

СПОРТИВНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СКАЛОЛАЗАНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

СЕМИНАР СУДЕЙ - ПОСТАНОВЩИКОВ ТРАСС

(3-7 января 2011 г., г. Санкт-Петербург, руководитель – Кауров И.В.
постановщик международной категории, мастер спорта)

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ СЕМИНАРА

(данные рекомендации написаны на основе методических рекомендаций международных курсов постановщиков трасс IFSC 2007 г. под руководством Jacky Godoffe и Simon Wandeler, а также собственного опыта постановки трасс на международных и всероссийских соревнованиях)

Организация постановки трасс (пример)

1. Ознакомиться со списком участников. В дальнейшем при определении сложности трасс отталкиваться от этого списка
2. Нарисовать (или взять схемы) всех стен, на которых будут происходить соревнования.
3. Нарисовать линии всех трасс, определить какие группы (в случае юношеских соревнований) будут выступать по одним и тем же (или близким) трассам.
4. Пример организационной таблицы

а. Боулдеринг

	Трасса 1	Трасса 2	Трасса 3	Трасса 4	Трасса 5
Квал. Мужчины	№ профиля Автор Число перехватов Кат.тр. Оценка				
Финал мужчины	№ профиля Автор Число перехватов Кат.тр. Оценка				

б. Трудность

	№ профиля	Автор	Число перехватов	Кат.тр.	Контр.время (оценка)	Общая оценка	...
Квал. 1 ст. юноши							
Квал.2							

ст.дев							
Финал ст. девушки, мл. юноши							

Напротив каждой трассы удобно ставить 5 меток (4 стороны квадрата + крестик ☺)

- 1) Определена линия трассы, поставлены зацепы
- 2) Постановщик опробует трассу, первые поправки
- 3) Трасса одобрена зам.гл.судьи по трассам, возможны поправки. На этой стадии (если трасса не используется в 1 раунде), её отмечают и снимают.
- 4) Трасса полностью одобрена командой постановщиков
- 5) Трасса поставлена, промаркирована, висят все оттяжки, нарисована схема и заполнен акт. Можно соревноваться.

5. Рекомендации по сложности трасс.

а. Трудность

В настоящее время практически все соревнования в этом виде проводятся по следующей схеме: 2 открытые трассы, затем полуфинал и финал. В некоторых случаях (например, юношеские соревнования) полуфинал не проводится. Стандартные квоты: квал.-полуфинал: 30 человек, полуфинал-финал: 8 человек, квал.-финал: 10 человек.

Отличительной особенностью проведения соревнований на открытых трассах является то, что если сильный спортсмен допустил грубую ошибку на одной трассе, то у него есть шанс её исправить на второй. Поэтому, трассы должны быть достаточно трудными (в идеале – на пол категории легче, чем в следующем раунде). Рекомендуется делать обе трассы одного уровня трудности. Наихудшим вариантом будет слишком лёгкая одна трасса, и слишком трудная вторая. В таком случае те, кто лезет по трудной трассе сначала, будут в заметно худших условиях, чем те, кто лезет в конце.

Рекомендации по раундам:

Трассы должны быть достаточно понятными и легко читаемыми – у спортсмена есть только одна попытка, и плохо, когда соревнования превращаются в «угадайку», и явные лидеры «пролетают» только потому, что не догадались, как сделать очень хитрое место. Для этого есть боулдеринг. Также на непонятных зацепах, рельефах и, если стоит зацепка за углом, то и на скалодроме нужно ставить метки магниезией, чтобы участникам было понятно куда браться. Иначе намного большее преимущество будут иметь те, кто уже лазил по этим непонятным зацепкам.

Квалификация (при отборках в полуфинал-30 человек) – 10-15 человек, закончивших обе трассы. Примерно по 12-18 ТОПов на каждой

Квалификация (при отборках в финал-10 человек) – 3-5 человек, закончивших обе трассы, примерно по 4-6 ТОПов на каждой трассе.

Сложность трассы плавно нарастает с $\frac{1}{4}$ до $\frac{3}{4}$ трассы, дальше постоянная. Кто устал – и так отвалится ☺. Внимательно отнестись к первым 10 перехватам – НИКТО не должен там падать.

Полуфинал (в финал выходит 8 человек) – 3-4 ТОПа. Сложность трассы примерно постоянна на первой четверти, затем нарастает. Опять же на первой четверти НИКТО не должен падать. Такие трассы неинтересно смотреть. Желательно, чтобы попадание в финал было в 5-8 перехватах от ТОПа. Часто трассы полуфинала делают на пол категории – категорию проще финала. Не очень хорошо смотрится, когда никто не вылезает полуфинал, но намного хуже, когда его вылезают 10 человек. Стараться минимизировать число таких мест, где могут образоваться «паровозы»

Финал – в идеале 1 ТОП. Тройка лучших должна разложиться на последней четверти трассы. Очень внимательно отнеситесь к началу трассы. Финал – самая зрелищная часть, в идеале – достаточно много зрителей и ТВ. Трасса должна быть динамичной, без явных мест для отдыха. Старайтесь, чтобы ниже первой трети - середины трассы никто не падал. Постарайтесь сделать трассу красивой – рельефы, интересные движения (например, разворот лицом к зрителям на потолке). Прыжки делать можно в том случае, если вы на 150% уверены, что там никто не упадёт. Можно сделать плавное нарастание трудности трассы со старта, и чуть более резкое со 2ой половины. В идеале спортсмены должны раскладываться равномерно на второй половине трассы.

Суперфинал. Если есть время – то можно продумать заранее. Обычно на взрослых соревнованиях женщин пускают по упрощённому мужскому финалу, а мужчин – по сильно усложнённому женскому. На юношеских соревнованиях можно пустить по трассе старшей группы.

в. Боулдеринг

Основная задача при подготовке боулдеринговых проблем – сделать их разнообразными, чтобы каждая трасса отличалась от других. Здесь можно делать хитрые, нетривиальные трассы, прыжки, распоры и т.д. Главное обращать внимание на безопасность трасс, особенно в плане вылета спортсмена за страховочные маты при прыжках и динамичных перехватах. Если вы делаете прыжок на трассе, то лучше делать его сложным (например, на плохие зацепки), а не длинным, где короткие никогда не долетят. Обращайте внимание на стартовую позицию. Лучший вариант – жестко оговоренная позиция для обеих рук и обеих ног. Финишную зацепку рекомендуется делать достаточно хорошей, иначе судьям, при падении с финиша, будет сложно определить, был ли ТОП, или просто спортсмен долго падал. Не нужно делать трассы слишком длинными – для этого есть трудность. 4-6 перехватов на трассу вполне достаточно.

Рекомендации по раундам

Квалификация. В настоящее время большинство соревнований в России проводится по международным правилам (несмотря на наличие своих правил). Квота попадания из квалификации в полуфинал составляет 20 человек, соревнования проводятся на 5 трассах по 5 минут. Постарайтесь сделать 2 нетрудные трассы, которые пролезет как минимум половина участников, 2 трассы средней сложности (10-15 ТОПов на обеих трассах) и 1 достаточно трудная (5-7 ТОПов). Таким образом, у последнего вошедшего в полуфинал может быть 3 трассы с небольшого числа попыток. Не так страшно, если в полуфинал будут попадать люди, прошедшие только одну трассу. Гораздо хуже будет, если одна лишняя попытка на 5 ТОПах может стоить попадания в полуфинал.

Полуфинал. В полуфинале спортсменам предлагается 4 проблемы по 5 минут на каждую. В финал выходит 6 спортсменов. На международных соревнованиях полуфинальные трассы, по сути, являются самыми трудными. Это делается для того, чтобы при близком уровне лидеров, отобрать шестёрку действительно сильнейших. Постарайтесь сделать 2 трассы средней сложности

(примерно по 10 ТОПов), и 2 трудные трассы (4-5 ТОПов). Таким образом, последний попавший в финал должен вылезти 2 трассы (ну или 1 трассу с 1 попытки и взять все бонусы)

Финал. В финале спортсменам предлагается 4 трассы по 4 минуты с предварительным просмотром. Здесь важно постараться сделать «хорошее шоу». Трассы не нужно делать предельно трудными, все трассы должны быть «распечатаны» (не обязательно одними и теми же спортсменами). Обращайте внимание на первые движения – никто не должен падать на первых 2х-3х перехватах трассы – это очень некрасиво смотрится со стороны.

6. Типичные ошибки постановщиков

- a. Потеряли коробку с финальной трассой.** Коробки с трассами необходимо хранить в закрытом помещении с надписями «руками не трогать».
- b. Потеряли зацепки с трасс.** Старайтесь не использовать одни и те же зацепки на разных трассах. В идеале – на каждую трассу – свой комплект.
- c. Внесение корректировок в трассу в последний момент.** Достаточно распространённая ошибка. Всегда ставьте только проверенные варианты трасс, иначе это может привести к непредсказуемым последствиям.
- d. Многих спортсменов снимают за выход за ограничения.** Если вы клеите ограничения, отнеситесь к этому очень внимательно, чтобы исключить случайные выходы.
- e. Много спортсменов падает в одном месте.** Постановщики трасс должны иметь примерно такой уровень лазания (хотя бы redpoint), для которого они готовят трассы. Иначе вы не сможете грамотно оттестировать трассы.
- f. При падении спортсмен бьётся об скалодром или летит на пол.** Внимательно отнеситесь к расположению оттяжек на трассе и к местам их вщелкивания. Если требуется, отметьте последний зацеп, с которого безопасно вщелкиваться. В боулдеринге маты должны быть как минимум на 2.5 метра больше, чем самая выступающая часть скалодрома.
- g. Проворачивающийся зацеп.** В лазании на скорость и в боулдеринге нужно фиксировать шурупами все зацепки, в лазании на трудность – те, которые, как вы считаете, могут повернуться (например, длинные с большим рычагом).
- h. Не хватает времени на постановку трассы из-за наличия участников в зале.** Расписание соревнований составляется главным судьей совместно с главным постановщиком. Обратите внимание на этот пункт.
- i. Использование ножных зацепок руками.** Постарайтесь, чтобы ножные зацепки были именно ножными. Проверьте все такие варианты во время опробования трассы. Не магnezьте ножные зацепы.
- j. Сокращение петель на трассе.** Во время опробования трассы попробуйте сократить там, где, как вы считаете, спортсмены могут полезть напрямик. Если требуется, наклейте направляющее ограничение, а лучше уберите такую петлю.
- k. Зацепка или ключ падает с вышки.** Следите за вашим инструментом во время постановки трасс. Особенно вечером, когда все сильно уставшие.

Выдержки из правил соревнований, касающиеся постановки трасс

За что отвечает постановщик трасс

Зам. Гл. судьи по трассам:

Отвечает за безопасность судей, участников и зрителей во время подготовки трасс.

Совместно с гл. судьей определяет характер и расположение трасс, руководит постановкой трасс и их обслуживанием.

Совместно с гл. судьей определяет расписание соревнований, позволяющий обеспечить своевременную постановку трасс в соответствии с положением.

Проверяет и сдает по акту все трассы, снабжает судей схемами трасс.

Отвечает за чистку зацепов

Принимает участие в разрешении технических инцидентов, связанных с трассами или безопасностью, а также дает заключение о причине и способах их устранения.

Начальник трассы (постановщик)

Работает под руководством зам.гл.судьи по трассам, обеспечивает соответствие трассы правилам, опробует трассы до начала стартов и оценивает их трудность.

Составляет схему и акт готовности трассы.

Следит за состоянием трассы в период соревнований.

По указанию зам.гл.судьи по виду чистит зацепы.

Руководит демонтажом трассы после соревнований

Является материально ответственным лицом за снаряжение, используемое при постановке трассы.

Требования к трассам

Трудность

Сводная таблица длины/категории для всероссийских соревнований:

РАУНД	Протяженность трассы в метрах /минимум перехватов	Категория трудности	Категория Трудности	
			ЖЕНЩИНЫ	МУЖЧИНЫ
1/4 финала	15/30	7а – 7в+	18/35	7в+ – 8а
Полуфинал	18/35	7в – 7с	20/40	7с+ – 8а+
Финал	20/40	7с – 8а	25/45	8а+ – 8в
Суперфинал	20/40	7с+ – 8а+	25/45	8в – 8в+

Расстояние между нижними карабинами 2х соседних оттяжек не должно превышать 2х метров

Участники должны иметь возможность вщелкивать оттяжки из безопасных положений

На каждую трассу составляется схема с указанием последовательности зацепов. Один большой зацеп может быть указан как несколько зацепов. На схеме должна быть отображена последовательность вщелкивания веревки в оттяжки.

Из соображений безопасности для некоторых оттяжек может быть указан последний зацеп для прощелкивания веревки. Определяется зам.по трассам совместно с зам.по виду, маркируется на трассе, отображается в схеме, о чем спортсменам сообщается на просмотре трассы.

Боулдеринг

Каждая трасса должна включать в себя 1-2 оригинальных технических элемента, отличающихся по способу прохождения от других трасс раунда

Число зацепов для рук не должно превышать 12 (в среднем по раунду – 4-8 на трассу)

Размер и расположение страховочных матов определяет начальник трассы.

Должна быть определена стартовая позиция (для рук или для ног, либо для рук и ног).

Может быть определено, какая рука или нога (права или левая) должна находиться на стартовой зацепе.

Все виды маркировки должны быть одинаковы для всех трасс соревнований.

БОНУС может быть определен (а может и не быть).

Особенности постановки трасс на скорость.

Соревнования на эталонной трассе.

Эталон, он и есть эталон, но необходимо проверить правильность расположения зацепов, как основных, так и ножных, расположение финишной кнопки и страховочной веревки. Ошибки в расположении зацепов на эталонной трассе встречались даже на крупных международных соревнованиях.

Соревнования на трассе, приближенной к эталонной.

Это соревнования на «самодельных» эталонных трассах, т.е. в случаях, когда отсутствует лицензионная эталонная стена, но имеются профили, близкие к ней и эталонные зацепы (или их копии). В этом случае спортсмены должны меняться трассами, т.е. в забеге стартовать 2 раза. Здесь также необходимо проверить правильность расположения зацепов и добиваться максимального сходства трасс с эталоном.

Соревнования на скорость на не эталонных трассах.

Соревнования проводятся в виде парной гонки, т.е. необходимо подготовить 2 параллельных трассы. Трассы должны быть максимально близкими друг к другу, в идеале – идентичными, но стены редко позволяют такое. Правила соревнований не рекомендуют использовать карнизы протяженностью более 1,5 м.

Рекомендуемая высота каждой трассы парной гонки, в зависимости от степени нависания стены:

Нависание, м	6	5	4	3	2	1	0
Высота, м	9	12	14	16	18	20	≥20

К сожалению, не все скалодромы позволяют выполнить данные требования.

Трассы на скорость должны быть действительно скоростными, с крупными зацепами, позволяющими спортсменам продемонстрировать свои скоростные качества. Очень некрасиво смотрится, когда значительная часть спортсменов с трудом могут преодолеть «скоростную» трассу. При этом трассы должны быть и техничными, а не походить на «шведскую стенку». Неплохо смотрится, когда спортсмен преодолевает несколько перехватов подряд «рукоходом» без помощи ног, но так не должно преодолевать по пол трассы.

На скоростных трассах нельзя использовать скользкие зацепы, что может приводить к случайным срывам. Также нельзя использовать «дырки», мелкие острые зацепы, которые могут привести к травмам при скоростном лазании.

Типичная ошибка многих постановщиков, особенно в России, - это несерьезное отношение к скоростным трассам. Завершив соревнования на трудность, постановщики считают свою работу практически выполненной и к скоростным трассам относятся примерно так – сейчас быстро накрутим ручек «квадратно-гнездовым способом» и пойдем.

Трассы парной гонки необходимо выравнивать по времени, для чего нужно их облазывать и в случае разницы времен на трассах корректировать трассы соответствующим образом.

Необходимо тщательно выбирать места для страховочных веревок, чтобы они не мешали участникам. Также нужно тщательно выбирать место расположения финишных кнопок, особенно когда они находятся за карнизом и спортсмен не всегда их видит, в этом случае желательно отметить направление на кнопку, например ярким скотчем. Иногда к одним финишным кнопкам ведут разные трассы (с одного или разных стартов) для разных возрастных групп или для мужчин и женщин. В этом случае возможно наклеить направляющие ограничения, не позволяющие перейти на более простую трассу.

Другой ошибкой, встречающейся при постановке скоростных трасс, является их завышенная сложность. Сильные скоростники часто такие трассы преодолевают с трудом и не всегда добираются до финиша. Смотрится это не слишком хорошо, да и отбивает желание у скоростников приезжать на подобные старты.

Вывод: к трассам на скорость (не эталонным) необходимо относиться также серьезно, как и к трассам трудности и боулдеринга. У нас был положительный опыт, когда постановка трасс на скорость проходила заранее, перед постановкой трасс на трудность, как говорится «на свежую голову». Затем скоростные трассы маркировались, снимались (также как и для трудности), а затем уже ставились на скалодром, на что уходило минимум времени.