

## **ВРЕМЕТО ЗА ПРИДВИЖВАНЕ КАТО ФАКТОР ПРИ ПЛАНИРАНЕТО НА ТРЕНИРОВЪЧНИЯ ПРОЦЕС**

**Михаил Качаунов**  
[mihail.kachaunov@gmail.com](mailto:mihail.kachaunov@gmail.com)

**НСА „Васил Левски“, София1700,  
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** транспорт, време за придвижване, плуване, лека атлетика.*

***Резюме:** Целта на изследването е да се установи дали времето за придвижване в зависимост от населеното място, в което се провежда тренировъчната работа, може да бъде съществен фактор при избора на едноразов или двуразов тренировъчен режим. За целта е проведено анкетно проучване на 92 спортисти (52 лекоатлети и 40 плувци) от 19 населени места, трениращи както по веднъж, така и по два пъти на ден. В резултат се забелязва, че времето за придвижване е съществен фактор само за гр. София. В допълнение продължителността на тренировъчните занимания оказва по-съществено значение за увеличаване на заетостта на спортистите, отколкото времето за придвижване до спортното съоръжение.*

### **Въведение**

От гледна точка на теорията на спорта [1] спортното постижение се разглежда като многофакторно явление. При цикличните спортове, сред които и изследваните плуване и лека атлетика, притежаващи сходни спортно-педагогически характеристики, определено внимание трябва да се обърне и на някои странични дейности, които биха могли да повлияят както на качеството на тренировъчния процес, така и на крайния спортен резултат. Тежестта на голяма част от тези фактори не е напълно изяснена. В този труд ще бъде разгледано разпределението на времето при различните състезатели като условие при планирането на едноразов или двуразов тренировъчен режим<sup>1</sup>. При увеличаване на броя на спортните тренировки, се увеличава ежедневната ангажираност на атлетите, основно за сметка на продължителността на втората тренировка и времето за придвижване до спортното съоръжение, особено в по-големите населени места.

Внедряването на централизирана подготовка в България в периода 1964-1968г., с която са свързани и най-големите успехи на страната на международни спортни форуми, до голяма степен позволява ефикасното използване на двуразовия режим, като и изпълнението на големи по обем и интензивност тренировъчни занимания. Поради влиянието на различни фактори, след 1990г. централизираната подготовка вече не е актуална, а с това и едно от основните ѝ качества – осигуряване на комплексни условия за подготовка на националния спортен елит.

Според Maglischo (2003) оптималният брой тренировки на ден е една от най-дискутираните теми в плуването. При четиригодишно проучване Costill and as. (1991)

<sup>1</sup> Изпълнението на една или две тренировки на ден.

биват сравнени плувци, изпълняващи двуразови тренировки с общ среден обем от 10 000м. на ден, с такива трениращи едноразово със среден обем от 5000м. на ден. За този период от време, средното подобрене на плувните резултатите при спортистите за дисциплините от 100 до 1650 ярда е еднакво и за двете групи. Подобни резултати докладват и при други проучвания, имащи за цел сравняването на ефективността от едноразовите и двуразовите тренировки при състезатели по лека атлетика [2,3]. При наличието на втора тренировка се увеличава и времето, необходимо за дейности като загряване, разпускане, събличане и обличане на спортния екип, които не са основна цел на тренировъчната дейност, но са неизменна част от нея.

Въпреки отбелязаните факти, повечето от треньорите се придържат към тренировъчен режим с две или повече тренировки на ден. Докато за малка част от елитните спортисти това може да е допустимо и оправдано, то за по-голямата част от тях значителното увеличаване на тренировъчната работа може да доведе до отрицателни резултати. Трябва да се отбележи, че по-голямата част от състезателите са учаци, което налага отделянето на допълнително време за придвижване до учебните заведения, както и за провеждането на учебния процес. Посочените аргументи повдигат въпроса за целесъобразността от наличието на втора тренировка. Проблемът би следвало да бъде изследван и дискутиран.

#### **Цел**

Целта на предстоящото изследване е да се установи дали времето за придвижване до спортното съоръжение може да бъде съществен фактор при избор на едноразов или двуразов тренировъчен режим.

#### **Задачи**

1. Определяне на времето, необходимо за основните ежедневни дейности на състезателите от двата спорта, включително това за придвижване и тренировъчна дейност.
2. Определяне на различията в зависимост от населеното място и вида спорт.
3. Установяване значението на времето за придвижване като фактор при избора на едноразов или двуразов тренировъчен режим.

#### **Методика**

Контингентът е съставен от общо 92 състезатели (48 жени и 44 мъже) от два спорта, на възраст между 16 и 26 години. Трениращите лека атлетика са 52, като от тях 28 са жени, а 24 са мъже. Трениращите плуване са 40. От тях 20 жени и 20 мъже. Тренировъчният процес на спортистите протича в 19 населени места. За целите на изследването е направено разделение на три основни групи: гр. София (52), гр. Пловдив (18) и други (22)<sup>2</sup>.

Определянето на основните показатели в изследването е извършено чрез анкетно проучване, включващо дванадесет въпроса.

#### **Анкета**

1. Пол:  
1.1. Мъж; 1.2. Жена;
2. Възраст:
3. Вид спорт:
4. Кое е населеното място, в което тренирате?
5. По колко пъти на ден тренирате?  
5.1. Един; 5.2. Два;
6. По колко пъти на ден предпочитате да тренирате?  
6.1. Един; 6.2. Два;

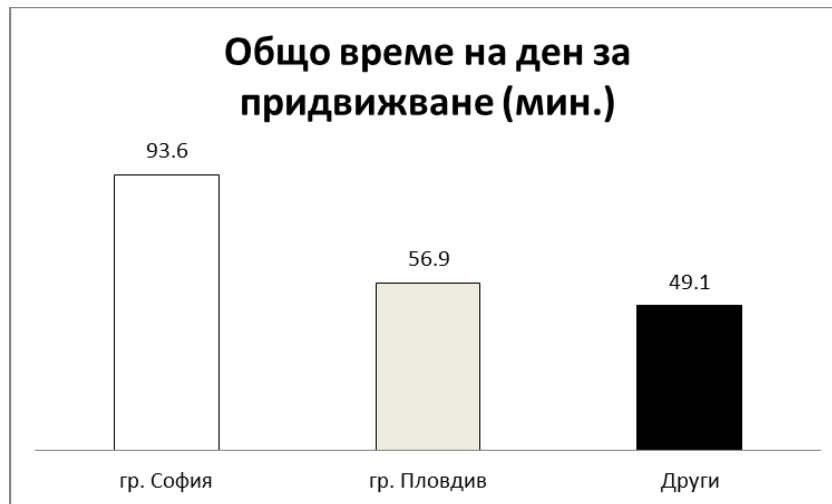
---

<sup>2</sup> В група „други“ са включени всички останали по-малки населени места, при които контингентът от изследвани лица не е достатъчен за отделното им обособяване.

7. Как се придвижвате?
  - 7.1. Градски транспорт; 7.2. Градски транспорт; 7.3. Ходя пеша; 7.4. Друго;
8. Колко време на ден Ви отнема пътуването?
9. Колко време Ви отнема пътуването до спортната база в едната посока?
10. Колко време спите?
11. Колко време сте ангажиран/а в учебното Ви заведение?
12. Колко време на ден общо Ви отнемат спортните занимания?

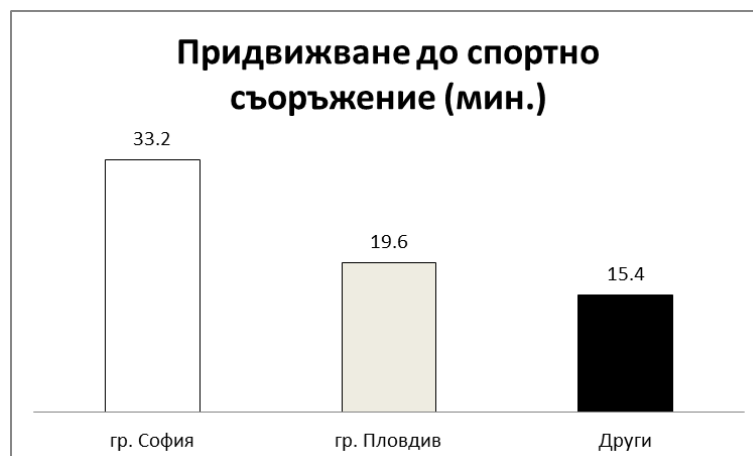
#### Резултати и Анализ

Анализирането на основните показатели, регистрирани чрез анкетното проучване, може да даде представа за разпределението на основните дейности на спортистите във времето, както и да се направят съответните изводи.



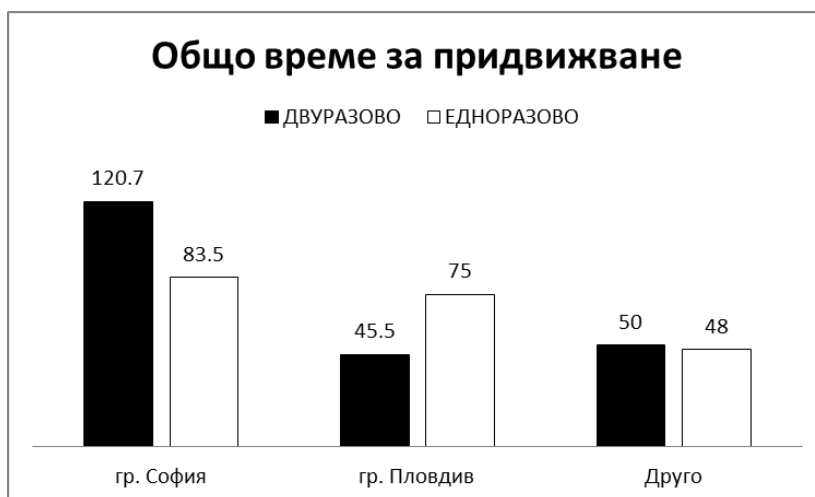
Фигура – 1. Общо време за придвижване на ден в зависимост от населеното място (мин.).

Представената във фиг. 1 графика ясно разграничава ежедневно време за придвижване в зависимост от населеното място. В гр. София то е средно 93,6 мин., като въпреки сравнително добре развитата си мрежа за градски транспорт, който се явява и основен начин за превоз, е значително повече в сравнение с останалите градове. В гр. Пловдив то е средно 56,9 мин., което е с 36,7 мин. по-малко от същото в столицата, въпреки че той е вторият по големина град в България. При останалата част от проучените по-малки населени места, обозначени като „други“, ежедневно време за придвижване е 49.1 мин., различавайки се от гр. София с 44,5 мин. и от гр. Пловдив с 7.8 мин.



Фигура - 2. Време за придвижване до спортното съоръжение в едната посока (мин.).

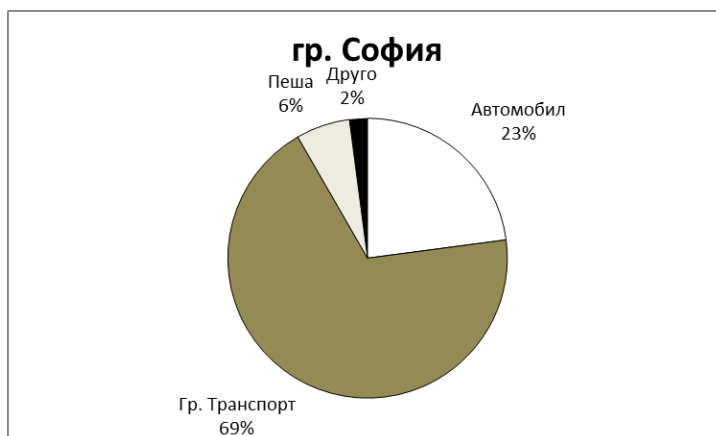
Времето за придвижване до спортното съоръжение (фиг. 2) позволява да направим подобни на фиг.1 заключения. В гр. София тази дейност отнема 33,2 мин., което е чувствително повече, отколкото в останалите населени места. В Пловдив то е сведено до 19,6мин. – с 13,6мин. по-малко от столицата. В другите градове то е съответно 15,4мин. - 17,8мин. по-малко от гр. София. Разликата между средното времето за придвижване до спортните съоръжения в Пловдив, спрямо по-малките населени места е в рамките на 4.2 мин.



Фигура – 3. Общото време за придвижване спрямо тренировъчния режим.

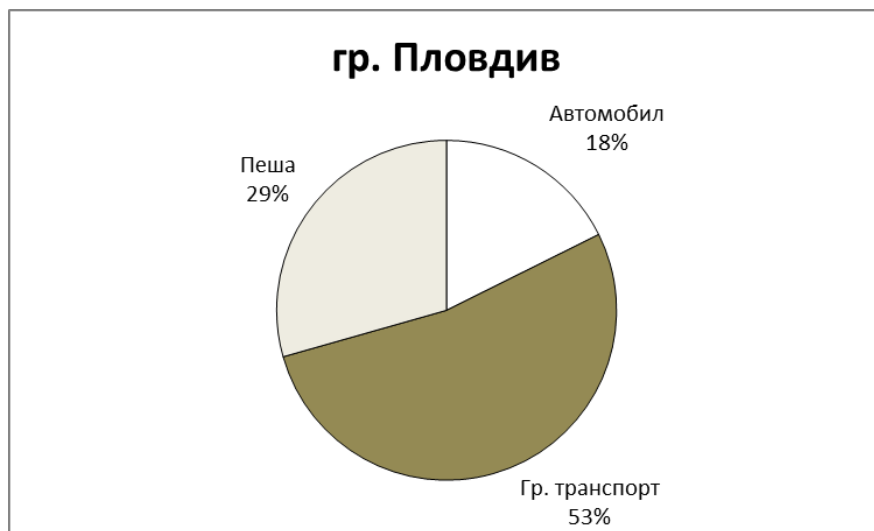
При наличието на втора тренировка в гр. София времето за придвижване отнема средно 37.2 мин. повече (фиг.3). В гр.Пловдив двуразово трениращите пътуват по-малко от едноразово трениращите със средно 29,5мин., което вероятно се дължи на добрата организация на тренировъчния процес, спрямо по-добрите състезатели, изразяваща се в предоставянето им на комплексни условия за изпълнението на пълноценна тренировъчна работа. При по-малките населени места, изпълнението на втора тренировка е свързано със средно увеличение на времето за придвижване - в порядъка на 2мин. Освен гореизложения анализ, малките разлики, а и наличието на обратна зависимост в гр. Пловдив, може да означават също, че в определена степен тренъорите се съобразяват с времето за придвижване, като за живущите в по-отдалечени райони на града е предвиден едноразов тренировъчен режим.

Приоритетно използваните начини за придвижване в различните населени места са разгледани във фигури 3,4 и 5.



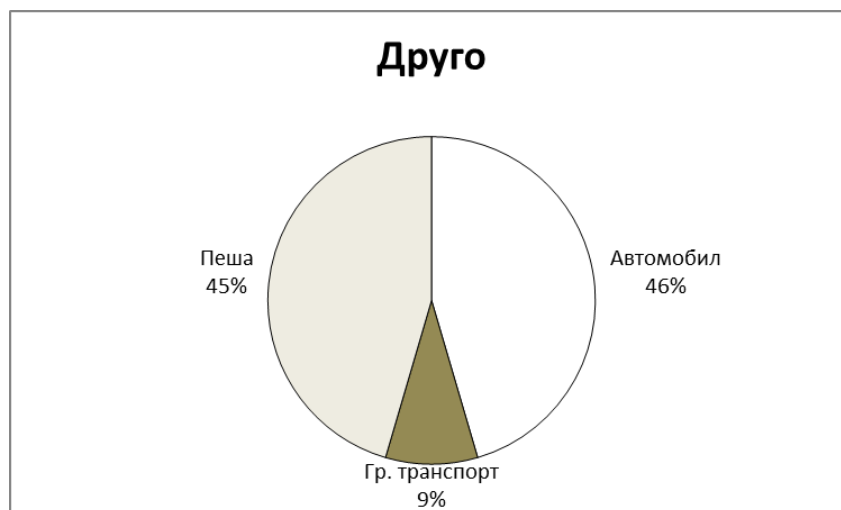
Фигура – 4. Разпределение на начините за придвижване в гр. София (%).

Както ясно се вижда на фиг. 4, в столицата делът на използването на градския транспорт (69%) е най-голямо. Това може да се дължи на добре развитата мрежа за градски транспорт, както и на по-големите разстояния, които не позволяват бързото придвижване пеша. На второ място и значително по-малко използван (23%) е автомобилният транспорт. Трябва да се отбележи, че възрастта на по-голяма част от състезателите е такава, че те са неспособни водачи на МПС, но биха могли да се възползват от този вид транспорт, осигурен от родители, приятели и т.н.. Делът на другите възможности за придвижване е минимален: за пешеходците – 6%, за друго – 2%.



Фигура – 5. Разпределение на начините за придвижване в град Пловдив (%).

В гр. Пловдив съществуват известни различия спрямо гр. София, като делът на градския транспорт, използван за придвижване, намалява. Нараства делът на ходещите основно пеш - до 29%, а този, на използващите автомобилен транспорт е близко до това в столицата – 18%. Не е използван друг начин за придвижване в това населено място.



Фигура – 6. Разпределение на начините за придвижване в другите градове (%).

При по-малките населени места се забелязва, че основните възможности за придвижване са 2 – автомобилен транспорт и ходене пеша. От автомобилния транспорт се възползват 46% от състезателите, а 45% от спортистите предпочитат да ходят пеша. Най-вероятната причина са по-малките разстояния и не толкова добре развитата мрежа за градски транспорт, като неговият дял се явява и най-малкият - в рамките на 9%.

Прави впечатление, че с намаляване на големината на населеното място спада и делът на използване на градски транспорт. При пешеходците се получава точно обратното - делът им е значително по-голям при по-малките населени места. Въпреки осезаемо по-големият процент от хора ходещи пеша, ежедневно време за придвижване е значително по-малко от това в гр. София.

Табл. 1 Мин. и макс. време за придвижване в различите населени места.

гр./ст.	мин.	макс.
Други	10	120
Гр. Пловдив	15	180
Гр. София	20	210

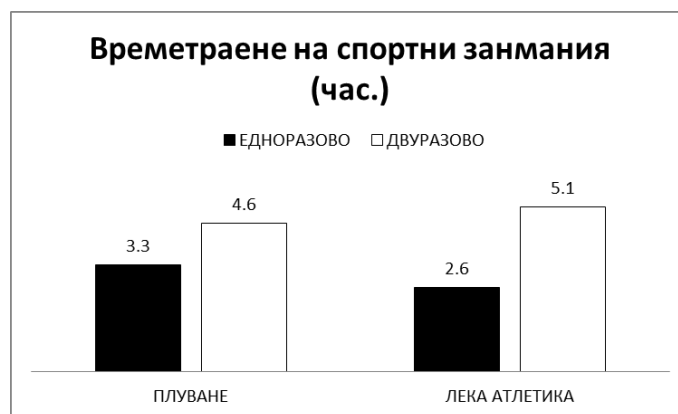
От показаните стойности в табл. 1 става ясно, че и в трите случая има състезатели, отделящи значително по-малко време за придвижване от „други“, което би следвало да се вземе под внимание при индивидуалното планиране на тренировъчния режим.

При проследяване на различията между трениращите състезатели по плуване и тези по лека атлетика, трябва да се обърне внимание на следните резултати:

- ❖ Процентното разпределение на едноразово и двуразово трениращите:
  - В спорта лека атлетика 67% тренират по 1 път на ден, а 33% са трениращите по 2 пъти на ден.
  - В спорта плуване 48% тренират по 1 път на ден, а 52% - по 2 пъти.
- ❖ Процентното разпределение спрямо предпочитанието на спортистите за изпълнението на една или две тренировки на ден:
  - 90% от трениращите плуване имат желание да изпълняват по 2 тренировки на ден, а 10% от тях по 1.
  - 71% от трениращите лека атлетика имат желание да изпълняват по 2 тренировки на ден, а 29% по 1.

Въпреки неудобствата, съпътстващи наличието на втора тренировка, по-голям процент от спортистите предпочитат този режим при подготовката си. Вероятна причина за това е желанието за постигане на по-високи спортни резултати, удовлетворението, изпитано от тренировъчната работа или др.

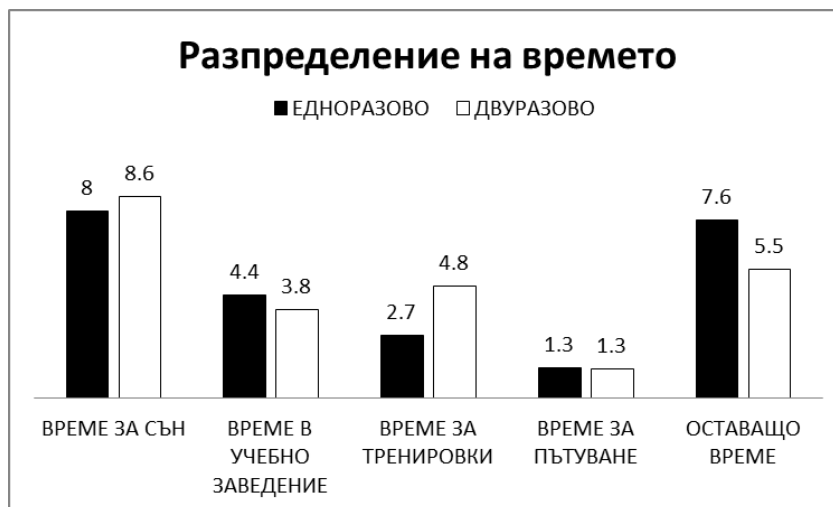
Забелязват се следните резултати при спортуващите с различен ежедневен тренировъчен режим:



Фигура – 7. Общо времетраене на спортните тренировки на ден, при едноразово и двуразово трениращи състезатели от двата спорта.

Средното време, което отнемат спортните занимания при плувци е както следва: за едноразово трениращи – 3,3 часа на ден, а за двуразово трениращи - 4,6 часа на ден. Продължителността на тренировъчната работа при провеждащите по една тренировка на ден лекоатлети е - 2,6 часа, а при провеждащите 2 тренировки – 5,1 часа. Прави

впечатление, че спортните занимания при трениращите по 1 път плувци, са по-продължителни от същите в леката атлетика, докато при трениращите по 2 пъти на ден се получава обратното.



**Фигура – 8. Разпределение на времето за различните ежедневни дейности на спортистите (час).**

Във фиг. 8 се забелязва наличието на 5 състезатели, трениращи по един път на ден и 5 състезатели, трениращи по 2 пъти на ден, които не са част от образователната система, и времето прекарано в учебно заведение е равно на 0. Наблюдава се значително увеличение на продължителността на тренировъчната работа при двуразово трениращите, спрямо спортуващите едноразово, което е основно за сметка на „оставащо време“<sup>3</sup> и от части времето, прекарано в учебните заведения. Забелязва се наличието и на минимални разлики в продължителността на времето за сън, в полза на двуразово трениращите. Средното време за пътуване при едноразово и двуразово трениращите е еднакво.

#### Изводи

1. Времето за придвижване е съществен фактор при избора на тренировъчен режим само в гр. София.
2. Продължителността на тренировъчните занимания оказва по-съществено значение за увеличаване на заетостта, отколкото времето за придвижване до спортното съоръжение.

#### Препоръки

1. Трябва да бъде приложен индивидуален подход спрямо състезателите, отделящи значително време за придвижване.

#### Литература

- [1.] Желязков, Цв., Д. Дашева. 2011. Основи на спортната тренировка.
- [2.] Costil, D.L., R. Thomas, R.A. Robergs, D.D. Pascoe, C.P. Lambert, S.I. Bar, and W.J. Fink. 1991. Adaptations to swimming training: Influence of training volume. *Medicine and Science in Sports and Exercise* 23: 371-377.
- [3.] Maglischo, E.W., 2003. Swimming fastest: 411.
- [4.] Mostardy, R., R. Grandee, and T. Campbell. 1975. Multiple daily training and improvement in aerobic power. *Medicine and Science in Sports* 7:82.

<sup>3</sup> Оставащото време се пресмята като от 24 часа се извади времето за останалите дейности отчетени в анкетата, което включва време за хранене, свободно време и др. ежедневни задачи.

[5.]Watt, E., E.Buskirk, and B. Plotnicki. 1973. A comparison of single versus multiple daily training regiments: Some physiological considerations. Research Quarterly 44:119-123.

## **THE TIME FOR GETTING TO THE SPORTS FACILITY AS A FACTOR IN THE PLANNING OF THE TRAINING PROCESS**

**Mihail Kachaunov**

[mihail.kachaunov@gmail.com](mailto:mihail.kachaunov@gmail.com)

*National sports academy „Vassil Levski”  
1700, Sofia, Studenski grad,  
BULGARIA*

**Key words:** *transport, time for transportation, swimming, track and field*

**Abstract:** *The purpose of the study is to determine if the time for traveling depending on the place where the training is performed can be an important factor for choosing a training plan with one or two training sessions a day. For this purpose a survey of 92 athletes (52 track and field and 40 swimmers) from 19 cities and towns practicing one or two times a day was conducted. As a result, it was established that the time for traveling is a significant factor only for bigger cities like Sofia. In addition, the duration of the training activities is a more important factor in increasing the active time of athletes during the day than the time spent for traveling to the sports facility.*