

Halász Miklós

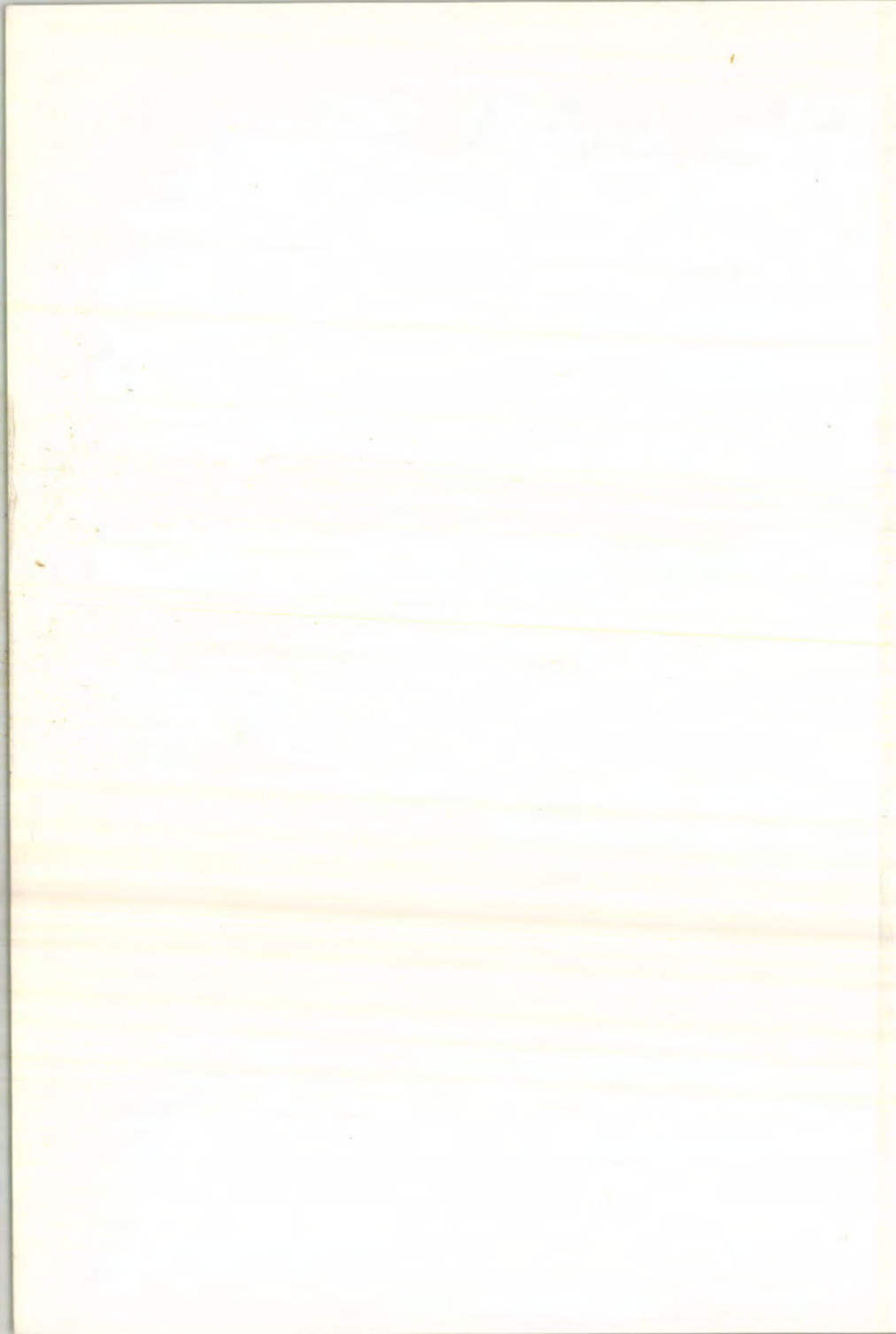
PÁLYAKITÜZÉS



BUDAPESTI
TÁJÉKOZÓDÁSI FUTÓ
SZÖVETSÉG

A tájékozódási futás kiskönyvtára

1



Halász Miklós

PÁLYAKITŰZÉS

Harmadik, bővített és javított kiadás

Kézirat gyanánt



KIADJA:

BUDAPESTI

TÁJÉKOZÓDÁSI FUTÓ SZÖVETSÉG

1981

A TÁJÉKOZÓDÁSI FUTÁS KISKÖNYVTÁRA - 1

A sorozatot szerkeszti:
dr. VIZKELETY LÁSZLÓ

Versenypályák-, edző- és versenyzőképző
tanfolyamok jegyzete

Társszerzők:

Gyermek-, serdülő- és ifjúsági versenyek
pályakitűzésének szempontjai /dr. Krasznai István/

Váltóversenyek pályakitűzése és rendezése
/Almás Károly/

Lektorálta: dr. Vizkelety László

Felhasznált irodalom:

IOF tájékoztatói versenypályák normái /1977/
Tájfutás szakcikkek: E. Hanselman és Bozán Gy.
írásai

Versenyszabályzat 1980, VB szabályzat /MTFSZ kiadv./
Váltóverseny /IOF kiadv. 1978/
Tájfutás 1980/3

Felelős kiadó: Hosszú Aurél
Terjedelem: 8,25 / A/5 / iv
Ábrák száma: 58
Példányszám: 1000

ISSN 0139 - 2956

Szabadság MGTSZ nyomda, Gyál
Felelős vezető: Magyarországy Béla

Bevezető

A tájékoztató futás sajátos hazai fejlődése következtében a pályakitűzés napjainkban a versenybírói munka részeként jelentkezik.

A verseny előkészítésével, szervezésével és lebonyolításával sok versenyen ugyanaz a versenybíró foglalkozik, aki a pályát kitűzi, beméri és felvezeti, majd lebontja.

A fejlődés útja kétségtelenül az, hogy a pályakitűzőnek csak egy feladata legyen: a korszerű tájékoztató futópálya kitűzése -bemérése és persze a felvezetés, bontás megszervezése.

Az "IOF versenypálya normák" szerzője szerint: "a pályakitűző a verseny legfontosabb személye, mert tőle függ, hogy a tájékoztató futást a világ legnagyobb sportágának tekinthessük." Ehhez azonban elméletileg képzett és gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező versenybíró-pályakitűzőre van szükség.

A pályakitűzés elméletének és gyakorlatának elsajátításán túlmenően állandóan tanulmányozni kell a hazai és nemzetközi pályakitűző irodalmat, a versenytérképeket, szaksajtót, az élversenyzők győztes pályáit, útvonalválasztásait.

Most, amikor útjára bocsátjuk a pályakitűzők kiskönyvét, az a cél vezet bennünket, hogy ismertessük versenybíróinkkal a pályák korszerű kitűzésének legfontosabb elméleti szabályait, ezzel is gazdagítva felkészültségüket, a tájékoztató sport és ezzel az egész magyar sportélet egészséges fejlődése érdekében.

Budapest, 1971. június

ELŐSZÓ A MÁSODIK KIADÁSHOZ

A Budapesti Tájékoztató Futó Szövetség kezdeményezésére megjelent "Pályakitűzés" című kiskönyv első kiadásának fogadtatása a "Tájékoztató futás kiskönyvtára" sorozatunk kiadásának szükségességét bizonyította.

Miután a sorozat elsősorban a különböző versenybírói, pályakitűzői és edzői tanfolyamok segédleteként jelenik meg, szükségessé vált a "Pályakitűzés" újabb kiadása, mivel a füzet még a tanfolyamok őszi beindítása előtt néhány hónap alatt elfogyott.

A második kiadás előtt felkértük a sportág néhány válogatott versenyzőjét és pályakitűzőjét, hogy véleményükkel egészítsék ki az eredeti anyagot, amelyért ezúton mondok köszönetet Bozán György, Hornák Zoltán, Monspart Sarolta, Szarka Ernő és Török István sporttársaknak. Remélem, hogy az új kiadás hozzájárul sportágunk további fejlődéséhez.

Budapest, 1972. augusztus

ELŐSZÓ A HARMADIK KIADÁSHOZ

Amikor elhatároztuk, hogy újból közreadjuk a PÁLYAKITÜZÉS c. kiskönyvünket, úgy éreztem az új kiadásban többet kell nyújtani, mint az előzőekben. Hiányzott a kötetből a váltó pályák részletes kidolgozása és az egész fiatalok, a 15 éven aluliak, a gyermekek pályakialakításának irányelvei. Ezen túlmenően beépítettem az anyagba a Tájéfutás c. lapunkban időközben megjelent szakcikkeket, különös tekintettel Bozán György budapesti és Erich Hanselman svájci sporttársaink írásaira.

Ami az ifjusági és váltópályákat illeti, dr. Krasznai István és Almás Károly sporttársaim vállalták, hogy önálló fejezettel gazdagítják kiskönyvtárunkat.

A kedves olvasók szives elnézését kérjük, amiért az egyes térképrészletek még a régi jelkulccsal készültek, de könyvünk készítésekor nem állt rendelkezésre elegendő új jelkulccsal készült térkép.

Reméljük, hogy a bővített és javított új kiadásunk ugyanolyan keresett és hasznos kézikönyve lesz versenybíró- és edzőképző tanfolyamainknak, egyéni érdeklődőknek, mint az eddigi kiadások.

1981. június 30.

A SZERZŐ

A tájékozdási futás

Sportágunkban a versenyzőknek a térkép és tájoló segítségével kell a térképen kijelölt és a terepen bójával ellátott ellenőrzőpontok érintésével eljutni a célba.

Az győz, aki ezt a feladatot hibátlanul a leg-rövidebb idő alatt teljesíti. Ehhez kell jól tájékozódni és jól futni!

Ez a sportág igen élénk szellemi tevékenységet kíván meg a versenyzőktől, - mindezt erős fizikai terhelés mellett.

A versenypályákat tehát úgy kell tervezni - kitűzni - , hogy azok egyidejűleg tegyék próbára a versenyzők tájékozdási készségét és fizikai állóképességét.

A futókat a pályák teljes hosszában és folyamatosan kényszerítsük a térkép és a terep állandó összehasonlítására, a tájékozódásra!

Ha az egyes résztávok nem tartalmaznak tájékozdási elemeket, egyszerű futópályává válnak és ezzel elvesztik a sportág jellegét, érdekességét és szépségét.

A verseny megfelelő nehézségű fizikai terhelését a terep jellegével, a pálya hosszával és szintkülönbségével lehet szabályozni.

A versenypályákon javasolt szintkülönbségeket a versenyszabályzat kategóriánként tartalmazza. Ezeket a határokat az ifjusági korú és a női versenyzők egészségének védelmében tartsuk be. A felnőtt férfi kategóriában nincs szabályozva, de a szintkülönbség - az egész pályára vonatkoztatva - egy légvonalkilométerben átlagosan ne legyen több 50 méternél.

A tájékozódási futóversenyek megfelelő technikai nehézségi szintjét:

- a térképolvasás,
- az irány- és távolságmérés,
- a helyzetmeghatározás,
- az útvonalválasztás,
- az útvonalkövetés,
- az irányfutás,
- a domborzatkövetés és
- a szintfutás megfelelő váltakozá-

sával lehet kitűzni, amelyek a fenti képességeket próbára teszik.

A jó versenypálya feltételei:

- megfelelő nehézségű, alkalmas terep
- gondosan helyesbitett, pontos térkép
- képzett, lelkiismeretes pályakitűző
- korszerűen kitűzött versenypálya

A terep

Nagy körültekintéssel járjunk el a terep kiválasztásánál, mert a terep döntő hatása a versenypályák minősége szempontjából. Kerüljük a nyílt és művelt területeket, mert ezeken a területeken a versenyzők messziről látják egymást és ez elősegítheti egyesek számára a tájékozódás nélküli futást. A beépített vagy művelt

területek pedig feleslegesen akadályozzák a versenyzőket a futásban és kárt okoznak a területtulajdonosnak.

Nem segíti elő a korszerű pályák kialakítását az egyhangú síkság vagy a nagyméretű domborzati idomokból álló terep, a nagy szintkülönbségű hosszú emelkedők, lejtők, vagy az összefüggő nagy kiterjedésű bozótok, sziklafalak, tisztítatlan tarvágások stb.

Mindig törekedjünk a verseny nehézségi fokának megfelelő, változó jellegű és terepalakzatú erdős terep kiválasztására.

A versenypályák nehézségét sok tényező befolyásolja, de ezek közül legfontosabb mindig a TEREPE.

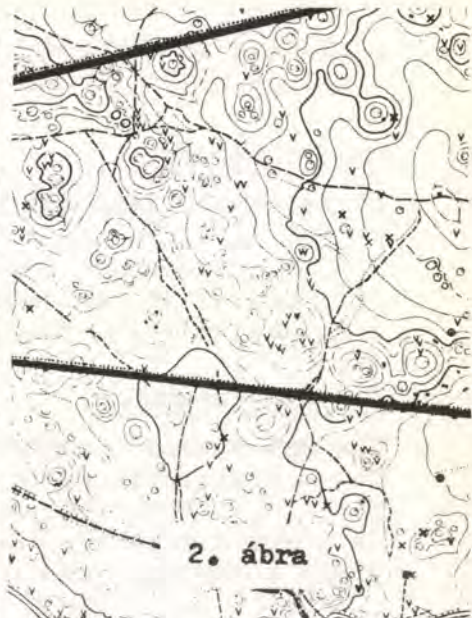
A finoman tagolt, apró domborzati elemekben gazdag területeken a nagy felfogó-és vezetővonalak nélküli terepen sokkal nehezebb a tájékozódás, mint a durva, nagyalakú domborzati idomok között, út-és nyiladék hálózattal telezsított területeken.

Egy jó terepen könnyű a pályakitűző dolga, de sajnos a mi terepeink nem bővelkednek változatos domborzatú tájakban. Éppen ezért is jól fel kell készülni, hogy a meglévő terepeken is sikerüljön jó pályákat tervezni.

Hazai terepeinket durva közelítéssel öt nagy csoportra oszthatjuk:

Középhegység

Meredek hegyoldalak, mély völgyek, markáns, nagyalakú domborzati idomok. Sok a sziklás, köves hegyoldal, a nagy szintkülönbségű hosszú emelkedő és lejtő. Az utak rendszerint a völgyekben, a gerinceken, vagy szintben húzódnak.



Gyakoriak a fakitermelés lejtőirányu útdarabkái. Ilyen például a Börzsöny vagy a Mátra. /1. ábra/

Karszthegység

Magas fennsíkjaait töbrök, dolinák sokasága borítja, meredek, kopár lejtők, sziklafalak tarkítják. Úthálózata a töbröket kerülgeti. Gyakoriak a mész- és faszénégető boksák. Ilyen a Bükk a Mecsek stb. /2. ábra/

Alacsony hegység

Hosszan elnyúló hegyhátak, éles völgyek, változatos domborzatú terep. Úthálózata a völgyek fenekén, a viszonylag lapos gerinceken húzódik és gyakran követi a domborzati formákat. Ilyen a Vértes, Gerecse stb. /3. ábra/

Dombvidék

Hullámos, buckás, jellegtelen terep. Nagyon ritka a nagyobb alakú, markánsabb domborzati idom. Úthálózata és nyiladékrendszer sűrűn behálózza. Szintvonalrajza igen aprólékos. Ilyen a gödöllői és zalai dombvidék. /4. ábra/

Végezetül még említést tehetnék a síkságról, mint amilyen az alföldi és kisalföldi területek nagy része. Sajnos jellegtelen terepek. Jószerivel csak a síkraajz és növényzetrajz ad támpontot a tájékozódáshoz. Szintvonalrajza szórványos és nehezen azonosítható.

A térkép

A tájékozódási futóversenyek legfontosabb eszköze a térkép! A résztvevők egyenlő esélyeinek előfeltétele a gondosan helyesbitett, pontos, korrekt térkép, a terep megfelelő részletgazdagságú topográfiai képe. Jelsűrűsége ne akadályozza az áttekinthetőséget, legyen világos, könnyen olvasható, és ne ábrázoljon a tájékozódás szempontjából felesleges részleteket, de tartalmazzon minden olyan részletet, ami a terep hű ábrázolásához a tájékozódás szempontjából lényeges és elengedhetetlen. /5. ábra/



5. ábra

A terep hű képéhez egyaránt hozzátartozik a sikrajz pontossága, a domborzat formahűsége és a fedettség, azaz a növényzet jellegének és sűrűségének ábrázolása.

A térkép adjon támpontot a verseny során a folyamatos útvonalválasztáshoz, információt a terep futhatóságáról, a láthatóságról és az áthatolhatóságról.

A bemérés, illetve az ellenőrzés során esetleg észlelt eltérésekkel még a verseny előtt egészítsük ki a versenyzők térképét, mert az ellenőrzőpontok környezetében és a versenyzők várható útvonalválasztásai mentén térképhiya nem engedhető meg!

A térképnek saját színeivel történő kijavítása a verseny előtt még elfogadható. Arra azonban vigyázni kell, hogy legalább a bajnoki és nemzetközi versenyeken utólag javított tereptárgy ne legyen ellenőrző pont, hiszen a mai létszámok mellett egy-egy versenyen már sok száz térképet kellene kézzel javítani, ami pedig pontosan és korrekten egyformán nem lehetséges. Az ellenőrzőpontnak 1 - 2 mm-es "kóválygása" a térképen nem megengedett.

A pályakitűzés elmélete

"Minden versenypálya egyedi, csak egyetlen alkalomra készül. Minden versenynek jellegzetes, sajátos arculata van, melyet a terep és a térkép, de mindenekelőtt a pályakitűző határoz meg. ... A pályakitűzés alkotómunka!" írja a "Versenypálya a természet stadionjában" című cikkében Erich Hanselman.

A tájékozódási futópályák tervezésénél igen sok körülmény befolyásolja a korszerű vonalvezetést, a rövid és hosszú átmenetek, valamint a különböző jellegű résztávok - és ezzel az egész pálya helyes arányainak kialakítását.

A pályák nehézségi szintjét, technikai és fizikai követelményeit elsődlegesen a megrendező verseny kategóriája, fokozata, típusa és formája szabja meg.

Kiindulási támpont a verseny kategóriája, de ezen belül más és más a feladat nehézségi szintje a férfi vagy a női, illetve a felnőtt és az ifjusági versenyeknek.

Más jellegű pályát kívánnak a nappali és mást az éjszakai versenyek, minthogy a feladat is más. A pályák felépítésénél más elvek érvényesülnek az egyéni és megint mások egy váltóversenyénél.

Végül a célkitűzések - a verseny technikai és fizikai követelményeinek - számbavétele mellett nem árt a várható mezőny összetételét is figyelembe venni.

A várható résztvevők közelmúltban lezajlott versenyeken elért eredményeinek ismeretében

megbízható képet alkothatunk felkészültségükről, hiszen ha kiesik a mezőny fele, az legalább annyira káros, mintha alábecsüljük a képességeket, és a fél mezőny az előírt győztes időn belül fut.

FIZIKAI KÖVETELMÉNYEK

A lényeg az életkornak, nemnek és edzettségi állapotnak megfelelő pályák hossza, szintkülönbsége és az egyes átmenetekbe konkrétan beépített szintkülönbség kellő aránya. Nem mindegy, hogy egy pályában a megengedett 400 méter szintkülönbség /pl. N19 A kategóriában/ a pálya 7000-8000 méterén, annak teljes hosszában nagyjából egyenletesen oszlik-e meg, vagy egy-két átmenetbe sűrítjük-e bele.

TECHNIKAI, TÁJÉKOZÓDÁSI KÖVETELMÉNYEK

A versenyzők feladataikat különböző felkészültséget kívánó technikával oldják meg. Ezeket a különféle technikai elemeket váltakozva, és a verseny fokozatának, kategóriájának megfelelő súlyozással kell alkalmazni. A terep nagyjából úgy is eldönti, hogy zömmel milyen típusu átmenetekkel lehet a pályát kialakítani.

A terep adta adottságokat figyelembe véve arra mindig törekedjünk, hogy az általunk kitűzött pályák tartalmazzanak

- útvonalválasztó átmeneteket,
- térképolvasó: domborzatkövető, irány és szintfutó átmeneteket, valamint
- különféle pontfogási technikát követelő ellenőrző pontokat. /pl. forrás, szikla, tisztás vagy útvég, metsződésvég stb./

Mindig a kategória követelményeinek megfelelő változatossággal kell próbára tenni a tájékozási futó versenyzők képességeit.

A verseny tájékozási és fizikai követelményei, a kategóriára irányadó táv-, szint- és időhatárok között feltétlen a MINDENKORI ÉLMEZŐNY eredményeihez kell, hogy igazodjanak.

A pályák kitűzése előtt fel kell mérni a terep reális lehetőségeit, hiszen az előzőekben tárgyaltak szerint kívánatos, ideális terep ritkán áll rendelkezésre, helyette csupán néhány választási lehetőség van a már kész térképek, illetve terepengedélyek alapján. Ezekből a lehetőségekből kell körültekintően választani. A kiválasztott vagy egy adott terep ismeretében előfordul, hogy pályaelképzeléseinket is át kell értékelni.

Ugyanigy megfontolás tárgyát kell hogy képezzék az adott évszak várható időjárási viszonyai is.

A pályák kialakításánál legyen alapvető szempont a minden résztvevőre kiterjedő egyenlő feltételek biztosításának gondolata. A verseny eredményének kialakulásából ki kell küszöbölni a véletlen és a szerencse szerepét.

A pályák tényleges kialakításához csak a pályakitűzést megelőző tervezési szempontok figyelmes értékelése után lehet hozzákezdeni.

Az ideális pályatervezés csak topográfiai részletekben gazdag terep, illetve térkép esetén lehetséges. /6. ábra/



6. ábra

A bevezetőben rögzítettük alapelvünket, miszerint a tájékozási futóversenyeinken a pálya teljes hosszában és folyamatosan próbára kell tenni a futók képességét.

Fel kell tételezni a versenyzők jó fizikai felkészültségét - de nem szabad azt túlbecsülni. Gondolni kell a serdülő, az ifjusági és a női versenyzők teherbíró képességére és arra, hogy a verseny időpontjában a versenyzők az évi felkészítési - edzési - terv melyik szakaszában vannak.

A pálya tehát legyen változatos és használja ki a terep lehetőségeit. Arra kell törekedni, hogy a versenyzőket mindig újabb és újabb fela-

datokkal kényszerítsük a teljes koncentrálttsággal való tájékozódásra. A fantáziátlan, egyhangú, azonos feladatok ismétlődésével felépített pálya untatja és indokolatlanul fárasztja a versenyzőket.

A pálya legyen érdekes, és szórakoztató.

A pályák útvonalát a megfelelő résztávok és jó ellenőrzőpontok segítségével kell kialakítani. A tájékozódási feladatot az ellenőrzőpontok közötti korszerű átmenetekkel, a résztávok kiinduló támpontjait és lezárását pedig a megfelelő ellenőrzőpontokkal kell kialakítani.

Csak a korszerűen kialakított és megfelelő nehézségű átmenetek, a helyesen megválasztott ellenőrzőpontok biztosítják a célkitűzésekben megfogalmazott folyamatos tájékozódást - a pálya teljes hosszában.

A résztávok kialakítása

A versenynek az ellenőrzőpontok között, az átmenetekben kell eldőlnie és a pályakoncepció egészével összhangban az egymást követő résztávokat figyelembevéve kell kialakítani.

Egy korszerű, változatos pálya csak változatos, különféle képességeket próbáratevő résztávokkal valósítható meg.

A változatosság terjedjen ki:

- a terep és a növényzet jellegére, az emelkedők, lejtők és a síkság, a sűrű és ritkább erdők, a ligetesek és bozótosok váltakozására;
- a résztávok hosszára és irányára, a rövidebb és hosszabb szakaszok és a megfelelő iránytörések ritmikus váltakozására;
- a résztávokat lezáró ellenőrzőpontok jellegére és elhelyezésére.

Végezetül a legfontosabb, a változatosság terjedjen ki a különböző feladatokat nyújtó térképolvasó és útvonalválasztó résztávok megfelelő arányú váltakozására.

Hazai terepeink nagyrészenek sajátossága, hogy az északi felfogású térképolvasó résztávok kialakítására alkalmas terepet viszonylag ritkán találunk. Terepeink többsége csupán útvonalválasztó, irányfutó, szintfutó, domborzatkövető és útvonalkövető szakaszok kialakítását teszik lehetővé.

TÉRKÉPOLVASÓ RÉSZTÁVOK KIALAKÍTÁSA

A gyakorlati pályakitűzés első tevékenysége, hogy a térképen megkeressük a terep technikailag legértékesebb részeit. Ezeket ki kell emelni és itt kell képezni térképolvasó, domborzatkövető átmeneteket. Az ilyen részletgazdag, technikás átmeneteken kell a versenynek eldőlnie.

A térképolvasás gyakorlati tevékenység, melynek során a futó a térképen ábrázolt sikrajzi, terepfedezeti, víz- és domborzatrajzi terepelemeket használja fel helyzetazonosításra, tájékozódásra.

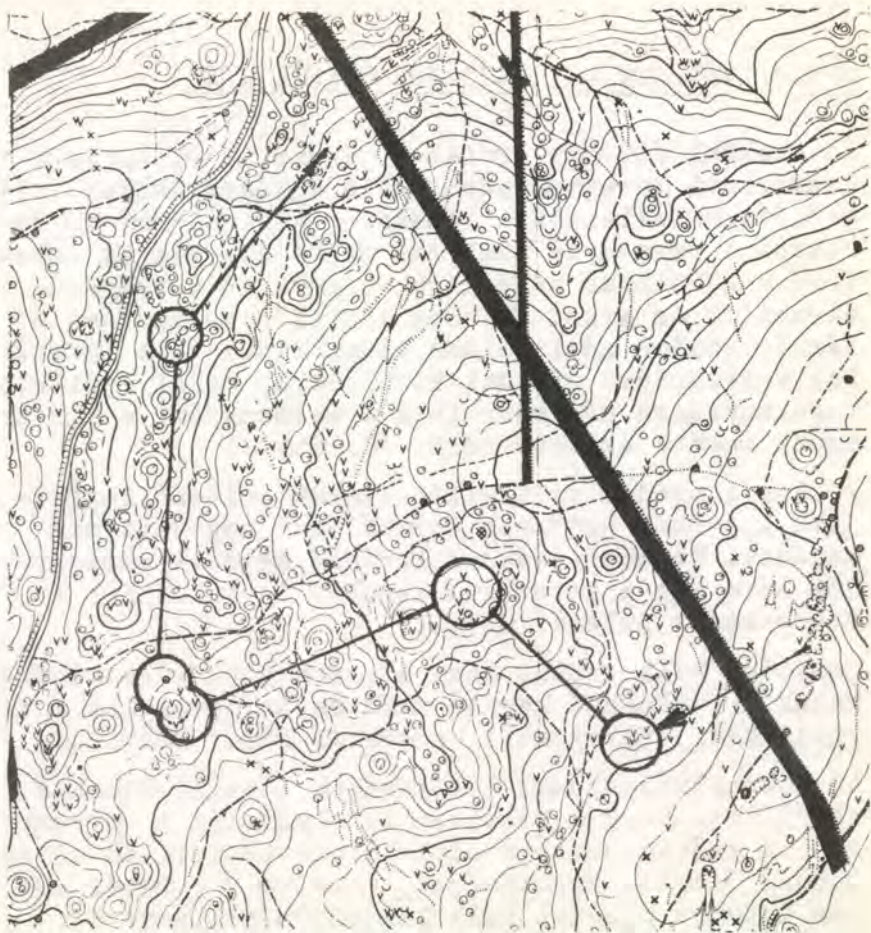
A térképolvasó átmenetek feladatai tulajdonképpen egymást követő és sűrűn váltakozó, különböző jellegű, apró útvonalválasztásokkal teljesíthetők, persze mások egy északi és mások egy hazai térképolvasó terep lehetőségei.

Az északi terepek főleg sűrűn ismétlődő, apró domborzati idomokkal készítetik a versenyzőket a térkép gyakori olvasására /7/A. ábra/. Ilyen jellegű terepünk nagyon kevés van. Hazai terepeink többségének domborzata sajnos kevésbé változatos és így csupán a megfelelő sűrűségű sikrajzi és növényzeti változásokkal nehezíthetjük meg a tájékozódást.

A kevésbé részletgazdag terepeink ellenére is törekedjünk arra, hogy a térkép legjobb, apró sikrajzi és domborzati részletekben gazdag és sűrűn ismétlődő területén jelöljük ki a pálya térképolvasó rész-távjait, hiszen a térképolvasás a tájékozódás legfontosabb eleme /7/B. ábra/. Folyamatosan kényszerítsük a futókat a térkép és a terep állandó összehasonlítására, koncentrált szellemi tevékenység kifejtésére.



7/A ábra



7/B. ábra

ÚTVONALVÁLASZTÁSI RÉSZTÁVOK KIALAKÍTÁSA

Az utakkal átszőtt erdőkben, egyhangúbb, nagyobb domborzati tereprészekben, több egyenértékűnek látszó útvonalválasztási lehetőség biztosításával fokozzuk a versenyző szellemi munkáját. Tegyük lehetővé a különböző nehézségű, irányú és távolságú útvonalak és erdei futások között a választást a térkép gondos mérlegelése után. Minél több látszólag egyenértékű útvonal kínálkozik, annál önállóbb tevékenységre kényszerülnek a versenyzők, a mezőny annál inkább szétszóródik. /8. ábra/

Frilen a svédek volt világbajnoka például legfeljebb 1,3-szor hosszabb kerülő utat engedett meg magának. Természetesen a kevésbé képzett versenyzők néha még a kétszeres kerülőt is vállalják a biztonságot jelentő útért.

Lehetővé kell tenni, hogy a versenyzők választhassanak a különböző kerülő utak és terepvonalak /nyiladék, jelleghatár, erdőszél stb./ között.

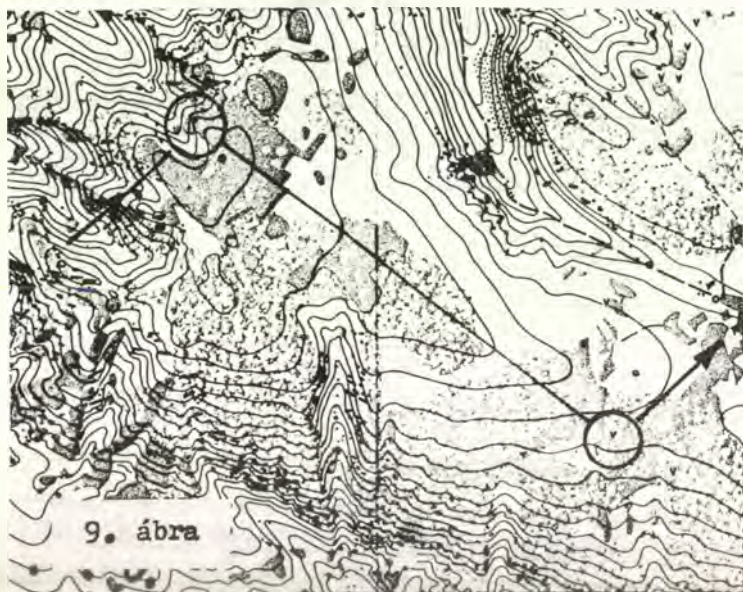
Az útvonalválasztási lehetőségek növelik annak a veszélyét, hogy a véletlen befolyásolja a verseny reális erőviszonyokon alapuló eredményét. Az ilyen típusú résztáv kitűzésénél, illetve a bemérés során különös gonddal kell kiküszöbölni, hogy a szóbajhető útvonalak bármelyike - a térképről előre nem látható előnyt vagy hátrányt jelentsen a futóknak a terepen.



8. ábra

IRÁNYSZAKASZOK KIALAKÍTÁSA

"IRÁNYFUTÁSRA a tagolt domborzat, a terep keresztirányú szabdaltsága, vagy valamely felfogóvonal megközelítése esetén kerül sor", írja Bozán György a Tájékozódás technikája című cikkében, de irányfutásra, vagy igen gondos iránymenetre kerül sor pl. részletszegény terepen a támadóponttól az ellenőrzőpontig. /9. ábra/



Az iránymenetek közbeiktatásával változatossá tehetjük a pályát. A térképolvasás, útvonalkövetés nélkül futható irányszakaszok legyenek rövidek, de 300 m-nél rövidebb iránymenetet még alig 10 méteres hibával is végre lehet hajtani.



11. ábra

DOMBORZATKÖVETŐ, SZINTFUTÓ RÉSZTÁVOK

A domborzatkövetés technikája abban különbözik az irányfutás vagy térképolvasó technikától, hogy amíg az előbbinél egyenes irányban halad a versenyző, az utóbbinál tereppontról - tereppontra, a domborzatkövetésnél pedig a terep térbeli viszonyaihoz idomul. Az irányfutás csak egy, a domborzatkövetés pedig három dimenziós útvonalnak tekinthető.

A szintfutás olyan domborzati útvonal, amelynél a futó a terepidom térbeli alakjára való tekintet nélkül csak arra vigyáz, hogy tartsa a szintmagasságot. A maximum 20-30 fokos lejtős oldalakon alkalmazható az irányfutáshoz oly hasonló, de mégis más, szintfutó átmenet. Ilyen résztáv kialakítható egyenletesen emelkedő szakaszon is, bár ez rendszerint tájékozódásilag könnyebb feladat.
/12. ábra/



12. ábra

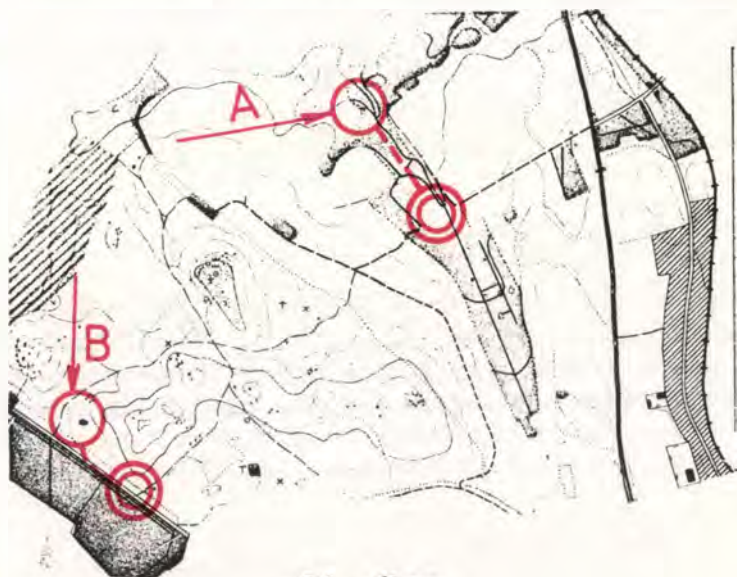
BEFUTÓ SZAKASZ KIALAKÍTÁSA

A pálya utolsó része a befutó ponttól a célig terjedő szakasz, követelményei eltérnek a többi rész-táv feladataitól. Ebben a szakaszban a versenyzőket a cél előtt a befutáshoz egy irányba kell terelni.

A befutó szakasznak különféle megoldása lehet:

- a/ A befutópont a cél közelében, de a befutó szakasz végig szalagozott, mert az útvonal nem egyértelmű /pl. útközben útelágazás van./
- b/ A befutó szakasz nincs szalagozva. Ez akkor fordul elő, amikor a befutó ponttól a célig az út egyértelmű, esetleg a cél látható is /pl. a befutó pont annak a tisztásnak a szélén van, ahol a cél, és a versenyzők haladását kordonkötél szabályozza.
- c/ A befutó szakasz csak részben szalagozott. Amikor a befutó pont még teljes értékű szakaszt zár le, nem lenne előnyös, ha a szalagozás visszafelé vezetné be a befutókat az ellenőrzőpontra. Ez a megoldás kerül alkalmazásra akkor is, amikor több, egymáshoz közel lévő befutó pont van; ilyenkor az a megoldás alkalmazható, hogy a szalagozás Y alakú és a nyitott szárak között vezet a követendő útvonal a cél felé, a cél előtt a szárak összeérnek és egy rövid, közös szakaszon bevezetik a futókat a célba.
A befutó szakasz nagyobb része lehetőleg a cél elhelyezését szolgáló nyílt területen legyen, lehetővé téve a nézők számára, hogy lássák a célbafutás izgalmas perceit.

A befutó szakasz legyen mindenképpen rövid, nehogy a futásnak döntő szerepe legyen az eredmény kialakításában . /13-A ábra/



13. ábra

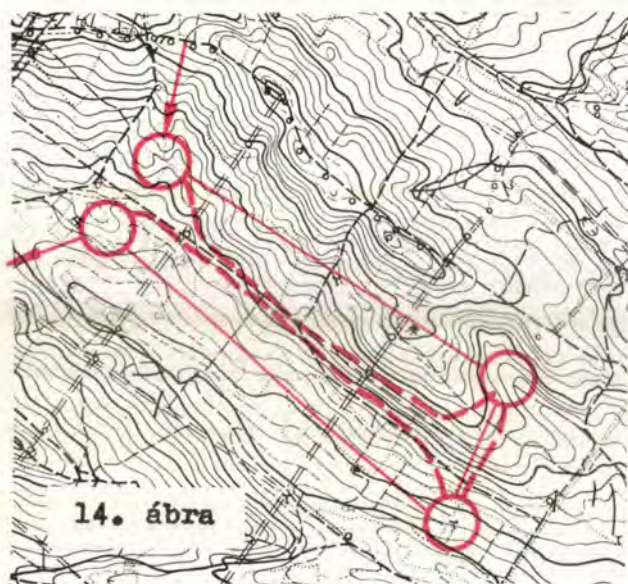
A befutó szakasz legyen lehetőleg enyhén emelkedő vagy vízszintes terepen, és ne legyen meredek lejtőn, vagy erős emelkedőn, köves, sziklás terepen, és végül a cél és a befutó szakasz soha ne legyen forgalmas úton /13-B. ábra/.

Hibás résztávok

A pálya kialakításának néhány előforduló hibás formája veszélyezteti a pályakitűző egyik alapvető feladatát, az egyenlő feltételek biztosítását. Ezért ezek tulajdonságait meg kell ismerni, hogy a tervezésnél elkerülhessük őket.

PÁRHUZAMOS RÉSZTÁVOK

Az egymáshoz közelfekvő párhuzamos résztávok terepének oldalsávjai és választható vezetővonalaiik egy része közös, így a már egyszer használt útvonalak ismételt felhasználására csábítják a versenyzőket, ezzel jelentékeny veszteséget okozva a verseny tájékozódási értékének /14. ábra/.



14. ábra

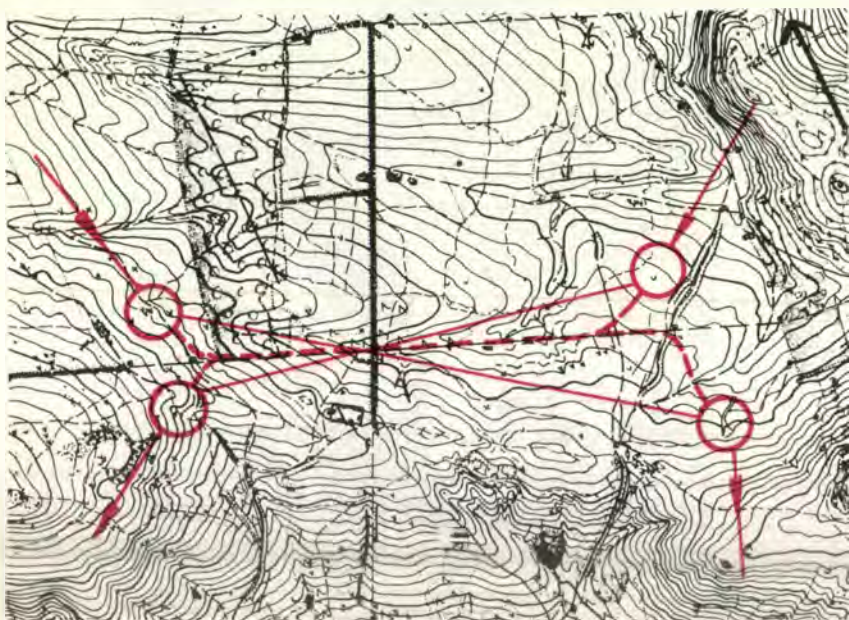
A különböző vezetővonalak és közeli résztávok párhuzamossága esetén a versenyzők egyértelműen a közeli utakat, terepvonalakat, erdőszéleket, nyiladékokat, patakokat, stb. /vezetővonalakat/ veszik igénybe, és minthogy ez nem igényel különösebb tájékozódást, kizárólagos szerephez jut a fizikai kondíció, a futás. /15. ábra/



15. ábra

RÉSZTÁV KERESZTEZÉSEK

A résztávok hegyesszögű keresztezése azt eredményezheti, hogy a versenyzők a verseny folyamán ismételten felhasználják a már egyszer felhasznált utakat, lehetővé téve a térképolvasás nélküli futást éppen úgy, mint a párhuzamos szakaszoknál, és ezzel ismét értékes kilométerek vesznek el a tájékozódás szempontjából /16. ábra/



16. ábra

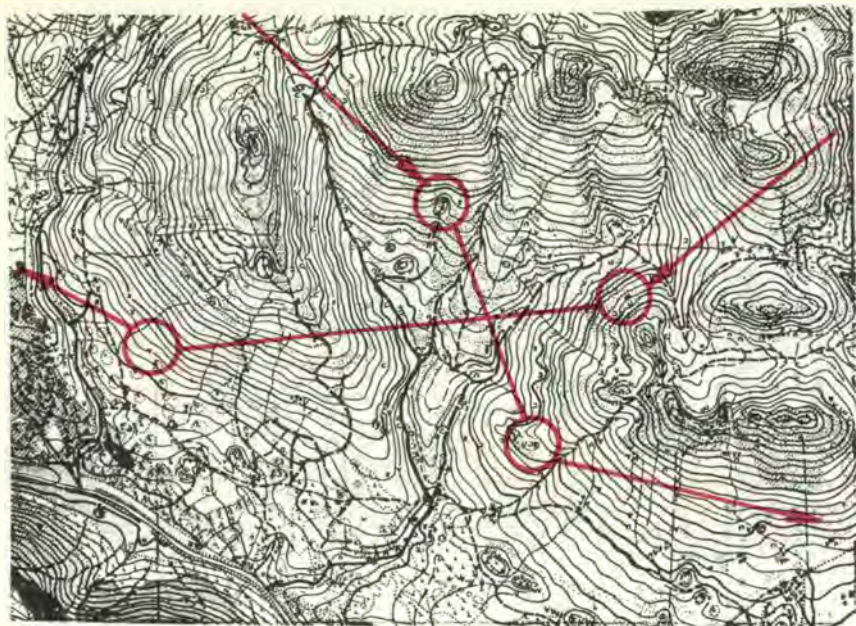
A pontközelben keresztezett pályák esetében a pont környezetében a "bolyozó" versenyzők a véletlen révén találkozhatnak a keresztező résztáv átfutó

versenyzőivel, és információt cserélhetnek velük, illetve azok előre érintik későbbi pontjaikat. /17. ábra/



17. ábra

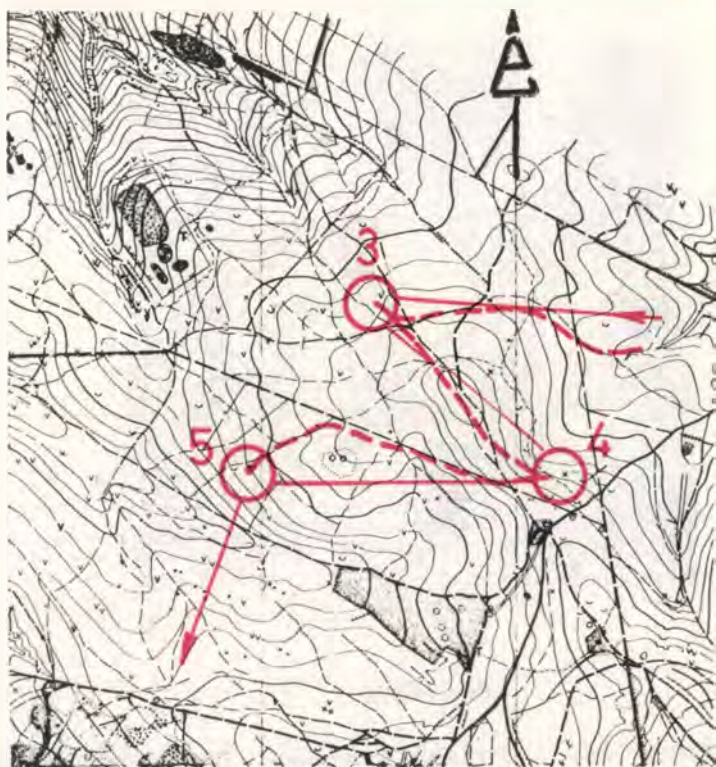
A gyakorlatban a merőlegesen és a résztáv felezőjében kialakított közel derékszögű keresztezések megengedhetők. Erre rendszerint akkor kerül sor, amikor kis területen /térképen/ hosszú pályát kell kitűzni. /18. ábra/



18. ábra

HEGYESSZÖGŰ RÉSZTÁVOK

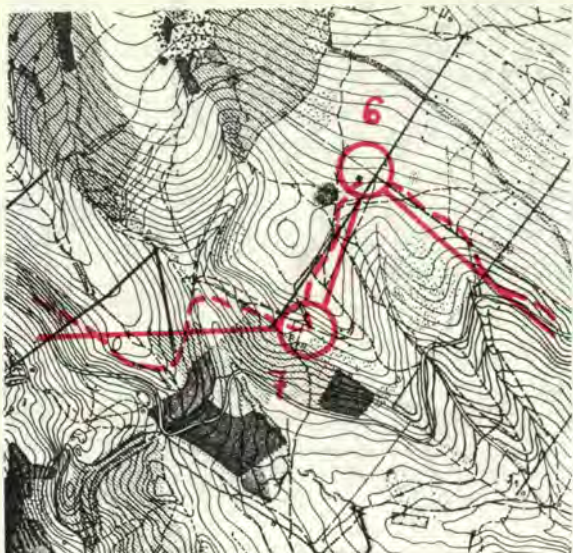
Az egymást követő és egymással hegyesszöget bezáró résztávok irreálissá teszik a versenyeredményt, mert az ellenőrzőpontról kifutó versenyzők a véletlen segítsége révén az éppen érkező versenyzőket az ellenőrzőpontra irányítják. /19. ábra/



19. ábra

A hegyesszög természetesen nem értendő mechanikusan, hanem a versenyző várható logikus útvonalválasztása alapján, mert néha egy tompaszögű pálya is hegyesszögűvé válik, míg a légvonalban hegyesszögű pálya a terepen nem válik azzá. /20. ábra/

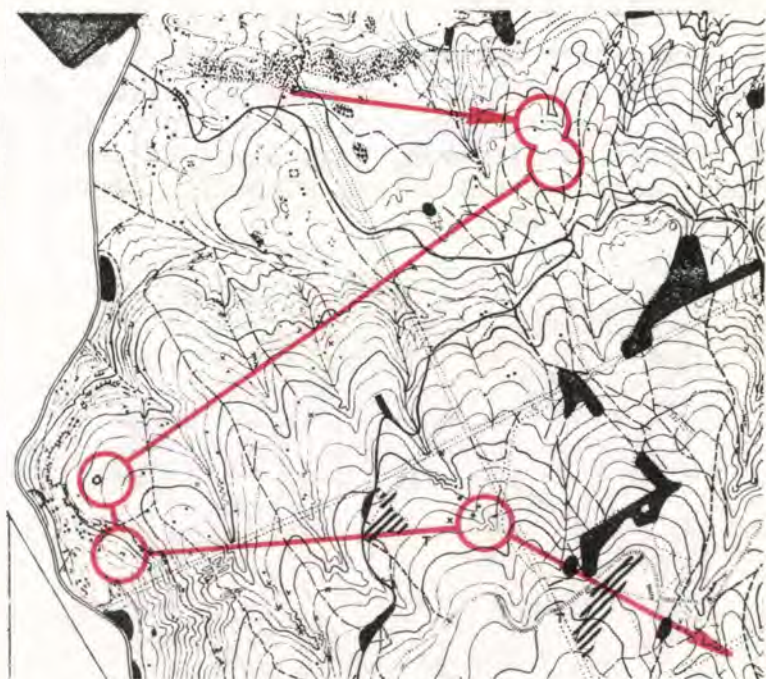
A keletkező hegyesszögű be- és kifutások az ellenőrzőpontok környékén felborítják a két pont közötti szakaszon helyesen kialakult erőviszonyokat, és a véletlen, a szerencse döntő szerephez jut a



20. ábra

tájékozódási tudással szemben. Így keletkezhetnek az elrettentő u.n. "csiki-csuki" szakaszok. Az elkerülhetetlen hegyesszögeket - pl. pályafordításnál - terelőpontokkal kell kiküszöbölni.

/21. ábra/



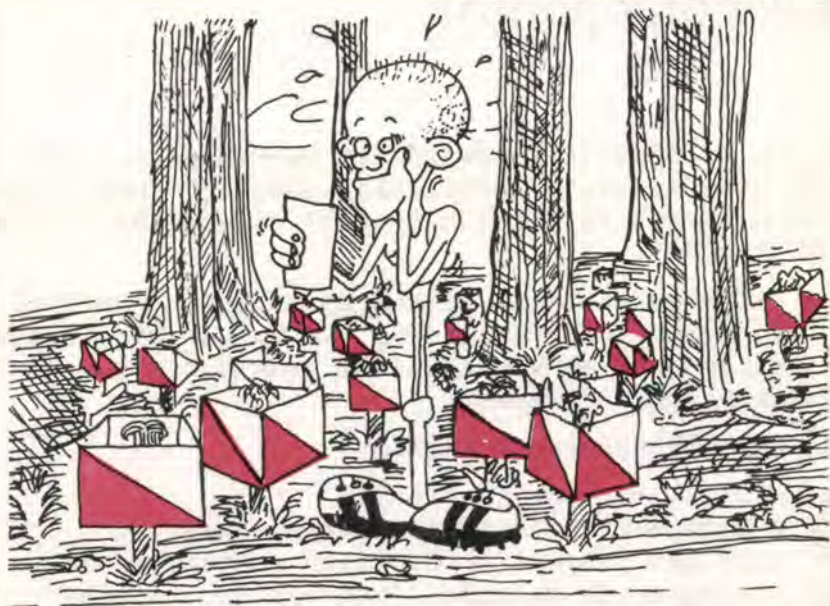
21. ábra

SZALAGOZOTT SZAKASZOK

A rajtokon és a befutószakaszokon kívül szalagozással kell megoldani a versenyzők biztonságos átvezetését szakadékokon, omlásokon, forgalmas utakon, művelt területeken, vagy olyan kényszerhelyzetben, amikor a pályát két különálló térkép ábrázolja. /22. ábra/



Külföldön szokásos, hogy amikor a gyerekpályák a térkép szélénél közelébe kerülnek, ott a térkép szélét a terepen sárga szalagozással jelzik.



AZ ELLENŐRZŐPONTOK

Ellenőrzőpontok

A jól felépített tájékozási versenypálya csak jól megválasztott, megfelelő nehézségi fokú, pontosan bemért és jól elhelyezett ellenőrzőpontokra épülhet fel.

Az ellenőrzőpontok a pályák építőkövei - amelyek döntő módon befolyásolják a résztávok minőségét. Kiválasztásuk és elhelyezésük csak a résztávokkal összhangban történhet.

Az ellenőrzőpontok funkciói:

- a/ a résztávok lehatárolása,
- b/ a korszerű tájékozási pálya vezetése,
- c/ kiinduló támpont a következő résztávhoz és
- d/ a versenyzők terelése /hegyesszög, befutás/.

Az ellenőrzőpontok jellege legyen változatos, hogy a versenyzők minden pontnál más és más ráfutási feladat elé kerüljenek.

Az ellenőrzőpont alkalmasságát a verseny fokozata szabja meg és csak környezetével együtt értékelhetjük. Pl. a legjobb ellenőrzőpont is értéktelenné válik nagy, túl markáns terepágy közvetlen közelében egy A fokozatu versenyen, hiszen ennél a fokozatnál az a jó ellenőrzőpont, ahol az utolsó méterig tájékozáásra kényszerül a versenyző, - és ehhez a verseny fokozatának megfelelő finomságú támpontok szükségesek.

ELLENŐRZŐPONTOK ELHELYEZÉSE

Az ellenőrzőpontok megválasztásánál több helyen találunk utalást arra vonatkozólag, hogy a legjobb ellenőrzőpont is csak akkor teljesíti feladatát, ha elhelyezése a fokozatnak megfelelő. Ezért úgy érzem nem felesleges röviden összefoglalni a pontok elhelyezésére vonatkozó javaslatokat.

ELIT és A fokozatú versenyeken a legalkalmasabb na az ellenőrzőpont távol kerül minden vezető és felfogó vonaltól, markáns tereptárgytól és környezetében csak kisebb, a pontos tájékozódást segítő támpont található. /23. ábra/



23. ábra

B fokozatú versenyekre való megoldás, amikor az ellenőrzőpont a pályairányra merőleges felfogó terepvonalak kb. 200 m-es környezetében kerül elhelyezésre, vagy a pont közeli környezetében markáns tereptárgy található, amely a versenyzőt segíti a tájékozódásban. /24. ábra/



24. ábra

Az E, A vagy B fokozatú versenyeken közvetlenül a felfogóvonalak, markáns tereptárgyak mögé elhelyezett ellenőrzőpontok a tájékozódás számára ELVESZETT KILOMÉTEREKET jelentenek.

A felfogóvonalak mögé helyezett pontok esetében a távolságmérésnek, tájékozódásnak nincs jelentősége és csak az irány közelítő tartására kell ügyelni. /25/A ábra/

A vezető vonalak mentén elhelyezett pontok esetén pedig iránymérésre lényegében nem kell gondot

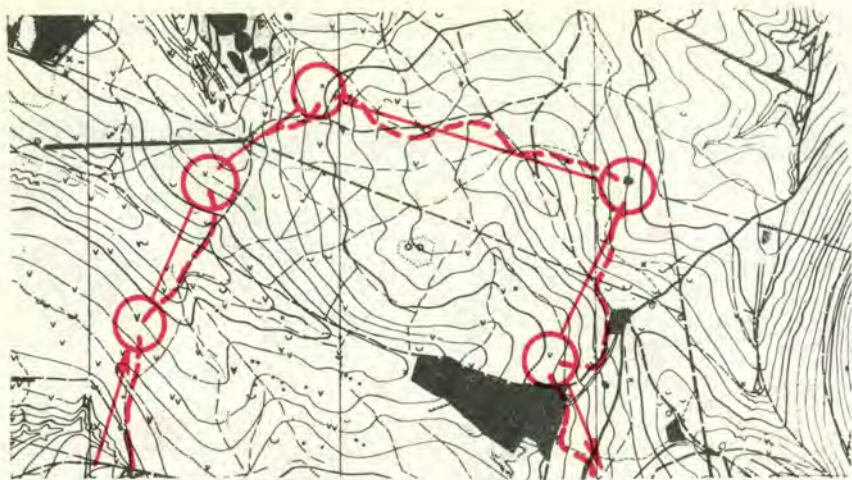
fordítani és csak a megtett távolságot kell figyelemmel kíséreni! /25/B ábra/



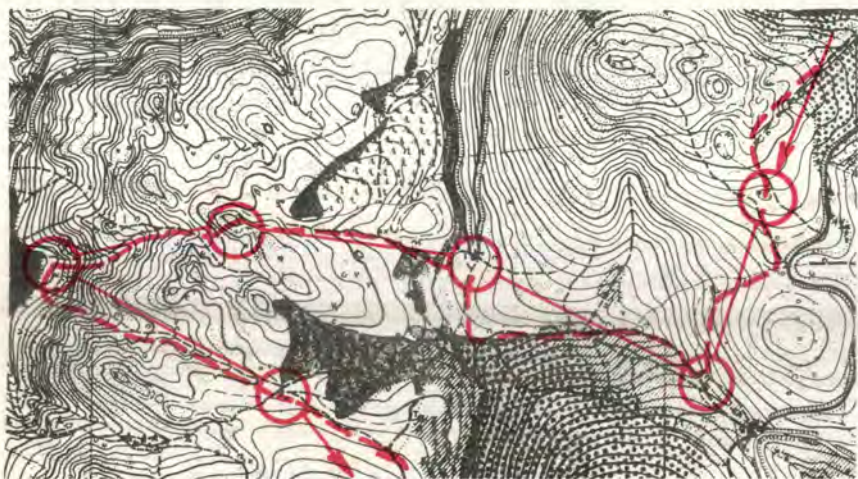
25 ábra

C fokozatú versenyen az ellenőrzőpontokat felfogó és vezető vonalak 100 m-es körzetében, vagy markáns tereptárgyra, domborzati idomra kell elhelyezni, ami összefügg azzal a gondolattal, hogy ennek a fokozatnak a pályáit is ezek környezetében kell vezetni. /26. ábra/

D fokozatú versenyeken ellenőrzőpontot csak sikrajzi vagy növényzeti vonalakon, vagy valamely terepvonal és egy-egy markánsabb tereptárgy között kell elhelyezni. Felnőtt kategóriában -



26. ábra



27. ábra

ahol számítani lehet a régi versenyzők nagyobb számú indulására - a pontok elhelyezése a különféle vonal-as tereptárgyak, markánsabb tereppontok 50 m-es környezetében is megengedett. /27. ábra/

AZ ELLENŐRZŐPONTOK MEGVÁLASZTÁSA

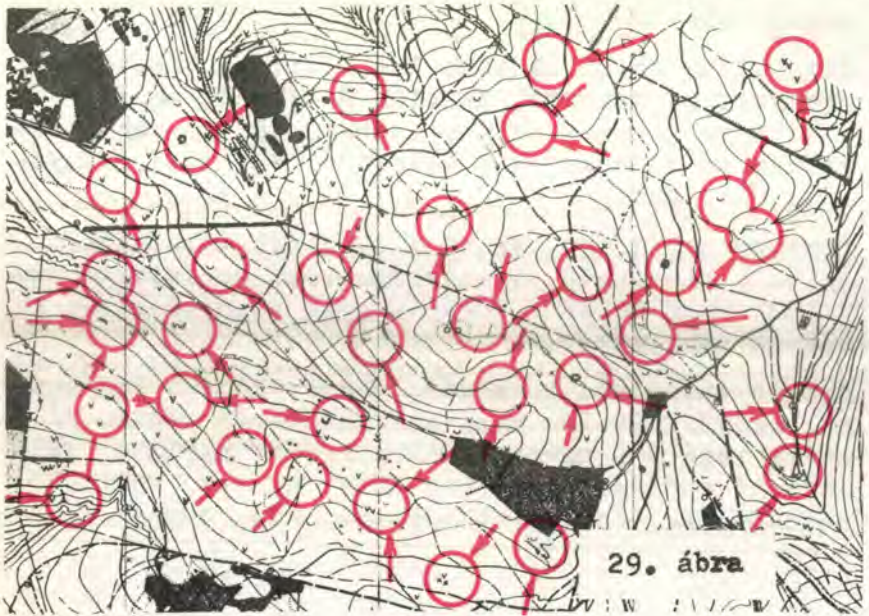
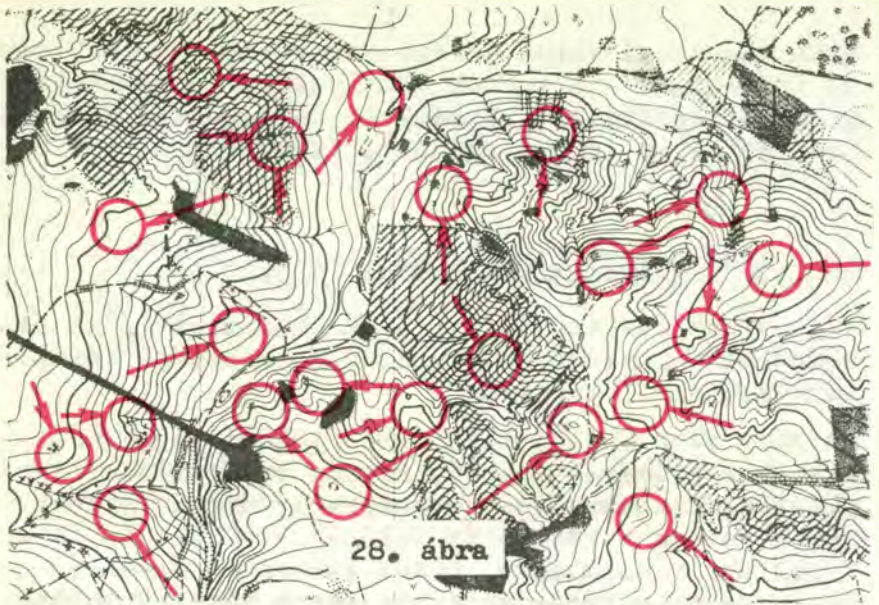
A gondosan tervezett átmenetek lezárására, az átmenethez igazodó elhelyezésű és minőségű tereptárgyakat kell keresni.

Az ELIT és A kategóriájú versenyekre a legértékesebbek a kisméretű, apró, de még egyértelműen azonosítható tereppontok, domborzati idomok, melyek távol vannak a vezető és felfogó vonalaktól, és a közelben is csak apró, finom támpontok vannak; tehát az ellenőrzőpont távol van a markáns terepelemektől.

Pl: halom, gödör, kőtömb 1 m, forrás, rókavár, hangyaboly, határkő, tisztás \emptyset - 10 m, magfa, földkunyhó, lapos szikla, töbör, ösvény vagy metsződés vége, szemben a versenyző ráfutási irányával. /28. ábra/

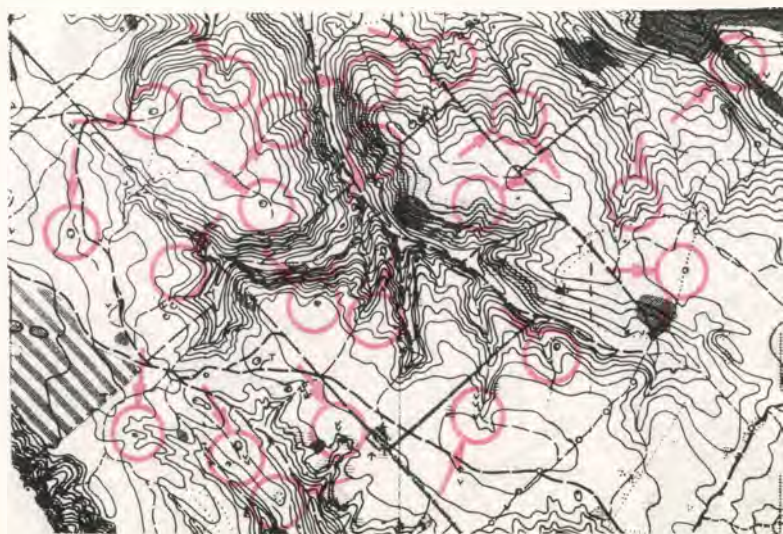
Közepes nehézségű, tehát B fokozatú versenyekre valók a kisméretű ellenőrzőpontok, ha felfogó vonalak, vagy markáns tereptárgyak környezetében kerülnek elhelyezésre.

Pl: tereplépcső, horpadás, gödör, kidőlt fa /egyedül fekvő/ tisztás vagy sziklaletörés része, /E-i széle vagy K-i sarka/ szikla 1-2 m, barlang, felhagyott szénégető, száraz árok, kisebb, rövidebb metszések, forrás, töbör stb. /29. ábra/



Könnyű megoldású, C fokozatú versenyekre valók a markáns tereptárgyak, demborzati idomok, vagy az A és B fokozatnál említett példák a felfogó vagy vezető vonalak 100 m-es környezetében.

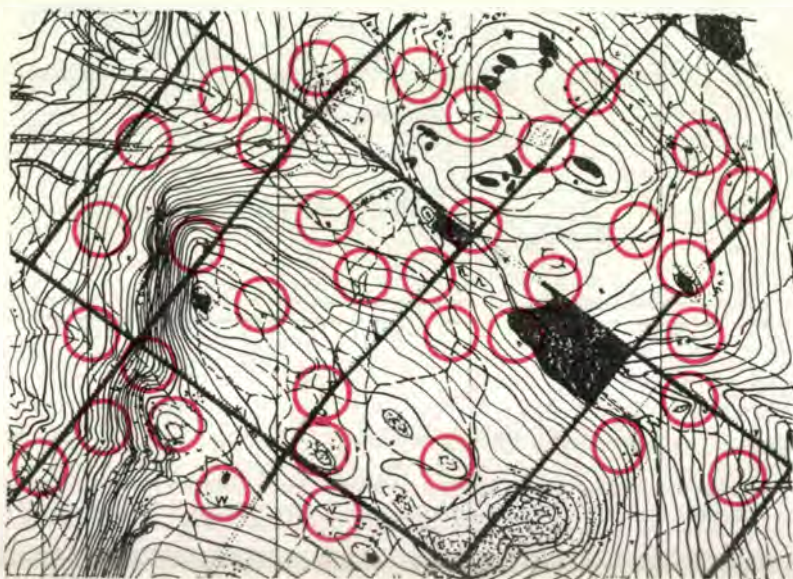
P1: domb, mélyedés, borda, gödör \emptyset 10 m, gerincél, töbör, tisztás \emptyset 10 m, pataktörés, ösvény, kunyhó, facsoport, bozótfolt, sziklalépcső, szénégető, mészégető, lejtőkúp, pihenő, nyeregpont, metsző-dés, stb. /30. ábra/



30. ábra

Csak D fokozatú versenyekre valók a sikrajzi, növényzeti terepvonalakra, vagy több markáns terepvonal közös pontjában, esetleg valamely vezető vonal 50 méteren belüli környezetében elhelyezett ellenőrzőpontok.

P1: út-metsződés vagy út-nyiladék keresztezés, ösvény elágazás, nyiladék villa, kúp a gerincen, tisztás vagy jelleghatár sarok, út vagy nyiladék mentén gödör, domb, szikla, határkaró stb./
/31. ábra/



31. ábra

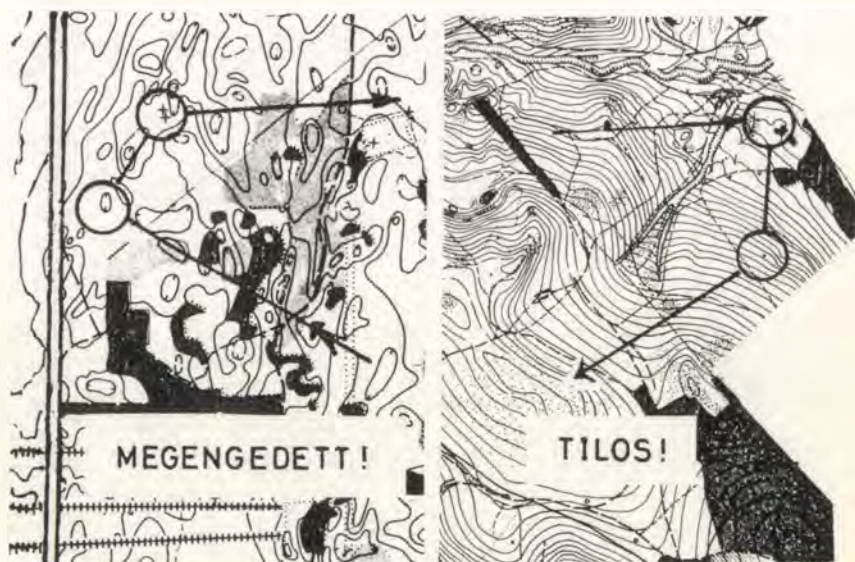
Vigyázat! Életveszélyes szakadékok, horhosok, kőfejtők, sziklaletörések, zombolyok környezetében ellenőrzőpont nem helyezhető el!

Végezetül ne feledkezzünk meg néhány írott és íratlan szabályról:

- A térkép széléhez 8 mm-nél közelebb csak akkor lehet pontot elhelyezni, ha az ellenőrzőpont és a térkép széle között feltűnő, markáns sikrajzi, növényzeti vagy domborzati záróvonal van.

/32. ábra/

pl: műút, dózerút, nyiladék, erdőszél, villamos vezeték, széles metsződés /horhos/, gerinc vonal, patak stb.



32. ábra

- Az ellenőrzőpontok elhelyezésénél és a pályák vezetésénél ne feledkezzünk meg arról, hogy az erdőt közösen használók békés együttműködésének, egymás mellett élésének feltétele: egymás munkájának, érdekeinek megbecsülése és tiszteletben tartása.

Kerüljük tehát el a friss ültetéseket, élő vadászati tereptárgyakat. Lehetőleg közvetlen közelükben se helyezünk el ellenőrzőpontot/etető, dagonya, szózó, magasles, stb./.

Kölcsönös megértéssel ezért jól megfér egymás mellett erdész, vadász, természetjáró és tájfutó, az erdőnek sportcélra történő felhasználásáról szóló törvény szellemében.

KÜLÖNLEGES RENDELTETÉSÜ ELLENŐRZŐPONTOK

A verseny követése érdekében a célban tartózkodók számára rendszeres információt a pályán elhelyezett rádiós pont biztosítja. Pl: a pályák felénél és a befutó ponton.

Hazánkban ugyan ma még ritka a TV megjelenése tájfutó versenyeken, de legyünk optimisták és bizzunk benne, hogy egy-egy nemzetközi vagy hazai bajnoki versenyen előbb-utóbb megjelenik a TV és mind a rádiós, mind a TV pont, vagy a sajtó és a fényképeszek elhelyezésére szolgáló pont megválasztása PÁLYAKITŰZŐI feladat. Csak olyan pontot lehet erre a célra kijelölni, amelyik egy viszonylag könnyebb átmenet lezárására, vagy éppen erre a célra települt /pl. terelőpont pályafordításnál/. Nem szabad egy nehéz, technikás átmenetet egy feltűnő, emberekkel nyüzsgő ponttal tönkretenni.

A nemzetközi vagy bajnoki versenyeken a 10 km-nél hosszabb pályákon a pályák kétharmadában, valamelyik erre alkalmas ponton FRISSÍTŐ PONTOT kell felállítani. Ennek az élettani szükségességből előírt szabálynak lehetőleg minden hosszabb versenyen tegyünk eleget. Azt elvárhatjuk a versenyzőktől, hogy a Cél-ban saját, otthonról hozott, vagy az egyesülete által biztosított frissítőjét fogyassza, de a terepen csak a versenyrendezés által biztosított frissítő állhat rendelkezésére.

ELLENŐRZŐPONTOK SZÁMA, SŰRÜSÉGE

Arról, hogy a korszerű pályát sok vagy kevés pontból kell felépíteni, elég sok vita folyt az utóbbi években. Természetesen erre nincs recept, de szerintem nem is lehet, hiszen maga a TEREPI dönti el rendszerint ezt a kérdést.

Például egy nyiladékok által kockákra osztott terepen csak rövid, gyors, sokpontos pályával lehet megfelelő feladatot kitűzni /pl. 1980. év OENB 1. napja/. Egy utakban szegény, sűrűn szabdalt, erdővel borított terepen viszont többnyire hosszú és rövid átmenetekkel tarkított, változatos pályát lehet kitűzni, ami rendszerint csökkenti a pontok számát. /Pl: Kötő hegy/

Egy tájékoztató érték: átlagban minden 5 percre 1 pont, persze a terep figyelembevételével. Ez az érték a különböző kategóriákban egyaránt alkalmazható, hiszen például egy élversenyző 1 perc alatt 160 métert is fut, egy kezdő pedig ugyan ez idő alatt alig 100 métert.

Általános tapasztalat szerint részletszegény terepen 7 - 800 méterenként, részletgazdag terepen pedig 500 - 600 méterenként lehet elhelyezni - átlagban! - egy-egy ellenőrzőpontot.

A kevés pontból felépített pálya gondolata természetesen csak egyetlen pályára vonatkozik, amennyiben a terepen egyidejűleg több kategória is versenyez semmiképp sem engedhető meg a kevés ponttal való "takarékos" gazdálkodás.

Az egyes ellenőrzőpontokat persze szükség esetén több pálya is felhasználja, de a pont megfelelő elhelyezésével és a pályák vezetésével el kell

érni, hogy az ilyen, közösen használt pont, az érintett kategóriák mindegyikének elégitse ki szakmai igényeit. Ennek alapján szerintem az A és B, valamint a B és C vagy a C és D fokozatú versenyeknek lehetnek közös pontjaik, de például az E és C, vagy az A és D pályáknak nem lehetnek jó közös pontjaik.

Közös pontok létesítésekor soha ne feledjük el ellenőrizni a pontok "teherbirását" és a pontfelszerelés megfelelő kialakításával biztosítsuk az egyenlő feltételeket a verseny teljes időtartama alatt, és akár több szűrő lehetőséggel vagy nagyobb kréta mennyiséggel lássuk el a pontot az akadálymentes pontigazolás érdekében.

Az egyes pontok túlterhelésének megelőzésére igen hasznos egy táblázat, amelyen pl. vízszintes irányban egymás mellé felírjuk az ellenőrzőpontok kódját, majd minden pont alá írjuk oda azt a kategóriát, melynek pontja lesz. Amikor kész, tudjuk, hogy az egyes kategóriákba hány induló van, és rögtön SZEMLÉLETESEN látható, ha valamelyik pont terhelése túlzott. Ilyenkor megváltoztatjuk valamely pálya vezetését, vagy /és ez a rosszabb/ a pontot megerősítjük duplikált szűrőhellyel.

/33. ábra/

A pontok túlterhelése az egyes pontoknál sorba-állást vagy tülekedést okoz és ezzel tönkretethetjük az egész versenyt. Csak a minden pályát kielégítő, elegendő pontszámmal lehet korrekt pályákat kitűzni. Pl. A Hungária kupa versenynapjain általában 100 pont kerül bemérésre és ez mind a bemérés, ellenőrzés, mind a felvezetés szempontjából megoldható. A pontok terhelhetőségére egy jó tájékoztató érték: a pontérintés sűrűsége átlagban ne haladja meg az 1-2 percenkénti pontérintést.

Ell. pont kódja		101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113
F 21 A	75		/						/	/	/	/		
17 B	45			/					/	/	/	/		/
15 C	35			/	/								/	
13 D	25	/					/						/	
N19 A		50	/			/		/	/	/		/		
17 B	40		/				/					/		
15 C	30		/	/	/								/	
13 D	20			/	/								/	
Létszám		fő	55	75	120	55	90	75	160	120	165	120	125	1
Ell. pont kódja		131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141		
F 21 A	75	/				/		/			/	/	/	
17 B	45		/				/		/	/	/	/		
15 C	35		/	/	/		/			/	/	/		
13 D	25			/	/									
Létszám		fő	125	150	110	110	125	120	125	95	150			

33. ábra

A PONTMAGNEVEZÉS

A tájfutás versenyszabályzatának 5.6.7. pontja szerint "az ellenőrzőpontokat meg kell nevezni, valamint "a pontmegnevezés a térképi információ kiegészítése, ezért szerepeljen benne a sikrajzi vagy domborzati elem, illetve tereprészlet neve és az esetleges jellegzetesség, amelyet a térkép nem ábrázol".

Ez tehát nem azt jelenti, hogy részletesen körülírjuk a pont helyét pl. kis rét D-i szélén gödör, hanem szűkszavú, a térkép jelöléséből ki nem derülő, pontosító, érdemi kiegészítés engedhető meg a terep elem nevén kívül,

pl: rét D-i széle
Sziklaletörés K-i vége
DK-i szikla stb.

A pont megnevezésének azonosnak kell lennie a pont jelképi /szimból/ meghatározási lehetőségeivel, függetlenül attól, hogy az adott versenyen alkalmazták-e a szimbóllal történő megnevezés kiegészítést, vagy sem.

Mit is tesz lehetővé a jelkép?

Meghatározni az ellenőrzőpont tárgyát /gödör, árok, szikla, stb./
az ell. pont méretét, pl. 3x4, Ø3 stb.
az ellenőrzőpont körén belül található azonos tereptárgyaktól való elhatárolást pl:D-i, K-i, stb.
az ellenőrzőpont elhelyezkedését a nagyobb kiterjedésű terepidomo pl. É-i oldal, K-i sarkán stb.
a megnevezés kiegészítését pl: mély, lapos, benőtt, stb.

Fentiekből kitűnik, hogy a "kicsi", a "nagy", a "jobb" vagy "baloldali", tehát relatív és megtévesztő jelzők nem engedhetők meg.

A megadható pontmegnevezést az IOF jelképrendszere tartalmazza, ami a szabálykönyvünkben található meg.

A rajt, a cél és a versenyközpont

RAJT

A versenypálya eleje, - a verseny kezdő pontja. Kialakításánál a pálya más részeihez hasonlóan biztosítani kell minden résztvevő számára az egyenlő feltételeket.

A rajt környékén ki kell jelölni a bemelegítésre alkalmas területet, melyet a verseny területétől el kell határolni.

A rajtban - ahol a verseny kezdődik -, a versenyző a tájékoztatóban közölt rajtidő előtt, a meghatározott időpontban köteles jelentkezni. Itt kapja meg a pálya útvonalával rendszerint előre berajzolt versenyterképet.

A rajt a pálya első pontja, ahonnan a versenyző a meghatározott - és előre közölt - rajtidő időpontjában indul. Innen mérik a versenyző idejét. A rajt egyúttal az első támpont a terepen az első ellenőrzőpont érintéséhez, ezért helyét igen gondosan be kell mérni.

Egy korrekt rajtból nem lehet a versenyterepre látni és a rajtban állók nem látják merre futnak az előttük induló versenyzők, hiszen ezzel az első szakasz technikailag nem lenne teljes értékű. Ezért a rajtvonal helyét és a várható kifutások helyét egy sikrajzi vagy domborzati megoldással takarni kell. Pl: domb vagy útkanyar mögött kell elhelyezni a rajtot.

A rajt helyét úgy kell megválasztani, hogy a pálya első métereitől legyen a versenyzőnek tájékozódási feladata, - és az első résztáv egyetlen logikus útvonala se vezessen át visszafelé a rajton, vagy a rajt és versenyközpont közötti úton.

A rajt, ha lehet legyen a célon keresztül megközelíthető, de távolsága a céltól akadályozza meg a rajtoló versenyzők találkozását a már befutott versenyzőkkel. /Vagy el kell venni a térképet a befutóktól, amíg a rajtoltatás be nem fejeződik!/
/34/A ábra/

CÉL

A verseny utolsó pontja, ahol a versenyző feladata végetér. Itt kell mérni - a rajtban lévő indító órával egyeztetett stopperrel - a versenyző idejét, amelyet a feladat teljesítéséhez a terepen felhasznál. /A könnyebbség kedvéért is ragaszkodjunk a századperces pontossággal való időméréshez!/
A pályakitűzés szempontjából a cél legyen pontosan azonosítható, feltűnő, könnyen megtalálható helyen, az utolsó ellenőrzőponttól max. 600 m-re. Ha az utolsó ellenőrzőpontról - befutópontról - a célba a befutást a terep nem teszi egyértelművé, akkor a befutópont térképen jelölt körén kívül megkezdett szalagozás a terepen a célig megengedett, és ezt a

térképen szaggatott vonallal jelölni kell. Éjszakai versenyeken a célt meg kell világítani! A célt tisztásra, nyílt, tágas, területen kell telepíteni a befutás látványossá tétele érdekében. Ezzel is szolgáljuk a tájékozási futás népszerűsítését. Tegyük lehetővé a szurkoló nézők, kísérők, edzők számára a megközelítést, a kulturált elhelyezést - és a versenyzők befutásának megtekintését. Igen látványos a befutó, ha a verseny utolsó - befutó - szakasza és a befutó pont is látható a céltől. Pl: egy cél feletti irtáson vagy réten elhelyezett utolsó ponttal.

A VERSENYKÖZPONT a pályának ugyan nem része, azonban a verseny sportszerű és kulturált lebonyolításához hozzátartozik a megfelelő versenyközpont biztosítása.

A pálya útvonalánál - és elsősorban a rajt és cél kijelölésénél figyelembe kell venni a versenyközpont helyét, amely a rajttól max. 4000 m, a céltől max. 1000 m-re lehet. A versenyközpont legyen gépkocsival megközelíthető és a gépkocsival érkezők részére legyen kijelölt hely a parkolásra.

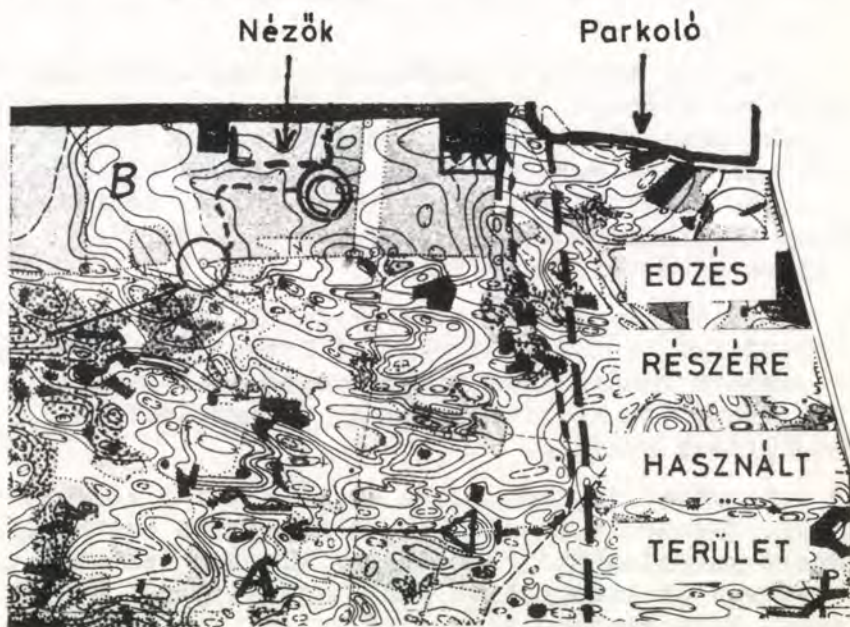
/34/B ábra/

A versenyzők átöltözéséhez, tisztálkodásához, ruházatok őrzéséhez, szükség esetén tartózkodásukhoz is fedett helyet kell biztosítani, ahol van ivásra és mosdásra alkalmas víz. Rendkívül fontos a megfelelő W.C., szeméttlerakó helyek biztosítása és azok feltűnő megjelölése. Az öltözőhelyiség szükség esetén legyen fűthető!

A versenybírószám és a céliroda kulturált elhelyezése nagyban elősegíti a zavartalan lebonyolítást, és az eredményszámítás időben történő, gyors és pontos végrehajtását.

A versenyközpont legyen alkalmas az ünnepélyes eredményhirdetésre, a résztvevők felállítására és a díjak átadására.

A versenyek után sajnos helyenként a cél és versenyközpont ma még úgy néz ki, mint egy szemétdomb. A környezetvédelmi szempontok betartása minden versenybíróra nézve kötelező. A versenyzők elvonulása után vissza kell állítani az eredeti tisztaságot és rendet a cél helyén és az épületekben elhelyezett öltözőkben egyaránt.



34. ábra

Egyéni versenyek pályaformái

A rendelkezésre álló terep, illetve térkép alakja, valamint a versenyközpontként számításbavehető épületek helye rendszerint meghatározzák a pálya formáját.

A körpályák előnye a rendezés, a közlekedés egyszerűsítetősége. A rajt és a cél, valamint a versenyközpont közelsége megkönnyíti az értékelést, eredményhirdetést, valamint az edzők, a kísérők és a nézők eljuttatását a rajtból a célba. Hátránya, hogy körülményes az első befutók elkülönítése a rajtra váró versenyzőktől.

A vonalas pályák előnye a pályaalakítás szabadabb lehetősége. Hátránya a rendező létszám emelkedése, a verseny rendezőinek elszigeteltsége a verseny két végpontja között, valamint a megnövekedett szállítási költség.

A többkategóriás pályáknál megnő a terep zsúfoltsága, fokozódik a véletlen, a szerencse szerepe. Ezért körültekintő gondosságot kíván a tervező, szervező és lebonyolító munkában. Vigyázni kell arra, hogy minden pálya elégítse ki saját kategóriájának igényét. Minden pályát egyforma gondossággal alakítsunk ki, - egyik se kerüljön háttérbe a másikhoz képest.

Pályahosszak egyéni versenyeken

A pályák hosszát az egyes kategóriákra előírt győztes idők szabják meg, a szabályzatban lévő táv- és szintadatok csupán tájékoztató határok. A győztes idő az az elméleti idő, amely alatt a győztes versenyzőnek a pályát várhatólag végig kell tudni futnia.

A győztesnek 1 km teljesítéséhez szükséges ideje függ:

- a pálya technikai nehézségi fokától,
- a terep szabdaltságától, fizikai igénybevételestől,
- a térkép pontosságától,
- a versenyző technikai és fizikai felkészültségétől,
- a napszaktól, stb.
- és nem kis mértékben az évszak időjárási viszonyaitól.

Sík terepen könnyű tájékozódási feladat mellett az élmezőny 5-6 perces km átlagot fut.

Közepes nehézségű terep, megfelelő térkép, átlagos pálya esetén a jelenlegi /1981/ élmezőny:

F 21 A kategóriában 6-7 perces km átlaggal,

N 19 A kategóriában 8-9 perces km átlaggal győz.

A pálya hosszának tervezésénél tehát igen gondosan kell eljárni, mert az sem jó, ha a versenyzők jóval a tervezett és előírt győztes időn belül futják a távot, de az különösen nem kívánatos, hogy a mezőny többsége kiessen. És most íme a sokat emlegetett táblázat:

VSZ.5.2.1. EGYÉNI VERSENYPÁLYÁK ADATAI

KATEGÓRIA			AJÁNLOTT ADATOK		
KATEGÓRIA JELE	MEGNEVEZÉSE	KORCSPORT	győztes	táv	szint
			idő	km	m
			óra		
NŐI PÁLYÁK ADATAI:					
N12	gyermek	11-12	0:25	3,0	100
N 13-14	ujonc	13-14	0:30	4,0	100
N 15-16	serdülő	15-16	0:40	5,0	200
N 17-18 AB	ifjúsági	17-18	0:50	6,0	250
N 17-18 CD	ifjúsági	17-18	0:50	5,0	200
N 19-20 E	felőtt	19-	1:05	8,0	400
N 19-20 A	felőtt	19-	1:00	7,0	400
N 19-20 B	felőtt	19-	0:50	6,0	300
N 19-20 CD	felőtt	19-	0:40	5,0	200
N 35 C	középkoru	35-	0:50	6,0	300
N 43 C	középkoru	43-	0:40	4,5	200
N 50 C	középkoru	50-	0:30	3,0	100
NH 21	felőtt	21-	1:40		
FÉRFI PÁLYÁK ADATAI:					
F 12	gyermek	11-12	0:30	3,0	100
F 13-14	ujonc	13-14	0:40	4,0	150
F 15-16	serdülő	15-16	0:50	5,5	250
F 17-18 AB	ifjúsági	17-18	1:05	7,5	300
F 17-18 CD	ifjúsági	17-18	0:50	6,0	250
F 19-20 AB	junior	19-20	1:20	11,0	kötetlen
F 19-20 CD	junior	19-20	1:00	8,0	kötetlen
F 21 E	felőtt	21-	1:40	15,0	kötetlen
F 21 A	felőtt	21-	1:30	15,0	kötetlen
F 21 B	felőtt	21-	1:20	12,0	kötetlen
F 21 CD	felőtt	21-	1:10	10,0	kötetlen
F 35 C	középkoru	35-	1:20	11,0	kötetlen
F 43 C	középkoru	43-	1:00	7,5	300
F 50	középkoru	50-	0:50	6,0	250
F 56	középkoru	56-	0:40	4,0	150
FH 21	felőtt	21-	2:30		
FH 19-20	junior	19-20	2:00		
A versenyidő minden kategóriában			3:0		
Versenyidő hosszutávu versenyeken			6:0		
Éjszakai versenyeken ajánlott				-30%	-30 %

Követelményfokokozatok pályakitűzési irányelvei

A tájékoztató futó versenyek E, A, B, C és D fokozata a versenyek nehézségi követelményét határozza meg. A nehézségi fokozat két részből, a fizikai és technikai tényezőkből tevődik össze.

A FIZIKAI fokozat a pályák hosszából és szintkülönbségéből adódik, amelynek javasolt határait a Versenyszabálykönyv idevonatkozó táblázata tételesen, korosztálonként tartalmazza.

A TECHNIKAI követelményekre vonatkozóan a Versenyszabálykönyvünk csupán a fokozatok elhatárolását, Minősítési szabályzatunk pedig csak az indulási jogosultságot és az elért eredmények alapján elérhető versenyzői minősítéseket tartalmazza. A különféle fokozatok technikai követelménye azonban

PÁLYAKITŰZÉS KÉRDÉSE!!!

A tájékoztató versenyek pályakitűzésének egyöntetű és azonos értelmezése mind a versenybírói, mind az edzői gyakorlatban elengedhetetlen.

Előljáróban szeretném leszögezni, hogy az E, A, B, C, D fokozat nem csupán a pályák kitűzésének problémája. A követelményeknek megfelelő fokozatú pálya meghatározó eleme a TEREP és a róla készült TERKÉP, illetve a térképhelyesbitési munka minősége.

A pályakitűzés technikai része a terep és térkép gondjain kívül elsősorban a pályák résztávjainak, átmeneteinek, illetve az ellenőrzőpontok minőségének és elhelyezésének kérdése. Ez annál inkább így van, hiszen a versenyt rendezők ma még nem válogathatnak a számukra ideális terepek és térképek között, hanem a rendelkezésre álló lehetőség keretei között, mindig az adott térképen kell az irányelveket megvalósítani, esetenként sajnos nem kis megaluvással. És most nézzük az egyes fokozatokat.

"D" FOKOZATÚ VERSENYEK

A D fokozatú versenyeken a teljesen kezdő, rajtengedélyes, bronzjelvényes, illetve IV. osztályú versenyzők indulnak. Ez a fokozat egyenes folytatása az edzői munkának, hiszen itt kell önállóan, versenyszerű követelmények között gyakorolni mindazt, amit az edzők a felkészítés alatt részleteiben, hetenként, az edzések alkalmával bemutatnak, tanítottak. A D fokozat célja tehát a TANÍTÁS és persze a sikerek izének megismerése.

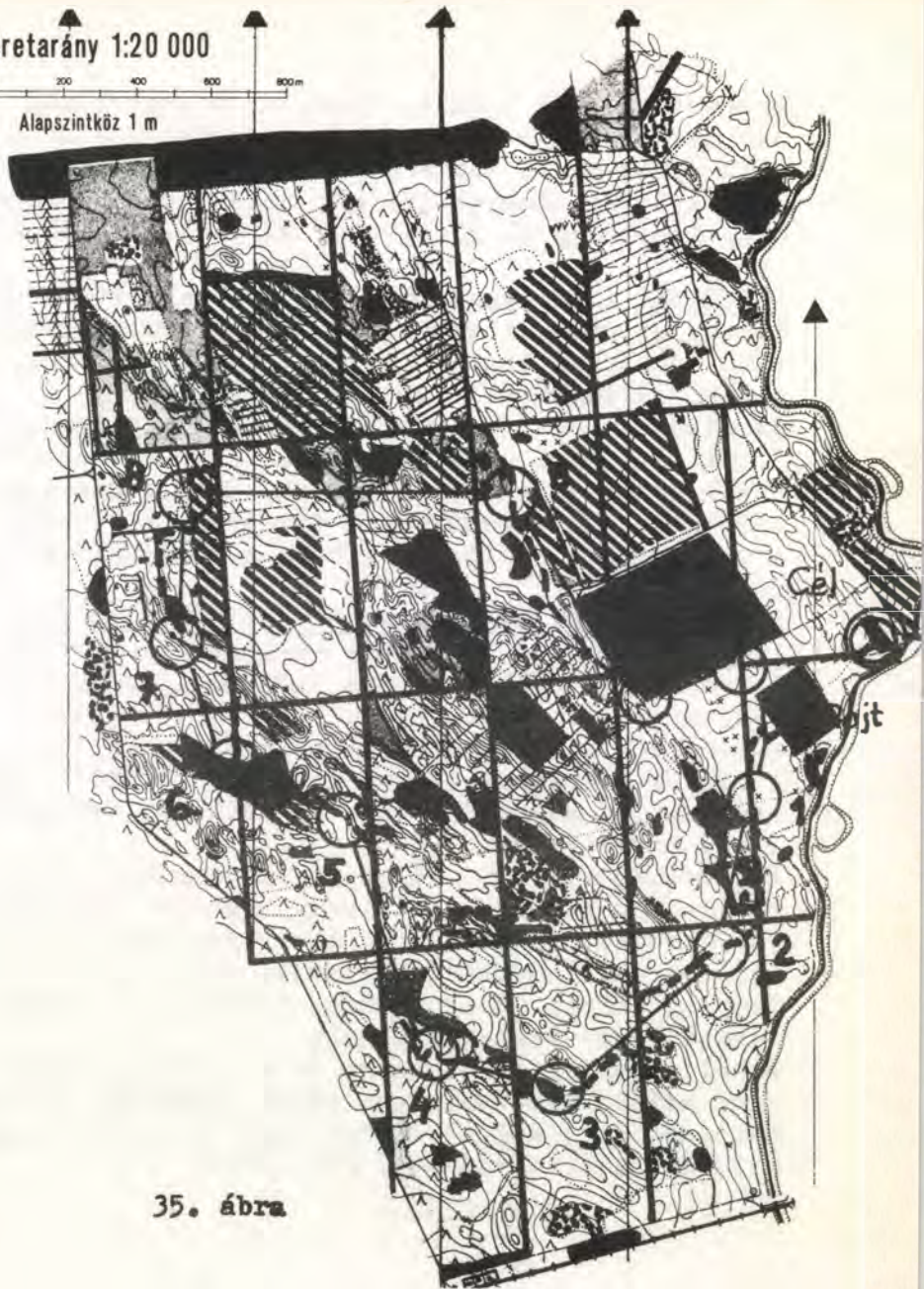
A TEREPPÉL szemben támasztott követelmény: sok vezető és felfogó vonallal, gazdag út és/vagy/nyiladékhálózattal ellátott terep kell! A felfogó és vezető vonalak legyenek határozottak és egymástól jól megkülönböztethetők. A terepvonalak mentén legyenek nagyobb terepelemek. A terepet, ha lehet jól azonosítható felfogó vonal vagy terület határolja /országút, vezetékek, széles nyiladék stb./.

A TÉRKÉP: Miután ebben a kategóriában indulók nem rendelkeznek rutinnal, a térképnek feltétlenül

Méretarány 1:20 000



Alapszintköz 1 m



35. ábra

korrektnek kell lennie. Rossz az a gyakorlat, hogy már elavult, 3-4 éves térképen rendezik a D fokozatu versenyeket "erre ez is jó lesz!" felkiáltással. A térkép legyen jól olvasható, nagy méretarányu, lehetőleg $M=1:10000$, vagy $M=1:15000$ -es.

A PÁLYÁK: A legegyszerűbb pályák kialakítása szükséges, az útvonal mindig úton vagy valamilyen vezető vonalakon legyen /út, nyiladék, erdőszél, vezeték, jelleghatár, gerincvonal stb./.

Az első egy-két átmenet legyen igen egyszerű, feltétlenül jól járt úton és szinte látható "tapintható közelségben az ellenőrzőpontok. Ezen a szakaszon ismerkednek a versenyzők a tereppel, a térképpel, a versennyel, és itt küzdik le a versenylázat s félelmet.

A tájékozási feladat az útvonal azonosítása legyen! Az egyes átmenetek ne legyenek hosszabbak 2-400 m-nél. Életveszélyes letörések, szakadékok, mély kőgödrök /zsomboly/ közelébe ne tegyünk ellenőrzőpontot és arra ne vezessük a pályát. A pályák hosszában legyen sok ellenőrzőpont, hiszen minden megtalált pont SIKERÉLMÉNY, és növeli az önbizalmat.

Ellenőrzőpontként válasszuk a vezető és felfogó vonalak keresztezését vagy nagyobb objektumokat a vezető vonalon pl: útkereszteződés, jelleghatársarok, út-nyiladék keresztezés, kunyhó vagy nagyobb szikla az út mentén, tisztás, út-patak keresztezés, útelágazás stb.

Tehát a pontok elhelyezése mindig terepvonalon vagy attól látótávolságon belül legyenek. Természetesen maga a pont láthatósága is nyújtson segítséget a pontfogásban. /35. ábra/

"C" FOKOZATÚ VERSENYEK

Ennek a fokozatnak a sajátossága, hogy itt találkoznak a rutinos "öreg" rókák, III. osztályu minősítéssel, kiváló technikai tudással rendelkező és a fizikailag jobb erőnlétű, de még kevés rutinnal rendelkező III., illetve IV. osztályu vagy ezüst és bronzjelvényes fiatal futók. Ez a fokozat a már nem kezdők számára, az ismeretek céltudatos alkalmazására és begyakorlására nyújtson lehetőséget. Itt kell megtanulni és kifejleszteni az útvonalválasztás gyakorlatát.

TEREP: Az útvonalválasztás begyakorlása megkívánja, hogy a terepen legyenek sikrajzi, domborzati és növényzeti terepvonalak, ösvények, utak, nyiladékok, jelleghatárok, gerincek, hosszan elnyúló völgyek, metsződések. Legyenek a vezető vonalak 200 m-es környezetében különféle terepobjektumok, tereppontok.

TÉRKÉP: Ebben a fokozatban használhatók részletszegegyebbb térképek is, de természetesen a C fokozatban sem alkalmazhatók térképhibákkal terhelt térképek. A térkép színeivel történő javítás után felhasználhatók a 2-3 éves térképek is.

PÁLYÁK, ELLENŐRZŐPONTOK

Olyan versenyeket kell rendezni, ahol a gyorsabban futó fiatal, de kevésbé gyakorlott futók és az idősebb de rutinos versenyzők számára egyaránt megvan a győzelem esélye. Megnövekednek a távok, szintek és a résztávok hosszai is. Megengedettek a hosszabb, 400-600 m közötti átmenetek is útvonal választási lehetőségekkel. Az útvo-



36. ábra

nalválasztás alatt az úton vagy egyéb vezető vonalon való haladási lehetőség mellett jelenjen meg iránymenet vagy szintkövetés választása, hogy mind a jó futók, mind pedig a technikás versenyzők érvényesítsék erősebb oldalukat.

Irány vagy szintmentes átmenet csak közeli pontok között /100-200 m/ lehet, amennyiben a pont mögött markáns felfogóvonal húzódik. Az ellenőrzőpontok kitűzésénél fokozatosan el kell szakadni a vezető és felfogóvonalaktól 100 m-re, és a terepvonalak inkább vezessék rá a versenyzőket az ellenőrzőpontokra. A közeli pontok lehetnek pontszerűek, pl: gödör, kő, tisztás \varnothing 5 m stb., a vezető vonalaktól távolabbi ellenőrzőpontoknak válasszunk markánsabb tereppontokat: szikla 3 m, kunyhó, lejtőkup, forrás, domb, pihenő, nyeregpon, kis gerinc, elágazás, stb. A pályák tehát terepvonalakon legyenek és az ellenőrzőpontok pedig a terepvonalak 200 m-es körzetében kerüljenek elhelyezésre. /36. ábra/

"B" FOKOZATÚ VERSENYEK

Ebben a fokozatban csapnak össze a leglátványosabban a tájékozódás technikai elemeit tökéletesen ismerő, az élmezőnytől éppen csak leszakadó II. osztályu versenyzők, és a sportág feltörekvő, orosz-lánkörmeit csillogtató fiatal generációja, a II. illetve III. osztályuak az arany és ezüstjelvényes versenyzők serege.

A távolsági és szint javaslatok már csak az életkorral együttjáró szabályzati kívánalmakat kell, hogy kielégítsék.

TEREP: Ebben a fokozatban jelenik meg először a részletgazdag terepek iránti igény. Változatos domborzat és egyre több olyan részlet, ahol dom-

borzati és sikrajzi tereppontok találhatóak.

TÉRKÉP: Minden térkép alkalmazható amelyen a pálya még kialakítható anélkül, hogy az ellenőrzőpontok környezetében vagy az átmenetekben lényegi térképhiha kerülne. Természetesen a pálya bemérése során felfedezett térképhiákat a térkép színével ki kell javítani.

PÁLYÁK. ELLENŐRZŐPONTOK:

Ebben a fokozatban kell kipróbálni a különféle technikai felkészültséget követelő átmeneteket, így

az irány- és szintfutást,
az útvonalválasztást,
a domborzatkövetést,

és néhány rövid átmenethez a térképolvasó résztávot.

Ennek megfelelően változik az átmenetek hossza, a technikai pontok között rövidebb és az útvonalválasztással megoldható 500-1000 m-es hosszabb rész távokkal. A verseny első pontja még itt is lehet viszonylag könnyű, de már távolabb 300-500 m-re is a rajttól. A pálya felépítése mind a fizikai mind a technikai nehézséget tekintve alkalmazkodják a versenyzők természetes fáradási folyamatához /könnyű kezdés-terhelés-könnyítés- esetleg újabb terhelő szakasz-befutó szakasz, vagyis utolsó km-ek ismét könnyebbek/. A pálya ne legyen fizikailag túlzott /egy átmenetben 100 m-nél nagyobb szint stb./, a szükséges szintet vagy a futótechnikailag kimerítő szakaszokat /kőmező, árokrendszer stb./

F 19 B



37. ábra

fokozatosan adagoljuk. Az átmenetek legyenek lehetőleg merőlegesek a terepvonalakra. Az ellenőrzőpontok elhelyezésénél is kerüljük a terepvonalakat és válasszunk finomabb pontokat valamely markáns domborzati terepelem 200 m-es körzetében, vagy válasszunk markánsabb tereppontokat, távol a vezető és felfogó vonalaktól, pl: tereplépcső, töbör, zomboly, mészégető, szénégető, domb, kup, pihenő, sziklafal, stb. /37. ábra/.

"A" és "E" FOKOZATU PÁLYÁK

A legmagasabb képzettségű, rutinos versenyzők küzdelmeinek követelményfokozata.

Az E fokozatu versenyeken természetesen csak felnőtt I. osztályu versenyzők indulhatnak, míg az A fokozatu versenyen indulhatnak II. o. és aranyjelvényesek is. Ezeken a versenyeken már mindent tudniok kell a futóknak és minden képességet próbára is kell tenni, de a korosztálynak megfelelő fizikai, pszichikai, koncentrálsai terhelés mellett.

TEREP: A lehető legkevesebb vezető és felfogó vonalat, de sok apró, finom domborzati és sikrajzi elemet tartalmazó, részletgazdag terep. Változatos domborzatra van szükség. A terep lehet esetleg rendezetlen vezetővonalhálózatú, amely pontoszerű domborzati és sikrajzi részletekben gazdag.

TÉRKÉP: A terepre vonatkozó igényekre a hűen ábrázoló, igen részletgazdag térkép a jellemző. A sok apró tereppont, távol a terepvonalaktól, igen pontos helyesbitést kíván és alakhű domborzatrajz kell hogy segítse a tájékozódást. A térkép méretaránya, a pálya terjedelme miatt legyen kisebb,

/pl. 20000-es/ , így könnyebben kezelhető. A nehezebb olvashatóság az E és A kategóriáknál megengedhető.

PÁLYÁK ÉS ELLENŐRZŐPONTOK

A pályák A vagy E fokozatu színvonalát a különböző készséget igénylő technikai résztávok és a különböző ráfutási feladatokat biztosító ellenőrzőpontok megfelelő váltakoztatásával kell megteremteni. A versenyzőket a pálya teljes hosszában, folyamatosan és váltakozva készítsük

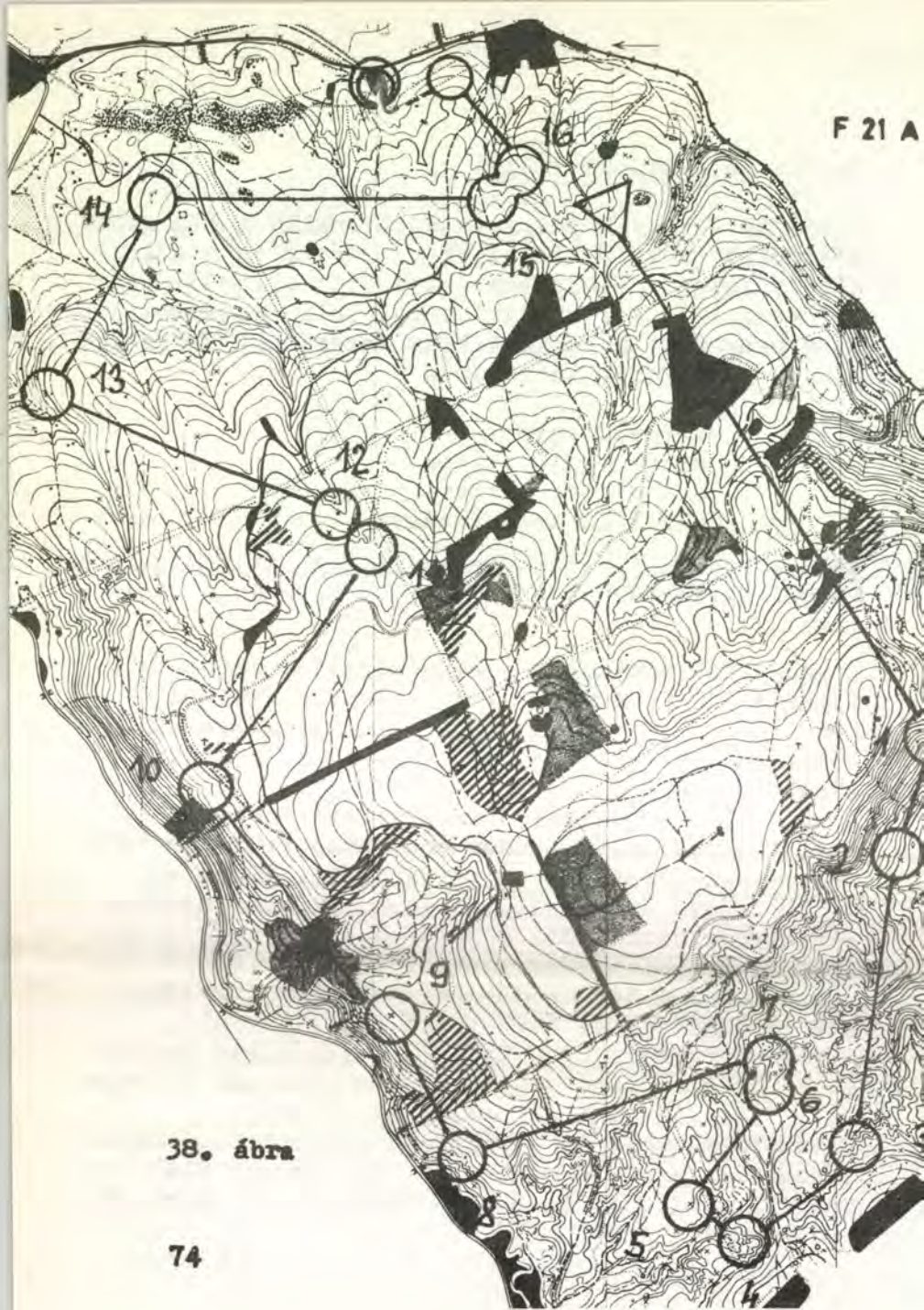
térképolvasásra,
útvonalválasztásra,
domborzatkövetésre,
szint és irányfutásra.

Korszerű, szellemes és technikailag jól felépített pályákkal tegyük próbára tájfutó sportágunk legjobbait.

A pálya felépítésében kihasználható a versenyzők fáradási folyamata is: a többlet ráterhelés. Különösen az E pályák tartalmazhatnak váratlan ritmusváltásokat, fizikai, technikai, csúcsterheléseket.

A különböző technikai átmenetek változása, a különböző hosszúságú és irányú szakaszok ritmikus váltakozással készítsék a versenyzőket újabb és újabb irány- és távolságmérésre, állandó térképolvasásra. Nemzetközi részvétel esetén még E pályán is legyen néhány pontból álló "bevezető szakasz", ahol a térkép ábrázolásmódjára a versenyzők ráhangolódnak. Nemzetközi verseny esetén a tipikusan nemzeti objektumok /C kategóriájú jelek/ csak terepbemutató vagy bizonyos előzetes tájékoztatás után javasoltak pontelhelyezésre.

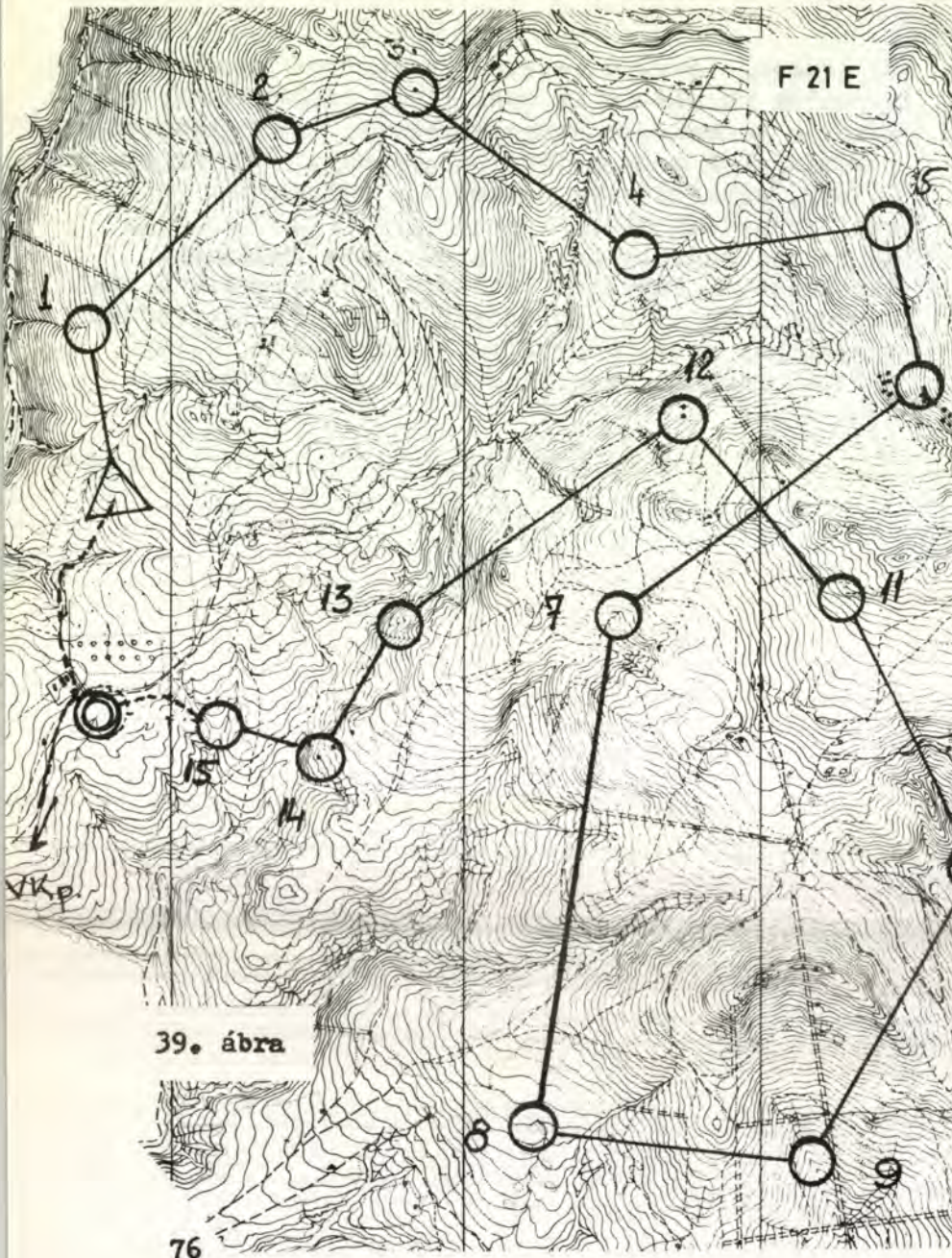
Ellenőrzőpontnak az A fokozatu pályákban a legértékesebbek a kisméretű, apró, de még egyértelműen meghatározható és bemérhető tereppontok, domborza-



38. ábra

ti idomok, távol a vezető- és felfogó vonalaktól, a pontok közelében is csak finom támpontokkal és távol a markánsabb terepelemektől. Pl: földhalom, rókavár, 1-2 m-es gödör, hangyaboly, határjel, ösvény, metsződésvég, szemben a versenyzők ráfutási irányával stb. A pontok /bója/ láthatósága ne legyen nagyobb az objektum láthatóságánál! Az átmenetek legyenek lehetőleg merőlegesek a terepvonalakra és az ellenőrzőpontok elhelyezésénél vigyázzunk arra, hogy a pont körzetében, főleg előtte, markáns terepelem nem engedhető meg.
/39. ábra/

F 21 E



39. ábra

Pályakitűzés gyakorlata

Az ideális pályakitűzési elvek ismertetését néhány gyakorlati tanáccsal egészíteném ki:

A tájékozódási futópályák kitűzésének első feladata - a térkép gondos tanulmányozása után - a kategória ismeretében elhatározni a pálya technikai és fizikai nehézségi fokát.

Következő feladat a pálya hosszának hozzávetőleges megállapítása, a kategóriára előírt győztesidő, a terep és terepfedezet minősége, valamint a pálya tervezett fokozatának függvényében, melyhez egy tájékoztató táblázatot mellékelek, melynek győztesidő km-átlagait az 1980. évi versenyek alapján számítottam.

Ha módunk van rá - idő és anyagi fedezet -, akkor utazzunk a helyszinre és figyelmesen járjuk be a terepet, válasszuk ki a Rajt, a Cél, a Versenyközpont helyét, - és fedezzünk fel a terepen minél több ellenőrzőpontnak alkalmas tereppontot. A terep ismeretében könnyebb a dolgunk. Ha nem ismerjük a terepet, akkor a térkép aprólékos tanulmányozása után határozzuk el a pálya alakját, a Rajt, a Cél és a Versenyközpont helyét; /amit persze a bemérés alkalmával a helyszinen aprólékosan és körültekintően ellenőrzünk a rajtoló versenyzők láthatósága, útvonalválasztási lehetősége, a "befutó" egyértelmű kialakítása, a Cél tágassága, látványossága szempontjából/.

VÁRHATÓ GYŐZTESIDŐ KM ÁTLAGOK
A TEREPEK ÉS PÁLYÁK FÜGGVÉNYÉBEN

FÉRFI PÁLYÁK			NŐI PÁLYÁK		
kategória		idő/km	kategória		idő/km
F 11-12	C-D	10-11	N 11-12	C-D	10-14
F 13-14	C-D	9-10	N 13-14	C-D	9-13
F 15-16	A-B	8-10	N 15-16	A-B	9-11
	C-D	10-12		C-D	11-15
F 17-18	A-B	7-9	N 17-18	A-B	8-10
	C-D	9-11		C-D	10-14
F 19-20	A-B	6-8			
	C-D	8-10			
F 21-	E	5-7	N 21	E	7-8
	A	6-8	/N 19-20/A		8-9
	B	7-9	/N 19-20/	B	9-10
	C-D	8-10	/N 19-20/	C-D	10-12
F 35-		8-10	N 35		10-12
F 43		~ 10	N 43		12-14

Az idő/km rovat "től-ig" különbsége a terep, a pálya nehézségi fokozatától és az évszak időjárási viszonyaitól függ.

Ezután kezdjük hozzá egy konkrét pálya kitűzéséhez, mondjuk egy F 21 A fokozatu pályához:

- a/ először is határoljuk körül - ceruzával - a térkép alkalmatlan, nyílt, sziklás, áthatolhatatlan, bozótos részét, majd piros ceruzával jelöljük körbe a tájékozási, térképolvasási feladatokra legalkalmasabb területeket.
- b/ Vegyünk elő egy erős cérnaszálat, majd a tervezett pálya hosszának és a térkép méretarányának megfelelően vágjuk le a cérna hosszát.
/pl: 14 km tervezett pályahossz és egy $M=1:15000$ méretarányu térkép esetén 93 cm hosszú cérnaszálat, mert $14000:15=933 \text{ mm} = 93,3 \text{ cm}$ /. Kössünk a cérna mindkét végére egy-egy gombostűt és szúrjuk be őket a tervezett Rajt, illetve Cél helyére.
- c/ Keressünk a térképen az elméleti részeknél ismertetett és az adott fokozatnak megfelelő tájékozási kivánó átmeneteket és azok lezárására megfelelő ellenőrzőpontokat. A pályavezetés során használjuk fel a már korábban kijelölt legalkalmasabb tereprészleteket és kerüljük el az alkalmatlan területeket.
Ezután válasszuk ki az első, rendszerint rövidebb átmenetet, mondjuk egy útvonalválasztó típust és zárjuk le egy könnyebben fogható markánsabb ponttal.
Ezután valamilyen iránytöréssel keressünk egy nehezebb feladatot, mondjuk egy szintfutó, vagy egy domborzatkövető átmenetet és zárjuk le egy nehezebben fogható, kisebb ponttal pl. egy rókavárral. Innen egy újabb iránytörés után egy hosszabb, pl. útvonalválasztó átmenet, majd

mondjuk egy nagyon rövid rész ritmusváltásként. Ezután keressünk egy nehéz, csak koncentrált térképolvasással megoldható résztávot, egy finom, apró terepponttal, ... és így tovább.

A résztávokat lezáró ellenőrzőpontok helyébe szúrjunk mindig egy-egy gombostűt és a cérnaszálat a pontokat jelző gombostűket összekötő légvonalegyesek mentén, a gombostűk által feszítve vezessük, amíg a cérna - tehát a pályahossz - engedi.

Végezetül pedig, ha úgy érezzük, hogy kész a pálya, nézzük meg Hanselman sporttársunk javaslata alapján, milyen kérdéseket tegyünk fel magunknak:

A pályakitűző néhány ellenőrző kérdése:

- A versenyközpont, a rajtba vezető és a célból visszavezető út kialakítása megfelelő-e? /ruhasátrak elhelyezése/
- Rajthely megfelelő és igazságos-e, nem láthatók-e az elfutó versenyzők?
- Két rajthely nem lenne-e előnyösebb?
- A cél megfelelő tágas, és áttekinthető-e?
- A befutó hossza megfelelő-e?
- A versenyterepet optimálisan használtuk-e ki, mind a nehéz, hosszú, mind a könnyű, rövid pályák esetében?
- A pályák fizikai követelményei fokozatosak-e? /pálya hossza, összes szint/
- Minden pont igazságos-e? /A pont láthatósága, segédpontok a pont közelében/
- Minden pont kifogástalan-e technikailag? /térkép alapján történő bemérése a terepen/

- Minden pont szükséges-e? Van valamilyen feladata? Nem kell-e valamelyik pontot kihagyni?
- Az adott pontot fogó versenyzők számát és az érintés gyakoriságát meggondoltuk-e?
- A pontmegnevezések helytállóak és kiegészítők-e?
- Van-e elég átmenet tényleges útvonalválasztási lehetőséggel?
- A pálya vonalában nincs-e hegyesszög?
- Az átmenetek hossza megfelelően váltakozik-e?
- Nincsenek-e párhuzamos szakaszok? /úttal, markáns vezető vonallal, egymással?/
- Technikailag egyszerűbb pályákon az átmenetek elég rövidek-e?
- A hosszú, nehéz pályákon van-e hosszú átmenet?
- Változatos-e a tereprészletek kiválasztása, és ezáltal a tájékozódási feladatok változnak-e? /finom domborzat, sík, meredek, áttekinthető, áttekinthetetlen, jól futható terep stb./
- Van-e elegendő irányváltoztatás a pályában?
- Minden lehető útvonal technikailag megfelelő-e? /a térkép információi kielégítőek-e?/
- A véletlen szerepe az útvonalválasztásnál nem fordulhat-e elő?
- Van-e elegendő tempóváltás-a pályában?
- A pálya melyik része a legnehezebb fizikailag és melyik technikailag?
- Hurkolt pálya esetén a keresztezésnél nem érintenek-e már ismert, vagy később érintendő pontot?

- Hurkolt pályán szükséges-e az ellenőrzés?
- A terpen lévő vadvédelmi és erdészeti zárt területeket, élő vadászati objektumokat elkerülik-e a pályák?

Az így kialakított és ellenőrzött elméleti pályánkat a terepen be kell járni, és a tervezett ellenőrzőpontokat be kell mérni. A bemérés, illetve bejárás során elméleti pályánk rendszerint valamelyest még módosul a térkép megbízhatóságának függvényében, különös tekintettel az ellenőrzőpont tényleges alkalmasságára, a tervezett pont megfelelő megnevezhetőségére, valamint arra, hogy az ellenőrzőpont 100 méteres körzetében térképhiba semmiképpen ne legyen!

Az elméleti pályakitűzési elvek jó gyakorlati alkalmazása és az ellenőrzőpontok megbízható bemérése hozzásegíthet bennünket ahhoz, hogy sportágunkat minél több sportszerető fiatallal szeretessük meg, és magunk is megismerhessük a jól végzett munka sikerélményét.

Ellenőrzőpontok bemérése

Ellenőrzőpont csak térképen ábrázolt és a terepen egyértelműen azonosítható tereptárgy lehet, melynek korrekten BEMÉRHETŐNEK kell lennie.

Az ellenőrzőpontoknak térképen jelölt helyét a terepen tehát pontos mérések alapján kell meghatározni. Amíg egy kevésbé sikerült résztáv "csupán" rontja a pálya értékét, addig egy pontatlanul bemért, vagy tévesen felvezetett és kihelyezett pont az egész verseny megsemmisítését vonhatja maga után.

A technikailag jól végrehajtott átmenetek után a pontnak "jönnie kell!"

Az ellenőrzőpont bemérése és telepítése a pályakitűző legfelelősségteljesebb gyakorlati feladata. A bemérést a terepen, a térképen ábrázolt környező tereppontok kiindulási támpontként történő felhasználásával kell elvégezni.

Támpontként utak, útkereszteződések, háromszögelési és magassági pontok, nagyobb objektumok, jellegzetes domborzati idomok, feltűnő terepfödözeti vonalak pontosan meghatározható részletei /metsződésvilla, kúp, gerincél törése, határozott erdőszélek, nyiladékok, jelleghatárok, stb./ használhatók fel.

Az ellenőrzőpontnak tehát irány és távolság szempontjából meg kell felelnie a térképen ábrázolt helyzetnek. Az irány és távolság méréseken túlmenően meg kell vizsgálni a környező domborzat

formahűségét és a növényzet milyenségét, úgy a sűrűség, mint a láthatóság szempontjából.

A térképhibás támpontok pontatlan mérést eredményeznek, ezért ezek környezetében ellenőrzőpontot tilos elhelyezni!

Az egyenlő feltételek biztosítása csak úgy képzelhető el, ha az ellenőrzőpontok környezetében és az átmenetekben a választható útvonalak mentén térkép-hiba nem növeli a véletlen, a szerencse szerepét. A pont közelében lévő térkép-hiba, különösen, ha az a várható érkezés irányában van, elterelheti, félrevezetheti a versenyzők egy részét. Elősegítheti a kereső bolyok kialakulását, és ilyenkor rendszerint a szerencse, és nem a tájékozódási tudás dönti el, hogy ki talál rá az ellenőrzőpontokra.

Két pont között a térképen nem jelzett vezetővonalak indokolatlan előnyhöz segítik a véletlenül arra futó és rátaláló versenyzőket.

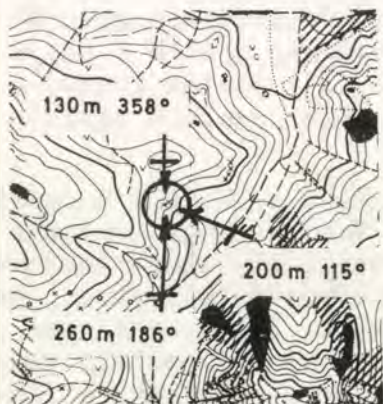
A térképen jelzett, de a valóságban már nem azonosítható, időközben benőtt, irtott terület nem egyszer behozhatatlan hátrányt jelent annak, aki az útvonalválasztás során irányfutáshoz támpontként választaná azt. /40. ábra/

Ugyanigy felborítják a reális eredményt a térképen nem jelzett terepakadályok is. Pl: egy meredekfalú, mély, vizmosta horhos.

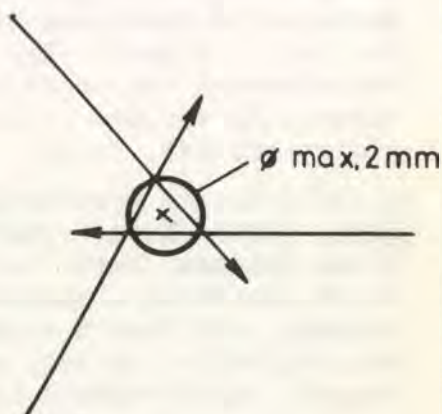
Az ellenőrzőpontok helyét a környező támpontoktól többszöri, pontos irány- és távolságméréssel kell meghatározni. Minden pontot több irányból kell mérni! - de elsősorban a helyes irányból érkező versenyző várható útvonalválasztása során számításba jöhető támpontoktól. /41. ábra/ A mérések során a megengedett maximális eltérés a mindenkori térkép



40. ábra



41. ábra



42. ábra

méretarányának alapján 1 mm-nek megfelelő táv lehet.
Pl: 20000-es méretarányu térképnél 20 m/

A mérések során rendszerint "hibasokszög" keletkezik. Pl. Három irányból történő mérésnél a három irány nem metszi egymást egy pontban, hanem körülhatárol egy háromszögletű területet, - így keletkezik egy "hibaháromszög". Minél pontosabb a mérés, annál kisebb ez a hibaterület.

Amennyiben a "hibasokszög" köré rajzolható kör átmérője kisebb mint 2 mm, akkor a mérés még elfogadható, és akkor a pont helye a kör közepén van.
/42. ábra/

Ha a hibaterület köré rajzolható kör átmérője meghaladja a 2 mm-t, akkor a mérést kétszer meg kell ismételni, és csak ha mind a kétszer megfelelő, jó az eredmény, lehet a pontot felhasználni.

Ha az eredmény ismét túllépi a megengedett hibahatárt, akkor új pontot kell választani és bemérni. Az egyes ellenőrzőpontok bemérését lehetőleg a pontoknak a versenyen előírt érintési sorrendjében kell elvégezni. Így lehetőség nyílik a pálya versenyszerű "bejárására" - és a pontok között a versenyzők várható átvonalainak legalább egyikén végigmenni /43. ábra/

A nagylétszámú versenyeken, mint például a Hungária Kupa, Postás Kupa vagy a Vasutas Kupa, naponta közel 100 pont kerül bemérésre. Ilyenkor természetesen nem lehet a pontok bemérését "pályairányban" végezni. Jól bevált módszer, ha ilyenkor a verseny előtt 1-2 héttel, a rendező szakosztály versenyzői "előfutóként" lefutják a pályákat, ellenőrzik a pontok közötti átmeneteket és az esetleg időközben bekövetkezett változásokat felderítik. /Természetesen az "előfutók" a versenyen nem vehetnek részt!/



43. ábra

A pontok ellenőrzésére pedig jól bevált módszer a területi ellenőrzéskor, hogy az ellenőrzőpont helyét legalább két irányból mérjük, egyszer a ponthoz közeledve valamely támponttól, másodszer a ponttól távolodva valamely irányunkba eső újabb támponthoz.

Az ellenőrzőpontok helyét bemérés után tartósan meg kell jelölni, /kártyalap nagyságu kartonlap, rajta a pont kódja, tűzőgéppel felerősítve/. A jelölés az ellenőrzés, a felvezetés és az esetleges óvások során biztosítja a pont azonosítását.

Sajnos erdeinkben, különösen egy-egy frekventáltabb terepen csak úgy virítanak a különféle jelzések: söröskupakok, fémtáblácskák stb. Az erdő védelme és tisztaságának őrzése közös ügye az erdő minden lakójának, alkalmi használójának. Arra mindig legyen energiánk, hogy bontáskor a söröskupakokat netán a fába vert /!!!/ szeget, távolítsuk el és a rajt, illetve a cél környékén csináljunk rendet, állítsuk vissza a verseny előtti állapotokat.

Meg kell jegyezni, hogy az ellenőrzőbíró feladata nem korlátozódik a pontok ellenőrzésére. Bár ez nem pályakitűzési kérdés, de itt is felhívnam a figyelmet arra, hogy ellenőrizni kell a pályák felépítését, a Rajt és Cél kijelölését, a verseny előkészítését, a felvezetést, a kódokat, a térképek berajzolását, és általában mindent, ami a verseny biztonságos és megfelelő lebonyolítását elősegíti.

Ellenőrzőpontok felszerelése

Az ellenőrzőpontoknak a térképen bejelölt helyét a verseny során a terepen bójával meg kell jelölni. A bója láthatóságát a terep és az ellenőrzőpont jellege határozza meg. Lehetőleg mindig azonos magasságba úgy kell elhelyezni, hogy a futó az utolsó méterekig kényyszerüljön a pontos irány- és távolságmérésre, - azaz a tájékozódásra, de a bóját sohasem szabad kifejezetten eldugni!

A bóját az ellenőrzőpontnak a térképen jelzett kör középpontjában kell felerősíteni. A felerősítésnek tartósnak kell lennie. A bója helyét a verseny során nem szabad megváltoztatni.

Bár ez a témakör a versenyrendezés problémája, de néhány sort azért itt is megérdemel, hiszen ma már nem lehet gond az egyöntetű és kifogástalan állapotban lévő pályafelszerelés. /V.Sz. 5.6/

Miről is van szó?

BÓJA: 30 cm oldalhosszúságú és magasságú háromoldalu hasáb, melynek oldalai átlósan osztottak. Színe piros-fehér. Kód jelzés elhelyezésére legyen hely a fehér mezőben, pl. egy rávarrt kis műanyag tasakba helyezhetően, mindhárom oldalon, vagy a bóját tartó állványon a két szűrőbélyegző között. A kód betűk nagysága: magasság 6-10 cm, vonalvastagság 6-10 mm! Színe fekete.

AZ ELLENŐRZŐPONT ÉRINTÉSÉT IGAZOLÓ felszerelés,
melyet a bója középvonalában kell felerősíteni.
Ez lehet

színes zsirkréta,
szűrő bélyegző /párosan/,
bélyegző és bélyegző párna.

SZÓRÓCÉDULÁK az ellenőrzőpont 1 méteres körzetében
elszórva, az esetleg versenyközben megsemmisülő bó-
ja helyének jelzésére.

LÁMPA AZ ÉJSZAKAI VERSENYEKRE: A lámpát a bójába
kell beleerősíteni. Fénye piros legyen, amely az
egész versenyidő alatt azonos erősséggel, de nem
túl erősen világít. Az utóbbi időben néhány ver-
sényen sikeresen alkalmaztak fényvisszaverő csi-
kot a bóján.

ÁLLVÁNY. Ha a versenyző áthaladásának ellenőrzé-
sére szűrő bélyegzőt alkalmazunk, úgy az egyöntetű
elhelyezés, valamint a fák védelmében a legjobb
megoldás a T alakú állványra való felerősítésük,
párban. Az állványt tartósan rögzítsük a talajban.
Ha valaki zsirkkrétát alkalmaz, ne feledkezzen meg
a zsirkkréta kötésének szigetelő szalaggal való
körültekeréséről és a kellő mennyiségű zsirkkrétá-
ról /3-4 db/.

VSZ.5.6.3: Színes zsirkkréta esetén az egymástól
200 m körzetben elhelyezett ellenőrzőpontokon nem
lehet azonos színű zsirkkréta.

Végezetül egy jótanács:

Soha ne feldjük, hogy verseny közben a futók nem
figyelik hol szakad a zsinog, hol dől ki a nem
kellőképpen rögzített állvány, hol esik a fübe a
zsirkkréta! A pont felszerelést úgy kell felerősí-
teni, hogy a verseny befejezéséig állja az ostromot

Gyermek, serdülő és ifjúsági versenyek pályakitűzésének szempontjai

Minden sportág alapja az utánpótlás biztosítása, a sportág népszerűsítése és megkedveltetése a gyerekek, az ifjuság között. Éppen ezért is a gyermek- és ifjúsági tájfutó versenyek pályáinak olyanoknak kell lennie, amely vonzza a fiatalokat, felkelti érdeklődésüket, szeretetüket a sportág iránt. Ez a követelmény igen nagy feladatot és felelősséget ró a gyermek- és ifjúsági versenyek pályakitűzőire. Egy rosszul kitűzött pálya /noha semmi szabályzat ellenes nincsen benne/, amely nem biztosít egyenlő feltételeket /pl. un. csiki-csuki pontok, térképhiba, eldugott bója, stb./, amelyen nem a jobban hanem a szerencsésebb jut a jó helyezéshöz, vagy a győzelemhez, nagyon árt sportágunknak. Talán - ennek eredményeként - éppen a legtehetségesebb kezdők fordítanak ezután hátat a tájfutásnak, és pártolnak át egy másik sportághoz. A gyerekeket megszerezni sem könnyű sportágunknak, de visszaszerezni a tehetségeket szinte lehetetlen. Ezért a tájfutás jövőjét, fejlődését szemelőtt tartva kell különös gondot fordítani a gyermek- és ifjúsági pályák tervezésére.

A megelőző részben megismertük egy svájci sporttársunk véleményét, amely szerint a pályakitűzés alkotó munka. Ennek igazsága mellett, azt kiegészíthetjük azzal, hogy a gyerek versenyek pályáinak kitűzése legalább annyira pedagógiai munka is.

A kezdők részére készült D fokozatú, és a fiatal koruk ellenére már "tapasztalt" 13-14 éveseknek kialakított B fokozatú pályák követelménye, pedagógiaileg és didaktikailag meghatározott, és jobban különbözik egymástól, mint a hasonló fokozatú versenyek pályakitűzői különbsége felnőtt korcsoportban. Ennek oka a gyermekkor sajátosságaiban rejlik. Néhány év korkülönbség a gyerekeknél óriási fejlődést jelent általános tapasztalatok, a tanul-tak alkalmazásának és a figyelem összpontosításának területén. Ebből következik, hogy azonosan kezdők számára készülő D fokozatú pálya megtervezése egészen más követelményt jelent 10-11 éves gyerekek, vagy ifjusági, illetve felnőtt koruak részére a technikai követelmények szintjén is /a fizikai követelmények különbözősége magától értetődő/. Az azonos fokozaton belüli technikai követelmények korcsoporton belüli különbsége, a versenyek fokozati szintjének emelésével fokozatosan eltűnik. Az elmondottak figyelembevételével a gyermek és ifjusági pályák követelményeit a versenyek fokozatai szerint csoportosítva tárgyaljuk.

Az utánpótlás biztosítás szempontjából alapvető gyermek és ujong korcsoportok versenyeivel részletesebben kívánok foglalkozni, mint a serdülő és ifjúsági pályákkal. Ez utóbbi két korcsoportban is a hangsúlyt a kezdők pályáinak kialakítási szempontjára helyezem, amelynek oka, hogy a magasabb foko-

zatu pályák /A, B/ tervezési irányelvei lényegében ismertek, mert az általános részben, a felnőtt pályákkal kapcsolatban ismertettek azonosan alkalmazhatók, természetesen a fizikai teljesítőképesség különbözőségének figyelembevételével.

D FOKOZATU VERSENYEK

A D fokozatu versenyek, - mint már említettük - a teljesen kezdőknek készülnek, azoknak, akik a technikai minimum szintjén vannak, és ezt csak inkább elméletben, elvileg ismerik. Az ilyen versenyek rendezésével elsődleges cél a tanítás. Igen egyszerű /"primitív"/, de teljesen korrekt pályával tegyük lehetővé a kezdő gyerekeknek a tereppel és a térképpel történő együttes ismerkedést, és biztosítsuk a verseny utáni edzői kiértékelés értelmét és hasznosságát. A gyerekek tapasztalják, hogy az elméleti oktatásban tanultak a valóságban megvannak, és az ismeretek alkalmazhatók. Mindezt az ismerkedést, alkalmazást és tanulást versenyszerű körülmények között végezzék, a legjobbak ne csak a térképpel és a tereppel /az ismeretlen erdtől való félelemmel/, hanem társaikkal is megküzdhessenek, versenyezzenek. E cél biztosításához természetesen nem elég a megfelelő pálya kialakítása, más versenyrendezési elvek betartására is szükség van, mindenekelőtt gondolok itt az indítási időközök lehetőség szerinti széthúzására. Ez minden gyerek versenyen alapvető szempont. Ennek biztosítása nélkül a legjobban tervezett és kialakított pálya sem ér semmit. Gyerek versenyeken két percnél rövidebb indítási időközöt alkalmazni nem lenne szabad /de, ha lehetőség van rá,

3-5 perc közötti indítási időket alkalmazzunk/.
A gyerekeknek időre van szükségük, hogy a tanul-
takat alkalmazzák.

TEREP, TÉRKÉP

A D fokozatú versenyek ideális térképei sok vona-
las felfogóvonallal, gazdag út- és nyiladék háló-
zattal rendelkezzenek, és általában legyen rajtuk
sok sikrajzi elem. Törekedjünk arra, hogy a pályá-
kat több oldalról jól azonosítható felfogóvonalak
/rét, mező, távvezeték, országút, stb./ zárják le.
Amennyiben a terepen ilyenek nincsenek, úgy a terü-
letet színes szalagozással, vagy jelzett túristauta-
kal is körülhatárolhatjuk. Ennek tényét, elhelyez-
kedését az általános utasításban adjuk meg, hogy
az edzők gyerekeiket felkészíthessék. Így elkerül-
hetők a gyerekek "elveszése", és maguknak a kis ver-
senyzőknek is növekszik az önbizalma. A másik, biz-
tonságot jelentő intézkedés, hogy a versenypályák
ne keresztezenek gépkocsi forgalomra használt uta-
kat. Amennyiben ez elkerülhetetlen, úgy az átkelő-
helyet ellenőrzőponttal és pontőrrel biztosítsuk
/ez a követelmény a magasabb fokozatú gyermek és
ifjúsági versenyek esetén is érvényes/.

A verseny térképe a pálya területén teljesen jó,
"kristálytisztá" legyen. Ehhez - a legtöbb eset-
ben - a térképet a verseny napjára "aktualizálni"
kell, a változásokat, módosításokat jelöljük be a
gyerekek térképére. A C vagy annál magasabb fok.
versenyeken ajánlható az a megoldás, hogy a teljesen
rossz /nem korrigálható/ térképi területeken ko-
telező útvonalon szalagozással vigyük át a verseny-
zőket az ismét használható térképi részekre.
Ezt a megoldást azonban a D fokozatú versenyeken
nem ajánljuk, az ilyen területeket /sok térképhiba/

inkább kerüljük el. Gyerekek részére, D fokozatú verseny rendezésre igen alkalmasak a parktérképek is.

ELLENŐRZŐPONTOK. VERSENYPÁLYÁK

Az első két ellenőrzőpont legyen nagyon egyszerű. A könnyű pontok biztos megtalálásának sikerélménye önbizalmat ad, és megakadályozza a "bolyok" - idő előtti - kialakulását. Ezen a bevezető szakaszon küzdik le a gyerekek a rajt előtti idegességet, ilyenkor ismerkednek a térképpel, és a pályafelkészítéssel. Segítsünk nekik a könnyű kezdő pontokkal. Az összes többi pont is felfogóvonalon legyen, és az útvonal minden térképen jelzett elágazására tegyünk ellenőrzőpontot. Hosszú - 500 métert megközelítő - átmeneteket kerüljük, amennyiben egy ilyen hosszúságú feladatot egy úton kell teljesíteni, akkor helyezzünk el ellenőrzőpontot ezen út valamely közbülső helyén is. Ezzel a jó utat választót biztatjuk, megtalálása sikerélményt jelent, míg az előző pontról rossz irányba induló versenyző viszonylag hamar veheti észre hibáját /hogy nem találja az úton lévő pontot/, és még rövid távolság visszafutása után, könnyebben kezdheti újra a részfeladat teljesítését. A 44-45. számú ábra 11 éves gyermek leány és 13 éves újonc fiú pályák példáit mutatja.

F 13-14 D pálya
Táv: 2770 méter
Szint: 120 méter



44. ábra

N 11-12 D pálya
Táv: 1300 méter
Szint: 50 méter



45. ábra

KIEGÉSZÍTÉS BÉRDÜLŐ ÉS IFJÚSÁGI KATEGÓRIÁKRA

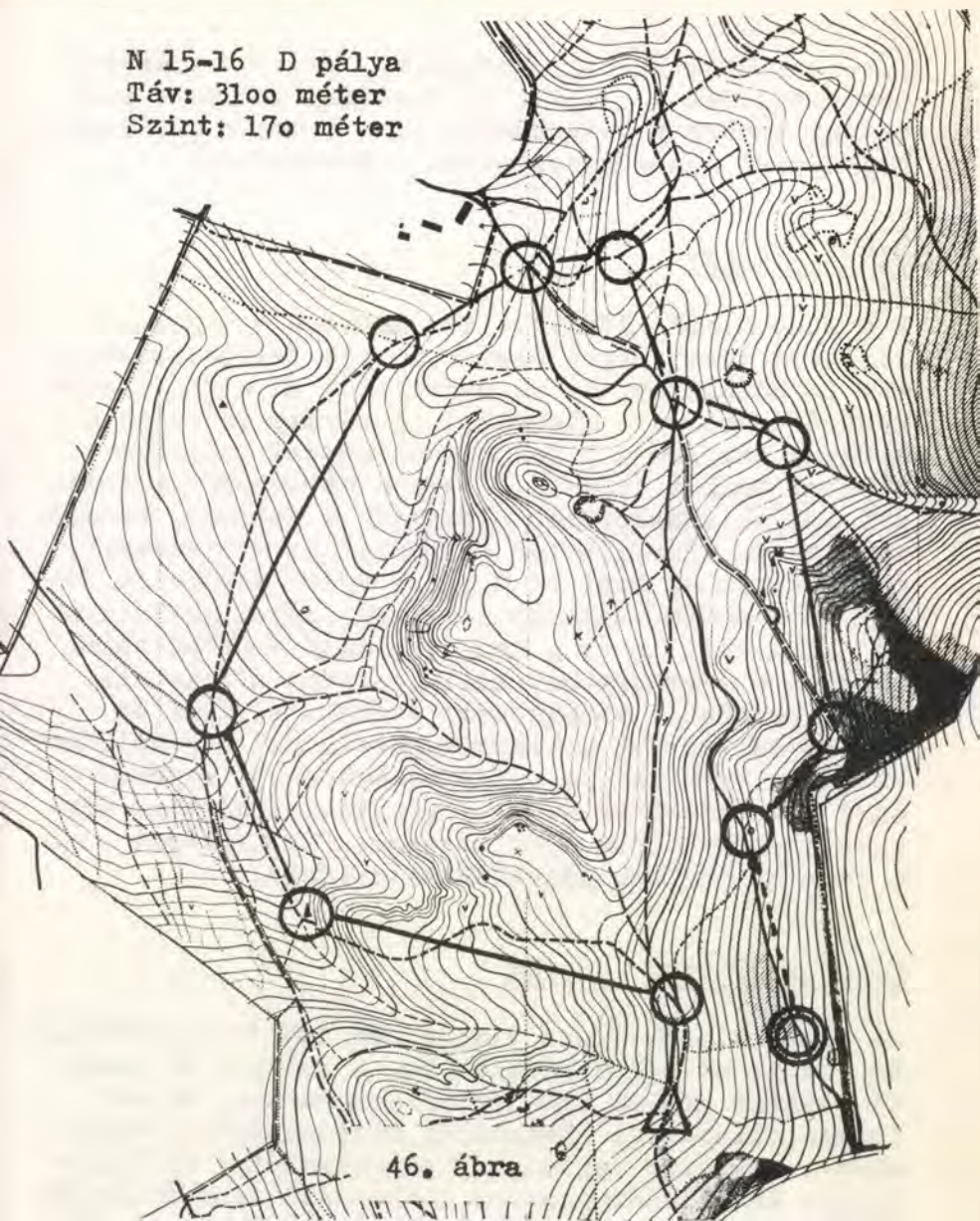
/15-18 évesek/

A D fokozatú pálya most is kezdők számára készül, tehát az eddig elmondottak érvényesek, azonban a pálya kialakításnál figyelembe vehetők bizonyos életkori sajátosságok. Ennek megfelelően nem szükséges a versenypálya széleinek lehatárolása /de nem árt!/. A nem teljesen tiszta térképi területeken a szalagozással történő átvezetés megengedett, az átmenetek hossza növekedhet, és nem szükséges minden térképen jelzett útelágazást ellenőrzőponttal megjelölni. Felfogóvonalként domborzati elemek is megadhatók /gerincek, árkok, metsződések/, illetve ezeken elhelyezkedő - pontelhelyezésre alkalmas - elemeket is megadhatunk ellenőrzőpontként /gödör a gerincen, metsződésben, forrás stb./. A távok és szintek, így a győztesidő is az életkornak megfelelően növekszik. Parktérképek csak éjszakai versenyekre használhatók. /46. ábra/

C FOKOZATÚ VERSENYEK

A C fokozatú versenyek nem kezdőknek valók! Remélhetőleg előbb-utóbb megszűnik az a helytelen gyakorlat, hogy első versenyes gyerekeket ilyen versenyeken indítanak el. A C fokozatú pályák a bronzminősítésűekre legyenek méretezve, és ezen a fokozaton kell megalapozni az ezüst minősítés megszerzését. Kevesebb hangsúly kerüljön a tanításra, inkább az ismeretek alkalmazására, bővebb, szélesebb siku kiterjesztésére, a kombinációs készség

N 15-16 D pálya
Táv: 3100 méter
Szint: 170 méter



46. ábra

/útvonalválasztás/ gyakorlására, kifejlesztésére ösztönözzenek a pályák. Az indítási időközre mondtak ezeken a versenyeken is - talán a D fokozathoz képest még fokozottabban - érvényesek.

TEREP, TÉRKÉP

A D fokozatnál kifejtett követelmény - útvonalválasztási lehetőséget biztosító sok felfogóvonal - itt is ajánlatos, de ez egészüljön ki a figyelembe veendő domborzati elemekkel. A térkép javítása a verseny napjára a D fokozathoz képest jelentős többlet munkát jelent, hiszen a versenyzők a feladat teljesítésekor már elhagyják a felfogó, vezető vonalakat, iránymenetes útvonalat is választanak, és a térképnek most is a pálya egész területén jónak kell lennie! Régebbi térképek esetén feltétlenül szükséges lehet a nem javítható térképi területeken a versenyzőket szalagozással átvezetni. Ilyen esetben a szalagozott szakasz elejére és végére is tegyünk ellenőrzőpontot. Ezt a megoldást bátran alkalmazzuk, a pálya nehézsége, a tájékoztató elem növelése ne a térkép hiányosságának adagolásával kerüljön alkalmazásra. Parktérképek ezen a szinten már nem jöhetnek számításba.

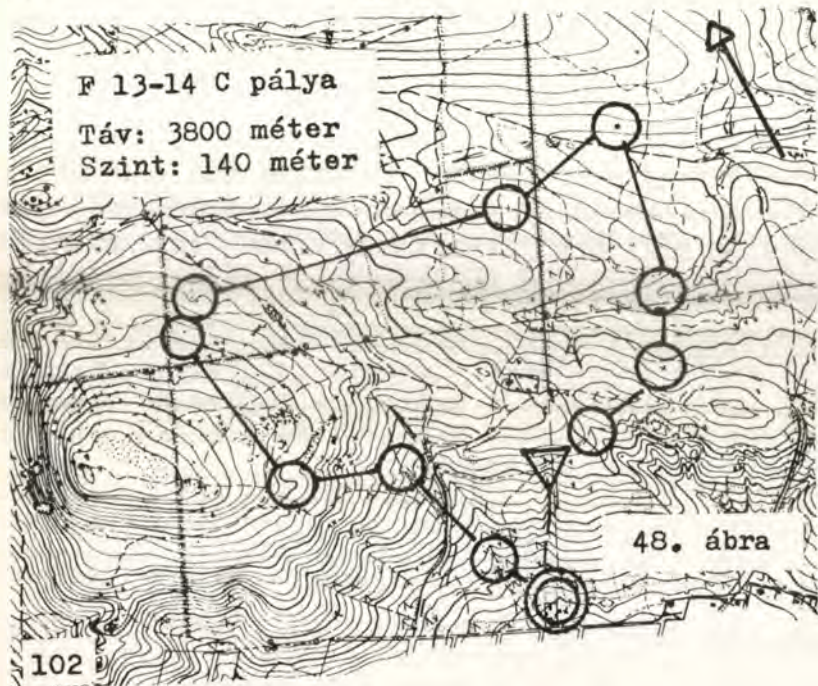
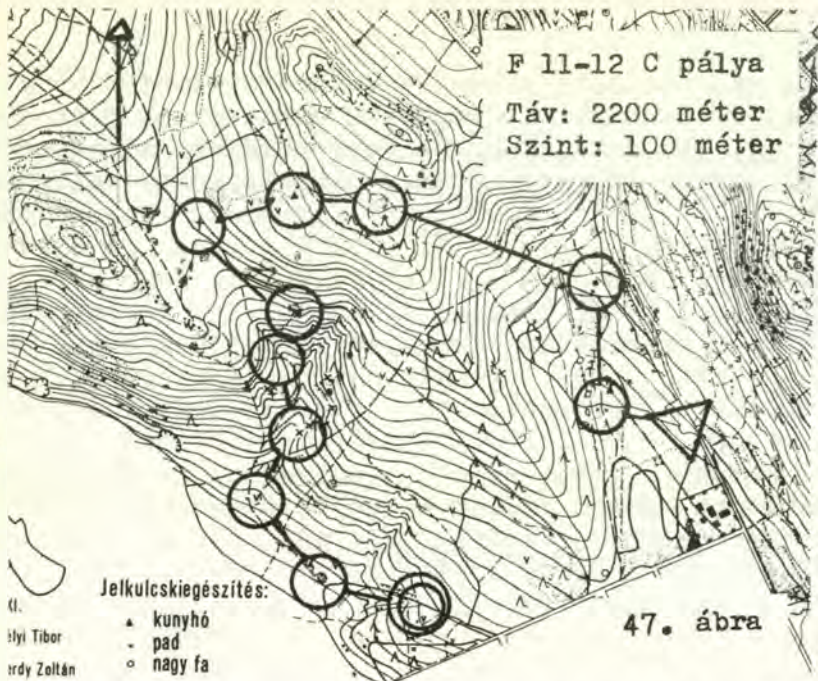
ELLENŐRZŐPONTOK, PÁLYÁK

Az első ellenőrzőpont legyen még itt is igen könnyű és, ha lehet még a második is. A felfogó és vezető vonalak már ne csak pontelhelyezésre, hanem útvonalválasztási lehetőség biztosítására, valamint a "keverő" versenyző helyretevésére szolgáljanak. Az ellenőrzőpontok domborzati vezetővonalon /gerinc, völgy, metsződés, stb./ is elhelyezhetők.

Jól alkalmazható elemek pontelhelyezésre a tisztások, rétsarkok, ha ezekhez iránymenettel kell eljutni, jellaghatárok, ha egyértelműek, sikrajzi felfogóvonalak 100 méteres környezetében telepített pontok, egyszerű domborzati formákon /kúp, lejtőkúp, mélyedés, stb./. Ez utóbbi esetben az ellenőrzőpontot lehetőleg úgy helyezzük el, hogy ne a felfogóvonal felől kelljen érinteni. Így a pontosan mérő és tájékozódó versenyző jelentős előnyre tehet szert a pont "egyenesben" fogásával, azzal szemben, aki a felfogóvonalról visszafordulva érinti csak azt. A pont mögötti felfogóvonal csökkenti az elkeverés lehetőségét. A pályáknak lehet néhány nehezebb pontja /főleg a továbbjutást biztosító bajnokságokon/, amelyek igen jól azonosítható támadó pontoktól 200-250 méterre elhelyezett bonyolultabb domborzati formák is lehetnek. Célszerű azonban, hogy ilyen esetben is a pont mögött jól azonosítható felfogóvonal legyen. /47-48. ábra/

KIEGÉSZÍTÉS SERDÜLŐ ÉS IFJÚSÁGI KATEGÓRIÁKRA

A gyerekeknél elmondottak érvényesek a serdülő és ifjúsági pályákra is, és talán azt mondhatjuk, hogy leszámítva az életkori sajátosságokból adódó fizikai követelményeket, a pályakitűzési eltérések kisebbek, mint a D fokozatnál. A távok, szintek értelemszerűen növelhetők, megengedettek a hosszabb átmenetek /500-1000 méter között/, és így nagyobb variációs lehetőségek lesznek az útvonalválasztások biztosítására. A pontok jellegére és elhelyezésére nézve azonban a gyerek és ifjúsági pályák között nincsen különbség.



B FOKOZATÚ VERSENYEK

A B fokozat szintjén rendezett versenyek a gyermek versenyzők részére lényegében a legmagasabb követelményt jelentő technikai /és kisebb mértékben fizikai/ feladatot kell, hogy jelentsék. Ezen a szinten induló versenyzőknek a tájékozódás technikájával már tisztában kell lenniük, és feladatuk ezt egyeztetni futógyorsaságukkal. Jobb az, és az nyerje a versenyt, aki a technikát gyorsabban tudja alkalmazni. E cél biztosításához, a megfelelő szintű pálya kialakítása mellett döntő jelentősége van az indítási időközöknek is, ennek helyes megválasztására most is ügyelnünk kell.

B fokozatú versenyen kezdőket elindítani edzői hiba! Egy kezdő, az itt támasztott követelményeknek nem tud eleget tenni! Ha mégis elindítják, az eredmény kétféle lehet: valakivel ragadva végigmegy, esetleg jó időt fut, és azt hiszi, hogy ő már tud tájékozódni, és csak a későbbi kudarcok, csalódások fogják ennek az ellenkezőjéről meggyőzni, vagy végig sem tud menni a pályán, és ez a kudarc elveszi a kedvét a további versenyzéstől.

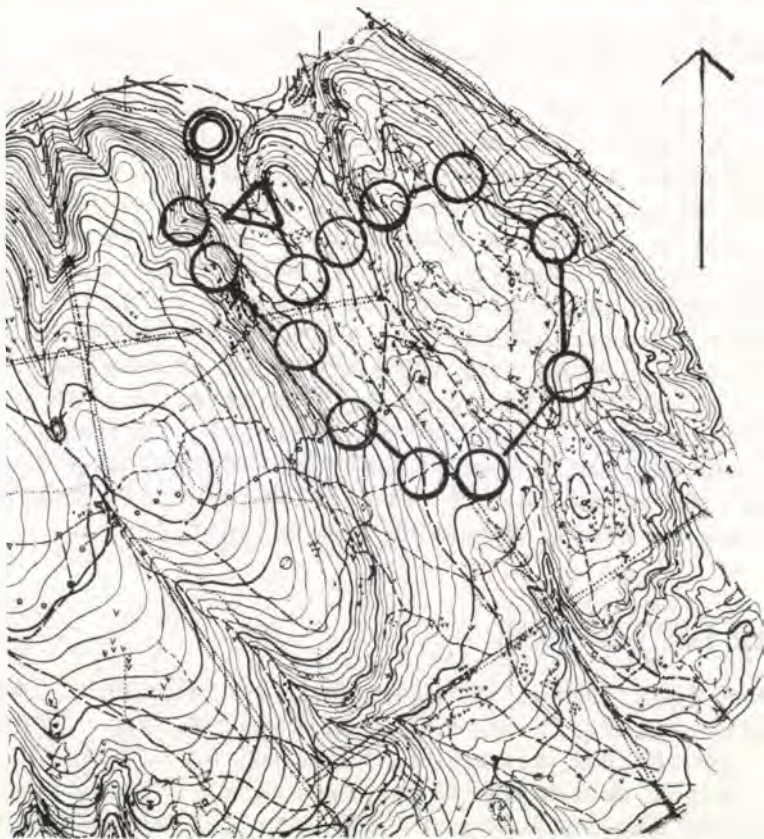
TEREP, TÉRKÉP

A B fokozatú versenyek terepei és térképei között lényegében nem kell különbséget tenni a gyermek és felnőtt versenyek között. Ez a megállapítás talán azzal a kiegészítéssel igaz, hogy olyan térképek, amelyek felnőtt versenyre nem nagyon alkalmasak, mert területüknek csak kis része üti meg azt a színvonalat, amely a B fokozatú verse-

nyek rendezéséhez szükséges, az gyermek-ifjúsági korú versenyzők B fokozatú versenyének rendezéséhez jól használhatók, hiszen itt sokkal rövidebb pályákról van szó. A térképen javításokat csak olyan mértékben kell elkészíteni, ami a felnőtt pályáknál is szükséges. A terepek és a térképek közül azok kerülnek előtérbe, amelyeken kevés a sikrajzi felfogóvonal, sok a finom domborzati forma és részletgazdag.

ELLENŐRZŐPONTOK, PÁLYÁK

A verseny első pontja legyen könnyű, de ne legyen túl közel a rajthoz /200-500 méter között/. A többi pont nehézsége megegyezhet a felnőttekével, tehát bátran alkalmazhatunk finom domborzati pontokat. A pontok egymásközi távolsága azonban rövid legyen /150-250 méter között/. Célszerű azért a pályába egy hosszabb átmenetet is beiktatni, útvonalválasztási lehetőséggel, azonban ilyenkor maga a pont technikailag ne legyen nehéz, lehetőleg felfogóvonal közelében legyen. Egy-egy ilyen szakasszal a fizikailag jobban felkészültek futógyorsaságukat kamatoztathatják, útvonalválasztó készségüket fejleszthetik. A technikás pontok közötti rövid átmenetek /most már nem kell mögöttük felfogóvonal!/ pedig biztosítják, hogy a hibázó versenyző se keverjen nagyot /ne "szálljon ki a pályából"/, mert ha nem találja következő pontját, csak rövid távolságra kell visszamennie a már érintett, általa ismert pontra, azért, hogy a pont keresést, a részfeladat megoldását újra kezdhesse. /49. ábra/



N 13-14 B pálya

Táv: 2900 méter

Szint: 110 méter

49. ábra

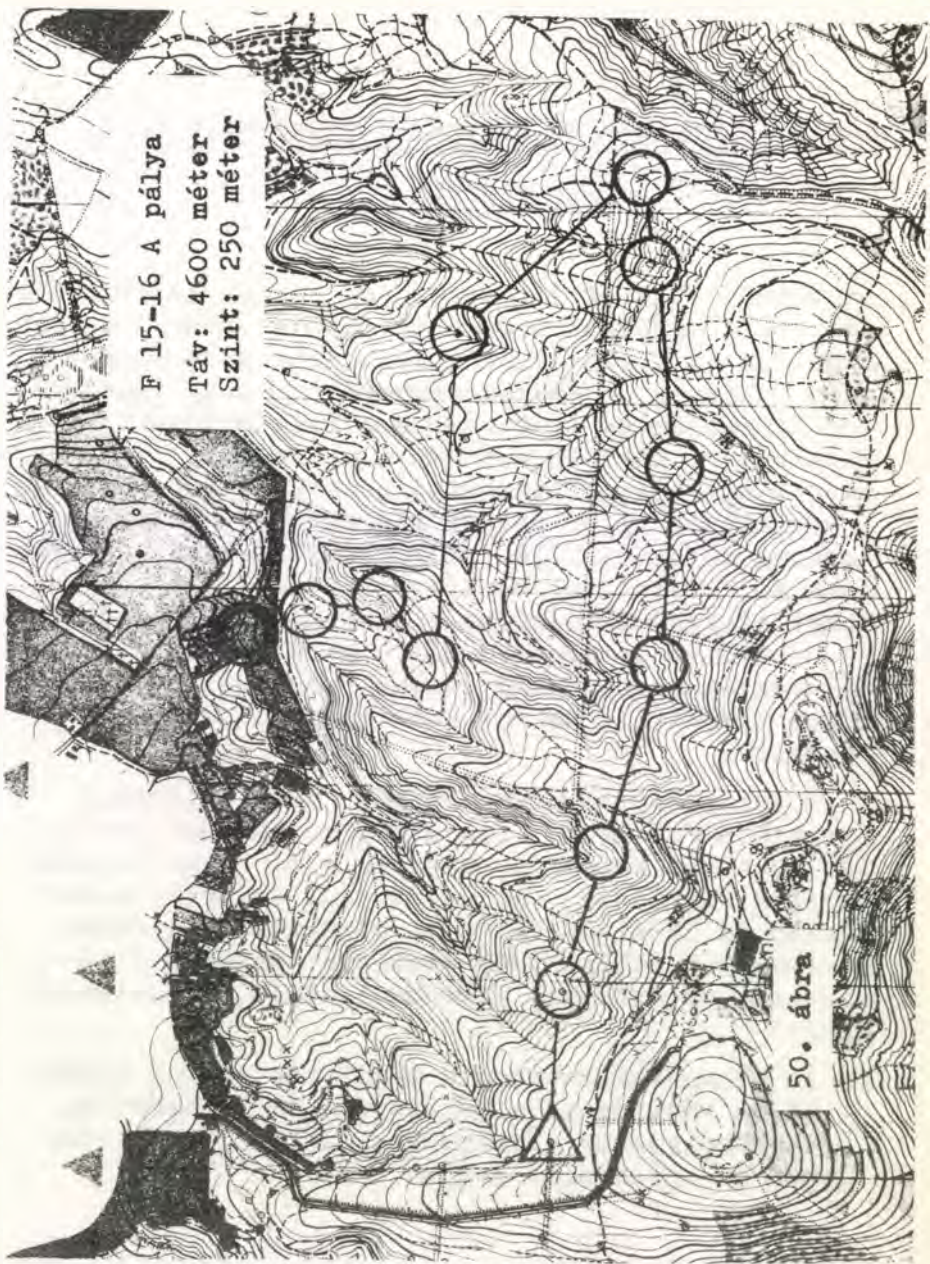
KIEGÉSZÍTÉS SERDÜLŐ ÉS IFJÚSÁGI KATEGÓRIÁKRA

Ebben a fokozatban - mint már említettük - a gyermek és ifjúsági versenyek közötti technikai különbség eltűnik. A távolságon és szinten kívül eltérés az útvonalválasztási lehetőség. Ez a különbség sem elvi jellegű, hanem a rövidebb pálya és szintértékeknek a következménye. A technikás pontok közötti rövid átmenetek általában nem tesznek lehetővé különösebb útvonalválasztási lehetőséget. A serdülő és ifjúsági korcsoport versenyein az átmenetek hossza növelhető, és ezzel kell biztosítani az útvonalválasztási képesség fejlesztését. Ifjúsági versenyeken természetesen már nem követelmény a hosszú átmenetet lezáró pont felfogóvonalra helyezése, ez is lehet nehezebb, domborzati pont.

Aⁿ FOKOZATÚ VERSENYEK

Serdülő és ifjúsági kategóriában ez jelenti a legmagasabb szintű /fokozatú/ versenyeket, és lényegében a nemzetközi viadalok, valamint az országos bajnokságok versenyformája. Technikai követelmények területén nem különbözik a felnőtt pályák színvonalától, tehát az ott megismertek az ifjúsági versenyekre is érvényesek. A fizikai követelmények természetesen a nemhez és a korhoz igazodnak. Az 50. ábrán egy ifjúsági fiú A fokozatú versenypályát mutatunk be.

F 15-16 A pálya
Táv: 4600 méter
Szint: 250 méter



50. ábra

NÉHÁNY ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉS A GYERMEK-IFJÚSÁGI

PÁLYAKITÜZÉSHEZ

Az elmondottakból látható, hogy kezdők és gyerekek részére jó pályát kitűzni bizony nem könnyű dolog, igen sok és körültekintő, lelkiismeretes munkával járó feladat. Nehézsége magyarázza, hogy csak kevés Szövetség és Klub rendez kifejezetten ifjúsági versenyt. A legtöbb esetben a gyermek és kezdő versenyek egy nagyobb versenynek csak részét képezik. A gyermek és kezdő pályák kialakítását ebben az esetben célszerű külön pályakitűzőre bízni, akinek csak ez a feladata. Csak így biztosítható, hogy a "nagy pályák" árnyékában a kicsiknek, a kezdőknek is megfelelő színvonalú pálya kerüljön kitűzésre. Véleményem szerint egy rosszul rendezett gyermek-újjonc versenyenél sokkal jobb az, amit meg sem rendeztek.

A pályakitűzéssel kapcsolatban, azon túlmenően szeretném felhívni a figyelmet még néhány rendezéstechnikai kérdésre, amelyek zöme ugyan szabályzatilag rögzített és betartásuk felnőtt versenyeken is kötelező, azonban megsértésük gyermek versenyeken sokkal több problémát okozhat /igazságtalan eredmények, elkedvetlenedés, lemorzsolódás/.

1. Az ellenőrzőpontokon a bóját nem szabad eldugni, a bója és az ellenőrzőeszköz /zsirkréta, szűrőbélyegző/ elhelyezése minden ponton azonos és egyértelmű legyen.

2. A kódok legyenek jól olvashatók, minden irányból azonos jelentésük legyen /ellentétes példa: 89 - 68/, hasonló kódu pontok ne legyenek egymás közelében.
3. Azonos jellegű pontok 200 méternél közelebb ne legyenek egymáshoz.
4. A pályakitűzés folyamán a veszélyes terepszakaszokat kerüljük. Amennyiben mégis ilyen területek, vagy objektumok elkerülhetetlenek a pálya közelében, úgy erre az általános utasításban hívjuk fel a figyelmet és a veszélyes részeket sárga szalagozással jelöljük meg a terepen.

Váltóversenyek pályakitűzése és rendezése

Az utóbbi években a váltó versenyek népszerűsége egyre nő. E növekvő népszerűség oka a versenyek látványossága, az hogy a versenyzők is és a nézők is együtt áttekinthetik a verseny állását.

Az első váltóversenyt Magyarországon 1950-ben a Standard SE, majd az első tájfutót 1961-ben a "Budapesti Pedagógus" rendezte és 1967 óta van hazánkban váltó bajnokság.

A váltóverseny természetesen csapatverseny, tagjai a versenypálya bizonyos részeit időrendben egymás után egyénileg teljesítik.

Az egyes versenyzők által megtett versenypályaszakaszokat váltó szakaszoknak nevezzük. A szabályzat szerint a váltó szakaszok pályáinak különbözniük kell egymástól és a váltó egy-egy tagja csak egyetlen váltó szakaszt teljesíthet. A váltóverseny legalább három szakaszból kell álljon. A világbajnokságokon és jelentősebb versenyeken férfiaknál 4 váltótag alkot egy csapatot, de rendeztek már 10, sőt több fős és vegyes kategóriás váltóversenyeket is.

A váltóversenyek történetének első szakaszában az ún. közvetlen váltóversenyek alakultak ki,

melyek nagy hibája volt, hogy lehetővé tette a tájékozódásilag felkészületlen, de jó futó teljesítményt nyújtó versenyzők eredményes szereplését is.

Az együttfutások megakadályozására az utóbbi években különböző kombinációs megoldások váltak ismertté és szükséges a népszerűsítésük.

A továbbiakban tekintsük át a váltó versenyek különböző formáit.

1. KÖZVETLEN VÁLTÓVERSENY

Indítás: tömegrajttal. Az egyes váltó szakaszokon a váltók tagjai egymással azonos pályákon küzdenek. A váltó szakaszok pályái azonban egymástól eltérnek. Ez a váltófutás legegyszerűbb formája, rendezéstechnikailag nem jelent nehézséget, kiértékelése egyszerű, a nézők számára világosan áttekinthető a verseny állása. Hátránya, hogy lehetővé teszi az együttfutást, így a tájékozódási tudás hátrányba kerülhet. Előnyei miatt mégis elterjedt fajtája a váltónak.

2. KÖZVETETT VÁLTÓVERSENY

Indítás: egymás után, meghatározott időközzel, - mint az egyéni versenyeken - és az első szakasz lefutása után időkiegyenlítéssel indítják a második futókat.

A pályák azonosak a közvetlen váltóversenyével. Előnye az együttfutás kiküszöbölése, hátránya, hogy az időátszámítás bonyolult, a verseny nem

folyamatos, nem áttekinthető.

A nemzetközi szabályzat nem ismeri ezt a rendszert.

3. KOMBINÁCIÓS VÁLTÓVERSENYEK

/IOF 1978. évi kiadványa alapján/

Indítás: tömegrajttal. A pálya kialakítása az alábbi variációk szerint történik:

A/ pálya-cserés rendszer /MOTALA/

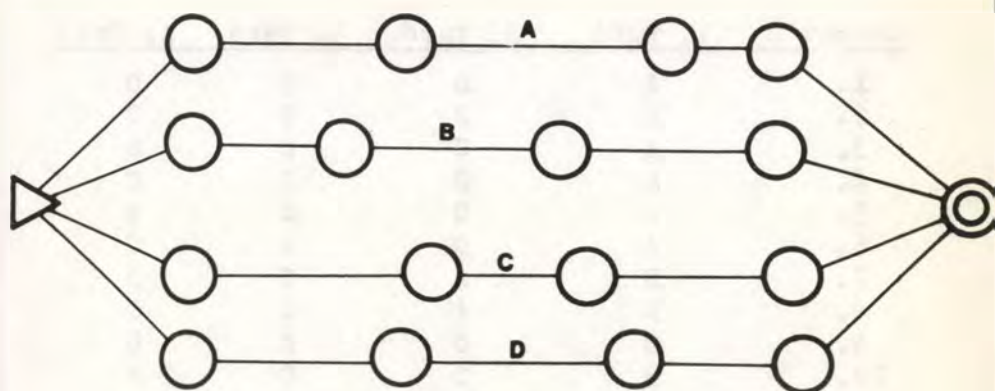
b/ részpálya-cserés rendszer /VÄNNÄS/

C/ résztáv-cserés rendszer /FARSTA/

Az utóbbi időben a kombinációs rendszerek terjedtek el, magukban hordják az előző módszerek előnyeit, megakadályozzák az együttlfutást, mindenkinek tájékozódnia kell, de rendezésük és pályakitűzésük bonyolultabb.

A kombinációs módszerek közül a legegyszerűbb a pályacserés rendszer, a MOTALA. /51. ábra/

Itt ahány tagu a váltó, annyi pályát tűzünk ki, de a váltók tagjai más-más sorrendben futják a pályákat. Így egy négyfős váltó esetében négy pályával 24 variációt alakíthatunk ki, /3 fős váltó esetén csak 6 variáció lehetséges/.



A 4 fős "Motala" pályavázlata

51. ábra

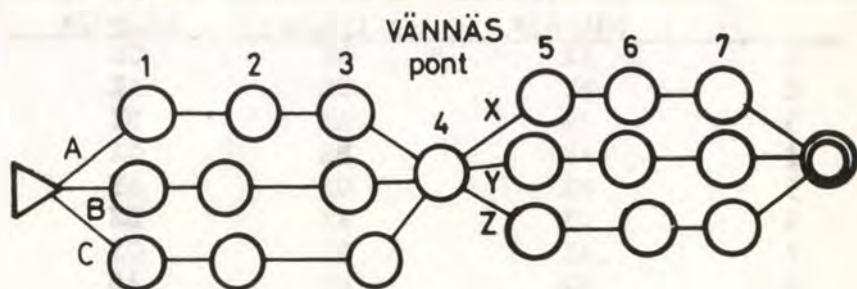
Ha a verseny rendezése során 24-nél több csapat indulása várható - ami Magyarországon sajnos még ritkán fordul elő - akkor vagy azt tesszük, hogy a további csapatokat az előző variációk valamelyikén futtatjuk, így ugyan lesz 2-2 csapat, mely ugyanazon a pályán fut, de miután véletlenszerűen választottuk ki az azonos pályán futó csapatokat, a versenyzők azt a verseny során nem tudják áttekinteni, hogy kivel futnak együtt.

Több csapat indulása esetén a megoldást az un. részpálya-cserés rendszer, a "VÁNNÁS" jelenti.

/52. ábra/ Itt a félpályánál egy közös pontot iktatunk be, és előtte, utána alakulnak ki a pályakombinációk ugyan úgy, mint a pálya-cserés rendszernél. Ezzel a módszerrel a 24 variációt 48-ra növeltük.

Csapat	1. futó	2. futó	3. futó	4. futó
1.	A	B	C	D
2.	A	B	D	C
3.	A	C	D	B
4.	A	C	B	D
5.	A	D	C	B
6.	A	D	B	C
7.	B	A	C	D
8.	B	A	D	C
9.	B	C	A	D
10.	B	C	D	A
11.	B	D	A	C
12.	B	D	C	A
13.	C	A	B	D
14.	C	A	D	B
15.	C	B	A	D
16.	C	B	D	A
17.	C	D	A	B
18.	C	D	B	A
19.	D	A	B	C
20.	D	A	C	B
21.	D	B	A	C
22.	D	B	C	A
23.	D	C	A	B
24.	D	C	B	A

1.sz. táblázat



A 3 fős "VÄNNÄS" pályavázlata

52. ábra

A VÄNNÄS tulajdonképpen két "sorbakapcsolt" MOTALA az indítható csapatszám növelése érdekében.

A fenti két módszer hátránya, hogy ha a versenytérkép már forgalomba került, akkor az első befutók magukkal hozott térképen kikombinálhatják a további pályákat. Három fős váltók esetében további gondot jelent a 36 variáció még mindig alacsonyabb száma.

A 2. sz. táblázat a 3 fős VÄNNÄS pályakombinációit tartalmazza.

2. sz. táblázat

	Az 1.futók pályája	A 2. futók pályája	A 3. futók pályája
1	AX	BY	CZ
2	BY	CZ	AX
3	CZ	AX	BY
4	AY	BZ	CX
5	BZ	CX	AY
6	CX	AY	BZ
7	AZ	BX	CY
8	BX	CY	AZ
9	CY	AZ	BX
10	AX	CY	BZ
11	BY	AZ	CX
12	CZ	BX	AY
13	AY	CZ	BX
14	BZ	AX	CY
15	CX	BY	AZ
16	AZ	CX	BY
17	BX	AY	CZ
18	CY	BZ	AX
19	AX	BZ	CY
20	BY	CX	AZ
21	CZ	AY	BX
22	AY	BX	CZ
23	BZ	CY	AX
24	CX	AZ	BY
25	AZ	BY	CX
26	BX	CZ	AY
27	CY	AX	BZ
28	AX	CZ	BY
29	BY	AX	CZ
30	CZ	BY	AX
31	AY	CX	BZ
32	BZ	AY	CX
33	CX	BZ	AY
34	AZ	CY	BX
35	BX	AZ	CY
36	CY	BX	AZ

Az előző rendszerek hibáit küszöböli ki a részta-
cserés /FARSTA/ rendszer, jóllehet rendezéstechni-
kailag ez a legbonyolultabb. /53. ábra/

Lényege, hogy a pályák egyes szakaszait két vagy
több ágra bontjuk, és ezek kombinációból alakít-
juk ki a teljes pályaváltozatokat.

Ügyelnünk kell arra, hogy az egyes pályaváltoza-
tok közel azonos nehézségűek legyenek, valamint
arra, hogy a váltócsapatok által megtett teljes
pálya azonos hosszúságú és azonos összetételű,
nehézségű legyen.

Ez a kritérium jelenti a rendezés szempontjából
a legtöbb munkát, mert már a pályatervezés is
elég bonyolult, de az, hogy minden indulónak más
pályát kell berajzolni, külön szimbólt kell készi-
teni, mindegyikhez külön ETALONT /lőlapot/ bizto-
sítani, végül váltónként összeállítani a pályákat,
igen nagy figyelmet követel. A világbajnokságon
és más jelentősebb versenyeken ezt a rendszert
szokták alkalmazni.

Nézzük először egy FARSTA elvi felépítését, egy 3 fős
váltóban, ahol az induló csapatok száma kevesebb mint

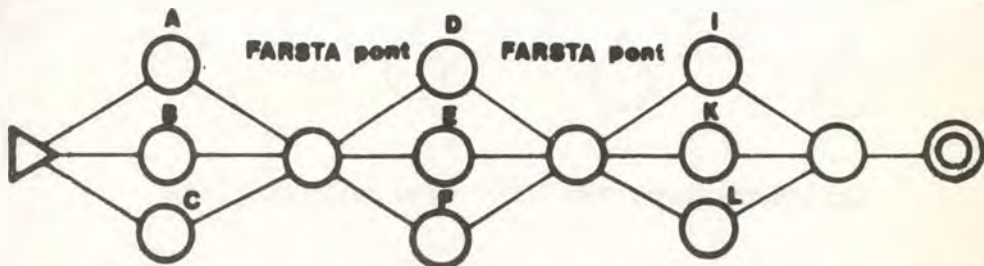
A pályaterv 3 db háromágú szakaszt tartalmaz.
Jelöljük betűkkel az egyes ágakat, így a pályá-
variációk a következők lesznek:

Csapat	1.futó	2.futó	3.futó
1.	ADI	BEK	CFL
2.	ADK	BEL	CFI
3.	ADL	BEI	CFK
4.	AEI	BFK	CDL
5.	AEK	BFL	CDI
6.	AEL	BFI	CDK
7.	AFI	BDK	CEL
8.	AFK	BDL	CEI
9.	AFL	BDI	CEK
10.	BDI	CEK	AFL
11.	BDK	CEL	AFI
12.	BDL	CEI	AFK
13.	BEI	CFK	ADL
14.	BEL	CFL	ADI
15.	BEL	CFI	ADK
16.	BFI	CDK	AEL
17.	BFK	CDL	AEI
18.	BFL	CDI	AEK
19.	CDI	AEK	BFL
20.	CDK	AEL	BFI
21.	CDL	AEI	BFK
22.	CEI	AFK	BDL
23.	CEK	AFL	BDI
24.	CEL	AFI	BDK
25.	CFI	ADK	BEL
26.	CFK	ADL	BEI
27.	CFL	ADI	BEK

3.sz. táblázat

Ha a pálya vezetése úgy kívánja, közös szakaszokat is iktathatunk a FARSTA szakaszok közé. Ez esetben arra kell törekednünk, hogy a pálya első felére essenek a szétválasztások és a közös szakaszok a pálya második felére, csökkentve

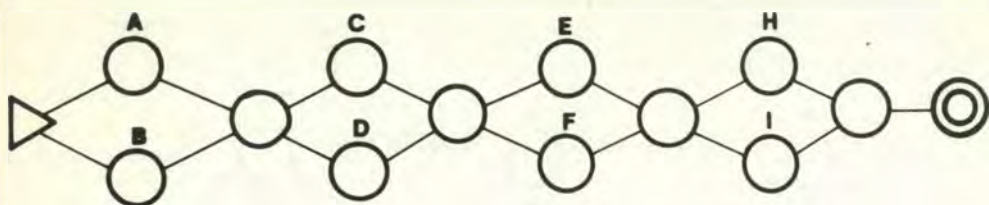
ezzel az együttfutás lehetőségét.



A "FARSTA" elvi pályavázlata

53. ábra

A FARSTA versenyek rendezése során egyszerűsítéseket is alkalmazhatunk. /54. ábra/ 4 fős váltó esetén az első és második, valamint a harmadik és negyedik futók azonos pályán futhatnak. /A szabályzat előírásának megfelelően legalább egy pont eltéréssel./ Ugyancsak azonos pályán futhatnak három fős váltó esetén az első és második futók. Ez esetben tekintettel a közvetlen egymás utáni indulásra a versenyzők nem tudják egymás között a pályára vonatkozó információkat kicserélni. Ilyen egyszerűsítéseket elsősorban kevesebb induló csapat esetén érdemes alkalmazni. Ez esetben elegendő kettős elágazásokat alkalmazni; mint az alábbi példa mutatja viszonylag egyszerű pályavariációval is 16 kombinációt állíthatunk elő.



Egyszerűsített "FARSTA" elvi pályavázlata

54. ábra

A pályák elvi felépítésénél tehát ismernünk kell az indulók várható maximális számát, hogy a variációk kiszámíthatók legyenek. A számítás az alábbi képlet szerint történik.

$$P_v = K^n \quad \text{ahol } P_v = \text{pályavariációk száma}$$

K = az elágaztatások száma /általában 2 v. 3. v. 4/

n = a csomópontok száma

így első példánknál $P_v = 3^3 = 27$

második példánknál $P_v = 2^4 = 16$

Négy fős váltók esetén a négyes elágazások közé kettes elágazásokat is iktathatunk, azzal, hogy itt párok futnak azonos szakaszokat.

Csapat	1.2 futók	3.4. futók
1.	ACEH	BDFI
2.	ACEI	BDFH
3.	ACFH	BDEI
4.	ACFI	BDEH
5.	ADEH	BCFI
6.	ADEI	BCFH
7.	ADFH	BCEI
8.	ADFI	BCEH
9.	BCEH	ADFI
10.	BCEI	ADFH
11.	BCFH	ADEI
12.	BCFI	ADEH
13.	BDEH	ACFI
14.	BDEI	ACFH
15.	BDFH	ACEI
16.	BDFI	ACEH

4. táblázat

A VÁLTÓVERSENY RENDEZÉS ÉS PÁLYAKITÜZÉS

GYAKORLATA

Az elvi tervezést követi a gyakorlati pályakitűzés a térképen. A pontok kitűzésénél ugyanolyan szempontok szerint kell eljárni, mint az egyéni pályák esetében. Fontos viszont, hogy a résztávok egymással közel azonos nehézségűek legyenek, mind tájékoztatósi, mind a fizikai teljesíthetőség tekintetében. Ügyeljünk arra, hogy a szétválasztás a közös pontok közötti teljes szakaszra vonatkozzon, és ne arra, hogy a versenyzők együttfutnak, pl. egy nyiladékon, a pont magasságában egyik jobbra, a másik balra beugrik 20 méterre a pontért, majd futnak megint együtt. /Természetesen a váltóversenyen is érvényben van a szabályzat, így 200 m-en belül azonos jellegű és megnevezésű pont nem lehet!/
/

Ez a feltétel különösen a pálya első felében fontos, amit úgy tudunk teljesíteni, hogy a résztávon nem egy, hanem két vagy három pontot helyezünk el. Többet nem célszerű, mert akkor az egy-máshoz mérhetőség a pályán elsikkad, /a rádiós pontról küldött részidő, a másik versenyző megpillantása/ és ezzel a váltó a hangulatából veszít.

A pályatervezést természetesen a rajt, cél, illetve váltóhely kijelölésével kezdjük, úgy, hogy a - pályakombinációk miatt - a rajtot nem lehet a váltóhelytől, illetve a céltől távol elhelyezni.

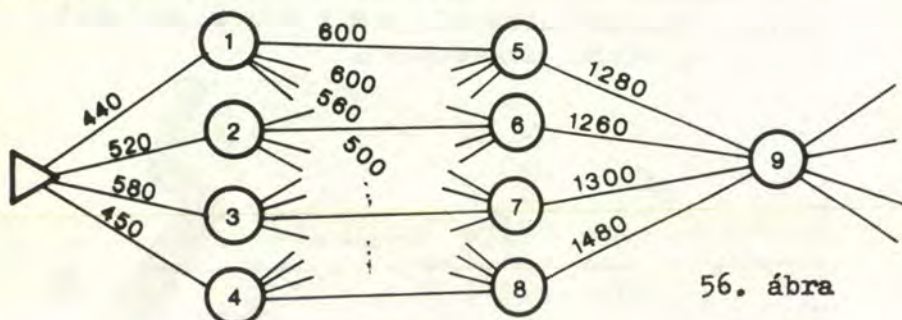
A pontok kitűzésénél először a térkép, illetve a terep adta lehetőségeket kell szemügyre venni, és jelölni azokat a területeket, ahol a pályavezetés megengedi a szétválasztást. Erre a célra a részletgazdag térképrészek felelnek meg a legjobban. Ezután tervezzük meg a közös pontokat, illetve a közös szakaszokat.



Példa két "FARSTA" pont közötti szakaszra

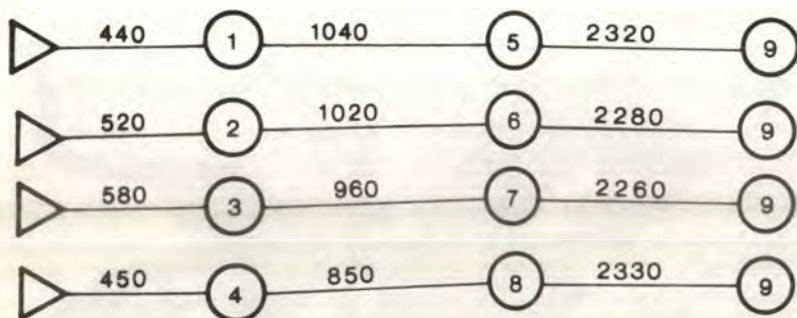
55. ábra

A pályatervezés következő lépése ismét egy vázlat, ahol kirajzoljuk a szakaszok hosszát és a kiszemelt pontok variálásával a szakaszok közel azonos követelményeit biztosítjuk.



56. ábra

"FARSTA" pályatervezés résztávokkal, valamennyi résztáv figyelembevételével



"FARSTA" pályatervezés göngyöltett távokkal.

A "FARSTA" szakaszon a pályahossz-különbség:

$$\Delta h = 2330 - 2260 = 70 \text{ m}$$

57. ábra

Ha így elkészítettük a váltószakaszokat, véglegesítsük a pályaterveket. Ezt követően készítsük el a 4. táblázatot, amely a továbbiakban fő támaszunk, forgatókönyvünk lesz a berajzoláshoz, a szimbólok, a "lőlapok" elkészítéséhez, és ez lesz az ellenőrzés alapja is.

Ez a tábla hasonlít az elsőhöz azzal, hogy rávezetjük a távokat is.

A 4. táblázat, egy 4 - 2 - 2 - 1 - 2 elágaztatású FARSTA-nak a táblája, itt a variációk száma a következő:

$$P_v = 4^1 \cdot 2^2 \cdot 1^1 \cdot 2^1 = 4 \cdot 2^3 = 32$$

Jól látszik, hogy a csapatteljesítmények egyenlők, az össztávok mindenütt azonosak.

A pályák berajzolására több módszer is lehetséges. Ha többen rajzolnak be, akkor a szakaszberajzolás a pontosabb, ami azt jelenti, hogy kézzől-kézre jár a térkép, és mindenki a nála levő etalonból a szükséges szakaszt rajzolja a pályához.

Itt az egységes sablonra nagyon ügyeljünk. A másik módszer, hogy az azonos pályákat rajzoljuk egymás után /a példában a teljes tábla kifejtése után látszik, hogy 4-4 azonos pálya fordul elő/. Ez akkor ajánlott, ha egyedül dolgozunk.

Bármely módszert válasszunk, elengedhetetlen, hogy az egyes szakaszok betűjelét a térkép szélére feltűnően tüntessük fel a szakasz berajzolását követően! Ez a tévedés elkerülésének fontos feltétele.

A szimbólokat szakaszonként készíthetjük és külön-külön ragasztjuk fel a térképre. Ha a szimbólok is tartalmazzák a betűjeleket, akkor

könnyebb lesz a munkánk.

Ezután az elkészült térképeket csapatonként rendezzük, egy-egy nagy borítékba.

Még egy fontos munkánk van, csapatonként és térképenként elkészíteni a "lőlapokat". Ehhez természetesen kellenek már a lyukasztók is, a kész "lőlapokat" pedig a térképek borítékjába tesszük. A versenyzők rajtszámát is tüntessük fel a "lőlapon", és egyeztessük az előkészített versenyzőkartonon feltüntetett rajtszámmal!

Csapat	1.futó	táv	2.futó	táv	3.futó	táv	4. futó	táv	TÁV	Megjegyzés
I.	AEGIK	9100	BFHIL	9090	CEGIK	9040	DFHIL	9140	36370	
II.	AEGIL	9170	BFHIK	9020	CEGIL	9110	DFHIK	9070	36370	
III.	AEHIK	9060	BFGIL	9130	CEHIK	9000	DFGIL	9180	36370	
IV.	AEHIL	9130	BFGIK	9060	CEAIL	9070	DFGIK	9110	36370	
V.	AFGIK	9100	BEHIL	9090	CFGIK	9040	DEHIL	9140	36370	
VI.	AFGIL	9170	BEHIK	9020	CFGIL	9110	DEHIK	9070	36370	
VII.	AFHIK	9060	BEGIL	9130	CFHIK	9000	DEGIL	9180	36370	
VIII.	AFHIL	9130	BEGIK	9060	CFHIL	9070	DEGIK	9110	36370	
IX.	BEGIK		CFHIL		DEGIK		AFHIL		36370	
.	
.	
.	
.	
.	
XXXII		36370	

5.sz. táblázat

A 32 variációt biztosító 4-2-2-1-2 águ FARSTA ellenőrző táblája

RAJT - VÁLTÓHELY - CÉL KIALAKÍTÁSA

A közvetlen és közvetett váltóversenyeknél a rajt elválasztása a váltóhelytől, illetve a céltől megengedett, míg a kombinációs versenyeknél nem.

A váltóhely kialakítására két módszer terjedt el, az egyenes és a szembe váltás.

Törekedjünk a szembeváltás alkalmazására, mert így elkerülhető, hogy a versenyzők keresztezzék egymás útvonalát, és a nézők figyelve is egyirányba összpontosul.

Roppant fontos a váltóversenyeknél a megfelelő tájékoztatás. A tájékoztatás egyik tényezője a váltásokhoz kapcsolódó tájékoztatás, azaz a beérkező versenyző rajtszámának közlése, hogy a kifutó időben felkészülhessen, a másik a közönség tájékoztatása. A váltó hangulatához mindkettő szervesen hozzátartozik, ezért megfelelő figyelmet kell szentelnünk a vizuális és hangos tájékoztatásnak. Önmagában mind a kiírás, mind a hangos bemondás kevés a váltások zavartalan lebonyolításához.

A rajtnak a feladata eltér az egyéni versenyek rajtoltatásától. A rendezőség feladata és felelőssége, hogy a versenyző a neki szánt térképet kapja. Ez legjobban úgy oldható meg, hogy csapatonként és váltótagonként külön-külön függesztjük ki a térképeket.

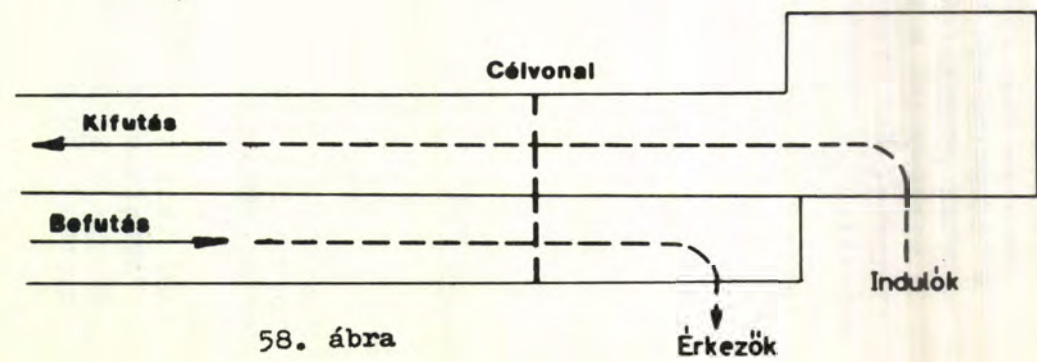
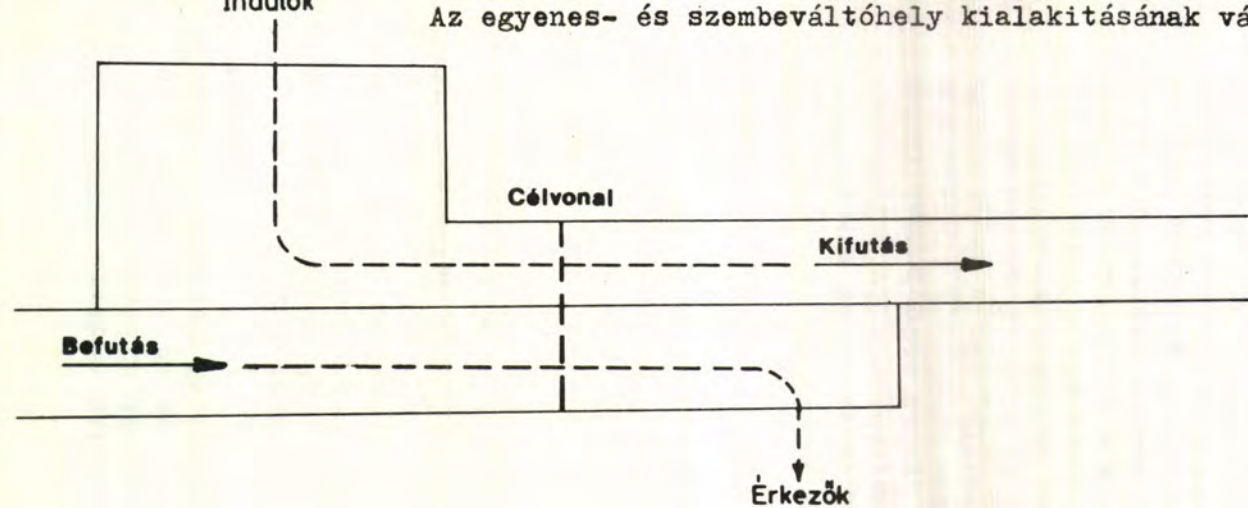
Ez utóbbi esetben célszerű az első és harmadik, valamint a második és negyedik futókat a váltás után külön csatornába vezetni a térképrajthoz, vagy térképeiket feltűnően megkülönböztetni egymástól.

Végül felhívom a figyelmet a versenyszabályzatra, hogy vegyesváltó és hiányos váltó nem indítható, illetve utólag az eredményét meg kell semmisíteni. Utolsó futók tömegrajttal nem indíthatók. Utolsó futó csak akkor indítható, ha a versenyidőből a győztes idő még a rendelkezésre áll.

A pályaadatok a szabályzat 5.2.2. pontjában található.

VÁLTÓVERSENYEK MINŐSÍTÉSE

Minősítési szabályzatunk szerint váltóversenyek eredménye ezidőszerint csak akkor minősíthető, ha legalább 3 fő indult teljesen azonos pályán, futásidejük tehát összehasonlítható. Ezt a követelményt a váltóversenyek formáinak megválasztásánál igen fontos előre, alaposan megvizsgálni. A kialakult gyakorlat szerint a pályacserés /MOTALA/ és a részpályacserés /VANNÁS/ rendszer mindenképpen biztosítja ezt a követelményt, a résztávcserés /FARSTA/ rendszer viszont nem, illetve csak 3 fős csapatoknak a korábbiakban vázolt 27 variációs esetében és csak akkor, ha mind a 27 csapat minden futója elindult! Tehát nagyon ügyeljünk e tekintetben a minősítési előírások feltétlen betartására, nehogy utólag kellemetlen meglepetés érje a rendezőt és a jóhiszeműen indult versenyzőt.



58. ábra

Utószó

Ennek a kiadványnak a terjedelme nem teszi lehetővé a teljességre való törekvést. A cél most is elsődlegesen az, hogy minél előbb nyújtsunk segítséget a versenybíró-pályakitűző és edzői tanfolyamok hallgatóinak, valamint azoknak a versenybíróknak, akik képesítésüket régebben szerezték meg, ritkábban vesznek részt a versenyek rendezésében, és éppen ezért nehezebben követik a sportágban bekövetkezett fejlődést.

Az törvényszerű, hogy sportágunk versenyzői csak korszerű, jó tájékozódási versenypályákon készülhetnek fel kellőképpen a nemzetközi versenyekre. A jelenlegi eredményeknél jobbat csak akkor várhatunk a válogatottaktól is, ha a pályakitűzők kellő felkészültséggel és gondossággal alakítják ki a hazai tájékozódási versenyek pályáit. Ehhez kívánunk segítséget nyújtani a versenybíróknak és a sportág minden lelkes művelőjének a tájékozódási futás népszerűsítése és fejlődése érdekében.

Tartalom

Bevezető	3
A tájékoztató futás	6
A terep	7
A térkép	11
A pályakitűzés elmélete	13
A résztávok kialakítása	18
Hibás résztávok	30
Ellenőrzőpontok	40
A rajt, a cél és a versenyközpont	56
Egyéni versenyek pályaformái	60
Pályahosszak egyéni versenyeken	61
Követelményfokokozatok pályakitűzési irányelvei	63
Pályakitűzés gyakorlata	77
Ellenőrzőpontok bemérése	83
Ellenőrzőpontok felszerelése	89
Gyermek-, serdülő- és ifjúsági versenyek pályakitűzésének szempontjai /Dr. Krasznai I./	91
Váltóversenyek pályakitűzése és rendezése /Almás Károly/	110
Utószó	131

