



Чегаровский Михаил Витальевич (город Санкт-Петербург) – член Президиума СФСО Санкт-Петербурга, организатор серии тренировочных стартов «Спринт-тур СПб» и клубной эстафеты «Змей Горыныч».

Практические рекомендации начальнику трасс для соревнований с большим количеством групп и участников.

Планирование трасс в нашем виде спорта – это, безусловно, творческий процесс. У каждого автора может быть своё представление о том, какой должна быть идеальная трасса. Однако, есть общие принципы, которые необходимо учитывать каждому, кто решил заниматься этой увлекательной деятельностью. В этой статье я постарался обозначить главные из них. Все перечисленные принципы будут наиболее актуальны для кроссовых дисциплин, проводимых в лесу или в парковых зонах.

Что есть цель качественного планирования трасс?

В рекомендациях ИОФ используется такая формулировка: «Цель планирования трасс заключается в том, чтобы предложить участникам соревнований трассы, спроектированные с учетом их ожидаемых навыков и умений. Результаты должны отражать уровень технической и физической подготовки спортсменов».

Чтобы достичь этой цели, начальнику трасс предлагается учитывать:

- уникальность спортивного ориентирования как вида спорта, совмещающего бег и ориентирование на местности;
- соблюдение принципа справедливости соревнований;
- участники должны получить удовольствие от участия в соревнованиях;
- важность охраны дикой природы и окружающей среды;
- потребности СМИ и зрителей;

Что ж, не будем спорить с уважаемыми членами комиссии ИОФ. Сформулировано очень хорошо. Двигаемся дальше, ближе к реальности.

В реальности, если вы являетесь специалистом, занимающимся планировкой трасс, ваша деятельность всегда будет зажата в определенные рамки. Вашей задачей будет «выжать всё возможное» из имеющейся местности, с учетом целого ряда ограничивающих факторов. Давайте разберемся, какие именно факторы будут накладывать ограничения на вашу деятельность.

Исходные данные (ограничивающие факторы) для планирования трасс

- Тип местности, время года;
- Формат карты (не забыть, что часть листа будет занята таблицей легенд КП);
- Арена (расположение старта, финиша, зрительских КП, видео КП, пунктов питания);
- Дисциплина и уровень соревнований (длина, количество КП, РВП и ПЧКП);
- Группы (перечень групп, ожидаемое количество участников, желаемое время работы старта);
- Безопасность (исключение или сведение к минимуму возможных опасностей);
- Пожелания и требования служб организации видео-трансляции;
- Ограничения по оборудованию и количеству судей;
- Закрытые или нежелательные для бега территории.

Если говорить о задаче подготовить трассы одновременно для различных возрастных групп, давайте определим, каким требованиям должны отвечать трассы каждой из них. Субъективно можно систематизировать данные характеристики следующим образом:

ВОЗРАСТ УЧАСТНИКОВ	ДЛИНА ТРАССЫ	СЛОЖНОСТЬ ТЕХНИЧЕСКАЯ	СЛОЖНОСТЬ ФИЗИЧЕСКАЯ	МАСШТАБ КАРТЫ
Самые младшие (до 12 лет), ДТР	Короткая	Простая (возможно с маркировкой!)	Простая	Крупнее
13-17 лет	Средняя	Средняя	Средняя	Стандартный
18-35 лет, Элита	Длинная	Сложная	Сложная	Стандартный
Ветераны до 55	Средняя	Сложная	Средняя	Крупнее
Ветераны 60+	Короткая	Сложная	Простая	Крупнее
Открытые группы	Средняя	Средняя	Средняя	Крупнее

Мы видим, что в наших соревнованиях с большим количеством групп, участники должны параллельно друг другу проходить трассы разной длины и разного уровня сложности. Даже если представить, что участники в наших возрастных «кластерах» обладают примерно одинаковым уровнем подготовки, даже в этом случае необходимо решить весьма сложную задачу. Сделать трассы таким образом, чтобы участники одних групп «не мешали» другим. Как это сделать?

Инструменты, с помощью которых начальник трасс, может решить поставленную задачу:

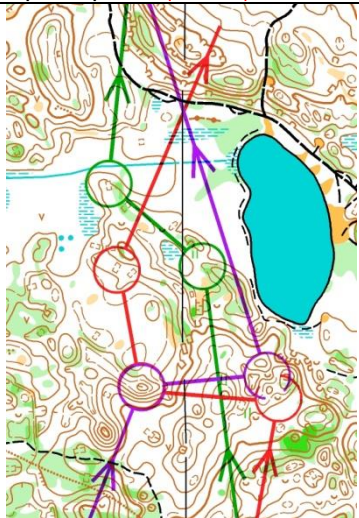

- конфигурация трасс, учитывающая распределение нагрузки на КП и отдельные участки трасс;
- грамотное совмещение трасс и грамотно составленное расписание стартов;
- организация 2 отдельных стартов (особенно актуально для соревнований с количеством участников больше 800-1000 человек);
- применение разных масштабов карты для разных возрастных групп;
- применение опорной маркировки в детских группах (может быть единственно верным решением, если местность характеризуется малым количеством линейных ориентиров и/или район не имеет четких границ).

Порядок работы начальника трасс:

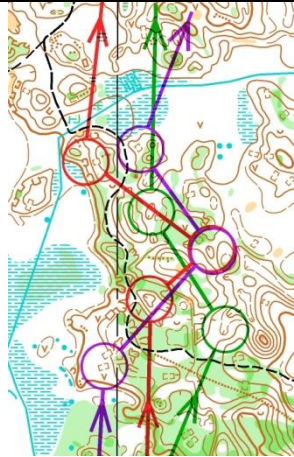
1. Получение файла карты. Получение информации из Положения о соревнованиях, а также информации от Главного судьи, Технического делегата и Директора соревнований.
2. Осмотр места расположения будущего центра соревнований вместе с ГС, ТД, ДС. В случае, если местность малознакома, следует также совершить ознакомительную пробежку для получения представления о местности.
3. Анализ трассы уже прошедших ранее в этом районе соревнований с целью минимизации повторов точек КП и отрезков трасс.
4. Планирование детских трасс (МЖ10-12, МЖ14) и планирование самой длинной трассы (М21). Необходимо сразу сделать так, чтобы дети не мешали взрослым, а взрослые не мешали детям.
5. Планирование трасс остальных групп путем постепенного сокращения самой длинной трассы. На этом этапе важно соблюдать следующие принципы планирования:
 - исключение встречного бега;
 - минимизирование количества одинаковых перегонов в разных трассах;
 - контроль за соответствием технической сложности и РВП возрасту участников;
 - равномерное распределение нагрузки на отдельные КП.

6. Создание трасс открытых групп.
7. Предварительная инспекция. Доработка трасс с учетом рекомендаций инспектора. На данном этапе может потребоваться согласование отдельных решений с Техническим делегатом и Главным судьей.
8. Выезд на местность для проверки точек КП. Точки, которые признаются непригодными – необходимо исключить, либо переместить. Необходимо записать легенду КП, а также отметить информацию о КП, которые требуют особого оборудования (например, использование козлов там, где невозможно воткнуть кол и т.п.)
9. Доработка трасс в программе-планировщике с учетом полученных изменений.
10. Выезд на местность для развешивания бирок.
11. Написание технической информации для бюллетеня.
12. Финальная инспекция. Работа инспектора на местности.
13. Передача Главному судье информации о совмещении трасс и собственных рекомендаций для составления оптимального расписания стартов.
14. Передача файлов для подготовки карты к печати. Контроль качества тестовых отпечатков карты.
15. Донесение до службы спортивно-технического обеспечения всей необходимой информации, касающейся оборудования КП, особенностей точек КП и пр.

Ниже вашему вниманию представлены несколько примеров планировки отдельных отрезков трасс. Для облегчения понимания трассы обозначены разными цветами.

Пример 1.1 (плохо)	Пример 1.2 (хорошо)
 <p data-bbox="188 1496 783 1626">При такой конфигурации трасс имеет место встречный бег (на одном отрезке у красной и фиолетовой трасс). Возрастает вероятность неравных условий для участников.</p>	 <p data-bbox="826 1496 1422 1626">Трассы не противоречат друг другу. Встречный бег отсутствует.</p>

Пример 2.1 (плохо)



Несмотря на то, что участники на всех трассах будут двигаться в одном направлении, пути движения пересекают точки КП других трасс.

Пример 2.2 (хорошо)



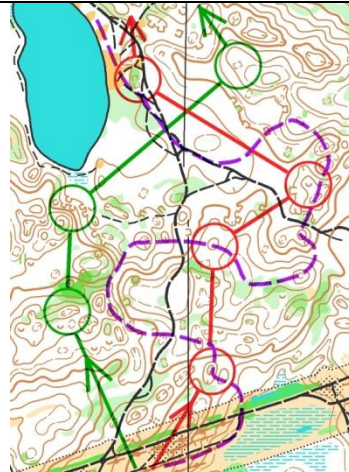
Немного изменив расположение нескольких КП, удалось исключить (свести к минимуму) возможность пробегания участников через «чужие» КП.

Пример 3.1 (плохо)



Пунктирной линией обозначена маркировка (разметка на местности) для детских групп. Зеленая трасса многократно пересекает разметку. Участники, которые побегут зелёную трассу, будут мешать детям, возможны столкновения. Также «страдает» техническая сложность зелёной трассы.

Пример 3.2 (хорошо)



При такой конфигурации зелёная трасса обходит стороной зону бега детей. Вероятность бега участников зелёной трассы вдоль разметки маловероятна, особенно если учесть, что разметка не будет внесена в карту. Техническая сложность зелёной трассы сохранена на уровне.