

3. Аналіз даних по пропорціях тіла показав, що для спортивної спеціалізації — стрибки у висоту найбільш характерною морфологічною ознакою є довжина нижніх кінцівок; для борців — ширина плечей і довжина верхніх кінцівок; спринтери займають проміжне значення по всіх індексах пропорцій тіла.

4. Аналіз конституційних типів показав, що стрибуни у висоту відносяться до екоморфного типу; мезоморфний тип конституції характерний для борців і спринтерів. Контрольна група, яку складають студенти, що не проводять інтенсивних занять спортом має тенденцію з наближенням до ендоморфного типу конституції.

5. Порівняння даних компонентного складу тіла висококваліфікованих спортсменів швидкісно-силового спрямування тренувального процесу підтвердило дані щодо розподілу конституційних типів.

ПОРІВНЯЛЬНА КВАЛІМЕТРИЧНА ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЇ І ПРОВЕДЕННЯ ЕТАПІВ КУБКА УКРАЇНИ З РАЛІ 2010 РОКУ

Рибак О.Ю., Салюк О.П.

Львівський державний університет
фізичної культури, Комітет ралі ФАУ

Вступ. Найбільш дієвим засобом підвищення якості організації і проведення змагань та ефективного управління цим процесом є контроль, оцінка та облік їх якості. Найважливішою і найбільш значимою функцією контролю є діагностична, оскільки вона дає об'єктивну інформацію про стан процесу у вигляді результатів, що піддаються подальшій математичній обробці, а правильна система оцінки є найважливішим системоутворюючим фактором активного керування його розвитком [1, 2]. Використання об'єктивної рейтингової кваліметричної системи оцінки організації і проведення автомобільних змагань дозволить підвищити їх якість шляхом окреслення напрямків удосконалення окремих змагань та розробки методичних вказівок їх організаторам [3, 4].

Оцінка якості організації і проведення етапів Кубка України з ралі-спринту 2008 р. та Чемпіонатів України з ралі 2009—2010 р.р.

— за допомогою розробленої нами системи дозволила окреслити та уточнити основні напрямки їх подальшого удосконалення, підвищити загальний рівень і якість автомобільних ралі у наступних роках, а також стимулювала організаторів і спонсорів до виведення їхніх змагань на міжнародний рівень. Однак, потенційні можливості запропонованої в роботах [3, 4] системи рейтингової кваліметричної оцінки автомобільних змагань протягом 2008 — 2009 р. р. не були використані повністю: не розраховувались їх статистичні характеристики, не оцінювалась достовірність відмінностей між окремими оцінками, не вивчались взаємозв'язки між ними, не аналізувались їх профілі тощо. Тому подальші дослідження в обраному напрямку є актуальними і мають велике прикладне значення.

Мета дослідження: порівняти якість організації та проведення окремих етапів Кубка України з ралі 2010 року і розробити науково обгрунтовані методичні рекомендації для їх подальшого удосконалення.

Методика. Для досягнення поставленої мети нами були застосовані такі методи дослідження, як теоретичний аналіз та узагальнення науково-методичної і спеціальної літератури, вивчення офіційних протоколів змагань і звітів спостерігачів Автомобільної Федерації України (ФАУ), педагогічне спостереження за змагальною діяльністю спортсменів-автогонщиків, опитування (бесіди, анкетування), експертні оцінки, методи математичної статистики.

Обговорення результатів і висновки. Аналіз результатів оцінки етапів Кубка України з ралі 2010 р. показав, що профілі оцінок окремих його етапів дуже подібні між собою, про що свідчить як їх форма, так і дані статистичного аналізу. Дуже тісний кореляційний зв'язок зафіксовано також між середніми оцінками окремих етапів та усередненими даними — від $r = 0,869$ до $r = 0,915$. Тому можна стверджувати, що основні недоліки в організації та проведенні Кубка України з ралі 2010 року характерні для всіх його етапів без винятку.

Так, значно нижче за інші розділоцінено роботу з місцевим населенням і глядачами, комплектацію і роботу штабу, центру керування ралі та офісу результатів, роботу офіцера по зв'язках з учасниками і роботу з пресою. Якщо останні позиції легко виправити, розробивши відповідні положення, піднявши статус і кваліфікаційні вимоги до офіційних осіб на посади офіцерів по зв'язках з учасниками і керівників прес-центрів, то перші два недоліки є визначальними

для подальшого розвитку вітчизняних автомобільних ралі, так як і безпека глядачів, і проблема керування змаганням є пріоритетними напрямками Міжнародної Автомобільної Федерації (ФІА). Як правило, плани безпеки усіх ралі подібного статусу відповідають вимогам ФАУ і ФІА, проте їх положення на практиці організаторами не реалізуються і не контролюються, тому вирішення цієї проблеми, характерної усім організаторам, вимагає спеціальної уваги комітетів ралі, безпеки змагань, офіційних осіб та Комісії автомобільного спорту ФАУ. Легковажне відношення організаторів сьгоднішніх українських ралі, а також фінансово залежних від них Спортивних Комісарів та інших офіційних осіб змагання до питань безпеки, а особливо — до організації безпеки глядачів — свідчить про доцільність практичного впровадження з 2011-го року задекларованої в регламентуючих документах ФАУ посади Делегата безпеки, робота якої на змаганнях повинна виключити будь-які порушення плану безпеки змагання. У зв'язку з цим підвищується обумовлена ФІА відповідальність і кваліфікаційні вимоги до начальників безпеки змагання, спеціальна підготовка яких сьгодні не проводиться.

Уваги заслуговує також організація безпеки учасників, механіків і глядачів, руху транспорту та охорона місць технічних інспекцій, сервісних і закритих парків, яка одержала посередню оцінку. Ці питання повністю під силу вирішити організаторам в межах існуючих регламентуючих документів, слід лише передбачити їх відповідне фінансування та попередню підготовку і призначити на ці ділянки окремих відповідальних офіційних осіб.

Більшість організаторів етапів Кубка проігнорували якісне проведення урочистого відкриття змагання, що (як і недостатня увага до ЗМІ) негативно впливає на імідж автомобільного спорту серед місцевого населення, місцевої адміністрації, меценатів і рекламодавців, а також не дозволяє командам — учасницям відпрацювати їх зобов'язання перед спонсорами.

Структура оцінок окремих його підрозділів подібна до інших, що означає: організатори власне цих ралі практично за усіма показниками поступились перед організаторами інших етапів, і їх змагання в майбутньому не доцільно включати в престижні національні серії. Низька середня оцінка усіх етапів (56,74% від 100 %) вказує на великий резерв у покращенні якості організації і проведення етапів Кубка України з ралі у наступних роках.

Список літератури

1. *Гличев А.В. и др.* Прикладные вопросы кваліметрии / А.В.Гличев, Г.О.Рабинович, М.И.Примаков, М.М.Синицин. — М.: Изд-во стандартов, 1983. — 136 с.
2. *Субетто А.И.* Кваліметрия. Современное состояние и перспективы развития // Методика и практика оценки качества продукции на Ленинградских предприятиях. — Л.: ЛДНТП, 1986. — С. 4—10.
3. *Байцар Ю. І.* Рейтингова система оцінки автомобільних змагань / Юрій Байцар, Юрій Любіжанін, Юрій Рибак // Молода спортивна наука України: зб. наук. праць з галузі фізичної культури та спорту. — Л., 2008. — Вип. 12. — Т.І. — С. 15—20.
4. *Кваліметрична рейтингова оцінка якості організації та проведення етапів Кубка України з ралі-спринту 2008 р.* / [Рибак О. Ю., Байцар Ю. І., Любіжанін Ю. Г., Рибак Ю. О.] // Молода спортивна наука України: зб. наук. пр. з галузі фіз. культури та спорту. — Л., 2009. — Вип. 13. — т.1. — С. 255 — 262.