

УТВЕРЖДАЮ
Директор ГОУ ДО ТО «ЦКТиЭ»
Л.А.Киселева
«__» _____ 2017 г.

**Методические рекомендации для планирования и постановки
пешеходных дистанций**

Рассмотрено на заседании
Методического объединения
ГОУ ДО ТО «ЦКТиЭ»
«14» февраля 2017 года

Разработал педагог дополнительного образования
Ефимов Александр Викторович

ТУЛА, 2017 год

Принципы планирования и постановки на местности пешеходных дистанций

Правильное планирование и постановка дистанции – это почти искусство, основанное на опыте и творческих способностях начальника дистанции и судейской команды.

Цель данной работы, лишь акцентировать внимание на наиболее существенных особенностях, приемах планирования и постановки дистанций на примере дистанции 1,2 класса.

Основные принципы планирования дистанции:

-содержание дистанции (технических этапов) должно соответствовать «Регламенту» и отвечать логике - «духу» туристических дистанций, как соревнованиям по применению туристской техники для преодоления заданных препятствий (а не соревнованиям, например, по кроссовой подготовке с рюкзаком);

-дистанция по параметрам своей технической и физической сложности должна строго соответствовать заявленному классу сложности. При этом она должна быть достаточно напряженной и вызывать спортивный интерес и азарт у участников;

- дистанция должна быть предельно безопасной для участников;

- дистанция должна эффективно обслуживаться минимумом судей;

- дистанция в целом и технические этапы в отдельности должны иметь высокую «пропускную способность», чтобы программа массовых соревнований выполнялась в течение одного светового дня;

-поставленная дистанция должна позволять выполнить нормы разрядных требований, достаточной доле, преодолевших ее участников (скажем, не менее 10%).

Все эти требования взаимосвязаны и выполнение каждого отдельного из них способствует и предполагает выполнение всех остальных.

Примерное содержание личной дистанции

Оценить личную технику и тактику спортсменов, определить победителей и призеров в личном первенстве дистанция позволяет за счет особого сочетания в ней технических этапов. Совокупность этапов правильно поставленной дистанции должна диктовать необходимость спортсменам применить разнообразную туристскую технику. На личных этапах акцент делается на индивидуальную технику передвижения, ориентирования и страховки.

Ниже приводятся наиболее характерные и приемлемые для данного уровня соревнований примеры технических этапов.

Этапы показывающие индивидуальную технику передвижения и самостраховки при преодолении естественных препятствий:

- «Переправа вброд»

ширина реки 10-15м, при безопасной глубине реки 0.5-0.7м, скорости течения до 1м/сек. На этапе оценивается индивидуальная скорость и техника преодоления водного препятствия вброд с самостраховкой на горизонтальных перилах усом самостраховки и скользящим карабином. Штрафные баллы даются за неправильную организацию самостраховки либо ее отсутствие, за снос участника течением при переправе (падение). Понятно, что данный этап целесообразно применять только в теплое время года и лучше в конце дистанции, непосредственно перед финишем дистанции;

- «Переправа по параллельным перилам»

длина оборудованной организаторами соревнований переправы - 15-20м. Высота натяжения нижней веревки над поверхностью земли в общем случае - 1.0-1.5м (безопасная). В случае увеличения высоты натяжения перил этап обязательно оборудуется верхней судейской страховкой и вспомогательными петлями (лесенками) на опорах для удобства и безопасности подъема участников на перила (спуска с перил). На этапе оценивается индивидуальная скорость и техника передвижения по перилам с организацией самостраховки усом самостраховки и скользящим карабином. Штрафные баллы даются за неправильную организацию самостраховки либо ее

отсутствие, срыв участника с повисанием на усе самостраховки (на судейской страховке).

- «Переправа по бревну»

длина бревна - 5-10м (ширина реки или оврага до 5м), диаметр 20-30см. На этапе оценивается индивидуальная техника переправы по бревну с обеспечением самостраховки на горизонтальных перилах. Штрафные баллы - за неправильную организацию или отсутствие самостраховки, срыв с бревна с повисанием на усе самостраховки;

- «Навесная переправа»

длина переправы 10-15м. На этапе оценивается индивидуальная скорость и техника движения по навесной переправе с самостраховкой на горизонтальных перилах. Особенности организованной судьями переправы (высота натяжения веревок над землей, площадь безопасной зоны на исходном и целевом берегу) не должны добавлять участникам-новичкам больших трудностей при закреплении на перилах (снятии с перил). Естественно, что и сила натяжения перил должна обеспечивать прохождение участников соревнований над поверхностью (водой). Так же, что обычно работы участника со вспомогательной (челночной) веревкой на данных соревнованиях не требуется. Штрафные баллы - за неправильную организацию или отсутствие самостраховки;

-«Ориентирование в заданном направлении»

этап может быть оборудован 3-5 КП (но лучше не более 3). Длина дистанции ориентирования до 1.5км. С учетом того, что соревнуются «новички» ориентирование не должно быть излишне сложным. Поставленная дистанция, в частности, должна предполагать возможность выхода на КП (на привязку для взятия КП), в том числе и по очевидным линейным ориентирам ;

- «Подъем»

длина 25-35м, крутизна 25-35. На этапе оценивается индивидуальная скорость и техника движения по подъему с самостраховкой на вертикальных перилах. Особенности организованной судьями подъемных перил – удобная безопасная зона вверху. Штрафные баллы - за неправильную организацию или отсутствие самостраховки;

- «Спуск»

длина 25-35м, крутизна 25-35. На этапе оценивается индивидуальная скорость и техника движения по подъему с самостраховкой на вертикальных перилах. Особенности организованной судьями перил – удобная безопасная зона вверху. Штрафные баллы - за неправильную организацию или отсутствие самостраховки;

Из богатого опыта туристских соревнований известно, что наиболее удобно для организации судейства, определения результатов, подготовки и отдыха участников, дистанцию планировать так, чтобы старт и финиш дистанции располагались в одном пункте.

Стартовая часть дистанции обычно располагается у начала первого этапа. Она может включать: «площадку» предстартовой подготовки участников, пункт проверки их снаряжения. На «площадке» подготовки участники приводят в готовность личное снаряжение и ожидают приглашение на пункт проверки. В пункте проверки у участников проверяется соответствие специального страховочного и защитного снаряжения, условиям соревнований и требованиям безопасности.

Финишная часть дистанции объединяет последний этап и финишную «площадку» или расположена рядом с последним этапом.

Технические этапы располагают по маршруту дистанции и «привязывают» к соответствующим препятствиям местности. В случае планирования кольцевой дистанции, с точки зрения зрелищности соревнований, корректировки стартового интервала участников есть смысл наиболее сложные и ответственные технические этапы «поставить» на старте и финише дистанции. Например, этап «навесная переправа» можно поставить на старте; этап «переправа вброд» - на финише.

Последовательность постановки иных этапов особого значения не имеет и зависит от расположения естественных препятствий на местности.

Планирование движения участников на дистанции

На старте дистанции участникам выдают карту с обозначенным месторасположением технических этапов, и они двигаются соответственно заданной очередности преодоления технических этапов.

Понятно, что наиболее технически сложные и интересные элементы дистанции - это собственно технические этапы. Но не следует относиться формально и к *промежуточным переходам* с этапа на этап. Оптимальный путь движения на этап (который участники должны «прочитать» на карте) не должен быть чрезмерно труден физически и технически в соревнованиях класса «новичков». Станным было бы, например, для участников еще до технического этапа «брод» вынужденно преодолеть вброд пару-тройку водных препятствий.

Разумеется, карта предоставляет участникам выбор оптимального с их точки зрения пути на следующий этап, и такого рода ориентирование в заданном направлении - один из основополагающих компонентов оцениваемой на соревнованиях туристской техники. Тем не менее, на соревнованиях «новичков», где большое количество участников должно преодолеть дистанцию за один световой день, допустимо *сузить возможности выбора пути*

движения. Для этого можно расположить этапы таким, образом, чтобы в район их локализации вели «прямые» линейные ориентиры. Кроме того, с помощью специального этапа «*линейное ориентирование*» (движение команд осуществляется строго по нанесенной на карте линии движения) начальник дистанции можете задать командам однозначный путь перехода с этапа на этап (минуя объективно опасный участок, такой, например, как движение по автостраде).

Методические подходы применяемые к планированию и постановке отдельных технических этапов

Технические этапы дистанции устанавливаются на соответствующих естественных препятствиях местности (этап «преодоление склона» - на склоне холма, оврага, стене искусственного сооружения; этап «переправа» - на водных препятствиях, на естественных «складках» местности и т.д.). Самое важное, что необходимо учитывать при постановке технических этапов, это то, чтобы параметры выбранных естественных препятствий (протяженность, крутизна склона, количество КП, примерная длина бревна при переходе через реку, глубина брода и т.д.) и технические задания на этапах *соответствовали заявленному классу сложности.* Данное условие определит и организационный, и спортивный успех соревнований, а так же их безопасность. На соревнованиях класса «новичков» технические этапы рассчитаны с точки

зрения их сложности на спортсменов, прошедших начальный курс туристской подготовки и тренировки (а не вообще на новичков в туризме, совершенно не владеющих компонентами туристской техники). Характерные технические задания и параметры препятствий для данного контингента участников нами уже были указаны выше).

Так же такой важный методический прием при постановке технических этапов, как *возможность организации двух (нескольких) параллельных трасс их преодоления*. Для массовых соревнований новичков это немаловажный фактор оптимизации соревнований, позволяющий избегать ненужных отсечек времени. Судьям-постановщикам этапов следует, прежде всего, *целенаправленно* искать место, где такая параллельность трасс движения принципиально возможна с точки зрения расположения опор, параметров склона, реки и пр. Постановка нескольких трасс движения участников по этапу «напрашивается», например, на таких этапах, как: «переправа по параллельным перилам»; «спуск»; «переправа по навесной».

До начала соревнований *этапы маркируются*: обозначаются точки начала и окончания этапа; опасные, безопасные и рабочие зоны; коридоры движения; опоры, необходимые для организации страховки и пр. Пренебрегать маркировкой не следует, во избежание ненужных конфликтов с участниками соревнований и субъективизма в судейских решениях. Особенно тщательно следует

отнестись к обозначению границ опасной зоны, в пределах которой оценивается техника страховки (самоохранки) участников соревнований.

Параметры склонов и водных препятствий на соревнованиях класса новичков не предполагают преодоление реально опасных препятствий. Поэтому, границы *условной* опасной зоны должны быть очевидны для участников. Четкие, по месту обозначения и маркировка на этапах, использование стандартных знаков КП, оснащенных компостерами - это составляющие высокой общей культуры проведения состязаний.

В заключение информации о методике планирования и постановки технических этапов, еще раз подчеркиваю необходимость *обеспечить полную безопасность участников* соревнований. С этой точки зрения, важно, во-первых, удачно выбрать место постановки этапа и соблюсти классификационные параметры соответствующих естественных препятствий. Во-вторых, следует провести тщательную предварительную подготовку этапов с точки зрения их безопасности.

При подготовке этапов *преодоления склонов* следует удалить «живые» камни со склонов, опасные сучья, на которые может случайно наткнуться участник и пр. Если на этапах *переправ* натянутые, перильные веревки расположены высоко от поверхности земли (1.5-2м и более), следует на опоры для закрепления перил повесить вспомогательные петли, лестницы, чтобы облегчить участникам процесс «водружения»

на транспортную веревку, и обеспечение самостраховки. Любое лазанье по сучьям на достаточно большую высоту таит опасность! В случае *переправы вброд* через реку неукоснительно следует соблюдать безопасные параметры переправы (глубину реки, скорость течения). Лишний раз стоит оценить подходы к броду и качество дна.