

# Подготовка и проведение ХС велогонки: практическое руководство

## Вступление

Опыт основан на участии организации велогонки в составе ОО «ВелоКривбасса» и одной маленькой. Но обобщить вполне можно.

## Трасса

Место надо выбрать заранее — это понятно. В зависимости от предполагаемого уровня участников и нацеливания на количество зрителей, надо либо выбирать интересную трассу, что обычно сужает список, либо поближе к транспортным путям(если ориентироваться на зрителей). Желательно выбрать место, в котором нет праздных отдыхающих — только участники и зрители. При этом не надо недооценивать велосипедистов: лично знаком с людьми, которые проезжали 40 км до трассы, катали гонки и возвращались обратно своим ходом.

Прокладывать трассу можно либо по наитию(лучше много поездить по местности, посмотреть тропинки, попробовать варианты «а что, если здесь поедет так, а потом повернем туда»), либо по карте — проехать с GPSиной, записать трек, пометить как-то особенные участки(крутые спуски, песчаные отрезки, ямки или горки) и затем по дампу трека на компьютере или на распечатке выбрать фрагменты, соединив их в замкнутый трек нужной длины(естественно, без самопересечений). Желательно уменьшить часть трассы, что приходится на какие-то используемые дороги. Даже если это дорожка по дачному поселку.

Лучше трассу разрабатывать не в одиночку. Так получается интереснее в итоге.

Возможно, трассу придется очистить от мусора. Очень неприятно не просто пробиваться, а еще на каком-то строительном мусоре. Возможно, придется дорабатывать. Но это уже зависит от таких непредсказуемых факторов, как время, желающие помочь и помогающие, инструмент и погода.

Финиш надо расположить так, чтоб на некотором расстоянии до него трасса хорошо просматривалась — судьям надо видеть номерки. И, если внезапно из-за поворота выносятся «поезд» из 5 гонщиков и улетает мимо финиша на спуск, можно не успеть отметить всех. Возможно, лучше будет расположить финиш так, чтоб гонщики были вынуждены притормаживать перед финишем(песчаный участок, препятствие, крутой подъем).

Старт не обязан совпадать с финишем. Главное, чтоб на старте возможность завала была как можно меньше(потому как завал на старте не обойдется одним-двумя гонщиками). Как возможные решения применялись:

- старт в гору(к примеру, «Белая гора»)
- старт на широкой дороге(Донецкий этап ЛКУ 2011)
- забег от места старта до лежащего велосипеда(Боярка, зимняя гонка XC Career Race)
- переход от одновременного старта к раздельному(успешно применился на гонке, где старт был прямо перед спуском по склону — с интервалом в 30-40 секунд, как только предыдущий участник спустился)

Размечать трассу желательно полностью — то есть, явно перекрывая любые ответвления от основного направления. Исходить нужно из принципа, что если где-то можно повернуть не туда, то кто-то обязательно повернет. Хоть даже и 2 недели тренировок, проехал

просмотровый круг и «туда ж даже нелогично поворачивать — там тупик». Во время гонки думаешь только о том, чтоб догнать тех, кто впереди и оторваться от тех, кто сзади. Для разметки можно и нужно использовать яркую разметочную ленту:



*Сигнальная лента*

Желательно обозначить как-то внезапные и действительно опасные препятствия: большие камни(разукрасить краской), пеньки прямо посередине тропы(обернуть сигнальной лентой).



*Указатель поворота. Трасса в Диевке*

Отлично себя показали стрелки на деревьях(«Днепропетровские кручи»), предупреждающие о резкой смене маршрута или наоборот — что на перекрестке надо двигать прямо, никуда не сворачивая.

Есть резон метки вешать пониже — чтоб даже уставший гонец, не поднимающий головы, мог увидеть и заметить. Заметит или нет — тогда будет только на его совести.

### ***Контрольные точки***

По трассе, в зависимости от длины, сложности и наличия желающих помочь, стоит заместить на трассе несколько «контрольных точек». В обязанности людей на контрольных точках может входить:

- следить, чтоб гонщики не «срезали»
- контролировать ситуацию на опасном участке; вызывать помощь в случае травм;

- поить гонщиков водой; на действительно больших трассах — и кормить(см. Обеспечение)
- подбадривать гонщиков

В случае, если петли трассы расположены слишком компактно и есть много мест, где можно «срезать путь», есть смысл поставить контрольные точки на «краях» петель — то есть там, где «честный» гонщик проехать просто обязан. И чтоб помощники на контрольных точках(их еще называют «маршалами») отмечали каждого проехавшего мимо. В таком случае, получается контроль: кто не проехал мимо контрольной точки столько-то раз — тот «срезал» раньше, до контрольной точки.

Оптимальное количество людей на контрольной точке — 2. Если первоочередная задача — поить, то один может не успевать. Если главное — отметить проезжающих, то один читает номера, а второй — пишет, не отрываясь. Можно и больше, но это может быть не рационально.

## **Хронометраж**

Чтоб замерять время, можно пользоваться как спецпрограммой на ноутбуке, так и секундомером с листом бумаги. Из спецпрограмм встречались мега-комбайн за авторством vak'a и Excel'евский лист с макросами. Но даже в случае листа бумаги и секундомера, минимальный вариант — два хронометриста. Потому как один записывает, один — говорит. Одиночке успеть — нереально(в случае, если через финишную линию проносится более одного гонщика).

С программой может справиться двое(один отбивает пересечения финиша, второй заранее записывает номера в нужном порядке, чтоб после проезда гонщиков первый занес номера в программу в соответствии с порядком пересечения финиша), а если гонщиков много — трое(один так и отбивает время пересечения каждым гонщиком финиша, второй номера диктует, а третий — только записывает, не поднимая головы). Использование секундомера, как мне кажется, возможно только при малом количестве участников. Либо же смириться с потерей точности и фиксировать для группы одновременно проезжающих гонщиков какое-то «среднее время группы» - главное правильно определить порядок(тогда нужно трое — двое для произношения-записи порядка номеров и один для того, чтоб отбивать время).

Конечно, автоматизация учета сильно бы упростила дело, но пока что RFID может себе позволить только «Боярка» из-за большой стоимости даже аренды оборудования, не говоря уже о покупке «навсегда».

При этом важным моментом идет сообщение гонщикам об оставшемся количестве кругов(им важно правильно распределить свои силы) и болельщиков о промежуточных результатах. Также в некоторых типах гонок(к примеру, командные марафоны) промежуточные результаты важны самим участникам — к примеру, чтоб определить, сколько времени минимально осталось до смены напарника. Потому спецпрограмма с возможностью вывода результатов на дополнительный монитор и/или принтер для распечатки инфо о текущем положении дел не просто бонус, а жизненная необходимость.

Результаты должны быть обнародованы как можно скорее. Не критично, но уже устоялась форма: «список с сортировкой по месту и отображением времени каждого круга». Программа учета времени за авторством vak'a дополнительно строит разнообразные отчеты, в том числе — график позиции для каждого гонщика на каждом из кругов. Видна динамика и людям это нравится. Есть смысл перенять лучшие практики.

## **Обеспечение**

Во время гонки вода расходуется организмом вместе с топливом. Потому на гонке должна быть вода. Платно или бесплатно — зависит от многого, но гонщик, которого сушит жажда, а воды нет — уже не сможет в полную силу крутить педали. И не полезно это ни разу. Обычно, воду закупают в больших бутылках. Также обычное дело — поить гонщиков на трассе прямо во время гонки. Если трасса длинная, имеет смысл поставить «поилки» на контрольных точках. Для этого не обязательно набирать по несколько сот стаканчиков — просто сказать, чтоб гонщики, выпив стакан воды, не выбрасывали стакан. И хватит надолго. Если уж поставили поилку — лучше проявить инициативу и предлагать гонцам воду, не дожидаясь, пока попросят. Когда крутишь педали уже не первый час, совсем не просто даются мысли вне «объехать тот камень» и «после поворота крутой спуск».

Еда нужна не только гонщикам, но и зрителям.

Во-первых, меню. Надо учесть, что перед гонкой кушать борщ — значит, готовиться к проблемам на трассе. Обычно, перед гонкой и во время(пробовали ехать 12 часовый марафон без перекуса? То-то же!) признанием пользуются «быстрые углеводы». И если запарить овсянку — сугубо индивидуально, то овсяное печенье и бананы — частые гости на гонках. Надоели, понятное дело, но свою задачу выполняют.

После гонки — можно и нужно что-то потяжелее. Хорошо, если найдутся желающие варить плов/борщ/кашу — нужное подчеркнуть. После 3-4(минимум) часов на трассе что гонщики, что зрители будут готовы съесть слона.

Во-вторых, оплата. Совсем необязательно кормить бесплатно. Тогда либо будет мало, либо совсем уж что-то простое навроде бутербродов, либо оргам придется заложить квартиру :) Ничто не мешает брать деньги за порцию. Тем более, что 10-15 грн за еду может себе позволить практически каждый(надеюсь :)). Хотя, возможны варианты, навроде «спонсор оплачивает обед иногородним» или «гонщикам бесплатно».

В-третьих, время. Если гонка идет долго, можно кормить на протяжении всей гонки. Гонщики-то в запале перебьются бананами, а вот зрителей начнет крутить животами.

И да, понятное дело, что поблизости могут быть магазины. Но мало что можно придумать хуже, чем сникерс с каким-то лимонадом перед многокилометровой гонкой.

## **Финишная поляна**

Гонщикам при пересечении финиша надо две вещи: выпить воды и узнать, сколько ещё кругов надо ехать. Соответственно, для первого надо бутыл + стаканы + ответственный за поилку. Для второго есть варианты — чисто технические(подключение модуля синтезатора речи к программе учета, например, или, как более реальное — монитор с отображением количества оставшихся кругов) и чисто организационные(ведущий говорит каждому проезжающему — будет сложно, если одновременно на трассе находятся гонцы нескольких категорий).

Ведущий нужен обязательно. Он отвечает на вопросы, предупреждает о чем-то, напоминает(«до закрытия старта 5 минут!») и просто развлекает публику. Можно обойтись громкоговорителем на батарейках, но лучше все же микрофон + усилитель + колонки(смотри ниже про муз. Аппаратуру)

Вот неполный список обязанностей ведущего:

- отвечать на вопросы по регламенту и напоминать о «через сколько старт такой-то категории?», «сколько времени до закрытия старта/финиша?», «а когда награждение уже?»

- говорить гонщикам, сколько кругов осталось; для упрощения процедуры, в регламенте обычно указывается — гонщики, обогнанные на круг лидером, сходят с дистанции(так называемые «круговые»); тогда ответ на вопрос «а сколько мне кругов осталось?» не будет превращаться в шараду «угадай, на сколько вопрошающий отстал от лидера?»
- напоминать о всяких неочевидных вещах: кухне, ремонтной мастерской, ларьке с питанием и прочем подобном

Для зрителей тоже, как и для гонщиков, очень желательно сделать пункт питания. Пускай это будет печенки и напитки. Или костровой с помощниками, варящий кашу. Или батончики продавать. Хоть что-то. А то вместо просмотра гонки будет пробежка по ближайшим магазинам.

Также очень желательно организовать музыку на финишной поляне: стоять и ждать по 5 минут очередного гонщика — довольно скучно. Музыка за несколько часов тоже надоест, но так все ж лучше. Понятно, что аппаратуру надо как-то запитать — придется раздобыть генератор(не обязательно покупать).

## ***Схема подъезда и встреча иногородних***

Подъезд к стартовой поляне надо составить(записать GPSиной, проложить в google maps, отрисовать поверх растровой карты) заранее(хотя бы за неделю) и предоставить желающим. Едущие на своем автомобиле смогут забить координаты в навигатор, едущие своим ходом могут распечатать карту. В любом случае, это лучше, чем отвечать на звонок каждого участника — «а как проехать?». Имеет смысл назначить место сбора, достаточно близко к трассе, и при этом достаточно известное, чтоб каждый местный мог подсказать дорогу. И в четко определенное время приехать и отвести всех вместе на старт.

Если на гонку собираются приехать иногородние, было бы неплохо их встретить и провести — в чужом городе даже при наличии карты ориентироваться не просто. Тем более, когда по регламенту старт должен состояться вне зависимости от того, что кто-то заблудился и не успел. Если возможно — можно договориться о расселении приехавших заранее. Иногородним же есть смысл приехать за день и, если позволит погода, поселиться в палатке рядом с трассой. Или не в палатке. Как удобнее. В любом случае — чтоб было время и отдохнуть, и осмотреться на трассе. Ибо во время гонки(даже во время просмотрного круга) не до вращения головой по сторонам.

## ***Медпомощь***

Понятно, что лучше без происшествий. Но лучше пускай медпомощь не пригодится. И она должна быть обязательно, хоть в каком виде. Нет возможности договориться с горисполкомом или платить деньги — вместо «скорой помощи» позвать знакомого врача. Нет кандидатуры в «знакомые врачи» — взять аптечку и почитать основы оказания первой доврачебной помощи при переломах, черепно-мозговых травмах и кровотечениях. И надеяться, что не пригодится.

## ***Полиграфия***

Заранее надо сделать номерки и грамоты. Точнее, только номерки. Грамоты можно и купить типовые в магазине спортивной атрибутики. Если людей не мало, лучше грамотами наградить, скажем, первый десяток. Кубки, медали, призы — первой тройке, как издревле повелось. А грамоты — как мелкая, но мотивация тех, кому не хватило «чуть-чуть».

Номерки делаются так.

1. Создается макет. Надо понимать, что номерки, с одной стороны, должны позволять четко определить судьям — какой гонщик едет. Потому должен четко и однозначно читаться издалека. Когда на трассе одновременно могут находиться гонщики нескольких категорий, надо различать, чтоб не перепутать. А они могут — даже если категории стартуют и финишируют без перекрытий по времени, не получится запретить людям с номерками, которые не участвуют в текущем заезде, ходить рядом с финишем. Потому, обычно(другого попросту не встречал), нумерация гонщиков не разделена по категориям, а сквозная. Для упрощения узнавания дополнительно можно применять цветовое кодирование(красный цвет — одна категория, синий — другая, к примеру) и деления номеров на диапазоны(1xx — мужчины-любители, 2xx — девушки-профи и т. п.).

С другой стороны, номерок оставляется гонщиком «на память». Потому лучше, если он будет посложнее, чем «черные цифры на белом фоне». Естественно, не в ущерб читаемости, ведь основное назначения — идентификация гонщика судьями.



*проект номерка  
автор evolvent*

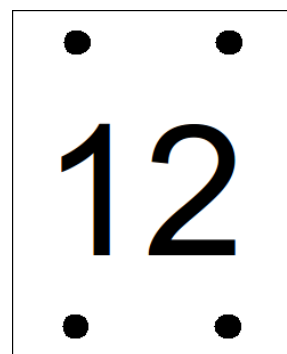
2. Номерки печатаются(хоть на домашнем принтере) и ламинируются(без ламинации не доживут даже до завершения гонки, не говоря уже о более длительном хранении для «внукам покажу»). Для крепежа уже в ламинате пробиваются дырки(дырокол вполне подойдет). Затем через эти дырки при помощи пластиковых хомутов номер будет цепляться на руль. И все отлично будет видно судьям, и номерок никуда не денется.



*Пластиковый хомут.  
Он такой.*



*правильно закрепленный номер  
видно издалека!*



*пример  
расположения  
крепежных  
отверстий*

## ***Правовые вопросы***

На гонках, что я видел, требование к участнику было следующее: исправный велосипед, шлем и справка от терапевта. Если первые два требования должны быть очевидны любому здравомыслящему человеку, то справка часто становится причиной споров и выяснений «как это? Без справки меня на трассу не пустите?!» Меж тем, справка, в первую очередь — защита организаторов от послегоночных претензий в духе «у меня сердце слабое, а вы меня не предупредили, что будет тяжело».

|  |             |
|--|-------------|
| Справка  |             |
| Дана _____,  | _____ г.р., |
| проживающего по адресу: _____,   |             |
| в том, что он на диспансерном учете не состоит, противопоказаний к занятию спортом |             |
| не имеет. Диагноз: здоров.   |             |

*пример справки*

В ту же степь другие документы: расписка, подписываемая на старте. Мол, всю ответственность беру на себя, понимая, что это гонка, а не прогулка в парке. Для больших и сложных гонок зачастую обязательной является оформление страховки — либо приходишь уже застрахованным(показываешь полис), либо заключаешь договор прямо при регистрации. Конечно, хорошо, если страховка не понадобится.

И последнее, что касается гонщиков — несовершеннолетние должны предоставить разрешение на участие, подписанное родителями.

В итоге, как кажется, куча бумажек. Зачем они гонщику? А все дело в том, что это не для гонщика(за исключением страховки), а для организаторов, чтоб обезопаситься от праведного гнева родителей или претензий со стороны самого гонщика.

Также, касательно бумаг и договоров. «Велокривбасс» планирует мероприятия загодя и утверждает план в горисполкоме. Это «выливается» в предоставление врачей на гонки, ГАИ на Велодень и «указ о проведении гонки в таком-то месте», которым можно будет аргументировать не в меру наглых, желающих проехать по месту проведения гонки: «По какому праву дорогу перегородили? Ну, и что, что гонка? Я тут хочу проехать. И что с того, что могу сбить велосипедиста-двух?» А тут бах ему — под нос разрешение горисполкома с указанием о перекрытии движения в пределах места проведения! На моей памяти, всегда работало.

Хотя, конечно, можно и без указов обойтись. Со скорой договориться напрямую и за деньги. А трассу просто провести в обычно безлюдном или труднодоступном месте. Делают и так. Решайте сами.

## ***Регламент***

Хорошим тоном считается сообщить расписание гонки заранее. Сильно заранее. Особенно, если среди участников предполагаются иногородние или место проведения — у черта на куличках.

И уж тем более важно соблюдать заявленные временные рамки — у участников могут быть запланированы дела на вечер или поезд уходит раз в сутки: опоздал — и всё.



Заранее надо предоставить трек трассы и трек проезда к месту старта(GPS сильно помогает).  
Заранее указать правила проведения(формат, категории, особенности, требования).  
Заранее указать, что без шлема и исправного велосипеда к участию допускаться не будут.  
Ведущий перед стартом подробно объясняет правила прохождения дистанции. Обгон там, отношение к «срезке», другие возможные штрафы.

## ***Награждение***

Наградные элементы(грамоты, медали, кубки) можно как делать самому, оригинальничая по полной, так и купить.



*кубки для Донецкого этапа ЛКУ 2011*

Обычная практика — первые 10 мест в каждой категории получают грамоты, первые три места — медали. Кубки обычно используются для награждения по результатам кубка — цикла гонок, но это условности. :)



*медали для днепропетровской WXC Career Race 2011*

Можно для награждения раздобыть трибуны и купить шампанское для первых трех мест каждой категории. Обливание шампанским с трибун — не обязательный атрибут, но очень



зрелищный.

Вопрос призов зависит как от уровня гонщиков(ярым любителям, катающим большинство даже местных гонок не интересно бороться за струбцевые насосы и дешёвые покрышки) и от бюджета гонки. Вариантов множество.

1. Крутые дорогие призы(желательно — тематические; то есть околоспортивные)
2. Мелкие нужные призы(насосы, рожки, покрышки, камеры)
3. Денежные призы.



*Донецкий этап ЛКУ 2011. Категория "Элита"*

### **Денежный вопрос**

Бюджет гонки многое определяет. Где же брать деньги? Вариантов три: искать спонсоров(веломгазины и магазины товаров в первую очередь — надо их заинтересовать в масштабной рекламе именно среди целевой аудитории), собирать «спонсорские пожертвования» энтузиастов и стартовые взносы(правда, в этом случае деньги надо вложить заранее и рассчитывать, что установленный размер стартового взноса помноженный на количество участников даст нужную сумму). Стартовые взносы — вопрос отдельный. Главное — не пытаться заработать на гонке, увеличивая стартовые взносы. Участников поубавится значительно, да и дурную славу легко заработать, но сложно избавиться.

Желательно, чтоб гонщики регистрировались заранее(естественно, для этого должен быть какой-то механизм) — из расчета на количество человек проще будет закупить еду/воду и просчитать организационные моменты(к примеру, для гонки из 5 человек можно обойтись без большинства зрелищных, но необязательных атрибутов вроде музыки или шампанского победителям). Чтб гонщики сами пожелали заранее регистрироваться, обычно, стартовый взнос для заранее зарегистрированных меньше.

## Съемка

Фотографами и видеооператорами лучше озаботиться заранее. Можно пригласить СМИ, тем более, что у местных ТРК, обычно, недостаток интересных новостей. А даже если и достаток — можно красочно описать, как классно — когда гонка. И как всем интересно. И завлечь. Лучше, конечно, сразу решить вопрос с транспортом. Тем более, оборудование в руках не поносишь долго.

Если среди знакомых нет профессиональных фотографов. Если со СМИ договориться не получилось. Все равно — не надо пускать на самотек: «А, ладно, кто-то сфоткает». Потому что в итоге получатся только две с половиной фотографии, ведь единственный человек с фотоаппаратом параллельно еще поил гонщиков водой и бегал докупать еду.



*даже дождь не помеха  
классному видео*

А фотографии — очень важно для создания настроения «Как жаль, что меня там не было!» После классных фото на следующее мероприятие придет больше людей. А те, кто на фото, время от времени будут пересматривать альбом и вспоминать: «Эх, классно мы тогда потусили».

Плюс, из наиболее классных фото получают отличные афиши и баннеры для последующих мероприятий.

Примечание: возможно, фотографам стоит заранее показать наиболее интересные места трассы — технически сложные либо требующие полной выкладки. Хотя, фотографу виднее, но, обычно, трассы всей не знает. Можно и подсказать.



*фотографу виднее - как и где снимать*

### **Afterparty**

Обязательно убрать после себя мусор — для чего лучше заранее купить мусорные пакеты.

Ну, и собраться компанией оргов или же просто остаться на стартовой поляне, чтоб обсудить прошедшее и поделиться замечаниями ☺

### **Мелкие не очевидные моменты**

- При подготовке трассы возьмите с собой перчатки, мусорные пакеты и пилу/топор. Почти наверняка будет мешать дерево или ветка будет прямо в лицо торчать. А по трассе где-нигде будет мусор раскидан.
- При подготовке финишной поляны может пригодиться молоток. А лучше сразу кувалду взять. Колышки для распорок забивать, прутья для крепления баннеров...
- Кубки/шаблонные грамоты/медали можно купить в магазинах спортивной атрибутики. Останется только подписать и вручить.
- И последнее: главное — энтузиазм и старание. И тогда гонщики простят любые огрехи в организации, просмотр фоток будет вызывать приступ ностальгии и на вас будут равняться другие :)

### **Фотоматериалы в “Практических советах”**

[Angels studio](#)

### **Примечание**

Фотоматериалы по большей части отбирал из собственных залежей. Но брал и чужие. Когда брал, адреса не записывал, потому сложно указать — где чьи. Если увидели фото за своим авторством и хотите быть названными — пишите на [skyboy@mail.ru](mailto:skyboy@mail.ru), обязательно укажу в следующей редакции.