег в стороне от трассы – у заграждений, в заранее оговоренных местах. Как правило, на трассе спуска бывает две жёлтые зоны. На очень длинных трассах их может быть и три. В любом случае после просмотра трассы спортсмен должен чётко знать, где его или её могут остановить, чтобы появление человека с жёлтым флагом не явилось сюрпризом для идущего на скорости более 100 км в час спортсмена.

Обычно перед первым тренировочным заездом старшим тренером выбирается весьма консервативная траектория, которая будет постепенно сужаться и спрямляться по мере тренировочных заездов и повторных просмотров. После первого просмотра тренеры занимают свои позиции вдоль трассы. Спортсмены уже в индивидуальном порядке просматривают трассу, останавливаясь и обсуждая все ключевые моменты с ответственным за данный участок тренером. В случае с неопытными юниорами может потребоваться и повторный групповой просмотр.

В ходе тренировочного заезда все тренеры, ответственные за участки, проводят видеозапись или делают пометки в блокноте по поводу траектории каждого спортсмена из группы. Это позволяет им донести необходимую информацию до спортсменов и старшего тренера на разборе. Старший тренер обычно или работает на старте,

координируя информацию, получаемую от тренеров по рациям и донося её до спортсменов, или тоже отвечает за наиболее важный участок трассы. Очень часто после первого тренировочного заезда спортсменам разрешают прогладить и снова просмотреть трассу. В этом случае они вновь разговаривают с тренерами на участках и получают от них комментарии и корректировки. Обычно тренеры могут даже наглядно показать траекторию каждого спортсмена и сравнить её с желаемой. Тем спортсменам, которые справились с поставленной задачей на данном участке, предлагается более агрессивный вариант прохождения. Далее нюансы прохождения всех участков детально обсуждаются на собрании. Конечно, чем больше видеозаписей с участков было сделано, тем эффективнее будет разбор. В этом плане весьма полезна кооперация с тренерами других команд. Подробно это обсуждалось в разделе 1.7. При разборе видеозаписей анализируется траектория и промежуточные результаты спортсмена на данном участке. Распечатки с промежуточными результатами должны обеспечиваться организаторами соревнований. В принципе с определённой степенью точности можно засекать время спортсменов на конкретном участке с помощью секундомера при просмотре видеозаписи.

В последующие дни сценарий повторяется. Тренеры стоят каждый на своем участке. Спортсмены просматривают трассу и ещё раз получают установки от тренеров на участках. Таким образом, к моменту соревнований каждый из спортсменов должен иметь все возможности, чтобы утвердить тактику прохождения трассы. Все нюансы траектории должны хорошо уложиться в голове спортсмена.

Говоря о просмотре трасс, следует отметить несколько весьма простых и логичных правил просмотра, общих для всех дисциплин. В первую очередь, просматривая трассу, спортсмены должны располагаться непосредственно там, где они будут находиться при её прохождении, как демонстрирует Херман Майер при просмотре трассы спуска в американском курорте Бивер Крик (фото 4.3.1)

Так, если спортсмен старается запомнить траекторию захода в «банан» или на перегиб, он должен встать вплотную к предыдущим воротам и, упиравшись палками, направить лыжи в нужном направлении. Именно из этого положения необходимо посмотреть вниз на следующие ворота, затем закрыть глаза и представить прохождение данных ворот по правильной траектории, снова открыть глаза и сверить представленное с увиденным. Далее следует повернуться и посмотреть назад на предыдущие ворота. Это важно для



Фото 4.3.1 Майер на просмотре

того, чтобы более ясно представить прохождение всего участка. В этом плане американские тренеры используют такую присказку: «Чтобы уверенно двигаться вперёд, нужно точно знать, откуда ты идёшь». Рекомендую всем не забывать об этом при просмотре трасс. Неопытным спортсменам может потребоваться довольно значительное время на создание воображаемого образа прохождения ключевых участков трассы. Тренерам не следует излишне торопить таких спортсменов при просмотре. Безусловно, спортсмены, тренирующие правильный просмотр и запоминание трассы на каждой тренировке, смогут делать это весьма быстро, не задерживая других участников на соревнованиях. Говоря о роли тренера при просмотре, нужно отметить, что никаких серьёзных разговоров о технике в ходе просмотра вестись не должно. Короткое напоминание, например, о раннем начале дуги на крутом участке вполне полезно. Вдаваясь в тонкости техники при просмотре, тренер лишь отвлечет спортсменов от запоминания трассы и снизит их соревновательный потенциал. Спортсмен, думающий о технике в ходе прохождения соревновательной трассы, скорее всего, поедет хуже своих возможностей. Тренерам не стоит об этом забывать.

Второе весьма важное правило просмотра трасс – условное разбиение трассы на участки. В этом спортсменам также должен помочь тренер.

Как правило, трассы разбиваются на 3–4 участка. Условным участком считается серия ворот, поставленных в одном ритме без существенных изменений рельефа. После изменения ритма или рельефа начинается другой участок и т.д. Участки могут быть различной длины. Важно чтобы в пределах одного участка спортсмен мог концентрироваться на одной тактической задаче. Например, на крутом участке юниорам обычно не ставится задача набирать скорость. Намного важнее начинать все повороты как можно раньше и стараться «не отставать от трассы», минимизируя часть дуги, выполняемую под флагом. На более прямом пологом отрезке может быть поставлена другая задача: идти как можно прямее и плотнее к флагам и т.д. Как уже было отмечено выше, важно, чтобы условно выделенный участок трассы мог быть пройден, используя по возможности один тактико-технический подход. Если при просмотре трасса правильно разбита на участки, то её запоминание существенно упрощается. Всё, что нужно реально запомнить спортсменам, – это ключевые ворота и комбинации ворот, связывающие участки с однотипной постановкой ворот. Поэтому по завершении просмотра участка трассы тренер должен останавливать спортсменов и просить, чтобы они закрыли глаза и проиграли в воображении прохождение данного участка. Это делается сначала медленно, а затем на обычной скорости. Далее тренер просит спортсменов «пройти» предыдущий участок, связав его в воображении с только что просмотренным. На финише трассы по завершении просмотра спортсмены должны быть в состоянии легко представить связное прохождение всех участков трассы. Если они этого не могут сделать, необходим повторный просмотр.

Ещё одним существенным правилом просмотра трасс, за исключением, пожалуй, трасс слалома, является соскальзывание не просто между воротами, а по траектории. Это очень важно для того, чтобы видеть приближающиеся ворота именно так, как они будут выглядеть при прохождении трассы. Конечно, скользить по траектории на протяжении всей трассы далеко не всегда возможно, но это, как правило, удаётся спортсменам, сознательно стремящимся к такому варианту просмотра.

В связи с этим я хотел бы обратить внимание тренеров на выбор тактики просмотра. Под тактикой просмотра я понимаю то, как будет просматриваться трасса, – медленно и очень тщательно один раз или чуть быстрее два раза. В этом плане решение принимается тренером на основе сложности трассы и уровня своих подопечных. В ряде случаев, учитывая расположение трассы относительно подъёмников, втори-

ный просмотр может быть невозможен. В этом случае я бы рекомендовал стремиться сделать так, чтобы ваша группа была первой на трассе и спортсмены могли просматривать трассу без помех. Для этого вполне достаточно бывает быстро проехать двое первых ворот на трассе гиганта или спуска, оторвавшись таким образом от других групп на двое ворот. Такой подход к просмотру даёт существенное преимущество спортсменам, особенно не имеющим большого опыта. Для них самым невыгодным вариантом будет просмотр трассы среди массы других участников, отвлекающих внимание и заслоняющих ворота. Вполне приемлем и вариант чуть более длительной разминки и просмотра трассы в числе последних. В этом случае тренер умышленно даёт возможность предыдущей организованной группе уйти на 3–4 ворот вперёд и спокойно начинает просмотр трассы. Такой вариант удобен, если делается один тщательный и медленный просмотр. Многие великие спортсмены предпочитают просматривать трассу последними. Например, Херман Майер обычно проводит длительное время, просматривая трассу. На одном из этапов Кубка мира он даже был дисквалифицирован за нахождение на трассе после истечения официального времени просмотра. Чтобы такого не происходило, тренер должен всегда смотреть на часы и при необходимости поторапливать своих подопечных. Если соревнования для данной группы спортсменов являются соревнованиями высокого уровня, я бы рекомендовал просматривать трассу дважды.

Последним, но очень важным правилом просмотра трассы является выполнение правил соревнований. Спортсмен может быть дисквалифицирован, если он или она «просматривает» трассу методом быстрого прохождения серии ворот. Рекомендую никогда не проходить сходу более двух ворот при просмотре. Тем не менее относительно быстро идти по траектории между воротами не возбраняется, если спортсмен пускает лыжи боком и почти останавливается у каждого флага. В принципе интерпретация правил на конкретных соревнованиях зависит от технического делегата и судей. Тренеры должны инструктировать спортсменов, чтобы просмотр трассы не напоминал ни в какой интерпретации «разведку боем».

Рапорт с трассы

Как уже отмечалось в предыдущем разделе, одним из важных аспектов работы тренера в ходе соревнований является так называемый **рапорт с трассы**. Рапорт с трассы напрямую свя-

зан с просмотром. В скоростных дисциплинах рапорт связан с наименованиями элементов трассы и с ориентирами. Сразу оговорюсь, что тренеры, не принимающие участие в просмотре трассы со своими подопечными, на мой взгляд, просто не могут давать эффективный рапорт с трассы. Как правило, они начинают вдаваться в длинные ненужные подробности и описания, которые практически не будут восприняты спортсменом на старте. Грамотные тренеры дают короткий и конкретный рапорт каждому спортсмену примерно за пять человек до его старта. Естественно, для этого тренер должен иметь при себе копию стартового протокола или бумагу, на которой записаны стартовые номера его подопечных. Если стартовые протоколы второй попытки не были розданы, то сами спортсмены могут выходить на связь с тренером по рации примерно за пять человек до старта. Прослушав рапорт, спортсмен имеет достаточно времени, чтобы «переварить» полученную информацию и «пройти» всю трассу в воображении ещё раз. Если спортсмен стартует в первой пятерке, то рапорт с трассы даётся тренером на основании наблюдения за открывающими. В этом плане первые номера наименее выгодны практически во всех дисциплинах, так как спортсмен уходит на идеально гладкую трассу, но при этом не знает, как реально пройдутся ключевые участки. На основе ошибок данного спортсмена или отсутствия таковых тренеры делают заключения для своих рапортов с трассы.

Самый хороший рапорт с трассы, который даётся спортсмену, звучит, на мой взгляд, примерно так: «Трасса в хорошем состоянии, траектория без изменений» или «Всё идётся, как и просматривали». Конечно, такой рапорт не всегда возможен. Весьма вероятен вариант, когда тренер, просмотрев несколько первых спортсменов, пришёл к выводу, что в некоторых ключевых местах можно идти прямее или, наоборот, скорость оказалась чуть выше предполагаемой при просмотре и траектория должна быть скорректирована в сторону более широкого захода. Неопытные тренеры в таких случаях начинают слегка паниковать и сразу «звонить» на старт своим подопечным. На самом деле этого делать не следует. Более грамотно в этой ситуации подождать пока пройдут спортсмены, близкие по уровню к каждому из подопечных тренера. Вполне возможно, что проблемы, возникшие у спортсменов из первой группы ввиду более высокой скорости прохождения, не будут проявляться у спортсменов стартующих, например, с 40-го по 45-й номер и идущих, как правило, медленнее. Поэтому, если ваш спортс-

мен стартует, например, 51-м, то не стоит передавать ему никакой информации раньше времени. Вполне возможно, что никаких корректировок траектории ему или ей не потребуются. То же самое верно и в случае возможного сужения траектории. К примеру, если к моменту старта вашего подопечного трасса немного разбита, то сужение траектории будет просто невозможно.

Если же тренер пришёл к выводу, что утверждённая при просмотре траектория должна быть скорректирована в ту или другую сторону, он должен предельно чётко изложить это в рапорте, передаваемом спортсмену на старт. В этом случае весьма важны заранее оговоренные названия и ориентиры. Чёткий рапорт стартующему 51-м спортсмену может звучать так: «Трасса в хорошем состоянии, есть колея, но без явных выбоин. Все идётся, как и просматривали, за исключением второго «банана». Направление по-прежнему – край сетки, но на входе в «банан» нужно зайти на первый флаг на полтора метра шире...» Далее нужно убедиться в том, что рапорт принят и у спортсмена нет вопросов. Конечно, и при просмотре, и при рапорте с трассы должны приниматься во внимание индивидуальные особенности каждого спортсмена. Так, например, осторожному и весьма техничному юниору, который любит всегда идти с заходом по излишне круглой траектории, тот же тренер мог бы дать почти противоположный рапорт с трассы. Хорошо зная своего спортсмена, тренер мог бы сказать, например, следующее: «Трасса в отличном состоянии, идти, как и просматривали, – как можно ближе к флагам. Оба «банана» проходить прямее, чем говорили. Направление – на край сетки на первом и на ель во втором, но затем идти с касанием первого флага в обоих «бананах». Давая такую инструкцию, тренер прекрасно знает, что данный спортсмен, возможно, и не будет касаться флагов на входе в «бананы», а пойдёт по уже существующей колее. И все же, получив такой рапорт, юниор пойдёт агрессивнее и, по крайней мере, не будет идти шире траектории, задаваемой колеей, оставленной более сильными спортсменами. Многие тренеры почему-то предпочитают давать общий рапорт с трассы сразу всей группе спортсменов. Полагаю, что из приведённых здесь примеров понятно, что подобный общий рапорт с трассы не имеет большого смысла.

Говоря о рапортах с трассы, нужно отметить и ещё один важный момент. Рапорт должен быть всегда положительным и вдохновляющим. О любых возможных проблемах всегда нужно говорить в конструктивной и позитивной форме. Так, если на каких-то воротах выле-

тело много спортсменов – например, из-за образовавшейся ямы, то об этом абсолютно точно не стоит говорить в рапорте. Более того, основываясь на личном опыте, могу сказать, что не стоит говорить и о яме как таковой. Как правило, яма образуется под воротами на запаздывающей траектории. Если спортсмену удастся идти по более ранней, правильной траектории, то он вполне может пройти выше глубокой части ямы. Это великолепно демонстрируют лидеры на Кубке мира, когда стартуют в конце второй группы во второй попытке. Такие спортсменки, как Яница Костелич и Аня Персон, идут по разбитой трассе как по идеально гладкой. Секрет заключается именно в ранней траектории, позволяющей избегать большей части ям. Поэтому даже в случае образования явно большой ямы или «ступеньки» в конкретных воротах я бы сформулировал рапорт, например, таким образом: «Трасса в удовлетворительном состоянии, на ней по-прежнему можно показать достойное катание. Всё идётся, как просматривали. Особенно важно начать поворот как можно раньше над вторыми воротами после начала третьего участка. Ориентир – сосна с шапкой...» Полагаю, всем тренерам понятно, что вторые ворота у сосны – это место, где появилась опасная яма. Дав такой рапорт, тренер может быть спокоен, что спортсмен не начнёт тормозить и «зажиматься» за двадцать ворот до ямы. В противном случае он, возможно, и не вылетит, но хорошего результата не покажет почти наверняка. Есть ли шанс «вылета» после приведённого в качестве примера рапорта? Несомненно есть, но есть и весьма неплохие шансы хорошего прохождения и достижения результата (набора заветных очков). Даже если спортсмен и не доедет до финиша, он как минимум запишет в свой актив хорошо пройденный участок трассы на соревнованиях высокого уровня. Убеждён, что данный подход работает, потому что он на протяжении многих лет тренерской деятельности позволял моим, и не только моим, подопечным пробиваться в десятку и даже в тройку, стартуя за пределами второй группы в 60-х номерах.

В скоростном спуске и супергиганте при работе бригады тренеров рапорт с трассы передаётся на старт по порядку с каждого участка. Важно всё рапортовать ещё более кратко и лаконично, чтобы принимающий рапорт тренер или техник на старте мог легко всё повторить спортсмену. Например, рапорт с участка может звучать так: «Передаю с Карусели: всё, как и просматривали» или «Передаю с Карусели: идётся, как и просматривали, но выход из последних ворот перед заходом на Орла сместить внутрь на два метра.

Приём...» Безусловно, что для формулировки эффективного рапорта с трассы тренеры должны просматривать всех, как ведущих, так и средних спортсменов. Исключением могут быть соревнования низкого уровня, где подопечные тренера являются лидерами, стартующими в первой группе.

Нужно отметить, что активно общающиеся на «тренинговом бугорке» коллеги не успевают одновременно с должным вниманием следить

за происходящим на трассе. Зачастую они дают формальные рапорты, не несущие полезной информации. Не стоит путать рапорт с трассы ни с лекцией по технике, ни с мотивирующей речью.

Завершая, хотел бы ещё раз подчеркнуть чрезвычайную важность грамотной работы тренера как при просмотре трасс, так и при анализе информации и формулировании рапорта с трассы.

4.4. Анализ результатов выступлений. Отбор спортсменов

Анализ результатов выступлений на соревнованиях любого уровня играет очень важную роль для дальнейшего совершенствования. В этом плане соревнования низкого и среднего уровня могут быть использованы для улучшения результатов на более высоком уровне. Например, если спортсмен выступил успешно, показав такое же катание, как и на подводящих тренировках, то может оказаться очень полезным подробный анализ как нюансов микроцикла подводки, так и всех моментов дня соревнований, включая разминку, просмотр трассы, особенности настроения и т.д. Вся эта информация очень важна для того, чтобы по возможности продублировать все элементы подводящего цикла и работу в день старта на соревнованиях более высокого уровня. Анализируя выступления на соревнованиях высокого уровня, важно понять также и то, какие факторы подготовки необходимо изменить для достижения оптимального выступления. Под оптимальным выступлением я понимаю такое выступление, на котором спортсмен показывает езду по трассе на уровне своих технических и физических возможностей. Если говорить об очках ФИС, то в идеале на соревнованиях среднего и высокого уровня спортсмен должен как минимум показывать те же очки, что и на стартах более низкого уровня. На словах это звучит весьма просто и логично. Казалось бы, что если спортсмен имеет, например, 30 очков ФИС, то он или она должны «ехать на эти очки» в любых условиях. Однако в реальности это получается далеко не всегда. Так, спортсмены, заработавшие 30 очков на региональных

ФИС-стартах, попав на международные ФИС соревнования более высокого уровня или на Кубок Европы, очень часто не могут проехать быстрее, чем, например, на 70–80 очков. Это говорит о том, что они по каким-то причинам не готовы ехать на свой потенциал, стартуя в поздних номерах по более сложной трассе. Отчасти это может быть вызвано недостаточной технической и физической подготовкой. Зачастую слабое выступление – это результат несоответствующей подводки, плохого настроения и общего психологического состояния. Какой бы ни была причина, она должна быть установлена путём тщательного анализа. Для этого тренеру необходимо провести просмотр видеозаписей, если таковые были сделаны. Ещё более важно сравнить свои наблюдения, занесённые в тренерский журнал, с записями в дневнике спортсмена. Весьма полезно выслушать мнение спортсмена и узнать его или её вариант причин достижения результатов явно ниже потенциально возможных. Если спортсмен выступил неожиданно успешно, то не менее важно проанализировать и причины столь успешного выступления.

Важно, чтобы процесс выявления причин был положительным и конструктивным, а не превращался в нотации и порицания. Тренеры, высказывающие мнение типа «вам создали все условия, а вы так плохо выступили... и т.д.», должны чётко понимать, что всегда, когда спортсмен выступает ниже своего потенциала, необходимые условия созданы не были. Несмотря на то что весь подводящий цикл казался замечательным, чего-то, видимо, не хватило в каком-то из аспек-